

SEP M
TOP
ventes

Du 20 février au 5 mars 2025

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1178



RENAULT 4

Son premier défi!

Quels atouts face au Mini Aceman?



1^{ER} ESSAI

FIAT

GRANDE PANDA

Pétillante, abordable,
le retour de l'esprit Fiat!

FACE À FACE

BMW SÉRIE 1 VS AUDI A3

Le classico
des compactes chics



ESSAI

CITROËN C4

Mises à jour bienvenues



ESSAI

AUDI RS Q8

Mal vu en France.
Mais quel engin!



L 14595 - 1178 - 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



THE NEW X3



A 26g CO₂/km

B
C
D
E
F
G

DISPONIBLE EN HYBRIDE RECHARGEABLE

The new = La nouvelle.

Consommation combinée pondérée de la BMW X3 Hybride Rechargeable : 0,9 à 1,1 l/100 km. Émissions de CO₂ valeur combinée pondérée : 21 à 26 g/km. Consommation d'énergie électrique: 22,3 à 24 kWh/100 km. Autonomie en mode électrique : 86 à 90 km. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer



pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux.



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

T-Cross.

À partir de 249 €/mois*.

1^{er} loyer de 3 000 €.



*T-Cross VW Edition 1.0 TSI 95 BVM5 en Location Longue Durée 37 mois, 30 000 km max. 1^{er} loyer de 3 000 € suivi de 36 loyers de 249 €. Offre valable du 01/02/2025 au 28/02/2025 et immatriculation avant le 30/09/2025 dans le réseau participant en France métropolitaine, dans la limite des stocks disponibles.

Modèle présenté : T-Cross R-Line avec jantes 18" en option. Location Longue Durée pour 30 000 km maximum, 1^{er} loyer de 3 000 € suivi de 36 loyers de **339 €**. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande entre le 01/02/2025 et le 28/02/2025 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 8 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle.

Cycles mixtes du T-Cross R-Line (l/100 km) WLTP : 5,9. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 133. Valeurs au 01/01/2024, 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.





Renault 4 E-Tech - Mini Aceman/P. 14



Fiat Grande Panda/P. 34



Citroën C4/P. 42



Kia EV3 - Renault Scenic E-Tech/P. 46



BMW Série 1 - Audi A3/P. 64

SOMMAIRE

Découvrir

14 Renault 4 E-Tech - Mini Aceman : le match

Design, intérieur, tarif, autonomie et recharge : première rencontre entre deux SUV électriques et chics

24 L'actu de votre marque : **BMW, DS, Volkswagen**

Comprendre

26 **Loi Montagne** : pneus hiver ou 4 saisons, notre enquête pour choisir au mieux

30 **Zone rouge** : premières photos de l'**Aston Martin V8 Vantage Roadster**

Conduire

34 **Fiat Grande Panda Électrique** 113 ch/44 kWh

42 **Citroën C4 1.2 Hybride** 136 ch

46 **Kia EV3** 204 ch/82 kWh - **Renault**

Scenic E-Tech 220 ch/87 kWh

54 **BYD Atto 2** 176 ch/45 kWh

58 Les Experts : **Citroën C3 1.2 T** 100 ch

60 **Nissan Ariya Nismo** 435 ch/91 kWh

64 **BMW Série 1** 120 170 ch / **Audi A3**

TFSI Hybride 150 ch

72 **Volkswagen Golf GTI Clubsport** 300 ch

74 **Audi RS Q8** Performance 640 ch

78 Le chef des essais vous répond

Vibrer

80 Reportage : l'**équipe de France FFSA** prend de l'altitude

86 **WEC** : deux nouvelles marques au départ

88 Rétro : **Peugeot 309 SRD** (1986)

S'offrir

92 Configurateur : **Volkswagen Passat**

96 Occasion : **Renault Mégane E-Tech**

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...



BYD Atto 2/P. 54



Nissan Ariya/P. 60



Audi RS Q8/P. 74



Renault Mégane E-Tech P. 96





RENAULT SCENIC E-TECH ELECTRIQUE

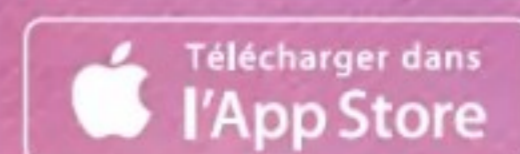
jusqu'à 625 km d'autonomie⁽¹⁾
toit verre panoramique opacifiant solarbay®⁽²⁾
openR link avec Google intégré⁽³⁾
jusqu'à 30 systèmes avancés d'aide à la conduite

300€ à partir de
/mois⁽⁴⁾

borne de recharge offerte⁽⁵⁾

LLD sur 37 mois. 1^{er} loyer de 3 500€
4 000€ de bonus écologique déduits⁽⁶⁾
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁷⁾

particulier, professionnel ou
commerçant, rejoignez Plug Inn*
le réseau de bornes de recharge
électrique





2024 voiture de l'année

modèle présenté : Renault scenic e-tech électrique techno 220 ch - option iconic - peinture métallisée à 483€/mois,⁽⁸⁾ contrat sérénité inclus pour 1€/mois.⁽⁷⁾
(1) selon données wltp. (2) selon équipement. (3) Google, Google Play, Google Maps, Waze sont des marques déposées de Google LLC. (4) ex. pour Scenic evolution 170 ch hors options. (4)(8) locations longue durée, hors assurances, 37 mois/30 000 km max. 1^{er} loyer majoré 7500€ ramené à 3500€ après déduction 4000€ de bonus éco, sous réserve éligibilité et réserve acceptation diac, agissant sous la marque commerciale mobilize financial services, capital 415100 500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand - 702 002 221 rcs bobigny. n° orias : 07004966 (www.orias.fr). restitution véhicule en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. (5) borne de recharge à domicile Mobilize powerbox uno (valeur : 600€ ht) offerte pour achat borne + installation. borne non substituable par autre contrepartie, ni par borne équivalente. offre à particuliers résidant en maison individuelle. forfait borne avec installation de Mobilize power solutions. (6) bonus éco 4000€, sous réserve éligibilité (selon décret n° 2024-1084 du 29/11/24), conditions sur <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000050690951>. (7) contrat sérénité Renault selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat lld peut être souscrit sans contrat d'entretien. détail points de vente et renault.fr. offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande de Scenic neuf du 1^{er} au 28/02/25. *plateforme communautaire de recharge électrique. **consommations min/max (kwh/100 km)**: 16,3/17,3. émissions co₂ (g/km)**: 0 à l'usage, hors pièces d'usure. **selon norme wltp.** renault.fr

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



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



LAURENT VILLARON

L'OASIS

Les portes de Rétromobile, le grand Salon parisien des voitures de collection, se sont refermées après avoir enregistré une fréquentation record : 146 000 visiteurs. Cela n'était jamais arrivé depuis sa création en 1976, même à l'époque où il s'étendait sur deux week-ends complets. Ce très beau chiffre fait suite à un autre record, les plus de 100 000 visiteurs enregistrés à Lyon, l'automne dernier, à Époqu'auto. Qu'est-ce que cela nous dit ? D'abord, que l'enthousiasme du public pour l'automobile passion n'a jamais été aussi puissant. Voilà une nouvelle

occasion de rappeler aux grincheux que, oui, en France, en dépit de certaines fausses évidences, nous aimons la "bagnole". Je suis toujours un peu triste de devoir le démontrer encore et encore à certains de mes interlocuteurs, éloignés de notre univers et souvent parisiens.

Le deuxième enseignement, c'est que nous l'aimons d'autant plus qu'elle nous fait vraiment rêver, qu'elle nous projette dans nos souvenirs personnels, ou dans des projets de balades au long cours. Qu'elle se révèle devant nous, parfois, comme une authentique œuvre d'art sur roues, que nous aimons admirer béatement... à défaut de pouvoir nous l'offrir.

Mais il y a plus. Dans la grisaille du moment, au milieu des chiffres en berne, des gouvernements chahutés, des prévisions pessimistes, du monde qui va mal, Rétromobile semblait une oasis de lumière, de chaleur et de beauté. Même pour les visiteurs du samedi, tassés au cœur d'une foule compacte.

Alors quoi ? L'avenir est dans le rétro ? C'était mieux avant ? Pas forcément. Mais Rétromobile me semble un rappel efficace pour tous les acteurs de l'écosystème automobile au sens large, constructeurs, pouvoirs publics, distributeurs, presse, que même en France, même en 2025, si elle touche les cœurs, si elle suscite les émotions, l'automobile déplace les foules. Au sens propre.

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

Jean-Éric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans votre avant-dernier numéro, vous écrivez (article sur la Clio VI) que la nouvelle 208 sera 100 % électrique. Quelques pages plus loin, vous relatez la position de Jean-Philippe Imparato de Stellantis qui, clairement, dit le contraire. Que faut-il en conclure ?

Jean-Claude Dupas

La conclusion, c'est que les plans des constructeurs sont fortement chahutés. La 208 est un cas d'école : la future, prévue en 2026, devait être exclusivement électrique, tandis que l'actuelle aurait subi un restylage pour poursuivre sa carrière en parallèle. Mais devant les ventes relativement décevantes des modèles électriques, Peugeot réfléchit à la possibilité d'une offre thermique sur la nouvelle plateforme.

Je viens de faire un aller-retour sur deux jours entre la région parisienne et Angers pour une cérémonie familiale, avec un timing contraint. Avec un véhicule électrique et devant l'absence de bornes sur place, j'aurais dû m'arrêter sur l'autoroute à l'aller et au retour, pour un minimum d'une demi-heure à chaque fois. Avec ma berline essence, j'ai fait les 670 km sans ravitailler. L'électrique représente donc une perte de liberté individuelle notable. Il fut un temps où les constructeurs s'efforçaient de concevoir des véhicules répondant aux besoins des clients. Maintenant, les clients doivent répondre aux besoins des politiques et des doctrinaires, et les constructeurs doivent s'adapter,

Michel Lejeune

Outre la question, tout de même sensible, du prix d'achat, vous pointez un des freins à la généralisation de la voiture électrique, en l'état actuel de la technologie : elle réduit notre liberté d'action et oblige l'utilisateur à s'adapter aux contraintes de sa voiture. Cela changera peut-être à l'avenir. Ou alors, nous changerons nous-mêmes d'état d'esprit, en intégrant cette contrainte comme quelque chose de naturel.



PEUGEOT

NOUVEAU E-5008

ÉLECTRIQUE



JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE ⁽¹⁾

7 places

Jusqu'à 668 km d'autonomie ⁽²⁾

Également disponible en hybride

A 0g CO₂/km



Consommation mixte WLTP (l:100 km): 0

(1) Allure Care : 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). (2) pour une version Allure, norme WLTP en cycle mixte. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE





PLUS DÉESSE QUE JAMAIS

Quel anniversaire ! Pour ses 70 ans, la DS s'est muée en princesse et a endossé le premier rôle à Rétromobile. Pour marquer le coup, outre sa présence sur l'affiche officielle, la DS Ballons, reproduction de l'œuvre imaginée par Claude Puech, alors directeur de la publicité de Citroën, trônait au milieu du stand DS – et non pas Citroën ! Réalisée en 1959, cette campagne avait pour but de mettre en valeur le confort "première classe" d'une DS. Le modèle d'origine a disparu

depuis. C'est donc en partant d'archives et de modèles miniatures que les élèves du Garac ont redonné vie à cette sculpture de DS 19 orangée "Écaille Blonde" reposant sur quatre gros ballons (en fait de véritables supports acier habillés) en lieu et place de ses roues, qui représentent les sphères de la suspension hydropneumatique, le tout semblant flotter, comme pour mieux admirer les autres modèles – de série – sur le stand : DS 19 de 1955, cabriolet Chapron, DS 21 de 1972...

**A****B****C****D 154 g CO₂/km****E****F****G**

Données en cycle mixte WLTP au 16/01/25 des modèles GLA AMG Line : Émissions de CO₂ : 24-165 g/km, consommation de carburant : 1.0-7.2 l/100km. * Location Longue Durée : GLA 180 AMG Line, 45 000 km, sans apport, 37 loyers mensuels de 490 €. Modèle présenté : GLA 180 AMG Line, avec peinture Blanc polaire non métallisé, Jantes alliage AMG 50,8 cm (20") multibranches, noir/rebord de jante naturel

brillant et Pack Sport Black, 45 000km, 37 loyers mensuels de **535 €**. Offre au prix tarif remisé du 01/01/25, valable **dans la limite des stocks disponibles** pour toute commande d'un véhicule neuf du **01/01/25 au 31/03/25** et livraison avant le **30/06/25** chez les distributeurs participants, sous réserve d'acceptation du dossier par Mercedes-Benz Financial Services SA, 7 av. Niepce, 78180 Montigny. RCS Versailles 304 974 249, N° ORIAS 07009177, N° ICS FR77ZZZ149071. ** Contrat ServiceCare 2 entretiens, valable en France métropolitaine et Monaco, pour toute commande d'un GLA chez les distributeurs participants du 01/01/25 au 31/03/25 et livraison au plus tard le 30/06/25. Hors véhicules AMG, véhicules de secours ou de compétition, véhicules de courtoisie, auto-écoles et loueurs courte durée.

Pour les trajets courts, privilégiez la marche



GLA AMG Line

À partir de **490€** /mois

sans apport*

LLD 37 mois / 45 000 km

+ 2 entretiens offerts**

ou le vélo. #SeDéplacerMoinsPolluer

Le match des électriques et

Au moment de définir les contours de sa 4L électrique, Renault a pris pour cible le Mini Aceman. En attendant la confrontation routière de ces deux SUV urbains à batterie, nous les avons réunis pour une première rencontre riche d'enseignements.

Par Didier Laurent Photos Arnaud Saunier

RENAULT 4 E-TECH

À partir de **30 000 €***

Commercialisation : **mai**

*Estimation.



Tous nos remerciements au domaine de Dampierre-en-Yvelines (78), où a été réalisé ce reportage photos.

SUV *chics*



MINI ACEMAN

À partir de **33 350 €**

Commercialisation : **effective**



L'enfilade d'écrans provient de la Renault 5. L'effet technologique est réussi et la praticité est bonne.

La pаниère à pain ne sert vraiment à rien, si ce n'est empiéter sur l'espace dédié aux jambes du passager.

Contrairement aux idées reçues et à l'image distincte de chaque marque, ces deux modèles partagent des objectifs communs, notamment en ce qui concerne leur clientèle cible. Les deux protagonistes s'adressent à des automobilistes aux moyens financiers de bon niveau, qui ne rechignent pas à l'acquisition d'un modèle électrique et qui sont sensibles aux courbes néo-rétro. Mini comme Renault ont ainsi employé des recettes voisines pour imaginer leurs petits SUV. En termes de style, l'idée n'est pas tellement nouvelle puisque c'est BMW qui a fait renaître cet esprit en 2000, avec un modèle inspiré de l'Austin Mini de 1959. Puis Mini est devenue une marque à part entière, proposant aujourd'hui une large gamme dont l'Aceman est le dernier rejeton. Mais il est aussi son premier modèle uniquement électrique, et dans ce cadre l'enjeu est différent.

Dans un marché où l'hybride concentre les intérêts, les constructeurs doivent trouver des recettes originales pour orienter l'acheteur vers des modèles à batterie dont la valeur ajoutée n'est pas toujours à la hauteur de l'effort financier

demandé. Mais quand un achat devient irrationnel, tout est possible ou presque ! C'est une habitude chez Mini, et une planche de salut chez Renault, qui n'a d'autre choix que de jouer sur la corde sensible de l'émotion pour monter en gamme et tirer profit de ses investissements. Après la Mégane E-Tech (qui sera restylée en fin d'année), mais aussi l'exercice de style réussi de la Renault 5, le Losange fait *bis repetita* avec la Renault 4 dans sa gamme "tout électrique". Celle-ci sera sur nos routes en juin et attaquera de front l'Aceman, quant à lui ouvert à la commande depuis juin dernier et livré depuis quelques semaines.

Quand on met les deux voitures côte à côte, on se rend compte d'une différence de gabarit. La Renault est la plus longue (4,14 m, contre 4,08 m), la plus large (1,80 contre 1,76 m) mais aussi la plus haute : 1,57 m contre 1,51 m. Elle est aussi beaucoup plus grande que la 4L d'origine (1961), mais les proportions semblent respectées et le rendu en extérieur, notamment dans cette couleur, lui est favorable.

Mélangant l'esthétique de la Mini classique avec un style de SUV, l'Aceman mise quant à lui sur un look assez audacieux, avec des angles marqués de manière inhabituelle pour





Le disque de technologie OLED d'un diamètre de 24 cm est la pièce maîtresse de l'habitacle du Mini Aceman.

Le tissu qui recouvre la console centrale est agréable au toucher. Sur certaines versions, il est aussi rétroéclairé et donne un bel effet.



Le masque de la calandre de la Renault 4 fait nettement plus technologique que l'avant du Mini Aceman.

la marque. Il ne fait pas directement appel au passé, mais utilise l'esprit Mini pour tenter de conjuguer marqueurs identitaires et technologie. Il compte également sur sa modernité pour installer un style qui porte les éléments de base de la nouvelle Mini, itération réussie du modèle précédent.

À bord : prime à la taille

L'Aceman n'a pas de côté franchouillard, et ne se dote pas d'une panier à pain pour y glisser sa baguette en sortant de la boulangerie. Il ne fait pas non plus dans le genre britannique, avec une recherche de style. Il joue plutôt à fond la partition technologique et la notion de rigueur allemande que BMW essaie de lui insuffler. En prenant place à l'avant, on est tout de suite séduit par le grand écran OLED en forme de disque (24 cm de diamètre, le même que dans toutes les nouvelles Mini), mais aussi le choix des matériaux, leur assemblage, et les accords entre les couleurs et les ambiances lumineuses. Le côté chic est indéniable, tout comme la sensation de se trouver à bord d'un modèle de bonne gamme. Cette Mini un peu haut de forme accueille mieux ses passagers à l'avant qu'à l'arrière. Il n'y a pas de miracle : quand ➔

La partie arrière de la R4, et notamment la vitre au-dessus de la roue, ont fait l'objet d'une discussion profonde au département du style.



on fait 4,08 m de long et qu'on veut offrir un coffre décent, on part du principe que les places arrière seront plus souvent utilisées pas des enfants que des adultes. À l'arrière de l'Aceman, l'accès n'est pas particulièrement aisé mais la garde au toit est bonne et la largeur aux coudes – forcément limitée avec trois occupants – est préservée. La place pour les jambes est correcte, sans plus, et il suffira que le conducteur dépasse 1,80 m pour que le réglage de son siège devienne un sujet pour le passager situé derrière lui. À bord de la Renault 4, le constat est peu ou prou le même, avec un niveau de finition moins léché

1 Les places arrière de la Renault 4 sont facilement accessibles, mais la place pour les jambes et les pieds, particulièrement sous le dossier du siège avant, est limitée.
2 Avec un volume affiché à 420 litres, le coffre de la Renault fait bien le travail.

mais qui reste satisfaisant. Là aussi, les tissus et les motifs sont bien choisis, et le "Renault 4" gravé au laser et rétroéclairé dans la planche de bord donne le ton. L'effet "waouh" avec les écrans est moindre qu'à bord de la Mini, mais la française se défend bien avec un combiné d'instruments (7 ou 10 pouces selon la finition) et une dalle tactile de 10 pouces au centre de



la planche de bord. La Renault 4 préserve un bon espace vital au rang 1 ; la panière à pain ne sert objectivement à rien si ce n'est à prendre de la place pour les jambes du passager avant, mais ce dernier pourra toujours s'en amuser. Des concessions restent nécessaires pour voyager convenablement sur la banquette, mais l'accès est assez aisé et l'assise plutôt confortable. Elle ne peut pas coulisser pour donner de l'espace (celle de la Mini non plus), et le fait de baisser le siège conducteur au maximum empêche le passager arrière de glisser ses pieds sous l'assise. Il fallait bien loger les batteries dans le plancher et maintenir une hauteur dans les bonnes proportions, alors Renault a gratté quelques centimètres partout où il le pouvait. Là aussi, la place centrale ne peut servir que pour du dépannage, mais c'est le lot de toutes les voitures de la catégorie. ➔



Il est l'heure de **(re)partir** à l'aventure

DU 17 FÉVRIER
AU 15 MARS 2025

JUSQU'À
100 €
TTC
OFFERTS*

POUR L'ACHAT DE PNEUS

SEMPERIT 



Ø du pneu en pouces	x2 		x4 	
	Bon d'achat	ODR	Bon d'achat	ODR
13' et 14'	20€	10€	40€	20€
15' et 16'	30€	20€	60€	40€
17' et plus	50€	40€	100€	80€

eurotyre.fr

* jusqu'à 100 € en bon d'achat ou 80 € remboursés
Offre de remboursement (ODR) différé ou bon d'achat réservés aux particuliers (1 participation par carte grise) et aux professionnels (dans la limite de 5 cartes grises et hors loueurs, grands comptes et accords FleetPartner), calculés en fonction du diamètre de vos pneus Semperit automobile, 4x4, SUV et utilitaire (été, hiver et toutes saisons) achetés et posés en magasin sur un même véhicule, sous réserve de transmission des éléments conformes. Voir règlement complet sur www.eurotyre.fr.

EUROTYRE
PNEUS ET SERVICES 



Long de 4,08 m, le Mini Aceman rend 6 cm à la Renault. Visuellement comme à l'intérieur, ça compte.



Terminons par la comparaison des coffres et de la modularité, et l'avantage va à la Renault. Elle propose 420 dm³ de volume de chargement quand la Mini limite sa capacité d'export à 300 dm³. Les 6 cm supplémentaires en longueur de la Renault lui rendent service, mais c'est aussi une organisation générale de l'habitacle qui fait la différence car leur empattement est voisin : presque 2,61 m pour la Mini, et 2,62 m pour la Renault.

Tarif en neuf : Renault devrait rester plus sage

On ne connaît pas encore la grille tarifaire de la Renault 4 E-Tech, mais ce qui pourrait différencier ces deux modèles, au-delà du prestige de leur blason, c'est le prix. Même si elle veut monter en gamme et jouer aux apprentis bobos, la R4 ne pourra pas se permettre d'être



❶ Le coffre de l'Aceman avoue ses limites à 300 dm³. Il n'est pas moins pratique à utiliser que celui de la R4. ❷ L'accès à la banquette est moins facile, mais une fois installés les passagers peuvent tailler la route sereinement.

aussi arrogante que l'Aceman en la matière. Car aujourd'hui pour s'offrir un Mini Aceman (finition d'entrée de gamme E Classic), il faut au minimum sortir 395 €/mois pour 40 000 km sur 48 mois (prix catalogue 33 350 €). Mais ça, c'est la théorie. Sur le site de la marque, le modèle présenté (SE Flavoured), celui que le client lambda voudra, cette fois avec une puissance

de 218 ch et une batterie autorisant une autonomie correcte, est à 550 €/mois ou à partir de 46 530 €. En bonne française "raisonnable", même si Renault aurait aimé pousser le curseur un peu plus loin, la 4L électrique pourrait démarrer autour de 30 000 € et ne pas dépasser la barre de 40 000 €. Ce qui est déjà conséquent pour une voiture de 4,14 m de long et un moteur électrique de 150 ch. Néanmoins, elle aura droit au bonus écologique car elle est produite en France, alors que la Mini est fabriquée en Chine (puis en Angleterre à compter de 2026). À noter que la 4L devrait commencer sa ➔

CHRONOLOGIE D'UNE ÉPOPÉE FRANÇAISE

DOMINIQUE PAGNEUX

Citroën, l'audace d'un visionnaire

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE

Citroën *l'audace d'un visionnaire*



Ce hors-série exceptionnel met en lumière la vaste épopée de la marque Citroën, symbole d'innovation et de savoir-faire français à travers plus de 40 ans d'histoire.

EN VENTE ACTUELLEMENT

carrière par le haut de gamme, et qu'elle sera certainement proposée autour de 35 000 € avec un bon niveau d'équipement.


Autonomie et recharge : le même talon d'Achille

Il est une dure réalité en marge des tarifs élevés de ces deux modèles ô combien attrayants par ailleurs. Leur autonomie est modeste et leur temps de recharge trop long, ce qui limite leur vocation aux trajets urbains et périurbains. En entrée de gamme et 120 ch, la Renault 4 E-Tech démarre avec une batterie de 40 kWh net pour 300 km d'autonomie homologuée. L'Aceman lui répond avec une motorisation de 184 ch associée à une batterie de 38,5 kWh net et annonce une autonomie de 305 km. Au-dessus, Renault passe à 150 ch pour une batterie de 52 kWh net et 400 km revendiqués avant de devoir recharger. Chez Mini, l'Aceman SE passe à 218 ch, et sa batterie de 49,2 kWh net lui autorise une autonomie homologuée à 406 km.

Dans la vraie vie, vous pouvez aller jusqu'à diviser par deux ces chiffres par temps froid sur autoroute, et d'un côté comme de l'autre vous ne pourrez pas compter sur une recharge rapide : 75 kW ou 95 kW en courant continu sur borne rapide pour la Mini (selon motorisation) et 80 kW ou 100 kW selon le même schéma pour la Renault. Cela se traduit par 30 minutes d'arrêt environ pour passer de 20 à 80 % de batterie, et donc repartir pour une distance limitée. D'un côté comme de l'autre, les longs trajets pourraient donc être vraiment longs... Heureusement, la Renault 4 comme le Mini Aceman sont dotés de série d'un chargeur embarqué de 11 kW, ce qui rend leur utilisation quotidienne fluide, en ayant l'assurance de pouvoir brancher le soir et repartir chargé à fond tous les matins. Sur une box à domicile, la recharge complète ne prendra jamais plus de 5 heures, voire 3 h 30 à 4 heures pour les accumulateurs de capacité inférieure.

Plus grande mais pas vraiment plus encombrante, la Renault 4 adopte un format qui devrait plaire.





*L'Aceman véhicule
l'ADN haut de gamme
de Mini, c'est une valeur
sûre au prix fort.*

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

En marge de son héritage néo-rétro, de façon rationnelle la Renault constitue une meilleure offre. Elle propose un habitacle plus vaste et un confort supérieur. Mais la Mini propose une puissance plus élevée, séduit par son cachet premium et ses finitions léchées. Sur l'autonomie ou le temps de recharge, la copie n'est pas parfaite des deux côtés, et ces deux modèles seront d'abord une (chère) seconde voiture. Il vous faudra alors choisir entre le côté chic de la Mini et l'apparence bobo de la Renault, mais aussi écouter votre banquier. Finalement, c'est peut-être lui qui choisira pour vous.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

BMW

iX C'est simple, tout augmente.

Les puissances des ensembles mécaniques, les capacités de batteries devant les alimenter, les puissances de charge en mode DC (courant continu) et, cela va sans dire, les rayons d'action sur une seule charge (voir le tableau ci-dessous pour les données chiffrées) : en toute logique, trois nouvelles désignations sanctionnent

ces opérations de grande ampleur. Le restylage du SUV électrique iX, en bref, s'accompagne d'une refonte substantielle du ramage, configuration du châssis incluse. Les quatre roues directrices, à cet égard, sont livrées de série. Les prix demandés évoluent peu, voire régressent en ce qui concerne l'iX le plus puissant (143 100 € pour le précédent iX M60 de 619 ch).

De
à Z A

Par Jean Bourquin



BMW iX



LA GAMME BMW iX

Puissance / Batterie ⁽¹⁾	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Bonus
Bimoteur 4 roues motrices					
xDrive45 - Électromoteurs 408 ch/94,8 kWh	602 km	11/175 kW	iX/M Sport	88 600/94 200 €	0 €
xDrive60 - Électromoteurs 544 ch/109,1 kWh	701 km	11/195 kW	iX/M Sport	106 400/112 000 €	0 €
M70 xDrive - Électromoteurs 659 ch/108,9 kWh	600 km	11/195 kW	M Performance	136 800 €	0 €

(1) Capacité nette.

Cupra

Terramar Le SUV Terramar s'offre les services d'un second ensemble hybride rechargeable, en complément de l'unité du même type portée à 272 ch cumulés (voir l'essai dans L'Auto-Journal n° 1170). Composé d'un 4 cylindres 1.5 de 150 ch et d'un électromoteur de 116 ch, le module en question développe 204 ch cumulés. La boîte robotisée à 6 rapports dite "DSG" les expédie en direction des roues

avant et la batterie de traction de 25,8 kWh (capacité brute) autorise une autonomie maximale en mode électrique en cycle mixte de 118 km, selon le constructeur. **Terramar eHybrid 204** : 55 600 € en finition V. Malus CO₂ hors sujet s'agissant d'un véhicule hybride rechargeable, y compris à partir du 1^{er} mars (voir page 33), mais le Terramar ainsi défini n'échappe pas au malus au poids. Celui-ci varie de 990 à 1 440 €.



CUPRA

DS Automobiles



DS N°8

N° 8 "C'est le seul véhicule de sa catégorie capable de parcourir les 450 km de Paris à Lyon par autoroute sans avoir besoin d'être rechargé." C'est ce qu'affirment les communicants de DS Automobiles et c'est ce que ne devraient pas manquer de vérifier les essayeurs de L'Auto-Journal... Le fait est, dès qu'il est question de la DS N° 8, rangée parmi les berlines par commodité, les autonomies indiquées dans le tableau ci-dessous frappent

les esprits avant toute autre considération. C'est qu'il va loin sur une seule charge, le N° 8 – selon la marque. Les grosses batteries de traction expliquent le phénomène, en partie seulement. Les communicants donnent un coefficient de pénétration dans l'air (Cx) de 0,24, comme quoi, cette DS a fait l'objet d'études aérodynamiques poussées à l'extrême. La DS N° 8 bluffe également l'observateur dans un tout autre registre : ses prix. Voici le modèle français le plus cher depuis des temps immémoriaux. Et c'est une bonne nouvelle. L'industrie automobile nationale n'abandonne pas le terrain du haut de gamme, au-delà de ce que l'on nomme souvent le "premium". La dotation de série est à l'avenant (le détail lors des essais). Elle inclut la pompe à chaleur.

LA GAMME DS N°8

Puissance / Batterie ⁽¹⁾	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Bonus
Monomoteur roues avant motrices					
FWD - Électromoteur 230 ch / 74 kWh	572 km	11 / 200 kW	Pallas / Étoile	59 200 / 66 480 €	0 €
FWD Long Range - Électromoteur 245 ch / 97,2 kWh	750 km	11 / 200 kW	Pallas / Étoile	63 300 / 70 900 €	0 €
Bimoteur quatre roues motrices					
AWD Long Range - Électromoteurs 350 ch / 97,2 kWh	686 km	11 / 200 kW	Étoile	74 600 €	0 €

(1) Capacité nette.

Volkswagen

Tayron Le diesel fait de la résistance. Preuve en est, Volkswagen enrichit l'offre mécanique du SUV Tayron avec l'unité de ce type telle que décrite dans le tableau ci-dessous. Tableau que nous actualisons après une première publication dans L'Auto-Journal n° 1172, dans cette même rubrique. Pour trois raisons. Un, Volkswagen introduit dans

la gamme la finition dite "Elegance" copieusement équipée (caméra 360°, toit panoramique, ouverture et fermeture du coffre mains-libres, ce genre de choses). Deux, les versions labellisées hybrides rechargeables sont redevables du malus au poids depuis le 1^{er} janvier. Trois, le barème du malus CO₂ qui entrera en vigueur le 1^{er} mars n'arrange pas les affaires du Tayron thermique.

Volkswagen Tayron



VOLKSWAGEN

LA GAMME VOLKSWAGEN TAYRON

Puissance / Boîte	Autonomie électrique	Finition	Prix	Malus CO ₂ ⁽¹⁾	Malus au poids
Essence hybridation légère					
1.5 eTSI - 4 cyl. 1.5 150 ch / BVR7	–	Life Plus / R-Line / Elegance / R-Line Exclusive	51 900 / 54 900 / 55 300 / 61 000 €	2 370 à 4 818 €	240 à 1 180 €
Diesel					
2.0 TDI - 4 cyl. 2.0 150 ch / BVR7	–	Life Plus / R-Line / Elegance / R-Line Exclusive	55 200 / 58 200 / 58 600 / 64 300 €	2 049 à 4 279 €	2 390 à 3 170 €
Essence hybridation rechargeable					
1.5 eHybrid 204 - 204 ch cumulés / BVR6 ⁽²⁾	126 km	Life Plus / R-Line / Elegance / R-Line Exclusive	58 400 / 61 400 / 61 800 / 67 500 €	0 €	1 400 €
1.5 eHybrid 272 - 272 ch cumulés / BVR6 ⁽³⁾	119 km	R-Line / R-Line Exclusive	63 600 / 69 700 €	0 €	1 490 €

(1) Barème 2025, applicable à partir du 1^{er} mars. (2) 4 cyl. 1.5 150 ch + électromoteur 116 ch. (3) 4 cyl. 1.5 177 ch + électromoteur 116 ch.

PNEUS HIVER OU 4 SAISONS ?

Si votre département est concerné par la loi Montagne, deux options s'offrent à vous pour traverser l'hiver : permuter vos pneus été pour des pneus hiver ou rouler toute l'année avec des pneus 4 saisons. Le choix dépend évidemment du type de route et des conditions rencontrées.

