

SEP M
TOP
ventes

Du 17 au 29 avril 2025

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-JOURNAL

N°1182

l'auto-JOURNAL



BMW i8

Le coupé surprise



BMW iX3

Le premier en 800 volts

DOSSIER NOUVEAUTÉS

LES ALLEMANDES CHIC SE RÉINVENTENT



AUDI Q3

Il restera thermique



MERCEDES CLA

Et maintenant, l'hybride!

COMPARATIF

CITROËN C3 AIRCROSS VS DACIA DUSTER VS FIAT 600

Abordables, hybrides, accueillants...
Lequel choisir ?



1^{er} ESSAI

AUDI A6 AVANT

Le bonheur régressif
du break diesel...



VOITURES DE SOCIÉTÉ

8 choix "plaisir"
pas (trop) taxés



L 14595 - 1182 - F: 4,50 €

BEL : 4,90€ - ESP : 4,90€
GR : 5,00€ - DOM S : 5,00€
DOM A : 6,10€ - ITA : 5,00€
LUX : 4,90€ - PORT CONT :
4,90€ - CAN : 7,95\$CAN
MAR : 53DH - TOM S : 700CFP
TOM A : 1950CFP
CH : 7,00FS - TUN : 14DTU



RENAULT RAFALE

HYPER HYBRID E-TECH 4X4 300 CH

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 5500€
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 hyper hybrid e-tech 4x4 300 ch 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 atelier alpine hyper hybrid 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 415 100 500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 ros 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](https://www.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](https://www.renault.fr)

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



PEUGEOT E-3008 ÉLECTRIQUE



JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE ⁽¹⁾

Nouveau i-Cockpit panoramique ⁽²⁾

Jusqu'à 700 km d'autonomie ⁽³⁾

Également disponible en hybride



A 0g CO₂/km



Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

⁽¹⁾ Allure care: 2 ans de garantie constructeur et jusqu'à 6 ans de garantie additionnelle activée à chaque entretien prévu au plan d'entretien effectué dans le réseau Peugeot participant, valable jusqu'à l'entretien suivant dans la double limite de 8 ans et 160 000 km. Conditions sur Peugeot.fr. ⁽²⁾ De série ou en option selon les versions. ⁽³⁾ pour une version Allure, norme WLTP en cycle mixte. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer



N° 1182

Du 17 au 29 avril 2025

Citroën C3 Aircross - Fiat 600 - Dacia Duster / P. 48



BMW iX3/P. 16

SOMMAIRE

Découvrir

10 Haut de gamme allemand : toujours plus haut !

Audi Q3, Q7, A6 berline

BMW iX3, Série 3, future i8, iX4

Mercedes CLA hybride, GLC électrique, "baby" Classe G

22 **MGS5 EV**

26 **Renault Austral** restylé

28 L'actu de votre marque : **Alfa Romeo, Audi, Lotus, Smart**



Audi A6 Avant / P. 38



Mercedes CLA/P. 19

Comprendre

30 **Certificats d'économies d'énergie** : comment ça fonctionne et pour qui ?

34 **Zone rouge** : le **Baby Defender** électrique en gestation

Conduire

38 **Audi A6 Avant** 2.0 TDI 204 ch

44 **Jeep Avenger** 4xe 145 ch

48 **Citroën C3 Aircross** Hybride 145 ch /

Dacia Duster Hybrid 140 ch / **Fiat 600**

Hybrid 145 ch

56 **Voitures de société**

Huit modèles testés par *L'Auto-Journal* pour limiter les taxes sans négliger les qualités routières.

66 **Leapmotor C10** REEV 215 ch

72 **Mazda CX-60** 3.3 e-Skyactiv D M Hybrid 200 ch

76 **Cupra Born** VZ 326 ch / 84 kWh

78 Le chef des essais vous répond



Jeep Avenger / P. 44



MGS5 EV/P. 22

Vibrer

80 **"En voiture avec Tintin"** au musée national de l'Automobile à Mulhouse

86 **WRC** : le rebond de Toyota

88 **Rétro** : **Peugeot 205 GTi 1.9** (1986)



Leapmotor C10/P. 66



Renault Austral/P. 26

S'offrir

92 Configurateur : **Suzuki Swift**

96 Occasion : **Dacia Duster**

98 Prix du neuf

Le tarif des voitures neuves



Mazda CX-60/P. 72



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...


ABONNEZ-VOUS!

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


LAURENT VILLARON

BOL D'AIR

En ces temps chahutés où les informations anxiogènes volent en escadrilles, avouez qu'une vraie bonne nouvelle ne nuirait pas à notre moral. Cela tombe bien, en voilà une vraie de vraie : Airparif, l'organisme chargé de surveiller la qualité de l'air en l'Île-de-France a rendu publique, le 9 avril, une étude sur l'évolution de la pollution atmosphérique. Ses résultats sont spectaculaires. En vingt ans, en région parisienne, les émissions polluantes ont baissé de 50 %, rien que ça. À l'origine de cette amélioration considérable, l'organisme liste l'application et la sévèrisation des normes Euro

sur les véhicules neufs, le contrôle plus strict de la pollution industrielle, et aussi des évolutions dans les comportements individuels, notamment la pratique plus répandue du vélo comme moyen de transport urbain.

Bien sûr, ce n'est jamais assez et ceux qui habitent près des grands axes routiers respirent encore un air trop pollué. Selon Airparif, 800 Franciliens étaient encore, en 2024, exposés à des niveaux de pollution dépassant les seuils fixés par l'Union européenne. Ils étaient 5 000 en 2023... sur une population de 12 millions d'habitants en Île-de-France, histoire de donner une idée des proportions. Des seuils plus sévères seront mis en place par l'Europe en 2030. Et le niveau de pollution actuel reste encore supérieur aux recommandations fixées par l'OMS (l'Organisation mondiale de la santé), établies avec d'autres critères que ceux de l'Europe. Il n'empêche, toujours selon l'étude d'Airparif, cette amélioration de la qualité de l'air aurait permis de faire baisser d'un tiers les décès prématurés liés à la pollution de l'air entre 2010 et 2019.

La conclusion d'Airparif est prévisible : il ne faut pas relâcher l'effort. En plein débat pour ou contre le maintien des ZFE, cette étude sera évidemment utilisée comme argumentaire dans les deux camps. On peut tout de même acter et se réjouir qu'avant même la mise en place de ces zones d'exclusion des voitures les plus anciennes, les émissions polluantes aient réellement baissé, de manière importante. Rien n'indique que cette tendance, liée notamment au renouvellement des véhicules pour des modèles respectant des normes plus sévères, va s'infléchir. On respire...

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

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Je souhaiterais réagir à votre dernier édito. Il existait déjà plus de 300 ZFE en Europe en 2022 et, pourtant ni révoltes, ni émeutes, ni casse sociale. Des pays pas moins latins ni gueulards que le nôtre les ont adoptées (depuis longtemps en ce qui concerne l'Italie). Une des voitures les moins chères du marché – la Dacia Sandero – est Crit'Air 1. Une essence d'occasion de 14 ans également. On a vu plus sévère comme réglementation. Je suis élu d'une commune pauvre (près de 40% de logements sociaux), la moitié de nos écoles sont à proximité d'axes routiers très fréquentés par les "gueux" de communes avec moins de 10% de logements sociaux (voire pas du tout), et les crises d'asthme explosent chez les enfants de nos établissements. Pour limiter sa dépendance à la voiture, la France n'a besoin ni d'infrastructures, ni de nouvelles technologies, mais de psys !

G. Paoli

En ce moment, nous entendons tout et son contraire à propos du permis de conduire pour les seniors. Avez-vous des informations sérieuses à nous communiquer ? Ce sujet commence à m'agacer. D'accord sur certaines mesures, mais arrêtons de nous harceler tout le temps. Merci d'avance de la part d'un senior en pleine possession de ses moyens et qui compte bien acheter la future 208 GTi!

D.M. Quarant-Schmidt

Le sujet est actuellement en pleine discussion au Parlement. Rien n'est donc ni décidé ni voté. En l'état, le projet serait d'instituer une visite médicale tous les quinze ans pour les automobilistes, puis tous les cinq ans à partir de 70 ans. Mais tout cela peut encore fortement évoluer, voire complètement disparaître.



**MITSUBISHI
MOTORS**

Drive your Ambition*

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



...avec le nouveau
MITSUBISHI OUTLANDER PHEV

A 19 g CO₂/km



499 € Dès
TTC/mois⁽¹⁾

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



Mitsubishi
ZEN
drive

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

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

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ



L'AUTO EN FÊTE

Inspiré du Tour de France Automobile original, dont la première épreuve a vu le jour en 1899, le Tour Auto "moderne" perpétue la tradition des rallyes d'endurance. Depuis sa renaissance en 1992, il est devenu le rendez-vous des amateurs de voitures anciennes, perles rares comme modèles populaires. La 34^e édition du Tour Auto s'est déroulée du 7 au 12 avril dernier, avec un itinéraire principalement concentré dans l'est de la France. Après un départ donné depuis le château de Vaux-le-Vicomte (77), les participants ont parcouru plus de 2 000 kilomètres entre Paris et Nice, en passant

par Dijon, Mulhouse, Clermont-Ferrand, Villeneuve-lès-Avignon, sans oublier les circuits Anneau du Rhin, Dijon-Prenois et Charade pour taper les meilleurs chronos. Parmi les modèles mis à l'honneur cette année, citons les Alpine A106, Lancia Stratos, BMW M1, Ferrari 250 GT, Ford GT40 et Matra MS 650. Plus populaires, les Renault 12 Gordini, Peugeot 404, Citroën DS, Alfa Romeo Giulia et BMW 2002 comptaient leur lot d'admirateurs. Sans grande surprise, la Porsche 911 reste le modèle le plus répandu sur le Tour Auto avec pas moins de cinquante équipages engagés.



Audi, BMW, Mercedes Toujours p

En misant résolument sur le haut de gamme, les trois constructeurs premium allemands soignent à la fois leur image et leurs marges... et adressent un message sans équivoque à leurs clients : l'exclusivité a un prix, et il faudra encore consentir des efforts supplémentaires pour y accéder. Êtes-vous prêts ?

Dossier réalisé par **Didier Laurent**

P.12 AUDI



Plus haut !

Selon les marchés, les ventes ne sont pas au beau fixe pour les groupes allemands. Une situation partagée avec d'autres, certes, mais leur puissance financière et industrielle leur donne un avantage : celui de pouvoir réagir rapidement et de continuer à innover à marche forcée. Les cycles de renouvellement s'accroissent, les annonces se succèdent et, même si la réduction des effectifs fait partie du tableau, les marques premium allemandes donnent l'impression d'être en pleine effervescence. Pour ces trois géants, dont les profits viennent majoritairement de la Chine et des États-Unis (en marge de leur marché domestique), l'enjeu

est clair : multiplier les silhouettes, les versions et les séries spéciales afin de séduire une clientèle toujours prête à dépenser plus au nom de la nouveauté. Et même si le contexte géopolitique reste morose en Europe, le nombre de clients potentiels pour ces véhicules haut de gamme n'a jamais été aussi élevé à l'échelle mondiale.

