

SEP M
TOP
ventes

Du 3 au 16 avril 2025

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-Journal

N°1181



DOSSIER
NOUVEAUTÉS

PEUGEOT 208 GTI

C'est confirmé, ils la font!



VOLKSWAGEN ID.2 GTI

L'anti-Alpine



RENAULT CLIO R.S.

L'hybride fun

LES PETITES SPORTIVES REVIENNENT

1^{er} ESSAI

Dacia Bigster

Il change vraiment
de dimension



NOUVEAUTÉ

Nissan Micra

La Renault 5 se déguise...



COMPARATIF

AUDI A5 AVANT VS
BMW SÉRIE 3 TOURING VS
MERCEDES CLASSE C BREAK
Et si on se passait des SUV ?

TESLA MODEL Y

Le bon moment pour l'acheter
d'occasion ?



L 14595 - 1181 - F: 4,50 €



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



RENAULT RAFALE E-TECH 4X4 HYBRID

300 CH HYBRIDE RECHARGEABLE

jusqu'à 1000 km d'autonomie⁽¹⁾
jusqu'à 105 km d'autonomie électrique⁽²⁾
4Control advanced à 4 roues directrices
jusqu'à 32 systèmes avancés d'aide à la conduite

490€ à partir de
/mois⁽³⁾

2 mois de loyer offerts⁽⁴⁾

LLD 37 mois, 1^{er} loyer 5 500€
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁵⁾


profiter
de l'offre





existe aussi en motorisation **FULL HYBRID E-TECH 200 ch sans recharge**

modèle présenté : Renault rafale atelier alpine e-tech 4x4 300 ch hybride rechargeable avec options 662€/mois,⁽⁶⁾ 1^{er} loyer 5500€. contrat sérénité Renault inclus pour 1€/mois.⁽⁵⁾ (1) avec un plein d'essence et une charge complète de batterie selon wltp pour moteur e-tech 4x4 300 ch. (2) sur cycle wltp, autonomie réelle suivant conditions de roulage (type de route, de conduite et conditions météorologiques)/source interne Renault 2024. (3) ex. pour Rafale esprit alpine e-tech 4x4 300 ch, hors options. (3)(6) locations longue durée, hors assurances facultatives, 37 mois/30 000 km max. sous réserve étude et acceptation diac, agissant sous la marque commerciale Mobilize financial services, capital de 415100500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 rcs bobigny. restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais de remise en état standard et km sup. (4) 3^e et 4^e loyers offerts si lld. (5) 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 ce contrat. détail points de vente et renault.fr. offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande Renault rafale e-tech neuf du 1^{er} au 30/04/25. consommations mixtes min/max (l/100 km)*: 0,5/5. émissions co₂ (g/km)*: 12/113. *selon norme wltp.

Renault recommande  Castrol

renault.fr

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



Nouvelle Golf eHybrid

**Partez en électrique,
arrivez au volant d'une thermique.**

Bénéficiez de la Prime Eco VW de 6 700 €⁽¹⁾



Nouvelle technologie Volkswagen eHybrid.

Jusqu'à 140 km d'autonomie en 100% électrique et jusqu'à 940 km d'autonomie cumulée⁽²⁾, vous avez enfin une bonne raison de ne pas choisir.

A 8 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Modèle présenté : Nouvelle Golf eHybrid Style avec option peinture nacrée incluse. Plus d'informations sur volkswagen.fr
(1) Prime Eco VW de 6 700 € (remise conseillée dans le réseau participant) applicable sur le prix d'achat d'une Nouvelle Golf eHybrid neuve, **du 01/04/2025 au 30/04/2025** et immatriculation avant le **31/12/2025**. Plus d'informations auprès de votre Partenaire. **(2)** Distance totale maximum en combinaison essence/électrique pour une Nouvelle Golf eHybrid dont 143 km en 100% électrique, données WLTP. L'autonomie réelle en mode tout électrique dépend de nombreux paramètres dont l'équipement, le style de conduite et la vitesse.

Cycles mixtes de la gamme Nouvelle Golf 1.5 eHybrid (l/100 km) WLTP : 0,3-0,4. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 6-8. Valeurs au 15/02/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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



Renault 5 Turbo 3E/P. 14



Peugeot 208 GTi/P. 18



Smart #5/P. 24



Nissan Micra/P. 28

SOMMAIRE

Découvrir

14 Les nouvelles GTI
Renault 5 Turbo 3E, Renault Clio R.S., Nissan Micra Nismo, Peugeot 208 GTi, Volkswagen ID.2 GTI, Cupra Raval VZ
 24 Smart #5
 28 Nissan Leaf, Micra et Juke
 34 Renault Espace
 36 L'actu de votre marque :
Audi, BYD, MG Motor, Renault

Comprendre

38 Industrie de la batterie :
les gigafactories dans la tourmente
 42 Zone rouge : photos espion
 du **Citroën C5 Aircross**

Conduire

46 Dacia Bigster Hybrid 155 ch
 54 Audi A5 Avant 2.0 TDI 204 ch -
BMW Série 3 Touring 320d xDrive 190 ch -
Mercedes Classe C Break 220 d 197 ch
 62 Les Experts :
Cupra Terramar VZ eHybrid 272 ch
 64 Lynk & Co 02 272 ch/69 kWh
 70 Skoda Octavia RS 265 ch
 74 Mitsubishi Outlander 2.4 MIVEC PHEV
 306 ch
 78 Le chef des essais vous répond

Vibrer

80 Reportage : **le musée du Land Cruiser**
 86 F1 : **premières tendances** de la saison
 88 Rétro : **Porsche 911 Turbo (1975)**

S'offrir

92 Configurateur : **Kia EV3**
 96 Occasion : **Tesla Model Y**
 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...



Renault Espace/P. 34



Dacia Bigster/P. 46



Lynk & Co 02/P. 64



Mitsubishi Outlander/P. 74



Comparatif : les breaks diesel premium/P. 54



A

B

C

D 154 g CO₂/km

E

F

G

*Location Longue Durée : GLA 180 AMG Line, 45 000 km, 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, 45 000 km, 37 loyers mensuels de **535 €**. Offre au prix tarif remisé du **01/04/25**, valable **dans la limite des stocks disponibles** pour toute commande d'un véhicule neuf du **01/04/25** au **30/06/25** et livraison avant le **31/12/25** chez les distributeurs participants, sous réserve d'acceptation par Mercedes-Benz Financial Services SA, 7 av. Niepce, 78180 Montigny. RCS Versailles 304 974 249, N° ORIAS 07009177. **Contrat ServiceCare 2 entretiens, valable en France métropolitaine et Monaco, pour toute commande d'un GLA chez les distributeurs participants du **01/04/25** au **30/06/25** et livraison au plus tard le **31/12/25**. Hors véhicules AMG, véhicules de secours ou de compétition, véhicules de courtoisie, auto-écoles et loueurs courte durée. **Données en cycle mixte WLTP au 16/01/25 de la gamme GLA (hors moteurs AMG) : consommation de carburant : 1.0-7.2 l/100km ; émissions de CO₂ : 22-165 g/km.** Mercedes-Benz France, RCS Versailles 622 044 287.

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



ÉDITO

ABONNEZ-VOUS!

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



CLÉMENT CHOULOT

DANS LES LIMBES

Les ZFE, ces fameuses zones à faibles émissions qui interdisent les véhicules les plus anciens de certaines agglomérations, c'est un peu comme les comètes : le sujet redevient visible à intervalles plus ou moins réguliers, après de longues périodes d'éclipse. Dernière apparition en date, le vote en commission à l'Assemblée nationale, le 26 mars, d'un amendement qui supprime le dispositif. Oui, carrément ! Une majorité de députés du RN, de la droite et du centre s'est montrée favorable à la suppression, tandis que des parlementaires de gauche décidaient de s'abstenir. Que personne ne s'emballe : il s'agit pour l'instant de l'adoption d'un amendement en commission. Mais son issue

positive devrait lui permettre de poursuivre son chemin vers les bancs de l'Assemblée.

Cette forme de rébellion transpartisane des députés, face à un ensemble de mesures pourtant largement adoptées et confirmées par le Parlement depuis 2019, raconte une soudaine panique des élus à mesure qu'approchent les échéances douloureuses. Car si les restrictions de circulation des ZFE sont déjà officiellement appliquées, et même rendues plus drastiques depuis janvier 2025, l'absence de sanction les rend pour l'heure indolores, voire virtuelles. Jusqu'à présent, le débat sur les ZFE est donc demeuré théorique. On a glosé sur leur périmètre d'application, sur les véhicules concernés, on a estimé (plus ou moins bien) le nombre d'automobilistes potentiellement exclus, on s'est fait peur en constatant l'affreuse complexité de la chose. On s'est fait encore plus peur en imaginant le violent effet social que la mesure pourrait produire. Mais tout ça reste parfaitement... gazeux tant que les amendes ne pleuvent pas sur les automobilistes bannis. Cette situation ne peut évidemment durer éternellement, à moins d'admettre le principe juridique cocasse d'une loi appliquée mais non sanctionnée.

Ce retour en arrière des députés en fait sans doute le constat. Il sera dénoncé comme une lâcheté populiste par certains, et défendu au nom du bon sens par d'autres. Et pendant que tout le monde va s'écharper, le niveau de pollution va, lui, continuer à baisser naturellement, à mesure du rajeunissement du parc automobile. Un peu plus lentement, peut-être, que si les ZFE étaient entrées en vigueur avec brutalité. Mais en faisant l'économie de probables nouvelles émeutes dont personne en France n'a vraiment besoin... et d'une usine à gaz socialement discutable.

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

Jean-Éric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Je suis né dans les années 80 : pas si vieux mais plus tout jeune ! J'aime la "bagnole", l'objet d'art autant que l'outil, la populaire autant que la luxueuse, la sportive autant que la confortable, la moderne autant que l'ancienne... La Citroën DS originelle m'a toujours intrigué par sa technologie et son design, sans jamais néanmoins me passionner ou m'impressionner. Et là, dans *L'Auto-Journal* 1176, je lis l'article de Robert Puyal et tombe comme rarement en admiration devant la DS Grand Palais ! Quelle ligne ! Quel habitacle ! Quelle qualité ! Quelle passion ! Quelle aventure ! Merci à Gérard Godfroy et à ses partenaires d'avoir mené à bien ce magnifique projet et de prouver que l'artisanat automobile français a de beaux restes. Et merci à *L'Auto-Journal* pour ce partage.

Jérémie Dorin

Possesseur d'une Maserati Ghibli Q4, j'envisage de la remplacer par une Lexus NX. Je souhaiterais savoir quelle version vous conseillez, hybride rechargeable ou pas, sachant que Lexus insiste pour l'hybride rechargeable. Je parcours 5000 à 6000 km par an.

Philippe Germain

Tout est question d'usage. Vous annoncez des kilométrages annuels assez faibles. Les gains en coût d'usage du rechargeable mettront donc très longtemps à couvrir le surcoût à l'achat. Mais... tout dépend de vos conditions réelles d'utilisation. Si vous avez la possibilité d'une recharge quotidienne à domicile ou au bureau et que vos déplacements sont majoritairement des petits trajets du quotidien, alors cela peut valoir le coup (et le coût). En revanche, si votre voiture ne vous sert que le week-end sur des trajets assez longs, l'intérêt disparaît.

Cet encart d'information est mis à disposition gratuitement au titre de l'article L. 541-10-18 du code de l'environnement. Cet encart est élaboré par CITEO.

***Petit à petit,
tout le monde
fait son tri.***



**ON NE
LÂCHE
RIEN!**

TRIONS SYSTÉMATIQUEMENT

TOUS LES EMBALLAGES ET PAPIERS SE TRIENT

ON L'A AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ



SAGA ALPINE, ÉPISODE 1

En juillet 1955, quelques jours après avoir créé la Société des automobiles Alpine, Jean Rédélé présente les trois premières A106 au directeur de la Régie Renault, Pierre Dreyfus. L'une est peinte en bleu, la deuxième en blanc et la troisième en rouge. Dans la cour de Billancourt, il met en scène son ambition de créer une marque française, sportive, utilisant des mécaniques Renault et des matériaux légers. Il obtient le soutien de la Régie et c'est le début d'une aventure qui inspire encore

aujourd'hui la direction d'Alpine. L'image est reproduite avec des A110 R pour le premier épisode de la série *Alpine, 70 ans* diffusée sur YouTube et qui comptera sept volets. Ce numéro 1, *La Légende Alpine*, est déjà en ligne. Les deux intervenants, Philippe Krief, le directeur général d'Alpine, et Jean-Charles Rédélé, le fils du créateur, y mettent cette histoire en perspective avec l'ambition sportive de la marque française.





**MITSUBISHI
MOTORS**

L'esprit d'aventure ne fait
que grandir...



Mitsubishi
ZEN
drive

Drive your Ambition*

...avec le nouveau MITSUBISHI OUTLANDER PHEV

499 € Dès
TTC/mois⁽¹⁾

LLD sur 37 mois et 30 000 km
avec un 1^{er} loyer majoré de 8 500 €



Hybride Rechargeable

Autonomie totale
de 844 km**

Performant

Puissance cumulée
de 306 ch

Polyvalent

Transmission intégrale
4x4 S-AWC

Modèle présenté : MITSUBISHI OUTLANDER PHEV Instyle + avec peinture premium bi-ton : **1^{er} loyer majoré de 8 500 €** suivi de 36 loyers mensuels de **714 €**.

(1) Exemple pour MITSUBISHI OUTLANDER PHEV Invite avec peinture métallisée incluse : 1^{er} loyer majoré de 8 500 € suivi de 36 loyers mensuels de 499 €. Locations Longue Durée (LLD), hors assurances et prestations facultatives, de 37 mois et 30 000 km maximum. Sous réserve d'étude et d'acceptation par DIAC, agissant sous la marque commerciale Mobilize Financial Services, SA au capital de 415 100 500 € - Siège social : 14 avenue du Pavé Neuf 93160 Noisy-le-Grand - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny, n° Orias 07 004 966 consultable sur www.orias.fr. En fin de contrat, restitution du véhicule chez votre concessionnaire avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. Offres réservées aux particuliers, valables pour toute commande d'un MITSUBISHI OUTLANDER PHEV neuf entre le 01/04/2025 et le 30/06/2025, dans la limite des stocks disponibles et non cumulables avec d'autres offres en cours, chez tous les distributeurs participants (voir conditions de l'offre en concession). Garantie : 8 ans ou 160 000 km, au 1^{er} des 2 termes échu, selon conditions générales de vente. 5 ans de garantie constructeur + 3 ans de garantie importateur. M MOTORS AUTOMOBILES FRANCE SAS au capital de 10 000 000 € - RCS PONTOISE n° 428 635 056 - 1 avenue du Fief 95067 Cergy-Pontoise Cedex. *Dépassez vos ambitions.

****Valeurs WLTP selon règlements (EC) 715/2007 et (EU) 2017/1347.**

Consommation cycle combiné (l/100 km) : 0,8. Émissions CO₂ (g/km) : 19. Autonomie en 100% électrique (EAER) : 83-85 km

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

LES PETITES SPORTIVES SONT DE RETOUR!

Elles se nomment Turbo, R.S., voire ST, mais nous avons pris l'habitude de les ranger sous le label des petites GTI. Elles avaient disparu, mais elles pourraient revenir en force! Revue des troupes en commençant par la plus mythique et la plus rare : la Renault 5 Turbo.

Dossier réalisé par Didier Laurent, Jean-Éric Raoul et Jacques Warnery



L'écope supérieure côté gauche accueille la prise de recharge.

À partir de **150 000 €***
Commercialisation : **2027**

* Estimation. Série limitée (1980 ex.).



L'énorme diffuseur assume son côté outrancier.

RENAULT 5 TURBO 3E

Les doigts dans la prise

Des accélérations de dragster, des chronos hallucinants sur piste et la velléité de faire fumer ses pneus arrière : la R5 Turbo 3E promet d'électrifier son conducteur et le marché de la sportive à propulsion silencieuse lorsqu'elle sera commercialisée en 2027.

Souvenez-vous, en décembre 2024 : le documentaire *Anatomie d'un come-back* diffusé sur Amazon Prime révèle un scoop. On y voit le directeur général de Renault Group Luca de Meo lever le voile sur la version quasi définitive de la R5 Turbo 3E et annoncer sa commercialisation dans un plan de communication parfaitement orchestré. Il en profite pour lancer à la cantonade un petit slogan, "Only for the Braves" (soit "seulement pour les courageux", dans la langue de Molière), particulièrement bien senti. C'est vrai qu'il est courageux de la part d'un grand constructeur de produire un engin aussi déjanté, dans un contexte automobile plutôt incertain aujourd'hui. Directeur du design des produits estampillés du losange, Gilles Vidal nous avoue avoir apprécié le feu vert du charismatique patron italien, avant de nous glisser malicieusement qu'il faudra être tout aussi courageux pour la conduire ! Je vous laisse imaginer les sensations procurées par une citadine à peine deux fois plus longue (4,08 m)

que large (2,03 m !), animée par deux moteurs électriques totalisant 540 ch sur ses seules roues arrière ! Il n'en fallait pas moins pour proposer une réinterprétation moderne crédible de la mythique R5 Turbo. Quarante-cinq ans plus tard, les passionnés se rappellent comme si c'était hier cette citadine aux hanches larges qui transmettait sur son train postérieur les 160 ch de son 1.4 généreusement dopé !

1 980 exemplaires

Sa descendante, produite à 1 980 exemplaires en clin d'œil à l'inspiratrice, fait l'effet d'une bombe. Il est vrai que le concept Turbo 3E sorti en 2022 et destiné au *drift* n'était pas innocent, mais il aurait tout aussi bien pu s'en tenir à une simple déclaration d'intention ! En attendant d'en prendre le volant plus tard, la maquette ici présente est à 99 % identique au modèle commercialisé en 2027. Seules quelques peccadilles, comme certains détails internes du bouclier arrière ou l'intégration d'une poignée de porte ici absente, devraient évoluer. L'habitacle, ➔





La dalle faisant office d'écran est empruntée à la R5 E-Tech classique, mais l'ambiance sportive et l'imposant levier de frein à main rappellent qu'il y a anguille sous roche !

Ces baquets carbone dotés de mousse pourraient bien être confortables si l'on se fie à ceux de l'Alpine A110 R.

pour le moment dévoilé en images de synthèse, reprend l'écran, l'architecture générale et l'interface Google de la R5 E-Tech classique. La Turbo 3E y ajoute des baquets proches de ceux d'une Alpine A110 R, un levier de frein à main particulièrement prometteur, et encore un repose-pied passager sur lequel il est possible d'indiquer une petite mention "Accroche-toi" !

Châssis alu, 800 volts et "moteurs roues"

Sous ses hanches larges, son diffuseur XXL et ses énormes roues de 20 pouces dont les flasques sont amovibles pour une utilisation circuit, la Turbo 3E cache des dessous tout aussi sexy. Son chef de projet Frédéric Laurent

nous en révèle quelques pistes appétissantes, avec un châssis en aluminium rien que pour elle dans l'esprit de celui de l'A110 actuelle. Ce détail d'importance rappelle que ce projet technique est supervisé par Alpine, qui est la branche sportive du groupe, même si ce pitbull électrique arbore l'estampille "Renault". Rien n'empêche donc sur le papier que les créations ultérieures du A fléché, comme la prochaine A110, récupèrent quelques éléments de ce véhicule autant destiné à faire de l'image qu'à devenir un laboratoire de recherche pour de futurs modèles exclusifs à hautes performances. C'est d'autant plus appréciable que Frédéric Laurent et son équipe bénéficient des moyens de leurs ambitions techniques, malgré un cahier des

charges contradictoire : accélération de dragster, efficacité sur piste et talents artistiques de "drifteuse". La Turbo 3E étrenne une architecture 800 V qui permet de porter la puissance de charge rapide à 350 kW. Installée en skateboard sous le châssis, la batterie lithium-ion de type NMC et d'une capacité nette de 70 kWh est la plus fine possible pour abaisser le centre de gravité. Elle dispose d'une puissance suffisante pour exploiter en utilisation intensive tout le potentiel des moteurs électriques. Cette technologie nommée "moteur roue" est donc directement intégrée à chaque jante arrière. Malgré une hausse des masses non suspendues qui pourrait compliquer la tâche des metteurs au point, l'ensemble cumulerait les avantages :

Aucun tarif n'est encore annoncé, mais il faudra compter aux alentours de 200 000 €.



Trois questions à...

Gilles Vidal

Directeur du design Renault

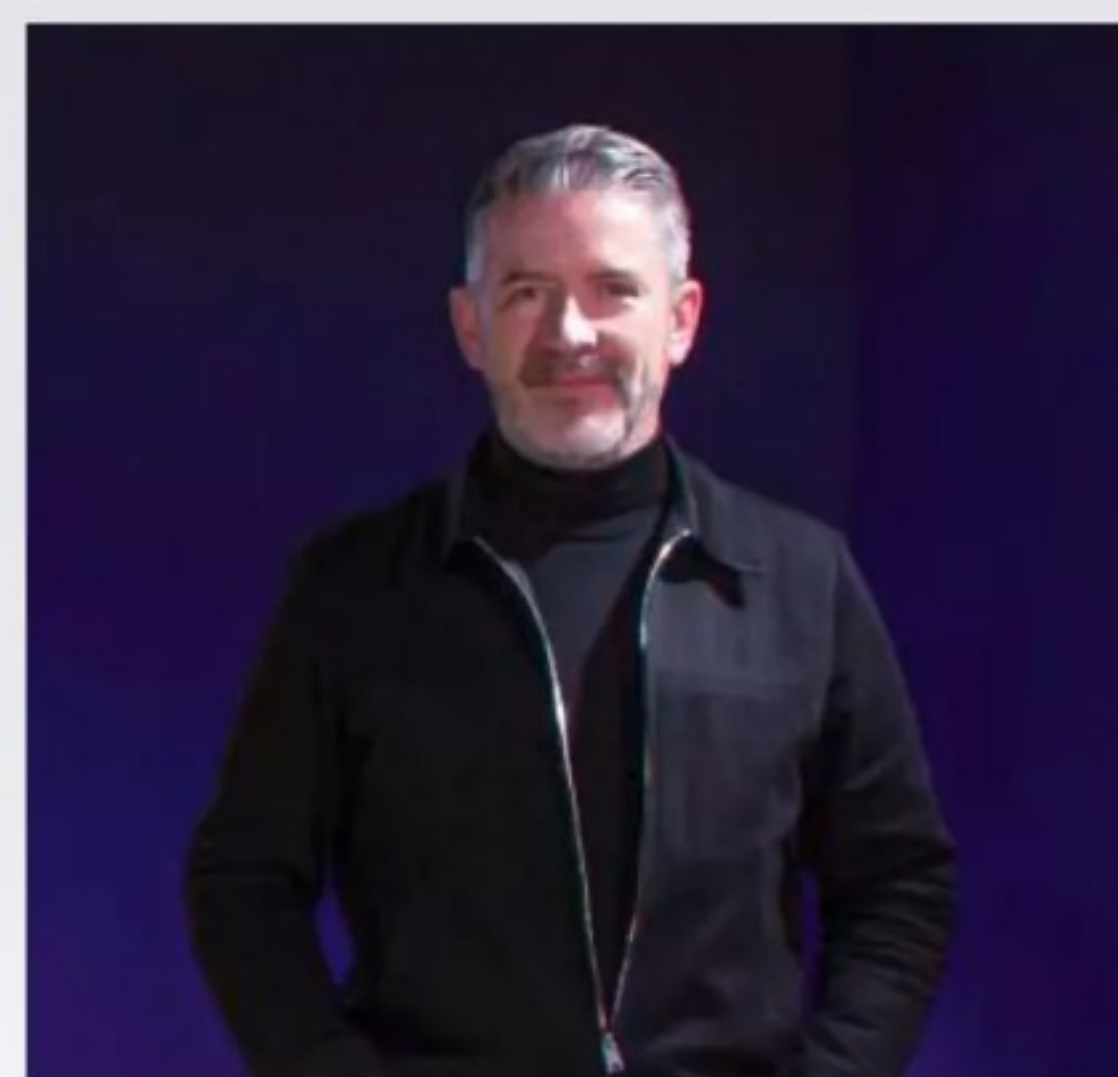
66 Nous sommes comme un commando!

L'Auto-Journal : Quelle est la genèse de cette R5 Turbo 3E ?

Gilles Vidal : Pour être honnête, nous avions forcément une idée derrière la tête après avoir présenté le concept Turbo 3E prédisposé au *drift* en 2022. Luca (*de Meo*, NDLR) a poussé la commercialisation d'un modèle incroyablement sportif et exclusif, sous réserve de faisabilité technique et financière, même si ce type de projet destiné à faire de l'image n'est pas toujours rentable à lui seul. Nous avons eu le feu vert pour la production d'un modèle en petite série limitée à 1 980 exemplaires que nous réalisons sous la forme d'un commando, aussi bien d'un point de vue technique que du design.

Quel est l'esprit du style de cette R5 Turbo 3E ?

La R5 Turbo originelle a marqué les esprits à sa sortie en 1980, quitte à verser dans l'exagération. Il était donc logique que sa réinterprétation moderne aille aussi loin dans une outrance et une agressivité parfaitement assumées. Nous avons eu carte blanche pour parvenir au résultat que vous avez sous les yeux. Ses ailes arrière bodybuiltées qui portent la largeur totale à 2,03 m dépassent des rétroviseurs extérieurs ! Elle ne partage que ses feux arrière et son pare-brise avec une R5 E-Tech classique. La Turbo 3E propose une personnalisation intérieure et extérieure illimitée, avec d'anciennes livrées de course ou un choix infini de coloris. Histoire de rendre chacun des 1 980 exemplaires unique !



Quelles contraintes techniques et industrielles vous ont-elles bloqué sur le style ?

Contre toute attente, l'industrialisation apparaît beaucoup plus souple sur un tel projet. Le châssis aluminium et l'intégralité des pièces de carrosserie en carbone offrent davantage de liberté qu'un modèle de grande série. Le résultat rappelle pratiquement un concept car, bien plus fiabilisé et abouti. L'intégration des éléments techniques s'apparente à une jolie partie de Tetris, mais l'électrification nous facilite les choses, avec des organes moins encombrants, surtout dans le cas d'un projet où la compacité prédomine. La batterie extraplate logée dans le soubassement du châssis permet d'abaisser non seulement le centre de gravité, mais aussi de limiter une hauteur généralement élevée propre aux véhicules électriques. Les moteurs aux roues participent au style et compensent par de multiples gains un poids non suspendu plus important.

L'avis de L'Auto-Journal

Impossible de ne pas se réjouir que Renault fasse renaître un mythe comme la R5 Turbo. Surtout que la 3E, engin aussi facétieux qu'efficace, semble se donner les moyens techniques de ses ambitions. Elle dispose d'arguments de poids pour convaincre 1 980 courageux passionnés de passer à l'électrique, même si la principale interrogation tient... dans les infrastructures de recharge près des circuits !

moins de poids, absence de transmission, abaissement du centre de gravité et gestion plus fine d'un couple aux roues phénoménal de 4 800 Nm, disponible dans des conditions spécifiques et à haute vitesse.

Annoncée à 1 450 kg, la Turbo 3E s'apparente presque à une sylphide à l'échelle électrique et prévoit des performances en rapport avec son allure : 0 à 100 km/h en moins de 3,5 s et 270 km/h en pointe. Elle promet également du plaisir en virage, avec de gros freins (disques avant de 380 mm et étriers 6 pistons à l'avant), des trains roulants à double triangulation et des amortisseurs passifs aussi à l'aise sur piste que sur route bosselée. Vu le CV de ses parents, qui ont travaillé sur l'incroyable Alpine A110, cette merveille capable d'enchaîner deux tours chrono au Nürburgring sans la moindre surchauffe devrait réjouir tous ses utilisateurs, allant du quidam au pilote confirmé. Surtout qu'elle y ajoute un frein à main hydraulique, opérationnel sur le mode de conduite le plus sportif pour déclencher des glisses qui s'annoncent interminables. Sur un véhicule doté de plaques de circulation, c'est inédit ! Seule grosse inconnue : le prix, présumé élitiste avec un châssis alu, une carrosserie en carbone et une technologie de pointe. Vivement 2027 !

PEUGEOT 208 GTi

C'est oui!

La rumeur enflait et vient d'être confirmée. La surprise devrait être dévoilée avant l'été : Peugeot s'apprête à accoler à nouveau le sigle "GTi" sur sa 208.

Vendredi 13 juin, au Mans, Peugeot pourrait dévoiler quelque chose de spectaculaire. Est-ce que ce sera cette 208 GTi?



À partir de **42 000 € ***

Commercialisation : **automne**

* Estimation.

Depuis plusieurs mois, on entendait tout et son contraire au sujet du retour d'une GTi, électrique ou non, chez Peugeot. Mais lors d'une rencontre informelle fin mars, Alain Favey, le nouveau patron de la marque, nous a lâché le morceau : *"Oui, on va la lancer, à la hauteur des attentes!"* a-t-il affirmé. *La performance et le sport sont dans l'ADN de la marque. C'est quelque chose qui nous excite beaucoup nous aussi.* À la bonne heure! C'était loin d'être gagné. Les rumeurs couraient que Linda Jackson, qui a cédé sa place à Alain Favey pour faire valoir ses droits à la retraite, avait annulé le projet. Visiblement, le carton d'archives n'était pas encore parti à la cave... Quoi qu'il en soit, l'arrivée d'une 208 GTi est d'autant plus

logique qu'elle existe déjà de l'autre côté des Alpes... chez Lancia et Alfa Romeo. On parle ici évidemment de l'Ypsilon HF construite sur une plateforme de... Peugeot 208! La Lancia a élargi ses voies pour se donner une allure plus sportive, puis elle a adopté un moteur d'abord annoncé à 240 ch qui sera en fin de compte calibré à 280 ch. Cette puissance, c'est également celle de l'Alfa Romeo Junior Veloce, lui aussi développé sur la plateforme CMP de la petite Peugeot. Autant dire qu'il n'y a plus qu'à.

Espérons que, sur la 208 GTi, Peugeot retrouve le chemin d'un toucher de route distinct de celui des cousines italiennes, en nous concoctant un châssis excitant et précis comme la marque au lion a si longtemps su le faire.

Alain Favey n'est pas allé jusqu'à nous donner le timing de révélation de la future 208 GTi, même si une présentation à l'occasion des 24 Heures du Mans aurait du sens. Par ailleurs, le nouveau boss a confirmé qu'un concept car fort en caractère serait révélé *"au plus tard juste après l'été."*

L'avis de L'Auto-Journal

Oui, oui, trois fois oui. Le badge "GTi" est un mythe en France et au-delà, les Français aiment la marque et son audace, et un peu de fun dans la gamme ne pourra pas faire de mal à Peugeot, au creux de la vague dans son plan produit. 208 GTi, on t'attend!

Et aussi...

DS et Ford dans la partie

Après dix saisons dans le championnat du monde de Formule E, où il a tout de même remporté quatre titres (deux des pilotes et deux comme équipe), DS a décliné une seule version sportive dans sa gamme, sur le grand SUV DS 7. La future DS N° 3, qui viendra remplacer la DS 3 actuelle plus tard dans l'année, serait alors susceptible d'employer les mêmes recettes que ses cousines chez Lancia et Alfa Romeo. DS pourrait envisager une voiture à la préparation léchée, et faire rêver avec une puissance de 300 ch de manière à confirmer son statut de marque premium au sein du groupe.

Du côté de chez Ford, dont on a vu l'impact de la disparition de la Fiesta sur les ventes, le partenariat avec Volkswagen permettrait le retour d'un modèle électrique sur le segment B. Pour cela, Ford utiliserait le châssis de l'ID.2 pour façonner une Fiesta ST avec l'aide de la fée électricité. Après avoir commercialisé les Explorer et Capri sur la plateforme MEB (celle des ID.3, 4 et 5), on peut aussi imaginer que Ford choisisse le nom de l'un de ses anciens modèles américains. Dans tous les cas, il s'agirait d'une petite voiture électrique d'environ 4,10 m de long pour 226 ch. Une belle occasion pour célébrer le retour de la finition ST, à moins que la marque n'aille chercher un autre label mythique chez Mustang...

Ford utilise des plateformes Volkswagen pour ses électriques.



RENAULT CLIO R.S.

Réécrire l'histoire de Renault Sport

Enclin à écrire son futur grâce à son passé, Renault pourrait faire revivre son label sportif en électrique mais aussi en hybride. De quoi marier normes environnementales et sportivité sans se laisser attraper par le gendarme européen !

A ce jour, Renault n'a rien annoncé concernant une future Clio sportive. Comme il n'a d'ailleurs rien dévoilé sur la Clio VI qui arrivera néanmoins au cours des prochains mois... Mais alors que Volkswagen aura son ID.2 GTI (voir p. 22), on voit mal le Losange ne pas être de la partie. Certes, pour le sport, dans le groupe Renault, il y a Alpine. Mais n'y a-t-il pas une place pour le retour d'une griffe Renault Sport ? Le moteur 1.8 qui arrive sur le Dacia Bigster en 155 ch sera déjà proposé en 160 ch sur la Clio VI. Cet attelage pourrait alors être poussé à 200 ch voire un peu plus sans risquer une écotaxe qui mettrait une version R.S. 2.0 hors jeu. Renault n'oublie certainement pas que la MG3 Hybrid+ fait déjà 195 ch pour un prix défiant toute concurrence. Il est aussi permis d'imaginer que cette griffe vienne supporter

une déclinaison électrique de la Clio, sans aller trop loin pour ne pas faire de l'ombre à l'Alpine A290, qui est taillée dans un format plus petit. À l'intérieur, on sait déjà que la Clio reprendra en partie la planche de bord et les écrans de la Renault 5 E-Tech. Nous avons vu que des personnalisations étaient possibles avec l'arrivée de l'Alpine, et une Clio R.S. n'aurait aucun mal à forger sa propre personnalité. D'autant qu'elle se différenciera de la R5 par un gabarit en nette évolution en comparaison du modèle actuel (elle devrait faire environ 4,10 m contre 4,05 m aujourd'hui). Grâce à un design plus épuré à la base, pour des questions aérodynamiques et aussi pour quitter le côté (trop ?) spectaculaire de l'avant, la Clio VI sera un socle parfait pour une extrapolation sportive, profitant de ses hanches naturellement généreuses. On a hâte de voir comment le Losange pourrait passer à l'action !

L'avis de L'Auto-Journal

Hybride ou électrique, cette potentielle Clio R.S. pourrait avoir un avenir. Construite selon de nouvelles méthodes industrielles et avec des matériaux en partie recyclés, elle sera aussi une sportive plus respectueuse de l'environnement, avec des motorisations adaptées. On serait même tenté de l'appeler "Clio R.S.E."...

Si Peugeot dégaîne une 208 GTi, Renault pourrait faire revivre le sigle R.S. sur sa prochaine Clio.

Et aussi...

Nissan Micra Nismo

À partir de **35 000 €**

Commercialisation : **fin 2025**

Si le label "Nismo" est moins connu que "GTI" ou "RS", il n'en est pas moins signe de férocité et de sportivité. Élevé au rang de mythe par des passionnés, notamment au travers des fameuses GT-R, revenu récemment sur le devant de la scène avec l'Ariya (une première application avec un modèle électrique), il n'a aucune raison de ne pas être lié au déploiement de la future gamme Micra. Tout est là ! Il n'y a qu'à se servir sur l'étagère marquée "Renault-Alpine". Quand on observe l'illustration publiée par Nissan pour teaser sa prochaine polyvalente, on peut d'ailleurs penser que cette version survoltée était dans les plans dès le départ. La grande interrogation porte sur la puissance de son moteur électrique. En dessous de 200 ch, Nissan ne sera pas crédible, et au-dessus de 220 ch, il entre en concurrence avec l'Alpine A290.

NISSAN

Le concept hypertrophié de la Micra annonce la couleur.



À partir de **30 000 €** (hybride) ; **36 000 €** (électrique) *

Commercialisation : **2026**

* Estimations.

VOLKSWAGEN ID.2 GTI

Retour annoncé

Le concept ID. GTI présenté en 2023 ne laisse presque aucun doute sur le retour du label qui a fait les belles heures de la marque. L'ID.2 sera la première à en profiter, mais elle sera uniquement électrique.

Le double écran sera associé à la couleur rouge, pour la sportivité.



ILLUSTRATIONS VOLKSWAGEN



Voici une anti-Alpine à la sauce Basse-Saxe, mais dans un format plus généreux. Comme d'autres marques, Volkswagen compte sur les lettres les plus emblématiques de son histoire pour attirer de nouveaux clients. Faire revivre le sigle "GTI" uniquement en électrique constitue une étape délicate, et une marche un peu haute à gravir. Mais en comparaison d'Alpine, c'est du gâteau, le constructeur allemand n'ayant jamais été une marque de voitures de sport. Par ailleurs, depuis plusieurs années, le groupe a déjà testé – sans que cela émeuve grand monde – des termes commerciaux mythiques sur des modèles qui ne les "méritaient" pas. C'est ainsi qu'on a vu apparaître les appellations "Turbo" et "Turbo S" sur les Porsche Taycan, ou "GTX" sur la gamme ID chez Volkswagen. Après qu'Alpine a déblayé le terrain avec l'A290, l'arrivée de l'ID.2 GTI viendra dynamiser le marché de la petite voiture

électrique tonique. D'un point de vue marketing, tout est déjà prêt, la marque de Wolfsburg a même indiqué la mutation de la signification du sigle. On passe donc de "Grand Tourisme Injection" à "Grand Tourisme Intelligent". Cela sous-entend une bonne gestion des systèmes électroniques et de la batterie de la voiture, afin d'offrir des performances satisfaisantes sur route avec une autonomie décente. On peut alors compter sur un accumulateur de 56 kWh pour 400 km d'autonomie annoncée et un moteur électrique de 226 ch avant, peut-être, l'arrivée d'une version plus méchante qui serait à même de reprendre le sigle "R". Mais ce qui fera surtout

le sel de cette version sport de la prochaine ID.2, c'est son look. Le concept annonce d'ailleurs la couleur. Sans exagérer, il laisse deviner l'implantation de pourtours d'ailes, de vitres teintées et de boucliers judicieusement dessinés. Avec le logo "GTI" en rouge sur la calandre fermée, on peut dire que le travail est fait. D'une longueur d'environ 4,10 m – soit comme la future Renault Clio –, l'ID.2 GTI sera pile dans la norme du segment, avec un arrière rappelant une voiture de Rallye, diffuseur inclus. À l'intérieur, on aura forcément du tout-numérique mais une ambiance spéciale, avec une sellerie enveloppante et des coloris enthousiasmants.

L'avis de L'Auto-Journal

Il est dommage que Volkswagen se cantonne à l'électrique pour faire une version sportive, mais il ne dispose toujours pas d'une motorisation hybride compétente en la matière. En revanche, cette définition sportive de l'ID.2 s'annonce comme très attractive.



À partir de **39 000 €***

Commercialisation : 2026

* Estimation.

*L'ID.2 se présente déjà
comme une favorite
dans l'univers des GTI
électriques.*

Et aussi...

Cupra Raval VZ

À partir de **35 000 €***

Commercialisation : fin d'année

* Estimation.

Volkswagen souhaite forcément rentabiliser au maximum la plateforme MEB de l'ID.2. C'est en toute logique que la Cupra Raval en profitera pour déployer sa version VZ. Dans ce contexte, ce futur modèle de la marque "performance" de Seat affiche d'ores et déjà ses caractéristiques techniques. Une batterie de 56 kWh, une autonomie de 400 km (le concept annonçait pourtant 440 km)


et une puissance de 226 ch constitueront son package technique. Côté style, la Raval (qui hérite son nom du quartier branché barcelonais El Raval) va découler du concept UrbanRebel.

C'est donc un modèle qui s'adresse plutôt à une clientèle jeune, à condition que cette dernière ait des moyens. Car cette citadine électrique au look sportif, bien qu'attendue moins chère que la Volkswagen, pourrait dépasser 35 000 €. La Raval sera également proposée avec des motorisations plus sages.

Le concept UrbanRebel
sert de base au Cupra Raval.



B. ASKETVIRAGE AGENCY



L'ambiance multi-écran est impressionnante.

SMART #5

Il passe à 800 volts!

Après les #1 et #3, la famille Smart s'agrandit avec un gros SUV qui prend logiquement le nom de "#5". Construit sur une plateforme de 400 V ou 800 V, il réduit son temps de recharge et augmente son intérêt.

Par Didier Laurent

Les musiciens nomment le signe “#” “dièse”, les geeks l'utilisent comme “hashtag” sur les réseaux sociaux, et les informaticiens le considèrent comme un numéro. Chez Smart, constructeur 100 % électrique détenu à 50/50 % par Mercedes et le chinois Geely, on préfère le côté connecté de l'appellation. Le “dièse 5” – pardon, “hashtag 5” – est son plus grand modèle, après avoir lancé les #1 et #3 au cours des trois dernières années. De loin, les rondeurs du Smart #5 rappellent les lignes du Ford Explorer. Mais il est bien plus long (4,69 m contre 4,46 m) et *a priori* plus technologique (l'Explorer est basé sur la plateforme MEB de Volkswagen). Aidé par son look de gros jouet, le SUV arbore un avant ludique, avec une calandre fermée et des volets d'air aérodynamiques. Le profil utilise les codes du genre, joue la carte d'une carrosserie lisse et intègre des poignées de porte

affleurantes. La signature lumineuse à deux étages “pose” l'avant, tout comme les barres de LED qui jalonnent le haut de la calandre, sous le capot. L'arrière, qui descend de manière très droite, fait écho à l'avant avec des feux assez proéminents et un bandeau traversant. L'ensemble est classique, mais plutôt réussi.