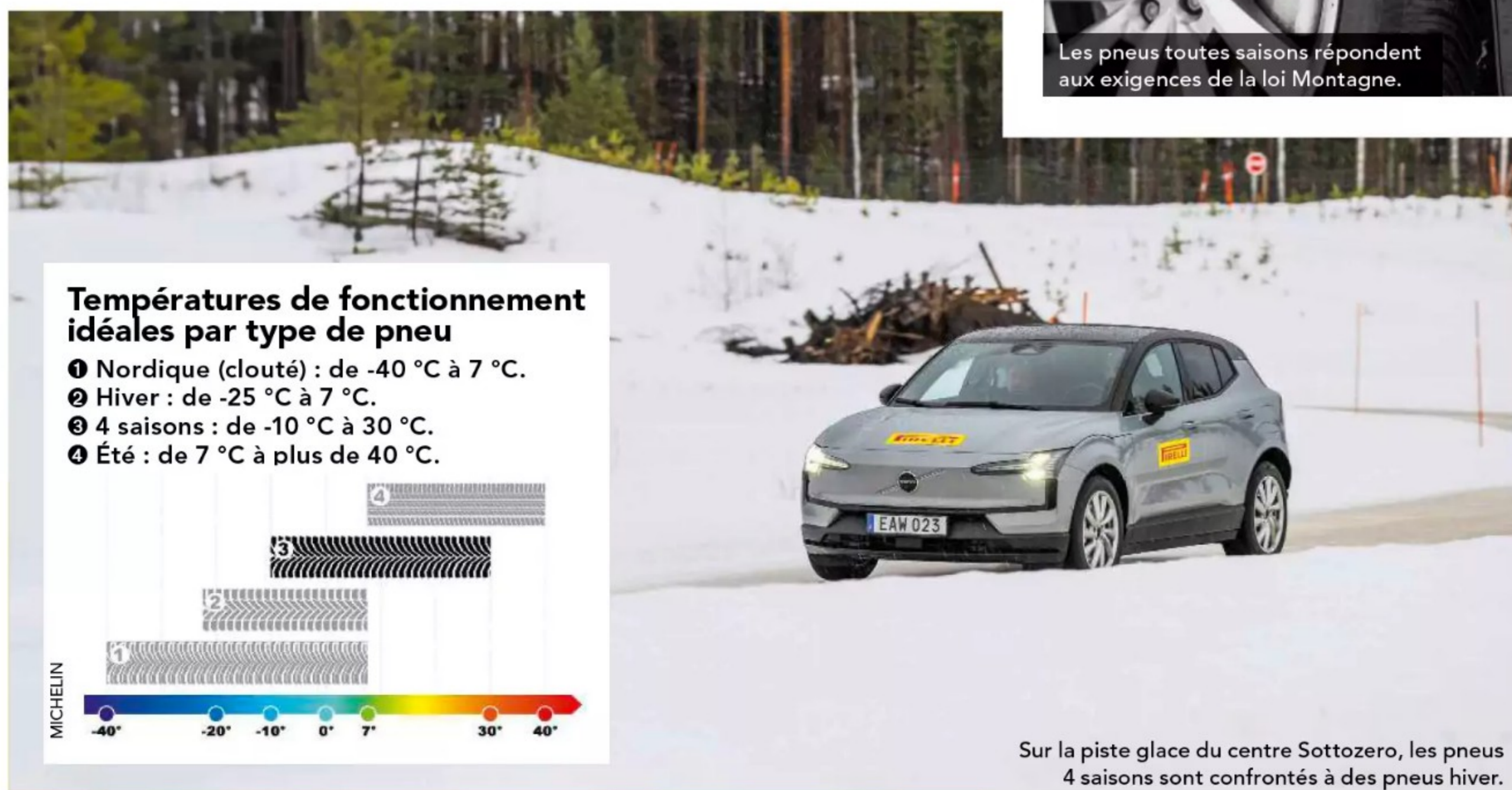
Par Guy L'Hospital

Chaque année, entre le 1^{er} novembre et le 31 mars, la loi Montagne impose l'installation d'équipements spécifiques sur certaines routes et communes de 34 départements, situés sur les différents massifs montagneux français. L'automobiliste peut se contenter de mettre dans son coffre un jeu de chaînes ou de chaussettes à neige mais il est préférable, pour des raisons de sécurité et de confort, de faire équiper son véhicule de 4 pneumatiques "All Season" ou "hiver", chacune de

ces deux familles devant depuis cette année être marquée du sigle "3PMSF" (Three Peak Mountain Snowflake), symbolisé par trois pics et un flocon de neige qui garantit certaines exigences en conditions hivernales. Les pneus dits "M + S" (Mud and Snow) ne répondent plus à la nouvelle réglementation depuis le 1^{er} novembre 2024. Ils ne sont pas interdits mais doivent être uniquement considérés comme des pneus été. Selon Dominique Stempf, président du Syndicat du pneu, en 2024, "les pneus « toutes saisons » ont représenté 35 % des ventes de pneus



Les pneus toutes saisons répondent aux exigences de la loi Montagne.





ISTVAN CSAK / SHUTTERSTOCK - PHILIPPE TRIAS / PHOTOPQR

neufs, soit 1 pneu sur 3, ventes réalisées au détriment des pneus été. Les automobilistes reconnaissent la polyvalence de ces produits, les constructeurs commencent à intégrer cette monte en option sur leurs modèles, comme sur la nouvelle R5 E-Tech”.

Les deux familles, “All Season” (aussi appelée “4 saisons” ou “toutes saisons”), et “hiver” (abusivement appelés “pneus neige”) ne répondent pas forcément aux mêmes besoins. Dans le premier cas, pour obtenir la fameuse certification 3PMSF, le pneumatique doit afficher des performances (de traction ou de freinage) équivalentes à 107 % d’un pneu été de référence, le même pour tous les manufacturiers. Dans le second cas, celui du pneu hiver, des tests d’adhérence en latéral et de tenue à plus basse température sont ajoutés.

Le choix du pneu hiver devrait donc s’imposer à tous puisqu’il se montre plus sécurisant par des températures très basses et offre une meilleure maniabilité et adhérence sur la neige. Mais il est plus cher (entre 15 et 20 % de plus) et réclame le changement et le stockage des pneus non utilisés (été pendant l’hiver et inversement) dans des conditions de luminosité et de température spécifiques.

QUI PEUT SE CONTENTER DES PNEUS “TOUTES SAISONS” ?

Bref, dans bien des situations, le pneumatique All Season peut s’avérer suffisant et permet d’éviter les permutations afin d’effectuer de substantielles économies. Les automobilistes qui habitent en périphérie des régions montagneuses ou en milieu urbain qui ne circulent qu’occasionnellement sur les routes de montagne ont tout intérêt à se contenter de pneumatiques All Season. Ce choix répond aux exigences de la loi, offre polyvalence ➔



Sous la pluie ou sur sol sec, par température douce, les pneus 4 saisons freinent plus court que les pneus hiver.

TESTS PIRELLI CINTURATO Winter 2 ou All Season SF 3 ?

Sur les pistes d’essai du centre Pirelli Sottozero, dans le nord de la Suède, nous avons pu tester dans des conditions proches de ce que nous connaissons chez nous (environ 5 °C, humidité importante). Quel que soit le type de test – piste glacée, slalom sur neige, test d’évitement, freinage ou traction –, le SF 3 ne s’est jamais laissé distancer, donnant

même l’impression d’une meilleure progressivité sur certains exercices. Il faut cependant tempérer ce jugement par le fait que le Winter 2 va être remplacé en cours d’année : il est fort probable que les résultats seraient très différents avec la nouvelle gomme. Surtout si ces mêmes tests avaient été réalisés à des températures plus basses.

Tests freinage (données Pirelli)

	Glacé	Neige	Pluie	Sec
Hiver	100 %	100 %	100 %	100 %
4 saisons	96 %	96 %	104 %	107 %

Il s’agit ici de valeurs moyennes établies sur une base 100, celle du pneu hiver. Nous notons un écart moyen de 4 % en faveur du pneu hiver sur la neige (soit 4 m d’écart sur une distance d’arrêt de 100 m) mais de 7 % en faveur du pneu 4 saisons sur sol sec.





Volvo a fait développer des pneus 4 saisons spécifiques pour son EX30.

PHOTOS PIRELLI

et sécurité sur l'ensemble de l'année, même par temps froid.

Il est difficile d'estimer l'économie réalisable par un automobiliste qui aurait fait ce choix car l'usure des pneumatiques dépend d'un grand nombre de facteurs. Toutefois, selon les témoignages de nos lecteurs, l'usure n'est aujourd'hui guère éloignée de celle d'un pneu été – qui restera plus efficace par temps chaud. Selon Dominique Stempf, *“si l'écart de prix entre un pneu été et un pneu hiver est bien de 15 à 20 %, il n'y a quasiment plus d'écart de prix moyen entre un pneu été et un pneu toutes saisons (à peine plus de 1 % en moyenne). La question du prix n'est donc plus une raison objective pour ne pas s'équiper”*.

QUAND LE PNEU "HIVER" S'IMPOSE-T-IL ?

Malgré les progrès des dernières générations de pneumatiques All Season, les pneus hiver restent cependant plus adaptés aux automobilistes qui habitent ou se rendent régulièrement en montagne ou qui y effectuent de longues distances. C'est surtout la seule solution pour les voitures lourdes, équipées de pneumatiques à large bande de roulement comme ceux qui équipent les SUV premium. Car plus la surface de gomme au sol sera importante, plus le pneumatique hiver fera la différence avec le All Season, notamment en descente. ■

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Les pneumatiques All Season répondent aux besoins d'une majorité d'automobilistes aujourd'hui. Dès lors qu'ils portent le sigle 3PMSF, ils permettent d'emprunter tout type de route en France, sans même avoir besoin de chauffer des chaînes. Toutefois, si vous rencontrez des conditions hivernales régulièrement dans votre région (ou lorsque vous vous rendez en montagne), les pneumatiques hiver restent préférables. Par température basse, sur la neige ou la glace, ils se montrent beaucoup plus efficaces.

Interview

Alejandro Recasens, directeur Europe de l'Ouest chez Pirelli

L'Auto-Journal : Qu'est-ce qui fait le succès du pneu 4 saisons ?

Alejandro Recasens : Avec la loi Montagne en France, la part de marché du pneu All Season progresse clairement. Ce qui veut dire que le consommateur est informé et sensibilisé par rapport à la réglementation qui impose d'être équipé de pneus hiver, 4 saisons ou des équipements comme les chaînes ou chaussettes. Mais ce qui fait son succès, c'est qu'il offre beaucoup de sérénité tout au long de l'année.

Le véritable pneumatique hiver a-t-il encore un intérêt ?

Les performances sont très différentes. En fonction des critères d'utilisation, du type de route, des kilomètres qu'on fait, de l'exposition aux zones froides ou montagneuses, il peut y avoir un véritable intérêt à privilégier l'option hivernale et donc permuter pneus été et hiver plutôt que d'opter pour des 4 saisons pour toute l'année.

À l'inverse, recommandez-vous d'oublier les pneus été ?

Non, je ne recommande pas, simplement parce qu'il existe de nombreux cas où l'option pneus hiver doit être privilégiée. Par contre, ceux qui font plutôt un usage principalement urbain avec peu de kilomètres et qui ont l'habitude de rouler tout au long de l'année avec des pneus été, peuvent avoir un intérêt à évoluer vers l'option All Season. Il faut savoir que les pneus été restent plus efficaces quand la température dépasse les 7 °C. En France, entre 25 et 35 % des jours de l'année, la température reste sous cette barre.

Pourquoi associez-vous les pneus 4 saisons à une conduite en milieu urbain ?

En milieu urbain, on est moins confronté à des situations sur lesquelles le pneu hiver fait la différence par rapport à un pneu 4 saisons. On est sur des vitesses plus modérées, des routes moins sinueuses. Dès qu'il y a un peu de dénivelé, dès qu'on est à des vitesses

moyennes plus élevées, on est confronté à des situations où la capacité de traction, le freinage, la tenue de route ont beaucoup plus d'importance. Dans ce genre de situation, les pneus hiver sont l'option à recommander.

Est-ce que les pneus All Season sont adaptés aux voitures électriques ?

Un véhicule électrique ou hybride demande des spécificités particulières de la part des pneus. Il est plus lourd et profite d'un couple instantané. On doit aller chercher à la fois un pneu suffisamment rigide, robuste pour répondre aux critères de masse importante et de couple moteur plus exigeant tout en préservant la sécurité et la performance. Ceci tout en essayant de baisser le niveau sonore pour le confort et la résistance au roulement pour allonger l'autonomie – des critères qui peuvent paraître contradictoires. Mais nous ne cessons d'innover avec notre gamme 4 saisons spécifique “véhicules électriques”.

“ La part de marché du pneu 4 saisons est en net progrès. ”



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



Un habitacle dont vous ne rougirez une fois décapoté. La Vantage V8 perpétue le chic Aston. Les écrans apportent une modernité contemporaine.



PHOTOS : TOMMASO BERTOTTI

Seulement 60 kg de plus que le coupé et le même chrono de 0 à 100 km/h en 3,5 s : chapeau bas!

IL DÉCAPOTE PLUS VITE QUE SON OMBRE

Aston Martin découvre sa dernière Vantage V8 en roadster. Un cabriolet de 665 chevaux, ça décoiffe, en moins de 7 secondes en l'occurrence!

Au jeu des chiffres et des lettres, cela donne : V8 biturbo (dépourvu de toute hybridation), 665 ch, 800 Nm, soit la bagatelle de 155 ch et 115 Nm de plus que celle qu'elle remplace; un 0 à 100 km/h expulsé en 3,5 s et une vitesse de pointe de 325 km/h. Comme le coupé. Ouf! Et s'il ne fallait retenir que deux valeurs de ce roadster hors norme, ce serait 6,8 : en secondes, le temps qu'il lui faut pour se découvrir ou se refermer – et ce, même en action jusqu'à 50 km/h. Ce qui en fait selon Aston Martin la capote la plus rapide du monde! Et 60, en kilos, le

nombre d'unités supplémentaires par rapport au coupé soit,

là encore, une performance du genre. Un an après le coupé, la Vantage V8 Roadster hérite évidemment de toutes les améliorations et technologies inaugurées par celui-ci : puissance en hausse spectaculaire, transmission automatique à 8 rapports qui envoie la cavalerie aux seules roues arrière, différentiel à glissement limité, amortissement piloté, contrôle de stabilité et plus encore, qui ont valu à la dernière Vantage V8 d'être encensée par la critique.

À peine plus lourde et plus enivrante

Tout l'enjeu du cabriolet est de ne rien perdre de ces qualités en enlevant le haut, raison pour laquelle les ingénieurs se sont attachés à ne pas alourdir le châssis en alu et composite, tout en conservant sa remarquable rigidité et une répartition des masses parfaite de 49/51 %, gage d'efficacité. Points de fixation modifiés à l'arrière, panneaux de cisaillement supplémentaires, capote en Z (plus rapide à replier) et sans couvre-capote (pour la légèreté toujours!) mais avec 8 niveaux d'isolation sonore (pour le confort), suspension modifiée pour s'adapter à la masse et à sa répartition... Tout a été passé au crible. En attendant de juger du résultat sur la route et d'offrir une récréation à nos oreilles grâce au V8, nous avons pu nous délecter de son habitacle d'un luxe inouï, qui fait la part belle aux technologies sans rien perdre de son raffinement! Il est évidemment personnalisable à l'envi grâce au service Q de la maison Aston Martin : ça ne s'invente pas!

Matériaux raffinés, finition artisanale, personnalisation infinie : la tradition de luxe est respectée. Pour le côté pratique et la sportivité, le roadster adopte une capote en Z et se dispense de couvre-capote afin de minimiser l'encombrement et la prise de poids.



LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
deuxième trimestre

Premier prix : **210 800 €**
hors malus et options

Concurrence :
Ferrari Roma Spider.



PRODUIT

Hyundai Staria : tiens, un monospace !

Un vrai de vrai, dont le premier mérite est d'exister tant il semble promis aux marges de la marge sur le marché français. Jugez-en. L'espèce en elle-même, en voie de disparition, l'espace occupé au sol, soit 5,26 m en longueur, les prix demandés, élevés dans l'absolu, et le malus qui corse l'addition : le voilà mal parti dans la vie. Qui dit malus dit bloc thermique, certes enfermé dans un module hybride non rechargeable. D'un côté, un 4 cylindres 1.6 turbo

de 160 ch, de l'autre, un électromoteur de 73 ch, et le tout cumulé développe 225 ch. Boîte de vitesses automatique à six rapports et roues avant motrices, pour conclure les présentations mécaniques. Le "transport de troupes" coréen embarque neuf personnes dans un décor typé grand luxe. Staria HEV : 57 400 ou 61 500 € sous les finitions Creative et Executive. Ajoutez 27 527 € en additionnant le malus CO₂ et le malus au poids, à partir du 1^{er} mars.



PHOTOS : HYUNDAI



CLAIRE-LISE HAVET / HL / STELLANTIS

"C'est avec beaucoup de fierté et d'enthousiasme que je prends la direction de la marque Peugeot."

Alain Favey, directeur général de Peugeot.

Nommé à la direction des opérations de Stellantis Europe élargie en octobre dernier, Jean-Philippe Imparato renouvelle les directions de trois marques. Dont Peugeot, confiée à Alain Favey suite au départ à la retraite de Linda Jackson après quatre années passées à la tête de la marque. Le "nouveau venu" a fait ses classes chez Citroën avant de poser ses valises dans le groupe Volkswagen (Porsche, Skoda, Bentley et Europcar Mobility Group, filiale de l'entité allemande), et c'est donc un homme de l'automobile. Xavier Peugeot et Bob Borderdof pilotent les marques DS Automobiles et Jeep.

INDUSTRIE

Honda & Nissan : les tristes noces

Tu veux ou tu veux pas, dit la chanson... Finalement, tu veux pas. Nissan rompt les fiançailles engagées



TOMOHIRO OHSUMI / GETTY / AFP

avec son compatriote Honda en vue d'une fusion qui, initialement, devait être officialisée en juin prochain. En résumé, et d'après diverses sources convergentes en attendant la confirmation de la rupture au moment où sont rédigées ces lignes, Honda n'entendait pas traiter son partenaire d'égal à égal. Nissan aurait été relégué au rang de simple filiale, et rien d'autre. Le conseil d'administration du constructeur a refusé tout net le jeudi 6 février, et voilà Nissan, fortement endetté, à nouveau seul face à son destin, avec Mitsubishi dans le décor. Lequel Mitsubishi a pris la poudre d'escampette avant Nissan... Affaire à suivre, ça, c'est certain.

146 000

C'EST LE NOMBRE DE VISITEURS, ENVIRON, QUI ONT ARPENTÉ LES ALLÉES DU SALON RÉTROMOBILE.

Année après année, le Salon Rétromobile bat record sur record. Ils étaient 130 000 en 2024 à découvrir les trésors exhibés à la Mecque de la voiture ancienne, une fréquentation que les organisateurs estimaient élevée, au-delà de leurs attentes.

Autant dire que l'édition 2025 est un grand cru millésimé, lesdits organisateurs ayant il est vrai mis les petits plats dans les grands. L'exposition consacrée aux 70 ans de la Citroën DS en témoigne. En bref, l'automobile reste un objet de passion fort de sa riche histoire, porté au pinacle par un Salon qui désormais s'exporte. À New York, où une édition américaine de Rétromobile fera sans nul doute recette du 19 au 22 novembre 2026. La consécration.



ARNAUD SAUNIER

(6135

C'EST LE NOMBRE DE CITROËN C3 IMMATRICULÉES EN FRANCE EN JANVIER.

Cela représente une part de marché de 5,4 %. La C3 ⁽¹⁾ occupe ce faisant la plus haute marche du podium en janvier, devant la Peugeot 208 (5984 immatriculations, 5,2 % de part de marché) et la Renault Clio (5282, 4,6 %). Le bon produit au bon moment vendu à des prix compétitifs, inutile de faire un dessin... En dépit de ce démarrage commercial en fanfare, la gamme prise dans son ensemble reste en recul par rapport au mois de janvier 2024 (-6,8 %). Elle progresse, en revanche, de 18,4 % par rapport à décembre 2024. Citroën qui entrevoit le bout du tunnel et Tesla qui pleure. En chute libre de 63,4 % par rapport à janvier 2024 et de 80 % par rapport à décembre 2024 : de là à établir un lien de cause à effet avec les in conduites d'Elon Musk, il y a un pas que nous sommes tentés de franchir.

(1) Versions thermiques et électriques confondues.



FLORIAN GROUT

UTILITAIRES

Renault : une gamme électrique en propre

Kangoo, Trafic et Master : les utilitaires siglés Renault déclinent des variantes électriques. Et c'est bien là le problème : ce ne sont que des variantes extrapolées de modèles thermiques. Des engins électriques conçus en tant que tels sont plus performants sur le plan énergétique, et cela tombe bien, le Losange en présente trois d'un coup.

Le lot retient un fourgon moyen classique dans sa forme et son dérivé châssis-cabine respectivement nommés Trafic et Goelette. Utile précision, le Trafic thermique garde son job. Et puis, il y a l'Estafette annoncée par le concept car du même nom en septembre dernier, qui marque les esprits du fait de ses mensurations peu banales (L/l/h : 5,27/1,90/2,60 m). Pour ce que nous en savons à cette heure, ces trois-là partagent la même plateforme et le même électromoteur, placé à hauteur des roues arrière qu'il a la charge d'entraîner. Le Trafic, la Goelette et l'Estafette sortiront de l'usine de Sandouville (Seine-Maritime) dans le courant de l'année prochaine.



De gauche à droite, Trafic E-Tech, Estafette E-Tech et Goelette E-Tech.

JENS KOCH

"Le site de production de Wolfsburg dispose de perspectives claires."

Thomas Schäfer, directeur général de la marque Volkswagen.

Sortie de crise pour Volkswagen en Allemagne, suite à un accord passé avec les syndicats. Celui-ci porte, notamment, sur la suppression de 35 000 emplois sur cinq ans, sans procéder à des licenciements secs. Surtout, le constructeur ne fermera pas d'usines chez lui, comme il en avait fait la menace. La production, elle, changera de nature. Polo partie se faire fabriquer en Afrique du Sud et Golf thermique manufacturée au Mexique à partir de 2027 : Volkswagen fait place nette pour le tout-électrique dans ses usines locales. La prochaine Golf et le T-Roc wattés sortiront du site historique de Wolfsburg, destiné à devenir "l'épicentre de la production des compactes électriques".

RENAULT DESIGN

Les chiffres du marché français en janvier 2025



114 665

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en janvier. En recul de 6,2 % par rapport au mois de janvier 2024.

16,8 %

La part de marché de Peugeot (-5,5 %). Suivent Renault (15,5 %, +19,4 %), Toyota (9,2 %, +1,2 %), Dacia (8,7 %, -28,4 %) et Citroën (8,1 %, -6,8 %).

17,4 %

La part de marché des voitures électriques. En recul de 0,5 % par rapport à janvier 2024 et de 32,7 % par rapport à décembre 2024.

2 813

C'est le nombre de Renault 5 E-Tech immatriculées en janvier. 2,5 % de part de marché et neuvième position dans le Top 100.

MALUS

C'est du brutal

Un répit de trois mois pour cause de gouvernement censuré, mais la loi de finances 2025 a finalement été adoptée, et elle retient le durcissement des malus, comme annoncé. Voici ce qui attend la clientèle désireuse d'acquiescer une voiture neuve à partir du 1^{er} mars. Sont concernés tous les véhicules de tourisme, thermiques ou hybrides.

Taxe sur les émissions de dioxyde de carbone des véhicules de tourisme

Le barème 2025 du malus CO₂ entre en application le 1^{er} mars, et se définit comme suit. Les véhicules cités le sont à titre d'exemple.

- **Le seuil de déclenchement** passe de 118 à 113 g/km. La taxe reste fixée à 50 €.



Kia Picanto 1.0 DPI 63 ch BVM5.
115 g/km : malus de 0 € en 2024 et de 100 € en 2025.

- **Le plafond passe** de 194 à 193 g/km. La taxe augmente de 10000 €, soit 70000 € après addition.



Porsche 911 Carrera - 6 à plat 3.0 394 ch BVR8. 229 g/km : de 60000 € en 2024 à 70000 € en 2025.

- **Entre le plancher et le plafond**, les taxes augmentent par simple arithmétique par rapport au précédent barème, à partir de 118 g/km.



Citroën C3 Turbo 100 ch BVM6.
126 g/km : de 230 € en 2024 à 330 € en 2025. Augmentation : 43,5 %.



Renault Kangoo 1.3 TCe 130 ch BVM6. 155 g/km : de 3119 € en 2024 à 4279 € en 2025. Augmentation : 37,2 %.



Alfa Romeo Giulia 2.0T 280 ch Q4 BVA8. 176 g/km : de 15736 € à 24291 €. Augmentation : 54,4 %.

- **Cumul** : le plafond du malus CO₂ et du malus au poids additionnés est fixé à 70000 €.

- **Date de calcul** : les malus sont calculés à la date d'immatriculation du véhicule, et non de commande ou d'achat.

Taxe sur la masse en ordre de marche (MOM)

La MOM figure sur la carte grise (case G). C'est la masse du véhicule + 90 % d'essence + le plein de fluides + 75 kg représentant le conducteur et ses bagages.

- **La grille du malus masse** entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2024 reste en l'état. Le seuil de déclenchement est fixé à 1600 kg. Ladite grille se découpe en cinq fractions pour des tarifs marginaux par kilogramme qui varient de 10 à 30 €.



Volkswagen Tiguan 2.0 TDI 193 ch 4Motion BVR7. 1774 kg : malus masse de 1750 € inchangé.

- **L'abattement de 100 kg** dont bénéficient les véhicules recourant à l'hybridation non rechargeable reste en vigueur. Sont également concernés les véhicules recourant à l'hybridation rechargeable dont l'autonomie en mode électrique en ville est inférieure à 50 km.



Hyundai Tucson 1.6 T-GDi Hybrid 225 ch 4x4 BVA6. 1720 kg : malus masse de 210 € inchangé.

- **Les véhicules recourant à l'hybridation rechargeable** sont redevables du malus masse depuis le 1^{er} janvier. Ils donnent droit à un abattement de 200 kg (dans la limite de 15 % de leur masse) si leur autonomie en mode électrique en ville est égale ou supérieure à 50 km, .



Peugeot 5008 Plug-In Hybrid 195 ch BVR7. 2123 kg : malus masse de 3980 € en cours.



Volkswagen prépare le terrain



YANN LEFEBVRE

Pour le coup, ce n'est pas du "off". La photo ci-dessus illustre un communiqué officiel de Volkswagen, et annonce, sans en faire mystère, la future petite voiture électrique de la marque vendue à bas prix. Aux alentours de 20000 € selon ledit communiqué, pour une commercialisation programmée en 2027. Plus d'infos dans un prochain numéro.

L'Audi A6 reste l'Audi A6

En vigueur depuis deux ans chez Audi, la règle qui attribue les chiffres pairs aux véhicules électriques et les chiffres impairs aux thermiques, hybrides inclus, n'est plus d'actualité. Attendue sous peu, la nouvelle A6 restée fidèle aux pistons, qui devait s'appeler A7, redevient l'A6. Faut suivre...

Fiat Grande Panda 4x4 : ça vient



YANN LEFEBVRE

La Panda sans sa version baroudeuse équipée d'une transmission intégrale, c'est impensable. D'après plusieurs sources fiables, les dirigeants de la marque planchent sérieusement sur la question. En thermique ou en électrique ? L'affaire n'est pas tranchée à cette heure.

BARÈME DU MALUS CO₂ 2025

ÉMISSIONS DE CO ₂	TAXE 2025	ÉMISSIONS DE CO ₂	TAXE 2025	ÉMISSIONS DE CO ₂	TAXE 2025	ÉMISSIONS DE CO ₂	TAXE 2025
En g/km	En euros	En g/km	En euros	En g/km	En euros	En g/km	En euros
Inférieures à 113	0	133	818	154	4026	175	22380
113	50	134	898	155	4279	176	24291
114	75	135	983	156	4543	177	26302
115	100	136	1074	157	4818	178	28413
116	125	137	1172	158	5105	179	30624
117	150	138	1276	159	5404	180	32935
118	170	139	1386	160	5715	181	35346
119	190	140	1504	161	6126	182	37857
120	210	141	1629	162	6637	183	40468
121	230	142	1761	163	7248	184	43179
122	240	143	1901	164	7959	185	45990
123	260	144	2049	165	8770	186	48901
124	280	145	2205	166	9681	187	51912
125	310	146	2370	167	10692	188	55023
126	330	147	2544	168	11803	189	58134
127	360	148	2726	169	13014	190	61245
128	400	149	2918	170	14325	191	64356
129	450	150	3119	171	15736	192	67467
130	540	151	3331	172	17247	193 et plus	70000
131	650	152	3552	173	18858		
132	740	153	3784	174	20569		

Elle a tout d'une



grande !

À 45 ans, la mascotte transalpine a décidé qu'il était temps de grandir ! Pas question pour autant de lâcher ses fondamentaux. Elle se réinvente et se transforme en citadine 3.0 sans perdre sa bouille sympathique, son esprit enjoué, ses astuces, ni son prix bien placé.

Par Mélina Priam Photos Florian Grout



Trente centimètres ! Rien que cela. Oubliez les 3,69 petits mètres de long de la Panda qui faisaient rêver tous les maladroits et maladroites du créneau. La Panda, devenue... Grande, donc, s'étire sur tout juste 4 m (3999 mm pour être très précis). Un gabarit qui demeure cependant tout à fait urbain et pratique. Notez au passage que la grande ne remplace pas la petite qui reste commercialisée : elle est rebaptisée pour l'occasion "Pandina" ("*petite Panda*", en italien : difficile de faire plus simple). Le moins que l'on puisse dire est qu'elle a mangé du lion, ou plutôt des chevrons, puisque c'est du côté de chez Citroën qu'elle a fait son marché ! Rationalisation, mutualisation, économies d'échelle et, avouons-le aussi, bon sens financier obligeant, la Grande Panda repose sur la même plateforme

que les dernières C3 et C3 Aircross dont nous vous parlions il y a quinze jours : à savoir la Smart Car, initialement pensée pour les modèles destinés à l'Inde et à l'Amérique du Sud, mais retravaillée à la sauce européenne pour nous plaire. Une différence majeure toutefois entre l'italienne et les françaises : la première n'a évidemment pas les honneurs de la fameuse suspension à butées hydrauliques qui nourrit la réputation de confort des secondes. Pourtant, la Grande Panda n'est pas le moins du monde inconfortable. Certes, elle n'est pas aussi moelleuse, mais soutient la comparaison. Les Italiens étant aussi chauvins que les Français, c'est sur les routes secondaires des environs de Turin que nous avons été conviés à effectuer ce premier galop d'essai, et ces dernières sont aussi mal entretenues que nos départementales. Pour autant, nous ne sommes pas rentrés brisés,

le dos en compote, pressés de prendre rendez-vous chez le kiné ! Tout aussi souple en détente, la Grande Panda percute juste un peu plus en compression, ce qui a pour conséquence de faire remonter davantage dans l'habitacle les défauts tels les nids-de-poule ou les saignées. Bien campée sur ses appuis et son empattement court, elle affiche dans l'ensemble un comportement routier parfaitement sain et équilibré, à défaut d'être réellement enjoué.

La version électrique que nous avons en main est dotée de la même machine que les Citroën.

À savoir un moteur de 113 ch alimenté par une pile de 44 kWh. Celle-ci pèse la bagatelle de 350 kg, ce qui n'est pas sans effet sur la tenue de route. "Officiellement", elle permet selon Fiat de parcourir jusqu'à 320 km. Dans la vraie ➔

Faussement plus chère que la C3

Contrairement à sa cousine française, la Grande Panda n'est pas disponible en version d'entrée de gamme 1.2 PureTech 100 ch avec boîte manuelle, ce qui l'empêche d'afficher un prix d'appel très bas (15 240 € pour la C3). Fiat privilégie la transmission robotisée, parfaite en ville, proposée pour moins de 19 000 € (20 450 € minimum chez Citroën) avec en prime un équipement standard très correct. Le positionnement du modèle électrique est aussi décalé entre les deux marques. La Grande Panda ne se décline qu'en deux niveaux de finition (trois sur la C3) : le premier (RED) est plus cher (1 600 €) que l'entrée de gamme C3 (You), mais avec un équipement comparable au deuxième niveau (Plus), et cela, pour 600 € de moins. En haut de gamme, l'italienne La Prima s'affiche à 100 € de plus que la C3 Max : une belle guerre des prix en vue !