Les entrées de gamme disparaissent

Mercedes illustre parfaitement cette stratégie en abandonnant les Classe A et B dès la fin de l'année prochaine (et même fin 2025 si on considère l'aspect production) pour se concentrer sur des modèles plus rémunérateurs. Audi suit la même voie en arrêtant ses A1 et Q2 dès la fin de cette

année. Pour l'instant, seul BMW semble encore vouloir attirer les acheteurs aux budgets plus raisonnables (toutes proportions gardées) avec une Série 1 récemment renouvelée. Pour parvenir à leurs fins, ces trois marques comptent sur le leasing, qui joue un rôle central en permettant de lisser l'effort financier : on ne paie plus la voiture, on finance son usage, souvent à hauteur de 50% de son prix, sur trois ou quatre ans. Cependant, une question demeure : cette montée en gamme systématique s'accompagne-t-elle d'un réel engouement pour l'électrique ? Rien n'est moins sûr, et c'est pour cela que les constructeurs premium misent sur des offres multi-énergies, beaucoup plus faciles à vendre en dehors des frontières européennes.



AUDI Q3

Sortir de l'ombre

Le petit frère du Q5 est à l'approche. Il remplace un modèle qui a gardé le même look tout au long de ses six années de commercialisation, sans forcément prendre une ride.

Le nouveau venu devra être très différent pour se distinguer, mais il ne sera pas nécessairement un Q5 en réduction. Au contraire, il arborera un style avec une personnalité propre. Toutefois, sous la carrosserie et pour certains éléments invisibles à l'œil nu, il reprendra bon nombre de composants du reste de la famille. Son cousin technique n'est autre que le Cupra Terramar, avec lequel il partagera les lignes de production de l'usine de Győr, en Hongrie. L'habitacle demeurera fidèle à l'ADN Audi : finition soignée, matériaux haut

de gamme et larges écrans HD sont au programme. Reste à savoir s'il proposera, comme certains modèles de la marque, une troisième dalle numérique tactile face au passager avant. Sous le capot, le nouveau SUV Audi convoquera les dernières mécaniques du groupe Volkswagen, du mild hybrid d'entrée de gamme de 150 ch (en essence comme en diesel) au SQ3 de plus de 300 ch. Entre les deux, on pourrait trouver un diesel électrifié (204 ch) en 4 roues motrices, mais aussi deux versions hybrides rechargeables, de 204 et 272 ch. Le tout avec un équipement dernier cri et un prix Audi...

L'avis de L'Auto-Journal

Audi joue une carte importante, car le Q3 est dans son catalogue un modèle à fort volume de ventes, qui restera la porte d'entrée à la gamme SUV du constructeur. Le positionnement prix et les technologies proposées devront être pertinents pour apporter les résultats commerciaux escomptés.



À partir de **49 000 €***

Commercialisation : **juin 2025**

* Estimation.

AUDI Q7

Le retour du SUV taille patron

La troisième génération de l'Audi Q7 est en fin de développement. Elle sera commercialisée en 2026, sans doute après une première apparition attendue avant la fin de cette année.

Enfin un modèle qui n'impose pas le tout-électrique dès son lancement ! D'ailleurs, il se pourrait qu'il ne soit jamais uniquement à batterie, préférant miser sur des motorisations mild hybrid et hybrides rechargeables. En effet, le Q7 sera disponible en Europe, mais le Vieux Continent n'a jamais été sa priorité. Ce modèle vise avant tout les marchés où les grands SUV continuent de prospérer, bien qu'il conserve – également à notre intention – l'un de ses arguments majeurs : sa configuration à sept places. Et pour embarquer sept personnes dans de bonnes conditions, Audi a choisi de le faire légèrement grandir, à 5,15 m environ contre 5,06 m actuellement. Esthétiquement,

les évolutions seront bien visibles, mais le mot "révolution" ne fera pas partie du vocabulaire descriptif de ce Q7. Techniquement, il s'appuiera sur une variation de l'architecture électronique inaugurée par le nouveau Q5, avec un habitacle truffé d'écrans, y compris pour le passager avant, et un système d'infodivertissement de toute dernière génération. Toujours massif, sans réelle quête d'aérodynamisme, le Q7 reposera sur une plateforme inédite capable d'accueillir des motorisations essence et diesel électrifiées, avec transmission intégrale ou 2 roues motrices. Du côté des hybrides rechargeables, on espère une autonomie en mode électrique avoisinant les 100 km. Ce qui ne l'empêchera pas de subir un malus au poids considérable.

Taillé pour l'Amérique, le Q7 sera néanmoins vendu en Europe, en 7 places.



À partir de **90 000 €***

Commercialisation : début 2026

* Estimation.

Le Q3 est le cousin technique du Cupra Terramar, avec lequel il partage ses chaînes de production.

L'avis de L'Auto-Journal

Destiné avant tout aux marchés hors Europe, le Q7 sera un modèle d'image et un véhicule sept places qui ne sera toutefois pas de trop dans le paysage automobile français. Il sera hors de prix, mais cela ne surprendra personne.



Trois écrans à bord, dont un en option face au passager.



Les lignes s'adoucissent et l'aérodynamisme est soigné (0,23 de Cx).

AUDI A6 BERLINE

Élégante résistante

Le break A6 n'a pas eu le temps de s'installer dans les concessions Audi que la berline pointe déjà le bout de son nez affûté.

Dans la foulée du break A6 Avant en version thermique, place à la berline, elle aussi renouvelée avec des mécaniques classiques et hybrides. Pas question de laisser l'A6 e-tron 100 % électrique assurer seule le rôle de grande routière dans la famille Audi... ce qui reviendrait à se couper de tout un pan de clientèle. Bien qu'en déclin en Europe, cette carrosserie traditionnelle demeure un pilier incontournable des constructeurs premium historiques dans une bonne partie du globe (Amérique du Nord et Chine au premier chef).

Elle le reste aussi chez nous, auprès des flottes d'entreprises : à l'instar de ses rivales de toujours BMW Série 5 et Mercedes Classe E, l'A6 vise essentiellement ce public. Une rassurante berline conservatrice a toujours les faveurs d'une frange de gros rouleurs, surtout lorsqu'elle se dote de diesels sobres et efficaces. C'est le cas de cette sixième génération qui sera d'ailleurs uniquement proposée au lancement (prévu pour juillet) avec le récent 2.0 TDI à micro-hybridation 48 V. Un hybride rechargeable, basé sur le 4 cylindres essence 2.0, complétera la gamme d'ici la fin de cette année. La silhouette de grande berline

tricarps, élancée, dissimule des dessous connus, puisque l'A6 emprunte la base technique dite "PPC" (pour "Premium Platform Combustion") inaugurée par les A5 et Q5 mais sérieusement étirée pour l'occasion : 4,99 m, soit 6 cm de plus que sa devancière. Outre les mécaniques et trains roulants (en traction ou Quattro) hérités de sa petite sœur par souci d'économies, l'A6 reprend aussi l'agencement intérieur, articulé autour de l'imposante dalle numérique incurvée (deux écrans juxtaposés)... Une simple A5 en plus grosse, au risque de décevoir côté standing et raffinement ? Ce serait un peu court. L'A6 conserve quelques privilèges technologiques, à commencer par une très efficace suspension pneumatique et des roues arrière directrices, dont le break nous a déjà gratifiés d'une brillante démonstration lors d'un premier essai.

La longueur frôle les 5 m. L'empattement de 2,93 m apporte une habitabilité généreuse.



À partir de **66 500 €***

Commercialisation : **juillet 2025**

* Estimation.

L'avis de L'Auto-Journal

Préférer une berline classique à un Q5 serait-il anticonformiste, en pleine vague du SUV-roi ? Consommation, fiscalité moins assassine, agrément... les voyants sont au vert, mais les modes sont tenaces. La nouvelle A6 risque d'être cantonnée à un rôle de chic (et chère) figurante.



Entretien des pneus : découvrez notre compresseur TYREinflate OTI400

- **Gonflage rapide** : Gonflez vos pneus en 3.5 minutes, consacrez moins de temps à la maintenance et plus de temps à d'autres activités !
- **Facile à utiliser** : Lumière LED blanche directionnelle et lumineuse, câble d'alimentation à enrouleur (3m de long), et stockage sécurisé des capuchons de valve pendant le gonflage.
- **Polyvalence absolue** : Adapté aux voitures, vélos, motos et objets gonflables grâce à ses accessoires inclus.

Soyez prêt pour la route

OSRAM

BMW iX3

Révolution en approche

Face aux futures Mercedes, mais aussi aux Audi qui sont déjà sur la route, BMW entre dans la guerre de la plateforme 800 V. L'iX3, le premier du genre, sera présenté lors du Salon de Munich, en septembre prochain.

Même si les lignes définitives n'ont pas été dévoilées, elles sont faciles à déduire à partir des clichés des prototypes, dont BMW a lui-même assuré la publication. En ce moment, les tests routiers de fin de développement se poursuivent en Laponie et en Afrique du Sud, avant que l'usine de Debrecen, en Hongrie, ne lance officiellement la production de l'iX3, à l'automne prochain. On sait donc

déjà qu'il adoptera un nouveau style, et qu'il sera également porteur de technologies encore jamais utilisées chez BMW. Parmi celles-ci, le dispositif Panoramic Vision, un bandeau d'affichage qui court sur l'ensemble de la base du pare-brise et qui se pilote depuis l'écran central. Comme révélé sur le concept Neue Klasse, l'intérieur sera beaucoup plus épuré que dans les BMW actuelles. Côté "mécanique", l'iX3 recevra des moteurs électriques présentés comme étant de sixième génération (déjà...), fabriqués

BMW souhaite une rupture dans l'électrique, et l'iX3 sera la première pierre de ce nouvel édifice.



La catégorie des berlines pourrait reprendre des couleurs, et la nouvelle Série 3 ne ratera pas le coche. Elle est électrique, mais à la technologie avancée.



La gamme de motorisations ira de puissante à très puissante, en attendant une M3, elle aussi à batterie...

À partir de **50 000 €***

Commercialisation : 2026

* Estimation.



À partir de **75 000 €***

Commercialisation : **automne 2025**

* Estimation.

en interne et promis avec une efficacité sans précédent. BMW indique que la prochaine génération de batteries sera plus mince et fournira une meilleure densité énergétique. On parle d'une autonomie en hausse de 30 % (soit plus de 600 km), mais également d'une recharge accélérée, là aussi de 30 % (autrement dit au moins 220 kW en courant continu). Pour mémoire, sur le modèle actuel, la batterie de 74 kWh offre une autonomie de 460 km, pour une capacité de recharge assez limitée (chargeur embarqué de 11 kW et 150 kW supportés sur borne rapide). Enfin, le futur iX3 pourrait être 10 % plus léger et serait 20 % moins cher à produire. Espérons que cela profite au client !

L'avis de *L'Auto-Journal*

BMW compte réaliser un gros coup avec ce modèle de nouvelle génération, dont le concept a fait naître chez les passionnés de la marque – et les autres – un intérêt certain. Voilà qui est de bon augure alors que la commercialisation d'une voiture électrique est toujours entourée d'une indéniable frilosité.

BMW SÉRIE 3

Elle change tout !

La nouvelle Série 3 fait partie de la génération Neue Klasse de BMW. Elle aura pour mission de faire passer cette berline au dessin classique dans une autre dimension.