L'intérieur mise sur la technologie

Devant les yeux du conducteur, un combiné d'instruments numérique de 10,25 pouces a pris place, ainsi qu'un dispositif tête haute de 25,6 pouces en réalité augmentée. Au centre, la dalle tactile OLED affiche une dimension de 13 pouces. Sur notre version Premium, mais aussi sur les deux livrées à quatre roues motrices, cette dalle est doublée de série (avec streaming vidéo) face au passager. Dans ce cas, il s'agit presque d'une dalle géante, car les écrans s'enchaînent et peuvent partager des animations.

PHOTOS SMART



Le #5 est la plus grande Smart jamais produite.



À partir de **46 600 €**
Commercialisation : **juin**

Cyril Bravard (à gauche), le directeur général de Smart France, nous a présenté le #5 en détail.



Smart parle d'un cockpit "*intelligent*", que nous avons testé. Comme à bord des autos hyper-connectées de nouvelle génération, il est possible d'interpeller la voiture ("*Hey Smart*") et de lui poser n'importe quelle question. Et ça marche ! C'est même assez bluffant en matière de rapidité et de précision grâce à l'aide de l'intelligence artificielle. De là à dire qu'on préférera dialoguer avec sa voiture plutôt qu'avec belle-maman lors d'un long trajet...

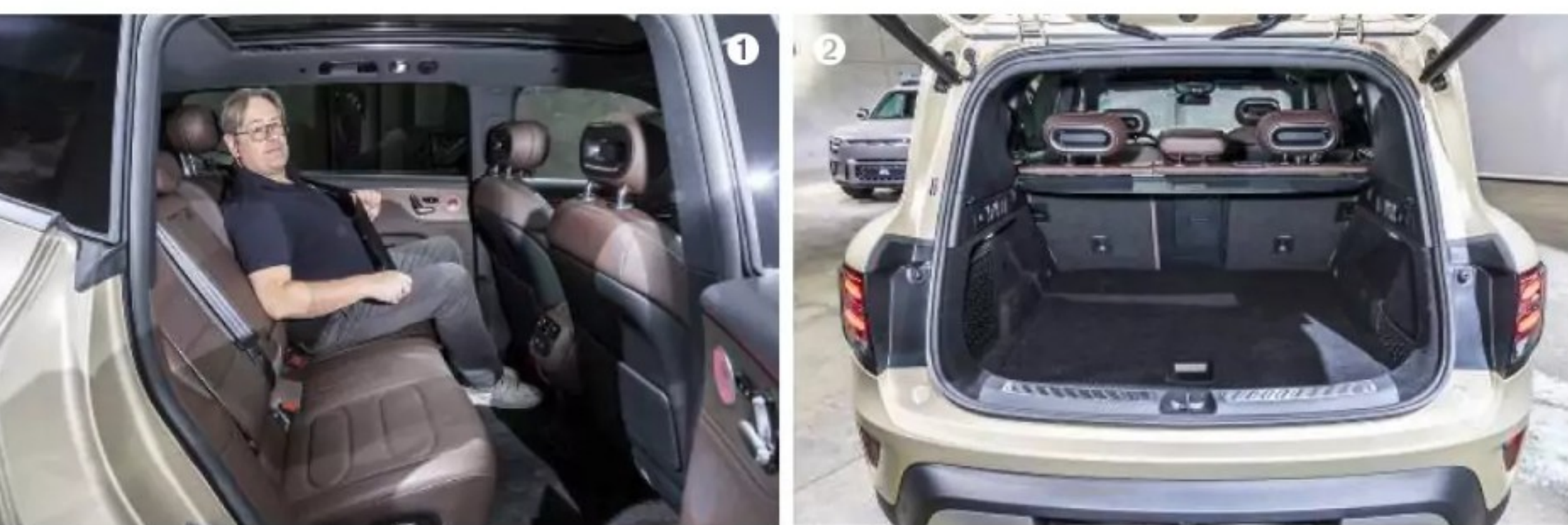
La qualité de la finition n'est pas éblouissante, notamment le plastique principal, dur et très lisse, que l'on retrouve autour des écrans et des poignées de porte. Mais l'originalité et la technologie sont au rendez-vous, tout comme le confort, qui a fait l'objet de beaucoup d'attention. Peut-être faut-il y voir un héritage de Volvo, autre marque du groupe Geely, mais Smart souhaite aussi mettre l'accent sur la sécurité. La marque insiste sur la présence d'airbags rideaux en forme de V et d'airbags "à coussin" (à double chambre), mais aussi d'un grand nombre d'aides à la conduite. ➔

Un night-club sur roues

Le Smart #5 pourra aussi se transformer en discothèque ambulante grâce à un système audio Sennheiser Signature composé de 20 haut-parleurs haute performance (plus un extractible du tableau de bord) synchronisés avec l'éclairage ambiant. Il sera également possible d'affiner l'audio selon plusieurs options de personnalisation : effets sonores, niveau des basses et zones de concentration sonore pour une immersion plus ou moins poussée. Pour cela, il faut de la puissance, et ça tombe bien... Le système est calibré à 1 190 W avec des haut-parleurs conçus pour s'aligner sur plusieurs formats d'entrée, avec une configuration Dolby Atmos 7.1.4. À l'arrêt, cela semble impressionnant ; il faudra voir ce que ça donne sur la route, avec les bruits de roulement et les perturbations aérodynamiques. Ce dispositif est livré de série sur la version Premium.

Ce haut-parleur s'extraît de la planche de bord.





❶ La banquette offre un confort de très bon niveau, et de la place. ❷ Le coffre figure parmi les meilleurs de la catégorie, avec 630 dm³ sous tablette.

Conscient que la production en Chine peut soulever quelques interrogations, Smart souligne également que le #5 a été développé sur les routes européennes pour l'Europe. D'ailleurs, si *in fine* la fabrication est chinoise, le design et la conception sont allemands. Ce qui n'est pas un blanc-seing, mais on reconnaît la patte de Mercedes à différents endroits de la carrosserie, ainsi que dans le choix de certains boutons de commande. Avec un empattement de 2,90 m, l'espace à bord ne manque pas. Comme dans presque toutes les électriques, le plancher est plat et les sièges arrière sont très accueillants. Chacun bénéficiera d'un bain de lumière grâce à un toit en verre panoramique livré de série. On retiendra surtout l'espace pour les jambes et la fonction "Pullman", qui permet, au moyen d'un bouton situé sur le côté droit de la banquette, d'avancer le siège avant et d'incliner le dossier arrière. Smart réalise aussi un bon coup avec le coffre : 630 dm³ sous tablette, 1 530 dm³ sièges arrière rabattus, plus un "frunk" (coffre avant, pratique pour ranger le câble de recharge lorsqu'on a des bagages) de 73 dm³, réduit

à 47 dm³ sur les versions à quatre roues motrices (Pulse et Summit Edition). Capacité, habitabilité, technologie connectée et confort à bord constituent le quatuor positif de ce nouveau modèle.

800 V, sauf en entrée de gamme

On connaissait des propositions de chimie de batterie différentes, mais deux plateformes distinctes pour un même modèle... Ici, l'entrée de gamme reçoit une batterie LFP de 74,4 kWh pour une autonomie annoncée de 465 km, le tout sur une plateforme (celle de la #3 étirée à son maximum) de 400 V. Le moteur électrique, sur le train arrière, développe déjà 340 ch (6,9 s pour abattre le 0 à 100 km/h). Smart pense que cette version

constituera 10 % des ventes. Au-dessus, les livrées Pro+ et Premium bénéficient d'un accumulateur NMC de 94 kWh et l'autonomie passe à 590 km pour une puissance de 363 ch (6,5 s au 0 à 100 km/h), mais c'est surtout la plateforme 800 V qui fera la différence. Cette dernière est aussi celle des finitions Pulse et Summit Edition, qui développent toutes les deux 586 ch sur quatre roues motrices. Dans ce cas, l'autonomie mixte homologuée atteint 540 km, et les accélérations sont canon (4,9 s de 0 à 100 km/h). Concernant la recharge, la déclinaison de base accepte 150 kW en courant continu et se cantonne à des durées de recharge classiques : 30 mn pour récupérer de 10 à 80 % de batterie sur borne rapide. Pour toutes les autres, et alors que la plateforme peut encaisser jusqu'à 400 kW en courant continu (mais les bornes de cette puissance n'existent pas encore en Europe), le 10 à 80 % est théoriquement plié en 18 mn. À noter qu'un chargeur embarqué de 22 kW est livré de série avec les 800 V (et 11 kW sur l'entrée de gamme). Sur le marché français, le Smart #5 sera disponible au prix de 46 600 € en version Pro, de 51 600 € en Pro+, de 56 100 € en Premium (*nos photos*) et Pulse (deux et quatre roues motrices, mais une dotation d'équipements qui varie légèrement), puis de 57 600 € en Summit Edition.

L'avis de L'Auto-Journal

Sur le papier, le #5 est réussi, comme le sont les #1 et #3, qui ne se vendent pas beaucoup en France (2024 immatriculations en 2024). Le temps offrira certainement un peu plus de notoriété à la marque, qui doit aussi investir en communication pour faire connaître ses nouveaux produits. Ce serait dommage qu'une voiture de ce niveau passe inaperçue.



Sur les finitions supérieures comme ici, la plateforme est de 800 volts, avec son propre type de batterie. Une autre plateforme de 400 V est dédiée à l'entrée de gamme.



1924

Infos
&
Inscriptions



/CALENDAR

CALENDRIER 2025

YOUNGTIMERS DAYS

26 & 27 avril / 26th & 27th April

US MOTOR SHOW

Samedi 13 septembre / Saturday 13th September

GT PRESTIGE (UTAC MORTEFONTAINE)

Samedi 24 mai / Saturday 24th May

AUTODROME ITALIAN MEETING

Samedi 27 septembre / Saturday 27th September

JAP'N' CAR FESTIVAL

31 mai & 1er juin / 31st May & 1st June

GT CLUB SPORT

Samedi 4 octobre / Saturday 4th October

AUTODROME DRIVERS DAYS

6 & 7 septembre / 6th & 7th September

COUPES AUTO LEGENDE*

11 & 12 octobre / 11th & 12th October

* Événement organisé par des promoteurs / *Event organised by promoters

Contact : publicevents.fr@utac.com

UTAC

ADVANCING MOBILITY SINCE 1924

Le souffle du

Nissan est un constructeur mondial avec des gammes spécifiques pour chacune des régions du monde.

Ce qui a fait sa force pendant près d'un siècle le pénalise aujourd'hui, à une époque où tout doit aller vite et où d'importantes économies d'échelle sont nécessaires. Cela devrait changer. Et vite.

Par Guy L'Hospital



NISSAN JUKE

Prix à partir de **35 000 €***

Commercialisation : **2026**

* Estimation.

nouveau samouraï

NISSAN MICRA

À partir de **28 000 €***

Commercialisation : **septembre 2025**

* Estimation.



NISSAN LEAF

À partir de **39 000 €***

Commercialisation : **fin 2025**

* Estimation.

É

lève surdoué, doté d'une véritable vision, mais qui ne parvient pas à maintenir ses efforts sur la durée ! C'est sans doute l'appréciation générale que l'on pour-

rait écrire en bas du bulletin du constructeur japonais Nissan.

Né en 1933, Nissan a donné naissance à des phénomènes comme la 240 Z, la Skyline, la GT-R, ou encore la 300 ZX – que les publicités comparatives aux États-Unis dans les années 80 n'hésitaient pas à opposer à Porsche ou Ferrari pour vanter son formidable freinage. Des usines Nissan sont également sorties le Patrol, la Micra et le Qashqai, premier crossover compact à remplacer une berline de mêmes dimensions, puis le Juke, dont nombre de constructeurs se sont ensuite inspirés. Nissan a aussi été l'un des premiers constructeurs à prendre le virage de l'électrique avec la Leaf, lancée en 2010. Tesla n'était alors qu'un nain faisant ses premiers pas à la bourse de New York.

Et tout cela a fait pschitt. Au point qu'aujourd'hui, le constructeur se retrouve dans une posture délicate : 7^e en termes de volume, mais loin d'être le plus profitable. En Chine, comme tous les constructeurs étrangers, Nissan ne parvient pas à s'imposer. Aux États-Unis, son marché de prédilection, les affaires ne sont plus aussi florissantes qu'auparavant. Et en Europe, où Nissan semblait avoir une belle carte à jouer avec l'électrique, les derniers produits peinent à rencontrer leur public.

Dans la tourmente, le constructeur a évité de peu une prise de pouvoir par Honda et doit composer avec de multiples rumeurs – les plus folles évoquent un rachat par Tesla – tout en caressant l'espoir de tisser des alliances solides

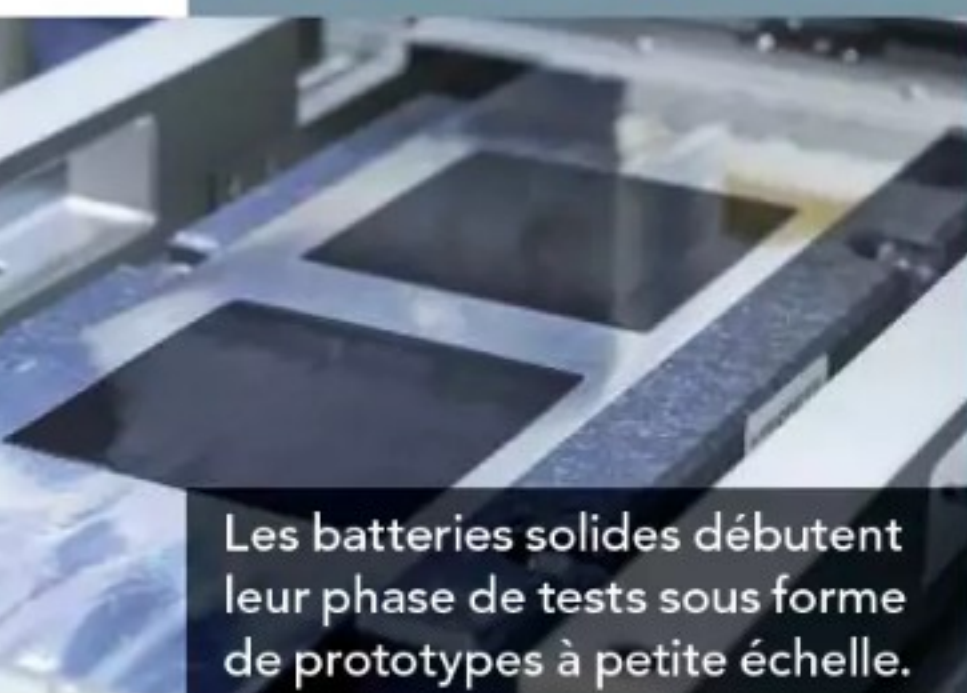
La Nissan Micra est une Renault 5 E-Tech joliment recarrossée. À bord, c'est pratiquement du copier-coller.



La Leaf sera fabriquée en Angleterre et au Japon mais commercialisée dans différentes régions du monde.



Batterie solide : Nissan vise 2028



Les batteries solides débutent leur phase de tests sous forme de prototypes à petite échelle.

Sans le dire ouvertement, Nissan entretient le rêve de retrouver une sorte de leadership sur l'électrique. Un des moyens pour y parvenir est d'être parmi les premiers constructeurs à inventer la batterie du futur. Comme Toyota, Nissan espère industrialiser la première batterie à l'état solide d'ici 2028. L'idée est de remplacer l'électrolyte liquide par un système à l'état solide.

Complexe à industrialiser, cette technologie permettrait selon le constructeur, outre sa bonne densité énergétique, d'améliorer la sécurité (résistance à la température supérieure à 100°C), d'abaisser au final le coût des batteries, de ne plus être dépendant au cobalt et d'améliorer la vitesse de charge. À ce jour, Nissan finalise les premiers prototypes pour commencer les phases de test.



L'INSPIRATRICE Be-1, la Mini de Nissan

La Nissan Be-1 (ou B1) a initialisé le style néo-rétro (*pike car*). Ce concept attachant a été produit en série limitée entre 1987 et 1988. Construite sur la base de la première Micra (March au Japon), elle se distingue par ses phares ronds et sa silhouette compacte. La Be-1 fut la première d'une série de quatre projets dérivés de la Nissan Micra "K10", les trois autres étant la Pao, la Figaro et la S-Cargo, tous destinés au marché japonais.



et rentables avec Renault et d'autres partenaires, notamment sur la partie logicielle.

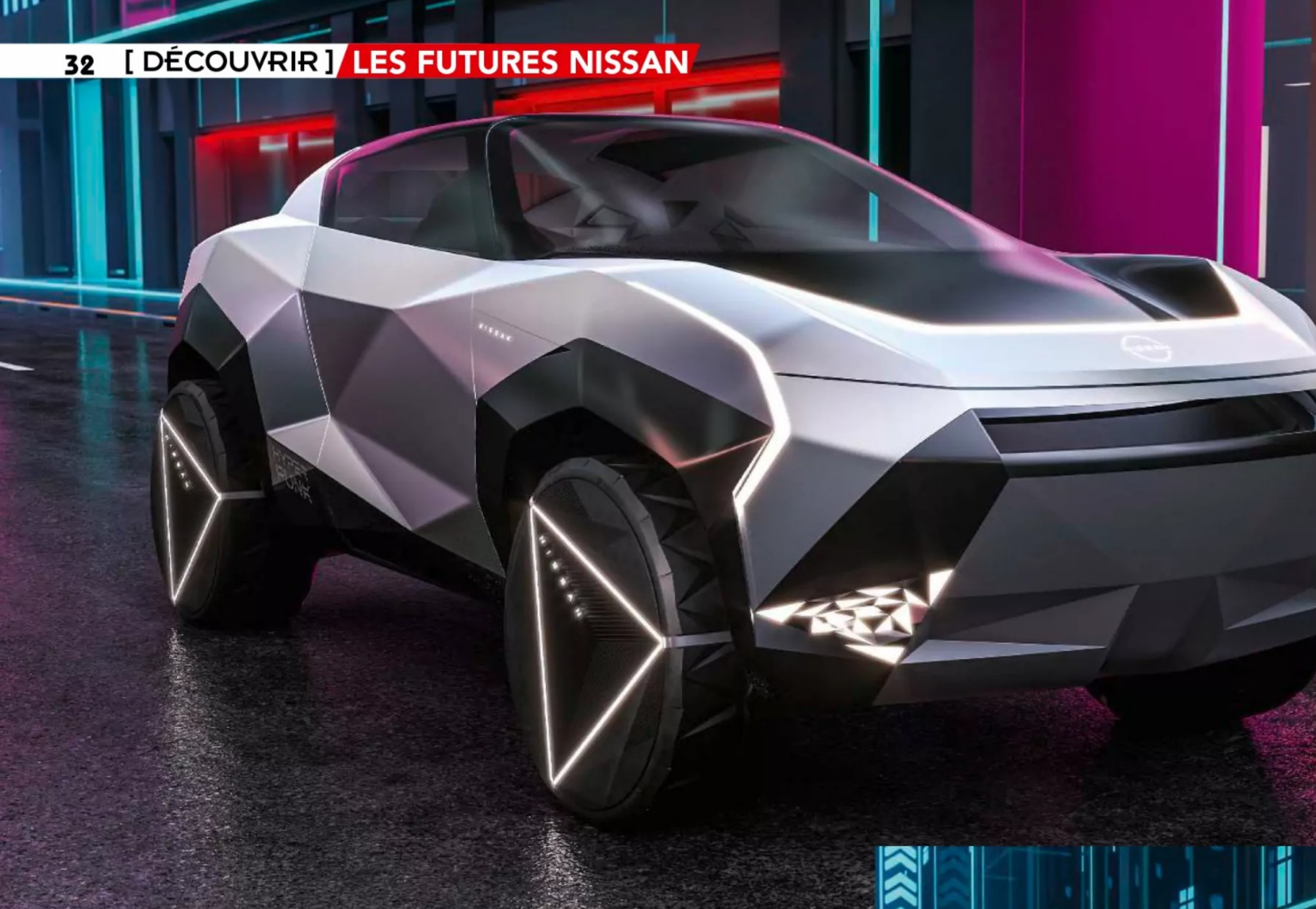
Présenté en mars 2024, le plan Arc trace la feuille de route et prévoit le lancement de 30 nouveaux modèles d'ici à 2027, dont 16 seront électrifiés (100 % électriques ou hybrides). Cette offensive passe notamment par la refonte des modèles phares européens (X-Trail, Qashqai, Juke et Leaf) et l'arrivée de nouveaux véhicules construits en Inde sur des plateformes partagées avec Renault et Mitsubishi. L'Europe, où Nissan vise 100 % de ventes électrifiées d'ici à 2030, sera un terrain clé de cette reconquête.

La Micra sur les traces de la Renault 5

Premier modèle à entrer en scène : la Micra. Elle sera officiellement dévoilée dans son intégralité en mai prochain et commercialisée après l'été, mais nous avons déjà pu approcher l'un des premiers prototypes. Sans surprise, la Micra reprend la plateforme, les batteries (40 et 52 kWh), la structure, les organes mécaniques et l'architecture électronique de la Renault 5 E-Tech. Il ne s'agit toutefois pas d'un simple clone : les designers ont retravaillé la face avant et la poupe de manière à retrouver l'ADN de ses ancêtres, notamment du très spécifique modèle Be-1 (*voir encadré ci-dessus*). Associée aux proportions très réussies de la Renault, la nouvelle Micra pourrait jouer un rôle majeur parmi les petites voitures électriques, même si le constructeur ne semble pas vouloir s'inscrire dans la course au volume. ➔



La Nissan Leaf adapte la plateforme CMF-EV et prétend atteindre 600 km d'autonomie.



À bord, elle reprend l'agencement de la R5 avec la planche de bord à écrans adjacents – l'un pour l'instrumentation, l'autre pour l'infodivertissement. Les seuls changements portent sur la coiffe de planche de bord et certains matériaux au niveau des contre-portes.

La Leaf promettra plus de 600 km d'autonomie

Quelques semaines plus tard, en juin, Nissan dévoilera la troisième génération de la Leaf. Cette compacte 100 % électrique utilisera la plateforme CMF-EV des Renault Mégane, Scénic et Nissan Ariya. Sa longueur, d'environ 4,30 m (soit 15 cm de moins que le modèle précédent), semble plus importante grâce à ses feux arrière digitaux et à signature rectangulaire, qui donnent une impression de profondeur. L'empattement, similaire à celui de l'ancien modèle (2,7 m), permettra d'y loger une batterie de plus grande capacité offrant, selon nos informations, plus de 600 km d'autonomie (à l'homologation WLTP), une performance également due à un important travail aérodynamique (Cx de 0,25). Celui-ci se remarque notamment de profil, où le becquet arrière très relevé contraste avec la proue fine et arrondie. Sur ce premier

modèle, la peinture biton épouse le hayon et recouvre la partie supérieure.

À bord, la planche de bord s'inscrit dans la lignée de celle de l'Ariya : double écran, console haute et basse (avec rangement inférieur), commandes sensibles pour le panneau de climatisation, commandes physiques sur le volant multifonction et commandes séparées pour la boîte de vitesses. L'ensemble donne une belle impression d'espace. À l'arrière, la place pour les jambes pourrait être plus généreuse, tout comme la garde au toit. Pourtant le toit vitré à opacification automatique évite la présence d'un volet occultant. La Leaf sera commercialisée en fin d'année, mais les premières livraisons ne sont pas attendues avant début 2026.

Un futur Juke qui n'aime pas les courbes

Mais la véritable révolution sera sans doute orchestrée par le futur Juke. Quand ? Pas avant fin 2026 ! Pourquoi ? Parce que Nissan prévoit uniquement une version 100 % électrique basée sur la même plateforme que la Leaf et pourrait continuer à commercialiser l'actuel Juke (qui devra se conformer à la norme Euro 7) tant que le marché des voitures électriques restera



hésitant. Pas question, donc, de faire douter les acheteurs potentiels.

Si nous avons bien pu observer le futur modèle, aucune image ne nous a été fournie (à l'exception d'un "teaser" dans la pénombre aux côtés de la Micra et de la Leaf), et les smartphones comme les appareils photo sont restés sous scellés. Ce que nous pouvons vous dire, c'est que la troisième génération de Juke va surprendre, sans doute autant que le premier modèle à son

Le concept Hyper Punk a été présenté au Salon de Tokyo 2023. Qui aurait pu se douter que Nissan allait reprendre ce design pour le futur Juke ?

Le secret du design du Juke : ses accastillages en plastique de formes complexes.

Trois questions

François Bailly

Senior vice-président programme Véhicules monde

66 Plus de véhicules mais moins de complexité

Depuis le 1^{er} avril, François Bailly remplace Ivan Espinosa, promu au poste de directeur général de Nissan (lire p. 44). Son rôle consiste depuis le Japon à piloter les différentes gammes, soit près de 60 voitures.

L'Auto-Journal : Nissan est un géant mondial mais loin d'être le constructeur le plus profitable. Comment améliorer ceci sans trop rationaliser les gammes ?

François Bailly : Les niveaux d'investissement prévus sont maintenus. C'est une bonne nouvelle. On veut en revanche couper les coûts fixes et avoir un point mort plus bas à 2,5 millions (NDLR. Nissan a vendu 3,35 millions de voitures en 2024). Mais ce ne sera pas au détriment de la gamme. Maintenant, est-ce qu'on pourrait réduire la complexité de la gamme ? J'aimerais bien. Avoir moins de niveaux, moins d'options et des voitures mieux ciblées. Moins de complexité, ce sont des coûts moindres pour faire de meilleures voitures et conçues plus vite.

Des coûts moindres, cela peut aussi vouloir dire des voitures moins chères, non ?

Oui, bien sûr. C'est une chose sur laquelle je voudrais travailler. Pour cela, nous devons avancer dans deux directions. Le prix de transaction au client par rapport à son revenu familial. C'est cette relation-là qui a été détériorée sur les cinq dernières années. Nous devons aussi travailler notre coût de fabrication en réduisant la complexité. C'est ce que nous faisons avec la Leaf et le futur Juke. Même plateforme, même mécanique mais des autos finalement très différentes.



En Europe, certains dirigeants comme Luca de Meo pensent que les "kei cars" font défaut au marché. Qu'en pensez-vous ?

C'est avant tout une question de législation. En l'état actuel, il n'y a pas de marché en dehors du Japon. C'est une chose qu'on regarde de près. Pour moi, il faut commencer par réinvestir le segment A, comme va le faire Renault avec sa Twingo. Sur les routes européennes, avec ses petites roues, son côté étroit, ses faibles performances, la "kei car" pourrait montrer ses limites, même s'il faut bien reconnaître qu'à bord, c'est tout simplement fantastique.

époque. Si le concept Hyper Punk (photos ci-dessus) reste caricatural, le style du prochain Juke s'en inspire clairement avec des projecteurs à facettes, des tôles embouties à la serpe et des accastillages aux formes polygonales. Des dessins géométriques qui excluent toute forme arrondie et que l'on retrouvera également à bord, quoique dans une moindre mesure. Le Juke ne devrait être proposé qu'en Europe en version 100 % électrique. Sauf revirement de situation...

L'avis de L'Auto-Journal

Nissan doit à nouveau susciter l'envie. Les trois modèles présentés ici devraient y contribuer. À condition que le marché de la voiture électrique retrouve des couleurs. Sans cela, le constructeur japonais pourra toujours compter sur sa solution hybride e-Power et sur ses modèles sortis de l'usine indienne, qu'il partage avec Renault, qui ressemblent étrangement à certaines Dacia...



Selon la finition, les bas de caisse teintés de noir peuvent différer d'aspect.

RENAULT ESPACE RESTYLÉ

En recherche de modernité

Lancé il y a moins de deux ans, le Renault Espace se met au diapason esthétique de la marque. Il fait aussi un pas en avant en matière de confort et de technologie.

Par Didier Laurent



L'avant de l'Espace se rapproche de celui du Rafale, et ça lui va plutôt bien.

À partir de **45 000 €**
Commercialisation : **juin**

La sellerie évolue pour plus de confort.

Le système R-Link avec Google Assistant est au mieux de sa forme.

En attendant l'arrivée de l'Austral restylé, prévue un peu plus tard dans l'année, Renault met à jour son Espace. Non pas que cela revêtait une urgence particulière – il a été commercialisé il y a moins de deux ans. Mais c'est vrai que le besoin d'unité de design dans la gamme et la modernité véhiculée par le Rafale poussaient vers une actualisation. Si rien ne change dans les dimensions (4,72 m de longueur pour une largeur de 2,08 m avec rétros et une hauteur de 1,65 m), l'Espace adopte une calandre "grands losanges", multiples, avec le logo de la marque au centre. Celle-ci est entourée par des feux à LED Matrix Vision qui sont proposés en option. Les optiques gagnent en détermination et confèrent à l'Espace un regard plus perçant. Les extrémités du bouclier se dotent quant à elles de demi-losanges qui rappellent le Symbioz. Le capot est lui aussi nouveau, avec une arête avant rectiligne et une casquette de calandre qui fait la jointure. Vu de profil, l'Espace évolue peu mais intègre des lames en noir brillant aux protections de porte (sur la nouvelle finition Esprit Alpine). À l'arrière, il abandonne un style un peu compliqué et des feux qui reviennent loin sur le hayon pour quelque chose de plus dynamique. Concernant l'extérieur, on peut dire que Renault a dépensé ses sous à bon escient.

L'Espace inaugure chez Renault la reconnaissance du conducteur. Comment ça marche ? Une caméra incorporée dans le montant gauche de l'habitacle prend votre empreinte faciale, et

le système R-Link enregistre vos habitudes (stations de radio favorites, position de conduite, des rétroviseurs...). Lorsque vous prenez place au volant, la voiture vous reconnaît et applique votre profil. Pas de panique, votre photo reste uniquement dans le système de la voiture...

Évolution technologique

L'Espace accueille également un toit vitré Solarbay qui fonctionne selon quatre positions : entièrement transparent ou opaque, clair à l'avant et opaque à l'arrière, ou inversement. D'après Renault, il limite l'effet de serre quand il fait chaud, et "l'effet glaçon" quand il fait froid (grâce au verre multicouche). Le mode opaque est activé lorsque l'on sort de la voiture, jusqu'au prochain démarrage du véhicule où la position précédente sera réactivée.

L'Espace reste par ailleurs fidèle à sa réputation de déménageur. À bord, pour cinq ou sept personnes, l'habitabilité qui constituait le point saillant de la phase 1 ne change pas. Mais Renault a fait évoluer les sièges avant (plus enveloppants), lesquels sont promis plus confortables. En matière de modularité, les bonnes manières demeurent, avec une banquette arrière qui coulisse sur 22 cm et une troisième rangée escamotable dans le

plancher. Le volume de coffre varie de 520 à 692 dm³ (banquette du 2^e rang avancée en sept et cinq places) et peut atteindre 2 224 ou 2 024 dm³ sièges rabattus. À sept dans la voiture, il ne subsiste plus que 212 dm³ de coffre. Préparez-vous à voyager avec les sacs sur les genoux !

Une seule motorisation

Conscient que l'Espace ne sera pas son best-seller, Renault joue la carte de la simplicité en ne lui attribuant qu'un seul moteur. Il s'agit du bloc hybride E-Tech de 200 ch, qui bénéficie selon Renault – mais nos essais devront le confirmer – d'une gestion de sa boîte de vitesses améliorée pour "un meilleur agrément de conduite". L'Espace annonce une consommation de 4,8 l/100 km en cycle mixte homologué. Sur la route, ce sera forcément plus, mais les 108 g de CO₂/km officialisés lui permettent d'échapper au malus. 200 ch, c'est 100 de moins que sur le Rafale hybride rechargeable, qui a une vocation moins familiale. Mais l'Espace n'en est pas moins agile puisqu'il peut recevoir quatre roues directrices. Produit à l'usine de Palencia (Espagne), il sera disponible en trois finitions (Techno, Esprit Alpine et Iconic) et sera commercialisé avant l'été.

L'avis de L'Auto-Journal

Une mise à jour ne peut pas faire de mal dans un monde automobile en mouvement perpétuel et où la nouveauté est le seul moyen de performer dans un marché atone. Renault est en haut de son cycle produit, et la modernisation de l'Espace, même si elle apparaît un peu tôt dans la vie du véhicule, est une bonne idée.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Audi

A6 Avant Le break A6 Avant e-tron promet 622 km d'autonomie en entrée de gamme, riche de 285 ch, moyennant 67 920 € au bas mot. C'est sûr, c'est tentant. Sauf peut-être pour les gros rouleurs, professionnels le plus souvent, pour qui un bon vieux diesel reste préférable à une machinerie chronophage au moment de la recharger. Audi ne les pas oubliés. La nouvelle mouture de l'A6 Avant "tout

court" entame sa carrière avec une offre moteurs réduite à une seule unité, un diesel comme par un heureux hasard. Micro-hybridé, certes, ce qui donne une consommation moyenne minimale de 5 l/100 km en cycle mixte d'homologation pour l'A6 Avant en mode traction, selon la fiche technique. La finition S line se distingue de la livrée Business Executive par son châssis sport abaissé de 20 mm.



Audi A6 Avant

LA GAMME AUDI A6 AVANT

Puissance / Boîte	Finition	Prix	Malus CO ₂	Malus au poids
Diesel hybridation légère				
TDI 204 Hybride - 4 cyl. 2.0 204 ch / BVR7	Business Executive / S line	70 550 / 74 450 €	650 à 2 370 €	3 620 €
TDI 204 Hybride Quattro - 4 cyl. 2.0 204 ch / BVR7 4x4	Business Executive / S line	72 300 / 76 450 €	1 074 à 3 552 €	5 020 €

BYD

Atto 2 Puissant mais "court courrier", ainsi se présente le SUV électrique Atto 2 que nous avons du mal à classer parmi les "urbains" au vu de ses dimensions : 4,31 m de long. Soit la taille du Peugeot E-2008, qui, pour sa part, se contente au mieux de 156 ch mais va plus loin sur une seule charge, jusqu'à 406 km annoncés (54 kWh pour la capacité de la batterie). Le chinois fabriqué en Chine, d'où

l'absence de bonus, est de fait pénalisé par la faible capacité de sa batterie (voir le tableau ci-contre). BYD compense avec des ratios prix/équipement avantageux. Toit panoramique, peinture métallisée, sièges électriques, régulateur de vitesse adaptatif et pompe à chaleur fournis de série quelle que soit la finition, écran central tactile rotatif de 10,1 pouces en livrée Active et de 12,8 pouces à l'étage au-dessus : tout est dit.



BYD Atto 2

BYD

LA GAMME BYD ATTO 2

Puissance / Batterie	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Bonus
Monomoteur roues avant motrices					
Électromoteur 177 ch/45 kWh	312 km	11/65 kW	Active/Boost	29 990/31 990 €	0 €

MG Motor

MG Cyberster

TIBO - THE GOOD CLICK



Cyberster Le cabriolet électrique Cyberster décline une seconde version, en complément de l'unité bimoteur forte de ses 510 ch. Le Cyberster monomoteur limite sa harde à 340 ch expédiés sur les roues arrière, mais conserve

la batterie de traction de son frère de gamme. Les 77 kWh emmagasinés autorisent, dans son cas, une autonomie annoncée de 507 km, contre 443 pour le Cyberster bimoteur facturé 67 990 €. **Cyberster Propulsion** : 62 990 €. Bonus hors sujet.

Renault

Arkana Le SUV coupé Arkana arrive au terme de sa carrière. Preuve en est, Renault retire le bloc dit "Mild Hybrid 140 EDC" (4 cylindres 1.3 TCe 140 ch BVR7) de l'offre moteurs, aujourd'hui réduite à une seule unité. L'ensemble hybride non rechargeable de 145 ch, alias "E-Tech Full-Hybrid", remplira l'office jusqu'à l'extinction des feux programmée à la fin de cette année. **Arkana E-Tech Full Hybrid 145** : 34 200 ou 38 700 € sous les finitions Techno et Esprit Alpine. Nul malus à déplorer.



Renault Arkana

RENAULT

Renault Mégane E-Tech

PRODIGIOUS 3D



Mégane E-Tech

Énième reconfiguration de la gamme Mégane E-Tech... Ce coup-ci, Renault limoge les deux ensembles mécaniques au cœur desquels s'activait l'électromoteur de 130 ch, alias "Autonomie Urbaine" et "Autonomie Confort" (batteries respectives de 40 et 60 kWh). L'offre mécanique se réduit ce faisant au seul ensemble tel que décrit dans le tableau ci-dessous. Dans le même

temps, la Mégane E-Tech gagne dès l'entrée de gamme Techno le dispositif dit "One Pedal", lequel s'ajoute aux quatre niveaux de régénération activés par l'intermédiaire des palettes situées derrière le volant. Le conducteur peut doser le freinage, jusqu'à l'arrêt, en décélérant, sans toucher la pédale de frein. Enfin, une troisième finition prend place entre les livrées Techno et Iconic. Cette nouvelle exécution Esprit Alpine marque sa différence par ses éléments de design typés sport.

LA GAMME RENAULT MÉGANE E-TECH

Puissance / Batterie	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Bonus
Monomoteur roues avant motrices					
Autonomie Confort - Électromoteur 220 ch/60 kWh	468 km	11/130 kW	Techno/Esprit Alpine/Iconic	39 500/41 500/43 000 €	2 000 € ⁽¹⁾

(1) 2 000, 3 000 ou 4 000 € selon revenu fiscal.

LES GIGAFACTOR DANS LA TOURMENTE

Alors que le fabricant suédois de batteries pour véhicules électriques Northvolt a déposé le bilan, plusieurs questions émergent en France, où trois usines du genre sont déjà sorties de terre. À vouloir prendre les spécialistes chinois de court, est-ce que la grenouille ne se serait pas vue plus grosse que le bœuf ?

Par Arnaud Murati



IES

Northvolt n'a pas eu d'autre choix que celui de se déclarer purement et simplement en faillite le 12 mars 2025. Il n'y aura donc pas de batteries made in Sweden pour véhicules électriques dans l'immédiat : *"La décision est spécialement dure à prendre dans le sens où (...) les lignes de production des batteries ont doublé, entraînant une hausse de 50 % de la production depuis septembre, a fait savoir Tom Johnstone, le président par intérim du comité de direction. Selon moi, il demeure indispensable que l'Europe ait sa propre industrie de batterie, mais c'est un marathon que de bâtir une telle industrie. Cela nécessite de la patience et un engagement sur le long terme de toutes les parties prenantes."* D'après certaines sources, Northvolt aurait accumulé des pertes à hauteur de 6 milliards d'euros. Il faut dire que des constructeurs comme BMW, par exemple, ont perdu patience. Alors qu'un accord de fourniture de batteries avait été signé en 2020 entre les deux entités, BMW n'a pas vu le moindre accumulateur suédois arriver dans ses usines en 2024. De guerre lasse, la marque munichoise aurait préféré déchirer le contrat à 2 milliards d'euros plutôt que de se voir réitérer des promesses.

Northvolt n'est pas la première gigafactory européenne à mordre la poussière avant d'avoir vendu la moindre batterie. Britishvolt a suivi peu ou prou la même trajectoire, qui s'était achevée en janvier 2023. Autant de nouvelles



Le suédois Northvolt aurait accumulé 6 milliards d'euros de dette avant même d'avoir vendu la moindre batterie.

inquiétantes pour la France, où il a été décidé de créer une véritable "vallée de la batterie" dans la région des Hauts-de-France : les acteurs en sont AESC Envision à Douai, ACC à Douvrin, Vekor et ProLogium à Dunkerque. Et comme redouté, l'une de ces sociétés a emboîté le pas de Northvolt quelques jours après : ACC, la coentreprise entre Stellantis, Total et Mercedes, a fait savoir qu'un plan de départs volontaires était ouvert. 100 postes sont concernés, certes sur un total de 2 200 personnes recrutées depuis l'année 2020 : *"Nous adaptons aujourd'hui nos fonctions support (...) et notre organisation de R&D à nos priorités de 2025"*, indique l'entreprise, qui fournit déjà des batteries à Stellantis. Une "adaptation" qui succède à un précédent revirement : ACC avait décidé dès mai 2024 de geler son ambitieux plan de construction de deux gigafactories supplémentaires. Du côté de chez AESC Envision, les

23 premiers contrats d'opérateurs de ligne de production ont été signés en février 2025, alors que le fabricant sino-japonais avait prévu de livrer ses premières batteries à Renault dès le mois suivant. Mais la date de fourniture des premiers accumulateurs est désormais reportée à mai 2025... Les usines de production de batteries françaises commenceraient-elles à émettre des signaux inquiétants ?