LA GAMME GRANDE PANDA

MOTEUR	POP	ICÔNE	RED	LA PRIMA
Électrique 113 ch / 44 kWh	–	–	24 900 €	27 900 €
1.2 Hybrid 100 ch eDCT6	18 900 €	20 900 €	–	22 400 €

ELLE N'A PAS DROIT
AUX SUSPENSIONS À BUTÉES
HYDRAULIQUES DE
LA CITROËN C3. POURTANT,
ELLE SE MONTRE (PRESQUE)
AUSSI CONFORTABLE ●●●





BRANCHEMENT INTÉGRÉ

Fini le câble qui erre dans le coffre, salit les mains, qu'il faut manipuler et ranger alors qu'il a traîné par terre... Sur la Grande Panda, il est intégré à l'avant avec un enrouleur. Il suffit de tirer. Génial.



CLINS D'ŒIL

Plus qu'aucune autre, la Grande Panda multiplie les clins d'œil amusants, à l'image de cette miniature insérée dans une courbe, référence à l'anneau du Lingotto, l'ancienne piste d'essais de Turin.



BAMBOX À BORD!

Que mangent les pandas? Du bambou. La Panda en embarque sous la forme de fibres intégrées au textile qui habille le couvercle du rangement ultra-pratique situé devant le passager (sur La Prima).



DOUBLEMENT BRANCHÉE

La Grande Panda est aussi branchée à bord, avec mout prises USB (jusqu'à 4) et une prise 12 V. Cet arsenal est complété par le chargeur smartphone sans fil par induction sur La Prima.

RECYCLÉE MAIS FRAGILE

L'utilisation de matériaux recyclés se généralise. Fiat est fier d'annoncer que le plastique bleu de la planche de bord est fabriqué à partir de bouteilles en carton et en aluminium (140 par auto). Hélas, visuellement, celui-ci ne donne pas une impression de grande qualité ni de résistance à l'usure. Sur nos voitures d'essai flambant neuves, il montrait des signes de vieillissement précoce.

ÉCRAN GÉNÉRALISÉ

Que ce soit sur les modèles électriques ou thermiques, l'écran central tactile de 10,25 pouces est de série sur toutes les Grande Panda. Seul diffère le niveau de fonctionnalités associées selon le niveau d'équipement. Il n'intègre pas de GPS sur les versions d'entrée de gamme, mais la compatibilité Apple CarPlay ou Android Auto est standard.



Une modernité simple et accessible

Autant la cuisine de chez Citroën dégage une impression avant-gardiste (petit volant et pseudo-affichage tête haute avec une instrumentation de bord minimaliste placée en hauteur) mais très sérieuse (plastiques noirs et graphisme austère), autant la Fiat Grande Panda mise sur la couleur et la fantaisie, avec ses matériaux colorés, ses décors de planche de bord pétillants et ses rangements pratiques. Elle opte pour une instrumentation de bord qui paraît plus classique dans sa forme (un écran de 10 pouces), mais joliment présentée et parfaitement lisible. L'ergonomie des commandes est par ailleurs

intuitive et accessible, à l'image des gros boutons pour ajuster la climatisation ou ceux pour couper facilement les aides à la conduite. Elle n'a évidemment pas les honneurs des sièges Advanced Comfort, exclusivité de la C3, mais les siens ne sont pas mal non plus. Finalement, l'habitacle dégage une ambiance chaleureuse et plaisante qui met de bonne humeur le matin. Pour autant, tout cela n'excuse pas les plastiques durs bas de gamme et surtout une finition un peu à l'emporte-pièce. Espérons que les modèles livrés aux clients bénéficieront d'assemblages plus rigoureux que ceux de nos modèles d'essai.

UNIFORMISATION

La Grande Panda adopte la commande de sélecteur de marche des Peugeot et des Citroën et non celle par bouton des Fiat 500 ou 600. Pas sûr qu'elle y gagne au change, car ce dispositif ne brille pas par sa rapidité.



Contrairement à la C3 qui tente un pseudo-affichage tête haute, la Grande Panda opte pour un affichage des informations de bord sur un classique écran numérique couleur de 10 pouces. Un seul style possible, mais c'est clair et lisible.

AVEC UNE BATTERIE DE 44 KWH, L'AUTONOMIE RESTE TROP JUSTE POUR OFFRIR UNE VRAIE POLYVALENCE D'USAGE ●●●

vie, celle-ci ne devrait toutefois pas dépasser les 250 km, comme nous l'avons vérifié sur la Citroën C3. Et encore : au mieux. Si l'envie vous prend d'emprunter les grands axes, ce que nous avons fait, ce sera encore moins (en dessous de 200 km vérifiés). Excepté cette limite d'endurance rapidement atteinte et une vitesse maxi qui plafonne à 130 km/h, la Grande Panda n'est pourtant pas mal à l'aise sur l'autoroute non plus. Sans vous coller au siège, loin de là, les 113 ch du moteur électrique suffisent pour s'insérer dans le flot de la circulation sans avoir l'impression de rejouer *Le Salaire de la peur*. Reste que son terrain de prédilection est bien la ville. Sa direction assistée, son diamètre de braquage court et sa visibilité périphérique y font merveille ! En revanche, nous avons regretté l'absence d'un mode *one pedal* et la quasi-impossibilité de pouvoir ajuster la récu-

pération d'énergie au freinage – pas de palette mais un simple mode "C" sur la transmission qui n'influe qu'à la marge. Puisqu'elle ne va pas bien loin, il faut la recharger souvent et c'est là que la Grande Panda sort son joker ! Ne rêvez pas, il ne s'agit pas d'une vitesse de charge à faire pâlir une Tesla. Vu le tarif exigé, point de miracle.

C'est une astuce toute simple et ultra-pratique : un câble rétractable monté sur un enrouleur dans la calandre.

Il est associé à un chargeur de 7 kW. Il suffit d'ouvrir la trappe cachée derrière le gros monogramme Fiat, de tirer et de se brancher : génial ! En revanche, pour recharger plus vite, sur une borne rapide (jusqu'à 100 kW) notamment, il faut recourir à un câble indépendant qui se connecte sur la prise arrière de la voiture. Sachez



L'habitacle est bourré de charme et d'astuces pratiques. Mais il ne faut pas s'attarder sur les détails de finition.



❶ La place est suffisante pour deux, y compris au niveau des jambes. Mais comme sur la C3, le plancher des versions électriques est plus haut que sur les thermiques : pas très agréable pour les plus grands. ❷ Le coffre est très correct pour une voiture de 4 m. Mais point de plancher ajustable en hauteur et donc point de surface plane lorsqu'on rabat les dossiers de la banquette.



PLUS
Ambiance
Habitabilité
Équipements

MOINS
Autonomie juste
Détails de finition
Polyvalence limitée



La Panda s'est bien allongée (+ 31 cm) pour devenir Grande mais... pas trop ! Officiellement, elle mesure moins de 4 m : 3999 mm très exactement. Un gabarit qui, associé à un diamètre de braquage court, fait d'elle une citadine parfaite.

FIAT GRANDE PANDA

Électrique 113 ch/44 kWh

La Prima

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 113 ch
Couple maxi	■ 120 Nm
Type	électrique synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	4 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	réducteur / 1
Batterie / cap. brute (nette)	■ LFP / 43,8 (42) kWh

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,9 m
Pneumatiques	205/50 R 17

Dimensions / Poids	
L/l/h/empattement	4/1,76/1,57/2,54 m
Poids/tractable freiné	1 550/550 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 11 s
Vitesse maxi	■ 132 km/h

Coffre	
Volume	■ 361 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 27 900 €
Bonus écologique (CO ₂)	■ 2000 € ⁽¹⁾ (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	27 100 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

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

Équipements de série ■

6 airbags, AFIL, aide parking AR, câble de recharge rétractable (7 kW), climatisation auto, détection pluie/luminosité, freinage urg. auto/détection piétons et cyclistes, induction, instr. numérique 10 pouces, jantes acier (enjôleurs) 16 pouces ou alliage 17 pouces, lecture panneaux, phares PixLED, rég./lim. vitesse, rétros ext. élec., syst. multimédia tactile 10,25 pouces/GPS/audio 4 HP/Apple CarPlay et Android Auto/USB...

Options

Chargeur 11 kW avec câble (300 €), pack Hiver (sièges AV, volant et pare-brise chauffants : 500 €), peinture métallisée ou pastel (700 €; Rouge Passione gratuite sur RED; Jaune Limone gratuite sur La Prima)...

Consommation / Autonomie / Recharge	
Consommation mixte	■ 17,4 kWh/100 km
Autonomie mixte	■ 320 km
Chargeur AC/DC	■ 7 ou 11 ⁽³⁾ / 100 kW
Tps charge prise dom. / 7 / 11 ⁽³⁾ / 100 kW	■ 22 h ⁽⁴⁾ / 3 h 43 ⁽⁵⁾ / 2 h 55 ⁽⁵⁾ / 33 mn ⁽⁴⁾

(3) Chargeur 11 kW en option. (4) 20 à 80 %. (5) 20 à 100 %.

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Serbie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Elle est sympa et originale à l'extérieur comme à l'intérieur : c'est déjà bien. Maniable en ville, pas déplaisante à conduire à défaut d'être sensationnelle, plutôt confortable et accueillante, elle serait même capable de se lancer des défis autoroutiers s'il n'y avait l'autonomie trop juste.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



L'avis de Méline Priam



Son autonomie est trop juste... défaut que comble merveilleusement la version hybride!

70%
Quotient
Émotionnel

également que si vous étiez tenté par l'option du chargeur embarqué de 11 kW (300 €), celui-ci supprime l'installation de série et impose alors de se brancher à l'arrière, la section supérieure du câble triphasé ne pouvant pas être intégrée à l'enrouleur selon Fiat : dommage.

En star italienne qu'elle est, la Grande Panda a aussi (et surtout) le don de soigner son style, tant à l'extérieur qu'à bord. Je ne détaillerai pas ici tous les clins d'œil et références à l'histoire du modèle ou de Fiat. Notons tout de même les feux PixLED inspirés de la forme des fenêtres du siège historique du Lingotto ou les cinq énormes lettres de son patronyme embossées sur ses flancs, et reconnaissons qu'au premier regard, elle donne envie, cette Panda! La sensation d'espace qui se dégage à l'avant met tout de suite à l'aise; la présentation colorée tape

dans l'œil; l'ergonomie évidente, sans chichi, les nombreux rangements et astuces pratiques facilitent sa prise en main. Ici, point de petit volant ni de prétendu affichage tête haute ou encore en 3D comme chez certaines, mais c'est pétillant, bien pensé et sympa à regarder tant que vous ne vous attardez pas de trop près sur la finition! Là, hélas, c'est la douche froide. Ne tirons pas trop vite sur l'ambulance : ce n'est pas forcément pire que chez les concurrentes proposées à des tarifs similaires, et il paraît que les prochains modèles à sortir de la chaîne de l'usine serbe seront plus léchés! La Grande Panda n'oublie en effet pas son image populaire et, si elle ne mise pas nécessairement sur un premier prix ultra-attractif, en y regardant de plus près, son rapport prix/équipement s'avère très ajusté (lire p. 36). ■

Tradition 4x4 respectée !

Du toit du Lingotto, l'ancienne usine turinoise de la Fiat qui accueillait aussi la piste d'essais, les ingénieurs apercevaient les Alpes par beau temps. C'est peut-être ce qui leur a donné l'idée (lumineuse), dès 1983 (bien avant la mode des SUV), de la Panda 4x4! Aujourd'hui encore, c'est une star des vidéos YouTube où on la voit grimper allègrement les pentes enneigées, faisant la nique aux Cayenne et autres gros SUV du genre. Un tel héritage ne peut pas être oublié! Même si Fiat a délaissé cette version sur l'actuelle Panda depuis 2022, il y a de fortes chances que la Grande Panda la remette au goût du jour. D'autant que son look s'y prête et que la technologie existe déjà en interne pour les Jeep Avenger 4xe et Alfa Romeo Junior Q4.

DU CONFORT À BON COMPTE



Non, la discrète Citroën C4 n'a pas dit son dernier mot ! Pour prolonger encore un peu sa carrière, elle bénéficie d'un restylage et de mises à jour technologiques bienvenues. Mais ce qui la distingue toujours, c'est évidemment son confort et un rapport prix/prestations intéressant.

Par Méline Priam Photos Yann Lefebvre

Citroën ne la lâchera pas comme ça ! Certes, il est difficile de parler de franc succès. Mais à l'échelle européenne, c'est elle qui, avec 63 250 ventes, grimpe sur la deuxième marche du podium, derrière l'indétrônable... Golf ! Et pour le constructeur aux chevrons, une berline classique et traditionnelle a toujours sa place au sein de sa gamme. Même en 2025. Mais pour ne pas jurer dans les showrooms des concessions aux côtés de la nouvelle et pétillante C3, du truculent C3 Aircross évoqué dans le précédent numéro et du futur C5 Aircross dont nous vous reparlerons bientôt, il fallait bien lui donner un petit coup de frais, à cette C4. D'autant que sans l'attaquer sur le sujet, disons qu'elle n'a pas un physique... commun. Bien que l'originalité soit aussi une qualité. Le moins que l'on puisse dire est qu'elle ne l'a pas perdue ! Elle adopte autant que possible les nouveaux codes stylistiques de la marque inaugurés par la C3 et muscle sa ligne, laquelle gagne en équilibre.

Surtout, elle se met à jour techniquement et technologiquement parlant. Mais juste ce qu'il faut, pas plus.

Pas question de faire exploser le budget. Au contraire, il s'agit de préserver un de ses atouts clés : son prix accessible. Certes, pour ne pas dépasser les 30 000 € (28 650 €), elle doit se contenter du petit moteur d'entrée de gamme hybride 100 ch, sans doute un peu court pour un usage familial. Lorsqu'elle reçoit le 1.2 hybride de 136 ch, les tarifs grimpent tout en restant sensiblement inférieurs à ceux de la concurrence directe (1 000 € de moins qu'une Peugeot 308 comparable et 2 500 € par rapport à une Volkswagen Golf). À bord, les changements se traduisent notamment par l'arrivée d'un nouvel écran numérique couleur de 7 pouces, au lieu de 5,5 précédemment. Mais ce raffinement, qui offre en effet une meilleure lisibilité des informations, est réservé à la finition la plus huppée, Max, les deux autres (You et Plus) conservant l'ancien. En revanche, toutes les versions ont bien les honneurs de l'écran central tactile de 10,25 pouces, et surtout des nouveaux sièges avant dits "Advanced Comfort" (avec →

un *m*, oui!), complément idéal aux suspensions à butées hydrauliques, vraie marque de fabrique de toute Citroën qui se respecte.

Soyons francs : malgré ces quelques améliorations, l'habitacle n'en met pas plein les yeux. Il reste même un brin austère. Les plastiques rigides et les couleurs sombres dominent, mais en effet : "Qu'est-ce qu'on est bien, hein, Tintin, dans ces sièges !" Et faute d'être très gai ou luxueux, l'habitacle a le mérite d'être plutôt accueillant et spacieux. La C4 se met aussi évidemment – hélas, diront certains – au pas de la réglementation GSR 2 et de la batterie d'aides à la conduite qui en découle. Contrairement à la récente tendance et au retour des bons vieux boutons physiques pour les désactiver rapidement, ici il faut en passer par l'écran tactile central. Pas de panique : un raccourci et le paramétrage de ses préférences de conduite permettent de ne guère devoir effectuer plus de manipulations qu'avec un bouton. Signalons au passage que s'il n'est pas forcément le meilleur de la classe, ledit écran central gagne en réactivité et en rapidité d'exécution.

Pas de révolution sous le capot : la "nouvelle" C4 ne peut même pas prétendre inaugurer le 1.2 hybride de 136 ch qui avait déjà fait son apparition sur la précédente version en fin d'année dernière. Une mécanique pleine de bonne volonté et efficace, qui ne manque pas de pêche au démarrage – merci au moteur électrique de la micro-hybridation et à ses 28 ch (en crête), logé dans la transmission multi-embayage *ë-DCS6* – mais qui n'est en rien ébouriffante lorsqu'elle doit animer une berline familiale de presque 1 400 kg. Les sensations et la sportivité ne sont pas fran-



Ce n'est pas la révolution ! Au rang des nouveautés, citons surtout les sièges avant au moelleux en parfaite harmonie avec le travail des suspensions à butées hydrauliques.



❶ Les passagers arrière ne profitent pas d'une banquette "Advanced Comfort" comme les sièges avant, mais ils ont largement de quoi installer leurs jambes. ❷ Sans battre de record du genre, le coffre affiche une contenance dans la bonne moyenne de la classe. Mais pas de hayon motorisé, même en option.



L'avis de Méline Priam



Rouler en charentaises n'est pas ma tasse de thé, mais de telles prestations pour moins de 35 000 € : bravo !



PLUS
Consommation
Confort
Pas de malus
—
MOINS
Comportement pataud
Présentation austère
Technologie juste à jour

La C4 s'est refait une beauté. Mais elle repose toujours sur le châssis CMP des citadines Stellantis, et non sur le CMP2 de la Peugeot 308. Et cela lui va très bien !

chement le truc de la C4 ! Son créneau, c'est, encore et toujours, le confort, le moelleux, le douillet. Sur ce point, difficile de trouver mieux. En revanche, même si les suspensions à butées hydrauliques réalisent un excellent travail et contiennent plutôt bien les prises de roulis, la C4 n'est pas un modèle d'agilité. Tant s'en faut ! Mais si vous vous adaptez à son caractère placide, c'est une compagne de route agréable qui remplit parfaitement sa mission.

Pour se faire pardonner ce manque d'entrain, elle possède une qualité essentielle : elle consomme peu.

Très peu même, l'ensemble hybride optimisant au maximum les phases de roulage en électrique et adoptant un mode pseudo-roue libre à vitesse stabilisée. Elle n'est de ce fait pénalisée par aucun malus. Citroën annonce 4,7 l/100 km de moyenne selon le cycle normalisé WLTP, voire 4,2 l/100 km à faible vitesse. Certes, c'est 1 l/100 km de moins que ce que nous avons constaté en octobre dernier sur la précédente C4 avec ce même moteur. Mais les 5,7 l/100 km de moyenne et 5,5 l/100 km sur route relevés selon notre protocole de mesures constituaient un record dans la classe et, compte tenu du peu de changements techniques opérés sur l'auto, il n'y a pas de raison d'avoir de mauvaise surprise lorsque nous vérifierons cela à nouveau. Comme quoi, elle a peut-être une drôle de bouille, mais son aérodynamique est efficace ! ■

CITROËN C4 1.2 hybride 136 ch e-DCS6 Max EN CHIFFRES DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 136 ch à 5 500 tr/mn + 28 ch élec.
Couple maxi	■ 230 Nm à 1 750 tr/mn + 55 Nm élec.
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess. + micro-hybridation 48 V
Cylindrée / puissance fiscale	1 199 cm³ / 7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	rob. multi-embayage / 6
Batterie / cap. brute (nette)	■ lithium-ion / 0,890 (0,432) kWh

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,9 m
Pneumatiques	195/60 R 18

Dimensions / Poids	
L/l/h/empattement	4,35/1,80/1,53/2,67 m
Poids/tractable freiné	1 328/1 000 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 8 s
Vitesse maxi	■ 210 km/h

Coffre	
Volume	■ 380 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 33 300 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € ⁽¹⁾ (107 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	34 900 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(1) Barème 2025, applicable à partir du 1^{er} mars.
(2) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL active, aide park. AV/AR + caméra recul, Bluetooth, clim auto, dét. pluie/lum., frein parking élec., instr. numérique 7 pouces, jantes alliage 18 pouces, lecture panneaux, LED, rég./lim. vitesse adapt., rétros ext./vitres élec., surv. angles morts, syst. multimédia tactile 10,25 pouces/prises USB-C/GPS connecté/Apple CarPlay et Android Auto...

Options

Pack Techno (affichage tête haute sur mini-écran rétractable + antibrouillards LED + éclairage statique d'intersection + caméra 360° + chargeur smartphone induction + conduite semi-autonome niv. 2 : 950 €), peinture spéciale ou métallisée (300 à 900 €), toit Noir Perla (350 €).

Consommation	
Mixte	■ 4,7 l/100 km
Réservoir	50 l

Note EuroNCAP	4 étoiles⁽²⁾
Pays de fabrication	Espagne

(2) Note 2021 avant facelift.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Il ne faut absolument pas attendre d'elle le moindre dynamisme ! Mais pour le confort, difficile de trouver mieux. Elle reste aussi l'une des rares familiales traditionnelles thermiques assez spacieuse et économique. Rien que pour cela, elle mérite qu'on s'intéresse à elle.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Champions



de l'allonge

Chez les SUV compacts, le Renault Scénic n'aura pas conservé longtemps le privilège de dépasser 600 km d'autonomie à l'homologation WLTP. Il est rejoint par un coréen aux dents longues, le Kia EV3, certes plus petit mais dont les prestations se révèlent étonnamment proches. Un affrontement aussi inattendu que féroce.



Le décor façon pierre flatte l'œil mais pas le toucher : les matériaux n'inspirent pas une sensation de qualité.

KIA EV3

- 1 La surveillance qu'exerce sur le conducteur la caméra placée en dessous de l'instrumentation est implacable. 2 Les sièges ventilés et chauffants ont droit à leur platine de réglage sur les contre-portes.

Malgré un titre de Voiture de l'année 2024, le Renault Scénic E-Tech n'a pas connu des débuts faciles. Il a été introduit dans la fosse aux lions alors même que le marché des voitures électriques ralentissait fortement à partir de mars 2024. Des congénères aux crocs aiguisés se multiplient, avides de lui chiper les rares parts de marché qui subsistent en 2025, en attendant un hypothétique sursaut général des ventes. Parmi eux, l'EV3 ne figure *a priori* pas comme la menace la plus directe. Sa longueur inférieure de 17 cm le classerait plutôt dans la catégorie des SUV urbains. Néanmoins, dans sa version dotée de la batterie de 81,4 kWh net, il annonce une autonomie "officielle" WLTP de 605 km, soit 20 km seulement de moins que le Scénic, champion de sa classe. Nous verrons que la réalité est moins glorieuse pour les deux. Le tarif du Kia (privé de bonus car produit en Corée) le rapproche également du français. Avec ses traits taillés à la serpe, il se veut résolument moderne. Le français, plus classique, se remarque surtout par son empattement impressionnant de 2,79 m et ses proportions à mi-chemin entre le break, le monospace et le SUV.



SUR LA ROUTE

En dépit de son gabarit plus contenu et de ses 5,6 kWh de moins de batterie, onze petits kilos seulement séparent le Kia EV3 du Renault Scénic E-Tech. Pas de quoi compenser à première vue son déficit de 14 ch et de 17 Nm de couple. Pourtant, le coréen s'offre le luxe de détailler loin devant dans notre exercice d'accélération de 0 à 100 km/h avec 0,6 s de mieux. Un avantage qu'il doit à son adhérence supérieure, mais nous y reviendrons. La logique reprend ses droits en matière de reprises où il concède 0,7 s sur l'épreuve du 90 à 130 km/h.

Les belles performances de l'EV3 ne sont cependant guère perceptibles par le conducteur.

Il présente un comportement à la philosophie fort placide. Ses accélérations sont voulues très progressives : aucune chance d'être frappé à son bord du "mal de l'électrique", et c'est tant mieux. Dommage toutefois, avec de telles dispositions, d'adopter un comportement routier aussi peu enthousiasmant. L'EV3 se ➔



La finition reste un point fort du Scénic, particulièrement dans sa livrée Esprit Alpine.



RENAULT SCÉNIC E-TECH

- ❶ Contrairement au Kia, le Scénic ne double pas son instrumentation numérique d'un affichage tête haute. Même en option.
- ❷ Le bouton destiné aux préférences d'aide à la conduite reste une excellente idée.



LE KIA EV3 AFFICHE UNE LONGUEUR DE SUV URBAIN MAIS SON HABITABILITÉ EST PROCHE DE CELLE DU SCÉNIC : BEL EXPLOIT ●●●



KIA EV3

❶ L'habitabilité à l'arrière donne toute satisfaction pour un modèle de seulement 4,30 m. ❷ Le double plancher réglable est bien pratique mais il n'en reste pas moins que le coffre du Kia est plus petit : c'est la limite de son gabarit urbain.



montre en effet très pataud en entrée de virage et sa direction manque singulièrement de resenti. Le conducteur en retient l'impression constante de mener un véhicule en surpoids. Il se console grâce à l'efficacité de ses pneumatiques Hankook, y compris sur le mouillé, et à son confort de suspension plutôt d'excellent niveau, sauf à très basse vitesse. S'y ajoute une insonorisation de qualité, particulièrement sur autoroute : un vrai point fort face à son rival ! Hélas, cette ambiance sonore ouatée est troublée en permanence par des sonneries si fréquentes que les occupants finissent par se demander pourquoi elles se font entendre. Les aides à la conduite comme l'alerte d'attention et celle de survitesse s'avèrent en effet rapidement insupportables. Heureusement, il est possible de configurer un raccourci pour accéder aux menus des aides, mais trois clics restent nécessaires pour les désactiver, alors qu'il suffit d'un appui long sur un bouton dans le Renault. Comme le Scénic, le Kia profite d'appréciables palettes au volant pour moduler la récupération au freinage couplée à la conduite monopédale : cette dernière peut être ainsi ajustée et se mon-

trer beaucoup plus douce que la plupart des dispositifs concurrents.

Lorsqu'on passe au volant du Scénic E-Tech, la sensation première est de rouler dans un engin beaucoup moins lourd.

Bien que Renault ait eu la bonne idée de raffermir les réglages d'assistance de direction depuis le lancement, le Scénic fait valoir une agilité proche de celle d'une berline, pour le plus grand bonheur du conducteur. Mais attention, agilité ne veut cependant pas dire adhérence, et nos soupçons éveillés sur le sec concernant un manque de grip se confirment sur les routes détrempées de janvier (*lire aussi notre "10 000 km" dans L'AJ n° 1176*). Même à basse vitesse en rond-point, le Scénic E-Tech aborde la courbe en sous-virage massif pour peu que le conducteur ait le malheur d'appuyer un peu trop sur la pédale de droite, tandis que les déclenchements d'ABS au freinage, bien qu'il reste modéré, sont fréquents. Les pertes de motricité sont également légion, même sans écraser l'accélérateur. Heureusement, l'arrière demeure toujours rivé au sol, mais il faut y voir

KIA EV3
PLUS
 Confort
 Habitabilité
 Silence
 —
MOINS
 Comportement pataud
 Alertes sonores
 insupportables
 Finition moyenne

En dépit de son comportement routier peu passionnant, l'EV3 se révèle le plus vélocé en accélération grâce à sa meilleure adhérence.



RÉSOLUMENT MODERNES, LES LIGNES DE L'EV3 AURONT TOUTEFOIS PLUS DE MAL À SÉDUIRE QUE CELLES DU SCÉNIC ●●●

la cause de ses performances limitées en accélérations et au freinage avec 3 m de différence à 130 km/h face à son rival. Le Renault est pourtant équipé de Michelin e.Primacy efficaces sur d'autres modèles...

Il dispense *a contrario* un confort de bon niveau, assez proche de celui du Kia : ferme à basse vitesse mais ouaté au-dessus de 40 km/h. Les aides à la conduite sont bien plus faciles à configurer grâce au bouton My Safety et surtout infiniment moins stridentes et plus variées qu'à bord du coréen, ce qui permet avec le temps d'identifier leur origine. Le conducteur peut ainsi les laisser actives sans risquer la crise de nerfs, ce qui profite finalement à la sécurité. En revanche, les bruits d'air et de roulement apparaissent réellement excessifs à partir de 110 km/h : un vrai défaut.

VIE À BORD

Moderne à l'extérieur, le Kia EV3 l'est aussi à l'intérieur, avec une présentation claire et des écrans omniprésents. Le coréen a cependant le

bon goût de conserver de nombreux boutons, parmi lesquels ceux réglant la climatisation. Soulignons également l'original décor façon pierre de la tablette située entre les deux sièges. Mais un examen de détail plus approfondi révèle un niveau de finition pas tout à fait aux standards européens. Ni les plastiques recyclés ni les cuirs synthétiques n'inspirent une grande sensation de qualité et les assemblages peuvent être qualifiés de corrects, sans plus.

En revanche, malgré son gabarit plus contenu que celui de son rival du jour, l'EV3 propose à ses passagers un espace inattendu.

Il ne concède que trois petits centimètres au Scénic pour la place aux jambes et sa banquette réserve un accueil parfaitement civil au passager du milieu. Même son coffre affiche un volume généreux. Son rapport entre encombrement et habitabilité apparaît tout simplement comme le meilleur de sa catégorie. Néanmoins, grâce →



RENAULT SCÉNIC E-TECH
PLUS
 Autonomie
 Habitabilité
 Confort
 —
MOINS
 Adhérence
 Chargeur de seulement
 7,4 kW de série
 Insonorisation

La motricité du Scénic est facilement prise en défaut, même si son comportement reste sain.



RENAULT SCÉNIC E-TECH
 ① L'habitabilité à l'arrière est un gros point fort du Scénic, qui propose une assise confortable, y compris pour le passager du milieu. ② Des poignées pour rabattre les dossiers de sièges mais pas de double plancher dans le coffre du Scénic.



LEUR AÉRODYNAMIQUE DE SUV EMPÊCHE LE RENAULT COMME LE KIA DE DÉPASSER LES 400 KM D'AUTONOMIE SUR AUTOROUTE ●●●

à ses nombreux centimètres supplémentaires, le Renault joue à Monsieur Plus. Sa banquette arrière octroie non seulement un petit peu plus d'espace, mais elle maintient mieux ses deux occupants extérieurs, tandis que son coffre profite d'un supplément de 70 dm³, que le minuscule coffre avant du Kia ne compense pas : il ne suffit même pas pour embarquer des câbles de recharge ! Surtout, le Renault propose une finition bien plus attrayante au moyen de matériaux beaucoup plus valorisants : le recyclage n'est pas toujours l'ennemi de la qualité. Il fait également un peu mieux en matière d'ergonomie à la faveur de son système multimédia conçu avec Google, nettement plus intuitif que celui de son rival, parfois un brin confus. S'il réserve des rangements centraux moins gigantesques, ceux-ci se

révèlent plus pratiques grâce à la présence d'un véritable coffre entre les deux sièges avant et d'un emplacement de recharge plus accessible pour le mobile. Bref, le Scénic garde sa couronne de voiture à vivre, mais le Kia en offre beaucoup à ceux qui souhaitent conserver un petit gabarit.

BUDGET

Bien entendu, ces deux-là sont attendus au chapitre de l'autonomie. Dans la vraie vie, il faut hélas oublier les plus de 600 km promis plus haut, mais l'affrontement est aussi serré qu'avec les données d'homologation. Seuls 20 km les séparent en moyenne selon nos mesures : 450 km pour le Scénic et 430 km pour l'EV3, qui a pourtant profité de conditions un peu moins favorables que le Renault en raison de températures

plus fraîches. Bizarrement, c'est en ville que le Renault creuse le plus l'écart avec 25 km de mieux mais seulement 15 km sur autoroute et 10 km sur route : autant dire rien de déterminant. Même s'il fait bonne figure grâce à ses kilowattheures supplémentaires, le Renault n'est nullement un champion de sobriété : il réclame 0,6 kWh de plus tous les 100 km, ce qui explique l'écart si réduit.

Le Scénic détient tout de même la palme du rayon d'action, mais pas celle du temps de recharge.

S'il encaisse 150 kW en pic de charge contre "seulement" 128 kW pour le Kia, celui-ci fait le plein plus rapidement grâce à sa batterie plus petite. Le coréen avance également un prix de base de 3 000 € inférieur à celui de son rival. Malin, le Renault fait passer sa finition Esprit Alpine pour une option, ce qui lui permet de bénéficier du bonus de 2 000 € dont est privé son concurrent, qui conserve cependant un

L'avis de Camille Pinet



Un style qui "disrupte", mais quel espace à bord de l'EV3 !



avantage de 1 000 €. Malgré sa fabrication dans de lointaines usines coréennes, l'EV3 propose plusieurs packs d'options même dans sa livrée haute GT-line : une pratique inédite pour Kia, si bien que son niveau d'équipements de série égale celui du Renault. Certes, il est doté d'office de la conduite semi-autonome, optionnelle sur le français, mais celui-ci dispose d'un peu plus de fanfreluches esthétiques : jantes de 20 pouces, sièges sport, boucliers spécifiques. Du côté des options, le Kia offre là aussi plus d'équipements technologiques, dont les sièges ventilés, l'affichage tête haute et le stationnement à distance. Mais son plus gros atout est de fournir un chargeur 11 kW de série, alors que le Scénic se contente de 7,4 kW : il faut déboursier la coquette somme de 2 000 € pour passer à 22 kW. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : ÉGALITÉ

VIE À BORD : RENAULT SCÉNIC E-TECH

BUDGET : ÉGALITÉ

Le Scénic séduit toujours, mais ses lacunes ont de quoi surprendre.

60%
Quotient
Émotionnel

KIA EV3 204 ch/82 kWh (net) GT-line

RENAULT SCÉNIC E-TECH

220 ch/87 kWh (net)

Grande Autonomie Techno

Esprit Alpine

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.