La nouvelle Série 3 aura plus de galbes, et sûrement un peu plus de hauteur pour pouvoir prendre en sandwich des batteries dans son plancher. On remarque aussi un avant très droit, avec deux haricots de taille modérée, et des flancs très lisses, recelant des poignées de porte affleurantes. Il est possible que la calandre cède à la mode du masque, afin d'englober des optiques de phare assez larges. Sans parler de style néo-rétro, la Série 3 pourrait également jouer sur la corde sensible de la nostalgie en rappelant, sous certains angles, l'une ou l'autre de ses sept précédentes générations (la première Série 3 a été lancée en 1975). Mais ça, c'est pour les spécialistes, car c'est surtout l'équilibre du style

général qui sera jugé par le public et qui fera mouche. Ou pas. À bord, parmi les grandes nouveautés technologiques, l'infodivertissement BMW Operating System X sera de la partie, avec un écran panoramique et des fonctionnalités pilotées par l'intelligence artificielle. En effet, désormais, comme beaucoup de modèles haut de gamme, la Série 3 sera "intelligente" et vous proposera un assistant personnel à la voix plus vraie que nature. Côté mécaniques, elle devrait, en toute logique, présenter des motorisations mild hybrid et hybrides rechargeables. Mais sa nouvelle plateforme lui permettra surtout d'être 100 % électrique, sur une architecture 800 V qui lui offrira des capacités de recharge de haut niveau. Après les 792 km d'autonomie annoncés par la Mercedes CLA, il semble évident que

BMW ne fasse rien en dessous de 700 km, pour une puissance de recharge de plus de 250 kW en courant continu. Plus tard, le constructeur bavarois pourrait toucher à la sacro-sainte M3, et proposer une iM3 100 % électrique. Parviendra-t-elle à séduire les passionnés ?

L'avis de *L'Auto-Journal*

Alors que la carrosserie berline tend à revenir à la mode, BMW est idéalement positionné pour performer. Tout va se jouer sur les technologies disponibles tout de suite, mais également sur le placement tarifaire – enfin, celui du loyer mensuel. Car le niveau de désirabilité de cette future Série 3 semble ne faire aucun doute.

FUTURE BMW i8

Une autre dimension

BMW ne fait plus mystère du retour d'un modèle sportif en haut de sa gamme. Il sera 100% électrique et doté d'une technologie inattendue...

En 2014, le constructeur allemand avait étonné le monde automobile avec un modèle au design très futuriste, associé à une technologie hybride rechargeable intégrant un 3 cylindres pour une puissance cumulée pouvant atteindre

362 ch. La prochaine démonstration prendra la forme d'un modèle strictement 2 places (et non un 2+2 comme la première i8), dont notre illustration reprend fidèlement les lignes, inspirées des prototypes récemment aperçus près de Munich. Avec une particularité, au-delà du style : les moteurs

électriques sont intégrés directement dans les moyeux de roue, et non sur les trains roulants. Pour y parvenir, BMW a investi en 2023 (avec l'équipementier Continental) dans une start-up nommée DeepDrive, dont le moteur le plus puissant, le RM2400, peut délivrer 340 ch (250 kW). En équipant chaque roue d'un tel dispositif, la puissance totale pourrait atteindre 1 360 ch. Une perspective prometteuse, car c'est justement la puissance que peut encaisser l'architecture électronique de la plateforme Neue Klasse. Baptisée "Heart of Joy", cette unité de commande centralise, pour la première fois, le pilotage des fonctions de transmission et de dynamique de conduite. Vivement que la future i8 se fasse jour!



L'i8 serait la première BMW à embarquer quatre moteurs électriques.

À partir de **150 000 €***

Commercialisation : **mi-2026**

* Estimation.

BMW iX4

À partir de **80 000 €***

Commercialisation : **fin 2026**

* Estimation.

Marginalisation électrique

Le X4, dans sa configuration thermique, ne sera bientôt plus qu'un souvenir. Il sera remplacé par ce modèle à batterie, qui se repositionne dans la gamme.

La carrosserie SUV coupé du X4 vit ses dernières semaines de production. D'une part, parce que le nouveau X2, qui a grandi de près de 20 cm en longueur, le cannibalise joyeusement et, d'autre part, parce que BMW va en profiter pour faire passer la nouvelle génération au tout-électrique. Cela va certes le marginaliser, mais lui permettra de continuer d'exister. Dans la

continuité des modèles Neue Klasse, et toujours sur cette même plateforme, l'iX4 bénéficiera, lui aussi, de batteries nouvelle génération, plus légères (- 20% en comparaison de celles du modèle actuel), offrant une autonomie de meilleur niveau

à capacité égale et, bien sûr, une puissance de recharge supérieure. Il viendra en face du nouveau Mercedes GLC, lui aussi tout électrique, et s'adressera à une clientèle aisée qui se laissera séduire par les capacités de ces modèles électriques de nouvelle génération.



BMW compte sur des batteries de nouvelle génération pour séduire.

La calandre de la version mild-hybrid sera différente de celle de l'électrique.



À partir de **49 000 €***

Commercialisation : **septembre 2026**

* Estimation.

MERCEDES CLA HYBRIDE

Encore un peu de patience

Alors que Mercedes vient de dévoiler les lignes de la nouvelle CLA 100% électrique, une version hybride, moins chère, a également été annoncée. Mais celle-ci ne sera pas disponible au lancement.

Elle sera sur le marché seulement au second semestre 2026. Les constructeurs veulent tellement vendre de l'électrique en priorité en Europe que les versions "autres" sont reléguées aux calendes grecques. C'est ainsi que sont privés de l'effet nouveauté les clients tombés sous le charme des lignes de cette CLA, mais pas de sa technologie à batterie. Lors de notre dernière visite chez Mercedes, en mars, nous avons néanmoins recueilli des informations concernant la future CLA hybride. Extérieurement, c'est surtout la calandre qui

change, en raison des besoins de refroidissement de la mécanique. Les 142 étoiles illuminées ne seront donc pas présentes sur cet avant naturellement plus sobre. En revanche, tout le reste sera identique. La partie mécanique sera composée d'un 4 cylindres turbo de seulement 1,5 litre de cylindrée (codéveloppé avec Geely), relié à un système micro-hybride 48 V composé d'une batterie de 1,3 kWh et d'un moteur électrique de 20 kW (27 ch). Ce dernier sera logé dans une boîte de vitesses (double embrayage) à 8 rapports. Il sera d'abord commercialisé dans une version 136 ch, puis 190 ch avec transmission intégrale 4Matic



Le style du modèle actuel demeure, mais il est bien modernisé.

en 2027. Les marques concernées s'en défendent, mais on peut imaginer que cette motorisation sera également utilisée chez Smart (propriété de Mercedes et de Geely), dont les ventes de modèles 100% électriques ont du mal à décoller en Europe. Dans un timing qui reste à définir, deux autres modèles seront tirés de cette même plateforme : le GLA à 5 places et le GLB capable d'embarquer jusqu'à 7 personnes. Quant à la CLA Shooting Brake, elle sera certainement présentée au Salon de Munich, en septembre, tout comme un concept de la version AMG de la CLA, qui a été confirmée pour "plus tard". La technologie hybride rechargeable permettant d'afficher beaucoup de puissance et d'éviter les gros malus sera-t-elle convoquée? Réponse dans quelques mois.

On retrouve la planche de bord 100% numérique, et un niveau d'intelligence artificielle jamais atteint.



PHOTOS : MERCEDES-BENZ

L'avis de L'Auto-Journal

En écartant de plus d'un an le lancement des versions électrique et mild-hybrid, Mercedes prend un risque. Le client avide de nouveauté, mais pas de batterie dans le plancher, pourrait aller voir ailleurs, même si la fiche technique de cette version essence-électricité peut donner envie.

MERCEDES GLC ÉLECTRIQUE

Il prend son temps

Les premières photos officielles – mais camouflées – de ce futur SUV électrique ont été révélées.

Il apparaît que le GLC à électrons n'entend pas faire les choses à moitié.

D'abord, signalons que le GLC a été le modèle Mercedes le plus vendu dans le monde en 2024. Son évolution est donc un exercice à haut risque sur le plan commercial, a fortiori pour cette première version électrique. Bien entendu, le département design a mis l'accent sur l'aérodynamisme. Le GLC électrique conserve des hanches, mais il lisse son avant, adopte une calandre de CLA et incline légèrement son avant. Nous n'avons pas les dimensions, mais il pourrait être un peu plus bas que le modèle actuel. De profil,

on constate que des poignées de porte affleurantes font leur apparition. Attendu avec des prestations haut de gamme, ce nouveau SUV électrique ne décevra pas à la lecture de sa fiche technique. Nouvelle plateforme 800 V, puissance de charge de 320 kW en courant continu, batterie d'au moins 85 kWh pour un minimum de 600 km d'autonomie... il met toutes les chances de son côté pour franchir les barrières psychologiques – et pratiques – de l'électrique. Comme le BMW iX3, il devrait être dévoilé au Salon de Munich, en septembre, mais ne sera pas commercialisé avant la fin de l'année prochaine.



Les tests dans le nord de l'Europe ont permis de mettre sous contrainte les nouvelles générations de batteries.



À partir de **80 000 €***

Commercialisation : **fin 2026**

* Estimation.

MERCEDES "BABY" CLASSE G

Touti rikiki, maousse costaud !

Le petit frère du SUV devenu mythique de Mercedes pourrait nous revenir avec des moteurs électriques dans les roues et des capacités étonnantes. Il sera la future star de la marque.

“**C**'est un sujet qui m'occupe énormément en ce moment, et ce n'est pas simple, nous a confié Markus Schäfer, le directeur technique et membre du comité de direction de Mercedes, à l'occasion de la présentation de la CLA en Allemagne (voir L'AJ n° 1180). Pour faire ce genre de véhicule, nous n'avons pas de plateforme, alors nous avons décidé de prendre des éléments existants sur plusieurs de nos modèles afin de faire quelque chose d'unique.” Unique en style, c'est certain, tout comme unique est

l'attractivité dont semble déjà bénéficier ce petit modèle encore en gestation. Fidèle aux lignes de son grand frère, le petit Classe G le sera-t-il aussi en matière de technologie? À la question sur l'implantation éventuelle de 4 moteurs électriques sur les essieux, M. Schäfer a esquissé un petit sourire qu'il conviendra à chacun d'interpréter. Mais peut-être que pour être un "vrai" Classe G en miniature, il faudra pousser le mimétisme à son maximum. Ce qui semble acquis, c'est qu'il sera uniquement électrique, mais aussi qu'il devra afficher une autonomie d'au moins 500 km pour être crédible et légitimer son prix.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



À partir de **70 000 €***

Commercialisation : **début 2026**

* Estimation.

Le petit Classe G sera la nouvelle coqueluche des beaux quartiers.

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

Mercedes semble un peu en retard sur BMW, mais sa clientèle ne piaffe peut-être pas d'impatience devant la perspective de rouler en SUV à piles. Dans tous les cas, c'est peut-être reculer pour mieux sauter, car ce futur GLC semble bien armé sur le plan technique.

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

Le constructeur allemand pourrait réaliser un gros coup avec cette "petite" voiture qui sera à la fois un démonstrateur technologique et un objet de mode. Le succès semble déjà assuré, quel que soit son prix (ou presque).

Voici le Renault

MG attaque le segment des SUV compacts avec le S5 EV, un SUV 100 % électrique de longueur identique à la référence tricolore frappée du losange, mais pas au même prix ni tout à fait avec les mêmes prestations. Les progrès réalisés sont toutefois flagrants.