PHASE CRITIQUE

Les gigafactories françaises sont en réalité entrées dans la phase la plus critique de leur existence, surnommée la "vallée de la mort" par les Anglo-Saxons : elles produisent, mais l'essentiel de leur fabrication part à la poubelle car il n'est toujours pas conforme aux standards escomptés. Ainsi, les liquidités peuvent vite venir à manquer puisque presque aucune recette n'est encore réalisée. Il faut par conséquent que →

AUTOMOTIVE CELLS COMPANY



Environ quinze étapes sont nécessaires à la confection d'une batterie, et aucune d'entre elles ne supporte la moindre approximation.

“ Un processus industriel difficile à maîtriser et très coûteux. ”

Yann Vincent, P.-D.G. d'ACC



AFP

LES PROJETS DE RECYCLAGE À L'ARRÊT



Les Hauts-de-France devaient aussi se doter de structures en mesure de démanteler et de recycler les batteries. Deux projets avaient émergé. Ils semblent aux oubliettes à ce jour. Orano (ex-Areva) était censé piloter le projet Recyvabat, mais l'entreprise n'a pas souhaité répondre à nos sollicitations. Quant au projet ReLieVe d'Eramet, il a été suspendu "en octobre 2024, faute de développement suffisamment rapide des usines de batteries européennes", selon la société minière. "Il existe aujourd'hui de fortes incertitudes à la fois sur l'approvisionnement en matières premières de l'usine et sur les débouchés des sels métalliques issus du recyclage", complète sa présidente Christel Bories.

SHUTTERSTOCK



Parvenir vite aux standards obligatoires sans trop de rebut, tel est le challenge.

les industriels parviennent au plus vite à "stabiliser" leur production – en clair, à avoir assez de batteries qui fonctionnent – et à dépasser cette phase : "Cela veut dire hisser l'ensemble des étapes de fabrication à un bon niveau de rendement. En d'autres termes, cela signifie que la production ne doit pas connaître de ratés pour qu'à la fin du système, on ait un rendement global satisfaisant qui permette de vendre les batteries au bon prix", explique Philippe Chain, directeur de la clientèle de Verkor et cofondateur de la gigafactory. Selon Yann Vincent, le P.-D.G. d'ACC, il est nécessaire que les gigafactories fassent preuve d'"excellence opérationnelle", c'est-à-dire qu'elles multiplient encore les volumes produits "tout en diminuant le taux de rebut". Car la matière première revient cher ! "L'expérience que nous sommes en train d'acquérir au travers de la montée en cadence de notre gigafactory nous prouve que l'électrochimie est un processus industriel difficile à maîtriser et très coûteux. Nous constatons que les volumes produits ne sont pas ceux qui figuraient dans les plans de développement initiaux et que les Capex⁽¹⁾ et Opex⁽²⁾ sont supérieurs aux anticipations", continue Yann Vincent.

Les difficultés opérationnelles que peuvent rencontrer aujourd'hui certaines gigafactories françaises viennent s'ajouter aux handicaps qu'elles possèdent depuis l'origine. Cela fait longtemps déjà que la Chine est devenue le maître du jeu des matières premières dans le monde : "Les capacités européennes de production de matériaux de cathode et d'anode en 2030 resteront très largement inférieures à la demande, tandis que d'après l'Agence internationale de l'énergie, la Chine représenterait plus de 90 % des capacités

mondiales de production de ces matériaux actifs d'électrode", note un rapport de la Direction générale des entreprises (DGE, ministère de l'Économie) du mois d'octobre 2024. Les gigafactories françaises et européennes sont ainsi tenues en laisse, dans leurs approvisionnements, par leurs concurrents chinois. Un tout nouveau projet de production de composants de batterie a eu beau émerger le 21 mars en Finlande, rien n'y fait : celui-ci est porté à 70 % par une société chinoise !

LE PRIX DU CHOIX DES NMC EN EUROPE

Les Européens ont en outre décidé de fabriquer des batteries NMC (nickel-manganèse-cobalt), à l'heure où l'ultra-dominante industrie chinoise des batteries se tourne de plus en plus vers les accumulateurs de type LFP (lithium-fer-phosphate). "Le choix du NMC est guidé par les demandes de nos clients, donc clairement adossé à des contrats que nous honorons

AFP

aujourd'hui, fait remarquer ACC. Cela ne nous empêche pas de songer à d'autres chimies moins denses énergétiquement, plus abordables mais offrant moins d'autonomie." Les messages provenant des agences d'État comme l'Ademe encouragent maintenant à s'orienter vers des voitures électriques le plus frugales possible : la batterie LFP serait en ce sens plus prometteuse que la NMC, même en dépit de ses plus faibles performances.

Il ne faut pas oublier enfin que l'État chinois soutient massivement ses constructeurs automobiles comme ses producteurs de batteries : "L'industrie chinoise est capable de proposer à l'exportation des batteries LFP à des prix disons... subventionnés, c'est-à-dire à des tarifs qui font beaucoup réfléchir nos clients européens", relève Philippe Chain, de Verkor. Toujours selon le rapport de la DGE, "en 2023, la production effective de batteries sur le sol chinois aurait atteint 1 100 GWh pour une demande interne de seulement 600 GWh, alors même que les usines de batteries et de leurs composants sont très loin de fonctionner au maximum de leurs capacités". De ce fait, la Chine ne fait qu'exporter sa surproduction, ce qui a mené les industriels à "rognier leur marge pour vendre des batteries à bon prix", comme l'écrit l'Agence internationale de l'énergie. Bref, en d'autres termes, les industriels chinois de la batterie "font ce qui pourrait s'apparenter à du dumping. Ce qui leur permet de vendre pour pas cher, c'est qu'ils ont pu bénéficier de subventions et de conditions très favorables sur les investissements, les amortissements, l'énergie, etc.", rappelle le directeur de la clientèle de Verkor. Se lancer dans une saine concurrence alors que les dés sont pipés semble donc périlleux. ■

(1) Capex : dépenses d'investissement.

(2) Opex : dépenses d'exploitation.

La société Verkor, qui fournira bientôt des batteries à Renault, respecte pour l'instant son plan de marche à la lettre.



VERKOR

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Face au raz-de-marée chinois de la voiture électrique et de ses composants, l'Europe se devait de réagir sur le plan industriel. Les choix qui ont été faits sur la chimie des batteries peuvent se discuter, mais en attendant, c'est la voie de l'excellence qui a été retenue. Reste que, à l'inverse de ce qui était anticipé, l'acquisition de compétences dans ce domaine est un chemin long et coûteux qui met aujourd'hui en danger la filière. Filière qui n'est pas aidée par la mainmise des Chinois sur les matériaux ni par leur surcapacité de production de batteries à des prix déloyaux.

ICON

LA FEMME

by Cameron McCool

E

C

N

A

R

F

les hommes et le style



Le nouveau C5 Aircross est plus imposant que son prédécesseur : aux alentours de 4,65 m en longueur, contre 4,50 m à l'heure actuelle.



Sur le plan du style, le modèle de série ne diffère guère du concept qui l'annonçait. Témoins, les feux arrière positionnés à l'horizontale.

PHOTOS : SHPROSHOTS

CITROËN C5 AIRCROSS : FIN PRÊT

Le camouflage ne doit pas induire en erreur : le nouveau C5 Aircross n'en est pas au début de ses tests sur route ouverte, mais à la fin. La toute fin.

À quoi bon recouvrir un véhicule d'un épais camouflage quand il entame ses tout derniers tests sur route ouverte ? À quoi bon recourir à ce vain subterfuge quand un croquis de la version définitive circule sur le Net, "exfiltré" lors d'un dépôt de brevet en Argentine ? À quoi bon persévérer, enfin, lorsque ledit croquis se prête au jeu des 7 erreurs avec l'étude découverte dans les allées du Mondial de l'auto l'automne dernier, "un concept réaliste", comme titré dans *L'Auto-Journal* n° 1170 ?

Pour le coup, nous avons vu juste.

Pour être réaliste, c'est réaliste. Encore faudra-t-il vérifier cette vérité première *de visu*. Ce sera chose faite le 27 avril, au moment où Citroën dévoilera à la face du monde la deuxième génération de son SUV de classe intermédiaire.

En attendant, il n'y a point trop matière à conjecturer, même si le traité intérieur du nouvel arrivant reste à découvrir à cette heure. Premier point, **le C5 Aircross reprend à son compte, dans les grandes lignes, la signature visuelle inaugurée par la C3**, laquelle contribue fortement au succès commercial de la citadine, à notre humble avis. De bon augure pour le grand frère, qui, deuxième point, occupe plus de place au sol que son prédécesseur, dans des proportions assez généreuses.

Économies d'échelle

Sur le plan technique, le C5 Aircross repose sur la plateforme du Peugeot 3008. Normal, on a le sens des économies dans le groupe Stellantis, raison pour laquelle le Citroën fait siens les ensembles mécaniques de son rival de la maison d'en face sans rien apporter de neuf. Citons, donc, le module micro-hybridé désormais baptisé "145" chez Peugeot, en cumulant les puissances délivrées par le bloc thermique et l'électromoteur. Vient ensuite l'ensemble hybride rechargeable riche de 195 ch suivi par les trois unités électriques en service (210, 230, et 320 ch).

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
rentrée 2025

Prix : **à partir de 40 000 €***

Concurrence :
Un bon paquet...

* Estimation.

Pas de surprise sous le capot : le C5 Aircross second du nom puise dans les stocks existants du groupe Stellantis. Du Peugeot 3008, il prend tout.



GAMMES

Prime CEE : qui l'accorde ?

Comme indiqué dans la précédente édition de *L'Auto-Journal*, la prime CEE, pour Certificat d'économie d'énergie, est délivrée par les fournisseurs d'énergie indépendamment de l'État, en association avec les constructeurs via leurs réseaux de distribution. Cette aide financière couvre les véhicules électriques neufs uniquement, quels que soient leur nature,

leur acquéreur, leur lieu de fabrication et leur prix. Les constructeurs n'ayant pas l'obligation de l'accorder, le tableau ci-dessous recense les trois groupes qui avaient l'amabilité de s'y plier à la date du 24 mars. Non mentionnées, les collectivités, ou encore les flottes publiques en ce qui concerne les quadricycles, bénéficient elles aussi de la ristourne CEE.



Citroën ë-Berlingo Van (véhicule utilitaire).






Volkswagen ID.3 (voiture particulière).



Renault Scénic E-Tech (voiture particulière).

CEE : LES MONTANTS DE LA PRIME (en €)

	RENAULT GROUP 	STELLANTIS 	VOLKSWAGEN GROUP 
Particuliers			
Voiture particulière	310	353	345
Quadricycle sans permis	240	non communiqué ⁽¹⁾	-
Quadricycle avec permis	460	non communiqué	-
Véhicule utilitaire	2 540	2 730	2 690
Professionnels			
Voiture particulière	470	534	525
Quadricycle sans permis	520	non communiqué	-
Quadricycle avec permis	920	non communiqué	-
Véhicule utilitaire	4 200	4 515	4 450
Flottes d'entreprise⁽²⁾			
Voiture particulière	380	427	315
Véhicule utilitaire	3 350	3 611	3 560

(1) Montants définis dans le courant du mois d'avril. (2) À partir de 100 unités.



RENAULT

“La Renault 5 est une icône pop.”

David Isherwood,
directeur marketing de
Renault UK⁽¹⁾.

C'est fait. 200 R5 E-Tech "conduite à droite" ont débarqué au Royaume-Uni. Et pour bien marquer le coup, Renault a ouvert fin mars, durant neuf jours, la Maison 5 dans Oxford Street, l'artère la plus fréquentée de Londres. Cette exposition dédiée exclusivement à la R5 fit déjà sensation à Paris du 15 juin au 15 septembre 2024, avec Jean-Michel Jarre en bande-son. Au-delà de l'anecdote, le marché britannique a tous les aspects d'un eldorado pour la voiture électrique. Les ventes ont augmenté de 41,7 % en un an (25,3 % de part de marché en février), une aubaine pour la R5. La musique pop est née de l'autre côté de la Manche et elle est électrique, ne l'oublions pas...

(1) United Kingdom : Royaume-Uni.

42 983

C'EST LE NOMBRE DE DACIA SANDERO IMMATRICULÉES EN EUROPE AU CUMUL DES DEUX PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE.

La Sandero occupe la première place en Europe 31⁽¹⁾, et il n'y a pas matière à s'en étonner. En seconde position, en revanche, vient celle que l'on n'attendait pas aussi haut aussi rapidement : la Citroën C3, qui totalise 33 968 immatriculations, version wattée incluse. La C3 est-elle le modèle salvateur qui sortira Citroën de l'ornière ? À elle seule, cela ne suffira pas. La Volkswagen Golf (33 735), la Peugeot 208 (32 975) et le Volkswagen Tiguan (32 704) complètent le Top 5. Du côté des voitures électriques, Tesla n'en est pas encore à jouer sa survie. Pour preuve, le SUV Model Y reste le modèle électrique le plus vendu en Europe, bien qu'en chute libre (14 773, -49,8 % en un an). La Renault 5 E-Tech enregistre 3 965 immatriculations hors de France, où elle cartonne (5 847 de janvier à février).

(1) Union européenne, Islande, Norvège, Royaume-Uni et Suisse.



NICOLAS SOLER

46 096

C'EST LE NOMBRE DE PICK-UP CYBERTRUCK RAPPELÉS PAR TESLA POUR CAUSE DE VICE DE FABRICATION.

Soit l'essentiel de la production, étant rappelé que le Cybertruck n'est pas exporté en Europe par la voie officielle. En cause, des panneaux de carrosserie risquent de se détacher du véhicule en raison d'une colle défectueuse. Ces éléments seront remplacés gratuitement. Une péripétie comme l'industrie automobile en connaît régulièrement, à ceci près qu'elle "plombe" un peu plus l'atmosphère. Ventes en chute libre, déroute à la Bourse et un fonds de pension danois qui retire ses billes, cela ne sent pas bon. En bref, le boycott de Tesla, pour des motifs qu'il ne nous revient pas de juger, serait en train de porter ses fruits. En revanche, la déprédation des points de vente, les incendies volontaires de voitures et, pire encore, la diffusion sur le Net des noms et des adresses des propriétaires de Tesla, ça, c'est dégueulasse.



FLORIAN GROUT

VITTORIO ZUNINO CELOTTO



"Abaissons ces droits de douane de part et d'autre à zéro."

Ola Källenius,
directeur général
de Mercedes-Benz

Au moment où sont rédigées ces lignes, les droits de douane que les États-Unis imposent aux voitures particulières fabriquées en Europe s'élèvent à 2,5 %. Sauf contordre, ils auront dû passer à 25 % le 2 avril, c'est-à-dire avant la publication de cette édition de *L'Auto-Journal*. Le conditionnel s'impose.

Si cela se concrétise, Mercedes aurait donc à faire face aux dures contingences d'un marché qui a représenté 17,1 % de ses ventes mondiales en 2024 (hors utilitaires). Certains modèles sont certes produits sur place, mais malgré cela, les pertes sur le résultat net seraient de l'ordre d'un milliard d'euros, selon les prévisions du constructeur.

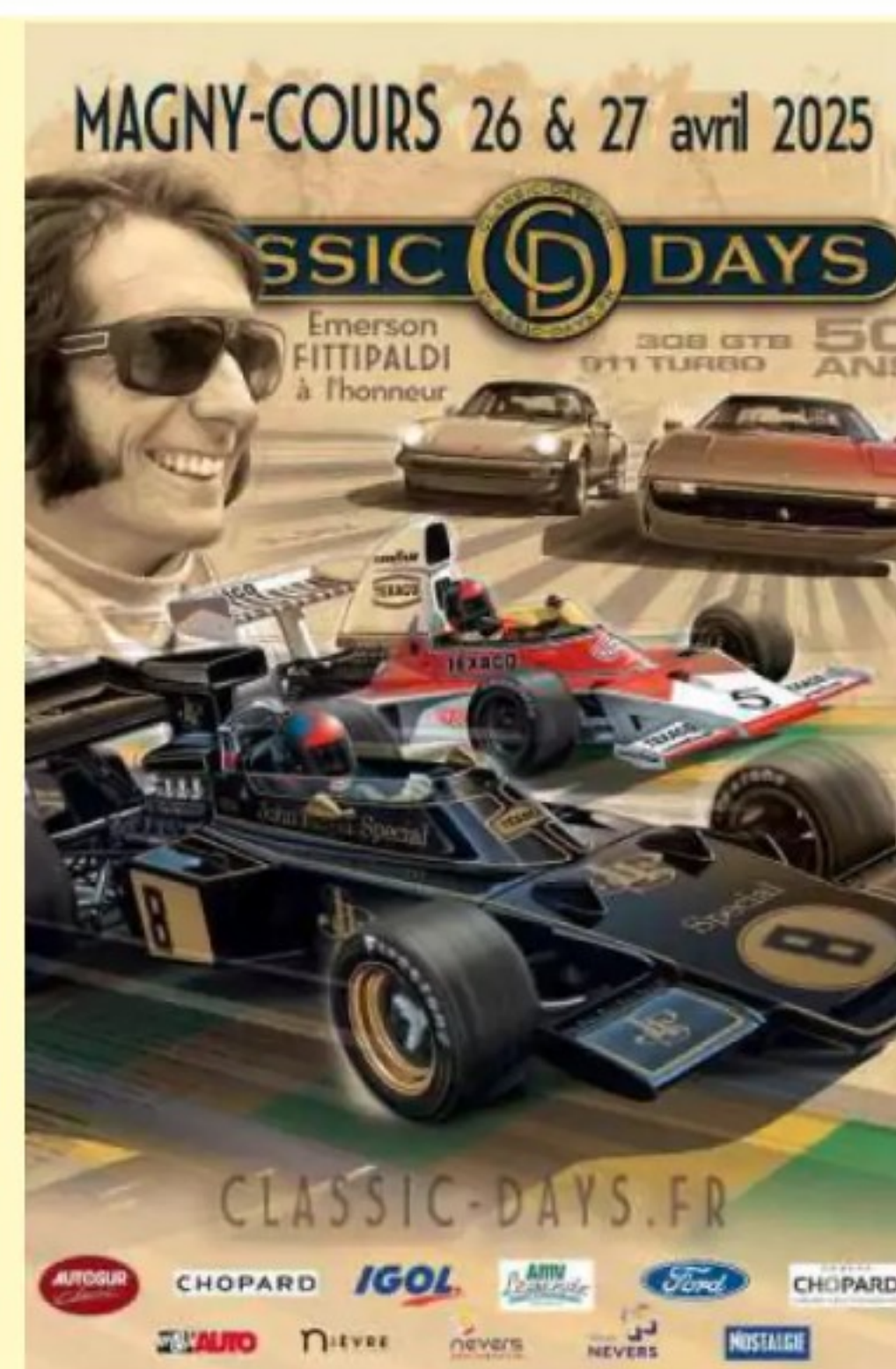
Classic Days : du beau monde

Organisés depuis 2008, les Classic Days sont souvent considérés comme le plus grand rassemblement de véhicules historiques tenu en France. Cela se défend, étant entendu que "rassemblement" n'est pas synonyme de "Salon". Les grand-messes de la voiture ancienne restent, sans conteste, Rétromobile et Époqu'auto (Lyon). Quoi qu'il en soit, l'édition 2025 des Classic Days confirme le statut suggéré. Trois voitures inscrites parmi les divers plateaux programmés, sélectionnées par nos soins, permettent de se faire une petite idée de ce dont il est question : Bugatti Type 35 (1926), Lola T492 (1978) et Marcadier Barzoi K (1967). Voilà qui vaut le déplacement, sachant qu'il y aura aussi une Citroën BX 19 TRS (1988) ou encore une Opel Kadett Cabriolet (1991)... Cette année, l'invité d'honneur est le pilote brésilien Emerson Fittipaldi.

Classic Days, 26 et 27 avril 2025

Circuit de Nevers Magny-Cours (Nièvre)

Billetterie, infos pratiques et liste des véhicules engagés :
www.classic-days.fr



INDUSTRIE

Nissan a un nouveau patron

Honda l'avait dans le viseur en raison de son intransigeance lors des négociations engagées entre les deux constructeurs en vue d'une possible fusion. Le projet, on le sait, est aujourd'hui mort et enterré. Encore n'est-il pas exclu qu'il ressuscite.

Makoto Uchida, patron de Nissan depuis le mois d'octobre 2019, a jeté l'éponge le 11 mars dernier, sous la pression de Honda, donc, mais aussi des autorités et des banques japonaises. Le nouveau directeur général, de nationalité mexicaine, se nomme Ivan Espinosa, et sa feuille de route retient, notamment, la reprise des discussions avec Honda selon le quotidien *Le Monde*. L'hypothétique entrée de Tesla dans le capital de Nissan, qui fit grand bruit il y a deux mois, n'est plus à l'ordre du jour...



YOSHI TOYANAGIDA

Ivan Espinosa, nouveau directeur
général de Nissan.



YOSHI TOYANAGIDA

ESSAIS

Le Salon itinérant de la voiture électrique

Jusqu'à l'an dernier, les essais de voitures électriques programmés dans plusieurs villes du pays étaient présentés sous l'anglicisme "Electric Test Days". Les organisateurs de ces rassemblements itinérants francisent cette année l'appellation, mais le principe reste le même. Le Salon national de l'automobile électrique, comme il convient de dire désormais, réunit un large plateau de véhicules électriques mis à la disposition des visiteurs, après réservation préalable. Les tests sont réalisés sur route ouverte. En bref, il n'y a pas mieux pour se familiariser avec la conduite d'une automobile de cette nature, voire se laisser convaincre.



La "caravane" partira de la ville de Nice le 27 avril, puis fera étape à Angers, Bordeaux, Paris, Toulouse et Rouen. Dernier point : c'est gratuit.

Salon national de l'automobile électrique
Dates et inscriptions : www.automobile-electrique.com



Mercedes Classe A : clap de fin



ADRIEN CORTESI

Pas tout de suite, certes, mais le doute n'est guère permis. Née monospace en 1997, devenue berline entre-temps, la Classe A n'aura pas de descendance directe, à entendre les dirigeants de la marque. L'entrée de la gamme sera occupée par un "coupé quatre portes", le CLA.

Du retard chez Porsche



TIBO / PORSCHE FRANCE

Le roadster Boxster et le coupé Cayman montés sur piles devaient faire leur apparition à la fin de cette année. Mais non. L'usine suédoise Northvolt, appelée à fournir des batteries de traction adaptées à ces sportives, a fait faillite, d'où le retard à l'allumage. Pas avant 2027, entend-on ici et là.

Malus : et maintenant, les occasions

Aujourd'hui, seules les voitures d'occasion acquises hors de France sont pénalisées par le malus. À partir du 1^{er} janvier 2026, les secondes mains vendues sur notre sol passeront à leur tour à la casserole selon une recette sortie de cerveaux en surchauffe. Une usine à gaz de la plus pure espèce sur laquelle nous ne manquerons pas de revenir.

Les chiffres du marché européen en février 2025



963 540

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe 31 (Union européenne, Islande, Norvège, Royaume-Uni et Suisse) en février. En recul de 3,1 % par rapport à février 2024.

17,1 %

La part de marché des voitures électriques en février (164 646 immatriculations). En progression de 26,1 % par rapport à février 2024.

3,3 %

La part de marché de Citroën de janvier à février (55 676 immatriculations). En recul de 13,4 % par rapport à la même période en 2024, en dépit des bons résultats de la C3.

1 959 580

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées au cumul des deux premiers mois. En recul de 2,6 % par rapport à la même période en 2024.

PRODUIT

Morgan Supersport : tendance rétro

Le constructeur britannique Morgan reste fidèle à lui-même. Preuve en est, la remplaçante de la Plus Six garde l'apparence physique d'une voiture comme on n'en fait plus depuis la nuit des temps, marquée par ses ailes séparées du corps central. Du rétro modernisé, étonnante réussite esthétique qui ne relève en aucun cas d'une opération de "restomod". Le roadster Supersport est un modèle à part entière, tout nouveau tout beau, plus imposant que son prédécesseur. Comptez 4,11 m en longueur, et l'empattement s'étend sur 2,52 m (respectivement 4,01 m et 2,44 m pour la Plus Six). Le châssis en aluminium se veut plus rigide et plus réactif que le précédent taillé dans le même métal, selon le constructeur, et la carrosserie

est toujours fixée sur un cadre en bois, Morgan oblige. Le "6 en ligne" 3.0 biturbo de 335 ch fourni par BMW est reconduit en l'état. La Supersport réclame 105 160 livres (125 795 €) sur son marché domestique.



La Supersport, tout nouveau roadster de Morgan, à l'air de famille pleinement assumé.

NICK DIMBLEBY

Le Duster prend du galon



Après avoir bouleversé le segment des SUV compacts avec son Duster, Dacia veut semer la zizanie chez les familiaux avec son Bigster, contraction de "big" (grand) et de "Duster". Mais suffit-il d'allonger un best-seller d'une bonne vingtaine de centimètres pour en créer un second et rivaliser avec les meilleurs de la classe supérieure ?

Par Méline Priam Photos Clément Choulot




CE NOUVEL ATTELAGE HYBRIDE
PÈCHE ENCORE UN PEU EN AGRÉMENT
MAIS SE MONTRE PARTICULIÈREMENT
ÉCONOMIQUE À L'USAGE ●●●



LA GAMME BIGSTER

MOTEUR	MALUS CO ₂	ESSENTIAL	EXPRESSION	EXTREME	JOURNEY
TCe 140 ch	150 à 190 €	24 990 €	26 500 €	28 300 €	28 300 €
TCe 130 ch 4x4	450 à 740 €	–	29 300 €	31 100 €	–
Hybrid 155 ch	0 €	–	29 700 €	31 700 €	31 700 €



C'est du jamais-vu chez Dacia! Accès et démarrage sans clé, siège conducteur électrique, climatisation bizona, régulateur de vitesse adaptatif, toit panoramique vitré, jantes alliage de 19 pouces, carrosserie biton, instrumentation de bord numérique, écran central tactile, chargeur à induction pour le smartphone, système audio haut de gamme, sièges avant et volant chauffants, hayon électrique, sans oublier bien sûr la panoplie sécuritaire de rigueur désormais : aide au maintien dans la voie, alerte de survitesse, surveillance de l'attention du conducteur, aide au freinage d'urgence. Bref, n'en jetez plus, la coupe est pleine. Il est bien loin le temps de la première Logan sans direction assistée ; 2004, ce n'est pourtant pas le siècle dernier... Jamais aucun modèle de la marque roumaine n'avait reçu autant de raffinements de confort et d'agrément jusqu'à présent. C'est que là, ça ne rigole plus : elle a décidé de se lancer dans la cour des grands, celle des SUV du segment C qui représente 3 millions de voitures en Europe et de juteux profits, mais dont la clientèle a l'habitude de certains égards et a d'autres exigences. Il s'agit de ne pas se louper si elle veut, une fois de plus (après les jolis coups des Sandero et Duster), renverser la table autour de laquelle les convives se nomment Renault Austral, Peugeot 3008, Nissan Qashqai et consorts. D'autant qu'un autre rival qui entend désormais marcher sur ses plates-bandes du "juste prix" va pointer son nez : le Citroën C5 Aircross. Mais ce sera une autre histoire...

Et dans l'immédiat, une liste d'équipements, c'est bien beau, mais cela ne fait pas une voiture.

Pour réussir son entrée, faute d'un style vraiment distinctif de celui du Duster – jusqu'au montant de pare-brise, ce sont des jumeaux qui partagent la plupart de leurs composants –, le Bigster a le privilège d'inaugurer de nouvelles motorisations, partiellement électrifiées, dont l'inédite "full hybrid" (ou hybride autorechargeable) de 155 ch du groupe Renault. Un ensemble qui reprend le principe de fonctionnement des versions hybrides 140 ch (ou 145 ch) du Duster et de moult autos de l'Alliance. À savoir : un bloc thermique, en l'occurrence un 4 cylindres essence de 1,8 l de cylindrée (obtenue en modifiant celle du 1,6 l), soutenu par deux ➔



À CHACUN SA ZONE

Un petit détail mais qui veut dire beaucoup : le Bigster est la première Dacia à recevoir une climatisation bizona de série. Seule la version d'entrée de gamme Essential n'y a pas droit.



ET MAINTENANT LA DISTANCE

Ce n'est pas encore la conduite autonome (faut pas exagérer) mais outre la vitesse, le régulateur gère désormais également le maintien de la distance avec la voiture qui précède. Il était temps !



ÉLECTRIFIÉ À BORD AUSSI

Autre première pour une Dacia : un siège électrifié. Celui du conducteur seulement. Et encore, il ne s'agit que du réglage en hauteur et de l'inclinaison du dossier, pas pour avancer ou reculer le siège.



GARDER LE SENS PRATIQUE

Les aides à la conduite ne sont pas trop mal gérées, et en outre elles peuvent être déconnectées sans passer par l'écran grâce à ce bouton My Safety, déjà vu sur le Duster et quasiment toutes les Renault actuelles.

QUAND LA MUSIQUE EST BONNE

Le Bigster ne se refuse rien ! L'écran tactile, déjà vu sur le Duster, est généralisé sur l'ensemble de la gamme. Il n'est, hélas, toujours pas très réactif : le GPS est long à se mettre en route et c'est un euphémisme ! En revanche, là encore pour la première fois chez Dacia, il intègre un système audio 3D Sound System de chez Arkamys sur les livrées Extreme et Journey : les mélomanes apprécieront...

ESPRIT PRATIQUE

OK, ils ne sont pas toujours faciles à bien fixer, voire "couinent" un peu, mais les YouClip, qui permettent d'accrocher de petits accessoires tels qu'un porte-gobelet ou un support de smartphone ou de tablette, restent astucieux et bien vus à l'usage.



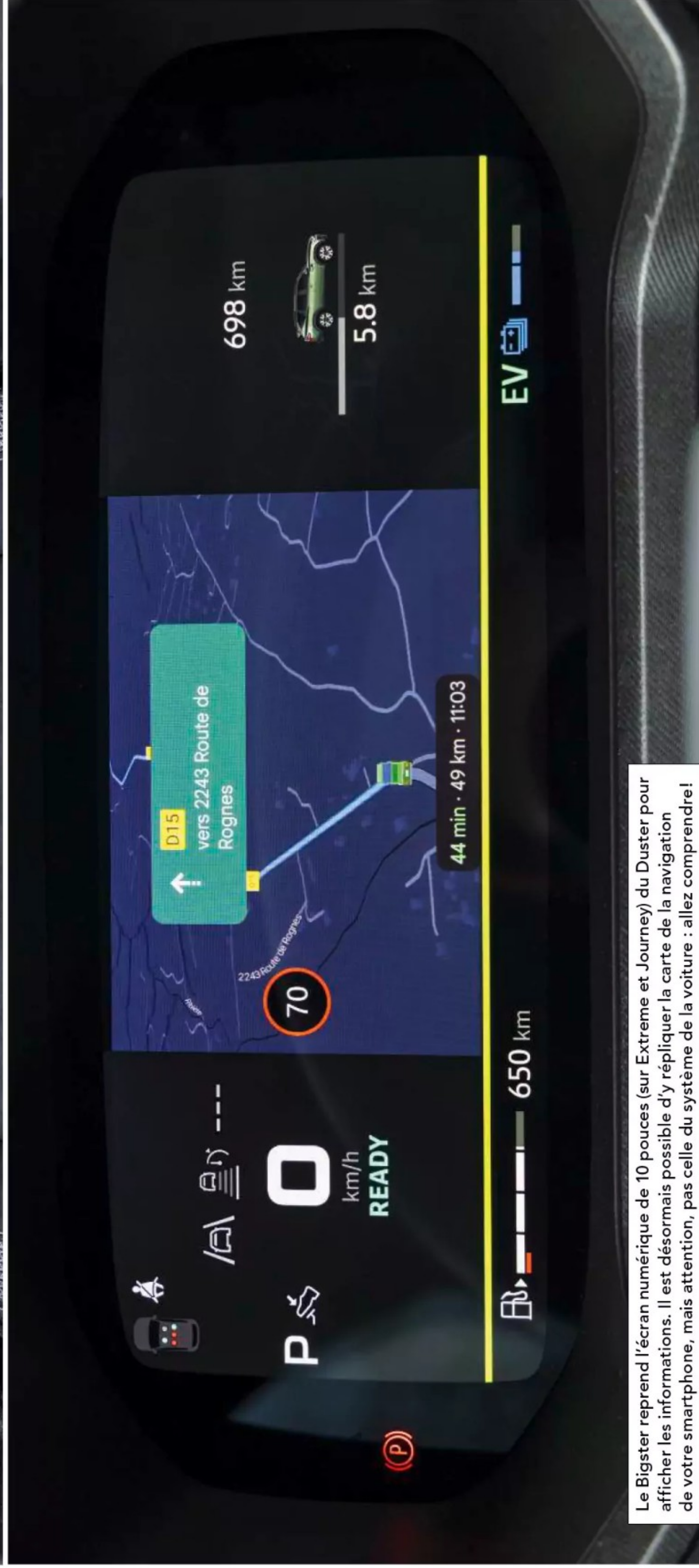
Un Duster en plus grand

Difficile pour ceux qui le connaissent de ne pas retrouver à bord aussi un petit, un gros même, air de Duster. Mais avec plus d'espace, plus de lumière (merci au toit panoramique optionnel à 850 €) et... paraît-il, une présentation plus chic. Honnêtement, nous n'avons pas trouvé... Les plastiques restent quand même tous majoritairement durs, ce qui, dans la catégorie, risque de chagriner la clientèle habituée aux matériaux plus valorisants et élégants des Renault Austral ou Peugeot 3008 par exemple. Ce qui

passé sur une Sandero ou un Duster est plus délicat à accepter sur une auto affichée à 32000 €, même si cela demeure bien moins cher que les rivaux cités. En revanche, là où le Bigster est très généreux, c'est en espace, tant pour les passagers que pour le coffre. Mais il ne faut pas rêver, bien que d'un bon niveau, l'accueil et le confort de la banquette arrière sont toutefois un peu plus rudes qu'à bord des SUV familiaux plus haut de gamme, et point d'astuce telle qu'une banquette coulissante.

EN HAUTEUR ET AU FRAIS !

Dacia entend rester le roi du détail pratique et pas cher ! La console centrale en hauteur d'une seule pièce en est une illustration ; elle sert à la fois d'accoudoir, intègre des rangements bien conçus dont un réfrigéré : une bonne idée toute simple qui devient trop rare chez les concurrents.



Le Bigster reprend l'écran numérique de 10 pouces (sur Extreme et Journey) du Duster pour afficher les informations. Il est désormais possible d'y répliquer la carte de la navigation de votre smartphone, mais attention, pas celle du système de la voiture : allez comprendre !

moteurs électriques (un principal et un démarreur/générateur), le tout orchestré par une transmission automatique électrifiée à 6 rapports. Ou plus exactement 4 + 2, les premiers étant consacrés au moteur thermique et les deux derniers à la machine électrique. Et qui dit même principe dit... mêmes qualités, mais aussi mêmes petits défauts, hélas! Commençons par ceux qui fâchent. Ils sont certes moins marqués qu'au début de cette technologie, mais de légers à-coups de transmission perdurent et la boîte de vitesses a parfois une agaçante tendance à faire inutilement grimper le moteur dans les tours. Conséquence directe : un niveau sonore assez élevé dans l'habitacle. Bien que Dacia nous assure avoir travaillé sur l'insonorisation, le Bigster se révèle un brin bruyant pour sa catégorie. Rien de rédhibitoire, mais lors de longs trajets, l'ambiance est moins reposante et sereine qu'à bord des références. D'autant que les bruits aérodynamiques s'invitent aussi assez vite à l'intérieur, dès 100 km/h. Cet ensemble fait toutefois montre d'une belle souplesse, laquelle contribue à l'agrément et garantit sans forcer des

performances plus que suffisantes pour un engin que les ingénieurs se sont entre autres attachés à ne pas plomber de kilos superflus.

La vraie force de ce nouvel ensemble hybride est sa très faible consommation.

Nous vérifierons bien sûr cela rapidement sur notre base, mais lors de ce premier galop d'essai, nous n'avons guère dépassé les 5 l/100 km alors même que nous n'avons jamais tenté de nous brider ou de nous entraîner pour un prochain éco-marathon. Mais s'il n'est pas trop lourd et se prend finalement vite en main malgré un gabarit pour le moins considérable (4,57 m, ce qui en fait un grand dans la catégorie), le Bigster n'est pas pour autant très sportif. Haut sur pattes, plus haut même que le Duster, il privilégie le confort de suspension au dynamisme et n'est pas exempt de tout roulis. En bon SUV familial qu'il est, il préfère être mené dans un style de conduite de bon père de famille, pour reprendre l'expression consacrée, et n'aime guère être bousculé. Moelleux sur les



Difficile d'ignorer les similitudes avec le Duster. Les plastiques durs sont hélas toujours aussi présents, mais heureusement bien assemblés.



① Nous vérifierons décimètre en main, mais à première vue l'espace ne manque pas. La banquette compartimentée 40/20/40 permet de transformer la place centrale en accoudoir et laisse la possibilité de glisser des objets jusqu'à 2,70 m de long. En revanche, point de banquette coulissante. ② S'il contient bien les 546 dm³ de volume de chargement annoncé, le coffre se positionne comme l'un des plus grands de la catégorie. Et le seuil n'est pas si haut que cela... pour un SUV!



PLUS
Prix/équipements
Espace à bord + coffre
Confort de suspension
—
MOINS
Mécanique bruyante
À-coups de transmission
Qualité perçue

Plus long que le Duster de 22 cm, le Bigster n'entend cependant pas accueillir plus de cinq personnes à bord. Aucune version à sept places en vue... Dommage!



L'avis de Méline Priam



Autant je pardonne ses défauts au Duster, autant je trouve que le Bigster devrait en faire un peu plus.



C'EST FINALEMENT À L'ARRIÈRE QUE LA DIFFÉRENCE AVEC LE DUSTER EST RÉELLEMENT SIGNIFICATIVE. LE BIGSTER EST VRAIMENT SPACIEUX ●●●

irrégularités de grande amplitude, il réagit cependant parfois plus sèchement sur les petites déformations de la chaussée comme les saignées ou les nids-de-poule. Et sans être imprécise, sa direction manque un peu de consistance. Tout cela pour dire que si son équilibre routier apparaît probant, sain et sécurisant, le Bigster trouve les limites d'une base technique d'un véhicule du segment B transformée pour en faire une plus grosse voiture. Son comportement routier n'affiche pas un compromis aussi satisfaisant qu'un Renault Austral ou qu'un Peugeot 3008 par exemple, même s'il profite de sa masse moindre pour donner une sensation de légèreté plutôt agréable. Généreux en équipements de série – pas plus qu'il n'en faut toutefois dans une catégorie où les équipements technologiques sont de plus en plus courants, à commencer par la conduite semi-autonome dont il se dispense –, le Bigster l'est surtout en espace. C'est, outre ses motorisations propres, ce qui le distingue le plus du Duster. Un avantage qui ne coûte pas cher. Il exploite à la perfection son espace intérieur, multiplie les

astuces pratiques et propose un coffre tout simplement immense. Pour qui a besoin de place à bon compte, c'est le SUV idéal. Mais dès lors, il est presque décevant de ne pas pouvoir éventuellement voyager à sept personnes, ni même de bénéficier d'une banquette coulissante. Banquette arrière qui, de plus, présente une assise qui n'a pas le moelleux des standards de la catégorie.

Reste qu'au moment de faire les comptes, le Bigster abat sa carte maîtresse : son prix !

Encore et toujours. Oui, bien sûr, 32 000 €, c'est beaucoup pour une Dacia. C'est d'ailleurs le modèle le plus onéreux de la marque roumaine, mais... l'un des SUV du segment C le moins cher du marché ! La moyenne européenne de la catégorie se situe en effet autour de 38 000 €, et même un Renault Symbioz, pourtant également judicieusement positionné, s'affiche entre 33 400 et 38 400 € en version Hybrid 145 ch. Reste la concurrence chinoise, elle aussi à l'affût, et toujours prompte à réagir... ■

DACIA BIGSTER Hybrid 155 ch Journey EN CHIFFRES DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance cumulée	■ 155 ch à 5 300 tr/mn ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 172 Nm à 3 000 tr/mn + 205 & 50 Nm (élec.)
Type	4 cyl., essence + 2 élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1 793 cm³/7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	4 + 2 (élec.)
Batterie/capacité brute	■ lithium-ion/1,4 kWh

(1) Puiss. maxi : 109 ch à 5 500 tr/mn + 49 ch & 20 ch. (élec.)

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11 m
Pneumatiques	205/55 R 19

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,57/1,82/1,71/2,70 m
Poids/tractable freiné	1 487/1 000 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 9,7 s
Vitesse maxi	■ 180 km/h

Coffre	
Volume	■ 546 dm³ ⁽²⁾

(2) Avec kit anticrevaillon. 488 dm³ si roue de secours galete.

LE BUDGET

Prix	■ 31 700 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (104 à 105 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	33 940 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km ⁽⁴⁾

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

Équipements de série ■

6 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL act., aide park. AR + cam. recul, Bluetooth, clim auto bizonne, dét. pluie/lum., ESP, hayon élec., induction, instr. num. 10 pces, jtes all. 18 pces, LED, rég./lim. vit. adapt., rétros ext. rab. élec., siège cond. élec., syst. multimédia tactile 10 pces/USB-C/GPS connecté/Apple CarPlay et Android Auto/audio Arkamys 3D/6 HP, vitres élec...