	KIA EV3	RENAULT SCÉNIC E-TECH
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■ 204 ch	■ 218 ch
Couple maxi	■ 283 Nm	■ 300 Nm
Type	synchr. à aimants permanents	synchrone à rotor bobiné
Puissance fiscale	4 CV	4 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1	réducteur/1
Batterie/capacité brute (nette)	■ NMC/NC (81,4) kWh	■ NMC/91 (87) kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	■ 11 m	■ 11 m
Pneumatiques	215/50 R 19	235/45 R 20
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,30/1,85/1,57/2,68 m	4,47/1,87/1,57/2,79 m
Poids/tractable freiné	1 907/1 000 kg	1 918/1 100 kg
Performances		
1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 30,2/8,4 s	■ 30/9 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 6,8 s	■ 6,1 s
Vitesse maxi	■ 171 km/h	■ 172 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 11/31/64 m	■ 9/33/67 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■ 31 cm	■ 34 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 151/148 cm	■ 143/144 cm
Volume de coffre (AV)	■ 465 (19) dm ³	■ 535 dm ³
Niveau sonore		
À 90/130 km/h	■ 64,6/67,5 dB	■ 63,5/69,2 dB
LE BUDGET		
Prix	■ 45 990 €	■ 48 990 €
Bonus écologique (CO ₂)	■ 0 € (0 g/km)	■ 2 000 € ⁽¹⁾ (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	51 440 €	51 690 €
Garantie	■ 7 ans, 150 000 km	■ 2 ans, km illimité

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

Équipements communs

8 airbags, cam. recul, clim auto bizonne, entrée mains-libres, instr. num., jantes 19 pouces (Kia) / 20 pouces (Renault), LED, syst. multimédia tactile avec GPS/Apple CarPlay et Android Auto/USB...

Options

Kia EV3 : pack Drive Wise Park (cam. 360° + aide stat. à dist... : 1 000 €), pack Inspiration (sièges AV élec./ventilés + tête hte + toit ouvr. : 2 200 €), pompe à chaleur et charge bidirect. (1 550 €).

Renault Scénic E-Tech : câble de recharge (400 €), chargeur 22 kW (2 000 €), conduite semi-autonome/caméra 360° (1 000 €), syst. audio avancé (1 000 €), toit pano Solarbay (1 500 €).

Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation moyenne	■ 19,1 kWh/100 km	■ 19,7 kWh/100 km
Consommation ville/route/autoroute	■ 17,8/16,6/22,8 kWh/100 km	■ 18,3/17,4/23,5 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■ 430 km	■ 450 km
Autonomie ville/route/autor.	■ 455/490/355 km	■ 480/500/370 km
Chargeur AC/DC	■ 11/128 kW	■ 7,4 ou 22 ⁽³⁾ /150 kW
Tps de charge prise dom./7,4/11 kW/borne rapide DC	■ 32 h/15 h/10 h/31 mn ⁽⁴⁾	■ 46 h/14 h/9 h ⁽⁵⁾ /37 mn ⁽⁶⁾

(3) Chargeur 22 kW en option. (4) Sur 135 kW, 10 à 80 %, donnée constructeur.

(5) Avec chargeur 22 kW. (6) Sur 150 kW, 15 à 80 %, donnée constructeur.

Note EuroNCAP	En cours	5 étoiles
Pays de fabrication	Corée	France

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

En dépit de grandes différences, le match se révèle très serré.

Le Renault l'emporte grâce à son habitabilité et à son autonomie, mais l'EV3 séduira ceux qui cherchent un gabarit plus raisonnable.

La vie ne s'annonce pas facile pour la Voiture de l'année 2024.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Avec l'EV3, le Scénic a trouvé un concurrent particulièrement redoutable.

NOUVELLE OFFENSIVE CHOC

Pour gagner en notoriété en France, le numéro 1 mondial de l'électrique s'attaque au segment prisé des SUV citadins. L'Atto 2 entend bousculer l'ordre établi d'une catégorie dominée par le Peugeot E-2008, avec des arguments forts. Mais sont-ils suffisants ?

Par Charles Thouluc Photos Florian Grout



IVE

Après des débuts moins éclatants qu'annoncé dans l'Hexagone – véhicules imposants, peu prisés sur notre marché et lancements plus ou moins réussis des Atto 3 et Dolphin, insuffisamment au point techniquement –, BYD espère bien rectifier le tir avec l'Atto 2. Ce SUV citadin 100 % électrique veut faire mordre la poussière aux Peugeot E-2008, Jeep Avenger et autre Citroën ë-C3 Aircross qui se partagent la plus grosse part du gâteau de la catégorie. Pour parvenir à ses fins, le petit (pas si petit d'ailleurs : 4,31 m) nouveau dans la gamme du constructeur chinois mise sur son moteur synchrone à aimants permanents de 130 kW, soit 176 ch. Une puissance supérieure de pas moins de 20 ch à celle de ses concurrents du groupe Stellantis cités plus haut, mais inférieure à celle du Kia EV3 (204 ch) – voir p. 46. L'écart est important sur le papier mais finalement peu perceptible à la conduite dans

la circulation de tous les jours. Comme ses concurrents, l'Atto 2 accélère vigoureusement mais progressivement, de façon linéaire. Contrairement à d'autres modèles BYD, inutile avec ce "petit" SUV de trop forcer l'allure. Le châssis aux réactions plus rassurantes et prévenantes que dynamiques et le manque de ressenti dans la direction ne font pas de l'Atto 2 une fine lame dans les virages. Dès lors, une fois le tempérament de l'engin assimilé, le conducteur se surprend plutôt à lever le pied pour tenter de gagner quelques kilomètres d'autonomie en préservant la batterie de seulement 45,12 kWh de capacité brute (BYD refuse de communiquer sur la capacité nette).

Un "réservoir" d'électricité trop petit pour conduire sereinement sur autoroute et envisager de longs trajets.

Le conducteur n'a de cesse en effet de garder un œil sur l'autonomie qui s'affiche clairement (heureusement) au tableau de bord pour →



éviter la panne sèche. Conscient de cette faiblesse, BYD proposera en cours d'année une autre pile plus grosse de 60 kWh. En attendant, le constructeur annonce une autonomie WLTP de 312 km en usage mixte et jusqu'à 463 km en ville. Une promesse sans doute optimiste et inapplicable si vous circulez à 130 km/h sur l'autoroute, où l'arrêt s'imposera sans doute bien avant les 200 km. Pour enfoncer le clou de travers, la puissance maxi de charge, de seulement 65 kW en courant continu (DC) sur une borne rapide, impose une attente de près de 40 minutes pour retrouver 80 % de la charge. C'est long, surtout lorsqu'il faut répéter l'opération souvent.

Domage, car le bon confort permet de ne pas ressentir une fatigue prématurée. Entre les grands flancs des pneumatiques et le bon calibrage des suspensions, l'Atto 2 avale efficacement les déformations de la route. Les passagers arrière apprécient aussi. Bien installés sur la banquette (non coulissante), ils bénéficient d'un bel espace pour étendre leurs jambes. En revanche, du fait d'un plancher un peu haut, celles-ci remontent trop. À cela s'ajoute un maintien insuffisant. Pour compenser,



L'amortissement souple et les gros pneus 215/60 R17 à flanc épais soignent le confort.



L'avis de Charles Thouluc



Bon compromis confort/tenue de route, mais le manque de dynamisme rend la conduite ennuyeuse.



La grande tablette de 12,8 pouces s'utilise comme un smartphone. Elle pivote pour modifier l'ergonomie.

PLUS
Équipements
Habitabilité et confort
Technologie embarquée

MOINS
Autonomie
Temps de recharge
Comportement pataud



① Design séduisant pour la commande de sélecteur de marche, mais son ergonomie est discutable. ② L'espace est généreux à l'arrière mais les cuisses manquent de maintien en raison du plancher trop haut, qui fait remonter les jambes. ③ Les câbles peuvent se ranger sous le plancher amovible. Avec 400 dm³, le volume est correct mais l'architecture trop compliquée.

l'accès est facilité par les grandes portes, et les nombreux rangements permettent de se débarrasser de ses affaires. L'Atto 2 dissimule notamment pas moins de six poches aumônnières (trois derrière chaque dossier des deux sièges avant).

Autre point fort : l'infodivertissement se montre à la pointe de la technologie. Les menus et sous-menus sont nombreux, clairs et intuitifs. Ils se consultent sur le grand écran central pivotant qui s'utilise quasiment à la manière d'un smartphone.

Tout cela est bien joli (sans être spectaculaire pour autant), mais la vraie question est de savoir à quel prix l'Atto s'affiche. À l'heure où nous imprimons ces pages, BYD ne nous a rien confirmé et ne communiquera les tarifs que le 25 février. Mais si nous nous référons à ceux pratiqués chez nos voisins espagnols, ils devraient se situer aux alentours des 30 000 €, sans bonus écologique à cause de la fabrication chinoise. En effet, sur la péninsule Ibérique, l'Atto 2 est vendu 29 990 € en entrée de gamme et 31 990 € pour le niveau supérieur. Des tarifs qui ne cassent pas le marché : c'est

à peu de chose près comparable à ceux des concurrents européens.

À la nuance près que le petit BYD intègre pléthore d'équipements de série dès le premier niveau de finition Active.

Il s'habille de cuir, électrifie aussi les réglages des sièges, intègre la navigation dans son système multimédia et chausse de jolies jantes de 17 pouces. Il dispose même d'une pompe à chaleur : toujours un plus ! Outre les aides à la conduite désormais obligatoires (maintien dans la voie, lecture des panneaux...), il offre carrément la conduite semi-autonome de niveau 2, rare dans cette classe de voiture. La finition Boost ajoute une caméra à 360°, un écran central plus grand de 12,8 pouces, le chauffage des sièges avant et du volant. Pour rassurer la clientèle, BYD garantit l'Atto 2 sur 6 ans ou 150 000 km et même 8 ans ou 200 000 km pour la batterie et 8 ans ou 150 000 km pour le moteur électrique. Une générosité peu commune à ce niveau de gamme, mais surtout une technique commerciale agressive pour combler un manque de notoriété. ■

BYD ATTO 2

176 ch/45 kWh Boost

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance	176 ch
Couple	290 Nm
Type	électrique synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	réducteur / 1
Batterie / cap. brute (nette)	LFP / 45,12 (NC) kWh

Châssis	
Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques	215/60 R 17

Dimensions / Poids	
L/l/h/empattement	4,31/1,83/1,67/2,62 m
Poids / tractable freiné	1 570 kg / NC

Performances	
0 à 100 km/h	7,9 s
Vitesse maxi	160 km/h

Coffre	
Volume	400 dm ³

LE BUDGET

Prix ⁽¹⁾	32 000 € ⁽¹⁾
Bonus écologique (CO ₂)	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé	NC ⁽²⁾
Garantie	6 ans ou 150 000 km ⁽³⁾

(1) Estimation L'Auto-Journal. (2) BYD n'a pas communiqué les prix des options au moment où nous imprimons ces pages. (3) Batterie : 8 ans ou 200 000 km. Moteur électrique : 8 ans ou 150 000 km.

Équipements de série ■

6 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL active, aide au parking AR + cam. recul 360°, Bluetooth, chargeur smartphone par induction, clim auto, conduite semi-autonome niv. 2, détecteur pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, jantes alu 17 pouces, peinture métallisée, LED auto, pompe à chaleur, régul. et limit. de vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV élec./chauffants, surv. angles morts, syst. multimédia écran tactile 12,8 pouces/GPS/Android Auto et Apple Car Play/système audio/USB, toit pano, volant cuir chauffant...

Options (prix non communiqués)

Carrosserie verte, blanche ou noire au choix.

Consommation / Autonomie / Recharge	
Conso mixte / urbaine	16 / 10,8 kWh/100 km
Autonomie	312 km
Chargeur AC/DC	11 kW / 65 kW
Tps de charge à 65 kW	28 ⁽⁴⁾ / 37 ⁽⁵⁾ mn

(4) 30 à 80 %. (5) 10 à 80 %.

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Chine

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



En attendant les prix officiels, la partie n'est pas gagnée ! Que ce soit à la conduite, en autonomie ou vitesse de recharge, l'Atto 2 ne fait pas mieux et même plutôt moins bien que ses concurrents européens. Il lui reste sa qualité de construction, son confort et son niveau d'équipement.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Longtemps dans l'ombre des deux stars du marché, Renault Clio et Peugeot 208, la Citroën C3 refait parler d'elle ! En bien et pour pas trop cher ! Nos Experts étaient curieux de la découvrir dans sa version d'accès, avec moteur 1.2 turbo de 100 ch.



Les plastiques durs sont légion mais ne jurent pas compte tenu du tarif ; la sensation d'espace est très agréable.



Elle conserve un gabarit urbain (4,01 m) : pas de miracle, c'est serré à trois adultes à l'arrière et le coffre n'est pas très grand.



Pour un usage strictement urbain, la version à boîte automatique, qui en prime est micro-hybridée, est plus indiquée. Elle coûte 2700 € de plus.

CITROËN C3

1.2 Turbo 100 ch BVM6 Max **19 450 €**
Malus écologique : 400 €⁽¹⁾ (128 g/km CO₂)

(1) Barème 2025, applicable à partir du 1^{er} mars.



Plutôt nerveuse et enjouée sur la route, la C3 n'en oublie pas moins l'un des fondamentaux de son blason : le confort.



Franck Lagorce
(Pilote)

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



Méлина Priam
(Journaliste)

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



Ghislain Bacon
(Taxi)

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



Dans des conditions d'adhérence précaires, elle pèche au freinage. Les pneus sont aussi fautifs.



L'avis du pilote



Ah, enfin ! Citroën a réussi là où, selon moi, Peugeot s'est loupé. À savoir, associer un petit volant qui contribue aux sensations de conduite avec une bonne lisibilité des infos de bord légèrement en hauteur. Pour ne rien gâcher, je suis bien installé, en position surélevée façon petit SUV, qui participe à une visibilité périphérique correcte. Tout cela conjugué constitue un vrai plus en milieu urbain. J'opterais pour la boîte automatisée, mais j'avoue que celle-ci, manuelle à 6 rapports, n'est pas déplaisante. Cette C3 est fidèle au blason Citroën : souple et bien amortie pour effacer les défauts de route et ménager un bon confort. **Le petit moteur de 100 ch est plus que suffisant. En ville, pas besoin de plus.** La preuve : aujourd'hui, dans des conditions d'adhérence très précaires⁽²⁾, il sature le train avant à la moindre accélération. Le freinage est un peu décevant, mais là encore la météo du jour est périlleuse et je pense que la monte pneumatique n'aide pas : l'auto est livrée avec des savonnettes ! Enfin, le moteur est un brin bruyant, mais c'est une petite voiture, il ne faut pas trop en demander.



Une citadine moderne, avec cet équipement et ces performances, à moins de 20 000 €, ce n'est pas courant !



L'avis de la journaliste



Citroën revient aux affaires de belle manière : avec une petite citadine simple mais moderne, bien conçue, économique à l'achat comme à l'usage. Cette C3 est dans l'air du temps ! Elle est mignonne, bien née, low cost mais à condition que cela ne se voie pas, contrairement à une Dacia à ses débuts. Tonique et pétillante, elle n'est certes pas aussi plaisante à mener qu'une Renault Clio ou une Peugeot 208 qui profitent d'une plateforme plus évoluée. **Mais les ingénieurs ont bien travaillé sur le châssis des autos vendues en Amérique du Sud et en Inde (moins coûteuse) pour qu'il réponde à nos attentes européennes.** La nouvelle C3 privilégie le confort et les économies, sans négliger l'agrément. Lorsqu'il est secondé par la boîte mécanique manuelle, le 1.2 PureTech n'a toutefois pas droit à la micro-hybridation : cela pèse un peu sur la conso. Ce n'est pas un vil glouton pour autant : 6,3 l/100 km de moyenne, mais c'est légèrement plus que sous le capot de la 208. En revanche, pour rassurer sur la fiabilité, il bénéficie d'une chaîne de distribution (et non de la fameuse courroie qui cause tant de soucis à Stellantis).



Je suis agréablement surpris par la sensation d'espace à bord, mais déçu par la taille du coffre.



L'avis du taxi



Comme Franck, je trouve le poste de pilotage très réussi : moderne, épuré. J'aime assez notamment le principe d'avoir les informations comme incrustées dans la planche de bord, façon affichage tête haute. Tout cela contribue à procurer une sensation d'espace très agréable. **Et avec son look un peu baroudeur, elle vous donne presque l'impression d'être à bord d'une voiture plus grosse.** À l'avant, en tout cas. L'écran central permet de tout piloter ou presque : il est assez rapide et son ergonomie est relativement intuitive. En revanche, je suis mal assis ! Les sièges sont trop mous et il n'y a pas assez de soutien au niveau des lombaires : comme quoi, chacun ses goûts. J'aurais aussi apprécié un petit accoudoir. Cette C3 est parfaite en ville, mais elle n'invite pas à de longs trajets. Toutefois, je me sens bien à bord et mieux installé que dans la Swift, essayée il y a peu (L'AJ n° 1174). La banquette arrière est certes un peu ferme, mais les passagers ne sont pas trop mal lotis. L'espace est quand même compté : difficile de voyager à trois et le coffre est petit, même pour une citadine.

(2) NDLR : il neigeait à Paris le jour de notre essai !

LE CULTE DE L'APPAREN

L'estampille Nismo promet des étincelles sur un Nissan Ariya jusqu'ici un peu sage. Le SUV familial électrique enfile le kimono, durcit ses manières et avale des watts, avec 435 ch à la clé. Pour mieux électriser son usager ?

Par Jacques Warnery Photos Adrien Cortesi

La conférence de presse bat son plein et le staff Nissan apparaît particulièrement inspiré à l'heure d'évoquer le style extérieur du plus sportif des Ariya : *"Le fond plat, le diffuseur, l'aileron et les bas de caisse font l'objet de tout un développement, permettant d'abaisser le coefficient de portance de 40 % par rapport à l'Ariya normal. L'intégration du feu antibrouillard arrière au milieu du diffuseur arrière est inspirée de la Formule E."* Rien que ça ! Comprenez par là que la parure spécifique du SUV électrique familial revu par Nismo répond d'abord à des vertus aérodynamiques avant de faire joli. Peut-être. Mais à l'heure où bon nombre de ses concurrents sportifs suggèrent subtilement leurs signes extérieurs de vitesse, notre objet du jour prend un malin plaisir à les exhiber, comme bien souvent chez Nismo ! Sous le plumage évocateur, ce modèle muscle son jeu. Il conserve la même batterie (d'une capacité réelle de 87 kWh) et les deux moteurs électriques (un à l'avant, un à l'arrière) de la version 4 roues motrices de 306 ch.

Le sportif de la famille revoit en revanche l'électronique pour grimper à 435 ch. Ses rivaux plus ou moins directs comme le Volkswagen ID.5 GTX ou le Skoda Enyaq RS n'ont que 340 ch à lui opposer. En attendant le SUV Alpine !

Et justement, le Nismo repose sur la plateforme CMF-EV (ou AmpR Medium) dont profitera l'Alpine A390.

Il est donc attendu au tournant. Comme toujours, la douceur de conduite facilite la prise en main, dans une ambiance intérieure particulièrement reposante et une position de conduite subtilement rehaussée. Les trois possibilités de régénération au lever de pied vont d'un mode roues libres à un *one pedal* et s'adaptent ainsi à toutes les conduites. Seul un confort un peu trépidant sur les petites irrégularités et les dos-d'âne trouble la quiétude des occupants. Les amortisseurs plus durs (surtout en détente), la barre anti-roulis avant raidie de 15 % et les ressorts arrière ingénieusement revus expliquent cette fermeté. Ce typage plus sportif apporte une appréciable pointe de précision supplémentaire. ➔

CE





L'habitacle dégage une belle sensation d'espace et de luminosité. La version Nismo y ajoute une touche de sportivité, tout en gardant une qualité de fabrication léchée.



1

❶ Le double diffuseur aérodynamique à l'arrière intègre ce feu antibrouillard qui évoque l'éclairage d'une voiture de course, en l'occurrence une Formule E, championnat où évolue Nissan. ❷ Les places arrière ménagent un bel espace aux jambes et un espace central pas trop inconfortable. Seul le plancher un peu haut, comme souvent sur les électriques, gênera les plus grands. ❸ L'implantation du moteur électrique sur le train arrière limite la hauteur du coffre qui s'en tient à une contenance de 415 dm³. Le double fond accueille les câbles. C'est toujours ça, en l'absence de coffre à l'avant.

2



Bien campé sur des gomme Michelin Pilot Sport EV particulièrement adhérentes, l'Ariya Nismo se montre rigoureux, imperturbable et met tout de suite en confiance, même quand la pluie s'invite sur le bitume. Il lui manque juste une touche d'agilité et une distribution de la puissance un peu plus fine. Même si Nissan annonce une répartition du couple de 60 % sur les roues arrière, le typage du système e-4orce rappelle davantage celui d'une traction. Résultat : la proue élargit la trajectoire et la roue avant intérieure devient sujette à l'affolement, en sortie de virage serré. Le freinage, bien qu'efficace avec un ABS revu, manque également de ressenti et quelques rebonds apparaissent sur route plus bosselée. La future Alpine A390, qui partagera ses dessous mais disposera de deux moteurs à l'arrière pour offrir davantage d'agilité, devra sortir le grand jeu pour se montrer plus convaincante ! Le mode de conduite Nismo apporte plus de consistance à la direction, un son simulé et un

L'avis de Jacques Warnery



Hélas, comme souvent chez Nismo, l'Ariya privilégie le style à la sportivité pure.

50%
Quotient
Emotionnel



PLUS

Habitabilité
Présentation exclusive
Comportement efficace

MOINS

Pas si sportif
Autonomie
Confort en retrait

accélérateur plus agressif. La réactivité et les sensations semblent pourtant en deçà de ce qu'un conducteur sportif peut attendre d'un SUV électrique de 435 ch.

Il suffit toutefois de jeter un œil sur le tachymètre pour confirmer la tonicité des accélérations et relances.

De quoi se débarrasser d'une grande partie du parc automobile. Cette cure de vitamines se ressent sur les consommations (24,5 kWh/100 km contre 19,9 kWh sur la version 306 ch), et l'autonomie y laisse des plumes : 417 km contre 509. Ce sera probablement encore moins, car lors de notre essai, nous avons déjà relevé des valeurs de 22,5 kWh/100 km à tout juste 110 km/h, où le silence est monacal, et 28 kWh/100 km à 130 km/h, où les bruits aérodynamiques commencent à apparaître. À cette vitesse autoroutière, le rayon d'action se réduit à 300 km environ. C'est un peu juste, même si cette version Nismo s'offre de série les services d'un chargeur embarqué de 22 kW en courant alternatif. Et en charge rapide, il accepte une puissance de 130 kW, permettant de passer de 0 à 80 % de sa capacité en quarante minutes. Là encore, les concurrents directs comme les Volkswagen ID.5 GTX et Skoda Enyaq RS font légèrement mieux, avec moins de trente minutes pour passer de 10 à 80 %.

Comme la version e-4force de 306 ch dotée de 4 roues motrices, notre mouture Nismo compose avec un volume de coffre réduit (415 dm³ selon le constructeur). L'implantation du moteur électrique sur le train arrière rehausse le plancher et limite la hauteur de chargement par rapport aux Ariya traction, annoncées à 468 dm³. C'est le seul défaut d'un SUV familial agréable à vivre avec son ambiance intérieure lumineuse, ses places arrière accueillantes et ses rangements en nombre suffisant. L'équipement de série est pléthorique, tant en dispositifs technologiques (affichage tête haute avec projection de 10,8 pouces sur le pare-brise) que dans sa présentation sportive. Mais l'addition est importante : 59 300 €. Ses concurrents de chez Volkswagen ne sont certes pas plus accessibles, mais cela reste tout de même cher par rapport à un Ariya traction 87 kWh de 242 ch au champ d'action plus étendu et dont les tarifs s'échelonnent entre 45 800 et 52 800 €. L'exclusivité et le dynamisme Nismo sont à ce prix. ■

NISSAN ARIYA Nismo 435 ch/91 kWh

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 435 ch
Couple maxi	600 Nm
Type	2 élec. AV/AR synchrones
Puissance fiscale	6 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 1
Batterie / cap. brute (nette)	■ Li-ion / 91 (87) kWh

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,8 m
Pneumatiques	255/45 R 20

Dimensions / Poids	
L/l/h/empattement	4,66/1,85/1,65/2,78 m
Poids / tractable freiné	2 202 kg / NC

Performances	
0 à 100 km/h	■ 5 s
Vitesse maxi	■ 200 km/h

Coffre	
Volume	■ 415 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 59 300 €
Bonus écologique (CO ₂)	■ 0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	59 300 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km ⁽²⁾

(1) Bonus et options inclus. (2) Batterie : 8 ans ou 160 000 km.

Équipements de série ■

6 airbags, accès/démarrage sans clé, aff. tête haute, aide parking AV/AR, alerte anticollision AV/AR + angles morts, caméra 360°, clim auto bizona, cond. semi auton. niv. 2, dét. fatigue conducteur, dét. pluie/lum., freinage auto d'urgence intelligent, hayon électrique, induction, instrumentation numérique 12,3 pouces, jantes alliage 20 pouces, kit carrosserie Nismo, lect. panneaux, peint. métallisée Gris Squal, rétro int. à affichage numérique, sellerie suédine, sièges AV élec./chauffants/ventilés, surveillance pression des pneus, syst. multimédia avec écran 12,3 pouces/commande vocale/GPS/Apple CarPlay et Android Auto sans fil/USB, volant cuir chauffant...

Options

Aucune.

Consommation / Autonomie / Recharge	
Consommation mixte	■ 24,5 kWh/100 km
Autonomie	■ 417 km
Chargeur AC/DC	■ 22/130 kW
Tps de charge 22/130 kW	■ 5 h ⁽³⁾ /40 mn ⁽⁴⁾

(3) 10 à 100 %. (4) 0 à 80 %.

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Japon

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Perdant en confort ce qu'il gagne en précision, ce châssis rigoureux se montre efficace, mais il lui manque un petit grain de folie pour justifier la sportivité du style. Les conducteurs sensibles à la qualité de vie à bord seront séduits. Mais son autonomie réduite entache sa polyvalence.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

L'Ariya Nismo dévoile toute son agressivité au niveau de la poupe. Le bouclier arrière s'allonge de 6 cm et intègre le diffuseur. Un petit aileron arrière vient aussi s'ajouter.

LE CHIC D'O



UTRE-RHIN

Les compactes huppées allemandes profitent de leur image de marque, parfois usurpée par rapport à des modèles plus roturiers mais tout aussi recommandables. En 2025, y a-t-il toujours un intérêt à s'offrir leurs services ? Pour y répondre, nous opposons l'Audi A3, récemment restylée, et la BMW Série 1, plus profondément remodelée.

Par Arthur Matal Photos Florian Grout



Si les voitures “essentiell” ont le vent en poupe, une part non négligeable d’acheteurs souhaitent toujours disposer d’un logo prestigieux au bout du capot. Leurs motivations sont diverses : image de marque, qualité, plaisir de conduite. Pendant longtemps les marques de luxe proposaient effectivement des prestations supérieures, pour un tarif qui l’était tout autant. La hausse globale du niveau de jeu dans la catégorie des compactes a cependant tendance à réduire les écarts avec les concurrentes moins haut de gamme. Les spécialistes du secteur doivent ainsi régulièrement remettre à jour leur production. Voici donc pourquoi, cinq petites années seulement après la précédente génération et première Série 1 traction, BMW présente une nouvelle Une. Les lignes se sont affinées mais l’empattement identique indique la reprise, telle quelle, de la plateforme modulaire UKL partagée par toutes les tractions du groupe, Mini comprises. Les modifications sont tout de même profondes, à bord notamment – nous y reviendrons. Pour rendre à César ce qui lui appartient, rappelons que c’est l’Audi A3, née en 1996 (juste avant la Mercedes Classe A en

1997), qui a ouvert la brèche d’un positionnement au-dessus de celui de la Volkswagen Golf, à l’époque première compacte bourgeoise. Restylée en fin d’année dernière, l’actuelle A3 de 2020 a moins revu sa copie. Ces années au compteur risquent de se payer...

SUR LA ROUTE

Fan (comme beaucoup !) des précédentes Série 1 propulsion qui péchaient certes par un habitacle exigu et un amortissement parfois mal calibré, je n’avais logiquement pas du tout accroché avec la dernière, apparue en 2019. Une traction trop sérieuse qui n’apportait pas (plus !) grand-chose face aux concurrentes déjà en place. C’est donc avec une certaine retenue que j’ai pris le volant du nouveau cru.

Mais force a été de constater, dès les premiers mètres, les progrès réalisés par la Série 1 !

Le confort d’abord. “Notre” nouvelle 120 – le *i* a disparu ! – est en effet livrée chaussée de petites roues de 17 pouces (contrairement au véhicule mesuré en 18 pouces) : une idée lumineuse pour préserver le confort. L’amortissement de cette livrée d’entrée de gamme paraît également



La planche de bord de la Série 1 a été modernisée et c’est réussi. Les boutons des aérateurs règlent le flux d’air à la perfection.

assoupli et le confort devient (enfin !) appréciable à bord d’une Série 1. Revers de la médaille : des mouvements de caisse apparaissent en conduite engagée mais sans jamais compromettre l’équilibre, neutre et sûr, de cette très bonne traction. Le moteur et la boîte de vitesses participent eux aussi au plaisir de conduite. ➔

L’A3 SE RÉVÈLE TRÈS PLAISANTE GRÂCE À SON CHÂSSIS PRÉCIS. MAIS SUR LA ROUTE, LA SÉRIE 1 SEMBLE PLUS LÉGÈRE ●●●





BMW SÉRIE 1

❶ La dalle incorporant l'instrumentation de bord et l'écran central est très lisible. Mais il faut le temps d'appréhender ses subtilités. ❷ Le petit sélecteur de marche pilote une boîte double embrayage à la gestion efficace. Elle colle parfaitement au 3 cylindres.



AUDI A3

❶ Classique et tourné vers le conducteur, l'écran offre moins de fonctionnalités que celui de la BMW, mais il est plus facile à appréhender. ❷ La boîte S-tronic 7 rapports est rapide dans son exécution, mais sa gestion est parfois hésitante en mode automatique.



Pas de surprise dans l'A3, tout est à sa place et le conducteur retrouve de classiques boutons pour piloter la climatisation sereinement.

Le 3 cylindres micro-hybridé de 170 ch se montre toujours assez vif et la transmission à double embrayage réactive. Les conducteurs les plus exigeants reprocheront simplement à la direction d'être légèrement collante et à la jante du volant d'être un peu trop épaisse, ne facilitant pas la préhension pour ceux qui ont de petites mimines !

Un mot sur les excellentes performances et notamment des reprises très sécurisantes (90 à 130 km/h en Drive en 7,4 s contre 8,8 s pour l'Audi), mais il est vrai que cette BMW part avec un avantage de 20 ch par rapport à l'Audi. Moins puissante et par la force des choses moins vélocé, cette dernière réclame 30,3 s pour effectuer le 1 000 m d.a. quand la BMW se contente de 29,3 s. Dans les faits, la mécanique 4 cylindres 1.5 bien connue du groupe Volkswagen, désormais elle aussi micro-hybridée, distille moins d'agrément. Les 30 Nm de couple en moins (250 Nm contre 280 Nm pour la BMW) y sont sûrement pour quelque chose. La gestion de la boîte, plus hésitante, entre également dans l'équation. Oscillant parfois entre deux rapports, l'ensemble manque de réactivité : dommage.

Le conducteur retrouve en revanche le sourire grâce au châssis sain et précis de l'A3.

La direction est plus agréable que celle de la Série 1 avec une assistance mieux calibrée et plus constante dans l'effort. Notre modèle d'essai, présenté en finition S line (43 030 €), livré de série avec des jantes de 18 pouces, disposait cependant d'une option jantes de 19 pouces (1 400 €) que la puissance proposée ne nécessite évidemment pas. Le grip est bien sûr au rendez-vous, mais l'impact au quotidien sur le confort, trop dégradé, vous fera rapidement regretter ce choix. La finition d'entrée de gamme Design



AUDI A3

PLUS

Ergonomie
Châssis
Moteur

MOINS

Fermeté en 19 pouces
Gestion de boîte
Équipement (entrée de gamme)

L'ENSEMBLE MOTEUR-BOÎTE DE LA BMW DÉGAGE BEAUCOUP DE VIVACITÉ. C'EST MOINS VRAI POUR L'AUDI ...



BMW SÉRIE 1

❶ La banquette arrière ménage assez de place pour deux adultes, mais gare à l'éventuel cinquième occupant, il sera à l'étroit. ❷ Le volume de coffre déçoit (310 dm³). Sous le plancher subsiste tout de même un petit rangement.





AUDI A3

- ① L'espace est convenable à l'arrière mais la mousse de la banquette s'avère un peu ferme.
- ② Le coffre est plus grand (393 dm³) et fait même mieux que la moyenne de la catégorie.



BMW SÉRIE 1

PLUS

Comportement
Gestion de boîte
Moteur

MOINS

Ergonomie des écrans
Habitabilité AR
Coffre

qui se contente de roues de 17 pouces... comme la BMW, est nettement plus recommandable pour les vertèbres et le... portefeuille. Dans ces conditions, la BMW emporte le chapitre Sur la route, grâce à son confort plus soigné.