Par Didier Laurent Photos Clément Choulot

Le comportement de la marque MG en Europe rappelle celui des constructeurs japonais dans les années 70. Elle fournit des voitures très bien équipées d'origine, avec des gammes simples et presque sans options. En cinq ans, MG a bâti en France un maillage de 184 concessionnaires, vise maintenant 200 points de vente et d'entretien d'ici la fin de l'année, et a écoulé 88 000 autos depuis ses débuts sur notre territoire. En 2025, elle espère atteindre 35 000 ventes, juste au-dessus de son record de 2023, porté par le leasing social et les bonus aujourd'hui disparus pour les constructeurs qui assemblent leurs voitures en dehors des frontières européennes.

Après inspection, le nouveau S5 EV nous a semblé en progrès par rapport aux autres MG, tant en qualité de fabrication qu'en modernité de présentation. Le style reste un peu passe-partout, mais il franchit une marche supplémentaire pour se rapprocher des goûts européens. Ce SUV optimise également son aérodynamisme (Cx de 0,27), avec des ouvertures aux extrémités du bouclier et des volets d'air actifs, devenus incontournables dans le monde de la voiture électrique. Le profil latéral n'appelle pas de commentaire particulier, mais on note que MG a fait l'économie de poignées de porte affleurantes. À l'arrière, un bandeau traversant remémore la MG4, de façon moins spectaculaire toutefois, et c'est tant mieux.

Il arrive sur un segment très concurrentiel

Long de 4,47 m pour une largeur de 1,84 m et une hauteur de 1,62 m, le MGS5 EV ne vise pas seulement le roi Renault Scénic E-Tech. D'autres modèles 100 % électriques, comme le Skoda Elroq (4,49 m) ou, parmi les concurrents chinois, le BYD Atto 3, très proche en longueur (1 cm de moins) mais plus large de 4 cm, sont dans son viseur. Fait nouveau, il n'a franchement pas à rougir de sa finition, qui a



Les progrès réalisés par MG au cours des dernières années sont également palpables en matière de design.



Le constructeur chinois a compris les attentes de la clientèle européenne avec un écran XL et un niveau de finition en progrès.

Scénic chinois



LE MG5 EV soigne son aérodynamisme avec une calandre fermée, des bouches d'écoulement aux extrémités des boucliers et des volets d'air actifs.

À partir de **34 000 €***

Commercialisation : **9 mai, livraisons à partir de juin**

* Estimation.

nettement progressé, tandis que le style intérieur semble, lui aussi, plus adapté à nos attentes. L'écran face au conducteur est limité à 7 pouces, avec une résolution moyenne (800 x 400), mais il est bien intégré au tableau de bord, au point de paraître plus grand. Au centre de la planche de bord, correctement construite et moussée aux endroits en contact avec la main, une dalle de 12,8 pouces, cette fois réellement HD (1920 x 1980), fait bon effet. Sa réactivité n'est pas exemplaire, mais la navigation reste agréable, et elle inclut des applications comme YouTube, TikTok ou Spotify. Le S5 EV est aussi la première MG à proposer les connexions Apple CarPlay et Android Auto sans fil. Outre la bonne qualité apparente de la sellerie, notons un espace à bord satisfaisant, à l'avant comme à l'arrière. MG souligne que la technologie de batterie (des cellules couchées plutôt que verticales) permet de limiter la hauteur de celle-ci à 11 cm – une cote semblable aux piles utilisées par Renault et Nissan. Cela évite d'avoir les jambes trop relevées, surtout à l'arrière. Enfin, le coffre, annoncé à 453 dm³, se situe dans la moyenne du segment. Il apparaît bien conçu, avec deux compartiments profonds sur les côtés et un double fond pour loger les câbles de recharge. En revanche, le S5 EV ne propose pas de rangement sous le capot avant.

Une autonomie standard

Le MG5 EV sera proposé avec deux batteries : 49 kWh (environ 47 kWh net) selon la technologie LFP et 64 kWh (environ 61,5 kWh net) →



Sous le capot, pas de coffre, mais un moteur électrique, calibré à 170 ou 231 ch, qui anime les roues arrière.



Le MG5 EV affiche la même longueur qu'un Renault Scénic E-Tech : 4,47 m.

avec des cellules NMC. Cela se traduirait par des autonomie respectives de 340 et 480 km. MG annonce des progrès sur les temps de charge, en particulier en courant continu : 24 mn pour passer de 10 à 80 % avec la batterie LFP (puissance maximale de 120 kW sur borne spéciale) et 28 mn avec le grand accumulateur, dont le pic de charge atteint 139 kW. La batterie LFP est couplée à un moteur de 170 ch, tandis que la NMC est associée à une motorisation électrique de 231 ch. Le chargeur embarqué est de 6,6 kW avec la première et de 11 kW avec la seconde. Les deux versions sont animées par les roues arrière, mais la plateforme du SUV peut accueillir un moteur sur les roues avant, autorisant une transmission intégrale, non évoquée pour l'instant. Le MGS5 sera proposé avec seulement deux niveaux de finition. L'entrée de gamme Comfort offre le choix entre les deux motorisations, alors que le niveau Luxury n'est livré qu'avec le duo moteur/batterie le plus performant. Le catalogue d'options se limite à la peinture métallisée.

Tout se joue avant de prendre le bateau

Pour gagner en légitimité, MG indique que, bien qu'il soit un constructeur chinois et que le MGS5 EV soit produit en Chine, ce modèle a été dessiné et mis au point en Angleterre, sous-entendu sur des routes au profil européen. La distribution du MGS5 EV réclame organisation et simplification. Chaque pays passe commande auprès de l'usine, qui charge 3 000 à 4 000 voitures sur un bateau. Après deux mois en mer, les véhicules sont débarqués en deux ou trois escales, puis chaque filiale alimente ses concessions. C'est dans ce cadre que quelques milliers d'exemplaires de ce nouveau SUV sont déjà arrivés en France, ce qui explique que la peinture métallisée soit la seule option disponible. Et comme tout le monde la choisit, le risque à la revente en concession est limité.

La place ne manque pas au rang 2, et l'accès ne pose pas de problème particulier. La place aux jambes est suffisante.



Avec 453 dm³, le coffre du MGS5 EV est dans la moyenne du segment.



L'arrière est certes présent visuellement, mais il est moins proéminent que sur la MG4, qui explore les limites du genre.



Des batteries de 47 (LFP) et 61,5 kWh (NMC) sont prévues, pour des autonomie théoriques de 340 et 480 km.

L'avis de L'Auto-Journal

La force de ce SUV résidera dans son positionnement tarifaire, avec de nets progrès visibles en matière de finition, un équipement complet et une promesse d'amélioration des prestations routières. Ce que nous ne manquerons pas de vérifier lors de nos premiers essais.



EQA & EQB 100% électriques

Jusqu'à 561 km d'autonomie*

Nouvelle finition « Business Edition » disponible sur ce SUV Compact et ce SUV Familial 7 places :



Business Solutions

L'offre Mercedes-Benz pour les Professionnels

A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

*Données WLTP cycle mixte au 06/02/25 : Gamme EQA : autonomie électrique = 435-561 km ; consommation électrique = 14,4-18,6 kWh/100km. Gamme EQB : autonomie électrique = 425-535 km ; consommation électrique = 15,2-19,1 kWh/100km. Les modèles présentés sur ce visuel sont équipés d'options disponibles sur la Business Edition. Mercedes-Benz France - RCS Versailles 622 044 287.

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

Petit frère, grandes ambitions

Après l'Espace, il y a quelques semaines, c'est au tour de l'Austral de passer sur le billard. Son objectif : rester en cohérence avec le style des autres modèles Renault, moderniser son look et muscler son contenu technologique.

Par Didier Laurent

Avec un regard plus acéré, une motorisation hybride de 200 ch et des roues arrière directrices, l'Austral restylé constitue une offre attractive.



À partir de **41 800 €***

Commercialisation : **été 2025**

Estimation

L'arrière est moins compliqué et gagne en fluidité. La dynamique est meilleure que sur le "phase 1".



A

l'avant, l'Austral "phase 2" copie-colle sans complexes la partie avant de l'Espace. Et il a bien raison : calandre en losanges, nouveaux projecteurs plus fins, signature lumineuse en coin de bouclier, partie basse redessinée à l'horizontale... l'ensemble gagne clairement en présence. Renault pousse même le mimétisme jusqu'à lui offrir les jantes de son grand frère, selon une gamme inédite qui grimpe jusqu'à 20 pouces. De face ou de trois quarts, la confusion entre les deux modèles devient même possible ! Mais de profil, les différences apparaissent. L'Austral reste plus compact, avec une longueur qui passe de 4,51 à 4,53 m (question de forme des boucliers), contre 4,72 m pour l'Espace. Et contrairement à ce dernier, il se limite toujours à cinq places. L'arrière profite, lui aussi, d'un petit coup de frais, notamment au niveau des feux, de nouveau semblables à ceux de l'Espace. Bonnes nouvelles : la peinture biton (toit noir) débarque dès la finition Techno, et le haut de gamme Esprit Alpine s'enrichit de deux teintes (Blanc Nacré Satin et Gris Schiste Satin).

Intérieur au diapason

Dans l'habitacle, l'Austral emprunte aussi plusieurs innovations à l'Espace. En tête d'affiche, la reconnaissance du conducteur par caméra (intégrée au montant de pare-brise). Dès

l'ouverture de la porte, le SUV adapte les réglages du véhicule au profil enregistré. Bon point : les données biométriques restent stockées dans la voiture, et ne sont pas revendues à des sociétés tierces qui pourraient vous faire des propositions commerciales. L'intérieur revendique aussi des progrès en matière de confort avec des sièges redessinés, plus enveloppants, et une meilleure insonorisation grâce à de nouveaux joints, vitrages et supports moteur. Il faudra attendre nos premiers essais pour le vérifier, et tâter les matériaux recyclés à 98 % qui ont été choisis pour les finitions Évolution et Techno, lesquelles constituent l'entrée et le milieu de gamme de l'Austral "phase 2". Côté modularité, pas de changement, mais on garde les bons points : banquette coulissante sur 16 cm, dossiers inclinables, bel espace aux jambes (jusqu'à 27,4 cm selon Renault) et coffre généreux (de 527 à 1 761 dm³).

La connectivité s'enrichit à la marge, avec plus de 50 applis disponibles, navigation connectée, itinéraires optimisés suivant la consommation, signalisation des zones de danger comme on les connaît sur Waze... et même la

possibilité d'envoyer une destination depuis son smartphone. En bonus, la caméra faciale (comprise dans les 32 aides à la conduite revendiquées) détecte les signes de fatigue et propose des pauses. Le tout s'affiche sur trois espaces. En effet, le système multimédia OpenR Link associe un combiné d'instruments de 12 pouces à un écran de 9 ou 12,3 pouces (selon les versions) ainsi qu'à un affichage tête haute de 9,3 pouces.

Seulement hybride

Exit la version micro-hybride de 130 ch, qui restera toutefois proposée sur certains marchés. Renault parle dans son communiqué d'une déclinaison 160 ch du même attelage, mais elle ne figurera pas non plus au catalogue tricolore. Homologuée à 6,2 l/100 km avec des rejets de CO₂ de 140 g/km, elle écoperait déjà d'un malus de 1 504 €, qui pourrait grimper à plus de 2 200 € en 2026. La gamme se réduira alors à la version E-Tech de 200 ch, full hybrid, annoncée à 4,7 l/100 km et 106 g/km de CO₂, autrement dit sans malus. Mais cela signifie également un ticket d'entrée plus élevé que précédemment...