Options

Jantes 19 pouces (250 €), pack Parking (aide au parking AV et latéral + cam. multi-vue + surveillance angles morts : 490 €), peinture métallisée/biton (650/150 €), toit ouvrant panoramique (850 €), YouClip 3 en 1/support tablette (45/34,50 €).

Consommation	
Mixte	■ 4,6 à 4,7 l/100 km
Réservoir	50 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Roumanie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



**Pas de doute, le Bigster est bien né !
Sain et sans souci à mener, confortable
et performant, très économique
à l'achat et à l'usage, il avance
les arguments qui ont fait le succès
des Dacia. Mais pas sûr que la clientèle
lui pardonne ses petits défauts comme
sur des modèles plus modestes.**

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES SURVI

Il fut un temps où tout le monde ne roulait pas en SUV. Certaines voitures arboraient des formes étranges, plus basses et effilées : les breaks ! Des modèles qui subsistent dans les gammes des spécialistes allemands Audi, BMW et Mercedes. Ils peuvent même être animés par des moteurs diesel !

Par Camille Pinet Photos Arnaud Saunier

AUDI A5 AVANT
2.0 TDI 204 ch S line
64 270 €



VANTS



MERCEDES CLASSE C BREAK
220 d AMG Line
63 250 €



BMW SÉRIE 3 TOURING
320d xDrive M Sport
62 700 €



Le journaliste automobile essaie par définition les dernières nouveautés. Autant vous dire, cher lecteur, que depuis quelques années notre quotidien est constitué en très grande majorité de SUV, très souvent électriques ou au moins hybrides. La plupart des constructeurs généralistes ont pratiquement renoncé aux berlines et encore plus à leurs déclinaisons break : il n'en existe plus ni chez Renault ni chez Citroën, pour ne citer qu'eux. Seuls les spécialistes du haut de gamme, qui vivent par la diversité de leurs gammes, semblent pouvoir toujours s'offrir le luxe de perpétuer cette tradition. Prendre le volant d'un

nouveau break routier diesel comme l'Audi A5 Avant confine donc désormais pour nous autres à une expérience exotique. Rappelons que ce modèle est censé remplacer l'A4 thermique même s'il n'est pas facile en ce moment de comprendre la stratégie d'Audi, qui revient à ses appellations traditionnelles après les avoir abandonnées. Quoi qu'il en soit, l'A5 Avant s'oppose directement à d'autres Mohicans du genre : la BMW Série 3 Touring, restylée en 2022, et la Mercedes Classe C Break, apparue la même année. De quoi rejouer une partie vieille de plus de quarante ans. Non contentes de cultiver un genre en voie de disparition, ces trois-là poussent le goût du politiquement incorrect sous leur capot, où trônent des

moteurs diesel. Des 4 cylindres qui ont encore un intérêt : à l'heure d'un malus toujours plus impitoyable, nos trois concurrentes sont les moins taxées dans leurs gammes thermiques respectives. Sauf le break BMW 320d, BMW France ayant choisi de lui attacher un boulet au pied en imposant la transmission xDrive, qui lui coûte 1244 € de taxe en plus par rapport à la version propulsion, bel et bien disponible en Allemagne. Va comprendre, Karl !

SUR LA ROUTE

Dernière arrivée, l'Audi A5 n'a pas résisté à la tentation d'augmenter son gabarit. En break, elle est à la fois la plus longue et la plus large des trois.



AUDI A5 AVANT

① Doté de plus en plus de fonctionnalités, le Digital Cockpit d'Audi affiche toujours une excellente visibilité. ② En option, un troisième écran pour le passager, inclus dans le pack Tech Plus à 2780 € : stop ou encore ?



Très proche de celle du Q6, la planche de bord de l'A5 brille par sa technologie, mais ne fait plus la différence en matière de finition.

C BREAK



Un vrai comparatif de breaks premium diesel! Pourtant, nous ne sommes pas revenus en l'an 2000!

Au volant, cela se sent : la sensation qui se dégage se révèle beaucoup plus proche de l'ancienne A6 que de l'A4, notamment grâce à une largeur aux coudes généreuse à l'avant. Notre version deux roues motrices est l'unique traction parmi les trois concurrentes, mais cela ne l'empêche pas de faire preuve d'efficacité au moyen de trains roulants bien calibrés. Le conducteur peut même entretenir l'illusion de rouler à bord d'un modèle à transmission intégrale sur le sec, tant les réactions parasites sont absentes du volant : aucun défaut de motricité ni aucune remontée de couple. L'A5 Avant se distingue aussi de ses rivales par sa micro-hybridation beaucoup plus poussée. Grâce à sa batterie de 1,7 kWh et à son moteur ➔



La présentation apparaît spectaculaire chez Mercedes,, mais les plastiques laqués de la console centrale jurent avec le revêtement cuir de la planche de bord.

MERCEDES CLASSE C BREAK

❶ Le système multimédia de la Classe C se montre, toutes proportions gardées, comme le plus simple d'usage. ❷ Le volant est très chargé en commandes tactiles, pas toujours faciles à utiliser.



BMW SÉRIE 3 TOURING

❶ Le système multimédia de la Série 3 reste d'actualité, mais désactiver les aides à la conduite demande plus d'efforts que chez Audi ou Mercedes. ❷ Le volant M Sport se caractérise par sa jante très épaisse : on aime ou on déteste!



L'intérieur de la Série 3 est celui qui fait appel aux matériaux les plus qualitatifs et à l'ergonomie la plus traditionnelle.



MERCEDES CLASSE C BREAK

❶ L'habitabilité à l'arrière reste satisfaisante, même avec le double toit ouvrant. Néanmoins, le passager du milieu doit faire avec le tunnel central. ❷ C'est le plus grand coffre, et le break Mercedes bénéficie de dossiers de banquette rabattables électriquement, avec siège avant asservi lorsqu'il est aussi électrique.



NICOLAS SOLER

MERCEDES PLUS

Autonomie
Comportement
dynamique
Performances

MOINS

Filtrage perfectible
Malus au poids
À-coups à basse vitesse



BMW PLUS

Châssis dynamique
Sobriété
Gabarit raisonnable

MOINS

xDrive imposé
Coffre un peu limité
Malus CO₂ élevé

BMW SÉRIE 3 TOURING

❶ Malgré ses centimètres en moins, la Série 3 Touring ne souffre pas de la comparaison avec ses rivales en matière d'espace à l'arrière.

❷ Son coffre est certes un peu moins volumineux que celui de ses concurrentes, mais rapporté à sa taille, il ne démerite pas.



intégré dans la transmission, ce break est capable de rouler en mode 100 % électrique à très basse vitesse et profite de 24 ch d'assistance en sus du moteur thermique, déjà le plus puissant des trois. Pourtant, ce n'est pas le break Audi qui domine en performances puisqu'il termine bon dernier dans l'exercice du 0 à 100 km/h et deuxième dans celui du 90 à 130 km/h. C'est lui aussi qui se révèle le plus lourd et le moins amusant à mener en virage, d'autant plus qu'au freinage, la pédale se montre difficile à doser. Il aime avant tout les autoroutes où il fait valoir son silence et son confort à l'aide de la suspension pilotée de notre exemplaire. L'impression est toute différente en s'installant à bord de la Série 3 Touring, qui plus est en finition M Sport. Avec le break BMW, la sensation

de quitter des souliers de ville pour enfiler une paire de baskets n'est pas excessive. D'autant qu'il mesure 12 cm de moins en longueur, 3 en largeur et se déleste de 165 kg par rapport à l'Audi malgré sa transmission intégrale!

Le Touring conserve l'esprit BMW des origines.

Le conducteur retrouve des commandes directes, un train avant incisif et même ce tempérament de propulsion, qui subsiste en dépit des 4 roues motrices. Malgré son déficit de puissance, le break BMW s'offre même le luxe de dominer l'Audi au chapitre des accélérations, bien qu'il reste bon dernier en reprises. Ces belles aptitudes dynamiques ne se paient pas par un confort en



retrait sur notre modèle doté de l'amortissement piloté, très civil en mode Confort.

Jusqu'ici, le partage des rôles entre les marques allemandes demeure conforme aux traditions les plus établies, mais Mercedes vient bousculer celles-ci. C'est la Classe C qui se montre en effet la plus performante. Et de loin avec 0,7 s de mieux que l'Audi au 0 à 100 km/h et même 0,9 s d'avantage sur la BMW au 90 à 130 km/h! Dépourvu de suspension pilotée, notre exemplaire souffrait hélas d'un filtrage bien moins efficace à basse vitesse, où se faisaient sentir quelques à-coups liés à l'hybridation. En revanche, sa direction assez directe et son train arrière un peu plus joueur, propulsion oblige, le rendent plutôt amusant à mener. Le break Classe C excelle tout autant dans

le registre autoroutier, où il retrouve le confort et le silence : c'est lui qui fait le moins vibrer notre sonomètre, quelle que soit la vitesse. Il s'offre également le luxe de proposer un rayon de braquage beaucoup plus faible, un privilège de propulsion.

VIE À BORD

Commençons l'état des lieux des habitacles par la partie essentielle pour des breaks : le coffre. Déception à l'arrière de l'Audi, qui ne profite pas de ses centimètres en plus pour proposer le volume le plus important. En revanche, il soigne les aspects pratiques grâce à des rails intégrés de fixation, et ses poignées intégrées permettant de faire basculer les dossiers de banquette. Mercedes fait encore mieux avec son dispositif électrique,



AUDI A5 AVANT

- ❶ Malgré ses centimètres en plus, l'A5 Avant ne brille pas vraiment par son habitabilité à l'arrière, et le tunnel central est toujours là!
- ❷ Le coffre propose des rails de fixation et une tirette pour rabattre les dossiers de banquette.



qui avance automatiquement le siège passager avant pour s'assurer que le dossier puisse se renverser librement : quel luxe! Il confirme avec son seuil de chargement le plus bas des trois, qui donne accès au meilleur volume utile bien que la différence mesurée ne soit que de 5 dm³ par rapport à l'Audi. Le coffre de la Série 3 Touring ferme logiquement la marche mais ne démerite pas tant que cela compte tenu du gabarit, et il possède lui aussi des tirettes pour basculer les dossiers.

Aux places arrière, ce n'est pas la BMW qui offre le moins d'espace, mais bien l'Audi, même si la différence se joue au centimètre près. Dans les trois cas, la place du milieu se révèle également inconfortable en raison du tunnel central. La plus récente des trois, l'Audi A5, se veut la plus technologique. Elle gagne la bataille des écrans puisqu'elle est la seule à en proposer un troisième pour le passager avant (en option). Et sa platine de commandes tactiles sur les contre-portes joue le futurisme. Mais le futurisme est une chose, l'ergonomie en est une autre : le système multimedia fourmille de fonctionnalités et d'icônes et manque un peu de hiérarchisation, même si Audi a prévu des raccourcis pratiques pour les aides à la conduite. Plus ancien, le système BMW en offre peut-être un peu moins de prime abord, ➔

LA MICRO-HYBRIDATION ASSOCIÉE AU DIESEL GARANTIT UNE CONSOMMATION BASSE, EN TOUT CAS EN MOYENNE : ENTRE 6 ET 6,1 L/100 KM ●●●

mais il se révèle légèrement plus facile d'usage. C'est cependant celui de Mercedes qui remporte la mise de la simplicité d'utilisation et des bonnes idées, à l'image du raccourci direct placé en haut à gauche de l'écran central pour désactiver l'alerte de survitesse. Du côté de la finition, c'est peut-être BMW qui conserve encore la palme en refusant les plastiques laqués noirs de ses deux rivaux. Mercedes prend le parti du spectaculaire avec son grand écran central vertical et son haut de planche de bord revêtu de cuir, tandis que l'Audi joue sur la lumière, avec notamment le rappel de clignotants intégré dans l'éclairage d'ambiance.

BUDGET

Au chapitre des finances, la Série 3 Touring aurait pu dominer de la tête et des épaules sans la transmission intégrale, car non seulement elle affiche le prix de base le moins stratosphérique, mais elle reste la plus sobre selon nos mesures, bien que la différence se joue à 0,1 l aux 100 km de moyenne avec la Classe C. À un kilo près, elle échappe même au malus au poids, mais... elle doit

s'acquitter du plus gros malus CO₂. À quelques euros près toujours, elle demeure la plus favorisée sur le plan fiscal car ses deux rivales font payer cher leur masse : à partir de 1 560 € pour le break Classe C et surtout 2 165 € pour l'A5 Avant! En consommation, aussi étonnant que cela puisse paraître, le "petit" nouveau ne tire parti de son hybridation qu'en ville, où il économise 0,8 l/100 km par rapport aux deux autres.

Sur autoroute en revanche, le break A5 se révèle bien plus gourmand.

Particulièrement vis-à-vis de la Classe C : non seulement cette dernière consomme 0,5 l/100 km de moins, mais elle s'offre le réservoir le plus grand, qui lui permet de dépasser la barre magique des 1 000 km d'autonomie.

Côté équipements, nos trois exemplaires se sont présentés à nous dans leurs finitions à définition sportive les plus populaires... mais également les plus dispendieuses en fanfreluches esthétiques. Même si leur équipement de base apparaît relativement complet, il faut passer par la case options

pour disposer de fonctionnalités aussi basiques que l'accès et le démarrage sans clé, de série sur des modèles généralistes moitié moins chers. Une fois de plus, nous nous retrouvons face à la nouvelle mode chez tous les constructeurs : les packs d'options, qui imposent d'ouvrir grand le portefeuille pour profiter de tel ou tel raffinement. Audi est la marque qui pousse le plus loin cette logique avec ses trois packs Tech. Qui veut disposer de la conduite semi-autonome, par exemple, doit passer par le plus coûteux d'entre eux, facturé 6 030 €! Mercedes et BMW jouent aussi sur cette stratégie mais offrent encore un peu de latitude aux futurs acheteurs en proposant des options individuelles légèrement plus nombreuses. ■

VERDICTS SUR LA ROUTE

1^{re} MERCEDES

2^e BMW

3^e AUDI

VIE À BORD

1^{re} MERCEDES

2^e AUDI

3^e BMW

BUDGET

1^{re} BMW

2^e MERCEDES

3^e AUDI



La Série 3 Touring reste sans doute la plus authentique des BMW. Pourvu que ça dure!



L'avis de Camille Pinet



Fausse A4 ou vraie A6? L'A5 Avant prend le risque de ne pas choisir.



Une vraie bonne surprise dynamique que ce break Classe C!



AUDI A5 AVANT 2.0 TDI 204 ch S line BMW SÉRIE 3 TOURING 320d xDrive M Sport MERCEDES CLASSE C BREAK 220 d AMG Line

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-Monthéry.

EN CHIFFRES



61

AUDI A5 AVANT

BMW SÉRIE 3 TOURING

MERCEDES CLASSE C BREAK

Moteur/Transmission			
Puissance maxi	■ 204 ch à 3800 tr/mn + 24 ch élec.	■ 190 ch à 4000 tr/mn + 11 ch élec.	■ 197 ch à 3600 tr/mn + 20 ch élec.
Couple maxi	■ 400 Nm à 1750 tr/mn + 230 Nm élec.	■ 400 Nm à 1750 tr/mn + 25 Nm élec.	■ 440 Nm à 1800 tr/mn + 200 Nm élec.
Type	4 cyl., turbo diesel + micro-hybridation	4 cyl., turbo diesel + micro-hybridation	4 cyl., turbo diesel + micro-hybridation
Cylindrée/puissance fiscale	1968 cm³/11 CV	1995 cm³/10 CV	1993 cm³/11 CV
Transmission	aux roues avant	intégrale	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/7	automatique/8	automatique/9
Batterie/capacité brute	■ LFP/1,7 kWh	■ Li-ion/0,528 kWh	■ Li-ion/0,88 kWh

Châssis			
Diamètre de braquage	■ 12,2 m	■ 12 m	■ 11,1 m
Pneumatiques AV - AR	245/35 R 20	225/45 - 255/40 R 18	225/40 - 245/40 R 18

Dimensions/Poids			
L/l/h/empattement	4,83/1,86/1,46/2,90 m	4,71/1,83/1,45/2,86 m	4,80/1,82/1,46/2,87 m
Poids/tractable freiné	1957/1700 kg	1792/1800 kg	1850/1800 kg

Performances			
1000 m d.a.	■ 30,1 s	■ 29,7 s	■ 28,8 s
0 à 100 km/h	■ 8,5 s	■ 8,2 s	■ 7,8 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 7,4 s	■ 7,9 s	■ 7 s
Vitesse maxi ⁽¹⁾	■ 242 km/h	■ 229 km/h	■ 242 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/66 m	■ 10/33/66 m	■ 10/32/65 m

(1) Données constructeur.

Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	■ 27 cm	■ 28 cm	■ 28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 153/147 cm	■ 150/148 cm	■ 149/147 cm
Volume de coffre	■ 490 dm³	■ 459 dm³	■ 495 dm³

Niveau sonore			
À 90/130 km/h	■ 45,9/65,7/69 dB	■ 47,7/65,1/68,7 dB	■ 42,1/64/67 dB

LE BUDGET

Prix	■ 64 270 €	■ 62 700 €	■ 63 250 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 360 € (127 g/km)	■ 1 629 € (141 g/km)	■ 260 € (123 g/km)
Malus au poids (PVOM const. sans options)	■ 2 165 € (1 910 kg)	■ 10 € (1 700 kg)	■ 1 560 € (1 855 kg)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	78 375 €	75 639 €	75 869 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

(2) Malus et options inclus.

Équipements communs

6 airbags, aide park. AV/AR + cam. recul, antibrouillards, Bluetooth, clim auto 3 zones (2 sur Mercedes), dét. pluie/lum., instrumentation de bord numérique, jantes alliage de 18 pouces, phares LED, rétros rabattables élec., syst. multimédia avec écran tactile/GPS/Android Auto et Apple CarPlay/prises USB, vitrage AR surteinté, volant cuir...

Options

Accès et démarrage sans clé	2 780 € ⁽³⁾	1 400 € ⁽⁵⁾	650 €
Amortissement piloté	6 030 € ⁽⁴⁾	650 €	2 150 €
Caméra 360°	2 780 € ⁽³⁾	3 000 € ⁽⁶⁾	600 €
Conduite semi-autonome de niveau 2	6 030 € ⁽⁴⁾	3 000 € ⁽⁶⁾	2 950 €
Peinture métallisée	1 150 €	1 150 €	1 000 €
Régulateur de vitesse adaptatif	2 780 € ⁽³⁾	700 €	500 €
Sellerie cuir	1 100 €	1 500 €	2 000 €
Sièges avant électriques/chauffants	6 030 € ⁽⁴⁾	1 250 €	1 950 € ⁽⁷⁾
Toit panoramique	2 550 €	1 750 €	1 750 €

(3) Inclus dans pack Tech Plus (alerte angles morts, caméra 360°, écran passager, Matrix). (4) Inclus dans pack Tech Pro (Tech Plus + OLED, susp. pilotée, régl. élec. volant, sièges AV/AR chauff., rég. vit.).

(5) Inclus dans pack Confort (induction, appui lombaire). (6) Inclus dans pack Innovation (assist. conduite, aff. tête hte). (7) Inclus dans pack Advanced Plus (éclairage d'ambiance, sièges élec., USB).

Consommation			
Moyenne	■ 6,1 l/100 km	■ 6,0 l/100 km	■ 6,1 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 5,9/6,2/6,1 l/100 km	■ 6,7/5,7/5,7 l/100 km	■ 6,7/6,0/5,6 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 983 km/60 l	■ 983 km/59 l	■ 1 081 km/66 l

Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	Allemagne	Allemagne	Allemagne

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL MERCEDES CLASSE C

Le break Mercedes Classe C manque de confort, mais il se révèle le plus performant, le plus logeable et le plus sobre sur autoroute.

Il dépasse même les 1000 km d'autonomie. Malgré toute sa technologie embarquée et de réelles qualités dynamiques, l'A5 fait moins bien. La palme du châssis le plus dynamique est conservée par le break BMW Série 3, aussi très sobre et en dépit de son xDrive.



■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Petit à petit, la marque sportive issue de Seat fait son nid au sein du groupe Volkswagen, avec des produits qui misent sur le style. Mais pas que. Nos Experts ont été agréablement surpris par le cousin espagnol du Tiguan !



YANN LEFEBVRE

Il mise sur un style original mais reprend des éléments des autres productions du groupe Volkswagen, comme la tablette tactile centrale.



YANN LEFEBVRE

Grâce à sa batterie de 25,7 kWh brut, cet hybride rechargeable garantit une autonomie en tout électrique d'environ 90 km.



GREG

272 ch sur le seul train avant, ce n'est pas toujours simple ! Le Terramar ne s'en sort pas mal, mais la boîte DSG6 peine parfois à suivre.

CUPRA TERRAMAR

VZ eHybrid 272 ch DSG6 **59 800 €**

Malus CO₂/au poids : 0 € (10 à 11 g/km CO₂) /
1 050 à 1 450 € (1 904 à 1 944 kg)



ARNAUD SAUNIER

Pour un SUV de près de 2 tonnes, le Terramar affiche un comportement routier étonnamment équilibré. Sans doute un des meilleurs compromis du moment.



Franck Lagorce
(Pilote)

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



Mélina Priam
(Journaliste)

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



Ghislain Bacon
(Taxi)

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

“
L'équilibre et l'efficacité de la tenue de route sont impressionnants pour un engin de ce gabarit.
”

L'avis du pilote



Alors là, franchement, je suis sidéré ! Certes, je sens bien que c'est une traction, mais la tenue de route est impressionnante d'efficacité. Ce Terramar est collé par terre, il ne prend presque pas de roulis en appui, et les assistances électroniques réagissent remarquablement bien en situation de perte d'adhérence. Au freinage, la pédale un brin molle surprend et n'est pas particulièrement agréable, mais cela ne nuit pas à l'efficacité en elle-même, et en cas d'urgence l'ABS est extrêmement bien géré : il n'en fait ni trop ni pas assez. **Les suspensions, idéalement paramétrées aussi, font de l'excellent boulot : le compromis confort/tenue de route est parfaitement équilibré.** Le seul bémol serait peut-être la motricité : si le conducteur y va franco, le train avant a un peu de mal, surtout si l'adhérence est précaire. J'ai aussi un petit souci avec les envolées du moteur dans les tours dès que j'accélère un peu fort. Il hurle d'un coup en montant au-dessus de 4000 tr/mn pour redescendre ensuite. En fait, c'est une question de transmission : la boîte DSG6 semble un peu à la traîne. Mais uniquement dans cette situation.

“
Si vous pensez à le brancher la nuit, le Terramar peut passer la semaine sans brûler de sans-plomb !
”

L'avis de la journaliste



Petit rappel : une voiture hybride rechargeable doit être... rechargée pour en profiter. De préférence à domicile, c'est encore là que le kilowattheure est le moins cher. Sinon, à quoi bon investir dans une technologie aussi coûteuse ? Le Terramar a quelques qualités routières, il est spacieux, agréable à conduire et performant, mais signer un chèque de 60000 € pour un SUV compact, ce n'est pas anodin ! **En contrepartie, grâce à cette grosse batterie de 25,7 kWh brut (19,7 kWh net), l'autonomie en mode 100 % électrique frise les 100 km en ville.** Dans le cadre d'une utilisation courante, il est donc possible de rouler au quotidien sans dépenser la moindre goutte d'essence. L'autre bonne surprise est que même batterie vide, la consommation n'explose pas les compteurs. Malgré ses presque 2 tonnes, le Terramar se contente de 6,8 l/100 km sur route (1 l/100 km de plus sur autoroute). En revanche, les hybrides rechargeables n'échappent plus au malus au poids. Et il y a fort à parier que d'ici peu ils seront assujettis au malus écolo, le mode de calcul de leurs émissions de CO₂, jusqu'ici très avantageux, étant remis en question.

“
Le parti pris stylistique extérieur se poursuit à bord ; j'adore cette ambiance originale et sportive.
”

L'avis du taxi



Certains trouvent sans doute la déco clinquante, mais j'adore le poste de conduite. Je ne me sens pas à l'étroit malgré une console centrale imposante. Le siège est confortable, avec un bon maintien des cuisses. Le design est léché, la finition soignée et les détails de style (comme les poignées de porte) sont originaux. Tout cela masque habilement des plastiques qui ne sont pas très luxueux et le fait que ce Cupra hérite d'éléments du groupe Volkswagen. L'instrumentation de bord et la grande tablette centrale sont très lisibles. Cette dernière est orientée vers le conducteur : ça me va bien ! Mais je conçois que ce ne soit pas très pratique pour le passager de droite. En prime, cette version de 272 ch a ce qu'il faut sous le capot. **Le châssis assez agile (plus que celui du Tiguan !) contribue aussi à faire de ce Cupra l'un des SUV actuels les plus plaisants à conduire.** En outre, les passagers arrière ne sont pas négligés. Seul bémol, le tunnel de servitude nuit à l'installation de l'occupant central. Le coffre est plutôt généreux et, ma foi, le seuil de charge n'est pas trop haut pour un SUV !



JOLIE DÉC

Lynk & Co déploie son "02", pas si lointain cousin des Volvo EX30 et Smart #3, puisque partageant plusieurs solutions techniques. Dessiné à Göteborg, ce nouveau SUV est-il juste un électrique original de plus ou une vraie proposition valable ?

Par Arthur Matal Photos Arnaud Saunier



OUVERTE

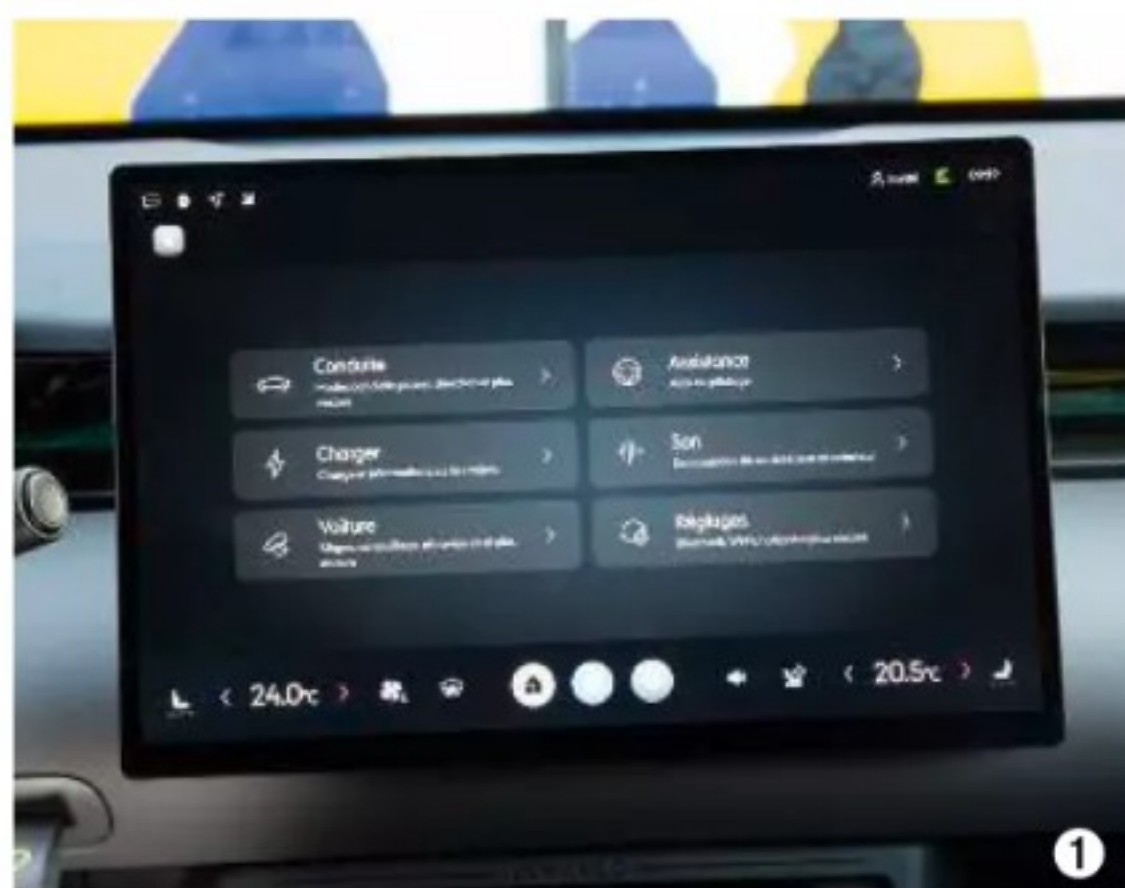
Distribuée en Europe depuis 2020, la marque chinoise Lynk & Co avait misé sur un système d'abonnement sans engagement pour commercialiser son modèle 01, sur base technique du Volvo XC40 hybride rechargeable, son cousin européen. Les "membres" pouvaient même sous-louer leur abonnement à des tiers, pas toujours de confiance, au moyen d'une application spécifique pour réduire d'autant le coût de celui-ci. Pas inintéressante sur le papier, cette formule à environ 500 € par mois tout compris au départ (assurance et entretien inclus, mais évidemment pas le carburant) avait bien pris dans les pays nordiques mais n'a pas trouvé son public en France. Autre erreur stratégique : l'absence de réseau avec un processus de commande seulement sur Internet. La marque semble faire machine arrière et promet d'ici la fin de l'année 30 distributeurs classiques, dont moins d'une dizaine en France. Pour le moment, seul un concessionnaire, situé en région parisienne, est officiellement référencé sur le site. Difficile donc à l'heure actuelle de parler de "reconquête"... C'est pourtant dans ce contexte que le constructeur commercialise son deuxième modèle, le 02, 100 % électrique cette fois, qui partage sa plateforme avec les autres membres du groupe Geely, à savoir les Volvo EX40 et Smart #1 et #3. Mais cette cousinade a-t-elle du bon, volant en mains ? Cette appartenance au groupe chinois a des avantages, dont celui de pouvoir piocher dans des éléments techniques existants.

Le design est, lui, l'œuvre des équipes d'Ivo Groen, venu de chez Stellantis.

Il a commencé sa carrière chez PSA avant d'être transféré chez DS Automobiles. Les lignes sont douces mais quelques arêtes donnent un certain caractère à l'engin. La partie arrière, plus agressive, rappelle sous certains angles celle du Toyota C-HR. S'étirant sur 4,46 m, ce 02 est plus grand de tous les cousins Smart et surtout comparé au Volvo EX30 qui se limite à 4,23 m. Si ses formes de SUV coupé profitent assurément à la traînée aérodynamique, elles pénalisent le volume de coffre réduit à 375 dm³ (+ 15 dm³ à l'avant). Une capacité semblable à celle du Smart (378 dm³) mais nettement inférieure à celle d'un Scénic E-Tech qui propose 535 dm³. Nous regret-



Très sobre, la planche de bord présente en plus une qualité d'assemblage très soignée.



❶ 15,4 pouces, c'est bien, mais cette taille d'écran est standard aujourd'hui. Celui-ci est lisible, mais les menus ne sont pas très intuitifs. ❷ Les chargeurs à induction pour smartphones sont parfaitement positionnés et pratiques. ❸ Cette languette permet de débloquent le menu Autopartage, pour louer son véhicule. ❹ Le 02 dispose de nombreux rangements, notamment sous l'accoudoir central fermé par un petit volet pliable.





terons surtout le seuil de chargement trop haut. Dommage, car l'habitacle affiche une belle mise, moderne, et se révèle bien construit, faisant la part belle à des matériaux recyclés. La note premium est aussi illustrée par le système audio signé Harman Kardon délivrant 1 600 W à travers 14 haut-parleurs (de série sur More) et qui distribue un son très soigné. L'écran central de 15,4 pouces est lisible, les menus sont complets, mais le système d'exploitation n'est pas le plus simple qu'il nous ait été donné d'essayer.

L'habitacle propose, lui, une habitabilité dans la moyenne sauf en ce qui concerne l'espace aux jambes à l'arrière où, là, tous les voyants sont au vert. Un mot du plancher, bien plat au niveau des pieds des passagers arrière, qui permet à une "petite" cinquième personne de s'installer sans devoir enjamber un tunnel de transmission. Mais la hauteur de ce même plancher imposera aux "grands" de plier les genoux. Conséquence évidente de l'implantation des batteries sous les pieds des passagers. Cette disposition profite généralement à l'équilibre des voitures électriques modernes, et ce Lynk & Co ne fait pas exception. ➔





❶ Les places arrière sont dans la moyenne, mais le plancher haut impose aux grands gabarits d'avoir une posture inconfortable avec les genoux relevés. ❷ Avec ses 375 dm³, le coffre n'impressionne guère. Et ne parlons pas du seuil de chargement, trop haut!



La plateforme SEA de Geely reçoit un moteur déjà vu qui offre 272 ch, assure des performances tout à fait confortables et entraîne les roues arrière motrices. Sans oublier une batterie de 66 kWh net. Des similitudes dans le comportement routier se font tout de suite sentir avec le Smart #3 dès les premiers tours de roues, ce qui est assez compréhensible. Soulignons néanmoins quelques différences. L'amortissement est plus souple sur la chinoise, contribuant à un confort plus moelleux. Les roues de 20 pouces (de série sur la finition supérieure) ne sont pas un avantage à basse vitesse mais ne perturbent pas les opérations aux allures plus élevées. Si des mouvements de caisse apparaissent en cas de conduite plus dynamique avec un train arrière semblant un poil sous-amorti, les réactions restent saines

et l'équilibre de propulsion est plutôt un atout. La cellule se révèle rigide et aucun bruit parasite ni même de mobilier ne remonte dans la cabine, ce qui est un gage de qualité évident. De quoi proposer une copie différente de ses camarades mais pas dénuée d'intérêt.

Affiché 39 995 € dans sa finition haut de gamme, ce 02 intègre un équipement de série vraiment généreux.

C'est bien simple, il n'y a aucune option ! Même la peinture métallisée est "offerte" d'office. Au chapitre autonomie, il ne faut en revanche pas attendre de miracle avec une batterie de 66 kWh, et ce, malgré une consommation moyenne plutôt correcte de 18,8 kWh/100 km. N'escomptez pas dépasser les 355 km en moyenne, ce

qui reste légèrement supérieur à ce qu'offre le Smart #3 Pro+ qui se contente de 330 km (disponible à partir de 44 315 €). Lynk & Co propose toujours son système d'autopartage activable à partir d'une petite lanière de tissu à droite du volant. En effet, un propriétaire peut mettre à disposition d'autres usagers son véhicule par le biais d'une application sur smartphone. Espérons seulement un système plus au point qu'auparavant, évitant certaines déconvenues aux propriétaires en ce qui concerne le volet administratif inhérent à l'utilisation d'une voiture (contraventions, responsabilité en cas d'accident, dégradation de la voiture...). Mais cette idée, dans l'air du temps, mérite sans doute d'être connue, tout comme ce Lynk & Co 02 qui ne manque pas d'atouts. ■

PLUS
Performances
Qualité de présentation
Voiture confortable...

—

MOINS
... mais train arrière sous-amorti
Coffre
Réseau en devenir



Original, ce Lynk & Co l'est assurément. Ses dimensions sont plutôt généreuses comparées à celles des cousins du groupe chinois Geely.

EN CHIFFRES

LYNK & CO 02 272 ch / 69 kWh More

NOS MESURES

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

LA TECHNIQUE

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 272 ch
Couple maxi	■ 323 Nm
Type	électrique synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	NC
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/capacité brute (nette)	■ lithium-ion NMC / 69 (66) kWh

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,9 m
Pneumatiques	245/45 R 20

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,46/1,85/1,57/2,76 m
Poids/tractable freiné	1 885/1 600 kg

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 33 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 150/144 cm
Garde au toit AV/AR	■ 100/93 cm
Volume de coffre AV/AR	■ 15/375 dm ³
Seuil de chargement	■ 78 cm

Niveau sonore

À 90/130 km/h	■ 64,2/67,8 dB
---------------	----------------

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Chine



Le "frunk" avec ses 15 dm³ n'accueillera qu'un câble de recharge, et encore...



L'équipement de série de cette finition More est pléthorique, et comprend même le toit panoramique.

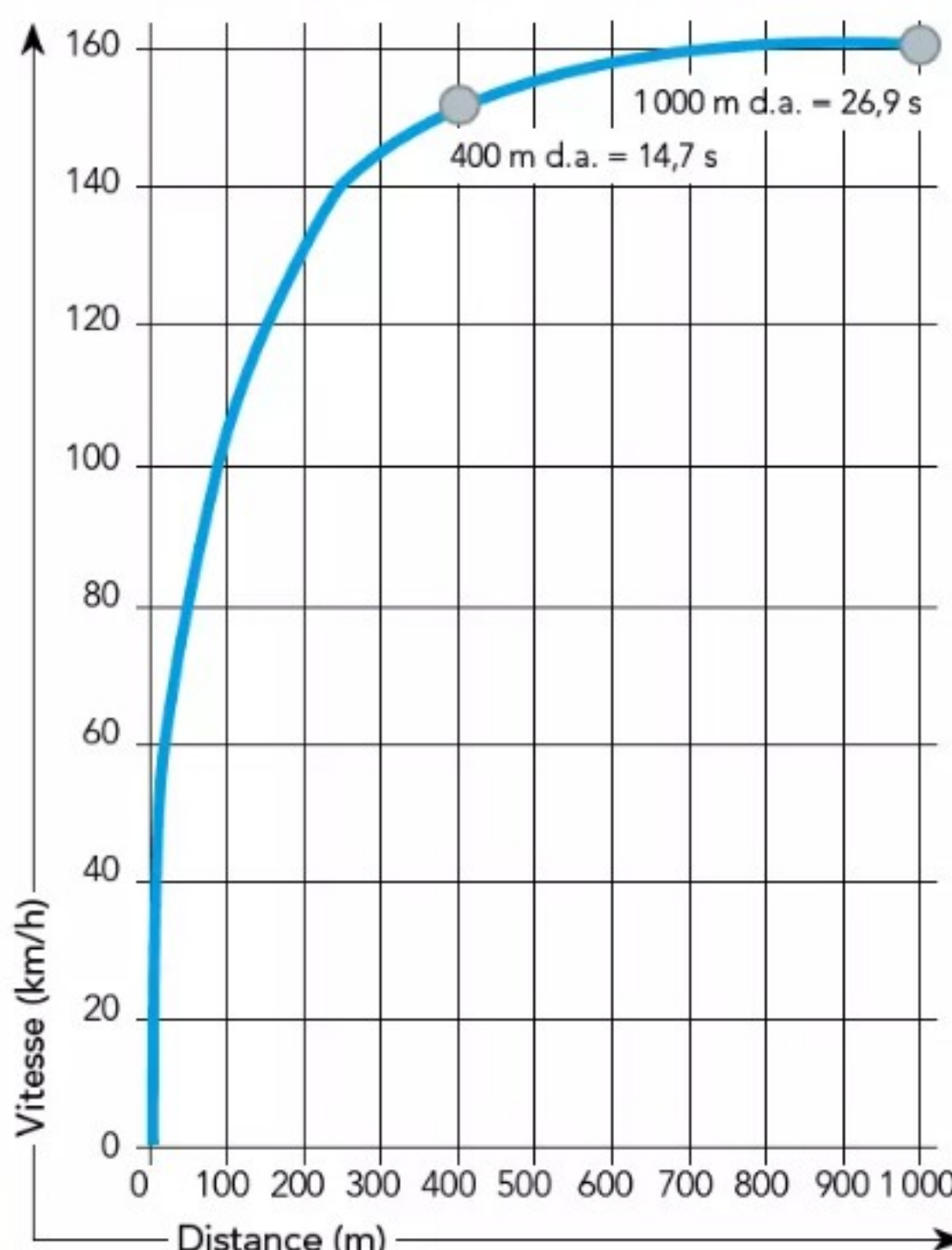
LA CONDUITE

Performances

1 000 m d.a.	■ 26,9 s
400 m d.a.	■ 14,7 s
0 à 100 km/h	■ 6,2 s
Vitesse maxi	■ 183 km/h

→ Courbe d'accélération

Disponible avec un seul niveau de puissance, le Lynk & Co 02 profite de ses 272 ch pour offrir des accélérations de GTI. Les BMW iX1 et iX2, fortes de 313 ch, font à peine mieux. En revanche, le Smart #3, avec qui il partage sa plateforme et sa motorisation, est un peu plus performant en accélération avec un 1 000 m d.a. en 26,2 s... en partie grâce à sa masse inférieure de 71 kg.



Reprises

90 à 130 km/h en Drive	■ 4,8 s
Distance pour passer de 90 à 130 km/h en Drive	■ 144 m

Freinage

Depuis 50 km/h	■ 10 m
Depuis 90 km/h	■ 31 m
Depuis 130 km/h	■ 61 m

LE BUDGET

Prix	■ 39 995 €
Bonus écologique (CO ₂)	■ 0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	39 995 €
Garantie	■ 4 ans ou 120 000 km ⁽²⁾

(1) Bonus et options inclus.