VIE À BORD

BMW a profondément modifié l'habitacle de sa nouvelle Série 1 pour se calquer sur ce que proposent les autres modèles de la marque, tous récemment revus. La planche de bord,

complètement redessinée, affiche une élégance plus affirmée et reçoit de série dès le premier niveau de finition la grande dalle incurvée qui regroupe le combiné d'instrumentation derrière le volant et l'écran central. Pas forcément friand des écrans à tout va, je dois reconnaître la qualité de l'implantation et la lisibilité de ce dernier. L'ergonomie des menus, très complets, impose toutefois par moments de quitter la route des yeux pour naviguer dans l'interface et c'est un peu regrettable. Les icônes des applications sont

en revanche classées par thèmes, mais toute cette navigation devra dans un premier temps s'effectuer à l'arrêt pour en intégrer les subtilités. L'espace à bord n'est pas compté mais reste, comme dans les premières Série 1, en deçà de ce que proposent les concurrentes. La largeur aux coudes n'est notamment pas des plus généreuses mais n'est pénalisante à l'arrière que pour trois adultes. Celui assis au milieu devra jouer des coudes avec les titulaires des places latérales. Le volume de coffre, avec 310 dm³, est en chute libre comparé à la précédente génération mesurée en 2019 suivant le même protocole et qui offrait à l'époque 380 dm³. La faute à la batterie de 0,9 kWh de la micro-hybridation, présente sous le plancher.

Le poste de conduite de l'A3 restylée évolue plus à la marge et apparaît moins déroutant au premier abord.

Cela concerne la planche de bord comme les compteurs, certes numériques mais plus classiques et parfaitement lisibles. Le conducteur retrouve aussi un écran central légèrement tourné vers lui qui propose des menus plus basiques que ceux de la BMW et donc sensiblement plus ➔

L'avis d'Arthur Matal



Les ingénieurs ont bien travaillé sur la Série 1. Avec le même châssis, le compromis confort/dynamisme est meilleur.



LES TARIFS SE RESSERRENT SI L'ON TENTE DE CALQUER LEURS ÉQUIPEMENTS AVEC LA LISTE DES OPTIONS, TOUJOURS CONSIDÉRABLE ●●●

intuitifs à utiliser. Autre avantage de taille, une platine de commandes avec de “bons vieux” boutons physiques qui pilotent à l'ancienne la climatisation, notamment. Pleinement ergonomique, ce choix hérissera peut-être le poil des férus de design mais ravira les automobilistes impliqués, qui ont besoin de trouver rapidement le réglage de la température ou encore celui du désembuage et qui n'ont pas forcément le réflexe (qui l'a d'ailleurs?) de solliciter la commande vocale pour ces réglages fondamentaux.

L'espace intérieur est comparable à celui de la BMW, avec toutefois l'atout d'une meilleure largeur aux coudes. Mais c'est surtout en ce qui concerne le coffre que l'Audi fait la différence en

offrant un volume décent de 393 dm³, valeur qui la place favorablement dans la catégorie des compactes, la Mercedes Classe A se contentant de 348 dm³. Ces deux atouts (coffre plus logeable et surtout ergonomie plus rationnelle) permettent à l'Audi A3 d'empocher la manche Vie à bord.

BUDGET

Au moment de parler d'argent, ces deux-là se marquent de près et toujours dans les hautes sphères. Si 870 € les séparent en finition d'entrée de gamme (38 080 € pour l'A3 Design contre 39 650 € pour la BMW), les tarifs se resserrent si l'on tente de calquer leurs équipements avec la liste des options, toujours considérable mais

qui permet par exemple d'opter pour une climatisation bizona ou encore un régulateur de vitesse adaptatif. Même chose en ce qui concerne le malus : nos deux compactes micro-hybridées limitent leurs émissions. Mais surtaxe il y a toutefois, pour les deux, et ça commence à piquer avec le nouveau barème. Pour l'Audi, le malus applicable au 1^{er} mars pourra s'élever jusqu'à 740 € selon l'équipement.

Pour faire la différence, reste donc la question des consommations relevées par nos soins.

Grâce à son ensemble moteur-boîte toujours très frugal, la Série 1 120 (sans le *i*, désormais réservé chez BMW aux modèles électriques) se contente de 6,2 l/100 km de moyenne et même de seulement 5,8 l/100 km sur autoroute, à 110 km/h stabilisés. Cela permet une sacrée autonomie de 790 km, remarquable pour une compacte

BMW SÉRIE 1 120 170 ch DKG7

AUDI A3 35 TFSI Hybride
150 ch S-tronic 7 Design

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.

BMW Série 1

Audi A3

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■ 170 ch à 4700 tr/mn	■ 150 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	■ 280 Nm à 1500 tr/mn	■ 250 Nm de 1500 à 3500 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess. + micro-hybridation 48 V	4 cyl. en ligne, turbo ess. + micro-hybridation 48 V
Cylindrée/puissance fiscale	1499 cm ³ /8 CV	1498 cm ³ /8 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	rob. double embrayage/7	rob. double embrayage/7
Batterie/capacité brute (nette)	■ lithium-ion/NC (0,9) kWh	■ lithium-ion/NC (NC) kWh

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,7 m	■ 11,1 m
Pneumatiques	225/45 R 18	235/35 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,36/1,80/1,46/2,67 m	4,35/1,82/1,44/2,64 m
Poids/tractable freiné	1476/1300 kg	1424/1500 kg

Performances

1000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 29,3/8 s	■ 30,3/8,8 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 7,4 s	■ 8,8 s
Vitesse maxi	■ 214 km/h	■ 226 km/h ⁽¹⁾
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/64 m	■ 10/31/63 m

(1) Donnée constructeur.

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 25 cm	■ 25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 146/143 cm	■ 148/143 cm
Volume de coffre	■ 310 dm ³	■ 393 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 41,1/65,4/69,5 dB	■ 39,2/67/69,5 dB
------------------------	---------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	■ 39 650 €	■ 38 080 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 230 € ⁽²⁾ (121 g/km)	■ 230 € ⁽²⁾ (121 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	45 320 €	42 555 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

(2) Barème 2025, applicable à partir du 1^{er} mars. (3) Malus et options inclus.

Équipements communs

6 airbags, clim auto monozone, dém. sans clé, détecteurs pluie/luminosité, ESP, freinage auto anticollision, Isofix, instrum. numérique, jantes alliage 17 pouces, lecture des panneaux, régl. de vitesse, rétros ext. rabattables élec., système multimédia avec écran tactile (10,7 pouces sur Série 1, 10,1 pouces sur A3)/Android Auto et Apple CarPlay, volant multifonction...

Options

BMW Série 1 : clim auto 2 zones (560 €), hayon électrique (900 €), jantes 18 pouces (900 €), peinture métallisée (890 €), sellerie similicuir (900 €), sièges AV Sport (510 €), toit panoramique verre (1 250 €), volant chauffant (210 €)...

Audi A3 : accès et dém. sans clé (500 €), caméra de recul (500 €), chargeur téléphone induction (360 €), phares full LED (1 100 €), peinture métallisée (900 €), roue de secours galete (150 €)...

Consommation/Autonomie

Consommation moyenne	■ 6,2 l/100 km	■ 6,9 l/100 km
Conso ville/route/autoroute	■ 6,8/6/5,8 l/100 km	■ 7,4/6,6/6,6 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 790 km/49 l	■ 724 km/50 l

Note EuroNCAP	En cours	5 étoiles
Pays de fabrication	Allemagne	Allemagne

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL BMW SÉRIE 1

Cette nouvelle Série 1 n'est certes "qu'une" évolution de la précédente mais elle est transfigurée. Très agréable à conduire, confortable (avec les roues de 17 pouces), moderne à bord, elle séduira ceux qui n'avaient pas craqué avant. L'Audi reste une valeur très sûre qui gardera sans peine sa clientèle, toujours fan de son homogénéité et de son volume de coffre plus généreux.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Très légèrement restylée, l'A3 offre moins d'agrément avec son moteur et sa boîte plus hésitante.



essence. L'A3 est un peu moins vertueuse avec 6,9 l/100 km de moyenne et 6,6 l/100 km sur autoroute. Ce n'est pas le jour et la nuit mais cela pèse quand même dans la balance au moment de les départager. Celle-ci penche donc du côté de la plus récente, qui avec deux manches à une remporte la partie, sur le fil. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : BMW SÉRIE 1

LA VIE À BORD : AUDI A3

BUDGET : BMW SÉRIE 1

La Série 1 s'impose sur le fil, notamment grâce à son confort.



FIDÈLE AU POSTE

La Golf GTI profite du restylage de la gamme classique. Malgré un contexte de plus en plus compliqué, la très sportive Clubsport fait de la résistance. Elle évolue subtilement en style et en technologie, mais s'en tient toujours à 300 ch.

Par Jacques Warnery Photos Yann Lefebvre

L'avis de Jacques Warnery



Un peu trop sérieuse à mon goût, mais son moteur et le mythe GTI m'enchantent toujours !



DU PAREIL AU MÊME

Nom de code : EA888 Evo 4 PC3! Le 2.0 TSI dispose d'une pression de carburant portée à 350 bar et reçoit une nouvelle segmentation des pistons. Il conserve *stricto sensu* les mêmes caractéristiques et un comportement inchangé qui en font l'un des meilleurs moteurs de la catégorie. Toujours plein, il souffle fort au-delà de 2000 tr/mn, pousse sans discontinuer jusqu'à 6500 tr/mn et se révèle incroyablement réactif. Le 1000 m départ arrêté, mesuré en 25,2 s, montre que les 300 ch sont là! Dotée d'embrayages renforcés, la boîte DSG gagne en rapidité à la descente des rapports.

LES YEUX DE CHIMÈNE

La Golf GTI Clubsport s'offre un bouclier avant subtilement redessiné. L'arrivée des phares IQ.Light comprend une nouvelle signature lumineuse qui réjouira les technophiles. Le diffuseur, plus marqué, apporte une petite touche sportive supplémentaire. Difficile pour autant de parler de révolution esthétique sur une Clubsport qui conserve son becquet arrière en deux parties. Facturées 1 350 €, les jantes forgées 19 pouces Warmenau font gagner 20 % de poids par rapport à l'accastillage classique.



VOLKSWAGEN GOLF GTI Clubsport 300 ch EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 300 ch de 5 300 à 6 500 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm de 2 000 à 5 200 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	1 984 cm ³ /19 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	rob. double embrayage / 7

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,9 m
Pneumatiques	235/35 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,29/1,79/1,46/2,63 m
Poids/tractable freiné	1 475 kg/NC

Performances

1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 25,2/5,8 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 4,4 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h ⁽¹⁾
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/30/61 m

(1) Donnée constructeur. Limitée électroniquement.

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 148/143 cm
Volume de coffre	■ 294 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 45,5/66,6/69,1 dB
------------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	■ 54 530 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 20 569 € ⁽²⁾ (174 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	79 339 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(2) Barème 2025, applicable à partir du 1^{er} mars.
(3) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, aide park. + cam. recul, blocage différentiel piloté, clim auto 3 zones, cond. semi-auton. niv. 2, Inst. num. jtes all. 19 pces, sièges sport, syst.multim. tactile 12,9 pouces/comm. vocale/GPS/USB/Android et Apple...

Options

Jantes all. 19 pouces forgées (1 350 €), pack Hiver (sièges AV/volant chauff. : 495 €), pack Techno (tête hte, cam. 360°, hi-fi avancée : 1 280 €), peint. métall. (300 à 1 400 €), sell. cuir/sièges AV élec. (2 370 €)...

Consommation

Moyenne	■ 8,5 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 9,9/7,9/7,6 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 588 km/50 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Évolution en douceur. Le châssis rigoureux mais peu facétieux autorise un rythme soutenu en toute décontraction. Le moteur brille par ses performances. Mais le prix à payer est élevé !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



ÉCRAN TOTAL

L'habitacle se distingue de celui de la Golf par un traitement plus sportif : liserés rouges et sièges sport. Il reçoit une nouvelle interface, de vraies touches au volant et un écran tactile de 12,9 pouces emprunté à la Volkswagen ID.3, pour tenter de corriger une ergonomie décriée. L'ensemble demande toujours un peu d'accoutumance. Heureusement que les raccourcis existent pour accéder aux différents modes de conduite et se débarrasser rapidement des étouffantes aides à la conduite. Seule la déconnexion de l'ESP oblige à passer par l'écran tactile.



PAR ICI LA MONNAIE

Sièges sport, amortissement piloté proposant quinze (!) réglages distincts et une position Nürburgring spécifique : la GTI Clubsport n'oublie rien. Encore faut-il s'acquitter d'une addition salée : 54 530 €. Sans omettre le fameux malus punitif (20 569 €). Cela commence à faire beaucoup, même si les Ford Focus ST et Honda Civic Type R essuient une pénalité financière de respectivement 40 468 et 48 901 €. Avec une telle fiscalité, il est logique que les constructeurs hésitent à proposer des sportives thermiques chez nous.

SÉRIEUX ET EFFICACE

Peaufiné, le châssis dispose d'un gestionnaire de comportement dynamique qui pilote de concert différents paramètres (ESP, amortissement, différentiel et système XDS qui freine la roue intérieure), selon la conduite adoptée. Pas de quoi changer le comportement de notre GTI Clubsport. Manquant toujours un peu de tranchant à l'inscription, elle profite de son différentiel autobloquant piloté électroniquement pour ressortir très vite du virage en resserrant subtilement la trajectoire. Facile à emmener, la Clubsport reste efficace, même si son amortissement apparaît parfois légèrement sautillant.

POUR UNE POIGNÉE DE CHEVAUX...

Face à l'explosion insensée du malus, Audi France, pragmatique, ne propose plus son SUV sportif, le RS Q8, qu'en version élitiste appelée "Performance". Outre une riche dotation, il voit surtout son V8 4.0 biturbo passer de 600 à 640 ch pour le plus grand plaisir de ses fans...

Par Thomas Riaud Photos Arnaud Saunier



La nature a horreur du vide, tout comme le catalogue des constructeurs. Audi l'a parfaitement compris, au point de proposer une vaste gamme de SUV, allant du compact Q2 au familial Q7 de 7 places, sans compter des modèles intermédiaires carburant aux électrons. Au sommet de cette hiérarchie trône le Q8. Un modèle qui existe en électrique (Q8 e-tron), mais aussi encore en thermique, sous la forme d'un coupé bien différent en tout point. Ce dernier, lancé en 2018 et tout juste restylé, aurait pu, pour plus de cohérence, être rebaptisé pour l'occasion Q9, les chiffres impairs étant désormais, suivant la nouvelle nomenclature du constructeur,

réservés aux modèles thermiques. Audi n'en a rien fait mais ce Q8 "à l'ancienne" a choisi son camp, surtout dans cette version ultra-sportive RS Performance. Techniquement, ce grand gaillard de 5,02 m de long et 2,01 m de large doit beaucoup au Q7 dont il reprend le châssis, quelques moteurs mais également le mobilier intérieur.

Pourtant, l'exclusif Q8 cultive sa personnalité et ne partage aucune pièce de carrosserie avec le Q7.

Cela est même plus flagrant depuis le restylage. S'il conserve sa silhouette musclée et quelques éléments propres à l'univers des coupés dits "fastback", comme son toit en pente douce

et son arrière plongeant, il se fait plus menaçant encore en gagnant une calandre en nid-d'abeilles à effet tridimensionnel. Les phares HD Matrix LED sont plus expressifs avec leur motif de drapeau à damier, un ornement distinctif de cette version RS, et pour finir, la poupe reçoit un bandeau gris dans lequel se fondent les feux, qui peuvent de surcroît adopter la technologie OLED, moyennant 1 300 €. Il a aussi droit à un diffuseur d'air logé dans le bas du bouclier, qui intègre deux énormes sorties d'échappement ovales – un signe extérieur de vitesse réservé aux Audi RS.

Surtout, pour aller avec pareille robe, ce Q8 hérite du fabuleux V8 4.0 biturbo bien connu sur les modèles de prestige du ➔



groupe Volkswagen. Outre certaines Porsche – Panamera et Cayenne –, il officie sur le Bentley Bentayga, mais également sur le Lamborghini Urus. Notre gros SUV délivre 640 ch et 850 Nm dès 2 300 tr/mn.

Cela en fait tout simplement l'Audi thermique la plus puissante jamais produite.

Avec 40 ch de plus qu'un RS Q8 "de base", ce surplus de puissance permet de grappiller deux dixièmes sur l'exercice du 0 à 100 km/h, pour désormais l'expédier en 3,6 s !

Ce Q8 dopé au SP98 n'est pas doué qu'en ligne droite. Audi l'a bardé d'une impressionnante armada technologique pour repousser toujours plus loin les lois de la physique. Outre la transmission intégrale Quattro, indispensable pour passer toute la cavalerie au sol, ce Q8 bénéficie d'un différentiel central mécanique répartissant la puissance entre les essieux avant et arrière selon un rapport 40/60 % afin de favoriser le dynamisme. Mais en fonction des conditions, jusqu'à 70 % du couple peut basculer sur l'avant et 85 % sur l'essieu arrière ! Ajoutez une stabilisation active électromécanique du roulis (eAWS) alimentée par le réseau de bord 48 V, une suspension pneumatique Adaptative Sport pouvant faire varier la hauteur de caisse jusqu'à 90 mm et d'inévitables roues arrière directrices, appréciables pour gagner en agilité et maniabilité, et vous comprendrez que ce gros SUV est un sacré outil, capable d'aller vite, très vite même, sur n'importe quel terrain !

Et il le fait savoir dès le démarrage, son V8 émettant un son guttural prometteur. Civilisé en ville, et même étonnamment confortable, ce Q8 devient en revanche bien plus vif et raide dès que son conducteur sélectionne le mode Dynamic. C'est alors comme si une armée de mécaniciens intervenait conjointement sur l'amortissement, la direction, la réponse à l'accélérateur et la réactivité de la boîte automatique à 8 rapports. Dès lors, le RS Q8 Performance n'est pas tendre avec l'asphalte. Après avoir plissé le bitume à l'accélération en vous projetant avec force dans le paysage, il révèle une redoutable efficacité en virages, avec un entrain qui fait plaisir à voir, mais qui se traduit par une consommation qui dépasse allègrement les 20 l/100 km. Et pour calmer le jeu, le freinage donne l'impression de jeter l'ancre ! D'autant plus que l'engin reçoit



L'intérieur, calqué sur celui du Q7, n'est pas aussi technologique que sur le nouveau Q6 e-tron. On ne s'en plaindra pas, l'ergonomie s'en trouvant simplifiée, et la finition est toujours excellente.



❶ L'écran tactile central supérieur est réservé au GPS et à l'infodivertissement. ❷ En héritant de la plateforme du Q7, l'empattement du Q8 s'étire sur 3 m, offrant ainsi une belle habitabilité à l'arrière. ❸ Malgré l'arrière de coupé, le coffre de 605 dm³ sous la tablette est large et profond.



PLUS

Moteur fabuleux
Agilité et confort
Performances

MOINS

Encombrement
Poids
Prix et malus

un dispositif en carbone-céramique, bien utile pour stopper un SUV de près de 2,4 tonnes pouvant filer à 250 km/h. Et même plus si affinités, le bien nommé pack "Dynamic Plus" lâchant la bride à 305 km/h. En clair, sûr, efficace et rapide, ce SUV ultra-sportif et facile à mener malgré des performances de haute volée devient vite addictif. Il faudra garder à l'esprit qu'il est lourd et encombrant, chose parfois problématique sur des routes étroites où le meilleur dispositif de sécurité reste encore... la sagesse du conducteur !

Autre "inconvenient" : outre un tarif de départ rondet fixé à... 191 550 €, Audi propose quelques options qui renforcent encore sa personnalité. Je vous fais grâce d'une longue liste, mais on a vite fait d'ajouter le prix d'un Dacia Duster rien qu'en options. Il faut aussi prévoir une "petite rallonge" de 70 000 € pour s'acquitter du malus écologique maximal (en attendant plus avec la prochaine grille de malus), ce qui lui épargne le malus au poids. ■

AUDI RS Q8

Performance 640 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 640 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	■ 850 Nm à 2 300 tr/mn
Type	V8 biturbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	3 996 cm ³ /59 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	auto séquentielle/8

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 13,3 m
Pneumatiques	295/40 R 22

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	5,02/2,01/1,67/3 m
Poids/tractable freiné	2350/1 700 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 3,6 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h ⁽¹⁾

(1) 305 km/h avec le pack Dynamic Plus.

Coffre	
Volume	■ 605 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 191 550 €
Malus écologique (CO ₂) ⁽²⁾	■ 70 000 € ⁽³⁾ (296 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽⁴⁾	282 300 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(2) Le malus maxi étant atteint, le malus au poids ne s'applique pas. (3) Malus 2025, applicable à partir du 1^{er} mars. (4) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL active, aide au parking AV/AR + cam. de recul, châssis sport, clim 3 zones, détecteurs pluie/luminosité, freinage d'urgence auto, freins carbone-céramique, instrumentation numérique 12,3 pouces, jantes 22 pouces, lecture des panneaux, phares HD Matrix full LED, régl. vitesse adaptatif, rétros élec. et dégivrants, sièges AV chauffants, susp. pilotées, syst. multimédia avec écran tactile 10,1 pouces/GPS 3D connecté, toit panoramique électrique, volant cuir multifonction...

Options

Affichage tête haute (1 750 €), attelage avec Trailer Assist (1 700 €), feux AR OLED (1 300 €), hi-fi avancée (6 250 €), jantes 23 pouces (5 000 €), pack Design RS (3 500 €), pack Dynamic Plus (3 000 €), pack extérieur Carbone (6 200 €), vision nocturne (2 700 €)...

Consommation	
Mixte	■ 13 l/100 km
Réservoir	85 l

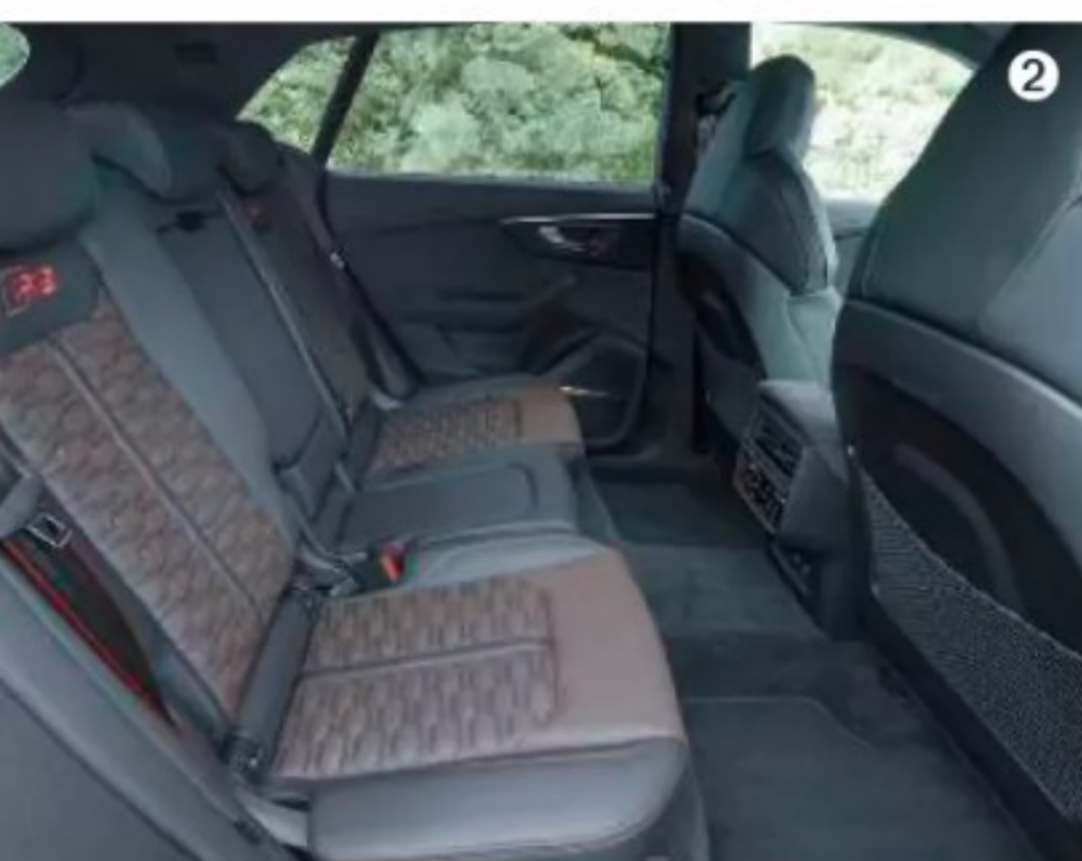
Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Une chose est sûre : nous n'allons pas croiser ce RS Q8 Performance tous les jours ! Dommage, car à l'usage cet engin de tous les superlatifs affiche une polyvalence incroyable. Dans le contexte actuel, proposer une telle auto est presque un acte militant.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



L'avis de Thomas Riaud



Les SUV ne sont pas ma tasse de thé, mais difficile de rester insensible face à cet engin facile, très expressif... et rapide!

90%
Quotient
Émotionnel

Le Q8 thermique restylé se voit coiffé par cette variante RS Performance de 640 ch, la seule réservée au marché français.

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT

Trop sévère avec le Scénic!

Comment pouvez-vous donner 4 étoiles pour la sécurité au Renault Scénic E-Tech alors que vous dites que la voiture est "une catastrophe sous la pluie"?

Une voiture qui est vendue avec une monte pneumatique validée par des ingénieurs, je rappelle. J.-C.C.

D'une manière générale, les voitures électriques chaussent des pneumatiques à faible résistance au roulement qui réclament quelques compromis pour favoriser l'obtention de la meilleure autonomie possible. Renault a sans doute été un peu loin avec le Scénic. Sous la pluie, c'est une véritable faiblesse même comparé à d'autres modèles 100 % électriques, comme dans ce numéro face au Kia EV3. Lors de notre essai 10 000 km (L'AJ n° 1176), les tests réalisés sous la pluie le classent parmi les plus mauvais élèves.



YANN LEFEBVRE

Bornes de recharge, le foutoir!

Je viens de parcourir un long trajet en évitant de prendre l'autoroute avec ma voiture électrique pour ne pas trop consommer. L'occasion de vérifier la disparité des puissances de charge, modes de paiement et types de facturation. **Un véritable foutoir! A.S.**

Vous avez raison. Entre les facturations à la minute, au kWh, les puissances de charge multiples, les emplacements pas toujours bien repérés, recharger sa voiture peut prendre des allures de parcours du combattant. Les pouvoirs publics seraient bien inspirés de mettre un peu d'ordre dans tout cela s'ils souhaitent démocratiser l'usage de la voiture électrique. Saluons toutefois deux initiatives heureuses, le développement accéléré des stations sur autoroute et l'obligation d'installer un terminal de paiement par carte bleue pour toute nouvelle borne.



CLÉMENT CHOULOT

Retard de livraison pour la Peugeot e-408

J'ai commandé fin 2024 une Peugeot e-408 avec le pack Vision 360 en option. Livraison prévue en février-mars. Sur le configurateur Peugeot, il est indiqué que la livraison pour une e-408 est prévue pour août. Est-ce qu'un essai est programmé? Sous quel délai?

Comment s'explique ce retard? P.K.

Votre véhicule devrait arriver, sans doute avec quelques semaines de retard, mais bien avant la date indiquée sur le configurateur, indicative et pour toute nouvelle



CEDRIC VIOLET

commande. Nous attendons la voiture avec impatience afin de programmer un premier essai. Selon nos estimations, celui-ci devrait être publié au début du second trimestre. La voiture est assemblée à Mulhouse avec la 308. Le retard s'expliquerait, selon Peugeot, simplement par la nécessaire montée en cadence.



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 # D1641844

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-1178 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-1178

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 serviceabo@mag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 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.



UN COMM EN PLEINE A

Alors qu'un de ses membres – Isack Hadjar – va rejoindre Pierre Gasly et Esteban Ocon en F1 cette année, l'équipe de France de la Fédération française du sport automobile s'est retrouvée à la montagne pour préparer la nouvelle saison. Une bonne bouffée d'oxygène avant que ces espoirs ne fassent briller les couleurs tricolores en circuit et en Rallye...

Par Alain Pernot Photos Jazz Vian



ANDO SCENSION





Pierre Gosselin, le nouveau président de la FFSA (au centre), a tenu à intégrer en équipe de France trois équipages de Rallye, dont un 100 % féminin.



Quatre jours à la montagne en plein hiver. Voilà une proposition qui ne se refuse pas ! Toutefois, pour les membres de l'équipe de France FFSA, pas question de lézarder au soleil au bord des pistes de ski... Christophe Lollier, le directeur technique national de la FFSA, s'est appliqué à leur concocter un programme bien dense avec conférences, sorties en raquettes et séances de pilotage sur la piste de glace de Val-Thorens, perchée à 2 200 m d'altitude... *"Habituellement, il est très difficile de pouvoir tous les réunir au même endroit, compte tenu de leurs emplois du temps très chargés. Cette année, ça s'est bien présenté et je suis très heureux que nous ayons pu trouver cette fenêtre de tir. C'est important de réussir à les rassembler. C'est une belle occasion de créer une cohésion entre eux et de leur permettre de partager quelque chose ensemble. C'est le moment de faire un point avec eux avant que ne commence la saison. Cette année, nous avons à nouveau des pilotes de Rallye en équipe de France et ça faisait donc sens de se retrouver à la montagne et de rouler sur la glace, juste avant le Rallye Monte-Carlo auquel certains d'entre eux participent."*

Cette année, pas moins de cinq pilotes de circuit – parrainés par Jean Alesi – et trois équipages de Rallye – parrainés par Pierre Ragues – ont été sélectionnés pour porter le label fédéral. Membre de l'équipe de France ces quatre dernières années, Isack Hadjar devait à l'origine participer au stage, lui aussi, mais son nouveau planning de pilote de Formule 1 a bousculé les plans. L'équipe Racing Bulls l'a convoqué à un autre stage au Qatar !



C'est le directeur technique national, Christophe Lollier, qui a concocté le programme du stage.

Dès leur arrivée au centre de l'UCPA de Val-Thorens, les espoirs du sport automobile français sont conviés à une conférence de Christine Lespiaucq, médecin fédérale. *"L'idée est de les sensibiliser à des sujets qui peuvent avoir des conséquences importantes dans la vie d'un sportif de haut niveau. Comme la prise de médicaments, qui peut poser des soucis pour les contrôles antidopage..."*

Après une bonne nuit de sommeil, voilà nos jeunes talents invités à profiter pleinement de la montagne. Au programme : randonnées en raquettes ! Il faut préciser que le ski – jugé trop dangereux par les patrons d'équipe – fait partie des activités proscrites pour les pilotes, au grand dam d'Evan Giltair (qui courra en Formule



Cadet de l'équipe de France, Jules Caranta (16 ans) vient d'intégrer aussi la filière Red Bull.



Léo Rossel a embarqué à bord de sa Rally2 ses homologues du circuit.



Les pilotes de circuit ont pu prendre le volant de la voiture de l'école de Val-Thorens.

Alpine cette année) : *“Mon père a été chasseur alpin et j'aime beaucoup le ski, mais cela fait cinq ans que je n'en ai pas fait à cause des contrats. Là, se retrouver avec des raquettes aux pieds, c'est un peu compliqué les deux premières minutes, mais, très vite, j'ai expérimenté des sensations...”*

DES PILOTES TRÈS AFFÛTÉS

Les membres de l'équipe de France ont très rapidement démontré à leur moniteur d'un jour leur excellent niveau de préparation physique. Enzo Peugeot (qui n'a rien à voir avec le constructeur sochalien et qui courra lui aussi en Formule Alpine) s'est naturellement imposé en chef de file. *“L'objectif de ces exercices en raquettes ou à ski de randonnée n'est pas vraiment l'oxygénation et l'augmentation des globules rouges, car nous ne sommes pas là assez longtemps, précise le DTN. Non, ce qui nous intéresse, c'est de les confronter à des situations difficiles et de voir s'ils sont capables d'aller au-delà du seuil de la douleur standard, de se remettre en cause et de repousser leurs limites. Et il n'y en a pas un qui lâche ! Ça fait plaisir. C'est aussi intéressant de noter l'aisance d'Enzo Peugeot, qui est à l'école chez nous au quotidien à la FFSA Academy et qui s'entraîne comme une bête. Ça montre que le programme que l'on met en place n'est pas déconnecté par rapport à ce que font les pilotes qui sont intégrés dans un Junior Team F1...”*

Après cette entrée en matière pour le moins physique, les membres de l'équipe de France retrouvent un environnement qui leur est plus familier. Sur le circuit le plus haut d'Europe, deux Citroën C3 →



Enzo Peugeot a souvent pointé en tête du peloton.

“ Ce qui nous intéresse, c'est de les confronter à des situations difficiles et de voir s'ils sont capables d'aller au-delà du seuil de la douleur standard, de se remettre en cause et de repousser leurs limites. Et il n'y en a pas un qui lâche ! ”

Christophe Lollier,
directeur technique national de la FFSA



L'équipe de France comprend cette année onze membres, dont deux féminines.