L'avis de L'Auto-Journal

Design plus musclé, technologie en hausse, confort revu... Si on y ajoute les roues arrière directrices (en option), l'Austral devient même une proposition unique dans la catégorie. Dommage qu'il ne puisse se doter d'une motorisation moins chère sur le marché français. Peut-être que cela viendra avec le nouveau 1.8 hybride qu'étrénera le Dacia Bigster ?



Pas de révolution de style à l'intérieur, mais l'infodivertissement s'enrichit, et la technologie aussi. Renault promet des sièges plus confortables.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Alfa Romeo

Junior Q4 Le SUV urbain Junior (4,17 m en longueur) s'offre les services de la transmission intégrale découverte dans les entrailles du Jeep Avenger 4xe (voir essai p. 44). Le principe est le même. La transmission aux roues arrière est assurée par un électromoteur de 28 ch placé à leur hauteur, lequel seconde l'ensemble micro-hybridé fort de 136 ch selon l'appellation officielle. Celle-ci, de fait, ne retient que la puissance délivrée par le 3 cylindres 1.2 turbo. L'électromoteur de 28 ch, pour sa part, intègre la boîte robotisée

à 6 rapports dite DCT6. Cette machinerie trimoteur délivre 145 ch cumulés, affirme le constructeur. Quant au Junior "4x4" (garde au sol non communiquée...), il fait sienne une solution multibras à l'arrière, en lieu et place de la barre de torsion accordée à la version standard Ibrida 136 en mode traction. Junior Ibrida 136 DCT6 Q4 : 37 000, 39 000 et 39 500 € sous les finitions respectives Premium, Intensa et Sport. Malus CO₂ : 170 à 190 € en fonction de ces dernières. Malus au poids hors sujet pour un SUV de cette catégorie.

De
à
Z

Par **Jean Bourquin**



Alfa Romeo Junior Q4



Audi

Audi A5



Audi A5 Avant



A5 & A5 Avant L'offre moteurs de l'A5 et du break Avant qui va avec accueille deux nouvelles unités. Huit au total donc, en ajoutant les ensembles mécaniques hybrides rechargeables tels que passés en revue dans le tableau ci-contre. L'électromoteur, en la circonstance, est alimenté par une batterie de traction dont la capacité nette est portée à 20,7 kWh, ce qui explique la généreuse étendue des rayons

d'action en mode électrique en cycle mixte. Ladite batterie est placée sous le plancher du coffre, ce qui n'est pas sans conséquence néfaste pour le volume de ce dernier (de 445 à 331 dm³ pour la berline, de 476 à 361 dm³ pour le break). Enfin, les puissances respectivement développées se différencient en fonction des cartographies moteur adoptées. La variante de 367 ch cumulés se distingue par son châssis sport rabaisé de 20 mm.

LES GAMMES PARTIELLES AUDI A5 & A5 AVANT (HYB. RECH.)

Puissance/Boîte	Autonomie électrique	Finition	Prix	Malus CO ₂	Malus au poids
Essence hybridation rechargeable (Berline)					
e-Hybrid 299 Quattro - 299 ch cumulés/BVR7 4x4 ⁽¹⁾	109 km	Design/Business Executive/S Line	62 150/ 66 700/ 69 500 €	0 €	4 420 €
e-Hybrid 367 Quattro - 367 ch cumulés/BVR7 4x4 ⁽¹⁾	106 km	S Line	74 150 €	0 €	4 920 €
Essence hybridation rechargeable (Break Avant)					
e-Hybrid 299 Quattro - 299 ch cumulés/BVR7 4x4 ⁽¹⁾	107 km	Design/Business Executive/S Line	63 650/ 68 200/ 71 000 €	0 €	4 720 €
e-Hybrid 367 Quattro - 367 ch cumulés/BVR7 4x4 ⁽¹⁾	102 km	S Line	75 650 €	0 €	5 220 €

(1) 4 cyl. 2.0 252 ch + électromoteur 143 ch dans les deux cas. Cartographie différente.

Lotus

Lotus Emira



Emira Un 4 cylindres qui délivre la même puissance qu'un V6 dans la même gamme... Cela existe, figurez-vous. La sportive à l'ancienne (sans apport électrique d'aucune sorte) siglée Lotus renforce la harde de son 4 cylindres 2.0 turbo, portée de 360 à 406 unités. Une boîte robotisée à 8 rapports expédie la cavalerie en direction des roues arrière et, pour le coup,

la voiture adopte l'appellation Emira Turbo SE (Emira i4 auparavant). Et comme suggéré en préambule, la variante équipée d'un V6 3.5 suralimenté par un compresseur, inchangée pour sa part, produit pile poil 406 ch. Une boîte mécanique à 6 rapports en tire la substantifique moelle. Emira Turbo SE : 111 190 €. Emira V6 : 114 190 €. Malus plein pot, cela va sans dire.

Smart

#5 Une plateforme bâtie autour d'une architecture 800 V, des puissances de charge exceptionnelles en courant continu (DC) et, au résultat, une charge qui demande tout juste 18 minutes, selon le constructeur, à raison de 10 à 80 % de la capacité de la batterie : l'imposant SUV au dossard "numéro 5" (4,70 m en longueur) est un nouvel entrant à prendre très au sérieux dans l'univers de la voiture électrique. Plus encore si l'on considère ses ratios prix/puissance, très avantageux à ce niveau de gamme (voir ci-contre). 57 600 € au maximum

pour 587 ch, voilà matière à réflexion... Le Porsche Macan 4S (516 ch avec l'overboost) réclame 93 091 €, à titre de comparaison. C'est certain, l'image de marque du véhicule badgé Smart, fabriqué en Chine, n'est pas tout à fait celle de Porsche, mais bon, cela se discute... En entrée de gamme, le Smart #5 dit Pro (monomoteur 340 ch) est plus abordable que le Volkswagen ID.4 GTX délivrant la même puissance via une solution bimoteur (4,58 m, 517 km d'autonomie annoncée, 54 990 €). Le grand méchant loup?

Smart #5



LA GAMME SMART #5

Puissance/Batterie*	Autonomie	Chargeurs AC/DC	Finition	Prix	Bonus
Monomoteur roues arrière motrices					
Electromoteur 340 ch/74,4 kWh	465 km	11/150 kW	Pro	46 600 €	0 €
Electromoteur 363 ch/94 kWh	590 km	22/400 kW	Pro+/Premium	51 600/ 56 100 €	0 €
Bimoteur quatre roues motrices					
Electromoteurs 587 ch/94 kWh	540 km	22/400 kW	Pulse/Summit Edition	56 100/ 57 600 €	0 €

*Capacité nette.

CERTIFICATS D'ÉCONOMIES COMMENT ET POUR QUI ?



La prime CEE est nettement plus généreuse pour les utilitaires que pour les voitures particulières.

Le mécanisme des certificats d'économies d'énergie est simple, mais d'une ampleur limitée pour les voitures particulières : environ 350 €. Cela peut-il favoriser les ventes de véhicules électriques ?

Par **Bertrand Gay**

Le principe des certificats d'économies d'énergie (CEE), bien connu dans le secteur de la rénovation énergétique des bâtiments, s'applique également lors de l'achat d'un véhicule électrique neuf. Rappelons que ce dispositif ne coûte rien à l'État, puisqu'il est financé par les fournisseurs d'énergie qui offrent une prime pour l'achat d'une voiture électrique. Il s'agit là du système évoqué lors de l'annonce de la suppression de la prime à la conversion. La complexité, principal grief adressé à cette dernière, n'a plus lieu d'être, mais ces CEE ne sont pas pour autant dépourvus de subtilités, ni exempts de reproches. Mais alors que

l'attribution du bonus écologique est soumise à un nombre croissant de critères (prix de la voiture inférieur à 47 000 €, score environnemental égal ou supérieur à 60 points, poids ne dépassant pas 2 400 kg), ces primes CEE sont octroyées sans conditions.

QUI EST CONCERNÉ ?

Les CEE s'adressent à tous les véhicules routiers, de transport ou de passagers, à motorisation électrique, achetés ou loués pour une durée excédant 24 mois. Ayant constaté la faible électrification des poids lourds et utilitaires légers (de 2 à 8 % des ventes selon les types de véhicules), le législateur fait porter l'effort financier

des énergéticiens vers ces derniers. Ainsi, leurs primes CEE peuvent monter jusqu'à 40 000 € pour un poids lourd électrique, soit environ 8 % de la valeur de celui-ci.

Le dispositif est, en revanche, bien moins intéressant pour les voitures particulières. Chez Renault, par exemple, la prime est de 310 €, ce qui correspond à moins de 1 % du prix d'une familiale type Scénic ou, pour les locataires, au gain d'une petite mensualité. C'est toujours mieux que rien, mais il n'est pas certain que cela emballe le marché. Par ailleurs, la grille des montants est croissante, au bénéfice des grandes flottes de véhicules. Là encore, il est clair que ce dispositif n'est pas prioritairement destiné aux particuliers.

DES MÉCANISMES SIMPLES POUR L'ACHETEUR

En détail, les montants dépendent de la nature du véhicule et de son usage. Plus il est à fort kilométrage, plus l'aide est élevée. De ce fait, après un calcul savant exprimé en kilowatt-heures cumulés actualisés, chaque fournisseur

D'ÉNERGIE :

CEE

Les certificats D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE

Ministère de la Transition
écologique et solidaire



© SHUTTERSTOCK

QUELS MONTANTS D'AIDE ATTENDRE ?

VOITURES PARTICULIÈRES	Stellantis ⁽¹⁾	Groupe Renault ⁽²⁾	Groupe Volkswagen ⁽³⁾
Particuliers	353 €	310 €	345 €
Sociétés (plus de 100 véhicules)	427 €	380 €	420 €
Collectivités locales	320 €	280 €	315 €
Autres personnes morales	534 €	470 €	525 €

UTILITAIRES LÉGERS	Stellantis	Groupe Renault	Groupe Volkswagen
Particuliers	2730 €	2540 €	2690 €
Sociétés (plus de 100 véhicules)	3611 €	3350 €	3560 €
Collectivités locales	2710 €	2520 €	2670 €
Autres personnes morales	4515 €	4200 €	4450 €

QUADRICYCLES	Stellantis	Groupe Renault	Groupe Volkswagen
Particuliers	NC	240 €	NC
Flottes publiques	NC	620 €	NC
Autres personnes morales	NC	520 €	NC

(1) Abarth, Alfa Romeo, Citroën, DS, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, Opel, Peugeot.
(2) Alpine, Dacia, Mobilize, Renault. (3) Audi, Cupra, Seat, Skoda, Volkswagen.

d'énergie peut intégrer ces gains dans son bilan environnemental. C'est la raison pour laquelle les montants sont plus importants pour les véhicules professionnels et de transport. Pour simplifier l'obtention de la prime, c'est le vendeur du véhicule qui réalise le montage du dossier. La législation donne la possibilité au constructeur de choisir un partenaire énergéticien exclusif ou de travailler en "système ouvert". Ce choix n'a aucune incidence sur le client.