(2) Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

Équipements de série ■

6 airbags, accès et démarrage sans clé avec ouverture à l'aide du smartphone, AFIL, aide au parking + caméra de recul 360°, autopartage, chargeurs smartphones par induction, clim auto bizona, détecteurs pluie/luminosité, freinage d'urgence auto, hayon électrique, jantes alliage 20 pouces, peinture métallisée, phares à LED avec gestion codes/phares auto, pompe à chaleur, sièges avant et volant chauffants, système multimédia avec écran tactile 15,4 pouces/GPS connecté avec planificateur de trajet/Apple CarPlay et Android Auto/système audio 14 haut-parleurs Harman Kardon/reconnaissance faciale, toit peint en noir...

Options

Aucune.

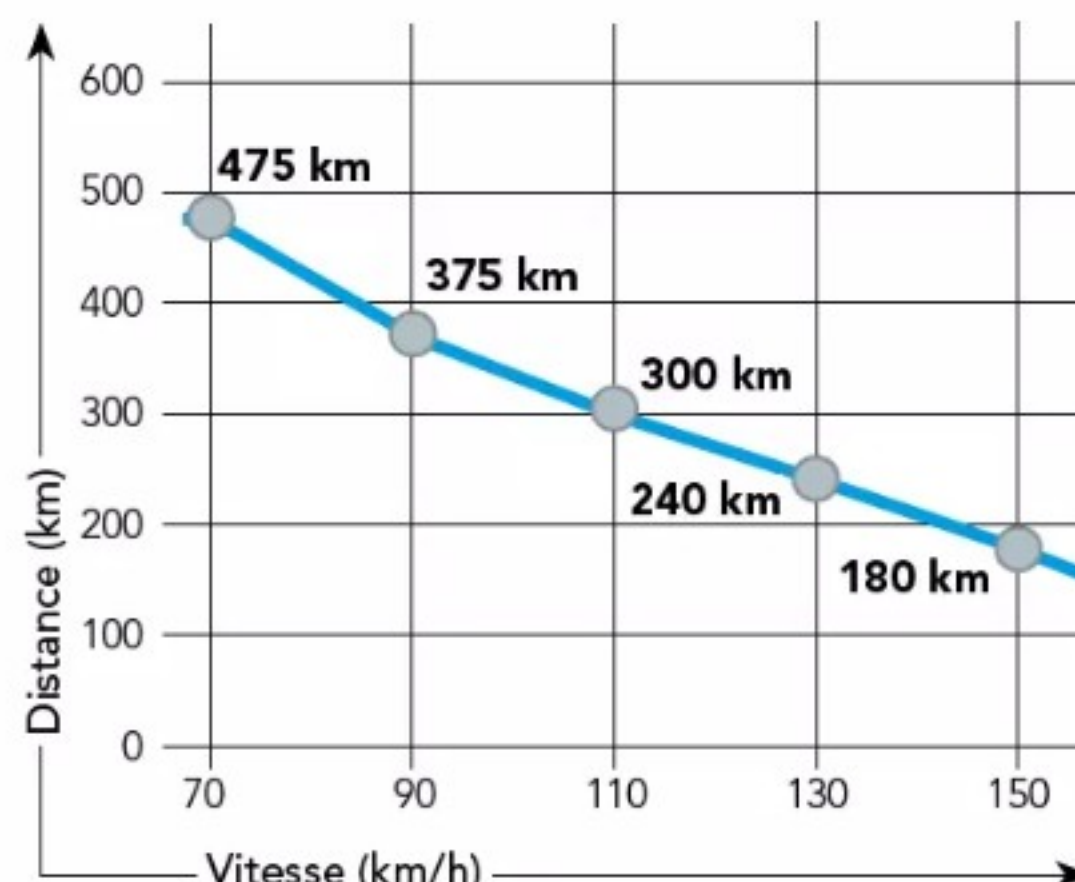
Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation moyenne	■ 18,8 kWh/100 km
Consommation ville/route/autoroute	■ 17,1/17,2/22 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■ 355 km
Autonomie ville/route/autoroute	■ 385/385/300 km
Chargeur AC/DC	■ 22/150 kW
Tps de charge prise dom./11/150 kW	■ 23 h / 11 h/30 mn ⁽³⁾

(3) Sur 150 kW : 10 à 80 % (donnée constructeur).

→ Courbe d'autonomie

Si la consommation moyenne apparaît raisonnable, l'autonomie reste dans les standards, à cause de la capacité de la batterie, limitée à 66 kWh net, quand celle du Volvo EX40 Extended Range grimpe, elle, à 79 kWh net. À l'usage, ce Lynk & Co sera endurant en ville et sur les trajets périurbains. Sur autoroute, la patience s'impose pour ne pas perdre tout le potentiel énergétique. Le Smart #3 est encore moins efficace.



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Ce nouvel acteur dans la catégorie des SUV électriques frise les 4 étoiles. Ses prestations sérieuses jouent en sa faveur. Mais le déploiement du réseau, à ses balbutiements, peut refroidir les ardeurs.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

SEULE



AU MONDE

Ça n'existe plus, les familiales aux roues avant motrices, 100 % thermiques et un tant soit peu performantes? Sauf chez Skoda! L'Octavia RS résiste. Pas du tout dans l'air du temps, la tchèque est pourtant pétrie de qualités. À défaut de sportivité...

Par Sylvain Vétaux Photos Clément Choulot



L'Octavia RS, c'est un peu la Golf GTI de ceux qui ne jurent que par les berlines. C'est le même moteur, déjà, le 2,0 l turbo essence, nom de code "EA888 Evo4", dans une configuration 265 ch, soit 20 de plus que sur la version précédente. C'est ensuite la même plateforme, la MQB, avec bien évidemment un empattement différent. Si au fil des années, la RS, née en 1999, a gagné en muscles, elle conserve toujours ce qui fait l'un des points forts de la marque tchèque : l'habitabilité. Il n'y a certes pas l'espace aux jambes digne d'une limousine qu'offre sa grande sœur Superb, mais deux adultes ne vous jetteront pas de pierres si vous leur proposez d'occuper le second rang quelques heures. À bord, peu de changements. L'écran central de 13 pouces réagit vite aux injonctions tactiles et le combiné d'instrumentation Virtual Cockpit présente tout le nécessaire pour s'informer rapidement. Il y a même, sur la branche gauche du volant, une commande qui permet d'accéder sans délai aux insupportables aides à la conduite (maintien actif dans la voie, alerte de dépassement de la vitesse, lecture des panneaux, etc.) afin de les désactiver.

S'ajoutent une ambiance plus sérieuse que sportive et une finition au-dessus de tout reproche.

Bref, cette Octavia RS quatrième du nom sait recevoir, fait le plein d'équipements (trappe à skis, caméra de recul, 4 ports USB de type C, freinage d'urgence) et échappe, en dépit de sa mécanique puissante, au super-malus.

Mais elle est badgée RS et ce qu'il nous faut savoir, c'est si elle procure le plaisir qu'on est en droit d'attendre d'un tel blason. Skoda l'annonce d'emblée, le positionnement se veut moins sportif que celui d'une Golf GTI, qui →

n'est pourtant pas la radicalité incarnée. Les premiers tours de roues le confirment. Grâce au DCC (830 €), le conducteur se concocte une suspension aux petits oignons.

Du moins sur le papier, car en dépit des 15 lois d'amortissement, aucune ne donne pleine satisfaction.

Le système nous avait laissé un souvenir plus probant dans la Golf GTI Clubsport qu'à bord de l'Octavia RS sur l'autoroute croate, en partie cadre de cet essai. Autre source de désagrément : le bruit, ou plutôt son absence. Un 4 cylindres turbo n'émoustillera jamais autant que de nobles cylindrées, mais là, les notes émises par le nouvel échappement, dépourvu de clapets, déçoivent franchement. Le dossier de presse évoque la sonorité envoûtante de la ligne sport mais la réalité est tout autre. Un responsable de la marque nous avoue que les clients de la précédente génération ne raffolaient pas du générateur de bruit dans l'habitacle. Avec cette itération, ils seront comblés : l'Octavia RS passe inaperçue, sauf peut-être lorsque son acheteur la choisit habillée du Jaune Sprint (1 270 €) de notre modèle d'essai. Résumons : à ce stade, la familiale n'est pas un tapis volant et ne sonne pas juste.

Plutôt légère (à partir de 1 445 kg), elle convainc davantage quand le conducteur augmente le rythme. Les mouvements de caisse sont trop nombreux, surtout sur goudron dégradé, pour

PLUS
Habitabilité
Polyvalence
Prix/équipements

MOINS
Sonorité décevante
Performante
mais sans émotion
En voie d'extinction

Posée sur des jantes optionnelles de 19 pouces et drapée de ce jaune Sprint, la paisible berline attire l'œil. À défaut de faire dresser l'oreille, hélas.



Alors que sur autoroute, quelques tressautements altèrent la quiétude, la suspension se montre plus convaincante sur petites routes sinueuses, à allure plus vélocé.

L'avis de Sylvain Vétaux



Elle fera tout ce que vous lui réclamez très bien, mais l'Octavia RS rate le coche sur le plan émotionnel.



❶ Si l'instrumentation est parfaitement lisible, on regrette que la jauge à essence ne soit pas plus précise. ❷ L'écran central est réactif. 5 modes de conduite sont présentés. ❸ L'espace à l'arrière est impressionnant. ❹ En plus d'être volumineux, le coffre est très pratique.



PLUTÔT LÉGÈRE (À PARTIR DE 1 445 KG), ELLE CONVAINC DAVANTAGE QUAND LE CONDUCTEUR AUGMENTE LE RYTHME ●●●

lui faire prétendre au titre de berline sportive, mais l'équilibre dont elle fait preuve rassure. Peu sensible aux transferts de charge, la RS dispose d'un train avant efficace, grâce au XDS+, un autobloquant piloté. D'un tempérament sous-vireur, elle ne refuse pas l'obstacle et conserve suffisamment de motricité en appui pour ne pas avoir à trop tempérer vos ardeurs. Le 2 litres turbo, à défaut d'émouvoir, garantit des accélérations musclées. Skoda annonce un 0 à 100 km/h en 6,4 s et on le croit. Avec un couple maxi délivré dès 1 600 tr/mn, dépasser s'effectue sans arrière-pensée, mais cravacher ce moteur au-delà de 5 000 tr/mn est totalement inutile. La boîte DSG, qui serait plus rapide selon les ingénieurs, est toujours une valeur sûre.

Il existe cependant des transmissions plus séduisantes sur le marché, mais que ce soit en automatique ou en manuel, sa célérité est appréciable. La direction à assistance électrique et à taux variable aura ses détracteurs et j'avoue ne pas avoir été enthousiasmé par le ressenti. Même en Sport, elle gomme trop les remontées d'informations. Au moins a-t-elle le mérite d'offrir suffisamment de consistance en conduite sportive, sans raidissement de l'assistance en appui. Skoda nous a même permis d'effectuer quelques tours du joli circuit de Grobnik, tracé sur lequel l'Octavia, faute de se sentir comme un poisson dans l'eau, a fait preuve de rigueur. Plus que ses freins (disques de 340 et 310 mm) qui ont peu goûté ces tours de manège. ■

SKODA OCTAVIA

RS 265 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 265 ch à 5 250 tr/mn
Couple maxi	■ 370 Nm à 1 600 tr/mn
Type moteur	4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	1 984 cm ³ /NC
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	rob. double embrayage/7

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,4 m
Pneumatiques	225/40 R 19

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,71/1,83/1,47/2,68 m
Poids/tractable freiné	1 445/1 600 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 6,4 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h

Coffre	
Volume	■ 600 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 47 310 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 5 404 € (159 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	60 944 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(1) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

8 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL act., aide parking AV/AR + cam. recul, Bluetooth, dét. pluie/lum./fatigue, frein. auto d'urgence, jantes 18 pouces, lecture des panneaux, rég. vitesse adapt., surv. pression des pneus, système multimédia avec écran tactile 13 pouces/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/USB...

Options

Affichage tête hte (750 €), attelage élec. (830 €), cam. recul 360° (480 €), jtes 19 pces (800 €), pack int. RS Exclusive (3 150 €), peint. metall. (1 270 €), susp. pilotée DCC (830 €), hi-fi avancée (600 €)...

Consommation	
Mixte	■ 6,7 à 7 l/100 km
Réservoir	50 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	République tchèque

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Spacieuse, bien équipée, performante, silencieuse et efficace, même sur petites routes, la RS a tout du "déplaçoir" parfait. Elle affiche un rapport prix/accélérations/polyvalence unique sur le marché, mais n'en attendez pas la radicalité que son label RS suggère.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Reprise en

Après quelques copier-coller avec Renault, Mitsubishi vole de ses propres ailes avec son nouvel Outlander, conçu de A à Z par le constructeur japonais. Le vaisseau amiral star de la marque fait forte impression : style agressif, moteur de 306 ch, transmission 4x4 et équipements high-tech...

Par Charles Thouluc Photos Florian Gout

Mitsubishi reprend les choses en main ! Pour réussir son retour sur le marché des SUV familiaux, le japonais a retrouvé son indépendance. Fini les solutions faciles et les copier-coller pour tenter de séduire les Européens. Contrairement à la citadine Colt et au SUV urbain ASX qui sont en réalité d'authentiques clones des Renault Clio et Captur, l'Outlander est un SUV 100 % fait maison. Véritable institution au sein de la gamme Mitsubishi, l'Outlander a même été un des pionniers de l'hybride rechargeable, ce qui lui a valu un certain succès.

D'ailleurs, cette quatrième génération n'existe qu'avec cette technologie. Un ensemble dont la puissance est en forte hausse. De 224 ch dans sa dernière mouture qui remonte à 2020, le nouvel Outlander développe désormais 306 ch ! Au bloc 4 cylindres essence atmosphérique de 136 ch s'ajoutent deux moteurs électriques. Celui positionné à l'avant voit sa puissance passer de 82 à 116 ch, et celui à l'arrière atteint 136 ch

contre 95 auparavant. Ils sont alimentés par une batterie de 16,8 kWh net, qui se recharge en 10 h sur une prise domestique de 230 V. C'est long pour une pile d'aussi faible capacité. Et ce n'est guère mieux sur des bornes plus puissantes : 6 h 50 sur une borne AC de 3,7 kW et 32 mn pour une recharge rapide (de 20 à 80 %) avec du courant continu DC (50 kW maxi) sur une prise CHAdeMO – un standard japonais peu répandu chez nous. Mais la patience est récompensée : une fois pleine, la batterie offre deux fois plus d'autonomie que précédemment. Mitsubishi annonce 82 km.

Lors de notre essai, nous n'avons pas concrétisé cette promesse, mais nous avons effectué 65 km : déjà pas mal.

D'autres font mieux, avec certes des batteries plus grosses. Et nous aurions sans doute pu améliorer ce "score" si notre parcours ne nous avait pas obligés à emprunter l'autoroute. Sur ce terrain, le constructeur revendique une vitesse de pointe de 135 km/h en mode 100 % électrique. Nous avons atteint 120 km/h avant →



main



que le moteur thermique ne s'ébroue pour venir épauler les deux machines électriques. En réalité, le réveil du 4 cylindres varie en fonction du dénivelé de la route, de la force et de la direction du vent, du niveau de charge de la batterie, du nombre d'occupants et de bagages dans la voiture... En revanche, la transition est quasi imperceptible. Aucun bruit parasite, aucune vibration, l'ensemble mécanique se montre d'une douceur remarquable. Ajoutée aux suspensions souples qui gommant, elles, bien les déformations de la route, elle contribue au niveau de confort élevé que procure ce SUV. Mais pour l'apprécier, une conduite sur un rythme tranquille s'impose. L'Outlander n'aime pas être brusqué. Si *a contrario* le conducteur cherche à le pousser dans ses retranchements, il avoue alors un comportement pataud, souffre de mouvements de caisse marqués et sa direction lourde dégrade l'agrément. Il faut dire que l'engin pèse son poids : près de 2,2 tonnes tout de même !

Mais petit atout par rapport à la concurrence, ce grand SUV offre des capacités impressionnantes en tout-terrain. Mitsubishi possède une vraie expertise dans ce domaine, qu'il a su mettre à profit sur son nouveau véhicule. Doté de sept modes de conduite différents, facilement sélectionnables à l'aide de la grosse molette sur la console centrale, il s'adapte à toutes les situations. Enfin, presque !



Le confort est remarquable. Pour le reste, notamment le look, je suis moins enthousiaste.



❶ Les cotes généreuses permettent aux passagers de s'installer à leur aise. Dommage, les cuisses manquent de maintien : la banquette trop basse fait remonter les jambes. ❷ Plus que son volume moyen (467 dm³), le coffre se révèle fonctionnel avec son plancher amovible pliable en deux pour accéder facilement à un petit bac capable de contenir les câbles pour recharger la batterie.

PLUS
Insonorisation
Confort de suspension
Équipements, garantie

MOINS
Prix
Direction lourde
Poids élevé





Le grand écran de 12,3 pouces est de série dès la finition d'entrée de gamme. La présentation n'est pas désagréable à l'œil mais les plastiques durs jurent un peu.

Là encore, avec sa masse et ses 4,72 m de long, les pistes sont préférables aux terrains accidentés. C'est aussi plus raisonnable pour ne pas risquer de rayer les nombreux chromes autour de la calandre et salir l'intérieur opulent en finition haut de gamme Instyle+, comme l'illustre la sellerie en similicuir de série. Une matière agréable à l'œil qui contraste avec les plastiques durs et brillants d'aspect moins flatteur, présents surtout dans les parties basses de l'habitacle.

L'Outlander se distingue cependant par son sens de l'accueil. À l'arrière, les cotes généreuses en largeur aux coudes et au niveau des jambes autorisent les passagers à s'installer à leur aise, malgré un manque de maintien des cuisses à cause d'une banquette trop basse qui fait remonter les genoux. Le coffre, astucieux avec son plancher amovible pliable en deux pour accéder aisément au bac situé en dessous, affiche quant à lui un volume de 467 dm³ tout juste dans la moyenne de la catégorie. Autres bons points : l'ergonomie bien étudiée du poste de conduite permet de rapidement trouver ses repères ; et la bonne résolution du grand écran central de 12,3 pouces facilite la lecture des informations. Cela optimise aussi la clarté des nombreuses images de la caméra 360° aux différents angles bien pratiques. Plus énervant, le paramétrage perfectible de certaines aides à la conduite obligatoires, comme l'alerte de survitesse, le détecteur de somnolence... Leur fréquence d'intervention trop élevée s'accompagne d'un manque de discrétion d'autant plus agaçant que leur désactivation oblige à passer par de multiples menus et sous-menus de l'écran central.

L'Outlander présente cinq niveaux de finition, dont ce haut de gamme Instyle+ à 66 090 €, et même 71 510 € avec les 5 420 € de malus au poids ! Un prix pour le moins très élevé, en partie compensé par la dotation pléthorique et les huit ans de garantie. ■



Batterie pleine, Mitsubishi annonce 82 km d'autonomie en tout électrique.

MITSUBISHI OUTLANDER 2.4 MIVEC PHEV 306 ch 4WD Instyle+ EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance cumulée	■ 306 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 203 Nm à 4000 tr/mn ■ + 255 Nm (AV élec.) & 195 Nm (AR élec.)
Type	4 cyl., ess. + 2 élec.
Cylindrée/puissance fiscale	2360 cm ³ /7 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	auto/1
Batterie/cap. brute (nette)	■ Li-ion/22,7 (16,8) kWh

(1) Puiss. maxi : 136 ch à 5000 tr/mn + 116 et 136 ch élec. AV/AR.

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11 m
Pneumatiques	255/45 R 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,72/1,87/1,76/2,70 m
Poids/tractable freiné	2195/1600 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 7,9 s
Vitesse maxi	■ 170 km/h

Coffre	
Volume	■ 467 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 66 090 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (19 g/km)
Malus au poids (PTR)	■ 5 420 € (2195 kg)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	72 760 €
Garantie	■ 8 ans ou 160 000 km

(2) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

10 airbags, accès/dém. sans clé, aff. tête hte, AFIL act., câble recharge type 2, cam. 360°, clim auto 3 zones, cond. semi-auton. niv. 2, hayon élec., induction, instr. num. Jtes 20 pces, Matrix LED, pompe à chaleur, sell. cuir, sièges AR latéraux chauff., sièges AV élec./massants/ventilés, susp. pilotées, syst. multimédia 12,3 pouces/GPS connecté/ radio DAB/Android et Apple/USB-C, toit ouvr. pano, volant cuir chauff...

Options

Peinture métall./spéciale (750/1 250 €).

Consommation	
Mixte	■ 0,8 l/100 km
Autonomie en 100 % élec.	■ 82 km
Chargeur AC/DC	3,7/50 ⁽³⁾ kW
Tps charge sur prise dom./3,7/50 ⁽³⁾ kW	■ 10 h/6 h 50/32 mn ⁽⁴⁾
Réservoir	53 l

(3) Prise CHAdeMO. (4) De 20 à 80 %.

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Japon

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Plus grand, plus puissant, plus chic et mieux doté, l'Outlander quatrième du nom réalise des progrès significatifs.

Pourvu d'une transmission 4x4 efficace, d'un confort élevé et d'équipements modernes, il est hélas désavantagé par son tarif, alourdi de surcroît d'un malus au poids dissuasif.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT



Rolls-Royce Spectre

La Rolls-Royce Spectre, un vrai fantôme ?

Avez-vous déjà publié un essai de la Rolls-Royce Spectre, et si oui, dans quel numéro de L'Auto-Journal ? **M. L.** Hélas non, et rares sont les magazines à avoir

pu effectuer un véritable essai du modèle. De là à penser que Rolls-Royce n'est pas très à l'aise avec l'idée que la presse automobile prenne des mesures, pèse la voiture et corrige les 530 km d'autonomie (WLTP) annoncés, il y a un pas que je n'hésiterais pas à franchir.

Pourquoi Stellantis boude les "full hybrids ?"

Quand donc Stellantis se décidera-t-il à proposer une motorisation hybride non rechargeable de puissance supérieure (180 à 200 ch) ? Je n'aimerais pas me trouver au volant d'un 5008 à sa masse maximale doté de la même chaîne de traction. **P. M.**

Le 5008 est aussi proposé en version hybride rechargeable de 195 ch, puissance très honorable pour ce type de voiture. Mais vous avez raison, il existe un trou dans la gamme entre le micro-hybride 48 V 145 ch et l'hybride rechargeable 195 ch. À ce jour, rien ne nous permet de penser que le constructeur souhaite mettre sur le marché une version de puissance intermédiaire.



Peugeot 5008

PEUGEOT

YANN LEFEBVRE/ERAS



Citroën C3 Aircross

C3 Aircross plus vif que le Junior !

Dans votre numéro 1177, vous gratifiez l'Alfa Romeo Junior Ibrida d'un 0 à 100 km/h en 9,5 s, contre seulement 8,8 s pour le Citroën C3 Aircross, pourtant doté de la même motorisation et pesant 20 kg de plus. Comment expliquez-vous cela ? **P. M.** Dans le premier cas, l'italienne a été mesurée par nos soins et, dans le second, il s'agit d'un premier essai avec des données constructeur. Le Junior affiche 8,9 s sur le 0 à 100 km/h selon Alfa Romeo. Depuis, nous avons évalué le C3 Aircross avec un 0 à 100 km/h en 9 s. La différence, toujours à l'avantage du SUV français, peut s'expliquer par la taille des roues (17 pouces pour le C3 Aircross, 18 pouces pour l'Alfa), car la masse mesurée par nos soins est identique dans les deux cas (1 367 contre 1 369 kg).

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

ABONNEZ-VOUS



/issue/s non contractuels

M042 # D1641877

■ Formule **ANNUELLE** **33%** de réduction

(1)

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

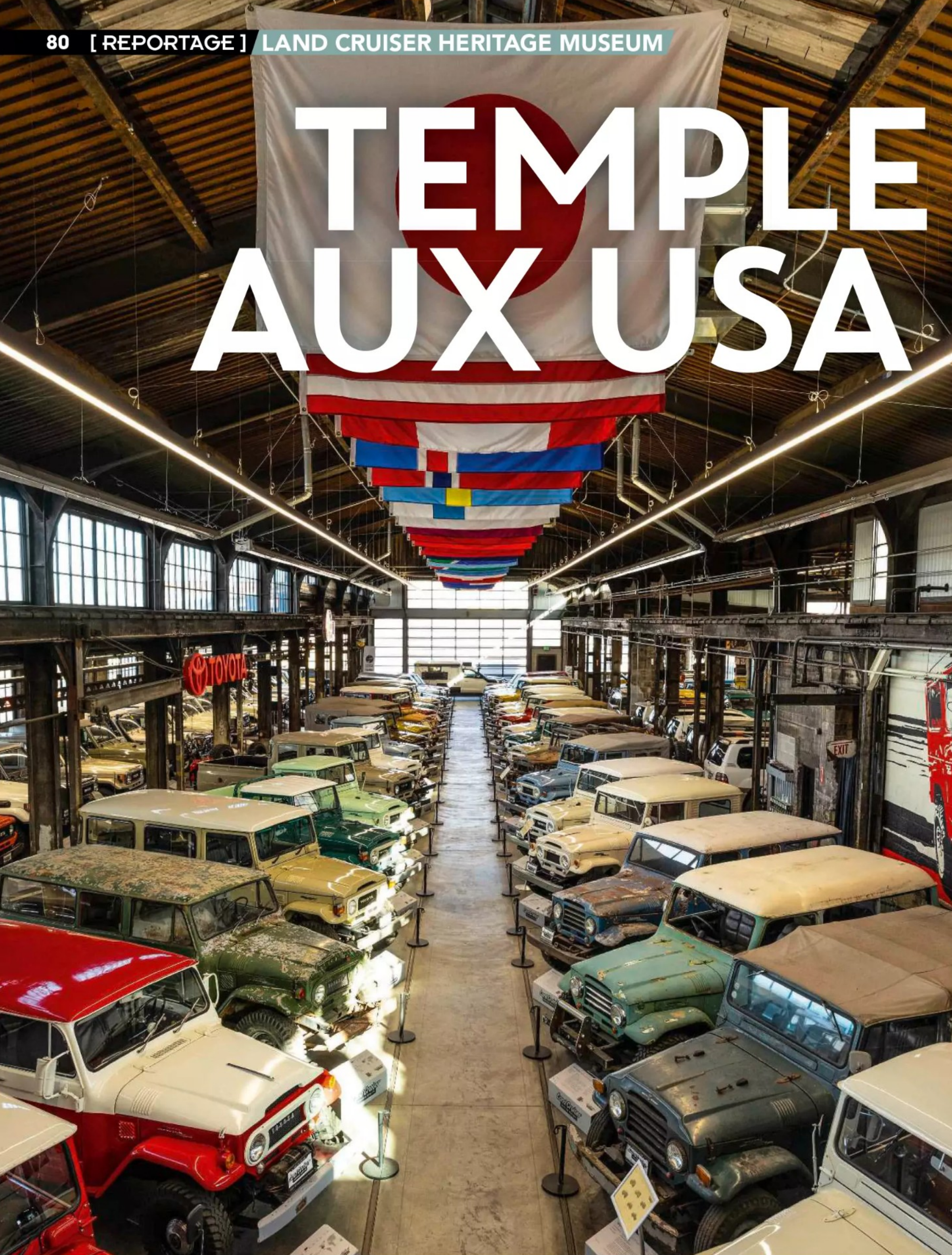
(2)

[illegible]

Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (115,99 €) et des frais de port (17,76 €). (1) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Au bout d'un mois, je serai prélevé de 6,90 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabom@grs.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 30/06/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L. 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@rewordmedia.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.



TEMPLE AUX USA



JAPONAIS

En presque trois quarts de siècle de carrière, le Toyota Land Cruiser s'est, naturellement, fait des millions de fans. Contre toute attente, le plus mordu d'entre eux n'est pas japonais mais américain. Et son fanatisme l'a poussé jusqu'à ériger un musée à la gloire du 4x4 nippon!

Par Cédric Morançais Photos Colby Cluff





Les capacités en tout-terrain du Land Cruiser en ont souvent fait, en Asie, le préféré des services de secours.

Des pièces de monnaie aux timbres, en passant par les numéros de *L'Auto-Journal*, nous avons tous, à un moment ou à un autre de notre vie, commencé une collection. Greg Miller ne fait pas exception à cette règle, sauf que cet Ute (terme consacré pour désigner les habitants de l'État de l'Utah, dans le centre des États-Unis) amasse, depuis plusieurs décennies, les Toyota Land Cruiser. Et il n'est pas question ici de modèles réduits, mais bien d'exemplaires authentiques du plus mythique des 4x4 made in Japan. Être fan d'un tout-terrain nippon alors que l'on est né dans le pays qui a donné naissance à la Jeep et aux GMC ne semble pas couler de source. Sauf lorsque votre père, alors à la tête d'un groupe de concessions automobiles fondé par son propre père, décide de devenir le représentant officiel de Toyota à Salt Lake City. Lorsque Toyota et la famille Miller décident de lier leurs destins, Greg n'a alors que 5 ans. Et ses premiers instants passés derrière un volant, effectués sur les genoux de son père, se feront naturellement au volant d'un Land Cruiser.

Au fil des décennies, Greg acquiert plusieurs dizaines de Land Cruiser. Quels que soient sa génération, son type de carrosserie et même son état, n'importe quel Toy' disponible à la vente est susceptible de l'intéresser. Rapidement, cette collection devient très compliquée à stocker. Et puisque, comme tout vrai passionné, Greg adore partager son engouement, il lui apparaît alors inimaginable de ne pas exposer ses autos aux yeux de tous. Aussi, lorsque le projet Miller Motorsports Park prend vie, en 2006, un bâtiment est spécialement érigé afin de les abriter.

Rapidement, il s'avère que ce lieu, situé à Tooele, à une cinquantaine de kilomètres à l'ouest de Salt Lake City, n'est pas facilement accessible au plus grand nombre. L'équipe de ce qui est alors devenu un musée se met en quête d'un nouvel abri. Son choix se porte sur une ancienne fonderie, située à proximité du centre-ville de Salt Lake City. La bâtisse est en piteux état et il faudra de longs mois de travaux avant que la collection de Greg ne puisse l'investir.

Nous sommes alors en 2015 et l'endroit prend son nom actuel, celui de Land Cruiser Heritage Museum (LCHM). S'il peut paraître, de prime abord, assez pompeux, ce nom se justifie en réalité totalement. En effet, l'objectif de son équipe est d'exposer un exemplaire de chaque déclinaison.

Jules Cho (à droite) et Kurt Williams nous ont abreuvés, durant notre visite, de centaines d'anecdotes.



Comme l'indique l'étoile, ce Land Cruiser brésilien de 1963 est bien motorisé par un moteur Mercedes.



Installez-vous : cet exemplaire est, comme (presque) tous ceux exposés ici, capable de démarrer.

Plus de 80 % des variantes officielles sont déjà présentes au Land Cruiser Heritage Museum.



Ce becquet situé au-dessus du pare-brise de ce LC australien fait office de pare-soleil.

naison du Land Cruiser. Ce qui n'a rien d'une mince affaire puisque, depuis 1951, plus d'une centaine de variantes officielles ont vu le jour. Selon les marchés et les années, chacune des 13 générations de ce baroudeur a ainsi pu être déclinée en 3 portes, 5 portes, pick-up, châssis-cabine ou encore découvrable. Sans oublier les différentes longueurs de châssis et les multiples restylages...

UN ÉVENTAIL TRÈS EXHAUSTIF

Aujourd'hui, l'objectif semble proche puisque ce musée expose un peu plus de 80 % des différentes variantes de cette grande famille. Quelques écarts sont même permis, mais pas injustifiés, puisque l'on trouve également, sous le toit en tôle, quelques Hilux, un FJ Cruiser (une version néo-rétro de la génération BJ40, commercialisée entre 2006 et 2022) et même une paire de Mega Cruiser. Inconnu, si ce n'est de quelques initiés, en Europe, ce monstre de plus de 5 m de long et 2 de large, motorisé par le 6 cylindres 4.1 Turbo Diesel vu chez nous sous le capot du Station Wagon Série 100, est le pendant nippon du Hummer original. Comme ce dernier, il a d'abord été développé afin de répondre à un appel d'offres militaire, en l'occurrence celui de l'armée japonaise, avant d'être décliné en version civile. Entre 1996 et 2002, seuls 149 exemplaires de cette dernière seront produits et livrés exclusivement à des clients japonais.

Si le LCHM possède ainsi un exemplaire militaire de ce passe-partout, il expose également fièrement le Mega Cruiser civil n° 17. Sachant que Greg Miller est aussi, à titre personnel, le propriétaire de l'un de ➔



Le FJ28L a été produit au Venezuela, au début des années 60.



Même au pays de la Jeep,
le Land Cruiser profite
d'une aura très forte.

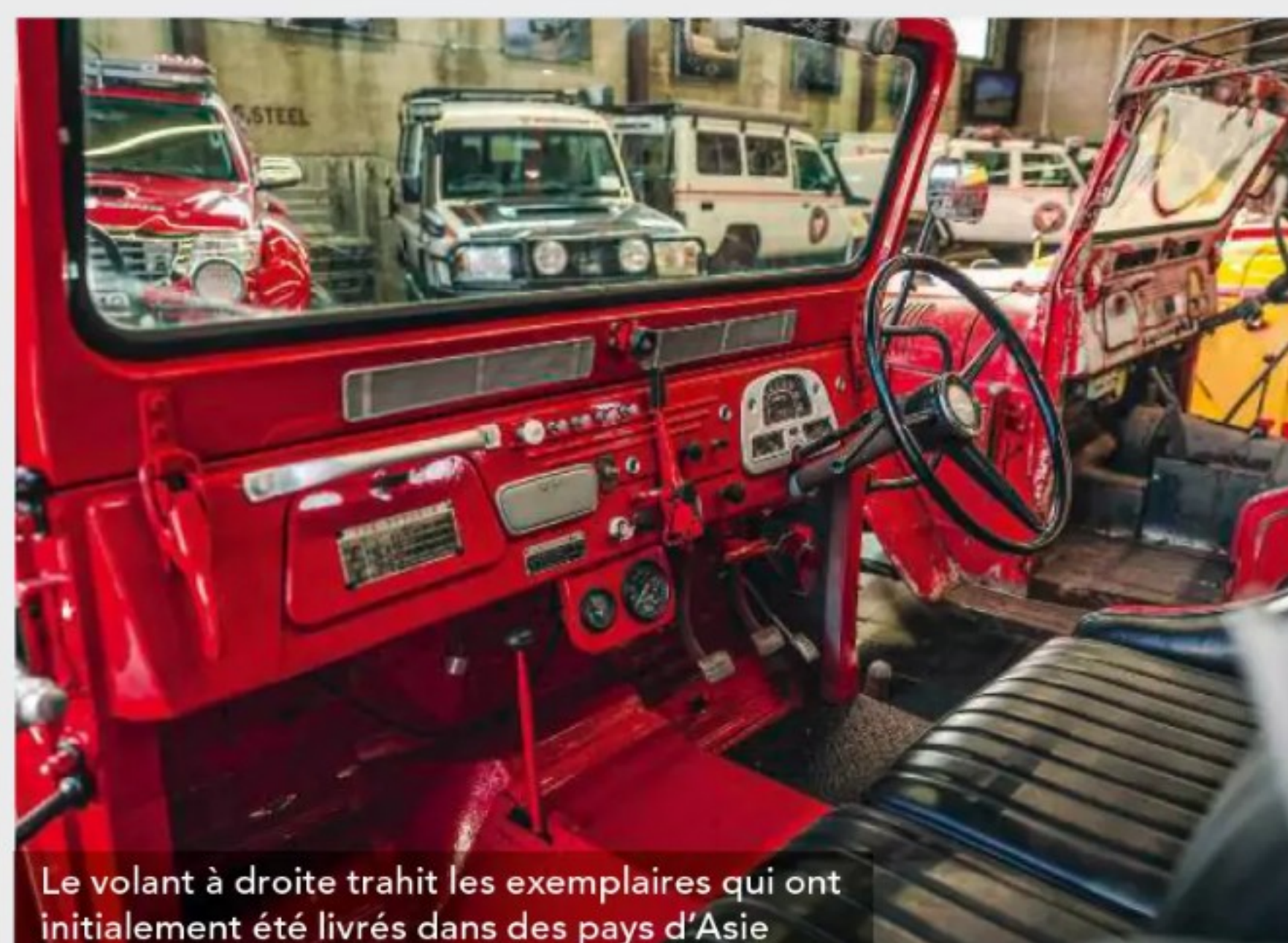
À gauche, le Mega Cruiser "civil". À droite,
la version originelle, réservée à un usage militaire



Voici la seule voiture au monde à
avoir roulé sur les 7 continents.

Expeditions 7, le pari fou de Greg Miller

La rencontre de deux "doux dingues" donne souvent naissance à des projets pharaoniques. Lorsque, en 2011, Greg Miller rencontre Scott Brady, éditeur et, surtout, aventurier, l'idée d'une expédition traversant les sept continents germe rapidement. Moins d'un an plus tard, six Toyota spécialement préparées pour l'occasion, cinq Land Cruiser de la série 78 et un Hilux AT44, prennent la route. Une partie de ces véhicules, dont le Land Cruiser, qui est à l'heure actuelle le seul véhicule au monde à avoir roulé sur tous les continents, est exposée au LCHM. Découpée en sept tronçons, dont l'un traverse, pour la première fois s'agissant de véhicules "civils", l'Antarctique, cette expédition qui s'étend sur plus de 93 000 kilomètres et implique 47 personnes débute en 2012 et s'achève en 2014. Quatre ans plus tard, l'équipe remet ça avec une traversée du Groenland effectuée avec des Hilux spécialement préparés. Quelle sera la prochaine destination ?



Le volant à droite trahit les exemplaires qui ont
initialement été livrés dans des pays d'Asie



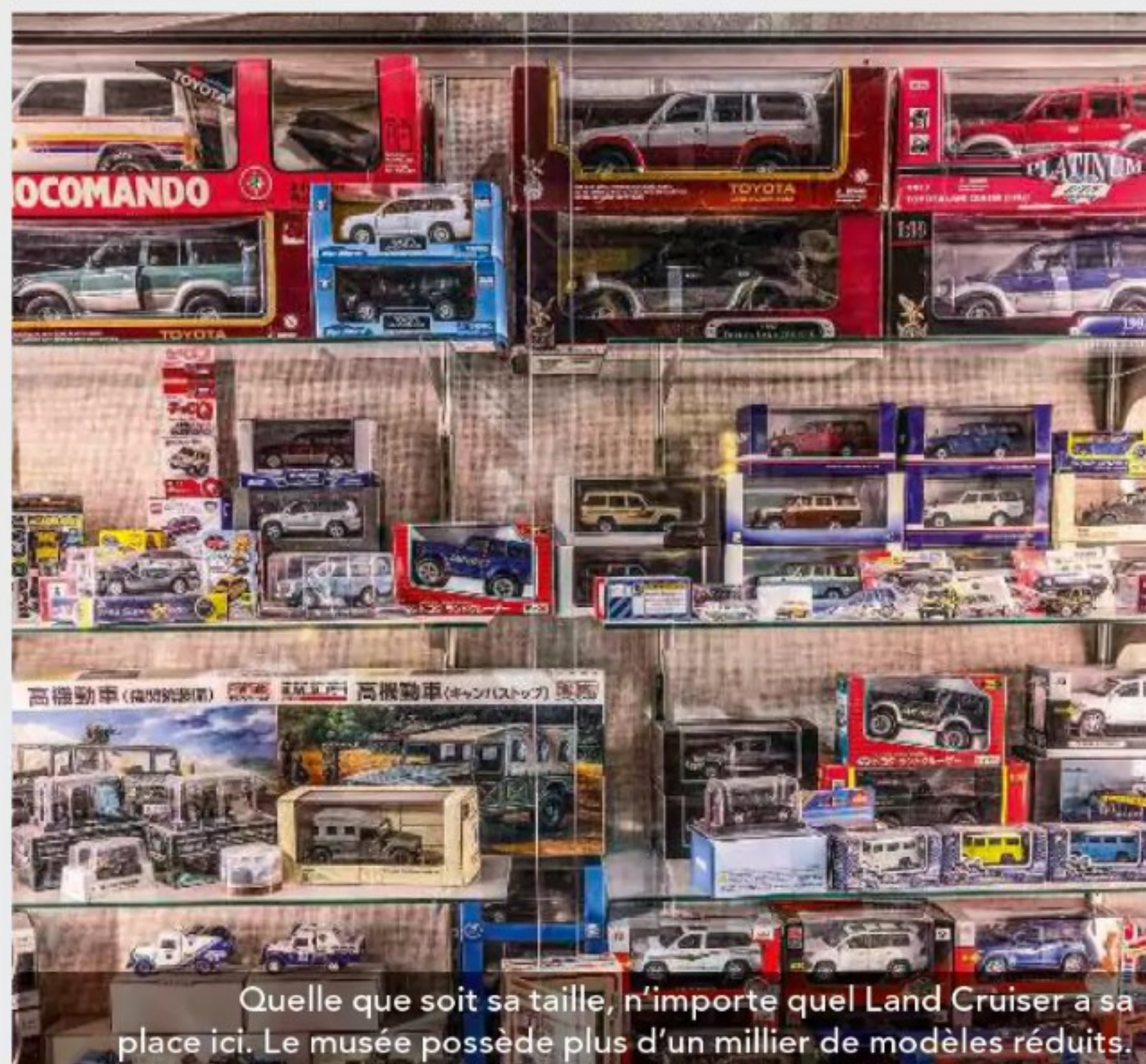
Dan Busey connaît jusqu'au moindre
boulon du Land Cruiser.

ces derniers, on peut légitimement penser que, à ce jour, Salt Lake City est l'endroit du monde où il est le plus probable de croiser l'un de ces modèles.