Des espoirs à suivre...

L'équipe de France FFSA réunit cette saison cinq pilotes de circuit et trois équipages de Rallye qui défendront les couleurs tricolores.

En circuit : Victor Martins (23 ans, championnat international de Formule 2), Alessandro Giusti (18 ans, championnat international de Formule 3 au sein de la Williams Academy), Enzo Peugeot (19 ans, championnat européen en Formula Alpine FRECA), Evan Giltair (18 ans, championnat européen en Formula Alpine FRECA) et Jules Caranta (16 ans, championnat Eurocup-3 dans la filière Red Bull).

En Rallye : Léo Rossel et Guillaume Mercoiret (27 ans et 28 ans en championnat du monde Rally2), Sarah Rumeau et Julie Amblard (29 ans et 31 ans en championnat du monde Rally2 au sein de l'équipe Iron Dames), Pablo Sarrazin et Geoffrey Combe (19 ans et 32 ans en championnat du monde Rally2).



Sarah Rumeau officie en Rally2 dans l'équipe des Iron Dames.



Les expéditions en raquettes ont mis à l'épreuve autant la condition physique que le mental.



Pilote de Formule 2, Victor Martins s'est régalé en roulant sur la glace.



Rally2 sont prêtes à rugir. Histoire de fêter dignement leur intégration dans l'équipe de France FFSA, Léo Rossel (champion de France des Rallyes en titre), Sarah Rumeau et Pablo Sarrazin se relaient au volant et embarquent dans le baquet de droite leurs homologues des circuits – et votre serviteur ! – pour partager avec eux les délices de la glisse... Même si la piste a été raccourcie, elle laisse quand même assez d'espace pour enchaîner les appels et contre-appels. Une vraie découverte pour les pistards spécialistes du bitume... *“Quand on arrive dans le virage avec la voiture à 90°, on se dit que ça ne va jamais passer, s'étonne le benjamin de la troupe, Jules Caranta (qui vient d'intégrer la filière Red Bull). Et pourtant, un coup de volant et ça passe sans problème!”* *“C'est dingue, renchérit Evan Giltair. Jusque-là, ma seule expérience de roulage sur la glace, c'était avec ma voiturette sans permis ! Ça n'a vraiment rien à voir !”*

UN PROGRAMME DIVERSIFIÉ

Après cette séance dans le baquet de droite, les pilotes ont l'occasion de prendre le volant des Suzuki Swift de l'école de pilotage locale pour s'initier, eux aussi, au pilotage sur glace. De quoi les habituer à improviser face à des changements d'adhérence qui peuvent également survenir sur circuit.

Une fois qu'ils sont rentrés au camp de base de l'UCPA, le soir, une mini-conférence leur est proposée. Ex-pilote de F1, d'Endurance et de WRC, Stéphane Sarrazin a partagé son expérience avec eux le mardi soir, alors que Christophe Lollier et Marc Berteaux ont abordé les thèmes du sommeil et de la gestion du stress les soirs suivants. Ces sujets ont visiblement piqué la curiosité de ce jeune auditoire. *“Certains sont revenus vers moi au sujet du sommeil, notamment les équipages de Rallye qui comprennent que des micro-siestes bien gérées pourraient les aider sur les épreuves, confirme Christophe Lollier. Nous allons prochainement organiser quelque chose sur ce sujet avec le Dr François Duforez, qui a longtemps participé à la préparation physique de nombreux pilotes de F1 et qui est désormais à la tête du Centre du sommeil et de la vigilance à l'Hôtel-Dieu.”*

L'expérience a été tellement positive que certains ont même regretté qu'elle se termine le vendredi matin. En tout cas, cette virée en altitude les a manifestement boostés. Deux semaines plus tard au Monte-Carlo, pour sa première course en championnat du monde de Rally2, Léo Rossel s'invitait sur la troisième marche du podium au côté de son frère Yohan, vainqueur de la course. Le premier d'une longue série d'exploits de nos jeunes Bleus ? ■

L'ENDURANCE SUR SON

Déjà titulaire d'une liste d'engagés très prestigieuse, le championnat du monde d'Endurance accueille deux nouvelles marques : Aston Martin en catégorie Hypercar et Mercedes en LMGT3.

Par Alain Pernot

La grille de départ du championnat du monde d'Endurance va bientôt pouvoir rivaliser avec un Salon automobile, tant il y a de marques prestigieuses. Certes, un constructeur présent l'an dernier manque à l'appel cette saison : Lamborghini. Arrivée en WEC l'an passé avec un double programme Hypercar/LMGT3, l'écurie italienne s'est retirée après seulement une saison menée sans grande conviction. Personne n'a encore compris la stratégie de la marque. Surtout pas son partenaire Iron Lynx qui avait cofinancé ce

double programme et s'est retrouvé devant le fait accompli. Très réactive néanmoins, l'équipe italienne a rebondi en attirant en LMGT3 un constructeur pour le moins majeur et emblématique : Mercedes.

"Ce n'est pas un secret que cela fait quelque temps que nous souhaitons revenir au Mans. Cette saison 2025, notre participation au championnat du monde d'Endurance constitue le bon moment après vingt-six ans d'absence", se félicite Christoph Sagemüller, le responsable de Mercedes-AMG Motorsport. La dernière



Pour Christoph Sagemüller (Mercedes-AMG), cet engagement en LMGT3 est une date importante.

MERCEDES

CALENDRIER WEC 2025

- **28 février 2025 :**
1812 km du Qatar (QAT)
- **20 avril 2025 :**
6 Heures d'Imola (ITA)
- **10 mai 2025 :**
6 Heures de Spa-Francorchamps (BEL)
- **14-15 juin 2025 :**
24 Heures du Mans (FRA)

- **13 juillet 2025 :**
6 Heures de São Paulo (BRA)
- **7 septembre 2025 :**
Lone Star Le Mans (USA)
- **28 septembre 2025 :**
6 Heures de Fuji (JPN)
- **8 novembre 2025 :**
8 Heures de Bahreïn (BAH)



L'entrée en piste de l'Aston Martin Valkyrie constituera l'événement de la saison.

DREW GIBSON

apparition au Mans de la firme à l'étoile remonte en effet à 1999. Cette année-là, ses CLR s'étaient envolées aux 24 Heures, une fois aux essais et une fois en course. Cette mésaventure est désormais un vieux souvenir, et Mercedes sera donc représenté cette année, dès la première course du championnat au Qatar, le 28 février, par deux coupés LMGT3 engagés par l'équipe Iron Lynx. *"Cette combinaison marque un tournant dans la success-story de notre département Compétition clients",* poursuit Christoph Sagemüller. Mercedes affrontera dans cette catégorie les équipes représentant Porsche, Ferrari, BMW, McLaren, Ford, Corvette, Lexus et Aston Martin!

Non content d'être déjà présent en LMGT3, Aston Martin va effectuer cette saison ses grands débuts dans la catégorie Hypercar.

Un événement longuement attendu. En effet, la marque anglaise avait annoncé son souhait de s'engager dès le lancement de la catégorie, mais avait fait machine arrière. Lawrence Stroll, qui a entre-temps racheté la société, avait voulu



MERCEDES

Avec ces AMG LMGT3 engagées par l'équipe Iron Lynx, Mercedes va revenir au Mans pour la première fois depuis 1999.

qu'elle concentre son engagement sportif sur la seule Formule 1. La version course de la très radicale Valkyrie avait alors été soigneusement rangée sous une bâche. Représentant déjà Aston Martin en catégorie LMGT3, l'équipe américaine The Heart of Racing a souhaité monter en gamme et a proposé de financer la participation de la Valkyrie en Hypercar. Elle en engagera donc deux exemplaires sur l'intégralité du championnat pour la plus grande joie des fans de belles mécaniques, ravis de voir en action une auto absolument diabolique au rapport poids/puissance extraordinaire (moins de 1 kg/ch). Rappelons que la plus radicale des Aston Martin jamais construite a été conçue en étroite coopération avec l'ingénieur Adrian Newey, à l'époque où la marque était sponsor de Red Bull en F1. Cette supercar est tellement extrême qu'Aston Martin a dû réduire ses performances pour la rendre



Créateur de l'Aston Martin Valkyrie, Adrian Newey ne sera pas impliqué en Endurance.

compatible à la réglementation technique du championnat du monde d'Endurance. Il s'agit d'ailleurs de la première hypercar de compétition dérivée d'un modèle de route. L'aérodynamique mobile de la voiture d'origine a dû être sacrifiée, de même que le système hybride qui aurait rendu l'auto trop puissante pour cette catégorie. Pour le WEC, la puissance du V12 est passée

de 1 155 à 570 ch. Le monde à l'envers ! Ainsi va la compétition moderne basée sur des balances de performances...

Si Max Verstappen a bien essayé la voiture lors des premières étapes de son développement, il y a cinq ans, l'équipe Heart of Racing a retenu des équipages moins connus pour piloter ses deux machines. Ces derniers mixeront jeunesse et expérience : Harry Tincknell et Tom Gamble sur l'auto 007 et Marco Sørensen et Alex Riberas sur la 009. Et même si Adrian Newey rejoindra Aston Martin début avril, l'ingénieur anglais sera 100 % voué au programme F1. Il ne suivra donc que de loin les prestations de sa création en course... Elle affrontera d'ailleurs une concurrence très relevée puisque Toyota, Porsche, Ferrari, Alpine, BMW, Peugeot, Cadillac seront à nouveau en action cette saison dans la catégorie Hypercar. ■

Pour participer au WEC, la diabolique Aston Martin Valkyrie de route a dû faire passer sa puissance de 1 155 ch à... 570 ch : le monde à l'envers !



*C'était en
août 1986
dans L'Auto-Journal...*

EN MESURES

L/l/h :
4,05/1,63/1,38 m

Poids : 967 kg

Puissance :
64 ch DIN à 4600 tr/mn

1000 m d.a. :
37,9 s

Vitesse maxi :
156,8 km/h

**Consommation
à 90 km/h :**
4,65 l/100 km



Un peu moins "berline à papa" que la très classique 305 qu'elle remplace, la 309 saura satisfaire les sportifs à travers ses déclinaisons GTI, mais aussi les gros rouleurs avec cette infatigable SRD...

LA PEUGEOT 309 SRD À L'ESSAI

Si aujourd'hui la mode est à l'électrification – partielle ou totale – sur de nombreuses voitures compactes, dans les années 80, la panacée était plutôt d'avoir un diesel sous le capot. Une greffe inévitable chez PSA, spécialiste du genre, qui prend du sens en équipant ainsi la vaillante 309...

Par **Bernard Carat** (1986)/**Thomas Riaud** (2025)

■ "Le mariage, prévu de longue date par les parents, d'une carrosserie de bonne famille avec un moteur fort bien né peut malgré tout aboutir à une union malheureuse."

■ "Tel n'est pas le cas pour la 309 Peugeot qui reçoit le diesel 1900 de PSA, monté depuis longtemps avec succès sur la défunte Talbot Horizon, la vieille 305 et la BX de Citroën. Mais la question se pose : ce nouvel assemblage se montrera-t-il digne des résultats de la petite sœur 205 diesel?"

■ "Depuis quelques jours, la 309 est à son tour livrable avec un moteur diesel, ce qui complète utilement une gamme déjà assez

riche. Trois degrés de finition sont prévus, les GLD, GRD et SRD dans l'ordre croissant des prix. Nous avons essayé cette dernière qui est aussi la plus complète."

■ "Rappelons quand même quelques données sur ce fameux moteur XUD qui reste à la pointe de la technique. Il s'agit bien sûr d'un 4 cylindres transversal à bloc en fonte et culasse en alliage léger, avec un arbre en tête par courroie qui entraîne également la pompe d'injection."

■ "Pour une cylindrée exacte de 1905 cm³, la puissance annoncée est de 64 ch à 4600 tr/mn, le régime maxi étant fixé à 5100 tr/mn."



Massive d'aspect, cette planche de bord offre au moins une ergonomie soignée, et il faut choisir les finitions hautes pour avoir une dotation juste correcte.

“ Pour la direction, l'assistance n'est prévue que contre un supplément substantiel ; de série, sa démultiplication atteint 3,8 tours de volant. ”

↑ Ses qualités

CONSOMMATIONS

“Comme il est de règle sur un diesel, les consommations sont très économiques, surtout à allure constante. La courbe démarre à 3,3 litres à 40 km/h, passe à 4,65 à 90 km/h au lieu des 4,4 litres annoncés officiellement, atteint 6,2 litres à 120 km/h au lieu des 5,9 litres, et se termine au sommet à 10,15 litres à 157 km/h.”

TENUE DE ROUTE

“Nous n’avons trouvé aucun problème de tenue de route mais au contraire une stabilité sans défaut aussi bien en courbe qu’en virage serré. La diminution des performances, le poids sur l’avant, donnant une meilleure adhérence des roues motrices, facilitent également la bonne tenue.”

NIVEAU SONORE

“Le niveau sonore est tout à fait comparable à celui des versions à essence. Le sonomètre indique 71 dB à 50 km/h, 75 à 90 km/h et 79 à 130 km/h. Au ralenti, le bruit ne dépasse pas 56,5 dB à l’intérieur et 66,5 à l’extérieur, moteur chaud, bien entendu, car à froid les claquements sont inévitables.”

↓ Ses défauts

MOTEUR SANS PROGRÈS DEPUIS TROIS ANS

“Il semble que Peugeot aurait pu apporter quelques nouveautés à la mécanique de la 309. Depuis plus de trois ans, le moteur diesel et la boîte n’ont pas du tout évolué.”

DIRECTION ASSISTÉE EN OPTION

“Notre voiture n’avait pas de direction assistée et celle-ci ne nous paraît pas indispensable, sauf peut-être pour les usages répétés en montagne ou en ville.”

COMMANDE DE BOÎTE

“Si les cinq rapports sont bien échelonnés, la commande de boîte n’est toujours pas parfaite et parfois les passages deviennent imprécis avec quelques grincements de dents.”



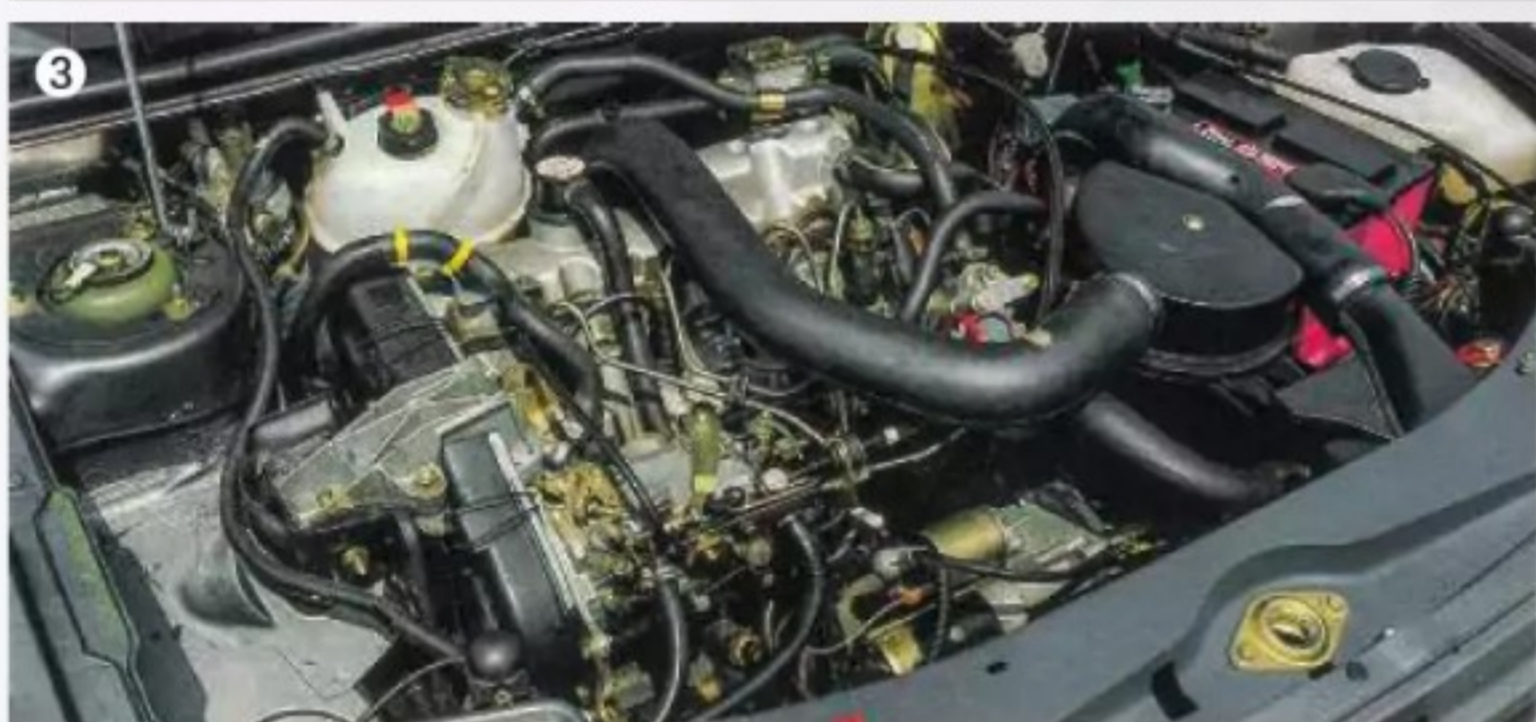
❶ Ce qu’elle perd en dynamisme sur le plan du style par rapport à la 3 portes, la 5 portes le compense par ses aspects pratiques, notamment l’accès aux places arrière. ❷ Cette berline compacte offre non seulement une belle habitabilité, mais surtout des sièges confortables très bien dessinés.



“ Contrairement à ce que nous pensions, la 309, un peu plus légère que la Citroën BX, roule un peu moins vite avec le même moteur. ”



❶ Bien plus pratique que la 305 à malle arrière, la 309 reçoit de série un hayon, ce qui en fait une 5 portes (version 3 portes en 1987), et une banquette rabattable en 2 pans.
❷ La planche de bord bénéficie d'une vaste boîte à gants dotée d'un couvercle. ❸ Cette 309 accueille l'incroyable bloc 4 cylindres diesel XUD, qui fera les beaux jours de nombreux modèles PSA durant les années 80. Ce 1,9 litre atmosphérique développe 64 ch à 4 600 tr/mn.



Extraits...

■ "En ordre de marche, la 309 diesel pèse 967 kg dont 594 kg sur l'avant. Aucun changement pour tout le reste de la voiture qui ne se distingue des versions à essence que par le sigle arrière."

■ "À Montlhéry, la vitesse maximale en 5^e a été mesurée à 156,8 km/h alors que Peugeot, un peu optimiste, annonce 160 km/h et que la BX dotée du même moteur avait été créditée de 157,4 km/h."

■ "Si l'on veut conduire rapidement, il faut reprendre la 4^e assez souvent et, en côte, on doit avoir recours à la 3^e."

■ "Les freins, progressifs et bien assistés, se sont montrés à la hauteur de leur tâche aussi bien pour les ralentissements que pour les arrêts d'urgence. De même, la stabilité est bonne ainsi que la résistance à l'échauffement."

■ "Si la sécurité est assurée, le confort n'est pas en reste puisque la suspension, pourtant renforcée, demeure bien amortie avec des réactions agréables quel que soit l'état du revêtement."

■ "Au tableau de bord, le compte-tours est toujours au programme et Peugeot parle de cadrans « éclairés par transparence » : nous avouons ne pas avoir vu cette différence."

■ "Dans le cas précis de la 309, sa diésélisation donne de bons résultats d'ensemble mais ne constitue pas une grande réussite puisqu'à moteur égal, elle marche un peu moins bien et consomme légèrement plus que sa sœur ennemie, la BX Citroën."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Initialement, cette berline compacte devait se substituer à la Talbot Horizon et se nommer "Arizona". Un modèle que Peugeot va s'accaparer sans vergogne pour remplacer la plus classique 305, et modifier à sa sauce avec le succès que l'on sait, tout en tuant Talbot. Aujourd'hui, la sage 309 est un youngtimer délaissé qui ne bénéficie pas d'une grande cote d'amour, excepté ses déclinaisons GTI, notamment la sauvage variante 16 S, redoutable d'efficacité.

VOLKSWAGEN PASSAT

En 2024, Volkswagen a lancé sa 9^e génération de Passat (!) avec une grande nouveauté : elle n'existe plus qu'en break. Au programme, de l'essence, du diesel, de l'hybride rechargeable mais pas d'électrique. Tour d'horizon.

Par Cyril Biotteau Photos Adrien Cortesi

Ils ne sont pas si nombreux, les modèles qui peuvent se vanter d'en être à leur 9^e génération : la Passat en fait partie, elle dont la première apparition date de 1973. Mais jusqu'ici, elle a toujours existé en berline, accompagnée le plus souvent d'une version break. Désormais, seule celle-ci est proposée, oubliant la silhouette tricorps des dernières générations.

La nouvelle Passat atteint 4,92 m de long, soit 14 cm de plus que la précédente mouture, ce qui en fait une grande voiture, seulement 3 cm plus courte qu'une Mercedes Classe E. Reposant sur la même plateforme MQB Evo que la Golf 8 ou le Tiguan, elle est affichée en essence avec micro-hybridation 48 V, en diesel et en hybride rechargeable, mais ne cherchez pas

de version 100 % électrique : c'est l'ID.7, de gabarit voisin (4,96 m), qui joue le rôle de Passat électrique dans la gamme, et qui, elle, est disponible en berline et en break. Mais revenons-en à la Passat qui propose 4 niveaux de finition dont les premiers lui permettent de rester sous les 50 000 €, alors que le haut de gamme dépasse désormais les 66 000 €!

LA GAMME

Moteur/Finitions		Passat	Life Plus ♥	Elegance	R-Line	Malus écologique ⁽¹⁾	Malus au poids ⁽²⁾
Ess. / Hyb. rech.	1.5 eTSI 150 ch DSG7 ♥	45 300 €	49 700 €	55 100 €	56 200 €	Malus de 240 à 740 € (122 à 132 g/km de CO ₂)	0 €
	e1.5 eHybrid 204 ch DSG6 ♥	52 790 €	56 790 €	62 590 €	–	Malus 0 € (8 à 10 g/km de CO ₂)	500 €
	e1.5 eHybrid 272 ch DSG6	–	–	64 590 €	66 090 €	Malus 0 € (9 à 11 g/km de CO ₂)	590 €
Diesel	2.0 TDI Evo 122 ch DSG7 ♥	47 200 €	51 600 €	–	–	Malus de 540 à 1 276 € (130 à 138 g/km de CO ₂)	740 €
	2.0 TDI Evo 150 ch DSG7	–	53 100 €	58 500 €	59 600 €	Malus de 650 à 1 276 € (131 à 138 g/km de CO ₂)	830 €

(1) Barème 2025, applicable à partir du 1^{er} mars. (2) Selon la masse en ordre de marche.



La Passat utilise la même plateforme que le SUV Tiguan et partage avec lui la plupart de ses motorisations, offrant des performances similaires mais en consommant environ 1 l/100 km de moins en moyenne.

LES MOTEURS

ESSENCE

1.5 eTSI 150 ❤️

C'est avec cette motorisation que la Passat est la moins chère : il s'agit d'un 4 cylindres turbo essence avec micro-hybridation 48 V qui lui octroie des performances tout à fait suffisantes bien qu'il manque cruellement de sensation. Il offre une belle douceur d'utilisation.

HYBRIDES RECHARGEABLES

1.5 eHybrid 204 ❤️

La version hybride rechargeable utilise un 1,5 l turbo essence de 150 ch, associé à un moteur électrique de 116 ch. La batterie de 19,7 kWh net (25,7 kWh brut) permet une excellente autonomie électrique de 91 km. Vous pouvez la recharger sur chargeur DC avec une puissance admise de 50 kW et refaire le plein d'électricité en moins de trente minutes.

Les performances progressent bien par rapport à la version essence. Une fois la batterie vide, la consommation reste raisonnable avec 6,8 l/100 km. Seul (gros) inconvénient : un prix de départ plus de 7 000 € plus cher que l'essence, amorti seulement si vous roulez très souvent en électrique.

1.5 eHybrid 272

C'est toujours le même 1,5 l turbo essence qui officie, mais porté cette fois à 177 ch. Il est associé au même moteur électrique que la version ci-dessus. La batterie est celle de la 204 ch, l'autonomie ne change pas. Le gain en performances est notable avec des accélérations dignes d'une petite sportive, mais le prix monte encore...

DIESEL

2.0 TDI 122 ❤️

Ne vous y trompez pas : malgré sa petite puissance, ce bloc regorge de couple et se montre tout à fait suffisant, tant que vous ne montez pas dans les tours. Il s'associe à une consommation remarquablement basse. Un bon plan pour gros rouleurs avertis !

2.0 TDI 150

Le même en plus puissant, avec encore plus de couple pour un agrément certain et pour un appétit à peine accru. Il donne accès aux finitions supérieures, mais c'est plus cher. Pour gros rouleurs avertis et plus fortunés...



Traditionnel point fort de la Passat, la qualité de présentation de cette 9^e génération ne déroge pas à la règle avec des assemblages très sérieux, même s'il manque encore quelque chose pour un ressenti premium.

LA TRANSMISSION

DSG6 et DSG7

Il n'y a plus aucune Passat à boîte manuelle, et toutes sont des tractions. Elles utilisent des boîtes double embrayage à 7 rapports sur les versions thermiques et à 6 rapports sur les hybrides rechargeables, ces dernières logeant

leur moteur électrique dans la boîte. Dans tous les cas, cette dernière n'est pas très rapide, même en mode Sport, et privilégie le confort et la consommation. Le levier de vitesses est situé derrière le volant, et toutes les versions disposent de palettes au volant.

L/l/h/empattement : 4,92/1,85/1,50/2,84 m

MOTEUR ESSENCE (MICRO-HYBRIDATION)		1.5 eTSI 150 ❤️
Puissance maxi (ch à tr/mn)		150 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)		250 à 1 500
Performances		
Vitesse maxi (km/h)		207
0 à 100 km/h (s)		9,8
90 à 130 km/h en Drive (s)		9,2
Consommation		
Moyenne (l/100 km)		7

MOTEURS HYBRIDES RECHARGEABLES		1.5 eHYBRID 204 ❤️	1.5 eHYBRID 272
Puissance cumulée (ch)		204	272
Couple cumulé (Nm)		350	400
Performances			
Vitesse maxi (km/h)		220 ⁽¹⁾	225 ⁽¹⁾
0 à 100 km/h (s)		8,4	7,6
90 à 130 km/h en Drive (s)		6,6	5,5
Consommation			
Moyenne batterie vide (l/100 km)		6,8	6,8
Autonomie électrique (km)		91	91

MOTEURS DIESEL		2.0 TDI 122 ⁽¹⁾ ❤️	2.0 TDI 150
Puissance maxi (ch à tr/mn)		122 à NC	150 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)		320 à 1 600	360 à 1 600
Performances			
Vitesse maxi (km/h)		212	213
0 à 100 km/h (s)		10,7	9,8
90 à 130 km/h en Drive (s)		NC	8,8
Consommation			
Moyenne (l/100 km)		4,9 à 5,2	5,6

(1) Données constructeur.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags dont un central avant, AFIL, Android Auto et Apple CarPlay sans fil, caméra de recul, combiné d'instruments numérique 10 pouces, détecteur de pluie et de luminosité, écran central tactile 12,9 pouces, freinage automatique d'urgence avec détection piétons et cyclistes, radars de stationnement AV/AR, radio DAB 8 HP, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseurs extérieurs électriques et dégivrants, rétroviseur intérieur automatique jour/nuit, surveillance de la pression des pneus, surveillance des angles morts.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	PASSAT	LIFE PLUS ♥	ELEGANCE	R-LINE
Accès et démarrage mains-libres	—	—	série	série
Alarme	—	—	série	—
Affichage tête haute	—	—	1 860 € ⁽¹⁾	1 860 € ⁽¹⁾
Bandeaux lumineux à l'avant et à l'arrière	—	—	série	série
Chargeur à induction	—	série	série	série
Clignotants AV et AR à défilement	—	1 940 € ⁽²⁾	série	—
Climatisation automatique monozone	série	—	—	—
Climatisation automatique trizone	—	série	série	série
Conduite autonome de niveau 2	—	675 €	675 €	675 €
Éclairage d'ambiance 10 couleurs	—	série	—	—
Éclairage d'ambiance 30 couleurs	—	—	série	série
Écran central 15 pouces	—	—	1 860 € ⁽¹⁾	1 860 € ⁽¹⁾
Feux avant matriciels	—	1 940 € ⁽²⁾	série	série
GPS	—	série	série	série
Hayon électrique	—	—	série	série
Jantes alliage 16 pouces	série	—	—	—
Jantes alliage 17 pouces	—	série	série	—
Jantes alliage 18 pouces	—	—	—	série
Plancher de coffre modulable	—	série	série	série
Rétroviseurs rabattables électriquement	—	série	série	série
Roue de secours	125 €	série	125 €	125 €
Sellerie cuir	—	1 295 €	1 170 € ⁽³⁾	2 170 € ⁽³⁾
Sièges AV électriques et ventilés	—	—	1 170 € ⁽³⁾	2 170 € ⁽³⁾
Sièges AV avec réglages lombaires et massants	—	série	série	série
Suspension pilotée	—	—	1 240 €	1 005 € ⁽⁴⁾
Système d'aide au stationnement en créneau et en bataille	—	série	série	série
Système audio hi-fi 700 W avec 13 HP	—	—	1 860 € ⁽¹⁾	1 860 € ⁽¹⁾
Toit panoramique ouvrant	—	1 325 €	série	série
Volant et sièges arrière chauffants	—	—	série	série

(1) Options groupées dans le pack Techno, comprenant également la conduite autonome de niveau 2.

(2) Options groupées. (3) Options groupées. (4) Série sur eHybrid.



❶ L'écran des compteurs atteint 10 pouces de diagonale de série et peut afficher le GPS à partir de la finition Life Plus. ❷ L'écran central est devenu fluide et propose des raccourcis personnalisables très pratiques! ❸ L'un des points forts de la Passat : son espace aux jambes à l'arrière est royal! ❹ Le coffre atteint 610 dm³ avec roue de secours et même 720 dm³ avec le kit de réparation! ❺ Le sélecteur de marche est derrière le volant, et les palettes sont de série sur toutes les versions.

LES FINITIONS

PASSAT

La finition d'entrée de gamme se reconnaît extérieurement à ses jantes de 16 pouces, ses rampes de pavillon et ses entourages de vitre noirs. C'est aussi la seule à avoir une clim automatique monozone et à être dépourvue de GPS, même si elle possède Android Auto et Apple CarPlay sans fil. L'unique option proposée, à part le choix de la teinte et certaines jantes, est la roue de secours.

LIFE PLUS ♥

(PASSAT + 4 400 € SUR 1.5 eTSI ET 2.0 TDI 122, PASSAT + 4 000 € SUR 1.5 eHYBRID 204)

À partir de ce niveau, les rampes de pavillon et les entourages de vitre sont chromés. Les jantes passent à 17 pouces, la climatisation devient trizone, l'écran central reçoit le GPS intégré, et l'équipement progresse de façon significative. De plus, les options accessibles sont nombreuses : c'est le niveau que nous vous recommandons.

ELEGANCE (LIFE PLUS

+ 5 400 € SUR 1.5 eTSI ET 2.0 TDI 150, LIFE PLUS + 5 800 € SUR 1.5 eHYBRID 204)

Ce niveau se positionne comme un haut de gamme sans prétention sportive, contrairement à la finition R-Line. Extérieurement, il apporte des bandeaux lumineux entre les feux à l'avant et à l'arrière et des feux avant matriciels. À bord, l'accès et démarrage mains-libres apparaît, accompagné des vitres arrière surteintées ou bien d'un toit vitré panoramique ouvrant. Pour ceux qui auraient aimé une sellerie cuir ou des sièges avant ventilés, il faut encore ajouter une option.

R-LINE (ELEGANCE + 1 100 € SUR 1.5 eTSI ET 2.0 TDI 150, ELEGANCE + 1 500 € SUR 1.5 eHYBRID 272)

C'est le haut de gamme, avec des prétentions "sportives", au moins visuellement : ce niveau est le seul avec roues de 18 pouces d'office et se voit doté d'un bouclier avant spécifique plus agressif. À l'intérieur, les sièges avant sont dits "sport", avec un peu plus de maintien latéral et appuie-tête intégrés. La suspension pilotée DCC Pro devient de série en eHybrid : elle comporte 14 niveaux de réglages! Mais le surcoût global est très important par rapport à Life Plus, pouvant dépasser les 7 000 €!



La 9^e génération de Passat n'existe plus qu'en break, long de 4,92 m, soit 3 cm de moins qu'une Mercedes Classe E et 2 cm de plus qu'une Skoda Superb Combi.