Ainsi, Stellantis œuvre avec CertiNergy & Solutions, filiale du groupe Engie. Le process entre les deux entreprises est présenté comme simple et fiable, fruit notamment de la quinzaine d'années d'expérience d'Engie dans le domaine des certificats CEE pour le bâtiment. Cela apaise les craintes d'une partie du réseau concernant la facilité d'usage et la fluidité du dispositif. Le partenariat entre Stellantis et Engie permet aux clients bénéficiaires de recevoir une aide stable et lisible grâce à une valeur fixe du mégawattheure cumulé actualisé. Cela aboutit à une remise de 353 € pour l'ensemble des voitures particulières électriques du groupe Stellantis. "Le choix d'Engie a été guidé par la volonté d'optimiser et de simplifier le dispositif. Dès le mois de mars, nous avons pu faire bénéficier nos clients de la prime CEE lors de l'achat d'un véhicule électrique de l'une de nos marques, tout en nous assurant de la conformité des certificats et en garantissant le paiement des primes aux concessionnaires", précise Xavier Duchemin, directeur de Stellantis France. ➔

Sportifs ou non, tous les modèles électriques peuvent prétendre à la prime CEE, certes d'un montant modeste.



TOUJOURS PLUS DE TAXES

Depuis le vote en catastrophe d'une loi de finances pour 2025, le législateur a eu le temps de peaufiner sa copie. Ainsi, la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 précise certains points :

- Malus pour les voitures d'occasion. Celui-ci apparaît lors de la revente et ne concerne que les autos n'ayant pas fait l'objet de malus au moment de leur première immatriculation en France. Ce malus, déjà en vigueur pour les voitures importées, sera appliqué aux véhicules d'occasion visés à partir du 1^{er} janvier 2026. Les barèmes (malus CO₂ et malus au poids) sont

ceux en cours à la date de revente. Son montant est dégressif dans le temps et n'est plus dû pour des voitures âgées de plus de 15 ans. – Malus CO₂ et au poids aggravés. Depuis le 1^{er} mars 2025, le malus CO₂ s'applique dès 113 g/km CO₂ et son plafond de 70000 € est désormais atteint à partir de 192 g/km CO₂. Le mouvement de décalage de 5 g/km CO₂ du seuil d'activation se poursuivra en 2026 et 2027. Quant au malus au poids, qui a cours dès 1 600 kg en 2025, il sera dû à partir de 1 500 kg en 2026. Seuls les véhicules électriques et à hydrogène en sont exemptés.



Il n'y a pas de critère géographique pour bénéficier de la prime CEE.



Avec le CEE, le locataire d'un Scenic gagne l'équivalent d'une petite mensualité.

Les montants des primes diffèrent en fonction des constructeurs. Les marques de Stellantis se montrent les plus généreuses. Cela provient du niveau de frais négocié avec l'énergéticien émetteur des certificats, mais également de la stratégie de marge des différents industriels.

Pour sa part, le groupe Renault offre des primes moins élevées, mais se réserve probablement la possibilité de les relever s'il le juge nécessaire. Chez le Losange, les six voitures particulières électriques de la gamme sont éligibles : Renault 5, Renault 4, Mégane, Scenic, Kangoo et Grand Kangoo. S'y ajoutent la Spring chez Dacia et l'A290 chez Alpine.

Le groupe Volkswagen a choisi, lui, EDF comme partenaire pour ses CEE. Comme chez ses concurrents, l'ensemble des modèles

électriques de ses marques sont concernés. D'autres constructeurs, Ford notamment, préparent un dispositif similaire, et tous ont l'espoir de booster ainsi leurs ventes de véhicules électriques.

UN ACCÉLÉRATEUR DES VENTES DE VOITURES ÉLECTRIQUES ?

Mais une prime aussi mince offrira-t-elle le levier suffisant ? Les marques restent prudentes. L'attentisme et l'incertitude économique sont tels qu'une remise de 350 € ne devrait pas faire une grande différence. Pourtant, même lissés sur trois années pour le court terme, les objectifs d'électrification demeurent. La part souhaitable de 20% et son accroissement de 5 points par an nécessaire pour 2030 ne sont pas là. Jusqu'en 2023, les modèles électriques ont attiré les "early adopters" à fort pouvoir d'achat désireux de se distinguer. En 2024, l'électrification a calé sur le marché français, avec 17% des ventes d'automobiles, soit une part identique à celle de 2023. Au cours des trois premiers mois de 2025, les lancements de la Citroën ë-C3 et de la Renault 5 ont certes permis de gagner un point, compensant le mouvement de repli des ventes de Tesla. En attendant l'effet d'autres modèles électriques abordables, à l'image de la Fiat Grande Panda et de la Hyundai Inster,

le niveau des commandes enregistrées au premier trimestre n'incite guère à l'optimisme.

DES VOLONTAIRES POUR UN UTILITAIRE ?

La différence de prime CEE entre une voiture particulière et un utilitaire suscite des questions : un particulier peut-il acquérir et rouler avec un véhicule utilitaire électrique ? Cela a-t-il un sens ? La réponse à la première tient en trois lettres : oui. La réponse à la seconde demande plus d'explications. D'abord, il faut être sûr de ne jamais devoir transporter plus d'un passager. Il faut aussi accepter un peu plus de bruit provenant de l'arrière. Enfin, autre différence notable avec une voiture particulière : à partir de la quatrième année, le contrôle technique d'un utilitaire léger (mention N1 sur la carte grise) est annuel. Pour les professionnels et les quelques particuliers prêts à composer avec ces désagréments, Citroën vient de lancer une version utilitaire 2 places de son ë-C3. Pour un particulier, la prime CEE est de 2730 €. Après déduction du prix catalogue, cela situe un ë-C3 Van à 24 870 €. Le jeu en vaut-il la chandelle ? ■

Ce petit coup de pouce va-t-il définitivement lancer le marché de la voiture électrique abordable ?



L'avis de L'AUTO-JOURNAL

L'extension du principe des certificats d'économies d'énergie aux voitures électriques s'adresse principalement aux véhicules utilitaires et aux poids lourds. Pour les particuliers, les maigres 350 € ne sont pas de nature à stimuler le marché. Le surcoût des motorisations électriques est tel que seul le double levier de la baisse des prix et de l'attirance pour une auto séduisante fonctionnera. La Renault 4 pourra-t-elle s'inscrire dans les pas de la Renault 5 ? La Citroën ë-C3 et la Fiat Grande Panda proposent, elles aussi, une réponse intéressante.

L'ÉVÈNEMENT PHARE DE L'AUTO ET DES NOUVELLES MOBILITÉS

AUTO MOBIL PARIS



UN ÉVÈNEMENT FOIRE DE PARIS

30 AVRIL > 11 MAI 2025

PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES

BILLETS EN VENTE SUR [FOIREDEPARIS.FR](https://foiredeparis.fr)*

* Billet à 13€ au lieu de 15€ sur place.

COMEXPOSIUM

ici Paris
Île-de-France

Le Parisien

TRACE+

VILLE DE
PARIS

aufeminin

SORTIR À PARIS
COM

Europe 1



Le Defender rétrécit au lavage à partir de la version cinq portes, sans changer de nature. Ce n'est pas un SUV, mais un tout-terrain. Nuance.



Par rapport au Defender 110 et ses 4,76 m en longueur, le "bébé" rapetisse de 20 cm au minimum, selon nos estimations.

PHOTOS : SB MEDIEN

LAND ROVER BABY DEFENDER WATT IS THIS ?

L'expression "Baby Defender" dit bien ce qu'elle veut dire : Land Rover voit petit, dans une certaine mesure, et le bébé biberonne à l'électricité.

Rappelons les faits. Le Defender décline trois carrosseries, la courte, la moyenne et la longue, respectivement désignées sous les vocables "90", "110" et "130". La version de poche de l'actuel Defender mesurant 4,32 m en longueur, le futur arrivant électrique, qui occupe entre 4,50 et 4,60 m au sol en longueur selon les estimations, est pour le moins un gros bébé. Dès lors s'engage un débat byzantin entre experts en "landophilie" (cela existe) : Baby ou pas Baby? À notre sens, il l'est, car il convient de comparer ce qui est comparable.

L'engin
ici

en photos retient clairement cinq portes, contre trois pour le Defender 90, et doit donc être opposé au Defender 110 et ses 4,76 m en longueur. Utile précision, le modèle commercialisé dans deux ans ne s'appellera pas "Baby Defender"...

Crapahuteur électrique

Du Defender, il en a toutefois les traits, la carrure, les gènes et l'ADN. Là-dessus, il n'y a pas tromperie sur la marchandise, comme en témoignent les spécimens soumis aux premiers essais sur route ouverte. Et l'ADN chez Land Rover, cela se résume à des capacités en tout-terrain hors norme. Le Baby Defender sillonnera la pampa en quête de bornes de recharge, si tant est qu'il en trouve – la question existentielle pour les authentiques baroudeurs gavés de watts. Exclusivement. Land Rover, il est vrai, ne s'engage pas dans la voie du tout-électrique en faisant les choses à moitié. Le "Defender Sport", appellation probable, partage sa plateforme avec les générations à venir de l'Evoque et du Velar, lancés sur le marché avant lui. La configuration bimoteur est acquise, tout comme l'architecture 800 V. Pour tout le reste, il faudra patienter encore un petit peu.

Land Rover investit le domaine de la locomotion électrique en retard, mais en force. Evoque, Velar, Range Rover et, donc, Baby Defender : un vrai commando!

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
début 2027

Premier prix :
60 000 €⁽¹⁾

Concurrence :
aucune à cette heure

(1) Estimation.

PRODUIT

Hongqi casse les prix

Née en 1958 et destinée à véhiculer les hauts dignitaires du régime communiste chinois, la marque Hongqi s'est depuis démocratisée. La voilà partie à la conquête du monde, sans manquer de faire étape en France. En attendant le SUV EHS9, qualifié de "Rolls chinoise", les deux modèles électriques suivants sont disponibles à la commande, à des ratios prix/encombrement/puissance qui interpellent.

EH7



49 990 € en entrée de gamme pour une berline qui, par la taille, concurrence la Tesla Model S (4,98 m de long, contre 5,02 m pour l'américaine). À ce prix, on a 344 ch projetés sur les roues arrière par un électromoteur alimenté par une batterie de 85 kWh. La facture grimpe à 57 990 € avec la batterie de 111 kWh. L'EH7 bimoteur développe, pour sa part, 619 ch par la grâce d'une unité complémentaire de 275 ch placée à l'avant. Son prix : 64 990 €. À se pincer pour y croire.

EHS7



Un SUV, pour le coup, qui frise les 5 m en longueur et demande "tout juste" 53 990 € en premier prix. L'EHS7 fait siens les ensembles mécaniques de la berline EH7, ce qui donne 61 990 € pour la version monomoteur équipée de la batterie de 111 kWh. Comptez 68 990 € pour l'EHS7 bimoteur de 619 ch, doté de l'accumulateur le plus capacitif sans autre choix, et 655 et 600 km pour les autonomies respectives des versions "Long Range" de l'EH7 et de l'EHS7.

PHOTOS : HONGQI



ECF

"Finalement, ça coûterait la même chose."

Patrick Mirouse,
président de l'École
de conduite française.