Pour parvenir à présenter un échantillon plus que représentatif de l'histoire du Land Cruiser, le musée acquiert chaque année plusieurs nouveaux véhicules. Mais il compte aussi sur les nombreux collectionneurs de Land Cruiser présents aux États-Unis. Une vingtaine d'entre eux prêtent ainsi un véhicule de leur garage personnel. Même si toutes les carrosseries ne sont pas, tant s'en faut, rutilantes (certains modèles sont encore, volontairement, couverts de sable ou de boue), il existe toutefois une règle d'or au LCHM.

TOUS EN ÉTAT DE MARCHÉ

Nos hôtes du jour, Jules Cho (directrice exécutive), Kurt Williams (membre du conseil d'administration) et Dan Busey (expert Land Cruiser), n'auront ainsi de cesse de nous répéter que si l'état esthétique importe assez peu ici, celui de la mécanique est primordial. On nous l'assure, chaque Land Cruiser présenté est capable de rouler par ses propres moyens. Devant notre air dubitatif, Dan nous amène alors devant un FJ40 de 1973 qui a récemment intégré la collection. *"Pour être parfaitement franc avec vous, nous précise-t-il un sourire en coin, celui-ci n'est pas et ne sera jamais plus en état de rouler. Il s'agit, en effet,*



Quelle que soit sa taille, n'importe quel Land Cruiser a sa place ici. Le musée possède plus d'un millier de modèles réduits.

d'une carcasse qui a été retrouvée totalement brûlée après les incendies qui ont ravagé le Nord de la Californie, en novembre 2018."

Cette petite pique est parfaitement révélatrice de l'ambiance qui règne au Land Cruiser Heritage Museum. Si, ici, on ne badine pas avec le passé de ce Toyota, la bonne humeur est toujours de mise. Que vous soyez amateur éclairé ou simple curieux, votre visite sera forcément agrémentée des histoires, grandes ou petites, qui collent à la carrosserie de chaque voiture exposée et que ne manqueront pas de vous raconter les membres de l'équipe.

Comme tout musée digne de ce nom, le Land Cruiser Heritage Museum est tout sauf figé. Ne serait-ce que parce que, la lignée étant encore bien vivante, de nouvelles versions grossissent régulièrement les rangs. Si le modèle de la série 250, dernier-né des Land Cruiser, a d'ores et déjà trouvé sa place dans un coin du bâtiment, il devrait rapidement être rejoint par un... Lexus. En effet, comme nous l'a confirmé en chœur la team, le nouveau GX, une version endimanchée de l'actuel Land Cruiser, a parfaitement sa place ici.

Il faudra toutefois auparavant régler un problème de taille, dans tous les sens du terme. La grosse centaine de modèles exposés doit déjà composer avec plus d'un millier de modèles miniatures, plusieurs centaines d'objets en tout genre, allant de l'enseigne d'atelier à la voiture à pédale, et une flopée de *goodies* à l'effigie du lieu. Et difficile de pousser des murs vieux de près d'un siècle. Mais, à voix basse, ils sont quelques-uns à nous avoir confié que l'atelier en ruine qui jouxte le musée pourrait prochainement retrouver une deuxième jeunesse et permettre à cette grande et belle collection de poursuivre son extension. ■



Cette dépanneuse de 1979 officiait sur les routes de l'archipel nippon. Elle appartenait à la Fédération japonaise de l'automobile (JAF).

Land Cruiser Heritage Museum
467 West 600 North
Salt Lake City, Utah 84103
États-Unis
Tél. : Dan Busey – (1) 505 615 5470
landcruiserhm.com

UN DÉPART À PLEIN RÉC

Les deux premiers grands prix de l'année ont déjà apporté un joli lot de rebondissements et d'émotions. Petit retour sur les premières tendances de la saison.

Par Alain Pernet

McLaren : le duel interne est lancé !

Alors que McLaren avait réalisé un début d'exercice décevant lors des deux saisons précédentes, l'équipe championne du monde des constructeurs a enfin réussi à extraire le potentiel (très prometteur) de sa nouvelle monoplace dès la première

course. La domination des deux MCL39 est même manifeste, comme en attestent la victoire de Norris à Melbourne et le doublé Piastri/Norris de Shanghai. Toutefois, en n'établissant aucune hiérarchie entre ses pilotes, l'équipe orange se prépare probablement des lendemains compliqués car Oscar Piastri – qui entame sa troisième saison en F1 – ne cache pas son ambition de viser le titre mondial des pilotes. Un objectif évidemment partagé pour son propre compte par son équipier Lando Norris, qui attaque sa septième saison complète. Cette cohabitation promet en tout cas quelques jolies passes d'armes. Espérons juste que le très réservé Oscar Piastri trouvera un moyen de partager un peu plus ses émotions avec le public...



Lando Norris et Oscar Piastri (tous deux à gauche), déjà au top.



Ferrari : un rayon de soleil au milieu des nuages

En signant la pole position et en remportant la course sprint disputée en amont du Grand Prix de Chine, Lewis Hamilton a écrit une page d'histoire. Alors qu'il n'est encore qu'au début de son aventure avec la Scuderia, il est déjà parvenu à mettre la Ferrari en haut du classement ! Certes, ce succès ne vaut pas une vraie victoire – il ne rapporte que 8 points et ne compte pas dans les statistiques officielles –, mais il n'en constitue pas moins un événement, d'autant plus apprécié en interne que la Scuderia a clairement raté son début de saison. Leclerc et Hamilton n'ont pu terminer que 8^e et 10^e en Australie et ont été disqualifiés en Chine après avoir franchi la ligne d'arrivée respectivement en 5^e et 6^e positions. L'équipe dirigée par Frédéric Vasseur devra réagir rapidement pour rester dans la course au titre.



Première victoire (en course sprint) d'Hamilton en rouge.

GIME



La Mercedes W16 se montre performante.

Mercedes : le rebond

Deux courses, deux podiums. Après trois saisons en retrait, l'équipe Mercedes semble être revenue dans le bon wagon. La victoire n'est pas encore au rendez-vous mais la W16 semble bien née et ses pilotes peuvent s'exprimer. Du coup, l'équipe allemande pointe à une jolie 2^e place provisoire au championnat des constructeurs.

DPPI/PAULO MARIA

Isack Hadjar, le 3^e Français.

RACING BULLS

Des rookies convaincants

Les jeunes pilotes se sont montrés plutôt convaincants dans l'ensemble malgré des hauts et des bas. Le Grand Prix d'Australie, disputé sous la pluie, a mis les débutants en F1 à rude épreuve. Ces conditions piègeuses ont d'ailleurs valu au Français Isack Hadjar (Racing Bulls) de sortir de la piste dès le tour de formation. Il n'est pas le seul à s'être fait prendre au piège : Jack Doohan (Alpine) et même l'expérimenté Carlos Sainz (Williams) sont aussi partis à la faute, le tour suivant. À l'inverse, le jeune Kimi Antonelli (18 ans) a réalisé une course impressionnante au volant de la Mercedes puisqu'il est remonté de la 16^e à la 4^e place. En Chine, l'espoir italien s'est montré tout aussi solide en se qualifiant 8^e et en terminant 6^e de la course. Isack Hadjar l'a battu en qualifications (7^e, soit deux places de mieux que son expérimenté équipier Tsunoda) mais la Racing Bulls ne lui a pas permis de faire mieux que 11^e en course. Malgré une Haas rétive, Bearman a réussi à terminer 8^e en Chine. Très encourageant !

Max Verstappen ne lâche rien.



REDBULL

Red Bull : touché mais pas coulé

Deuxième en Australie et quatrième en Chine, Max Verstappen se prépare à une saison difficile au volant d'une monoplace qui n'est plus dominante. Néanmoins, comme à son habitude, il tire le meilleur de son auto en attendant des jours meilleurs... et les effets éventuels de la lutte intestine entre les pilotes McLaren. Concernant le "cas" Liam Lawson, l'état-major de Red Bull a déjà tranché. Le jeune Néo-Zélandais qui remplaçait Sergio Pérez est "rétrogradé" chez Racing Bulls après deux premières courses catastrophiques. Yuki Tsunoda prend sa place au volant de la Red Bull dès le Japon.

Alpine : faux départ

L'équipe française connaît un début de saison un peu moins calamiteux que l'an dernier, mais de peu. Après les deux premières courses, elle est la seule écurie à ne pas encore avoir marqué de points. L'A525 manque encore un peu de performance pour se hisser dans le Top 10.



XAVI BONILLA / DPPI



*C'était en
août 1975
dans L'Auto-Journal...*

EN MESURES

L/l/h :
4,29/1,78/1,32 m

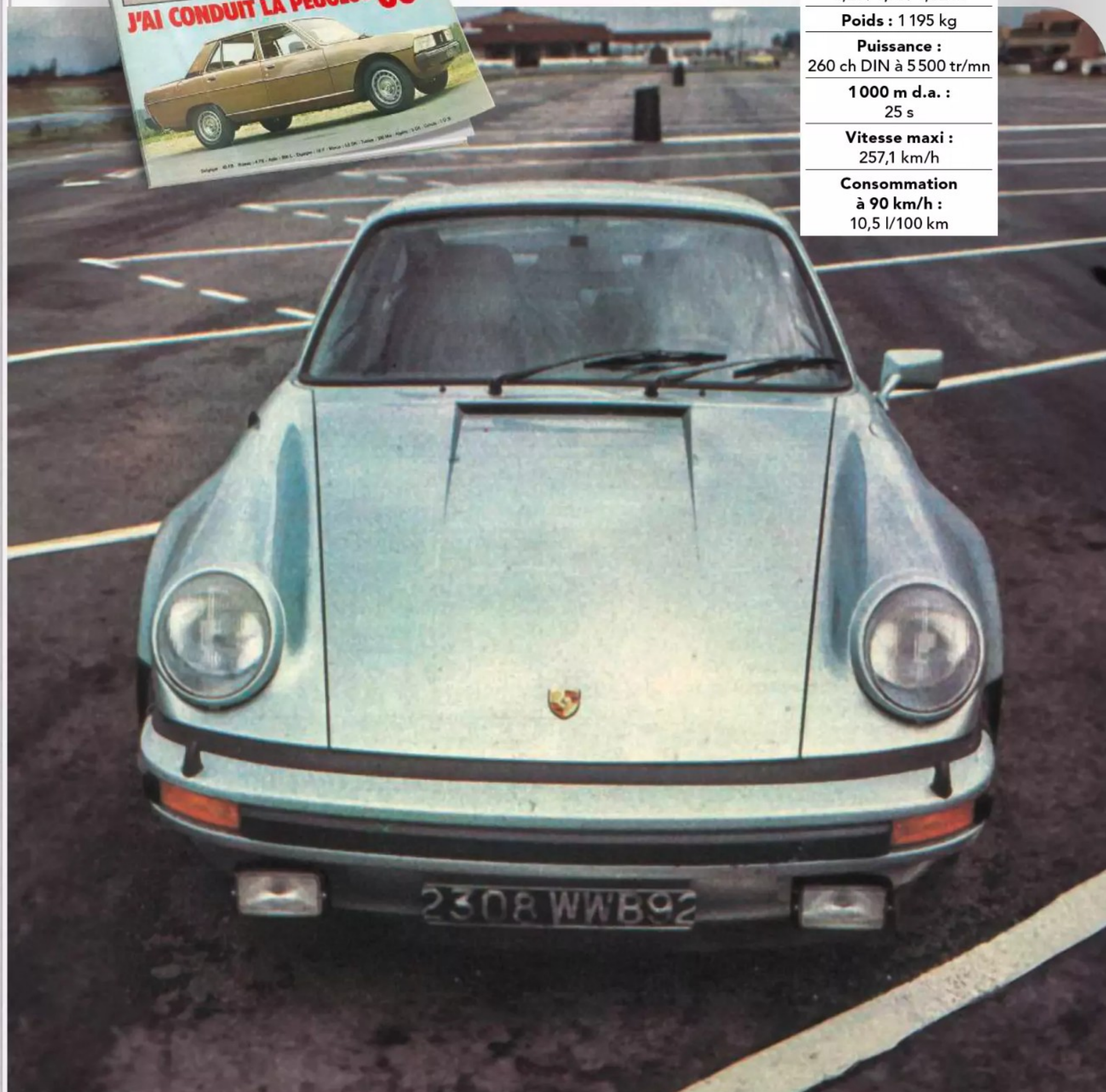
Poids : 1 195 kg

Puissance :
260 ch DIN à 5 500 tr/mn

1000 m d.a. :
25 s

Vitesse maxi :
257,1 km/h

**Consommation
à 90 km/h :**
10,5 l/100 km



De face, rien ou presque ne différencie cette Turbo des autres 911 de la série G...

LA PORSCHE 911 TYPE 930 TURBO À L'ESSAI

Il y a tout juste cinquante ans, *L'Auto-Journal* essayait pour la première fois sur un test longue durée une voiture qui allait devenir une icône : la première 911 Turbo. Retour sur cet essai historique, réalisé par le grand André Costa...

Par André Costa (1975)/Thomas Riaud (2025)

■ "En août dernier, je regrettais ici même de ne pas être en mesure de procéder aux essais complets de la Carrera Turbo Porsche. Un an plus tard, ce désenchantement n'est plus de mise puisque Sonauto, importateur Porsche pour la France, a bien voulu me confier une Turbo."

■ "Avec cette auto dont la version compétition fera sûrement des ravages dès l'an prochain dans le cadre de la nouvelle formule sportive « Silhouette » – autrement dit une voiture de compétition avec une carrosserie de voiture de tourisme –, Porsche tutoie, si l'on peut dire, les sommets de la construction commerciale."

■ "Bien entendu, le moteur de la Turbo est un 6 cylindres à plat refroidi par air, mais alors que la Carrera possède une cylindrée de

2687 cm³, la Turbo atteint 2993 cm³ avec 95 mm d'alésage et 79,4 mm de course."

■ "C'est dans son alimentation que réside l'une des originalités majeures de ce moteur. Si son système d'injection électronique est en soi bien connu, il se trouve alimenté par un turbocompresseur soufflant à 1,7 atmosphère et actionné par emprunt des gaz à l'échappement."

■ "Ce compresseur est mû par une turbine entraînée elle-même par les gaz d'échappement."

■ "Les techniciens allemands sont parvenus à lutter contre l'inertie de fonctionnement du compresseur, rendant de la sorte la marche plus souple et continue."



Non content d'être bien construit, ce tableau de bord à l'instrumentation complète est aussi un modèle d'ergonomie. Porsche gardera longtemps sa disposition inchangée...

“ Certes, la 917 a déjà exercé en son temps une dictature quasi absolue sur piste, mais jamais Stuttgart n'avait encore visé aussi haut au niveau de la clientèle. ”

↑ Ses qualités

PERFORMANCES

“Si la Turbo évolue le plus normalement du monde de 50 à presque 260 km/h en quatrième, il n'en est pas moins vrai qu'à partir de 4000 tr/mn en première, c'est un véritable boulet de canon qui vous emporte ! La première monte à 90 km/h, la deuxième à 150 km/h, la troisième à 220 km/h...”

COUPLE ET SOUPLESSE

“Le turbocompresseur n'entre réellement en action qu'à 4000 tr/mn, mais contrairement à ce qui se passe par exemple sur le turbo BMW, la puissance à bas régime est déjà appréciable et procure dans tous les cas une souplesse comparable à celle d'un gros V8 américain.”

TENUE DE ROUTE

“Certes, la Turbo est moins confortable – c'est-à-dire moins molle – que certaines voitures de tourisme, mais son assiette, son équilibre et sa placidité naturelle sont de taille à contrebalancer bien mieux l'inexpérience ou la maladresse de son conducteur que n'importe quelle mesure autoritaire touchant à la sécurité poussive.”

↓ Ses défauts

LEVIER DE BOÎTE DE VITESSES

“Je pense que Porsche pourrait progresser, d'abord en rendant la première plus facile à enclencher, ensuite en procédant à l'inverse à propos de la marche arrière et enfin en réduisant le débattement important que l'on constate actuellement entre les divers rapports.”

EMBRAYAGE

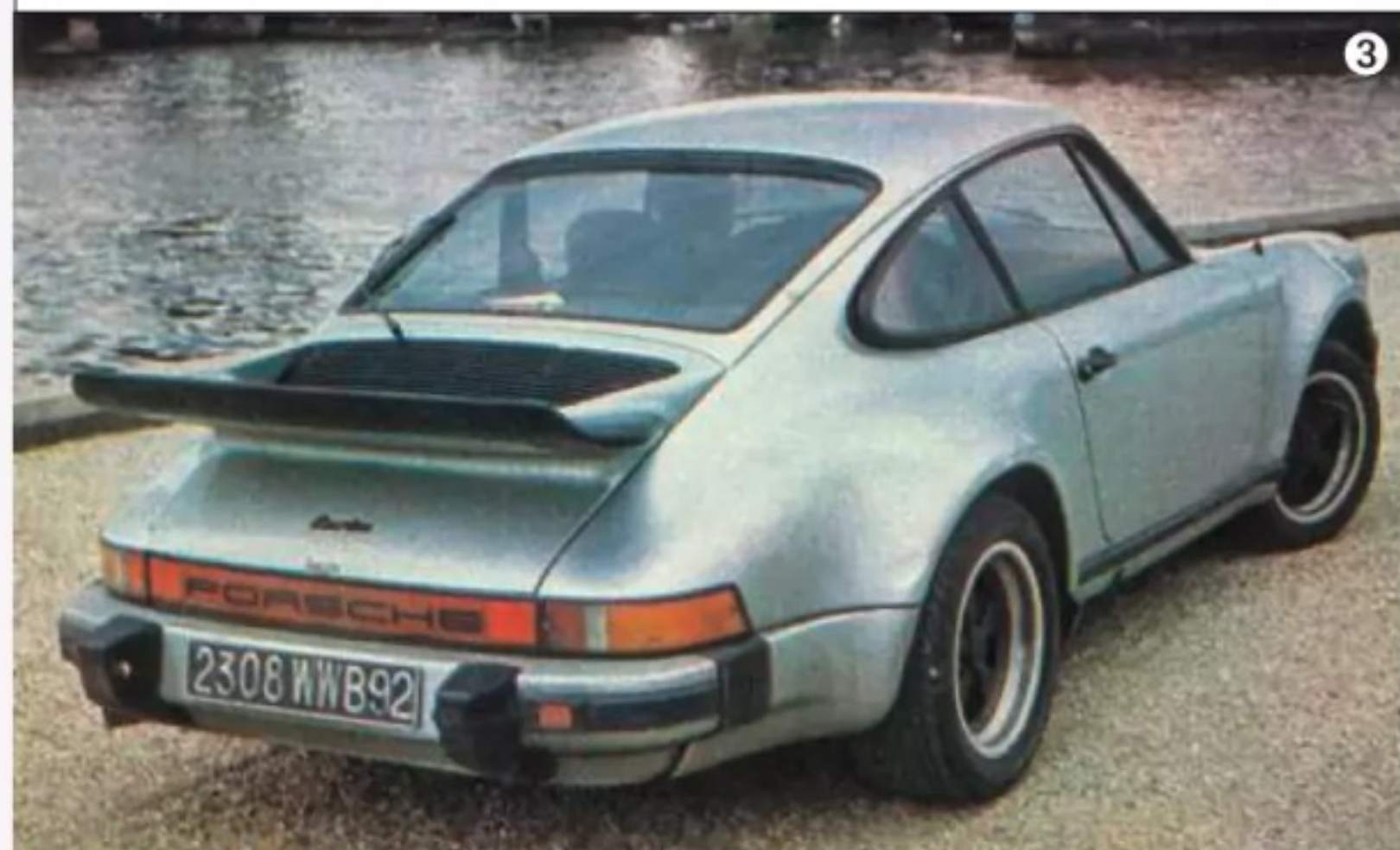
“Peut-être fatigué par 10 000 km d'essais ininterrompus, l'embrayage a manifesté au premier essai une telle tendance à patiner que j'ai préféré m'en tenir à une méthode de démarrage plus calme.”

COFFRE

“Si l'aileron arrière peut à la rigueur être considéré comme une table de pique-nique de dimensions convenables, le grand voyageur habitué à prendre ses aises avec ses bagages se sentira quelque peu brimé. Quoique le volume utilisable du coffre avant ne soit pas négligeable, sa faible hauteur impose des bagages souples. Quant aux minuscules places arrière, elles serviront pour poser les manteaux.”



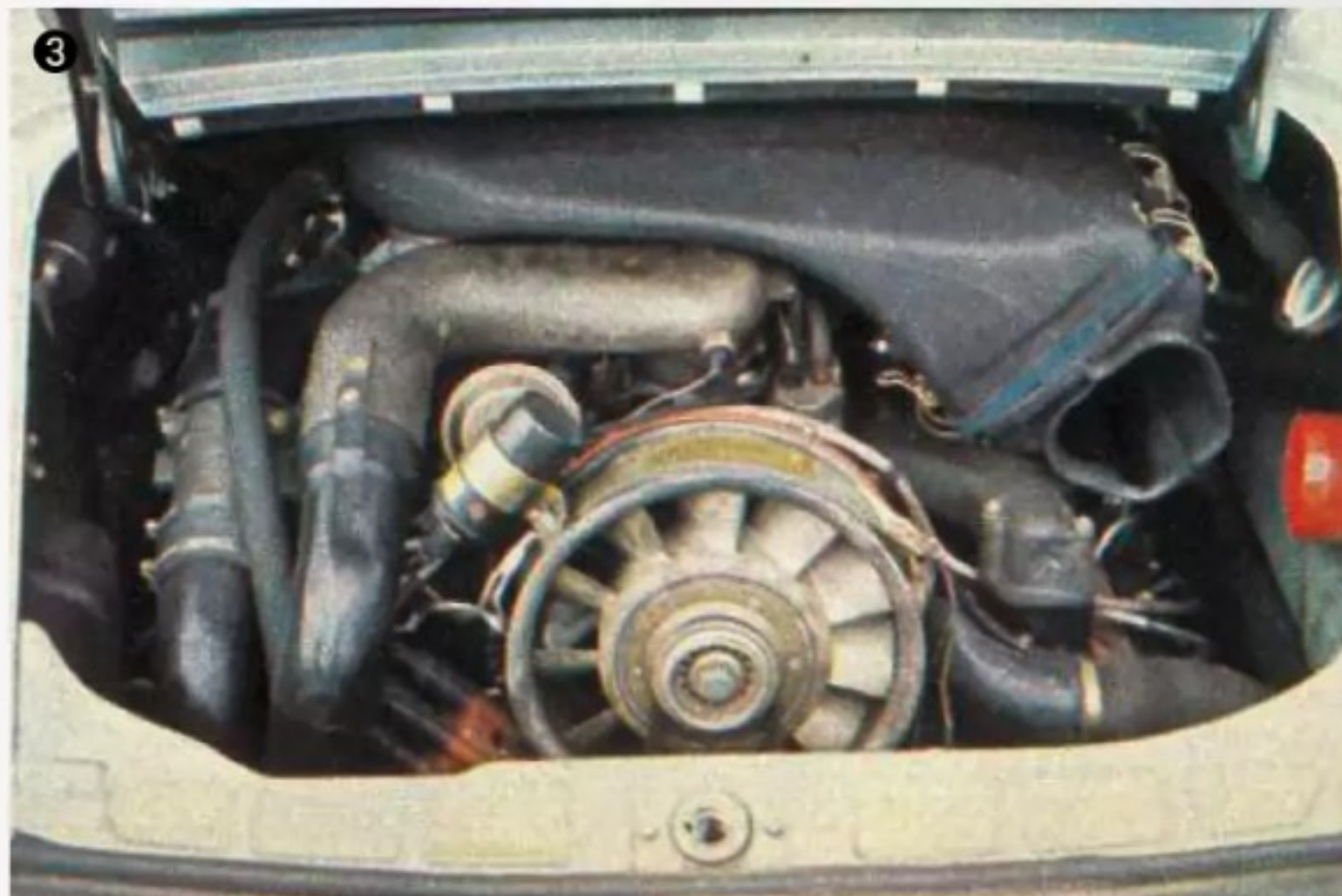
❶ De série, la 911 Turbo adopte des lave-phares haute pression fonctionnant encore parfaitement au-delà de 200 km/h. ❷ À travers cette déclinaison Turbo, la 911 gagne du muscle, et cela se voit ! Outre son énorme aileron, elle se distingue par ses voies élargies, notamment à l'arrière. ❸ C'est sous cet angle que la 911 Turbo est vraiment impressionnante à voir, avec son aileron XXL et son arrière nettement plus large. ❹ Si l'habitabilité est très bonne aux places avant, l'espace à l'arrière de ce coupé 2+2 est en revanche compté. Les sièges baquets, confortables et enveloppants, sont optionnels.



“ Même après 3 000 km parcourus au volant de la Turbo, j'avoue que la puissance des accélérations me plongeait toujours dans le même ravissement. ”



- ❶ La 911 Turbo a droit à des jantes "Fuchs" plus larges qu'à l'accoutumée : 7 pouces à l'avant et 8 pouces à l'arrière.
 ❷ Cette première génération de 911 Turbo allait avoir une longue et belle lignée. Aujourd'hui, cette "super-911" de 8^e génération boxe dans la catégorie des supercars et développe, en variante S, pas moins de 650 ch et 800 Nm!
 ❸ Comme d'habitude, nous avons affaire à l'immuable flat 6, encore refroidi par air. D'une cylindrée de 3 litres, il génère grâce à l'apport du turbo quelque 260 ch!



Extraits...

■ "Les 210 ch de la Carrera étant déjà trop lourds à digérer pour l'anneau de vitesse de Montlhéry, il n'était pas question de lui proposer les 260 ch de la Turbo. Une fois de plus, j'ai donc dirigé mes roues vers une chaussée discrète et accueillante dont il est inutile de préciser la position, cela afin de procéder à des essais de vitesse sérieux."

■ "À ce propos, je crois avoir extirpé de cet estimable moteur tout ce qu'il pouvait donner, et la vitesse de 257,1 km/h avec deux personnes à bord correspond à mon avis à la véritable vitesse de pointe de la voiture."

■ "L'ensemble des réactions de la 911 Turbo se situe à mi-chemin entre la compétition et le tourisme. L'assise générale est telle qu'il faut aborder un virage extrêmement vite pour déclencher une ébauche de dérive."

■ "Les ingénieurs allemands ont réglé leur création de manière impeccable. Jusqu'à des vitesses de passage en virage déjà respectables, l'auto est neutre. Tout comme un engin de compétition, elle vire d'un seul bloc, sans la moindre inertie, avec une mobilité ignorée des voitures de tourisme."

■ "Le pouvoir directeur des gros pneus montés sur leurs larges jantes est tel que le moindre toucher du volant entraîne une réponse immédiate du nez de la voiture, et à plus de 200 km/h, le volant réagit en légères oscillations incessantes."

■ "N'en déplaise à ceux qui n'ont pas encore compris que la sottise tue beaucoup plus sûrement que la vitesse absolue (et qu'elle coûte bien plus cher à la collectivité), la Turbo est d'abord remarquable en raison de son punch instantané."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Ceux qui ne comprennent pas pourquoi Porsche propose autant de déclinaisons de la 911 n'ont certainement jamais essayé deux versions. Si une Carrera "de base" est déjà convaincante sur tous les plans, une GTS apporte plus de punch tandis qu'une GT3 tient plus de la pistarde que de la GT. Quant à la Turbo, elle trône loin au-dessus des autres, en offrant depuis plus de cinquante ans une polyvalence incroyable et des performances d'un autre monde. De quoi en faire une 911 "à part"...

KIA EV3

Kia a lancé en 2024 un SUV électrique de la taille d'un 2008 mais doté d'une batterie et d'une habitabilité dignes de la catégorie supérieure. Une proposition intéressante sur le papier, que nous décortiquons ici.

Par Cyril Biotteau Photos Arnaud Saunier

L'EV3 fait 4,30 m de long, soit exactement autant qu'un Peugeot 2008. Mais alors que ce dernier, dans sa version électrique, culmine à 54 kWh de capacité de batterie et 406 km d'autonomie WLTP, l'EV3 peut atteindre 81,4 kWh et 605 km d'autonomie WLTP. Bon, dans la réalité, c'est moins, dans un cas comme dans l'autre : nous avons évalué l'EV3 et sa "grosse" batterie à 430 km mais par temps froid (6 °C), donc vous pouvez ajouter facilement 10 %, ce

qui nous amène plus près des 470 km d'autonomie réelle moyenne (335 km mesurés par 24 °C pour l'E-2008 54 kWh). Le coréen propose ainsi pratiquement 50 % d'autonomie en plus dans le même gabarit ! Tout du moins dans sa version à "grosse" batterie, car une autre existe dotée d'une batterie de 58,3 kWh, vendue moins cher (voir tableau ci-dessous) mais toujours avec une meilleure autonomie que le français. Quelle que soit sa version, l'EV3 offre également une

habitabilité digne des segments supérieurs, et même meilleure qu'un 3008 pour l'espace aux jambes à l'arrière. Quelques bémols viennent quand même ternir ce tableau idyllique : le coréen n'a droit à aucun bonus écologique, et sa vitesse de recharge est quelconque puisqu'elle culmine à 128 kW. Dommage que l'architecture 800 V de l'EV6 n'ait pas été reprise, avec sa capacité de recharge montant à 230 kW : le temps de chargement aurait été presque divisé par deux !

LA GAMME

Moteur/batterie	EV3	Earth ❤️	GT-line	Bonus écologique
Élec. 204 ch/58,3 kWh ❤️	35 990 €	38 390 €	–	0 € (0 g/km CO ₂)
Élec. 204 ch/81,4 kWh ❤️	40 990 €	43 090 €	45 990 €	0 € (0 g/km CO ₂)



Le design de l'EV3 est original et rappelle par son côté anguleux celui de son grand frère EV9.

LES MOTEURS

ÉLECTRIQUES

204 ch/58,3 kWh ❤️

Il y a deux versions techniques d'EV3, qui se distinguent par la taille de leur batterie mais utilisent le même moteur électrique : un moteur synchrone à aimants permanents qui fournit 204 ch et 283 Nm aux roues avant. De quoi animer facilement cet EV3 à "petite" batterie puisqu'il passe de 0 à 100 km/h en 7,8 s et franchit le kilomètre départ arrêté en 29,6 s. Cette configuration étant limitée aux finitions EV3 et Earth, elle est obligatoirement livrée en roues de 17 pouces qui améliorent le confort par rapport à la version haut de gamme en 19 pouces. Kia annonce 436 km WLTP quand nous avons relevé 340 km, avec une température extérieure de 2 °C : vous pouvez ajouter entre 10 et 15 %, ce qui le place très bien dans la catégorie. La recharge est restreinte à 108 kW : cela permet de le recharger de 10 à 80 % en 29 mn officiellement, ce qui n'est pas mieux que la moyenne.

204 ch/81,4 kWh ❤️

C'est cette version qui joue donc les têtes de gondole avec sa "grosse" batterie dans une "petite" voiture. Mais qui dit grosse batterie dit poids plus élevé : il dépasse ici les 1 900 kg, soit presque 200 kg de plus que la version à "petite" batterie, ce qui occasionne une baisse de performances se chiffrant à 6 dixièmes aussi bien au 0 à 100 km/h qu'au kilomètre départ arrêté. L'autonomie réelle, comme expliqué en introduction, est proche des 470 km (430 km par temps froid), ce qui constitue un record vu la taille de l'auto. Et encore, nos mesures ont été effectuées sur une version GT-line avec roues de 19 pouces, ce qui fait perdre environ 40 km d'autonomie moyenne : en finition EV3 ou Earth, on peut viser les 500 km sans problème ! Mais la batterie plus importante nécessite un temps de recharge plus long (31 mn contre 29) malgré la vitesse de charge légèrement supérieure (128 kW contre 108).



Le dessin de la planche de bord est moderne et l'assemblage satisfaisant, mais certains plastiques font baisser la qualité perçue.



L'EV3 fait 4,30 m de long, exactement autant qu'un Peugeot E-2008, mais ses batteries et son autonomie sont plutôt à mettre en face de celles d'un Renault Scénic.

LA TRANSMISSION

Réducteur

C'est un grand classique chez les électriques : il n'y a pas de boîte de vitesses proprement dite, juste un réducteur à une vitesse dont les commandes sont situées sur la colonne de direction, à droite du volant. En revanche, l'EV3 se distingue par ses palettes au volant qui permettent de

régler la récupération d'énergie sur pas moins de 6 positions : 4 niveaux fixes préétablis, dont la roue libre, un mode de conduite à une pédale et un mode automatique, en fonction de la circulation et du profil de la route, ce dernier mode étant plutôt bien calibré. C'est tout simplement ce qui se fait de mieux en la matière !

L/l/h/empattement : 4,30/1,85/1,57/2,68 m

MOTEURS ÉLECTRIQUES

	204 CH 58,3 KWH ❤️	204 CH 81,4 KWH ❤️
Puissance maxi (ch)	204	204
Couple maxi (Nm)	283	283
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	171	171
0 à 100 km/h (s)	7,8	8,4
90 à 130 km/h en Drive (s)	6,4	6,8
Autonomie		
Capacité batterie brute/nette (kWh)	NC/58,3	NC/81,4
Autonomie mixte WLTP/moyenne mesurée (km)	436/340	605/430

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

5 airbags dont un central AV, accès à bord et démarrage mains-libres, Android Auto et Apple CarPlay sans fil, banquette AR rabattable 60/40, caméra de recul, climatisation automatique bizona, combiné d'instruments numérique 12,3 pouces, écran central tactile 12,3 pouces, freinage automatique d'urgence avec détection piétons et cyclistes, GPS, phares et essuie-glaces automatiques, radars de stationnement AV et AR, régulateur de vitesse adaptatif.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	EV3	EARTH ♥	GT-LINE
Affichage tête haute	—	—	2 200 € ⁽¹⁾
Caméra 360°	—	1 500 € ⁽¹⁾	1 000 € ⁽¹⁾
Chargeur à induction pour smartphone	—	série	série
Clé digitale par smartphone	—	série	série
Conduite autonome de niveau 2	850 € ⁽¹⁾	1 500 € ⁽¹⁾	série
Hayon électrique	—	—	série
Jantes alliage 17 pouces	série	série	—
Jantes alliage 19 pouces	—	—	série
Pompe à chaleur + recharge bidirectionnelle	1 550 €	1 550 €	1 550 €
Rétroviseur intérieur électrochrome	—	série	série
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement	850 € ⁽¹⁾	série	série
Siège conducteur à réglages électriques	—	série	—
Sièges AV chauffants	—	série	série
Sièges AV électriques et ventilés	—	—	2 200 € ⁽¹⁾
Surveillance des angles morts	—	série	série
Surveillance des angles morts avec affichage au tableau de bord	—	1 500 € ⁽¹⁾	1 000 € ⁽¹⁾
Système audio premium	—	—	série
Toit panoramique opacifiant	—	—	2 200 € ⁽¹⁾
Vitres AR surteintées	—	série	série
Volant chauffant	—	série	série

(1) Options groupées.



❶ Le combiné d'instruments est de série sur toutes les versions avec une diagonale de 12,3 pouces. ❷ L'écran central affiche la même taille que le combiné. En dessous, les touches chromées sont des raccourcis physiques pour la clim. ❸ Il y a beaucoup plus de place à l'arrière dans un EV3 que dans un Peugeot 2008! ❹ Le coffre est également nettement plus généreux avec 465 dm³ selon nos mesures. ❺ Entre le combiné et l'écran central, un petit écran est dédié à la climatisation mais est en partie caché à la vue du conducteur par la jante du volant.

LES FINITIONS

EV3

L'entrée de gamme est intéressante car déjà correctement équipée, loin du dépouillement pour jouer l'effet "ticket d'entrée". Ici, l'accès et démarrage mains-libres est de la partie, de même que la climatisation automatique bizona, le GPS ou la caméra de recul : ces quatre équipements ne sont pas sur le Peugeot E-2008 d'entrée de gamme, pourtant plus cher. La pompe à chaleur et la conduite autonome de niveau 2 sont même accessibles en option : cette entrée de gamme est tout à fait recommandable.

EARTH

(EV3 + 2 400 € SUR 58,3 KWH, + 2 100 € SUR 81,4 KWH) ♥

Ce niveau intermédiaire ajoute beaucoup d'équipements, à commencer par des poignées de porte affleurantes qui se déploient automatiquement lorsque vous approchez : effet garanti ! Autre élément important : l'apparition d'une sorte de tablette télescopique entre les sièges avant où vous pourrez poser votre ordinateur portable, par exemple pour travailler ou regarder une série pendant les recharges. Original ! Vu le surplus d'équipements, le surcoût demandé paraît raisonnable.

GT-LINE (EARTH + 2 900 €)

Cette finition haut de gamme est réservée à la variante à "grosse" batterie. Elle apporte des roues de 19 pouces qui soignent le design, certes, mais grèvent l'autonomie : celle-ci passe de 605 km WLTP en Earth à 563 km WLTP en GT-line (finition de la version que nous avons mesurée). Bon à savoir lors de votre achat ! Cet échelon est le seul à proposer la conduite autonome de niveau 2 de série (accessible en option sur les autres) et à fournir en option le pack Inspiration, qui transforme votre EV3 en petit SUV premium (voir page de droite "Les principales options"). Bref, il faut choisir : moins d'autonomie mais plus de luxe, ou l'inverse. Dommage qu'il n'existe pas une version avec l'équipement de la GT-line mais dotée de roues de 17 pouces...



Le niveau de confort de l'EV3 varie notamment en fonction de la taille des jantes : celles de 17 pouces offrent un meilleur moelleux que celles de 19 pouces réservées à la finition GT-line.



Quel dommage que l'EV3 n'utilise pas l'architecture électrique de l'EV6... Cela lui aurait permis de recharger plus vite que les 29 ou 31 mn requises selon la version pour passer de 10 à 80 %.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK INSPIRATION (2 200 € SUR GT-LINE)

Dans ce pack indisponible sur les "petites" finitions, vous trouverez de quoi agrémenter vos voyages avec plusieurs modifications sur les sièges avant, qui deviennent tous les deux électriques et ventilés, tandis que celui du conducteur gagne une fonction "détente" – entendez par là avec un dossier qui peut descendre en position quasi horizontale. Idéal pour faire une petite sieste lors des recharges. En plus de ces sièges, le pack ajoute l'affichage tête haute et un toit vitré ouvrant. Vu le contenu, ce pack nous paraît plutôt raisonnable en tarif : si vous avez choisi une GT-line, il serait presque dommage de ne pas le prendre.

CONSEILLÉE PAR L'AJ

PACK DRIVEWISE/DRIVEWISE PLUS (850 € SUR EV3, 1 500 € SUR EARTH)

Avec ces packs, vous obtenez en premier lieu la conduite autonome de niveau 2 : c'est bien qu'elle soit proposée en option même sur le premier niveau de finition (elle est de série sur GT-line). Mais ces packs contiennent également une version plus performante du freinage automatique d'urgence et des rétroviseurs rabattables électriquement sur EV3. Sur Earth, ils y ajoutent une caméra 360°, l'affichage des angles morts au tableau de bord au déclenchement du clignotant et même un système d'assistance au stationnement à distance, au moyen de la clé, utile notamment dans des emplacements étroits.

CONSEILLÉE PAR L'AJ

LES TEINTES

Teinte unie (gratuite)



Blanc Céleste

Teintes métallisées (700 €)



Gris Ivoire



Noir Ébène



Gris Granit



Vert Pastel



Bleu Givré



Brun Toscane

Teinte nacrée (800 €)



Blanc Nacré

LES JANTES



Jantes alliage
17 pouces (série
sur EV3 et Earth)



Jantes alliage
19 pouces (série
sur GT-line)



NOTRE CHOIX

Kia EV3 204 ch 81,4 kWh Autonomie Longue Earth (43 090 € hors options)

Cruel dilemme : petite ou grande batterie ? La petite suffit déjà puisqu'elle affiche une meilleure autonomie que la plupart des concurrents du même gabarit sans coûter plus cher et s'avère même plus agréable à conduire car plus légère. La grande permet à l'EV3 de surclasser tout le monde dans sa catégorie mais revient plus cher. Si vous voyagez souvent, prenez la seconde, vous aurez moins de recharges à effectuer sur longs trajets. Mais quel que soit votre choix, prenez-le plutôt en finition Earth, qui améliore l'autonomie et le confort en évitant les roues de 19 pouces.