Quelle que soit sa motorisation, la Passat n'est pas une sportive mais offre un compromis confort/comportement correct, notamment avec la suspension pilotée optionnelle.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK ERGOACTIVE PLUS

(1 170 € SUR ELEGANCE,
2 170 € SUR R-LINE)

C'est ce pack qu'il faut prendre pour obtenir une sellerie cuir, des sièges avant à réglages électriques à mémoire et ventilés. Bref, c'est avec ce pack que vous pouvez transformer votre Passat en vrai haut de gamme, même s'il manque encore la possibilité de choisir une couleur de cuir : ici, il sera uniquement noir. À noter que vous pouvez aussi avoir cette matière sur la finition Life Plus, avec les sièges avant ventilés mais sans leurs réglages électriques.

SELON VOS GOÛTS

PACK AIDE À LA CONDUITE (675 € SUR LIFE PLUS, ELEGANCE ET R-LINE)

Indisponible sur l'entrée de gamme, ce pack porte bien son nom puisqu'il contient la conduite autonome de niveau 2. Il s'accompagne d'une caméra 360° et de

la sécurité enfant à commande électrique depuis le siège conducteur pour les portes arrière. Étonnant de constater que pour un modèle amené à faire pas mal de route, en tout cas plus qu'une citadine, et avec un tel positionnement, la conduite autonome de niveau 2 ne soit jamais de série !

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PROJECTEURS IQ.LIGHT – MATRIX LED (1 940 € SUR LIFE PLUS)

Indisponible en entrée de gamme, de série sur Elegance et R-Line, les feux avant matriciels apportent un réel confort lors de la conduite de nuit en éclairant comme en pleins phares sans éblouir les autres usagers. Les essayer, c'est les adopter ! L'option s'accompagne des clignotants à défilement à l'avant et à l'arrière, détail davantage à la mode que vraiment utile.

CONSEILLÉS PAR L'AJ

LES TEINTES

Teinte unie



Blanc Pur (gratuit)

Teintes métallisées ou nacrées



Argent Dolomite (800 €)



Bleu Récif (800 €)



Gris Diabase (800 €)



Vert Mariposite (800 €)



Rouge Chili (800 €)



Noir Ébène (800 €)



Blanc Oryx
(1 200 €, indisponible sur finition Passat)

LES JANTES



Jantes alliage
16 pouces Bari
(série sur Passat)



Jantes alliage
17 pouces Bologna
(série sur Life Plus)



Jantes alliage
17 pouces Napoli
(série sur Elegance)



Jantes alliage
18 pouces Coventry
(série sur R-Line)

NOTRE CHOIX

Volkswagen Passat 1.5 eTSI 150 Life Plus

(49 700 € hors options, malus écologique de 240 à 740 €)

Selon votre profil, le choix peut varier. Si vous êtes gros rouleur, un diesel reste le meilleur choix, et le 122 ch suffit. Si vous pouvez recharger chez vous, l'hybride rechargeable 204 ch est un bon plan, mais il faudra rouler très souvent en 100 % électrique pour amortir le surcoût de plus de 7 000 € par rapport au 1.5 eTSI. Sinon, c'est ce dernier que nous vous conseillons : même s'il manque de brio, il est bien suffisant pour cette Passat qui de toute façon n'a pas la fibre sportive. Pour la finition, c'est plus facile : le niveau Life Plus constitue selon nous le bon choix, d'autant que vous pouvez l'agrémenter de pas mal d'options.

RENAULT MÉGANE E-TECH

Ne vous y trompez pas : cette Mégane est plus courte qu'un Captur II, et elle est 100 % électrique. Ce qui ne constitue en aucun cas une raison pour lui tourner le dos.

Par Didier Laurent

Si Renault a fait perdurer cette appellation commerciale familière pour rassurer ses clients, la Mégane E-Tech à batterie n'a rien à voir avec l'ancien modèle du même nom. Elle a été la première à proposer dans ce format une unique technologie électrique. Et si depuis d'autres modèles sont arrivés (Scénic, Renault 5 et Renault 4), c'est bien elle, après la Twingo III dans un esprit citadin, qui a ouvert la voie de l'utilisation d'une telle motorisation sur une distance plus longue. À coup sûr, son agrément de conduite vous donnera envie de prendre la poudre d'escampette. À sa sortie, la Mégane E-Tech était certainement l'une des voitures électriques les plus agréables à conduire. Certes, le poids des batteries se ressent un peu dans le châssis, mais ses réglages de trains roulants et sa direction, très directe et précise, donnent une impression d'agilité que vous apprécierez. On pourra lui reprocher son habitabilité arrière modeste ou l'absence de coffre avant sous le capot (ce serait bien pratique pour loger le câble de recharge), mais le volume de chargement à l'arrière est satisfaisant. En occasion, on trouve plus volontiers des versions avec "grosse batterie" de 60 kWh, et plutôt des finitions de milieu ou haut de gamme. Les acheteurs en neuf ne se sont pas trompés.

LA GAMME MÉGANE E-TECH	Puissance moteur (ch)	Autonomie moy. mesurée (km)	Notre avis
EV40	130 (batterie 40 kWh net)	255	Cette version d'entrée de gamme ne pêche pas par son manque de puissance, car le couple maximal est disponible dès le démarrage. Les départs comme les relances sont donc de bon niveau. En revanche, la batterie de 40 kWh net n'offre que 255 km d'autonomie, et 150 km sur autoroute (mesures L'Auto-Journal). Cela nous semble bien peu. En outre, elle ne recharge pas très vite : 22 kW maximum sur les toutes premières versions. Une option Boost Charge a tout de suite été lancée pour ajouter une fonctionnalité 85 kW sur borne rapide. À acheter en connaissance de cause.
EV60	130 (batterie 60 kWh net)	390	La même en mieux, enfin en plus, sous l'appellation "ER" (Extended Range). Avec plus de capacité de batterie (60 kWh net), son autonomie, mesurée par nos soins, de 390 km lui donne en effet un peu plus de prestance. Attention, Renault est décidément avare dans la puissance de ses chargeurs. Le Super Charge plafonne à 7,4 kW, quand l'Optimum Charge vous ouvre les portes du 22 kW sur borne adaptée. En courant continu, on grimpe à 130 kW, tout du moins sur le papier. C'est une version qui peut très bien faire l'affaire, même si sa puissance est un peu limitée.
EV60	220 (batterie 60 kWh net)	350	Nous recommandons ce niveau de puissance avec la même batterie, parce que l'agrément de conduite de cette Mégane vaut le détour même si l'autonomie moyenne mesurée descend à 350 km, avec des dispositions de recharge identiques à celles de la livrée EV60 de 130 ch. En occasion, l'offre est large et le fait de porter votre choix sur une version haut de gamme vous apportera du confort et un meilleur niveau de revente.

Électrique



LES INFOS CLÉS

40 kWh 130 ch :
à partir de 21 000 €

60 kWh 130 ch :
à partir de 22 000 €

60 kWh 220 ch :
à partir de 23 000 €

Génération : première

Commercialisation :
mai 2022

Restylage :
à venir, courant 2025

Nombre d'exemplaires
en circulation : 50 300

NOTRE CHOIX
Mégane E-Tech EV60 220 ch
Techno 2022
1^{er} prix prospecté :
27 000 €/20 000 km



TECHNIQUE

MOTEUR

Puissance maxi	218 ch
Couple maxi	300 Nm
Type	électrique, synchrone à rotor bobiné
Puissance fiscale	4 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/1
Batterie/cap. brute (nette)	lithium-ion/62,7 (60) kWh

Châssis

Diamètre de braquage	10,6 m
Pneumatiques	215/45 R 20

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,21/1,86/1,55/2,69 m
Poids/tractable freiné	1 702/900 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

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

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	141/137 cm
Volume coffre	407 dm ³

LE BUDGET

Assurance ⁽¹⁾ : 943 €	Carte grise ⁽²⁾ : 133,20 €
----------------------------------	---------------------------------------

Consommation/Autonomie

Consommation moyenne	17,2 kWh/100 km
Autonomie moyenne	350 km
Auton. ville/route/autoroute	345/410/300 km

Coût de l'entretien

Amortisseur AV ⁽³⁾	420 €	Distribution	Non
Amortisseur AR ⁽³⁾	667 €	Embrayage	Non
Disques AV ⁽³⁾	282 €	FAP	Non
Disques AR ⁽³⁾	889 €	Pneus ⁽³⁾	360 €
Plaquettes AV ⁽⁴⁾	115 €	Feu AV	1 836 €
Plaquettes AR ⁽⁴⁾	128 €	Feu AR ⁽⁵⁾	1 416 €
Filtre à air	48 €	Bouclier AV ⁽⁶⁾	1 534 €
Filtre à huile	Non	Bouclier AR ⁽⁶⁾	1 491 €

■ 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.

(5) Feu + feu de coffre + feu de recul + antibrouillard.

(6) Toutes parties confondues.

LE BILAN FIABILITÉ

La Mégane E-Tech électrique entame sa carrière sur une bonne note pour un modèle à batterie, qui doit subir des mises à jour quasi permanentes.

Elle n'efface pas les contraintes d'autonomie ou de recharge, mais elle se montre globalement fiable.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

BATTERIE ET MOTEUR

Les gros problèmes sont rares, mais des défaillances de batterie comme de moteur électrique ont été signalées. Selon les cas recensés, on note une impossibilité de recharger ou une batterie qui perd subitement toute son autonomie. Il faut parfois la remplacer, mais les délais peuvent être très longs. Concernant le moteur électrique, plusieurs cas de remplacement ont eu lieu en début de carrière, *a priori* à la suite d'un défaut de fabrication.

TRAPPE DE RECHARGE

Plusieurs cas de blocage de cette trappe se sont produits, rendant l'accès au chargeur impossible. Un blocage peut aussi survenir lorsqu'on ferme la trappe, qui est en apparence mal fermée mais qui est en réalité bloquée. En "jouant" à verrouiller et déverrouiller la voiture et en forçant un peu, il est possible de la débloquent. Le réseau dispose des informations techniques pour éradiquer le problème.

AUTRES DÉFAILLANCES

TEMPS ET PUISSANCE DE RECHARGE

La puissance de charge maximale promise n'est pas souvent atteinte lors d'une charge rapide en courant continu, et la constance n'est pas de mise. Les temps de charge peuvent être trop longs. Au-delà de facteurs extérieurs (température de l'air, de la batterie, dispositions de la borne et de sa capacité à dialoguer avec la voiture), il se peut que la partie logicielle, qui s'occupe du management énergétique de la voiture, soit à mettre à jour. Il en va également de l'autonomie réelle, évolutive selon

la météo (plus difficile par temps froid). De nouvelles programmations permettent d'améliorer la situation.

CONNECTIVITÉ, ÉCRAN

L'écran central et le système R-Link donnent satisfaction mais il arrive que des applications connaissent des lenteurs de connexion. Des bugs sont à signaler (volume sonore qui se bloque, allumage intempestif de voyant). Des cas qui demandent des mises à jour ou des reprogrammations du système. Quelques bugs du combiné d'instruments numérique sont également possibles.

LES RAPPELS

ELLE EST PASSÉE AU TRAVERS DES GOUTTES!

Ce n'est pas parce que la Mégane E-Tech électrique n'a pas fait l'objet d'un rappel officiel qu'elle n'a pas subi de modifications techniques. Car des ajustements ont bien eu lieu. Les fameuses OTS (opérations techniques spéciales) ne sont pas systématiquement annoncées par courrier recommandé, mais chez Renault elles sont monnaie courante. La nomenclature des OTS est aussi définie par des couleurs. Quand des plaintes clients corroborent un souci, une OTS jaune, même sur des véhicules qui sont sortis de la garantie contractuelle, peut être décidée.

Dans ce cas, cela constitue également une opportunité pour le concessionnaire de (re)prendre contact avec un client qui était peut-être sorti du réseau... Si c'est le constructeur qui se rend compte d'une défaillance et qu'il demande au réseau de corriger les voitures concernées, il s'agit alors d'une OTS bleue. La correction est réalisée soit lors d'un passage en atelier (réparation ou révision), soit à la suite d'un contact opéré par le concessionnaire. Généralement, c'est pour rectifier une fonction de confort ou pour éviter une panne mécanique. Chez Renault, les vraies opérations de rappel sont codifiées en rouge.

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO				
TYPE	CV	B/M *	PRIX	
NOUVEAU JUNIOR				
1.2 Ibrida 136 ch	NC	NC	29 500	
Electrica 156 ch	NC	B 2 000	38 500	
Surcoût Techno : "base" + 2 500 €				
Surcoût Premium : Techno + 2 500 €				
Surcoût Speciale : "base" + 2 000 €				
TONALE				
1.5T Hybrid 130 ch Sprint	7	M 210	41 200	
1.5 T Hybrid 160 ch Sprint	8	M 240	43 200	
PHEV 190 ch Sprint	7	M 750	50 600	
PHEV 280 ch Q4 Sprint	10	M 750	53 300	
1.6 Diesel 130 ch Sprint	7	M 940	41 700	
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcoût Tributo Italiano : Veloce + 3 500 €				
GIULIA				
2.0 Turbo 280 ch Sprint Q4	17	M 14 325	57 800	
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	M 310	50 300	
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	M 1 386	55 300	
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcoût Tributo Italiano : Veloce + 3 500 €				
STELVIO				
2.0T 280 ch Sprint Q4	17	M 52 712	63 300	
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	M 3 344	55 800	
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	M 5 234	60 800	
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcoût Tributo Italiano : Veloce + 3 500 €				
ALPINE				
TYPE	CV	B/M *	PRIX	
A290				
180 ch GT	NC	B 2 000	38 700	
220 GT Performance	NC	B 2 000	41 700	
Surcoût GT Premium : GT + 3 200 €				
Surcoût GTS : GT Performance + 3 000 €				
Surcoût Première Edition : GTS + 1 500 €				
A110				
"base"	15	M 3 784	65 000	
GT	19	M 2 918	76 000	
S	19	M 3 552	77 500	
R Turini	NC	NC	106 000	
ASTON MARTIN				
TYPE	CV	B/M *	PRIX	
VANTAGE				
665 ch	NC	M 60 000	199 700	
DB12				
680 ch	NC	M 60 000	227 000	
680 ch Volante	NC	M 60 000	244 538	
DBX				
707	NC	M 60 000	252 100	
VALKYRIE				
1 155 ch	NC	M 60 000	270 000	
AUDI				
TYPE	CV	B/M *	PRIX	
A1 SPORTBACK				
25 TFSI Design	5	M 210	27 230	
30 TFSI Design	6	M 230	28 240	
35 TFSI S line S tronic	8	M 330	34 670	
40 TFSI S line S tronic	11	M 2 049	36 430	
Surcoût S line : Design + 2 700 €				
Surcoût S line Plus : S line + 2 000 €				
A1 ALLSTREET				
30 TFSI	6	M 330	29 840	
35 TFSI S tronic	8	M 540	33 570	
Q2				
30 TFSI Design	6	M 360	34 480	
35 TFSI Design	8	M 400	36 500	
SQ2	19	M 40 468	58 150	
30 TDI Design	6	M 210	36 390	
35 TDI Design S tronic	8	M 898	41 140	
Surcoût S line : Design + 2 400 €				
Surcoût S line Plus : S line + 1 750 €				

A3 SPORTBACK				
30 TFSI Design	6	M 260	34 600	
30 TFSI Hybride Design	6	M 150	36 780	
35 TFSI Design	8	M 260	35 900	
35 TFSI Hybride Design	8	M 125	38 080	
S3	20	M 52 012	63 000	
RS 3	28	M 60 000	75 600	
40 TFSI e Design	8	0	47 900	
45 TFSI e S line	8	0	55 900	
35 TDI Design	8	M 260	40 600	
Surcoût S line : Design + 4 950 €				
A3 ALLSTREET				
35 TFSI Design	8	M 330	37 800	
35 TFSI Hybride Design	8	M 190	39 980	
40 TFSI e Design	8	0	49 800	
35 TDI Design	8	M 330	42 500	
Surcoût Avus : Design + 4 450 €				
A3 BERLINE				
Surcoût : Sportback + 565 € à + 1 400 €				
Q3				
35 TFSI Design	8	M 1 172	40 890	
35 TDI Design	8	M 360	45 790	
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M 7 104	55 550	
Surcoût S line : Design + 4 200 €				
Surcoût S line Plus : S line + 2 200 €				
Q3 SPORTBACK				
35 TFSI Design	8	M 1 386	43 390	
35 TDI Design	8	M 950	48 290	
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M 7 415	58 050	
Surcoût S line : Design + 4 200 €				
Surcoût S line Plus : S line + 2 200 €				
Q4 E-TRON				
45	6	B 2 000	46 990	
55 S line Quattro	7	0	70 450	
Surcoût S line : "base" + 18 760 €				
Q4 E-TRON SPORTBACK				
45	6	B 2 000	46 990	
55 S line Quattro	7	0	72 450	
Surcoût S line : Design + 20 760 €				
A5				
2.0 TFSI 150 ch Design	8	M 2 049	45 500	
2.0 TFSI 204 ch Design	11	M 2 049	50 400	
S5	25	M 14 895	79 750	
2.0 TDI Hybride 204 ch Design	11	M 170	53 600	
Surcoût S line : Design + 9 170 €				
A5 AVANT				
Surcoût : berline + 1 500 €				
Q5				
2.0 TFSI 204 ch Hybride Design	11	M 5 329	57 550	
SQ5	25	M 36 863	98 930	
2.0 TDI 204 ch Hybride Design Quattro	11	M 9 168	61 470	
Surcoût S line : Design + 8 400 €				
NOUVEAU Q5 SPORTBACK				
2.0 TFSI 204 ch Hybride Design	11	M 5 901	59 750	
SQ5	25	M 44 576	101 130	
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	11	M 9 744	63 670	
Surcoût S line : Design + 8 400 €				
Q6 E-TRON				
251 ch Design	7	0	72 170	
Performance 306 ch Design	9	0	77 400	
387 ch Design Quattro	9	0	83 450	
SQ6	9	0	99 870	
Surcoût S line : Design + 4 100 €				
NOUVEAU Q6 E-TRON SPORTBACK				
251 ch Design	7	0	74 570	
Performance 306 ch Design	9	0	79 800	
387 ch Design Quattro	9	0	85 850	
SQ6	9	0	102 270	
Surcoût S line : Design + 4 100 €				

A6				
45 TFSI S line	16	M 6 018	68 380	
50 TFSI e S line	16	M 2 150	76 540	
55 TFSI e Competition	16	M 2 150	79 750	
35 TDI S line	9	M 2 098	62 150	
40 TDI S line	11	M 2 098	65 930	
45 TDI S line Quattro	14	M 9 626	73 680	
50 TDI S line Quattro	17	M 12 270	77 150	
S6	23	M 39 185	93 320	
Surcoût Design : S line + 500 €				
Surcoût Avus : Design + 10 700 €				
A6 AVANT				
RS 6 Performance	58	M 60 000	151 050	
Surcoût : berline + 2 600 €				
A6 ALLROAD				
40 TDI Design	11	M 6 418	78 760	
45 TDI Design	14	M 21 736	83 550	
50 TDI Design	17	M 23 247	87 020	
55 TDI Design	23	M 48 093	92 450	
Surcoût Avus : Design + 10 300 €				
A7 SPORTBACK				
45 TFSI S line	16	M 6 293	78 920	
50 TFSI e S line	16	M 4 300	87 690	
55 TFSI e Competition	16	M 4 300	93 520	
RS 7 Performance	58	M 60 000	157 580	
40 TDI S line	11	M 2 648	76 780	
50 TDI S line Quattro	17	M 19 311	88 400	
S7	23	M 48 193	102 700	
Surcoût Design : S line + 4 000 €				
Surcoût Avus : Design + 10 000 €				
A6 E-TRON SPORTBACK				
285 ch Design	7	0	66 420	
Performance 367 ch Design	9	0	77 170	
Quattro 428 ch Design	10	0	84 320	
S6	NC	0	105 020	
Surcoût S line : Design + 6 890 €				
A6 E-TRON AVANT				
Surcoût : Sportback + 1 500 €				
E-TRON GT				
S GT Base	12	0	128 250	
RS	12	0	162 400	
RS Performance	12	0	175 350	
Surcoût GT : GT Base + 10 000 €				
Q7				
SQ7	43	M 60 000	133 130	
55 TFSI e S line	22	M 12 800	97 170	
60 TFSI e Competition	22	M 12 800	105 480	
50 TDI S line	17	M 60 000	91 150	
Surcoût Avus : S line + 13 150 €				
Q8				
SQ8	43	M 60 000	137 720	
RS Performance	59	M 60 000	191 550	
55 TFSI e S line	22	M 13 700	106 960	
60 TFSI e Competition	22	M 13 700	115 280	
Surcoût Avus : S line + 10 000 €				
Q8 E-TRON				
50 S line	12	0	89 100	
55 S line	12	0	98 800	
SQ8	19	0	111 100	
Surcoût Avus : S line + 8 500 €				
Q8 E-TRON SPORTBACK				
50 S line	12	0	91 700	
55 S line	12	0	101 400	
SQ8	19	0	113 700	
Surcoût Avus : S line + 8 500 €				
A8				
S8	49	M 60 000	170 967	
60 TFSI e Design	22	M 11 000	136 749	
50 TDI Design	17	M 53 865	118 185	
Surcoût Avus : Design + 5 600 €				

BENTLEY				
TYPE	CV	B/M *	PRIX	
FLYING SPUR				
V8	NC	M 60 000	212 773	
Speed	NC	M 60 000	260 975	
Mulliner W12	59	M 60 000	301 412	
Hybrid	NC	M 14 360	219 126	
CONTINENTAL				
GT V8	NC	M 60 000	226 992	
GT Speed	NC	M 60 000	282 454	
GT Mulliner W12	NC	M 60 000	320 168	
GTC V8	NC	M 60 000	249 681	
GTC Speed	NC	M 60 000	310 689	
GTC Mulliner W12	NC	M 60 000	352 185	
BENTAYGA				
V8	NC	M 60 000	208 538	
SV8	NC	M 60 000	238 790	
Hybrid	NC	M 14 300	208 538	

BMW				
TYPE	CV	B/M *	PRIX	
SÉRIE 1				
116	6	M 540	34 950	
120	8	M 125	38 900	
123 xDrive	12	M 450	44 950	
M135 xDrive	19	M 12 063	57 250	
120d	8	0	41 550	
Surcoût M Sport Design : "base" + 1 300 €				
Surcoût M Sport : M Sport Design + 2 150 €				
SÉRIE 2 COUPÉ				
220i	10	M 1 504	50 650	
230i	14	M 2 215	54 250	
M240i xDrive	26	M 34 595	66 650	
M2	38	M 60 000	84 750	
220d	10	M 280	53 550	
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
218i	7	M 983	38 850	
220i	8	M 330	40 850	
225e xDrive	7	M 250	50 600	
218d	8	M 210	41 350	
220d	9	0	43 450	
Surcoût Luxury : "base" + 2 050 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 200 €				
SÉRIE 2 GRAN COUPÉ				
220	8	M 75	42 450	
M235 xDrive	19	M 9 280	60 750	
220d	8	0	45 050	
Surcoût M Sport Design : "base" + 1 300 €				
Surcoût M Sport : M Sport Design + 2 150 €				
X1				
sDrive18i	7	M 1 276	43 700	
sDrive20i	8	M 400	45 700	
M35i xDrive	19	M 14 424	62 900	
xDrive25e	7	M 550	55 950	
xDrive30e	8	M 600	58 950	
sDrive18d	8	M 330	46 400	
sDrive20d	9	0	48 500	
xDrive23d	12	M 1 110	52 750	
Surcoût xLine : "base" + 2 400 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 250 €				
iX1				
eDrive20	5	0	46 950	
xDrive30	7	0	57 200	
Surcoût xLine : "base" + 2 400 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 250 €				
X2				
sDrive20i	8	M 1 100	47 700	
M35i xDrive	19	M 14 714	64 950	
sDrive18d	8	M 1 150	48 400	
sDrive20d	9	M 185	50 500	
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €				

iX2				
eDrive20	5	0	46 950	
xDrive30	7	0	59 200	
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €				
SÉRIE 3				
318i	8	M	1 504	48 750
320i xDrive	10	M	3 286	53 250
M340i xDrive	26	M	19 262	72 550
M3 Competition xDrive	44	M	60 000	120 050
330e	10		0	61 450
318d	8	M	890	50 750
320d xDrive	10	M	2 100	56 250
M340d xDrive	22	M	6 058	72 550
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €				
SÉRIE 3 TOURING				
M3 CS	NC		NC	165 500
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
NOUVEL iX				
xDrive45	NC		0	88 600
xDrive60	NC		0	106 400
M70	NC		0	136 800
Surcoût M Sport : "base" + 5 600 €				
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 €				
NOUVEL ATTO 3				
Comfort	NC		0	38 990
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				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
CORVETTE				
Stingray Coupé 2LT	60	M	60 000	104 980
Stingray Cabriolet 2LT	60	M	60 000	111 530
Surcoût 3LT : 2LT + 6 550 €				
CITROËN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
C3				
1.2 Turbo 100 ch You	5	M	230	14 900
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				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
LEON				
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M	210	40 490
2.0 TSI 300 ch VZ	19	M	13 014	47 425
eHybrid 204 ch V	8		0	48 300
eHybrid 272 ch VZ	9		0	51 950
2.0 TDI 150 ch	8	M	240	43 770
Surcoût VZ Extreme : VZ + 5 810 €				
LEON SPORTSTOURER				
Surcoût : berline + 2 250 €				
BORN				
V230 Batterie L	5	B	2 000	39 090
V230 Batterie XL	5	B	2 000	39 990
VZ 325	6	B	2 000	46 490
ATECA				
1.5 TSI 150 ch V	8	M	2 544	46 520
TERRAMAR				
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M	898	47 500
eHybrid 204 ch V	8	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
2.0 TDI 150 ch V	8	M	450	46 810
Surcoût VZ Extreme: VZ + 5 300 €				
TAVASCAN				
286 ch V	6		0	46 990
340 ch VZ 4Drive	5		0	64 930

100 [LE PRIX DU NEUF]

812			
GTS	86	<div></div>	60 000 336 269
Competizione	92	<div></div>	60 000 491 443
296			
GTB	NC	<div></div>	2 049 271 115
GTS	NC	<div></div>	2 049 315 377
SF90			
Stradale	83	<div></div>	2 918 423 514
XX Stradale	NC	<div></div>	18 858 770 000
Spider	83	<div></div>	2 749 465 714
SP3 DAYTONA			
840 ch	NC	<div></div>	60 000 1968000
PUROSANGUE			
725 ch	73	<div></div>	60 000 384 229

FIAT			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
PANDA CLASSIC			
1.0 BSG 70 ch Hybrid City	4	<div></div>	0 15 900
Surcôt Pandina : City + 2 000 €			
500 E			
23,8 kWh	3	<div></div>	2 000 30 400
42 kWh	3	<div></div>	2 000 33 900
Surcôt La Prima : "base" + 4 000 €			
500 E 3+1			
Surcôt : berline + 2 000 €			
500 E CABRIOLET			
Surcôt : berline + 3 400 €			
ABARTH 500E			
42 kWh	3	<div></div>	2 000 36 900
Surcôt Pack : "base" + 2 000 €			
Surcôt Turismo : Pack + 2 000 €			
ABARTH 500E CABRIOLET			
Surcôt : berline + 3 400 €			
GRANDE PANDA			
Électrique 113 ch (RED)	4	<div></div>	2 000 24 900
Surcôt La Prima : (RED) + 3 000 €			
600			
1.2 Hybrid 100 ch	5	<div></div>	0 24 900
1.2 Hybrid 136 ch	7	<div></div>	0 26 400
e RED	4	<div></div>	2 000 35 900
Surcôt La Prima : RED + 5 000 €			
ABARTH 600E			
54 kWh Turismo	4	<div></div>	2 000 44 900
Surcôt Scorpionissima : Turismo + 4 000 €			
NOUVELLE TIPO			
1.6 Multijet 130 ch	7	<div></div>	170 16 900
Surcôt City : "base" + 2 000 €			

FORD			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
PUMA			
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch Titanium	6	<div></div>	125 27 490
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch Titanium Powershift	8	<div></div>	260 30 090
ST	8	<div></div>	650 38 290
Gen-E 168 ch	NC	<div></div>	2 000 33 990
Surcôt ST-Line : Titanium + 1 500 €			
Surcôt ST-Line X : ST-Line + 2 000 €			
Premium : Gen-E "base" + 2 500 €			
FOCUS			
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line X	NC	<div></div>	NC 31 450
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X Powershift	NC	<div></div>	NC 34 250
ST	17	<div></div>	28 413 40 200
1.5 EcoBlue 115 ch ST-Line X Powershift	NC	<div></div>	NC 34 550
FOCUS ACTIVE			
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	NC	<div></div>	NC 31 450
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	8	<div></div>	50 34 250
1.5 EcoBlue 115 ch X Powershift	NC	<div></div>	NC 34 550
FOCUS SW (BREAK)			
Surcôt : berline + 1 200 €			
FOCUS SW ACTIVE			
Surcôt : berline + 1 200 €			
KUGA			
2.5 Duratec Hybrid 183 ch Hybrid Titanium i-AWD	8	<div></div>	310 41 490
2.5 Duratec 243 ch Hybride Rechargeable Titanium	8	<div></div>	0 46 090
2.5 Duratec 180 ch Hybrid FlexFuel Titanium	8	<div></div>	0 39 490
Surcôt ST-Line : Titanium + 1 500 €			
Surcôt Active : ST-Line + 0 €			
Surcôt ST-Line X : Active + 3 500 €			
Surcôt Active X : ST-Line X + 0 €			

EXPLORER			
Standard Range 170 ch	5	<div></div>	2 000 43 900
Extended Range 204 ch	NC	<div></div>	2 000 45 900
Extended Range 286 ch	6	<div></div>	2 000 46 900
Extended Range 340 ch	6	<div></div>	0 53 900
CAPRI			
Standard Range 170 ch	NC	<div></div>	2 000 46 400
Extended Range 286 ch	NC	<div></div>	0 49 400
Extended Range 340 ch AWD	NC	<div></div>	0 56 400
BRONCO			
2.7 EcoBoost 335 ch Outer Banks	NC	<div></div>	60 000 76 500
Surcôt Badlands : Outer Banks + 4 000 €			
MUSTANG MACH-E			
268 ch Standard Range	9	<div></div>	0 52 990
294 ch Extended Range Premium	7	<div></div>	0 66 990
329 ch Standard Range Premium AWD	12	<div></div>	0 58 990
370 ch Extended Range Premium AWD	NC	<div></div>	0 73 990
GT	16	<div></div>	0 81 990
Rally	NC	<div></div>	0 84 990
MUSTANG FASTBACK			
GT	NC	<div></div>	60 000 59 300
Dark Horse	NC	<div></div>	60 000 71 300
MUSTANG CONVERTIBLE			
Surcôt : Fastback + 4 500 €			
TOURNEO CONNECT			
1.5 EcoBoost 114 ch Titanium	NC	<div></div>	1 629 30 800
2.0 EcoBlue 102 ch Titanium	NC	<div></div>	260 32 000
2.0 EcoBlue 122 ch Titanium	NC	<div></div>	150 33 200
Surcôt Active : Titanium + 1 100 €			
Surcôt Sport : Active + 940 €			

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

HYUNDAI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
i10			
1.0 63 ch Eco Intuitive	4	<div></div>	0 18 400
1.0 63 ch Intuitive BVR	4	<div></div>	75 19 300
1.2 79 ch N Line	4	<div></div>	0 20 500
1.0 T-GDi 90 ch N Line	5	<div></div>	190 21 250
Surcôt Creative : Intuitive + 1 050 €			
INSTER			
42 kWh	2	<div></div>	0 25 000
49 kWh Intuitive	3	<div></div>	0 28 250
Surcôt Intuitive : "base" + 1 500 €			
Surcôt Creative : Intuitive + 1 000 €			
NOUVEL INSTER CROSS			
49 kWh Creative	NC	<div></div>	0 30 450
Surcôt Executive : Creative + 1 500 €			
i20			
1.2 79 ch Initia	4	<div></div>	0 20 200
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5	<div></div>	0 22 800
Surcôt Intuitive : Initia + 1 300 €			
Surcôt Creative : Intuitive + 1 500 €			
Surcôt N Line Creative : Creative + 800 €			
Surcôt Executive : N Line Creative + 800 €			

BAYON			
1.0 T-GDi 100 ch Initia	5	<div></div>	0 23 000
Surcôt Intuitive : Initia + 1 800 €			
Surcôt Creative : Intuitive + 1 500 €			
Surcôt Executive : Creative + 3 200 €			
KONA			
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5	<div></div>	260 28 100
1.6 T-GDi 138 ch Creative DCT	7	<div></div>	1 074 33 300
Hybrid 129 ch Intuitive	5	<div></div>	0 34 350
Electric 48 kWh Intuitive	3	<div></div>	2 000 36 850
Electric 65 kWh Intuitive	4	<div></div>	2 000 40 250
Surcôt Creative : Intuitive + 1 000 € à + 2 350 €			
Surcôt Premium : Creative + 2 000 €			
Surcôt Executive : Creative + 3 150 € à + 5 500 €			
Surcôt N Line Executive : Executive + 1 000 €			
i30			
1.0 T-GDi 100 ch Creative	5	<div></div>	310 29 200
1.5 T-GDi 140 ch Hybrid 48 V N Line DCT	7	<div></div>	1 504 36 650
i30 SW			
Surcôt : berline + 1 000 €			
IONIQ 5			
170 ch Intuitive	3	<div></div>	0 44 800
229 ch Intuitive	4	<div></div>	0 48 800
325 ch HTrac N Line	6	<div></div>	0 62 800
N	10	<div></div>	0 78 000
Surcôt Creative : Intuitive + 3 400 €			
Surcôt Executive : Creative + 5 400 €			
Surcôt N Line : Executive + 1 200 €			