Une profonde réforme du permis de conduire est en préparation. En premier lieu, un texte de loi déposé à l'Assemblée nationale le 18 mars dernier préconise de prescrire une visite médicale tous les quinze ans pour tous les automobilistes, en partant de la date d'obtention. Puis tous les cinq ans à partir de l'âge de 70 ans. Est également en discussion l'augmentation du nombre d'heures de conduite minimal obligatoire imposé aux candidats, qui devrait passer de 20 à 28 heures à la demande des professionnels des auto-écoles. "La moyenne en France est de 30 heures", précise Patrick Mirouse. Et de suggérer que la mesure aurait peu d'impact sur le prix du permis, qui varie entre 1 500 et 2 000 €.

COMMERCE

Droits de douane américains : le cataclysme

25 % de droits de douane additionnels infligés aux véhicules neufs qui entrent aux États-Unis, d'où qu'ils viennent : c'est fait. Et cela provoque un séisme à l'échelle de la planète dont les analystes peinent, à cette heure, à mesurer l'ampleur du choc sur l'industrie automobile à terme. Seule certitude, ce sera violent – ça l'est déjà... De fait, ces taxes touchent 7,3 millions de véhicules importés, dont des modèles sous label américain à l'exemple du populaire pick-up Chevrolet Silverado produit au Mexique, et elles causeront à coup sûr une augmentation du prix moyen à l'unité. De l'ordre de 10 000 dollars selon les estimations, sauf si les constructeurs décident de rogner sur leurs marges, auquel cas le surcoût moyen engendré se limiterait à 4 500 dollars. Partant de ces constats, la chute des ventes paraît inévitable, à voir dans quelles proportions, avec pour conséquence première un marché américain affaibli car rendu moins attractif. Il n'en faut guère plus pour affoler les premiers intéressés... "Beaucoup de coûts et de chaos", résume Jim Farley, patron de Ford. Pour rien ? Dossier à suivre.



SHUTTERSTOCK

203 859

C'EST LE NOMBRE DE VOITURES HYBRIDES, TOUS TYPES CONFONDUS, IMMATRICULÉES EN FRANCE AU TERME DU PREMIER TRIMESTRE.

Cela représente une part de marché de 49,7% et une progression de 24,7% par rapport au premier trimestre 2024. Le décompte entre types d'hybridation s'établit comme suit :

non rechargeable (94 955 immatriculations, 23,2% de part de marché, +25,6%), légère (89 832, 21,8%, +73,9%) et rechargeable (19 592, 4,8%, -49,2%). L'essence sans soutien électrique reste la motorisation majoritaire mais plus pour longtemps (97 951, 23,9%, -34,1%), l'électrique recule en valeur absolue mais pas en part de marché (74 519, 18,2%, -7,1%), le diesel devient marginal (18 126, 4,4%, -45,6%) et le GPL marque le pas (15 623, 3,8%, -14,6%). Enfin, une seule voiture nourrie au superéthanol a trouvé preneur au premier trimestre.



YANN LEFEBVRE

336615

C'EST LE NOMBRE DE VÉHICULES QUE TESLA A ÉCOULÉS DANS LE MONDE AU PREMIER TRIMESTRE.

"Plus il se politise, plus la marque souffre." "La marque est brisée et pourrait être irréparable." Ces propos relevés par plusieurs publications d'information générale sont tenus par deux analystes américains⁽¹⁾, étant entendu qu'ils n'engagent que leurs auteurs.

Dans tous les cas, les chiffres sont sans pitié : les ventes mondiales de Tesla ont baissé de 13% en un an. Bien qu'en recul de 16,3%, le nombre de véhicules sortis d'usine (362 615 exemplaires) reste supérieur à la quantité de véhicules vendus, et le cours à la Bourse a chuté de 37% depuis le 1^{er} janvier. Les agissements d'Elon Musk n'expliquent pas tout, tant s'en faut, mais son possible départ de l'administration Trump, annoncé imminent, devrait éloigner Tesla du bord du gouffre, lui éviter l'irréparable.



CATHY DUBUISSON

(1) Dan Ives et Ross Gerber (sociétés respectives Wedbush Securities et Gerber Kawasaki).

GAMMES

Mises à jour

Citroën

CITROËN



Transformer l'ë-C3 électrique en véhicule utilitaire (cloison de séparation, banquette supprimée et volume utile au-delà de 1 m³), cela a un avantage certain pour les professionnels, mais pas seulement eux. En additionnant le bonus accordé⁽¹⁾ et la prime CEE qui lui est destinée (2730 € pour l'acquisition d'un utilitaire chez Citroën), un particulier peut bénéficier, le cas échéant, d'une défalcation maximale de 6 730 €. L'ë-C3 Société Van (113 ch) réclame 27 600 € toutes taxes comprises et 23 000 € hors taxes si l'acheteur est un professionnel. Pour ce dernier, la prime CEE s'élève à 4 515 €, et Citroën ajoute une remise de 460 € HT. (1) 2000, 3000 ou 4000 € selon le revenu fiscal.

Ford

Ford remodèle les gammes des véhicules électriques Explorer et Capri dans le but avoué de réduire leurs prix d'attaque. Jusqu'ici disponible sous la seule finition dite "Explorer", facturée 43 900 € avec la solution monomoteur de base (170 ch et batterie de 52 kWh en capacité nette), l'Explorer débute aujourd'hui à 39 990 € sous la livrée Style avec la même motorisation (378 km d'autonomie annoncée). Bonus accordé. De son côté, le SUV coupé Capri donne désormais accès audit bonus en faisant sien l'ensemble mécanique précité (393 km d'autonomie prévus). Comptez 42 490 € pour la finition Style.

FORD



Peugeot



PEUGEOT

L'e-208 va à présent plus loin sur une seule charge. La variante de 156 ch, plus précisément, dont la capacité brute de la batterie de traction passe de 51 à 54 kWh. L'autonomie promise, ce faisant, s'allonge de 23 km, soit 433 km au total. Les prix n'augmentent pas : 35 400, 37 400 et 39 300 € pour les finitions Style, Allure et GT. Bonus de vigueur.

RECHARGE

Alliance à la borne

Quatre acteurs majeurs de la recharge en Europe ont choisi de se rapprocher pour constituer Spark Alliance. Entre Atlante,



CARLAE

Electra, Fastned et Ionity, il n'est pas question d'un rapprochement capitalistique ni d'une mise en commun opérationnelle, qui amorceraient une consolidation du secteur de la recharge que tout le monde juge pourtant inévitable. Ce rapprochement, que les patrons de ces quatre entreprises décrivent comme l'équivalent des alliances entre compagnies aériennes, vise d'abord à simplifier l'expérience des clients. En gros, plus besoin d'une multitude d'abonnements, d'applications et de cartes pour recharger chez ces fournisseurs : une seule carte, une seule appli permettra de se connecter aux bornes des quatre réseaux. Y compris

à l'étranger, dans 25 pays européens. Pour autant, chacun des réseaux continuera à facturer à ses propres tarifs, en fonction des abonnements souscrits. Enfin, l'accent est mis sur la fiabilité pour l'utilisateur : "Trop souvent, l'expérience de charge est frustrante, admet Jeroen van Tilburg, le P.-D.G. d'Ionity. La charge n'est pas constante, cela manque de transparence sur l'origine de l'électricité ou la tarification, il y a trop d'applis et de moyens de paiement. Ces frustrations ralentissent l'adoption de la voiture électrique. On n'a pas besoin de plus de stations de recharge, mais d'une meilleure expérience." Saluons la prise... de conscience.



SALON

Prochain rendez-vous : Munich

L'auteur de ces lignes garde un souvenir ému de la fête de la bière, mais Munich, ce n'est pas que ça... C'est aussi un salon automobile depuis que la ville de Francfort n'en a plus voulu, rendu à sa troisième édition bisannuelle en 2025, aux dates indiquées ci-dessous. La formule reste la même qu'au précédent épisode avec, d'un côté, une exposition sur site fermé et, en parallèle, une série de stands disposés à ciel ouvert au cœur de la ville. 30 constructeurs répondent d'ores et déjà présent, à commencer par tous les allemands, en incluant Opel, seul représentant du groupe Stellantis envoyé en ambassadeur. Le groupe Renault, pour sa part, ne boude pas son plaisir d'être là, et il se murmure que la Clio 6 sera dévoilée à cette occasion. Honda et Hyundai reviennent occuper les places qu'ils avaient abandonnées, les chinois débarquent en masse, et les américains Ford, Cadillac, Tesla et Rivian feront le déplacement si les douanes allemandes les laissent passer. On plaisante...

IAA Mobility, Munich (Allemagne), du 9 au 14 septembre 2025

Informations générales : www.iaa-mobility.com



Audi R8 : il y a une suite



AUDI

La regrettée sportive R8 a pris sa retraite l'an dernier en laissant la place vide. Plus pour longtemps : un modèle électrique de même nature est en phase de développement très avancé, Audi ne s'en cache même plus. La Porsche 718 wattée fournit la base technique.

Géant chinois en approche

Selon la *New York Times*, les constructeurs chinois Dongfeng Motor Corporation et Changan Automobile sont en pourparlers en vue d'une probable fusion. Auquel cas le groupe ainsi créé revendiquerait une production annuelle estimée au-delà de 5 millions d'unités, égalant General Motors et devant BYD.

Deuxième pile Mazda



MAZDA

Mazda se branche sur le secteur contraint et forcé. Pour preuve, son premier opus tout électrique arrive bien tard. La berline dite "6e", de fait, sillonnera nos routes cet automne (gamme détaillée dans la prochaine édition de *L'AJ*). Un SUV pareillement appareillé suivra en 2026.

Les chiffres du marché français en mars 2025



153 482

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en mars, en recul de 14,5% par rapport au mois de mars 2024.

0,3%

C'est la part de marché du Dacia Bigster, ouvert à la commande début janvier, au terme du premier trimestre (1 121 immatriculations, 82^e position dans le Top 100).

2,4%

C'est la part de marché de Mercedes en février, en baisse de 48,4% sur un an. BMW chute de 36,6% (3,2% de part de marché) et Audi recule de 4,6% (2,8%).

410 085

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées au terme du premier trimestre, en recul de 7,8% par rapport à la même période en 2024.

EXCEPTION

Prestige et Bourgogne, cela va de pair

"Le rendez-vous international de l'automobile et de la moto d'exception, de la haute horlogerie et de l'art automobile", peut-on lire dans le communiqué diffusé par les organisateurs du rassemblement Prestige Auto Beaune, rendu à sa 4^e édition aux dates indiquées ci-dessous au cœur des vignobles de Bourgogne. C'est parfaitement résumé si l'on en juge par les voitures qu'il sera possible d'admirer sur place, de la Laffite LM1 (Laffite Automobili) à la Quarkus Hypernova Première Édition, une hypercar française produite à 26 exemplaires. Citons également la Ferrari 12Cilindri, le concept car Alpine A390_β, le label français faisant figure de "constructeur à l'honneur", ou encore l'hypercar Bertone GB110. Une mystérieuse Aston Martin sera dévoilée à cette occasion. Ce n'est pas tout : une série de voitures gravitant tout là-haut dans la stratosphère automobile seront disponibles à l'essai sur une piste spécifique.