TESLA MODEL Y

Entre les Model 3 et S, ce grand SUV aux lignes arrondies a trouvé sa place. Et pour cause : il offre un excellent compromis et la qualité est au rendez-vous. Par Didier Laurent

Le Tesla Model Y, c'est la voiture électrique la plus vendue en France, et la dixième en matière d'immatriculations toutes motorisations confondues en 2024. C'est donc un véritable succès, ce qui est assez remarquable car le format de ce SUV est généreux. À l'intérieur, il n'y a pas de chichis, comme à bord de toutes les Tesla, mais de la place et potentiellement un toit en verre qui inonde l'habitacle de lumière. Le coffre est géant – c'est le plus vaste de la catégorie – et les espaces de rangement ne manquent pas, y compris sous le capot avant. Le séjour à bord est aussi agréable pour le conducteur, qui découvrira une nouvelle manière de tisser des liens avec sa voiture, sans bouton de démarrage mais avec une clé en forme de carte. Il sera peut-être également subjugué par le grand écran central de 15,4 pouces de bonne résolution et par la kyrielle de fonctionnalités à explorer en naviguant dans le système d'infodivertissement. Si vous n'avez pas changé de voiture depuis dix ans, cela va vous faire un choc... Vous serez alors séduit par la puissance et la conduite de ce modèle plutôt abouti, qui n'a rien à envier, même avant le restylage, à une concurrence plus récente sur le plan du comportement routier. Au rang des déceptions, on soulignera le manque de confort à petite vitesse (suspensions percutantes), le diamètre de braquage et l'insonorisation. La version restylée pourrait corriger en partie ces défauts, mais elle arrive seulement maintenant en concession. Compte tenu des dernières agitations autour de la marque et de son image, il semblerait que le nombre de Model Y soit croissant sur le marché de l'occasion. Et quand l'offre augmente, les prix baissent...

LA GAMME MODEL Y (1)	Puissance moteur (ch)(1)	Autonomie (km)	Notre avis
60 kWh Standard Propulsion	300	365	Elle est de loin la version la plus répandue sur le marché de l'occasion. C'est aussi la moins chère, avec sa batterie LFP (technologie reconnue pour bien tenir dans le temps) lui procurant une autonomie mixte homologuée de 455 km, mais mesurée par L'AJ de 365 km. Ce qui reste correct par rapport à la concurrence. Dernier détail, c'est une propulsion. Si votre budget est compté, elle fera l'affaire. Elle accepte jusqu'à 170 kW de puissance de recharge en courant continu. Pas de quoi rougir, mais c'est moins que la Long Range.
75 kWh Long Range Propulsion	275	470	Un peu moins de puissance, mais une grosse batterie et une autonomie (Long Range) étendue à 600 km WLTP. Comme toujours, nos mesures en conditions réelles sont moins généreuses : il ne faut compter "que" 470 km, ce qui est déjà très bien pour une électrique. Toujours deux roues motrices (propulsion), cette version est moins présente en occasion mais elle est à préférer à la livrée Standard 300 ch pour son rayon d'action et, atout non négligeable, pour sa puissance de charge supérieure (250 kW).
75 kWh Long Range AWD	351	533 (2)	On arrive ici dans la gamme à quatre roues motrices, avec une puissance augmentée puisqu'on passe à deux moteurs. L'autonomie dépasse, en homologation en tout cas, 500 km, mais nous n'avons pas pu le vérifier – au vu des autres versions, c'est sûrement moins ! L'offre en seconde main n'est pas très large, mais les tarifs restent corrects. Le meilleur choix en 4 roues motrices.
75 kWh Dual Motor AWD	462	440	Vous allez vous amuser grâce à son niveau de puissance. Cette version n'est pas la plus répandue, elle est un peu plus chère, mais elle vous donnera de l'émotion, avec une autonomie mesurée par nos soins très correcte de 440 km.
75 kWh Performance	515	415	Plus de pep et une autonomie un peu inférieure (415 km mesurés) pour cette version qui fait parler la poudre. Exclusive et rare, elle ne s'impose pas comme un modèle incontournable, surtout pour une voiture familiale.

(1) Capacité de batterie et puissance moteur sont des estimations car non communiquées officiellement par Tesla. (2) Donnée constructeur.

LES INFOS CLÉS

60 kWh :
à partir de 30 000 €

75 kWh :
à partir de 32 000 €

Génération : première

Commercialisation : mars 2020 (premières livraisons août 2021 en France)

Restylage : janvier 2025

Nombre d'exemplaires en circulation : 79 500



NOTRE CHOIX Tesla Model Y Long Range Propulsion 2023 35 000 €/30 000 km



TECHNIQUE

MOTEUR

Puissance maxi	275 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	575 Nm ⁽¹⁾
Type	électrique, synchrone triphasé à rotor aimanté
Puissance fiscale	6 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/1
Batterie/cap. brute (nette)	NMC/79 (75) kWh ⁽¹⁾

(1) Estimation.

Châssis

Diamètre de braquage	12,1 m
Pneumatiques	255/45 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,75/1,92/1,62/2,89 m
Poids/tractable freiné	1 900/1 600 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1 000 m d.a.	27,7 s
0 à 100 km/h	7,7 s
90 à 130 km/h (en Drive)	4,8 s
Vitesse maxi	217 km/h
Freinage à 90/130 km/h	32/65 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	31 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150/144 cm
Volume coffre AV/AR	105/695 dm ³

LE BUDGET

Assurance ⁽²⁾ : 948 €	Carte grise ⁽³⁾ : 199,80 €
----------------------------------	---------------------------------------

Consommation/Autonomie

Consommation moyenne	16,2 kWh/100 km
Autonomie moyenne	470 km
Auton. ville/route/autoroute	500/525/390 km

Coût de l'entretien

Amortisseur AV ⁽⁴⁾	828 €	Distribution	Non
Amortisseur AR ⁽⁴⁾	647 €	Embrayage	Non
Disques AV ⁽⁴⁾	466 €	FAP	Non
Disques AR ⁽⁴⁾	446 €	Pneus ⁽⁴⁾	380 €
Plaquettes AV ⁽⁵⁾	313 €	Feu AV	1 065 €
Plaquettes AR ⁽⁵⁾	166 €	Feu AR ⁽⁶⁾	307 €
Filtre à air	52 €	Bouclier AV ⁽⁶⁾	706 €
Filtre à huile	Non	Bouclier AR ⁽⁶⁾	701 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

(2) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade. (3) Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval. (4) La paire. (5) Le jeu. (6) Hors peinture.

LE BILAN FIABILITÉ

Les pannes d'envergure sont rares. Tant mieux car Tesla n'est pas le mieux noté sur le prix et la disponibilité des pièces détachées, même si des améliorations ont été mises en place. Le Model Y est garanti quatre ans ou 80 000 km (huit ans ou de 160 000 à 192 000 km pour la batterie et le moteur, selon version).

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

ÉLECTRONIQUE

Le Model Y est une auto très high-tech qui demande de nombreuses mises à jour. Les dysfonctionnements les plus fréquents concernent les caméras qui servent les fonctions de sécurité de la voiture (notamment des freinages d'urgence intempestifs) et la caméra de recul (refus de fonctionnement). Des bugs d'écran touchent aussi le système de navigation. Les causes de ces aléas sont uniquement

électroniques et se règlent par des mises à jour ou des reprogrammations.

TRAIN AVANT

Des grincements ou des bruits inhabituels ont été signalés, suggérant une usure ou un défaut de certaines pièces. Des réglages ou graissages – voire un remplacement de certains éléments comme les silentbloks – peuvent améliorer la situation.

AUTRES DÉFAILLANCES

PNEUMATIQUES

Voiture électrique + poids + couple maximal disponible dès le démarrage = 20 à 30 % de durabilité pneumatique en moins. Ce n'est pas un défaut, c'est une réalité qui touche le monde du V.E. Il n'y a pas de problème de performances, mais une longévité en adéquation avec la technologie moteur. Il y a trente ans, on accusait les directions assistées de faire du mal aux gommes, aujourd'hui, c'est le poids des batteries.

PEINTURE ET SIÈGES

Plusieurs propriétaires ont constaté des éclats survenus rapidement sur la carrosserie ou une forte sensibilité aux micro-rayures des brosses de lavage automatique. À l'intérieur, on relève également un problème de tenue dans le temps des revêtements des sièges, qui s'usent prématurément (notamment le similicuir).

LES RAPPELS

MAJEURS (CONCERNANT DES PIÈCES PHYSIQUES)

SUSPENSIONS (NOVEMBRE 2021)

Cette opération concerne les Model Y depuis le début de production jusqu'à l'apparition de l'année-modèle 2022 (mi-2021). Certains ont été fabriqués avec des fusées de suspension ne répondant pas aux spécifications correctes, ce qui pourrait affecter la tenue de route et causer une usure prématurée des composants, qui doivent être remplacés.

(Allemagne), le klaxon peut ne pas fonctionner correctement. La pièce est remplacée par les techniciens de la marque lors d'un rendez-vous organisé par Tesla.

CONTRÔLEURS HAUTE TENSION (SEPTEMBRE 2024)

Sur les Model Y années 2023 et 2024, un composant électrique défectueux à l'intérieur du contrôleur haute tension peut empêcher le véhicule d'entrer en mode "conduite" ou provoquer une extinction progressive. Tesla remplace la pièce incriminée.

KLAXON (NOVEMBRE 2022)

Sur les Model Y assemblés en 2022 (jusqu'à octobre) dans l'usine de Berlin

MINEURS (LOGICIELS)

ALERTE DE CEINTURE DE SÉCURITÉ NON BOUCLÉE (MARS 2022 ET JUIN 2024)

Sur les Model Y des années 2020 à 2023, le signal sonore et visuel de la ceinture de sécurité pourrait ne pas se déclencher si celle-ci n'est pas bouclée alors que la voiture est allumée.

En mars 2022, une autre opération concerne le rappel sonore de la ceinture de sécurité conducteur, qui pourrait ne pas se réinitialiser après avoir émis un rappel, puis ne pas se déclencher au démarrage suivant (mais continuer de

fonctionner au-dessus de 22 km/h). Là aussi, une mise à jour règle la situation.

ALERTE D'OUVERTURE DU COFFRE AVANT (AOÛT 2024)

Les modèles concernés ont été assemblés entre le début de production et l'année-modèle 2024. Sur certains véhicules, l'ouverture du capot pourrait ne pas avoir été détectée et donc notifiée au conducteur, qui pourrait reprendre la route avec un capot non arrimé. Tesla applique un correctif sur le logiciel chargé de cette fonction.

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE CV B/M* PRIX

JUNIOR

1.2 Ibrida 136 ch	NC	0	29 500
Electrica 156 ch	NC	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	310	41 200
1.5 T Hybrid 160 ch Sprint	8	360	43 200
PHEV 190 ch Sprint	7	750	50 600
PHEV 280 ch Q4 Sprint	10	750	53 300
1.6 Diesel 130 ch Sprint	7	1 372	41 700
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €			
Surcoût Tributo Italiano : Veloce + 3 500 €			

GIULIA

2.0 Turbo 280 ch Sprint Q4	17	24 291	57 800
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	540	50 300
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	1 761	55 300
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €			
Surcoût Tributo Italiano : Veloce + 3 500 €			

STELVIO

2.0T 280 ch Sprint Q4	17	58 934	63 300
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	3 170	55 800
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	6 854	60 800
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €			
Surcoût Tributo Italiano : Veloce + 3 500 €			

ALPINE

TYPE CV B/M* PRIX

A290

180 ch GT	NC	2 000	38 700
220 GT Performance	NC	2 000	41 700
Surcoût GT Premium : GT + 3 200 €			
Surcoût GTS : GT Performance + 3 000 €			
Surcoût Première Edition : GTS + 1 500 €			

A110

"base"	15	3 784	65 000
GTS	NC	NC	79 500
R 70	NC	NC	122 500

ASTON MARTIN

TYPE CV B/M* PRIX

VANTAGE

665 ch	NC	70 000	199 700
--------	----	--------	---------

DB12

680 ch	NC	70 000	227 000
680 ch Volante	NC	70 000	244 538

DBX

707	NC	70 000	252 100
-----	----	--------	---------

VALKYRIE

1 155 ch	NC	70 000	270 000
----------	----	--------	---------

AUDI

TYPE CV B/M* PRIX

A1 SPORTBACK

25 TFSI Design	5	310	27 230
30 TFSI Design	6	330	28 240
35 TFSI S line S tronic	8	650	34 670
40 TFSI S line S tronic	11	2 918	36 430
Surcoût S line : Design + 2 700 €			
Surcoût S line Plus : S line + 2 000 €			

A1 ALLSTREET

30 TFSI	6	650	29 840
35 TFSI S tronic	8	983	33 570

Q2

30 TFSI Design	6	898	34 480
35 TFSI Design	8	1 172	36 500
SQ2	19	64 456	58 150
30 TDI Design	6	540	36 390
35 TDI Design S tronic	8	1 386	41 140
Surcoût S line : Design + 2 400 €			
Surcoût S line Plus : S line + 1 750 €			

A3 SPORTBACK

30 TFSI Design	6	400	34 600
30 TFSI Hybride Design	6	240	36 780
35 TFSI Design	8	400	35 900
35 TFSI Hybride Design	8	230	38 080
S3	20	67 567	63 000
RS 3	28	70 000	75 600
40 TFSI e Design	8	0	47 900
45 TFSI e S line	8	0	55 900
35 TDI Design	8	400	40 600
Surcoût S line : Design + 4 950 €			

A3 ALLSTREET

35 TFSI Design	8	650	37 800
35 TFSI Hybride Design	8	280	39 980
40 TFSI e Design	8	0	49 800
35 TDI Design	8	650	42 500
Surcoût Avus : Design + 4 450 €			

A3 BERLINE

Surcoût : Sportback + 565 € à + 1 400 €			
---	--	--	--

Q3

35 TFSI Design	8	2 918	40 890
35 TDI Design	8	2 451	45 790
40 TDI S line Quattro S tronic	11	11 031	55 550
Surcoût S line : Design + 4 200 €			
Surcoût S line Plus : S line + 2 200 €			

Q3 SPORTBACK

35 TFSI Design	8	3 119	43 390
35 TDI Design	8	2 599	48 290
40 TDI S line Quattro S tronic	11	13 153	58 050
Surcoût S line : Design + 4 200 €			
Surcoût S line Plus : S line + 2 200 €			

Q4 E-TRON

45	6	2 000	46 990
55 S line Quattro	7	0	70 450
Surcoût S line : "base" + 18 760 €			

Q4 E-TRON SPORTBACK

45	6	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	4 819	45 500
2.0 TFSI 204 ch Design	11	4 819	50 400
S5	25	19 139	79 750
2.0 TDI Hybride 204 ch Design	11	3 735	53 600
Surcoût S line : Design + 9 170 €			

A5 AVANT

Surcoût : berline + 1 500 €			
-----------------------------	--	--	--

Q5

2.0 TFSI 204 ch Hybride Design	11	6 426	57 550
SQ5	25	57 351	98 930
2.0 TDI 204 ch Hybride Design Quattro	11	10 793	61 470
Surcoût S line : Design + 8 400 €			

Q5 SPORTBACK

2.0 TFSI 204 ch Hybride Design	11	6 726	59 750
SQ5	25	57 131	101 130
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	11	10 904	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 €			

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 €			

NOUVELLE A6 AVANT

2.0 TDI 204 ch Hybride S line	NC	NC	74 450
-------------------------------	----	----	--------

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	70 000	133 130
55 TFSI e S line	22	12 800	97 170
60 TFSI e Competition	22	12 800	105 480
50 TDI S line	17	70 000	91 150
Surcoût Avus : S line + 13 150 €			

Q8

SQ8	43	70 000	137 720
RS Performance	59	70 000	191 550
55 TFSI e S line	22	13 700	106 960
60 TFSI e Competition	22	13 700	115 280
Surcoût Avus : S line + 10 000 €			

Q8 E-TRON

50 S line	12	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	70 000	170 967
60 TFSI e Design	22	11 000	136 749
50 TDI Design	17	69 120	118 185
Surcoût Avus : Design + 5 600 €			

BENTLEY

TYPE CV B/M* PRIX

FLYING SPUR

V8	NC	70 000	212 773
Speed	NC	70 000	260 975
Mulliner W12	59	70 000	301 412
Hybrid	NC	14 360	219 126

CONTINENTAL

GT V8	NC	70 000	226 992
GT Speed	NC	70 000	282 454
GT Mulliner W12	NC	70 000	320 168
GTC V8	NC	70 000	249 681
GTC Speed	NC	70 000	310 689
GTC Mulliner W12	NC	70 000	352 185

BENTAYGA

V8	NC	70 000	208 538
S V8	NC	70 000	238 790
Hybrid	NC	14 300	208 538

BMW

TYPE CV B/M* PRIX

SÉRIE 1

116	6	983	34 950
120	8	230	38 900
123 xDrive	12	948	44 950
M135 xDrive	19	19 108	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	2 205	50 650
230i	14	3 119	54 250
M240i xDrive	26	47 640	66 650
M2	38	70 000	84 750
220d	10	1 000	53 550

SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

218i	7	1 504	38 850
220i	8	400	40 850
225e xDrive	7	250	50 600
218d	8	330	41 350
220d	9	150	43 450
Surcoût Luxury : "base" + 2 050 €			
Surcoût M Sport : M Sport Design + 1 200 €			

SÉRIE 2 GRAN COUPÉ

220	8	190	42 450
M235i xDrive	19	14 825	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	2 049	43 700
sDrive20i	8	400	45 700
M35i xDrive	19	21 219	62 900
xDrive25e	7	550	55 950
xDrive30e	8	600	58 950
sDrive18d	8	650	46 400
sDrive20d	9	250	48 500
xDrive23d	12	1 180	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	850	47 700
M35i xDrive	19	24 080	64 95

SÉRIE 4 CABRIOLET				
420i	10		1 202	61 750
M440i xDrive	26		42 657	83 550
M4 Competition xDrive	44		70 000	127 700
420d	10		3 824	64 750
M440d xDrive	22		17 567	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		6 126	55 550
M40i	23		31 024	70 950
Surcoût M Sport : "base" + 2 900 €				
X3				
20 xDrive	15		8 643	63 950
M50 xDrive M Sport	42		33 177	89 950
30e xDrive	15		4 300	71 950
20d xDrive	16		8 584	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		70 000	119 200
xDrive20d xLine	10		8 343	62 500
xDrive30d xLine	17		20 075	69 300
M40d	22		48 343	83 900
Surcoût M Sport : xLine + 5 800 €				
SÉRIE 5				
520i	11		2 422	62 850
530e	10		2 075	71 650
550e xDrive	20		2 825	83 650
M5	51		14 300	159 050
520d	11		3 254	65 150
540d xDrive	17		8 418	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		12 650	133 350
M760e xDrive	26		14 750	158 700
740d xDrive	17		18 365	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		29 591	116 650
SÉRIE 8 GRAN COUPÉ				
Surcoût : coupé - 3 000 €				
SÉRIE 8 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 8 000 €				
X5				
M Competition	57		70 000	159 300
xDrive50e xLine	20		11 600	105 150
xDrive30d xLine	17		60 501	90 050
Surcoût M Sport : xLine + 3 450 € à + 4 150 €				
XM				
50e	17		19 850	138 900
653 ch	39		22 550	179 500
Label Red	51		22 850	205 000
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	70 000	111 550
Surcoût M Sport : "base" + 4 950 €				
BUGATTI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
CHIRON				
"base"	NC	M	70 000	265 000
Super Sport	NC	M	70 000	384 000
DIVO				
"base"	NC	M	70 000	500 000
BYD				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
NOUVEL ATTO 2				
Active	NC		0	29 990
Surcoût Boost : Active + 2 000 €				
DOLPHIN				
Comfort	NC		0	33 990
Surcoût Design : Comfort + 2 000 €				
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 €				
TANG				
AWD	NC		0	72 000
CADILLAC				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
LYRIQ				
Luxury	NC		0	81 200
Surcoût Sport : Luxury + 0 €				
CATERHAM				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
SEVEN				
170R	NC		0	42 854
340 R	NC	M	2 726	59 214
SUPER SEVEN				
600	NC		0	44 874
CHEVROLET				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
CORVETTE				
Stingray Coupé 2LT	60	M	70 000	104 980
Stingray Cabriolet 2LT	60	M	70 000	111 530
Surcoût 3LT : 2LT + 6 550 €				
CITROËN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
C3				
1.2 Turbo 100 ch You	5	M	230	15 240
1.2 Hybride 100 ch Plus	5	M	170	20 450
Électrique 113 ch You	4	B	2 000	23 300
Surcoût Plus : You + 2 200 € à + 2 510 €				
Surcoût Max : Plus + 1 700 € à + 2 300 €				
C3 AIRCROSS				
1.2 Turbo 100 ch You	5	M	450	19 700
1.2 Hybride 136 ch Plus	7	M	100	25 800
Électrique 113 ch You	4	B	2 000	27 400
Surcoût Plus : You + 2 100 €				
Surcoût Max : Plus + 2 100 €				

C4				
1.2 PureTech 130 ch Plus	7	M	898	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 €				
C4 X				
1.2 PureTech 130 Plus	7	M	818	29 800
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	360	37 900
Hybride rechargeable 225 ch Plus	10		0	46 150
1.5 BlueHDi 130 ch Plus Auto.	7	M	2 049	38 200
Surcoût Max : Plus + 2 300 €				
C5 X				
1.2 PureTech 130 Plus	7	M	1 386	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	57 500
Surcoût Max : Plus + 2 400 €				
E-BERLINGO				
Taille M Electrique 136 ch Plus	4	B	2 000	36 850
Surcoût Max : Plus +1 950 €				

CUPRA

TYPE	CV	B/M *	PRIX	
LEON				
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M	310	40 490
2.0 TSI 300 ch VZ	19	M	20 569	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	360	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	3 552	46 520
TERRAMAR				
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M	2 376	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	540	43 675
2.0 TSI 265 ch VZ	16	M	26 302	51 760
2.0 TSI 333 ch VZ 4Drive	20	M	70 000	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	818	46 810
Surcoût VZ Extreme: VZ + 5 300 €				
TAVASCAN				
286 ch V Standard	6		0	53 770
340 ch VZ Standard 4Drive	5		0	72 115
Surcoût Edition Spéciale France : V Standard - 6 780 € / VZ Standard - 7 185 €				

DACIA

TYPE	CV	B/M *	PRIX	
SPRING				
45 ch Essential	2		0	16 900
65 ch Expression	2		0	18 900
Surcoût Expression : Essential + 1 000 €				
Surcoût Extrême : Expression + 1 000 €				
SANDERO				
1.0 SCe 65 ch Essential	4	M	210	12 990
1.0 Tce 90 ch Expression	5	M	190	15 950
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5		0	14 450
Surcoût Expression : Essential + 1 500 € à + 1 710 €				
Surcoût Journey : Expression + 1 000 €				

100 [LE PRIX DU NEUF]

SP3 DAYTONA				
840 ch	NC	M	70 000	196800
PUROSANGUE				
725 ch	73	M	70 000	384 229
FIAT				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
PANDA CLASSIC				
1.0 BSG 70 ch Hybrid City	4	M	50	15 900
Surcoût Pandina : City + 2 000 €				
500 E				
23,8 kWh	3	B	2 000	30 400
42 kWh	3	B	2 000	33 900
Surcoût La Prima : "base" + 4 000 €				
Surcoût Giorgio Armani : La Prima + 3 600 €				
500 E 3+1				
Surcoût : berline + 2 000 €				
500 E CABRIOLET				
Surcoût : berline + 3 400 €				
ABARTH 500E				
42 kWh	3	B	2 000	36 900
Surcoût Pack : "base" + 2 000 €				
Surcoût Turismo : Pack + 2 000 €				
ABARTH 500E CABRIOLET				
Surcoût : berline + 3 400 €				
GRANDE PANDA				
Électrique 113 ch (RED)	4	B	2 000	24 900
Surcoût La Prima : (RED) + 3 000 €				
600				
1.2 Hybrid 100 ch	5		0	24 900
1.2 Hybrid 136 ch	7		0	26 400
e RED	4	B	2 000	35 900
Surcoût La Prima : RED + 5 000 €				
ABARTH 600E				
54 kWh Turismo	4	B	2 000	44 900
Surcoût Scorpionissima : Turismo + 4 000 €				
TIPO				
1.6 Multijet 130 ch	7	M	260	16 900
Surcoût City : "base" + 2 000 €				
FORD				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
PUMA				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch Titanium	6	M	230	27 490
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch Titanium Powershift	8	M	400	30 090
ST	8	M	1 074	38 290
Gen-E 168 ch	5	B	2 000	33 990
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €				
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 000 €				
Premium : Gen-E "base" + 2 500 €				
FOCUS				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line X	NC	M	210	31 450
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X Powershift	NC	M	230	34 250
ST	17	M	40 468	40 200
1.5 EcoBlue 115 ch ST-Line X Powershift	NC	M	650	34 550
FOCUS ACTIVE				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	NC	M	260	31 450
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	8	M	310	34 250
1.5 EcoBlue 115 ch X Powershift	NC	M	898	34 550
FOCUS SW (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 200 €				
FOCUS SW ACTIVE				
Surcoût : berline + 1 200 €				
KUGA				
2.5 Duratec Hybrid 183 ch Hybrid Titanium i-AWD	8	M	540	41 490
2.5 Duratec 243 ch Hybride Rechargeable Titanium	8		0	46 090
2.5 Duratec 180 ch Hybrid FlexFuel Titanium	8		0	39 490
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €				
Surcoût Active : ST-Line + 0 €				
Surcoût ST-Line X : Active + 3 500 €				
Surcoût Active X : ST-Line X + 0 €				
EXPLORER				
Standard Range 170 ch	5	B	2 000	43 900
Extended Range 286 ch	6	B	2 000	46 900
Extended Range 340 ch	6		0	53 900
CAPRI				
Standard Range 170 ch	5	B	2 000	46 400
Extended Range 286 ch	6		0	49 400
Extended Range 340 ch AWD	6		0	56 400

BRONCO				
2.7 EcoBoost 335 ch Outer Banks	NC	M	70 000	76 500
Surcoût Badlands : Outer Banks + 4 000 €				
MUSTANG MACH-E				
268 ch Standard Range	9		0	52 990
294 ch Extended Range Premium	7		0	66 990
329 ch Standard Range Premium AWD	12		0	58 990
370 ch Extended Range Premium AWD	NC		0	73 990
GT	16		0	81 990
Rally	NC		0	84 990
MUSTANG FASTBACK				
GT	NC	M	70 000	59 300
Dark Horse	NC	M	70 000	71 300
MUSTANG CONVERTIBLE				
Surcoût : Fastback + 4 500 €				
TOURNEO CONNECT				
1.5 EcoBoost 114 ch Titanium	NC	M	2 370	30 800
2.0 EcoBlue 102 ch Titanium	NC	M	400	32 000
2.0 EcoBlue 122 ch Titanium	NC	M	240	33 200
Surcoût Active : Titanium + 1 100 €				
Surcoût Sport : Active + 940 €				

HONDA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
JAZZ				
e:HEV Advance	6		0	29 620
Surcoût Advance Sport : Advance + 1 050 €				
JAZZ CROSSTAR				
e:HEV Advance	6		0	30 900
ZR-V				
e:HEV Sport	7	M	650	47 450
Surcoût Advance : Sport + 1 500 €				
HR-V				
e:HEV Executive	6	M	240	34 340
Surcoût Advance : Executive + 2 500 €				
Surcoût Advance Style : Advance + 2 500 €				
E:NY1				
Advance	4		0	47 700
CIVIC				
e:HEV Executive	7		0	39 220
Type R	21	M	48 901	57 220
Surcoût Sport : Executive + 1 300 €				
Surcoût Advance : Sport + 3 400 €				
Surcoût Type-R S : Type R + 8 580 €				
CR-V				
e:HEV Executive	NC	M	3 213	54 980
e:PHEV Advance Tech	NC	M	1 880	63 150
Surcoût Advance : Executive + 3 000 €				

HYUNDAI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
i10				
1.0 63 ch Eco Intuitive	4		0	18 400
1.0 63 ch Intuitive BVR	4	M	190	19 300
1.2 79 ch N Line	4	M	310	20 500
1.0 T-GDi 90 ch N Line	5	M	260	21 250
Surcoût Creative : Intuitive + 1 050 €				
INSTER				
42 kWh	2		0	25 000
49 kWh Intuitive	3		0	28 250
Surcoût Intuitive : "base" + 1 500 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 000 €				
INSTER CROSS				
49 kWh Creative	NC		0	30 450
Surcoût Executive : Creative + 1 500 €				
i20				
1.2 79 ch Initia	4	M	230	20 200
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5	M	190	22 800
Surcoût Intuitive : Initia + 1 300 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €				
Surcoût N Line Creative : Creative + 800 €				
Surcoût Executive : N Line Creative + 800 €				
BAYON				
1.0 T-GDi 100 ch Initia	5	M	260	23 000
Surcoût Intuitive : Initia + 1 800 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 200 €				

KONA				
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5	M	450	28 100
1.6 T-GDi 138 ch Creative DCT	7	M	1 629	33 300
Hybrid 129 ch Intuitive	5		0	34 350
Electric 48 kWh Intuitive	3	B	2 000	36 850
Electric 65 kWh Intuitive	4	B	2 000	40 250
Surcoût Creative : Intuitive + 1 000 € à + 2 350 €				
Surcoût Premium : Creative + 2 000 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 150 € à + 5 500 €				
Surcoût N Line Executive : Executive + 1 000 €				
i30				
1.0 T-GDi 100 ch Creative	5	M	540	29 200
1.5 T-GDi 140 ch Hybrid 48 V N Line DCT	7	M	2 205	36 650
i30 SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				
IONIQ 5				
170 ch Intuitive	3		0	44 800
229 ch Intuitive	4		0	48 800
325 ch HTrac N Line	6		0	62 800
N	10		0	78 000
Surcoût Creative : Intuitive + 3 400 €				
Surcoût Executive : Creative + 5 400 €				
Surcoût N Line : Executive + 1 200 €				
TUCSON				
Hybrid 215 ch Initia	8	M	900	37 550
Plug-in 253 ch Initia	8		NC	42 300
Surcoût Intuitive : Initia + 1 900 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 3 000 €				
Surcoût N Line Creative : Creative + 1 000 €				
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €				
Surcoût N Line Executive : Executive + 1 000 € à + 3 000 €				
Surcoût 20ème Anniversaire : Executive + 800 €				
IONIQ 6				
229 ch	4		0	52 400
325 ch HTrac	6		0	65 400
NEXO				
Executive	1		0	80 600
SANTA FÉ				
Hybrid 215 ch Intuitive	8	M	7 526	50 400
Plug-in 253 ch Intuitive HTrac	8	M	4 800	59 700
Surcoût Creative : Intuitive + 3 000 € à + 3 900 €				
Surcoût Executive : Creative + 4 000 € à + 4 900 €				
Surcoût Calligraphy : Executive + 3 000 €				
STARIA				
Hybrid 215 ch Creative	8	M	30 497	57 400
Surcoût Executive : Creative + 4 100 €				

JAGUAR


TYPE	CV	B/M*	PRIX
E-PACE			
P270e S R-Dynamic	11	M 14 050	63 600
D200 S R-Dynamic	11	M 10 255	58 400
Surcoût SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 3 500 €			
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 3 100 €			
F-PACE			
SVR	47	M 70 000	115 100
P400e S R-Dynamic	19	M 6 250	84 700
D200 S R-Dynamic	11	M 15 001	69 300
D300 SE R-Dynamic	19	M 66 584	83 800
Surcoût SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 5 000 €			
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 4 400 €			
I-PACE			
EV400 SE R-Dynamic	13	0	93 100
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 8 100 €			

JEEP				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
AVENGER				
1.2 Turbo T3 100 ch Longitude	5	M	450	24 750
1.2 Turbo T3 e-Hybrid 100 ch Longitude	5		0	26 750
1.2 Turbo T3 136 ch Upland 4xe	7	M	240	32 750
Électrique 156 ch Longitude	4	B	2 000	36 500
Surcoût Altitude : Longitude + 2 000 €				
Surcoût Summit : Longitude + 2 500 €				
Surcoût The North Face : Upland + 6 000 €				
RENEGADE				
e-Hybrid 130 ch	7	M	310	32 190
4xe 240 ch Overland	10	M	450	44 900
Surcoût Altitude : "base" + 2 010 €				
Surcoût Summit : Altitude + 2 800 €				
Surcoût North Star : Altitude + 2 000 €				

LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
HURACAN			
STO	59	 70 000	299 295
Sterrato	NC	 70 000	270 000
REVUELTO			
1 015 ch	NC	 70 000	506 808
URUS			
Performante	59	 70 000	266 555

LANCIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
YPSILON			
1.2 MHEV 100 ch	NC	0	24 500
Électrique 156 ch	NC	 2 000	34 800
Surcoût LX : "base" + 3 000 €			
Surcoût Cassina : LX + 500 € à + 1 700 €			

LAND ROVER

TYPE	CV	B/M*	PRIX
RANGE ROVER EVOQUE			
PHEV S	11	 5 340	61 200
D200 S	11	 16 032	57 100
Surcoût Dynamic SE : S + 7 200 €			
Surcoût Dynamic HSE : Dynamic SE + 5 400 €			
Surcoût Autobiography : Dynamic HSE + 8 400 €			
DISCOVERY SPORT			
PHEV S	11	 6 225	61 300
D200 Dynamic SE	11	 23 397	64 000
Surcoût Dynamic SE : S + 6 300 €			
Surcoût Dynamic HSE : Dynamic SE + 6 700 €			
DISCOVERY			
D350 HSE	23	 70 000	96 900
Surcoût 35th Limited Edition : HSE 7 800 €			
RANGE ROVER VELAR			
P400e S	19	 2 735	82 200
D200 S	11	 18 608	70 500
Surcoût SE R-Dynamic : S + 7 300 €			
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 6 600 €			
DEFENDER 90			
P400 SE	28	 70 000	81 000
P525 X-Dynamic	43	 70 000	136 700
D200 S	11	 70 000	63 800
D250 S	14	 70 000	68 400
D300 S	19	 70 000	72 900
Surcoût SE : S + 4 800 €			
Surcoût SE X-Dynamic : SE + 4 100 €			
Surcoût HSE X-Dynamic : SE X-Dynamic + 6 900 €			
Surcoût X X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 20 600 €			
Surcoût XS Edition : SE + 7 200 €			
Surcoût P525 Carpathian X-Dynamic : P525 X-Dynamic + 7 600 €			
DEFENDER 110			
P400 SE	28	 70 000	86 800
P525 X-Dynamic	43	 70 000	140 400
P400e S	19	 17 390	83 500
D250 S	14	 70 000	72 900
D300 S	19	 70 000	76 700
Surcoût SE : S + 6 900 €			
Surcoût SE X-Dynamic : SE + 4 200 €			
Surcoût XS Edition : SE + 4 300 €			
Surcoût HSE X-Dynamic : SE + 11 000 €			
Surcoût X X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 17 600 €			
Surcoût Carpathian X-Dynamic : X-Dynamic + 7 500 €			
RANGE ROVER SPORT			
P460e S	28	 21 050	103 200
P550e Autobiography Dynamic	28	 23 300	143 700
D250 SE	14	 70 000	95 400
D350 Autobiography Dynamic	23	 70 000	124 700
Surcoût SE : S + 6 600 €			
Surcoût SE Dynamic : SE + 3 400 €			
Surcoût HSE Dynamic : SE + 8 800 €			
RANGE ROVER			
P530 Autobiography	44	 70 000	192 300
P615 SV	56	 70 000	238 700
P460e SE	28	 22 100	147 500
P550e HSE	28	 23 300	167 400
D350 HSE	23	 70 000	151 700
Surcoût HSE : SE + 8 600 €			
Surcoût Autobiography : HSE + 17 700 €			
Surcoût SV : Autobiography + 37 700 €			

LEAPMOTOR

TYPE	CV	B/M*	PRIX
T03			
"base"	NC	0	19 500
C10			
"base"	NC	0	36 400
REEV	NC	0	37 400

LEXUS

TYPE	CV	B/M*	PRIX
LBX			
"base"	5	0	34 800
Surcoût Elegant : "base" + 3 500 €			
Surcoût Emotion : Elegant + 500 €			
Surcoût Relax : Emotion + 4 300 €			
Surcoût Cool : Relax + 0 €			
UX			
300h	8	 50	41 990
300e Pack	4	0	57 400
Surcoût Pack : "base" + 2 480 €			
Surcoût F Sport Design : Pack + 1 920 €			
Surcoût Luxe : F Sport Design + 2 900 €			
Surcoût F-Sport Executive : Luxe + 11 600 €			
NX			
350h Pack	10	 1 750	57 500
450h+ Luxe 4WD	10	 1 900	67 000
Surcoût Luxe : Pack + 6 000 €			
Surcoût Executive : Luxe + 10 000 € à +11 000 €			
Surcoût F Sport Executive : Executive + 0 à + 3 500 €			
ES			
300h Luxe	9	 900	64 700
Surcoût Executive : Luxe + 8 800 €			
RX			
450h+ Luxe	10	 3 700	91 600
500h F Sport Executive	18	 38 725	99 200
Surcoût F Sport Design : Luxe + 0 €			
Surcoût Executive : F Sport Design + 6 200 €			
RZ			
300e Pack	12	0	57 500
Surcoût Luxe : Pack + 3 000 €			
Surcoût Executive : Luxe + 10 000 €			
LM			
350h Executive 7 places	10	 28 292	131 000
LS			
500h	19	 41 174	119 900
Surcoût Executive : "base" + 33 000 €			
Surcoût Executive Innovation : Executive + 5 000 €			

LOTUS

TYPE	CV	B/M*	PRIX
EMIRA			
V6	30	 70 000	99 470
ELETRE			
603 ch	NC	0	97 890
R	NC	0	153 090
Surcoût S : "base" + + 25 200 €			

LYNK & CO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU 02			
Core	NC	0	35 995
NOUVEAU 01			
Core	NC	NC	41 495







MASERATI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
GRECALE			
GT	19	 70 000	81 200
Modena	21	 70 000	90 800
Trofeo	44	 70 000	121 600
Folgore	NC	0	125 850
GHIBLI			
GT	21	 70 000	105 250
Modena	32	 70 000	145 350
LEVANTE			
GT	21	 70 000	111 500
Modena	32	 70 000	149 000
QUATTROPORTE			
Modena	32	 70 000	174 500

GRANTURISMO




Modena	39	 70 000	181 350
Trofeo	46	 70 000	225 650
Folgore	10	0	199 900
MC20			
630 ch	58	 70 000	251 950
MC20 CIELO			
630 ch	NC	 70 000	287 250

MAZDA



TYPE	CV	B/M*	PRIX
2 HYBRID			
Pure	5	0	25 250
Surcoût Pure Pack Plus : Pure + 1 000 €			
Surcoût Agile : Pure + 1 900 €			
Surcoût Agile Pack Confort : Agile + 1 250 €			
Surcoût Agile Pack Confort & Safety : Agile + 2 200 €			
Surcoût Select : Agile + 3 100 €			
Surcoût Select Pack Panoramique : Select + 1 100 €			
3 (5 PORTES)			
2.5 e-SkyActiv-G 140 ch Prime-Line	NC	 818	28 000
2.0 e-SkyActiv-X 186 ch Centre-Line	10	 330	32 500
Surcoût Centre-Line : Prime-Line + 2 200 €			
Surcoût Homura : Prime-Line + 0 €			
Surcoût Nagisa : Homura + 1 300 €			
Surcoût Exclusive-Line : Nagisa + 1 000 €			
Surcoût Takumi : Exclusive-Line + 1 900 €			
3 BERLINE			
Surcoût : 5 portes + 0 €			
CX-30			
2.5 e-SkyActiv G 140 ch Prime-Line	7	 983	30 350
2.0 e-SkyActiv X 186 ch Centre-Line	10	 450	35 100
Surcoût Centre-Line : Prime-Line + 2 450 €			
Surcoût Homura : Centre-Line + 400 €			
Surcoût Nagisa : Homura + 1 400 €			
Surcoût Exclusive-Line : Nagisa + 950 €			
Surcoût Takumi : Exclusive-Line + 1 900 €			
MX-30			
e-SkyActiv EV 145 ch Prime-Line	6	 2 000	36 250
e-SkyActiv R-4V 170 ch Prime-Line	NC	 530	38 250
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 1 000 €			
Surcoût Makoto : Exclusive-Line + 2 600 €			
Surcoût Edition R : Makoto + 3 100 €			

MX-5 ROADSTER			
1.5 SkyActiv-G 132 ch Prime-Line	NC	 1 504	33 000
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 3 600 €			
Surcoût Kazari : Exclusive-Line + 800 €			
Surcoût Homura : Kazari + 2 500 €			

MX-5 RF			
Surcoût : Roadster + 2 500 €			

CX-60			
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Prime-Line	NC	 2 885	59 050
3.3 e-SkyActiv D 200 ch Prime-Line	NC	 3 830	54 750
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Exclusive-Line	15	 5 756	59 700

Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 1 350 €			
Surcoût Homura : Exclusive-Line + 6 300 €			
Surcoût Takumi : Exclusive-Line + 1 050 €			
Surcoût Homura Plus : Takumi + 3 850 €			
Surcoût 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	 13 459	73 150

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

McLAREN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
ARTURA			
680 ch	NC	0	235 548
GT			
620 ch	NC	 70 000	199 500
750S			
750 ch	NC	 70 000	282 400
765 LT SPIDER			
765 ch	NC	 70 000	372 500