TUCSON			
Hybrid 215 ch Initia	8	<div></div>	260 37 550
Plug-in 253 ch Initia	8	<div></div>	NC 42 300
Surcôt Intuitive : Initia + 1 900 €			
Surcôt Creative : Intuitive + 3 000 €			
Surcôt N Line Creative : Creative + 1 000 €			
Surcôt Executive : Creative + 6 000 €			
Surcôt N Line Executive : Executive + 1 000 € à + 3 000 €			
Surcôt 20ème Anniversaire : Executive + 800 €			
IONIQ 6			
229 ch	4	<div></div>	0 52 400
325 ch HTrac	6	<div></div>	0 65 400
NEXO			
Executive	1	<div></div>	0 80 600
SANTA FÉ			
Hybrid 215 ch Intuitive	8	<div></div>	6 701 50 400
Plug-in 253 ch Intuitive HTrac	8	<div></div>	4 800 59 700
Surcôt Creative : Intuitive + 3 000 € à + 3 900 €			
Surcôt Executive : Creative + 4 000 € à + 4 900 €			
Surcôt Calligraphy : Executive + 3 000 €			
STARIA			
Hybrid 215 ch Creative	8	<div></div>	23 942 57 400
Surcôt Executive : Creative + 4 100 €			

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

JEEP			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
AVENGER			
1.2 Turbo T3 100 ch Longitude	5	<div></div>	280 24 750
1.2 Turbo T3 e-Hybrid 100 ch Longitude	5	<div></div>	0 26 750
1.2 Turbo T3 136 ch Upland 4xe	7	<div></div>	150 32 750
Électrique 156 ch Longitude	4	<div></div>	2 000 36 500
Surcôt Altitude : Longitude + 2 000 €			
Surcôt Summit : Altitude + 2 500 €			
Surcôt The North Face : Upland + 6 000 €			


RENEGADE			
e-Hybrid 130 ch	7	<div></div>	210 32 190
4xe 240 ch Overland	10	<div></div>	450 44 900
Surcôt Altitude : "base" + 2 010 €			
Surcôt Summit : Altitude + 2 800 €			
Surcôt North Star : Altitude + 2 000 €			
COMPASS			
1.5 Turbo T4 e-Hybrid 130 ch Altitude	7	<div></div>	170 38 900
4xe 190 ch Altitude	7	<div></div>	1 350 46 950
4xe 240 ch Summit	10	<div></div>	1 350 50 950
Surcôt Summit : Altitude + 4 000 €			
Surcôt North Star : Summit - 500 € à - 1 500 €			
WRANGLER UNLIMITED			
4xe Sahara	16	<div></div>	38 900 81 700
Surcôt Rubicon : Sahara + 2 500 €			
GRAND CHEROKEE			
4xe 380 ch Summit Reserve	16	<div></div>	18 170 99 500

KIA			
TYPE	CV	B/M *	PRIX
PICANTO			
1.0 DPi 63 ch Motion	4	0	16 290
1.2 DPi 79 ch Active	4	0	17 890
Surcoût Active : Motion + 1 100 €			
Surcoût GT-line : Active + 900 €			
STONIC			
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	M	190 22 790
Surcoût Active : Motion + 1 600 €			
Surcoût Collection : Active + 1 530 €			
Surcoût GT Line : Active + 2 300 €			
EV3			
204 ch 58,3 kWh	4	0	35 990
204 ch 81,4 kWh	4	0	40 990
Surcoût Earth : "base" + 2 100 € à + 2 400 €			
Surcoût GT-line : Earth + 2 900 €			
CEED			
1.0 T-GDi 100 ch Active	5	M	240 27 990
1.5 T-GDi 140 ch Active	8	M	450 29 190
Surcoût GT Line : Active + 2 800 €			
CEED SW (BREAK)			
Hybride Rechargeable Motion	5	0	39 240
Surcoût : 5 portes + 1 000 €			
PROCEED			
1.5 T-GDi 140 ch GT Line	8	M	540 33 250
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 700 €			
XCEED			
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	M	983 28 550
1.5 T-GDi 140 ch Active	8	M	1 629 31 050
Hybride Rechargeable Motion	5	0	37 840
Surcoût Active : Motion + 1 500 €			
Surcoût GT-Line Premium : Active + 3 000 €			
Surcoût Lounge : Active + 1 900 €			
NIRO			
Hybride Motion	5	0	34 090
Hybride Rechargeable Motion	5	0	40 940
EV Motion	4	0	45 690
Surcoût Active : Motion + 1 000 €			
Surcoût Premium : Active + 2 600 €			

LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
HURACÁN			
STO	59	 60 000	299 295
Sterrato	NC	 60 000	270 000
REVUELTO			
1 015 ch	NC	 60 000	506 808
URUS			
Performante	59	 60 000	266 555



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 X X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 20 600 €
 Surcôt XS Edition : SE + 7 200 €
 Surcôt P525 Carpathian X-Dynamic : P525 X-Dynamic + 7 600 €

DEFENDER 110






P400 SE	28	 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 X X-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
REEV	NC	0	37 400

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 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)

2.5 e-SkyActiv-G 140 ch Prime-Line	NC	NC	28 000
2.0 e-SkyActiv-X 186 ch Centre-Line	10	NC	32 500
Surcôt Centre-Line : Prime-Line + 2 200 €			
Surcôt Homura : Prime-Line + 0 €			
Surcôt Nagisa : Homura + 1 300 €			
Surcôt Exclusive-Line : Nagisa + 1 000 €			
Surcôt Takumi : Exclusive-Line + 1 900 €			



3 BERLINE

Surcôt : 5 portes + 0 €			
-------------------------	--	--	--


CX-30

2.5 e-SkyActiv G 140 ch Prime-Line	7	 540	30 350
2.0 e-SkyActiv X 186 ch Centre-Line	10	 280	35 100
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-60

2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Prime-Line	NC	NC	59 050
3.3 e-SkyActiv D 200 ch Prime-Line	NC	NC	54 750
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Exclusive-Line	15	NC	59 700




Surcôt Exclusive-Line : Prime-Line + 1 350 €
 Surcôt Homura : Exclusive-Line + 6 300 €
 Surcôt Takumi : Exclusive-Line + 1 050 €
 Surcôt Homura Plus : Takumi + 3 850 €
 Surcôt Takumi Plus : Takumi + 3 850 €

CX-80

2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Exclusive-Line	10	 6 500	64 100
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Homura Plus	15	 12 389	73 150

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

McLAREN

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

MERCEDES

TYPE	CV	B/M *	PRIX
CLASSE A			
180 Progressive Line	7	 450	39 150
200 Progressive Line	9	 450	41 150
35 AMG 4Matic	19	 40 918	63 650
45 AMG S 4Matic+	31	 60 000	79 200
250 e Hybrid EQ Progressive Line	9	0	48 750
180 d Progressive Line	6	 360	40 450
200 d Progressive Line	8	 260	42 450
Surcôt AMG Line : Progressive Line + 3 450 €			

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

GLE COUPÉ			
53 AMG 4Matic+	32	<div><div></div><div>M</div></div> 60 000	123 650
63 S AMG 4Matic+	55	<div><div></div><div>M</div></div> 60 000	174 450
400 e AMG Line	15	<div><div></div><div>M</div></div> 20 300	109 900
53 AMG Hybride 4Matic+	34	<div><div></div><div>M</div></div> 22 400	134 250
450 d AMG Line	25	<div><div></div><div>M</div></div> 60 000	95 700
350 de AMG Line	11	<div><div></div><div>M</div></div> 22 100	110 500
CLASSE S			
580 Maybach	40	<div><div></div><div>M</div></div> 60 000	206 350
680 Maybach	57	<div><div></div><div>M</div></div> 60 000	252 350
450 e Hybrid EQ Executive	19	<div><div></div><div>M</div></div> 11 300	135 300
580 e Hybrid EQ Executive	25	<div><div></div><div>M</div></div> 12 500	148 400
63 AMG S E Performance	55	<div><div></div><div>M</div></div> 16 850	224 200
350 d Executive	17	<div><div></div><div>M</div></div> 10 668	115 460
450 d Executive 4Matic	25	<div><div></div><div>M</div></div> 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></div><div>M</div></div> 60 000	122 900
580 AMG Line	40	<div><div></div><div>M</div></div> 60 000	151 300
63 AMG 4Matic+	55	<div><div></div><div>M</div></div> 60 000	198 850
600 Maybach	NC	<div><div></div><div>M</div></div> 60 000	208 950
450 d Executive	25	<div><div></div><div>M</div></div> 60 000	121 250
Surcoût AMG Line : Executive + 5 000 €			
AMG GT COUPÉ			
43	NC	<div><div></div><div>M</div></div> 60 000	146 300
63 4Matic+	51	<div><div></div><div>M</div></div> 60 000	201 500
63 Pro 4Matic+	NC	<div><div></div><div>M</div></div> 60 000	230 800
63 S E Performance	NC	<div><div></div><div>M</div></div> 45 868	230 800
AMG GT COUPÉ 4 P.			
43 4Matic+	25	<div><div></div><div>M</div></div> 60 000	134 700
53 4Matic+	32	<div><div></div><div>M</div></div> 60 000	151 850
63 S E-Performance	59	<div><div></div><div>M</div></div> 60 000	225 900
AMG SL			
43	26	<div><div></div><div>M</div></div> 60 000	151 050
63 4Matic+	51	<div><div></div><div>M</div></div> 60 000	203 100
63 S E Performance	55	<div><div></div><div>M</div></div> 27 780	232 400
CLASSE G			
500 AMG Line	31	<div><div></div><div>M</div></div> 60 000	169 350
63 AMG	51	<div><div></div><div>M</div></div> 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></div><div>M</div></div> 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></div><div>M</div></div> 898	40 000
JCW 300 ch	19	<div><div></div><div>M</div></div> 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></div><div>M</div></div> 50	18 890
1.0 MPI-T 91 Intense	5	<div><div></div><div>M</div></div> 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></div><div>M</div></div> 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></div><div>M</div></div> 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></div><div>M</div></div> 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	<div><div></div><div>M</div></div> 1 386	34 700
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	<div><div></div><div>M</div></div> 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 21 150
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 28 000
Électrique 156 ch Allure	4	B	2 000 35 400
Surcoût Allure : Style + 1 900 € à + 8 100 €			
Surcoût GT : Allure + 1 900 €			
2008			
1.2 Turbo 100 ch Style	5	M	260 27 000
1.2 Hybrid 136 Style	7		0 30 900
Électrique 136 ch Style	4	B	2 000 36 000
Électrique 156 ch Style	4	B	2 000 38 000
Surcoût Allure : Style + 1 800 €			
Surcoût GT : Allure + 1 700 €			

308				
1.2 Hybrid 136 ch Style	7	0	32 250	
Plug-in Hybrid 180 ch Allure	8	0	42 820	
1.5 BlueHDi 130 ch Style	7	M	260	34 720
Électrique 156 ch Style	4	B	2 000	42 500
Surcoût Allure : Style + 1 400 € à + 1 850 €				
Surcoût GT : Allure + 2 600 €				

308 SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				

408				
1.2 Hybrid 136 ch Allure	7	0	37 300	
Plug-in Hybrid 225 ch GT	10	0	51 250	
Électrique 210 ch Allure	7	B	2 000	43 900
Surcoût GT : Allure + 4 000 €				

3008				
1.2 Hybrid 136 Allure	7	M	170	38 990
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8	M	1 050	43 490
Électrique 210 ch Allure	7	B	2 000	44 990
Électrique 230 ch Grande autonomie Allure	7	B	2 000	46 990
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	M	920	70 650

508 SW				
Surcoût : berline + 1 300 €				

5008				
1.2 Hybrid 136 ch Allure	7	M	1 120	40 990
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8	M	2 720	45 490
Électrique 210 ch Allure	7	B	2 000	46 990
Électrique 230 ch Grande autonomie Allure	7	0	51 490	
Surcoût GT : Allure + 4 500 €				

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
GT4 RS	40	M	60 000 162 500
718 BOXSTER			
Spyder RS	40	M	60 000 162 500
911 COUPÉ			
Carrera	28	M	60 000 131 700
Carrera T	28	M	60 000 145 100
Carrera S	NC	NC	157 300
Carrera GTS	38	M	60 000 174 900
911 TARGA			
4 GTS	NC	NC	197 400
911 CABRIOLET			
Carrera	28	M	60 000 145 900
Carrera T	28	M	60 000 159 300
Carrera S	NC	NC	171 500
Carrera GTS	NC	NC	189 100

TAYCAN			
Propulsion	9	0	105 011
4S	10	0	124 296
GTS	12	0	152 530
Turbo	12	0	179 560
Turbo S	12	0	215 207
Turbo GT	13	0	246 538

TAYCAN SPORT TURISMO			
Surcoût : berline + 16 € à + 9 €			

TAYCAN CROSS TURISMO			
4	NC	0	117 460
4S	NC	0	130 068
Turbo	NC	0	181 048
Turbo S	NC	0	216 692

PANAMERA			
3.0	24	NC	109 726
GTS	40	M	60 000 167 787
4 E-Hybrid	19	M	8 150 125 306
4S E-Hybrid	24	M	8 900 140 540
Turbo E-Hybrid	42	M	12 050 200 434
Turbo S E-Hybrid	NC	M	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	M	60 000 102 200
S	37	M	60 000 122 400
GTS	40	M	60 000 144 700
E-Hybrid	19	M	14 000 116 800
S E-Hybrid	24	M	13 550 126 700
Turbo E-Hybrid	53	M	18 350 188 400

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

RENAULT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CLIO V			
1.0 S&E 65 ch Evolution	4	M	100 19 300
1.0 TCe 90 ch Evolution	5	0	20 700
E-Tech Hybride 145 ch Evolution	5	0	23 900
1.0 Eco-G 100 ch Evolution	5	0	20 400
1.5 Blue dCi 100 ch Evolution	5	0	22 600
Surcoût Techno : Evolution + 1 500 €			
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 300 €			

5 E-TECH			
120 ch Autonomie Urbaine Evolution	5	B	2 000 27 990
150 ch Autonomie Confort Techno	4	B	2 000 33 490
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €			
Surcoût Iconic Cinq : Techno + 2 000 €			

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

MÉGANE E-TECH			
130 ch Autonomie urbaine Equilibre	4	B	2 000 34 000
130 ch Autonomie confort Evolution	4	B	2 000 38 000
220 ch Autonomie confort Techno	4	B	2 000 40 000
Surcoût Iconic : Techno + 2 000 €			

SYMBIOZ			
E-Tech Full Hybrid 145 ch Evolution	5	0	33 400
Surcoût Techno : Evolution + 1 500 €			
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 1 500 €			
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 1 500 €			

AUSTRAL			
1.3 Mild Hybrid Advanced 130 ch Evolution	7	M	50 36 100
E-Tech Full Hybrid 200 ch Evolution Auto.	7	0	40 800
Surcoût Techno : Evolution + 1 200 €			
Surcoût Techno Esprit Alpine : Techno + 1 700 €			
Surcoût Iconic : Techno + 2 700 €			
Surcoût Iconic Esprit Alpine : Iconic + 1 400 €			

ARKANA			
1.3 Mild Hybrid 140 ch Evolution	7	M	210 32 300
E-Tech Full Hybrid 145 ch Evolution	5	0	33 900
Surcoût Techno : Evolution + 1 500 €			
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 3 000 €			

SCÉNIC E-TECH			
170 ch Autonomie confort Evolution	4	B	2 000 39 990
220 ch Grande autonomie Techno	4	B	2 000 46 990
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €			

ESPACE			
E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno	7	0	45 000
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 3 300 €			
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 2 000 €			

RAFALE			
E-Tech 200 ch Techno	7	0	45 000
E-Tech 300 ch Esprit Alpine 4x4	8	M	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	M	60 000 319 800
Ghost Black Badge	NC	M	60 000 376 200
PHANTOM			
"base"	NC	M	60 000 486 000
CULLINAN			
"base"	NC	M	60 000 361 800
Black Badge	NC	M	60 000 417 000

SEAT

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

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

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

LEON SPORTSTOURER			
Surcoût : 5 portes + 1 120 €			

ATECA			
1.0 TSI 115 ch Copa	6	M	1 386 33 955
1.5 TSI 150 ch Copa DSG	8	M	1 629 38 415
2.0 TDI 150 ch Copa DSG	8	M	983 42 415
Surcoût Xperience : Copa + 6 985 €			

SKODA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
FABIA			
1.0 MPI 80 ch Active	4	0	20 530
1.0 TSI Evo 2 95 ch Selection	4	M	75 23 670
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection DSG	5	0	25 440
1.5 TSI Evo 2 150 ch Selection DSG	8	M	100 27 250
Surcoût Selection : Active + 1 940 €			
Surcoût Monte Carlo : Selection + 3 210 €			

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

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

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

ELROQ			
50 City	5	B	2 000 33 300
60 Element	NC	B	2 000 36 620
85 Clever	6	B	2 000 42 470
Surcoût Clever : Element + 1 770 €			
Surcoût Plus : Clever + 1 840 € à + 1 960 €			

NOUVEL ENYAQ			
85 Element	NC	B	2 000 46 270
85x Element	NC	0	49 130
Surcoût Clever : Element + 1 590 €			
Surcoût Plus : Clever + 2 310 €			
Surcoût Sportline : Plus + 650 €			

NOUVEL ENYAQ COUPÉ			
85 Element	NC	0	49 020
85x Element	NC	0	51 880
Surcoût Clever : Element + 1 590 €			
Surcoût Plus : Clever + 2 310 €			
Surcoût Sportline : Plus + 650 €			

OCTAVIA			
1.5 TSI 116 ch Selection	6	M	75 30 760
1.5 TSI 116 ch Hybrid Selection	6	0	33 290
1.5 TSI 150 ch Hybrid Selection	8	0	35 380
RS	13	M	2 726 47 310
2.0 TDI 116 ch Selection	6	0	34 00

VITARA				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	NC	NC	25 990	
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	NC	NC	29 990	
Surcôt Privilège : Avantage + 1 000 €				
Surcôt Style : Privilège + 1 650 €				
SWACE				
1.8 Hybrid Privilège	5	0	33 750	
Surcôt Pack : Privilège + 2500 €				
S-CROSS				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	M	100	28 390
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	5	M	50	32 390
Surcôt Privilège : Avantage + 1 200 €				
Surcôt Style : Privilège + 2 400 €				
ACROSS				
2.5 Hybride Rechargeable Pack	10	M	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	
NOUVEAU MODEL Y				
Grande Autonomie Launch Series	NC	0	60 990	
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	
Surcôt Design : Dynamic + 1 000 €				
Surcôt Collection : Design + 2 600 €				
YARIS				
GR	17	M	60 000	48 600
116h Dynamic	5	0	24 450	
130h Collection	5	0	29 950	
Surcôt Design : Dynamic + 2 000 €				
Surcôt GR Sport : Collection + 850 €				
YARIS CROSS				
116h Dynamic	6	0	28 800	
130h Design	5	0	31 300	
Surcôt Design : Dynamic + 2 000 €				
Surcôt Collection : Design + 3 000 €				
Surcôt GR Sport : Collection + 0 €				
Surcôt Première : GR Sport + 2 000 €				
C-HR				
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	5	0	35 250	
2.0 Hybride 200 ch Design	8	0	39 250	
Hybride Rechargeable 225 ch Dynamic	8	0	40 900	
Surcôt Design : Dynamic + 1 000 € à + 2 000 €				
Surcôt Collection : Design + 4 500 €				
Surcôt Collection Première : Collection + 4 000 €				
Surcôt GR Sport : Collection + 0 €				
COROLLA				
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	6	0	33 750	
Surcôt Design : Dynamic + 2 100 €				
Surcôt GR Sport : Design + 1 300 €				
Surcôt Collection : GR Sport + 2 600 €				
COROLLA TOURING SPORTS				
Surcôt : berline + 2 100 €				
PRIUS				
Hybride Rechargeable 223 ch Dynamic	8	0	44 400	
Surcôt Design : Dynamic + 2 000 €				
Surcôt Lounge : Design + 5 800 €				
RAV4				
Hybride Dynamic	9	M	230	44 950
Hybride Rechargeable Design AWD	9	M	1 100	50 450
Surcôt 30 Years : Dynamic + 2 500 €				
Surcôt Lounge : Dynamic + 6 400 €				
Surcôt GR Sport : Lounge + 4 050 €				
Surcôt Collection : Design + 7 600 €				

BZ4X				
Pure	5		0	39 900
Surcôt Origin : Pure + 4 000 €				
MIRAI				
Lounge	4		0	73 000
Surcôt Executive : Lounge + 7 000 €				
HIGHLANDER				
Hybride 248 ch Lounge AWD	10	M	10 534	71 000
LAND CRUISER				
204 D-4D LeCap	11	M	60 000	73 000
Surcôt Life : LeCap + 3 000 €				
Surcôt Légende : Life + 8 000 €				
Surcôt Lounge : Légende + 7 000 €				
Surcôt First Edition : Lounge + 5 000 €				
GR SUPRA				
2.0 Safety	15	M	4 543	58 600
3.0	23	M	28 413	69 600
Surcôt "base" : Safety - 1 000 €				
Surcôt Pack Premium : "base" + 2 000 à + 5 000 €				
PROACE CITY VERSO				
1.2 VWT-i 110 ch Dynamic	6	M	1 276	25 900
1.5 D-4D 100 ch Dynamic	5	M	898	26 850
1.5 D-4D 130 ch Dynamic	7	M	2 544	28 450
Electric 50 kWh Dynamic	7	B	2 000	40 295
Surcôt Executive : Dynamic + 3 500 €				
Surcôt Lounge : Executive + 3 500 €				
VOLKSWAGEN				
TYPE	CV	B/M *	PRIX	
POLO				
1.0 MPI 80	4	M	170	21 630
1.0 TSI 95 ch Life	5	M	50	24 975
1.0 TSI 116 ch Style DSG	6	M	170	28 880
GTI	11	M	1 629	34 940
Surcôt VW Edition : Life - 270 €				
Surcôt Life Plus : Life + 585 €				
Surcôt Style : Life Plus + 585 €				
Surcôt R-Line : Style + 970 €				
Surcôt R-Line Edition : Style + 925 €				
T-CROSS				
1.0 TSI 95 ch Life	5	M	260	27 240
1.0 TSI 116 ch Life	6	M	240	28 740
1.5 TSI 150 ch Style DSG	8	M	540	35 590
Surcôt VW Edition : Life + 0 €				
Surcôt Life Plus : Life + 1 160 €				
Surcôt Style : Life Plus + 3 820 €				
Surcôt R-Line : Style + 320 €				
Surcôt R-Line Edition : R-Line - 2 000 €				
TAIGO				
1.0 TSI 95 ch	5	M	150	24 570
1.0 TSI 116 ch Life Plus	6	M	125	29 050
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	M	330	34 360
Surcôt Life Plus : "base" + 3 370 €				
Surcôt VW Edition : "base" + 2 250 €				
Surcôt R-Line : Life Plus + 3 710 €				
Surcôt R-Line Edition : R-Line - 1 930 €				
T-ROC				
1.0 TSI 116 ch	6	M	540	27 540
1.5 TSI EVO2 150 ch Life	8	M	650	34 680
2.0 TDI 116 ch	6	M	210	30 800
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	M	330	41 160
Surcôt Life : "base" + 4 730 €				
Surcôt VW Edition : Life - 250 €				
Surcôt Life Plus : Life + 1 000 €				
Surcôt Style : Life Plus + 1 610 €				
Surcôt Style Exclusive : Style + 5 350 €				
Surcôt R-Line : Style + 4 440 €				
Surcôt R-Line Edition : Style + 2 190 €				
T-ROC CABRIOLET				
1.0 TSI 116 ch Style	6	M	898	41 530
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M	1 504	46 700
Surcôt R-Line : Style + 4 710 €				

GOLF				
1.5 TSI EVO2 116 ch	6	M	190	30 740
1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG	6	M	50	35 820
1.5 eTSI Evo 2 150 ch Style DSG	8	M	150	42 570
GTI	16	M	4 818	49 750
GTI Clubsport	19	M	11 803	54 530
R	22	M	30 624	57 860
eHybrid 204 ch Life Plus	8		0	44 340
GTE	9		0	53 530
2.0 TDI 116 ch Life Plus	6		0	37 150
2.0 TDI 150 Life Plus DSG	8	M	75	41 410
Surcoût Life Plus : "base" + 2 260 €				
Surcoût VW Edition : "base" + 2 010 €				
Surcoût Style : Life Plus + 4 150 €				
Surcoût R-Line : Style + 110 €				
Surcoût R-Line Edition : R-Line - 1 830 €				
GOLF SW				
1.5 TSI Evo2 116 ch Life Plus	6	M	210	34 050
1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG	6	M	100	36 870
1.5 eTSI Evo2 150 ch Style DSG	8	M	170	43 780
2.0 TDI 116 ch Life lus	6		0	38 230
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M	170	41 630
Surcoût Style : Life Plus + 4 330 €				
Surcoût R-Line : Style + 310 €				
ID.3				
Pure 170 ch	5	B	2 000	34 990
Pro 204 ch	5	B	2 000	39 990
Pro S 204 ch	5	B	2 000	42 990
GTX	5	B	2 000	46 990
GTX Performance	6		0	47 990
Surcoût Life Max : "base" + 1 000 € à + 1 500 €				
TOURAN				
1.5 TSI EVO 150 ch Life Plus	8	M	1 386	43 650
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M	1 283	50 050
Surcoût Style : Life Plus + 4 310 €				
ID.BUZZ				
Pro 286 ch 79 kWh 5 places	6		0	52 850
Pro 286 ch 86 kWh 7 places	6		0	58 400
GTX 79 kWh 5 places	5		0	69 515
GTX 86 kWh 7 places	6		0	72 800
TIGUAN				
1.5 eTSI 130 ch	7	M	898	40 800
1.5 eTSI 150 ch Elegance	8	M	1 436	51 500
eHybrid 204 ch Life Plus	8	M	660	53 900
eHybrid 272 ch Elegance	9	M	790	61 150
2.0 TDI 150 ch Life Plus	8	M	1 668	49 700
2.0 TDI 193 ch R-Line Exclusive 4Motion	10	M	10 280	65 100
Surcoût Life Plus : "base" + 3 400 €				
Surcoût VW Edition : Life Plus + 200 €				
Surcoût Elegance : Life Plus + 5 000 €				
Surcoût R-Line : Life Plus + 3 600 €				
Surcoût R-Line Edition : R-Line + 920 €				
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 7 400 €				
TAYRON				
1.5 eTSI 150 ch Life Plus	8	M	1 629	51 900
eHybrid 204 ch Life Plus	8	M	1 390	58 400
eHybrid 272 ch R-Line	9	M	1 480	63 600
2.0 TDI 150 ch Life Plus	8	M	3 776	55 200
Surcoût VW Edition : Life Plus - 1 100 €				
Surcoût Elegance : Life Plus + 3 400 €				
Surcoût R-Line : Life Plus + 3 000 €				
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 6 100 €				
ID.4				
Pure 170 ch	5	B	2 000	41 500
Pro 286 ch	6	B	2 000	45 990
GTX Life max	5		0	54 990
Surcoût Life Max : "base" + 1 000 €				
ID.5				
Pro 286 ch	6		0	50 500
GTX Life Max	5		0	59 500
Surcoût Life Max : "base" + 1 000 €				
PASSAT				
1.5 eTSI 150 ch	8	M	210	45 300
eHybrid 204 ch	8	M	490	52 790
eHybrid 272 ch Elegance	9	M	580	64 590
2.0 TDI EVO 122 ch	6	M	810	47 200
2.0 TDI EVO 150 ch Life Plus	8	M	1 110	53 100
Surcoût Life Plus : "base" + 4 400 €				
Surcoût Elegance : Life Plus + 5 400 €				
Surcoût R-Line : Elegance + 1 100 €				



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

☎ 05 65 100 100
www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéennes SAS, Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Dylis - 128 Rue La Boëtie - 75008 PARIS. RCS PARIS 380914046. N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr) - Création : design.fr. *Au 19/09/2023

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 11709

le 6 mars 2025



FLORIAN GROUT

Essai : Kia EV3 204 ch/58 kWh

Il s'en est fallu de peu pour que le Kia EV3 vole la vedette au Renault Scénic E-Tech (voir p. 46). Il n'a pas dit son dernier mot et se décline dans une version d'entrée de gamme dotée d'une batterie de moindre capacité (58 kWh au lieu de 82), moins chère. Et si c'était le vrai bon choix pour lui ? Performances, consommation, autonomie, notre essai mesuré vous révèle tout !

Le nouveau MG ZS Hybrid+ face au Dacia Duster Hybrid

En élevant son niveau de jeu et en se mettant à l'hybridation, le Dacia Duster voit aussi son tarif grimper en flèche et s'éloigne ainsi du concept low cost des débuts. Un pari risqué. Surtout au moment où un vent d'est souffle fort. La concurrence chinoise, à commencer par le MG ZS, entend bien faire tomber le Duster de son piédestal.



ARNAUD SAUNIER



YANN LEFEBVRE

Les SUV urbains chics descendent dans l'arène

En tête, l'Alfa Junior Ibrida porte les espoirs de renouveau de la marque milanaise. Après des débuts électriques, il mise sur la motorisation micro-hybride du groupe Stellantis pour séduire. Mais il trouve déjà sur sa route son cousin DS 3 doté des mêmes atouts. Les Lexus LBX, Renault Captur et Nissan Juke n'entendent pas non plus faciliter sa mission ni lui laisser la palme de l'élégance !

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 Classe 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

Photographes : Yann Lefebvre, Arnaud Saunier

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 : février 2025

Prix de vente : 4,50 €

Date de parution : 20 février 2025

N° ISSN : 0005-0768

N° CPPAP : 0323 K 82833

Audi Business

Vous irez loin.

Comme vous, la Nouvelle Audi A6 Avant e-tron 100 % électrique peut aller loin : jusqu'à 713km* d'autonomie électrique pour tous vos déplacements professionnels.

Nous sommes Audi.



A6
e-tron

*Autonomie maximale de la gamme Audi A6 Avant e-tron 713 km (WLTP) selon le modèle et la motorisation. Audi A6 Avant e-tron : consommation électrique en cycle mixte WLTP (kWh/100 km) : 15 - 17. Rejets de CO₂ en cycle mixte WLTP (g/km) : 0. Volkswagen Group France, RCS Soissons n° 832 277 370. Site : audi.fr - Audi Business est le programme sur mesure dédié aux professionnels.

A 0 g CO₂/km



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

Audi Paris 16
Premium Automobiles
105 Boulevard Murat
75016 PARIS
Tél.: 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.fr

Audi Montigny-le-Bretonneux
Premium II
15 Avenue des Prés
78180 Montigny-le-Bretonneux
Tél.: 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.fr

Audi Saint-Thibault-des-Vignes
Paris Est Evolution
332 Rue Berthe Morisot
77400 Saint-Thibault-des-Vignes
Tél.: 01 60 35 46 36
www.audi-marnelavallee.fr

Audi Vélizy-Villacoublay
Premium Vélizy
19 Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél.: 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.fr

Audi Paris 12
Automobile Paris 12
88 Cours de Vincennes
75012 Paris
Tél.: 01 80 05 82 30
www.audi-paris12.com

SKODA | 130 ANS

Škoda Fabia

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



À partir de

209€/mois⁽¹⁾
sans apport

**2 mois de
loyers offerts**

LLD 37 mois

Disponible immédiatement

Modèle présenté : Fabia Selection 1.0 TSI 95ch BVM avec options, 2 loyers offerts après 1^{er} loyer de **307 €** suivi de 34 loyers de **307 €**, remise de **4 200 €** déduite.

Offre valable du 01/01 au 31/03/2025. (1) Fabia Selection 1.0 TSI 95 ch BVM en location longue durée 37 mois / 30 000 km maximum, remise de 4 200 € déduite hors assurances facultatives. 2 loyers offerts après 1^{er} loyer de 209 € suivi de 34 loyers de 209 €. Offre à particuliers chez tous les distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - SARL de droit allemand - Capital social : 318 279 200 € - Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 av. de la Demi-Lune. 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise : 451 618 904 - Administration et adresse postale : 11, av. de Boursonne - BP 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex. Volkswagen Group France - SAS - Capital : 198 502 510 €, 11, av. de Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.

Gamme Fabia : cycles mixtes (l/100km) min - max : WLTP : 5,0 - 5,6. Rejets de CO₂ (g/km) min - max : WLTP : 114 - 123. Valeurs au 05/11/2024. Susceptibles d'évolution.



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