MERCEDES

TYPE	CV	B/M *	PRIX
CLASSE A			
180 Progressive Line	7	M	650 39 450
200 Progressive Line	9	M	650 41 450
35 AMG 4Matic	19	M	51 912 63 950
45 AMG S 4Matic+	31	M	70 000 79 200
250 e Hybrid EQ Progressive Line	9		0 49 050
180 d Progressive Line	6	M	740 40 750
200 d Progressive Line	8	M	400 42 750
Surcoût Star Edition : Progressive Line + 0 €			
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 2 300 €			
Surcoût AMG Exclusive Design : AMG Line + 3 350 €			
CLASSE B			
180 Progressive Line	7	M	1 276 40 400
200 Progressive Line	9	M	1 276 42 400
250 e Hybrid EQ Progressive Line	9		0 50 300
180 d Progressive Line	6	M	1 074 41 700
200 d Progressive Line	8	M	818 42 500
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 250 € à + 3 650 €			
CLA COUPÉ			
180 Progressive Line	7	M	898 44 350
200 Progressive Line	9	M	898 46 900
35 AMG 4Matic	19	M	46 790 70 450
45 S AMG 4Matic+	31	M	70 000 83 700
250 e Progressive Line	9		0 55 400
180 d Progressive Line	6	M	740 45 650
200 d Progressive Line	8	M	450 48 200
220 d Progressive Line	10	M	640 53 000
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 250 €			
Surcoût AMG Exclusive Design : AMG Line + 3 100 €			
CLA SHOOTING BRAKE			
Surcoût : Coupé + 1 200 €			
GLA			
180 Progressive Line	7	M	2 370 45 200
200 Progressive Line	9	M	2 370 46 950
35 AMG 4Matic	19	M	70 000 70 400
45 AMG S 4Matic	31	M	70 000 84 050
250 e Progressive Line	9		0 55 500
180 d Progressive Line	6	M	2 104 46 100
200 d Progressive Line	8	M	2 104 47 850
220 d Progressive Line 4Matic	10	M	3 976 54 550
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 650 €			
Surcoût AMG Exclusive Design : AMG Line + 2 400 €			
EQA			
250+	7	B	2 000 46 950
300 AMG Line 4Matic	NC		0 51 500
GLB			
200 Progressive Line	9	M	3 731 50 400
35 AMG 4Matic	19	M	70 000 73 850
200 d Progressive Line	8	M	3 505 51 300
220 d Progressive Line 4Matic	10	M	5 452 58 000
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 650 €			
EQB			
250+	7	B	2 000 46 950
300 AMG Line 4Matic	NC		0 54 950
CLASSE C			
200 Avantgarde Line	11	M	2 579 55 400
43 AMG 4Matic	29	M	70 000 80 900
63 AMG S E-Performance	37	M	3 331 135 600
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	M	3 275 64 250
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line 4Matic	15	M	4 100 73 000
200 d Avantgarde Line	9	M	2 090 54 600
220 d Avantgarde Line	11	M	2 140 58 800
300 d e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	M	4 300 67 900
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 950 €			
Surcoût Limited Edition : 63 AMG S E-Performance + 2 350 €			
CLASSE C BREAK			
Surcoût : berline + 1 500 €			
CLASSE C ALL-TERRAIN			
200	11	M	6 159 60 950
220 d	11	M	4 700 64 350

GLC			
43 AMG	31	<div></div>	70 000 89 000
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	<div></div>	9 650 72 650
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line	15	<div></div>	9 650 75 450
63 AMG S E-Performance	37	<div></div>	17 070 139 400
200 d Avantgarde Line	NC	NC	60 150
220 d Avantgarde Line	11	<div></div>	6 398 64 500
450 d Avantgarde Line	25	<div></div>	17 181 77 200
300 de Avantgarde Line	11	<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>	9 804 69 700
43 AMG	31	<div></div>	70 000 87 800
300 e Hybrid EQ AMG Line	11	<div></div>	9 800 83 000
400 e Hybrid EQ AMG Line	15	<div></div>	9 800 86 600
63 AMG S E-Performance	37	<div></div>	17 070 141 300
220 d AMG Line	11	<div></div>	6 740 73 900
450 d AMG Line	25	<div></div>	16 770 87 700
300 d e AMG Line	11	<div></div>	11 600 86 950
Surcoût Limited Edition : 63 AMG S E-Performance + 4 000 €			
CLASSE E			
200 Avantgarde Line	11	<div></div>	4 199 65 450
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	<div></div>	5 300 73 650
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line 4Matic	15	<div></div>	6 125 83 500
53 AMG Hybrid 4Matic+	34	<div></div>	10 700 113 150
200 d Avantgarde Line	NC	NC	63 150
220 d Avantgarde Line	11	<div></div>	3 810 68 600
450 d Avantgarde Line 4Matic	25	<div></div>	10 776 89 950
300 d e Avantgarde Line	11	<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>	7 901 78 150
450 d	25	<div></div>	16 448 97 100
300 d e	11	<div></div>	10 400 88 750
CLE COUPÉ			
200 AMG Line	11	<div></div>	3 949 66 300
300 AMG Line 4Matic	15	<div></div>	8 529 69 150
450 AMG Line 4Matic	26	<div></div>	24 969 77 800
53 AMG 4Matic+	34	<div></div>	70 000 92 450
300 e Hybrid EQ AMG Line	NC	<div></div>	5 000 72 000
220 d AMG Line	11	<div></div>	3 290 68 150
CLE CABRIOLET			
200 AMG Line	11	<div></div>	7 552 74 650
300 AMG Line 4Matic	15	<div></div>	14 395 77 900
450 AMG Line 4Matic	26	<div></div>	42 846 86 550
53 AMG 4Matic+	34	<div></div>	70 000 100 200
220 d AMG Line	11	<div></div>	5 900 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>	70 000 105 550
63 AMG S 4Matic+	55	<div></div>	70 000 159 700
400 e Avantgarde Line	15	<div></div>	18 950 99 300
53 AMG Hybride 4Matic+	34	<div></div>	23 000 116 250
300 d Avantgarde Line	16	<div></div>	38 030 86 950
350 de Avantgarde Line	11	<div></div>	26 300 95 750
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 11 500 €			

GLE COUPÉ			
53 AMG 4Matic+	32	<div></div>	70 000 123 650
63 S AMG 4Matic+	55	<div></div>	70 000 174 450
400 e AMG Line	15	<div></div>	20 300 109 900
53 AMG Hybride 4Matic+	34	<div></div>	22 400 134 250
450 d AMG Line	25	<div></div>	70 000 95 700
350 de AMG Line	11	<div></div>	22 100 110 500
CLASSE S			
580 Maybach	40	<div></div>	70 000 206 350
680 Maybach	57	<div></div>	70 000 252 350
450 e Hybrid EQ Executive	19	<div></div>	11 300 135 300
580 e Hybrid EQ Executive	25	<div></div>	12 500 148 400
63 AMG S E Performance	55	<div></div>	16 850 224 200
350 d Executive	17	<div></div>	11 776 115 460
450 d Executive 4Matic	25	<div></div>	15 998 121 700
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>	70 000 122 900
580 AMG Line	40	<div></div>	70 000 151 300
63 AMG 4Matic+	55	<div></div>	70 000 198 850
600 Maybach	NC	<div></div>	70 000 208 950
450 d Executive	25	<div></div>	70 000 121 250
Surcoût AMG Line : Executive + 5 000 €			
AMG GT COUPÉ			
43	NC	<div></div>	70 000 146 300
63 4Matic+	51	<div></div>	70 000 201 500
63 Pro 4Matic+	NC	<div></div>	70 000 230 800
63 S E Performance	NC	<div></div>	45 868 230 800
AMG GT COUPÉ 4 P.			
43 4Matic+	25	<div></div>	70 000 134 700
53 4Matic+	32	<div></div>	70 000 151 850
63 S E-Performance	59	<div></div>	70 000 225 900
AMG SL			
43	26	<div></div>	70 000 151 050
63 4Matic+	51	<div></div>	70 000 203 100
63 S E Performance	55	<div></div>	27 780 232 400
CLASSE G			
500 AMG Line	31	<div></div>	70 000 169 350
63 AMG	51	<div></div>	70 000 204 700
580 Technologie EQ AMG Line	18		0 174 950
Surcoût Edition One : AMG Line + 21 400 €			
CLASSE T			
180 Style	7	NC	36 412
160 d Style	5	NC	37 317
180 d Style	6	NC	38 787
Surcoût Progressive : Style + 1 895 €			
EQT			
200 Style	4	<div></div>	2 000 48 517
Surcoût Progressive : Style + 2 440 €			
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	<div></div>	50 22 990
Surcoût Comfort : Standard + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €			

EHS			
PHEV Comfort	7	<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			
"base"	NC		0 62 990
MINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
HATCH 3 PORTES			
Cooper C Essential	NC	<div></div>	818 30 720
Cooper S Essential	NC	<div></div>	1 276 34 720
John Cooper Works	NC	<div></div>	2 544 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 Favouré : Classic + 2 770 € à + 3 330 €			
Surcoût JCW : Favouré + 1 310 € à + 3 120 €			
HATCH 5 PORTES			
Surcoût 3 portes - 220 €			
CABRIO			
Cooper C Classic	NC	<div></div>	2 544 33 450
Cooper S Classic	NC	<div></div>	2 726 36 800
John Cooper Works	NC	<div></div>	4 279 44 850
Surcoût Favouré : Essential + 3 920 €			
Surcoût JCW : Favouré + 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 Favouré : Classic + 1 210 € à + 1 860 €			
Surcoût JCW : Favouré + 1 930 €			
COUNTRYMAN			
C 170 ch Essential	8	<div></div>	818 40 000
JCW 300 ch	19	<div></div>	26 302 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>	170 18 890
1.0 MPI-T 91 Intense	5	<div></div>	170 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	<div></div>	898 27 190
1.3 DI-T MHEV 140 ch Intense	NC	<div></div>	898 31 290
1.6 MPI HEV 143 ch Intense	NC		0 35 890
1.0 MPI-T GPL 101 ch Invite	NC	<div></div>	230 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>	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>	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>	650 25 400
Hybrid 143 ch Acenta	5		0 30 700
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 100 €			
Surcoût N-Sport : Tekna + 650 €			
Surcoût N-Design : N-Sport + 1 000 €			

QASHQAI				
1.3 Mild-Hybrid 140 ch Acenta	7	M	1 761	34 700
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	M	1 629	37 800
e-Power 190 ch Acenta	8	M	775	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	2 360	43 800
e-4orce 213 ch Acenta	8	M	4 874	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	3 552	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	170	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	5	M	170	24 500
1.2 Turbo Hybrid 136 ch Edition	7	M	170	26 000
Electric 113 ch Edition	4	B	2 000	29 000
Surcoût GS : Edition + 2 500 €				
NOUVEAU MOKKA				
1.2 Turbo 130 ch Edition Auto.	7	M	1 172	28 500
1.2 Turbo 136 ch Edition	7	M	360	26 500
1.2 Turbo Hybrid 136 ch Edition	7		0	29 500
Électrique 156 ch Edition	4	B	2 000	36 900
Surcoût GS : Edition + 2 000 €				
ASTRA				
1.2 Turbo 130 ch Edition	7	M	240	29 350
1.2 Turbo Hybrid 136 ch Edition	7		0	32 650
Hybrid 180 ch GS	8		0	44 050
GSe	10		0	49 150
1.5 Diesel 130 ch Edition Auto.	7	M	310	33 550
Electric 156 ch Edition	4	B	2 000	38 990
Surcoût GS : Edition + 3 450 €				
ASTRA SPORTS TOURER				
Surcoût : berline + 1 150 €				
GRANDLAND				
1.2 Turbo Hybrid 136 ch Edition	7	M	260	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	M	150	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	<div>M</div>	400	27 000
1.2 Hybrid 136 Style	7		0	30 900
Électrique 136 ch Style	4	<div>B</div>	2 000	36 000
Électrique 156 ch Style	4	<div>B</div>	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	<div>M</div>	400	34 720
Électrique 156 ch Style	4	<div>B</div>	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	<div>M</div>	75	37 300
Plug-in Hybrid 225 ch GT	10		0	51 250
Électrique 210 ch Allure	7	<div>B</div>	2 000	43 900
Surcoût GT : Allure + 4 000 €				

3008				
1.2 Hybrid 136 Allure	7	<div>M</div>	260	38 990
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8	<div>M</div>	1 050	43 490
Électrique 210 ch Allure	7	<div>B</div>	2 000	44 990
Électrique 230 ch Grande autonomie Allure	7	<div>B</div>	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	<div>M</div>	920	70 650

508 SW				
Surcoût : berline + 1 300 €				

5008				
1.2 Hybrid 136 ch Allure	7	<div>M</div>	790	40 990
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8	<div>M</div>	2 720	45 490
Électrique 210 ch Allure	7	<div>B</div>	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	<div>M</div>	70 000 162 500
718 BOXSTER			
Spyder RS	40	<div>M</div>	70 000 162 500
911 COUPÉ			
Carrera	28	<div>M</div>	70 000 131 700
Carrera T	28	<div>M</div>	70 000 145 100
Carrera S	NC	<div>M</div>	70 000 157 300
Carrera GTS	38	<div>M</div>	70 000 174 900

911 TARGA			
4 GTS	NC	<div>M</div>	70 000 197 400

911 CABRIOLET			
Carrera	28	<div>M</div>	70 000 145 900
Carrera T	28	<div>M</div>	70 000 159 300
Carrera S	NC	<div>M</div>	70 000 171 500
Carrera GTS	NC	<div>M</div>	70 000 189 100

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	<div>M</div>	70 000 109 726
GTS	40	<div>M</div>	70 000 167 787
4 E-Hybrid	19	<div>M</div>	8 150 125 306
4S E-Hybrid	24	<div>M</div>	8 900 140 540
Turbo E-Hybrid	42	<div>M</div>	12 050 200 434
Turbo S E-Hybrid	NC	<div>M</div>	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	<div>M</div>	70 000 102 200
S	37	<div>M</div>	70 000 122 400
GTS	40	<div>M</div>	70 000 144 700
E-Hybrid	19	<div>M</div>	14 000 116 800
S E-Hybrid	24	<div>M</div>	13 550 126 700
Turbo E-Hybrid	53	<div>M</div>	18 350 188 400

CAYENNE COUPÉ			
3.0	24	<div>M</div>	70 000 106 900
S	37	<div>M</div>	70 000 127 400
GTS	40	<div>M</div>	70 000 146 100
E-Hybrid	19	<div>M</div>	14 900 118 600
S E-Hybrid	24	<div>M</div>	14 450 130 700
Turbo E-Hybrid	53	<div>M</div>	19 100 192 000

RENAULT

TYPE	CV	B/M *	PRIX
CLIO V			
1.0 SCe 65 ch Evolution	4	<div>M</div>	210 19 600
1.0 TCe 90 ch Evolution	5	<div>M</div>	170 21 200
E-Tech Hybride 145 ch Evolution	5		0 24 200
1.0 Eco-G 100 ch Evolution	5		0 20 700
1.5 Blue dCi 100 ch Evolution	5		0 22 900
Surcoût Techno : Evolution + 1 500 €			
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 300 €			

5 E-TECH			
120 ch Autonomie Urbaine Evolution	5	<div>B</div>	2 000 27 990
150 ch Autonomie Confort Techno	4	<div>B</div>	2 000 33 490
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €			
Surcoût Iconic Cinq : Techno + 2 000 €			
Surcoût Roland-Garros : Iconic Cinq + 1 000 €			

CAPTUR			
1.0 TCe 90 ch Evolution	5	<div>M</div>	818 26 600
E-Tech Full Hybrid 145 ch Evolution	5		0 29 700
1.0 Eco-G 100 ch Evolution	5	<div>M</div>	210 26 100
Surcoût Techno : Evolution + 2 300 €			
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 300 €			

NOUVELLE 4 E-TECH			
120 ch Autonomie Urbaine Evolution	NC	<div>B</div>	2 000 29 990
150 ch Autonomie Confort Evolution	NC	<div>B</div>	2 000 33 490
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €			
Surcoût Iconic : Techno + 2 000 €			

MÉGANE E-TECH			
220 ch Autonomie confort Techno	4	<div>B</div>	2 000 39 500
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 000 €			
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 1 500 €			

SYMBIOZ			
E-Tech Full Hybrid 145 ch Evolution	5		0 33 400
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €			
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 1 500 €			
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 1 500 €			

AUSTRAL			
1.3 Mild Hybrid Advanced 130 ch Evolution	7	<div>M</div>	230 36 600
E-Tech Full Hybrid 200 ch Evolution Auto.	7		0 41 300
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	<div>M</div>	540 32 600
E-Tech Full Hybrid 145 ch Evolution	5		0 34 200
Surcoût Techno : Evolution + 1 500 €			
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 3 000 €			

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

ESPACE			
E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno	7		0 45 500
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 3 300 €			
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 2 000 €			

RAFALE			
E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno	7		0 45 500
E-Tech 300 ch Esprit Alpine 4x4	8	<div>M</div>	1 340 54 500
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 4 000 €			
Surcoût Ateier Alpine : Esprit Alpine + 4 500 €			

ROLLS-ROYCE

TYPE	CV	B/M *	PRIX
GHOST			
"base"	49	<div>M</div>	70 000 319 800
Ghost Black Badge	NC	<div>M</div>	70 000 376 200
PHANTOM			
"base"	NC	<div>M</div>	70 000 486 000
CULLINAN			
"base"	NC	<div>M</div>	70 000 361 800
Black Badge	NC	<div>M</div>	70 000 417 000

SEAT

TYPE	CV	B/M *	PRIX
IBIZA			
1.0 MPI 80 ch Edition	4	<div>M</div>	100 20 900
1.0 TSI 95 ch Copa	5		0 22 945
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6	<div>M</div>	125 25 095
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8	<div>M</div>	260 28 900
Surcoût FR : Copa + 2 455 €			

ARONA			
1.0 TSI 95 ch Edition	5	<div>M</div>	190 23 990
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6	<div>M</div>	240 28 140
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8	<div>M</div>	260 33 700
Surcoût Copa : Edition + 1 250 €			
Surcoût FR : Copa + 3 610 € à + 4 060 €			

LEON			
1.5 TSI 115 ch Copa	6	<div>M</div>	740 31 260
1.5 eTSI Hybrid 115 ch Copa	6	<div>M</div>	280 33 490
1.5 eTSI Hybrid 150 ch Copa	8	<div>M</div>	210 34 840
eHybrid 204 ch FR	8		0 43 750
2.0 TDI 115 ch Copa	6	<div>M</div>	240 35 440
Surcoût FR : Copa + 1 230 €			

LEON SPORTSTOURER			
Surcoût : 5 portes + 1 120 €			

ATECA			
1.0 TSI 115 ch Edition	6	<div>M</div>	740 32 990
1.5 TSI 150 ch Edition DSG	8	<div>M</div>	1 629 37 450
2.0 TDI 150 ch Edition DSG	8	<div>M</div>	650 41 450
Surcoût Copa : Edition + 965 €			
Surcoût FR : Copa + 5 495 €			

SKODA

TYPE	CV	B/M *	PRIX
FABIA			
1.0 MPI 80 ch Active	4	<div>M</div>	150 20 530
1.0 TSI Evo 2 95 ch Selection	4	<div>M</div>	75 23 670
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection DSG	5	<div>M</div>	190 25 440
1.5 TSI Evo 2 150 ch Selection DSG	8	<div>M</div>	210 27 250
Surcoût Selection : Active + 1 940 €			
Surcoût Monte Carlo : Selection + 3 210 €			

KAMIQ			
1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	5	<div>M</div>	260 25 020
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6	<div>M</div>	240 28 610
1.5 TSI Evo 2 150 ch ACT Selection DSG	8	<div>M</div>	360 31 780
Surcoût Selection : Active + 2 630 €			
Surcoût Monte-Carlo : Selection + 5 200 €			

SCALA			
1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	5	<div>M</div>	100 25 980
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6	<div>M</div>	150 29 430
1.5 TSI 150 ch ACT Selection	8	<div>M</div>	260 30 920
Surcoût Selection : Active + 2 450 €			
Surcoût Monte-Carlo : Selection + 7 260 €			

KAROQ			
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6	<div>M</div>	740 35 580
1.5 TSI Evo 2 ACT 150 ch Selection	8	<div>M</div>	983 37 650
2.0 TDI 116 ch Selection	6	<div>M</div>	400 39 070
2.0 TDI 150 ch Selection DSG	8	<div>M</div>	818 42 440
Surcoût Sportline : Selection + 4 770 €			

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

ENYAQ			
85 Element	6	<div>B</div>	2 000 46 270
85x Element	5		0 49 130
Surcoût Clever : Element + 1 590 €			
Surcoût Plus : Clever + 2 310 €			
Surcoût Sportline : Plus + 650 €			

ENYAQ COUPÉ			
85 Element	6		0 49 020
85x Element	5		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	<div>M</div>	190 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	<div>M</div>	3 784 47 310

SWACE			
1.8 Hybrid Privilège	5	0	33 750
Surcôt Pack : Privilège + 2 500 €			
S-CROSS			
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	M	230 28 390
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	5	M	125 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 Propulsion	11		0 44 990
Grande Autonomie Transmission Intégrale	NC		0 49 990
Performance	12		0 57 490
MODEL Y			
Propulsion	NC	B	2 000 44 990
Grande Autonomie Propulsion	NC	B	2 000 46 990
Grande Autonomie Transmission Intégrale	NC		0 52 990
MODEL S			
Transmission Intégrale	NC		0 109 990
Plaid	15		0 119 990
MODEL X			
Transmission Intégrale	NC		0 114 990
Plaid	15		0 124 990
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	70 000 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	330 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	14 215 71 000
LAND CRUISER			
204 D-4D LeCap	11	M	70 000 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	6 126 58 600
3.0	23	M	40 468 69 600
Surcôt "base" : Safety - 1 000 €			
Surcôt Pack Premium : "base" + 2 000 à + 5 000 €			
PROACE CITY VERSO			
1.2 VT-i 110 ch Dynamic	6	M	1 901 25 900
1.5 D-4D 100 ch Dynamic	5	M	1 386 26 850
1.5 D-4D 130 ch Dynamic	7	M	3 552 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	230 21 630
1.0 TSI 95 ch Life	5	M	125 24 975
1.0 TSI 116 ch Style DSG	6	M	240 28 880
GTI	11	M	2 918 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	360 27 240
1.0 TSI 116 ch Life	6	M	280 28 740
1.5 TSI 150 ch Style DSG	8	M	1 074 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	240 24 570
1.0 TSI 116 ch Life Plus	6	M	230 29 050
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	M	740 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	650 27 540
1.5 TSI EVO2 150 ch Life	8	M	1 074 34 680
2.0 TDI 116 ch	6	M	310 30 800
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	M	650 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	1 386 41 530
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M	1 901 46 700
Surcôt R-Line : Style + 4 710 €			
Surcôt Edition Karmann : R-Line + 3 590 €			
GOLF			
1.5 TSI EVO2 116 ch	6	M	230 30 740
1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG	6	M	170 35 820
1.5 eTSI Evo 2 150 ch Style DSG	8	M	240 42 570
GTI	16	M	6 637 49 750
GTI Clubsport	19	M	18 858 54 530
R	22	M	43 179 57 860
eHybrid 204 ch Life Plus	8		0 44 340
GTE	9		0 53 530
2.0 TDI 116 ch Life Plus	6	M	75 37 150
2.0 TDI 150 Life Plus DSG	8	M	190 41 410
Surcôt Life Plus : "base" + 2 260 €			
Surcôt VW Edition : "base" + 2 010 €			
Surcôt Style : Life Plus + 4 150 €			
Surcôt R-Line : Style + 110 €			
Surcôt R-Line Edition : R-Line - 1 830 €			

GOLF SW			
1.5 TSI Evo2 116 ch Life Plus	6	M	260 34 050
1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG	6	M	210 36 870
1.5 eTSI Evo2 150 ch Style DSG	8	M	260 43 780
2.0 TDI 116 ch Life Plus	6	M	125 38 230
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M	240 41 630
Surcôt Style : Life Plus + 4 330 €			
Surcôt R-Line : Style + 310 €			
ID.3			
Pure 170 ch	5	B	2 000 34 990
Pro 204 ch	5	B	2 000 39 990
Pro S 204 ch	5	B	2 000 42 990
GTX	5	B	2 000 46 990
GTX Performance	6		0 47 990
Surcôt Life Max : "base" + 1 000 € à + 1 500 €			
TOURAN			
1.5 TSI EVO 150 ch Life Plus	8	M	1 761 43 650
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M	1 814 50 050
Surcôt Style : Life Plus + 4 310 €			
ID.BUZZ			
Pure 170 ch 59 kWh 5 places	5		0 49 540
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	1 386 40 800
1.5 eTSI 150 ch Elegance	8	M	2 469 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	2 244 49 700
2.0 TDI 193 ch R-Line Exclusive 4Motion	10	M	13 543 65 100
Surcôt Life Plus : "base" + 3 400 €			
Surcôt VW Edition : Life Plus + 200 €			
Surcôt Elegance : Life Plus + 5 000 €			
Surcôt R-Line : Life Plus + 3 600 €			
Surcôt R-Line Edition : R-Line + 920 €			
Surcôt R-Line Exclusive : R-Line + 7 400 €			
TAYRON			
1.5 eTSI 150 ch Life Plus	8	M	3 600 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	4 424 55 200
Surcôt VW Edition : Life Plus - 1 100 €			
Surcôt Elegance : Life Plus + 3 400 €			
Surcôt R-Line : Life Plus + 3 000 €			
Surcôt R-Line Edition : Life Plus + 2 900 €			
Surcôt R-Line Exclusive : R-Line + 6 100 €			
ID.4			
Pure 170 ch	5	B	2 000 41 500
Pro 286 ch	6	B	2 000 45 990
GTX Life max	5		0 54 990
Surcôt Life Max : "base" + 1 000 €			
ID.5			
Pro 286 ch	6		0 50 500
GTX Life Max	5		0 59 500
Surcôt Life Max : "base" + 1 000 €			
PASSAT			
1.5 eTSI 150 ch	8	M	240 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	1 270 47 200
2.0 TDI EVO 150 ch Life Plus	8	M	1 470 53 100
Surcôt Life Plus : "base" + 4 400 €			
Surcôt Elegance : Life Plus + 5 400 €			
Surcôt R-Line : Elegance + 1 100 €			
ID.7			
Pro 286 ch	6		0 58 290
Pro S 286 ch Life Max	6		0 61 690
Surcôt Life max : "base" + 1 700 €			
ID.7 TOURER			
Pro 286 ch	6		0 58 990
Pro S Life Max	6		0 62 390
GTX	6		0 75 000
Surcôt Life Max : "base" + 1 700 €			

TOUAREG			
eHybrid 381 ch Elegance	22	M	12 320 90 300
R	22	M	13 100 107 500
CADDY			
1.5 TSI 116 ch DSG	6	M	3 982 33 860
2.0 TDI 102 ch	6	M	2 389 32 650
2.0 TDI 122 ch DSG	6	M	3 315 36 700
Surcôt Life : "base" + 2 890 €			
VOLVO			
TYPE	CV	B/M *	PRIX
EX30			
Single Start	5	B	2 000 39 100
Single Extended Range Start	5	B	2 000 43 300
Twin Performance Plus	8		0 50 850
Surcôt Plus : Start + 2 950 €			
Surcôt Ultra : Plus + 2 950 €			
NOUVEAU EX30 CROSS COUNTRY			
Twin Performance Ultra	8		0 55 900
XC40			
B3 Essential	9	M	3 999 41 350
B4 Plus	11	M	3 999 48 800
Surcôt Start : Essential + 2 300 € à + 2 900 €			
Surcôt Plus : Start + 2 100 € à + 6 650 €			
Surcôt Black Edition : Plus + 1 750 €			
Surcôt Ultra : Plus + 3 450 €			
EX40			
Single Essential	7		0 46 950
Single Extended Range Start	9		0 52 200
Twin Performance Plus	14		0 62 150
Surcôt Start : Essential + 3 000 €			
Surcôt Plus : Start + 5 750 €			
Surcôt Black Edition : Plus + 1 300 €			
Surcôt Ultra : Black Edition + 3 950 €			
EC40			
Recharge 238 ch Start Plus	9		0 56 850
Recharge Extended Range 252 ch Start	9		0 55 555
Recharge Twin 408 ch Plus	14		0 63 150
Surcôt Plus : Start + 3 600 €			
Surcôt Ultimate : Plus + 4 250 €			
S60			
B4 essence Start	11	M	2 736 50 700
Recharge T6 Plus Style Dark	15	M	2 585 65 350
Polestar Engineered	17	M	2 585 77 600
Surcôt Plus Style Dark : Start + 2 450 €			
Surcôt Ultimate Style Chrome : Plus Style Dark + 6 050 €			
V60			
B4 essence Start	11	M	2 844 50 100
Recharge T6 Plus Style Dark AWD	15	M	2 975 66 750
Surcôt Plus Style Dark : Start + 2 450 €			
Surcôt Ultra Style Dark : Plus Style Dark + 6 900 €			
Surcôt Ultra Style Chrome : Plus Style Dark + 6 200 €			
NOUVEAU XC60			
T6 Start AWD	15		NC 69 450
T8 Ultra AWD	20		NC 83 800
Surcôt Plus : Start + 5 950 €			
Surcôt Ultra : Plus + 5 400 €			
Surcôt Black Edition : Ultra + 1 400 €			
NOUVELLE ES90			
Single Extended Range Start	17		0 75 900
Twin Ultra	23		0 93 050
Twin Performance Ultra	35		0 98 450
Surcôt Plus : Start + 4 000 €			
Surcôt Ultra : Plus + 8 150 €			
XC90			
Hybride Rechargeable Start	20	M	7 925 97 500
Surcôt Ultra Style Chrome : Start + 7 500 €			
Surcôt Ultra Style Dark : Ultimate Style Chrome + 0 €			
EX90			
Single Start	9		0 89 500
Twin Plus	20		0 99 250
Twin Performance Ultra	23		0 110 400
Surcôt Plus : Start + 5 600 €			
Surcôt Ultra : Plus + 5 950 €			

— 2ÈME ÉDITION —

TRACKDAY

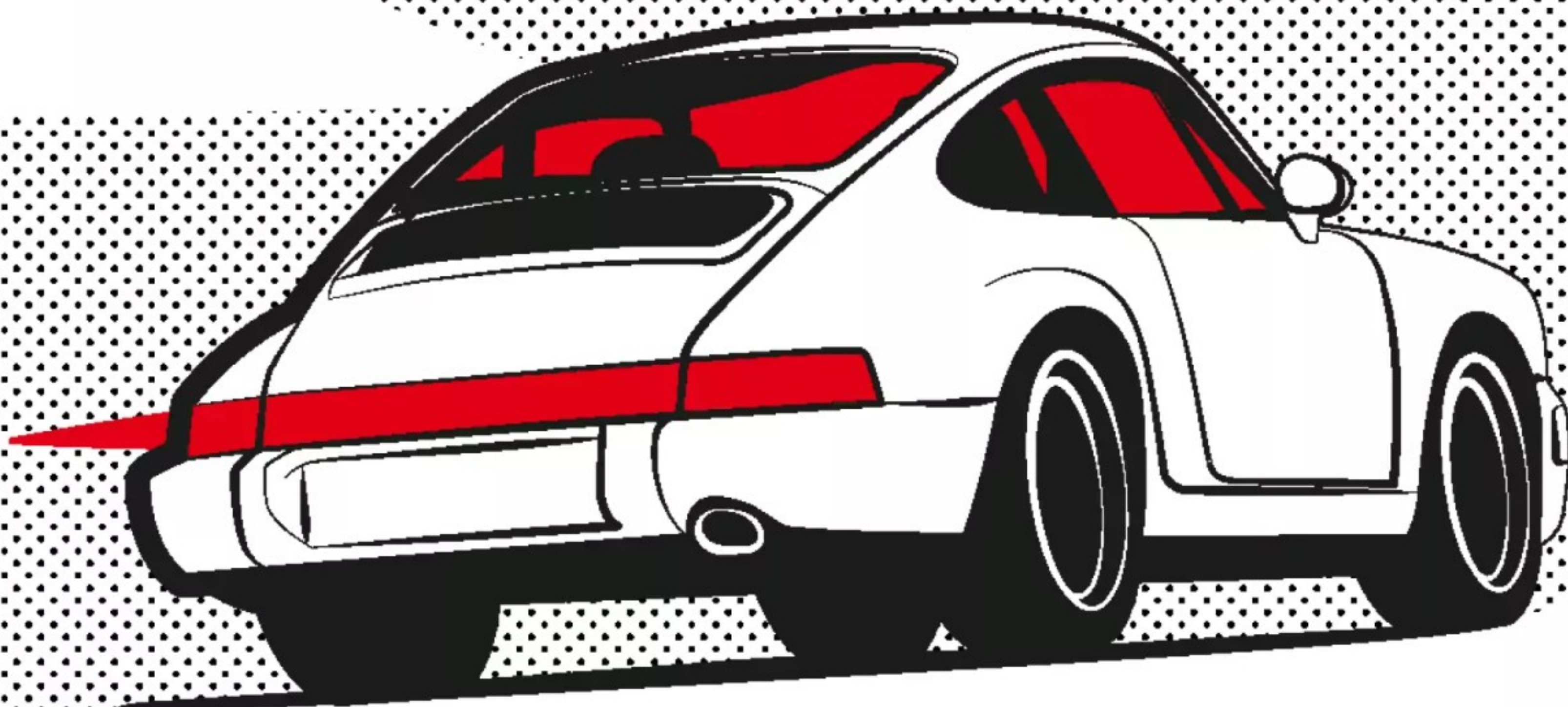
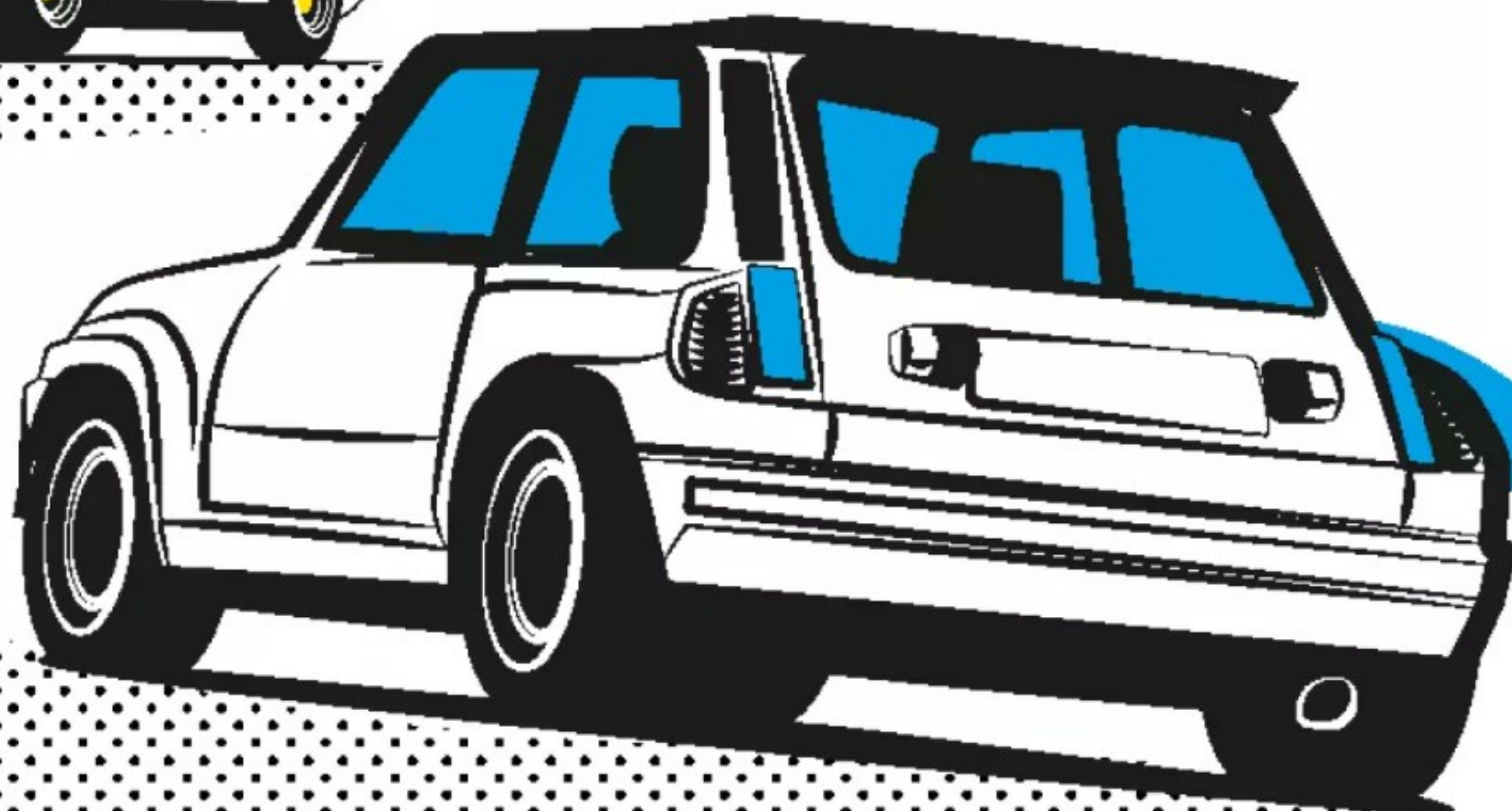
LES CIRCUITS DE VENDÉE
LE 20 JUIN 2025

**Auto
Plus**

**Young
timers**

&

OSRAM



JOURNÉE OPEN UNIQUEMENT SUR INSCRIPTION

Réservez dès maintenant votre journée de roulage 160 euros TTC

billetweb.fr/autoplustrackday2



À découvrir dans notre prochain numéro

N°
1182

le 17 avril 2025



A. SAUNIER

1^{er} essai :
Audi A6 Avant

Premier essai du nouveau break familial d'Audi. Avec son TDI de 204 ch, l'A6 Avant promet d'emmener famille et bagages loin et dans un très grand confort. Nous l'avons vérifié sur les routes portugaises.

Essai :
Leapmotor C10 REEV

Le Leapmotor C10 est maintenant proposé avec un prolongateur d'autonomie qui permettrait de porter celle-ci à près de 1 000 km, réservoir plein et charge complète. Crédible ?



LEAPMOTOR



A. SAUNIER

Le Citroën C3 Aircross face à ses rivaux

Que vaut le nouveau SUV Citroën hybride de 145 ch face au Dacia Duster et au Fiat 600 ? Réponse dans quinze jours avec un comparatif qui, sur le papier au moins, promet d'être très disputé.

Et aussi... En kiosque

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

ACTUELLEMENT

**NE MANQUEZ PAS LE NUMÉRO 112
DE L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & SUV**
156 PAGES - 6,90 €

L'Auto-Journal Évasion & SUV vous présente les SUV qui vont booster le printemps, parmi lesquels les Tesla Model Y, Citroën C3 Aircross et Fiat Grande Panda. À découvrir aussi dans ce numéro, nos "Super-essais" des Kia EV3 et Audi SQ6 e-tron et notre sujet tourisme en Albanie, la destination à la mode.



ÉDITEUR

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

Tél. accueil : 01 41 33 50 00

www.autojournal.frE-mail : autojournal@reworldmedia.com

RÉDACTION

Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Roumestand (01 41 33 55 94)

Rédacteur en chef adjoint : Guy L'Hospital**Directeur artistique :** Yannis Jacoby-Koaly**Essais :** Mélina Priam (cheffe de rubrique), Cyril Biotteau**Technique :** Frédéric Haas**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 Fonteilles**Directeur commercial pôle automobile :** Franck Graisset**Directrice commerciale adjointe pôle automobile :**

Anne Buré-Emmel (01 41 33 29 21)

Contact publicité : Christian Touzay (01 41 33 52 21)**Planning :** Angélique Consoli (01 41 33 53 52),

Stéphanie Guillard (01 41 33 53 50)

Trafic : Laurie Benevent (01 45 19 58 68), 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.frCourrier : **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 :** avril 2025**Prix de vente :** 4,50 €**Date de parution :** 3 avril 2025**N° ISSN :** 0005-0768**N° CPPAP :** 0328 K 82833

ACPM





★★★★★
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 Transeuropéen SAS, Société de Courtage en Assurances, Siège social : Espace Oxyde - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS - RCS PARIS 330194046 N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr) - Création : design.fr - Au 10/09/2023

SKODA

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



130
ANS

On en a fait du
chemin ensemble.

Škoda Kamiq

À partir de

249€/mois⁽¹⁾

LLD 37 mois / sans apport

Modèle présenté: Kamiq Selection 1.0 TSI 95 ch BVM avec options à **383€** par mois sur 37 mois sans apport, remise de 5950€ déduite.

Offre valable jusqu'au 30/06/2025. (1) Exemple pour Kamiq Selection 1.0 TSI 95 ch BVM en location longue durée 37 mois / 30 000 km maximum, 37 loyers de 249€, remise de 5 950€ déduite hors assurances facultatives. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.arias.fr) - RCS Pontoise: 451 618 904 - 11, av. de Boursonne - BP 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex. Volkswagen Group France - SAS - Capital : 198 502 510€ 11, av. de Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.

Gamme Kamiq : cycles mixtes (l/100km) min - max : WLTP : 5,4 - 5,9. Rejets de CO₂ (g/km) min - max : WLTP : 122 - 132. Valeurs au 05/11/2024. Susceptibles d'évolution.



Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**