Prestige Auto Beaune, du 16 au 18 mai 2025

Palais des Congrès, Beaune (Côte-d'Or)

Infos et billetterie : www.prestigeautobeaune.com



ORGANISÉ PAR
PRESTIGE EVENTS
www.prestigeautobeaune.com

Les plaisirs (presque) *sim*

Quelques mois après son alter ego électrique, la version thermique de l'Audi A6 sixième du nom perpétue la tradition de la grande routière classique. En break Avant et uniquement en diesel pour la France, dans un premier temps. Portrait-robot de la voyageuse idéale ? En laissant de côté effets de mode et dogmes politiquement corrects, peut-être...



ples

L'avis d'Antoine Arnoux



Calme plat en performances avec ce diesel, mais comportement royal, confort et insonorisation quasi parfaits donnent envie de tailler la route.

65%
Quotient
Émotionnel

Si la planche de bord est joliment réalisée, le tout-numérique peut dérouter et la finition, exemplaire sur la précédente A6, n'est plus aussi rigoureuse.

La nouvelle Audi A6 s'appelle donc toujours... "A6". Ce n'était pas si évident, compte tenu des récents tâtonnements de la marque. Chiffres pairs pour les modèles 100 % électriques, impairs pour les autres, telle était la nomenclature adoptée à Ingolstadt avant d'être remise en question. En suivant ce raisonnement, la remplaçante de l'A6 aurait dû être baptisée "A7". Las : deux A6 vont finalement cohabiter dans la gamme. L'une électrique (badgée "e-tron"), l'autre dotée de motorisations conventionnelles, hybrides ou non. Hormis le nom, les (fausses) jumelles ne présentent rien de commun, chacune étant conçue sur une base technique distincte (plateforme PPE pour l'A6 e-tron). La nouvelle A6 "tout court" hérite des dessous de la récente A5, à savoir dans le jargon de la maison l'architecture PPC, et se rapproche davantage de celle-ci. Esthétiquement déjà : abstraction faite de la calandre plus imposante et des optiques arrière sur deux niveaux, avec des blocs de LED travaillés, elle passerait presque

pour un clone allongé. Là aussi, le dessin est devenu plus lisse sur cette sixième génération, galbes et rondeurs ayant remplacé les arêtes nettes de la devancière.

Malgré les dimensions franchement massives, le coup de crayon conserve une certaine finesse.

La silhouette de break de chasse affiche d'ailleurs un aérodynamisme soigné, à 0,25 de Cx. Hélas, son gabarit costaud (5 m !) ne se traduit guère sur le volume intérieur. La capacité d'emport régresse même par rapport à la précédente A6 (466 dm³, soit environ 40 dm³ de moins), pourtant plus courte de 6 cm. Cause principale : la perte du double fond, condamné par la batterie du système micro-hybride (1,7 kWh). Le volume n'est pas ridicule en soi, mais en retrait de ce que proposent ses rivales Mercedes Classe E (4,94 m) et BMW Série 5 (5,09 m). En revanche, les occupants sont choyés. Sans battre de record, l'espace ne manque pas et la banquette arrière est bien dessinée pour deux adultes. Mais pas trois, à moins de vouloir punir le passager central.

L'AGRÈMENT EST RÉEL ET LE CHÂSSIS FAIT PREUVE D'UN BEL ÉQUILIBRE À RYTHME SOUTENU... DANS LA MESURE DE CE QUE PERMET LE 4 CYLINDRES TDI ●●●



❶ Les sièges arrière chauffants imposent de choisir l'onéreux pack Tech Pro (5 100 €), incluant le troisième écran côté passager et la conduite semi-autonome, entre autres. ❷ Démarrage et volume audio : presque les seules commandes physiques restantes! ❸ Un raccourci permet de désactiver facilement les aides à la conduite les plus envahissantes, notamment le maintien dans la voie.



Les premiers tours de roues feraient presque redécouvrir des plaisirs en voie de disparition... une fois passé toutefois le temps d'adaptation nécessaire à cet environnement exclusivement tactile et pas toujours limpide. Admettons! Les deux écrans juxtaposés sur la dalle incurvée, reprise telle quelle de l'A5, font leur effet. Tout comme l'autonomie indiquée par la jauge! Abattre les kilomètres par paquets de mille, traverser la France sans ravitaillement en tenant des moyennes aussi respectables au compteur qu'à la pompe reste l'apanage du diesel. Micro-hybride donc, pour ce 2.0 TDI, unique motorisation disponible au lancement chez nous, en attendant deux hybrides rechargeables prévus en fin d'année. Là encore, la mécanique est connue puisque héritée de l'A5 (voir essai complet dans L'AJ n° 1177) : même puissance de 204 ch, même système électrique, composé d'un moteur de 24 ch accouplé à la transmission.

Fatalement, nous appréhendons à la lecture de la fiche technique : 2 075 kg à déplacer avec notre modèle d'essai Quattro! Soyons rassurés : suffisamment coupleux (400 Nm), ce moteur relativement modeste fait preuve de bonne volonté. Douceur de marche et relances convenables →



LA GAMME AUDI A6 AVANT

MOTORISATION	BUSINESS EXECUTIVE	S LINE
2.0 TDI 204 ch S-tronic 7	70 550 €	74 450 €
2.0 TDI 204 ch Quattro S-tronic 7	72 300 €	76 450 €

LES QUALITÉS DE VOYAGEUSE DE L'A6 AVANT SONT ASSOMBRIES PAR UN RUDE RETOUR À LA RÉALITÉ. OPTIONS ET MALUS INCLUS, NOTRE MODÈLE DÉPASSE LES 100 000 € ●●●

sont de mise, bien aidées par la boîte robotisée double embrayage plutôt réactive.

Sans éclat, la mécanique évite au moins les fausses notes.

La micro-hybridation reste quasi imperceptible dans ses interventions, se manifestant uniquement lors des manœuvres ou à très basse vitesse, moteur coupé sur quelques mètres. Sur voie rapide, l'A6 se livre à une véritable démonstration en déployant ses talents de voyageuse au long cours. L'insonorisation, déjà, a fait l'objet

d'un gros travail : joints, épais double vitrage (option à 600 €), aéro... À (haute) vitesse stabilisée, un silence de cathédrale impressionnant règne à bord. Seul le 4 cylindres se fait parfois entendre, ponctuant tout juste d'un lointain grondement étouffé les fortes accélérations. Enfin, fortes... Rien n'y fait : le châssis s'accommoderait volontiers d'une cavalerie plus musclée, et nous pousse à espérer un 6 cylindres qui risque bien de ne jamais poser ses roues en France. Nos voisins européens ont droit, eux, à un V6 TFSI de 367 ch...

En plus d'un confort de roulement particulièrement feutré, qui tient pour beaucoup à la suspension pneumatique (option à 2 100 € en S line), l'A6 fait preuve d'un comportement étonnamment agile au vu de la masse excessive... et pourtant remarquablement tenue. Toute réaction parasite semble admirablement gommée.



Qu'il s'agisse des feux arrière OLED ou des phares, l'éclairage est devenu une spécialité Audi... au même titre que la calandre single frame, plus imposante que jamais!

À l'instar des aspérités, malgré les énormes jantes de 21 pouces de notre version S line! Les roues arrière directrices profitent aussi à ce tempérament, presque dynamique, sans pour autant justifier leur surcoût (1 500 €). Car cette onéreuse panoplie technologique, mise bout à bout, vient gonfler une note aussi salée que prévu (à

partir de 70 550 €), agrémentée de notre fameux double malus (CO₂ et poids). Incontournable de la cuisine fiscale automobile tricolore... Au moins, la dotation est en phase avec les prétentions tarifaires : complète en matière d'équipements de confort, de sécurité et de connectivité embarquée. La moindre des choses. ■

AUDI A6 AVANT 2.0 TDI 204 ch Quattro S line

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 204 ch à 3 800 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cyl., turbo diesel + micro-hybridation 48 V
Cylindrée/puissance fiscale	1 968 cm ³ /11 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	robotisée dble emb./7
Batterie/capacité nette	■ LFP/1,7 kWh

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 12,3 m
Pneumatiques	255/35 R 21

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	5/1,88/1,44/2,92 m
Poids/tractable freiné	2 075/2 000 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 7 s
Vitesse maxi	■ 238 km/h

Coffre	
Volume	■ 466 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 76 450 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 650 à 3 552 € (131 à 152 g/km)
Malus au poids	■ 7 400 € (2 075 kg)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	107 502 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(1) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, accès et dém. sans clé, aide au parking AV/AR + cam. 360°, alerte trafic transversal AV, clim auto 4 zones, détecteurs pluie/luminosité, hayon électrique, instrumentation de bord numérique 11,9 pouces, phares matriciels LED, régl./lim. vitesse adaptatif, sièges AV chauffants, syst. multimédia avec écran tactile 14,5 pouces/GPS/Android Auto et Apple CarPlay sans fil/système audio/prise USB...

Options

Jantes alliage 20 à 21 pouces (1 300 à 3 500 €), intérieur cuir étendu (1 550 €), pack MMI (affichage tête hte + syst. audio Bang & Olufsen : 3 300 €), pack Tech Plus (3^e écran passager + conduite semi-automate niv. 2 + alerte trafic transversal AR : 2 450 €), pack Tech Pro (Tech Plus + sièges AR et volant chauffants + aide fermeture des portes électriques + feux AR OLED : 5 100 €), peinture métall. (1 300 à 2 200 €), roues AR directrices (1 500 €), susp. pneum. (2 100 €), toit pano opacifiant (2 800 €)...

Consommation	
Mixte	■ 5 à 5,8 l/100 km
Réservoir	60 l

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Cette nouvelle A6 joue à merveille sa partition de grand break raffiné et confortable, malgré des aspects pratiques devenus secondaires. Elle nous rappelle aussi que tout ne se résume pas au SUV-roi en matière de voyageurs au long cours.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

① La banquette est bien dessinée et l'espace est généreux pour deux grands adultes. Pas trois, à cause du tunnel de transmission et de la place centrale inconfortable. ② Comme souvent avec les breaks Audi, l'A6 fait passer le look avant le volume. Malgré un gabarit extérieur en hausse, la capacité du coffre déçoit (466 dm³).



PLUS
Insonorisation, confort
Comportement
Techno embarquée

—

MOINS
Volume de coffre
Finition en régression
Ergonomie tout tactile

Quand l'été devient tact



ctrique ique

Jeep introduit une transmission intégrale électrifiée sur son SUV urbain. Pensée pour conjuguer capacités de traction et sobriété énergétique, elle permet enfin à l'Avenger de passer en mode 4x4.

Par Didier Laurent Photos Florian Grout

Lors de son lancement, la plus petite des Jeep n'était proposée qu'en version 100 % électrique à deux roues motrices, avec un tarif dépassant les 40 000 €. Malgré des formules de location attractives, les débuts ont été compliqués, surtout une fois l'effet nouveauté passé. Mais l'arrivée de motorisations thermiques et hybrides – toujours en traction – lui a permis de faire décoller ses ventes, et même d'atteindre des sommets. Avec plus de 160 000 exemplaires écoulés en Europe, l'Avenger s'impose comme un best-seller de la marque, qui a signé un record historique en France en 2024 : près de 12 000 immatriculations, dont une très large majorité de ce SUV urbain.

L'Avenger 4xe a, quant à lui, été pensé pour "l'outdoor", comprenez pour une clientèle en quête d'un esprit "aventurier", mais sans exigence extrême. Pour les séduire, Jeep a fait quelques modifications : boucliers retravaillés, antibrouillards surélevés, skis de protection, crochet de remorquage et barres de toit font partie de la dotation de cette version 4xe. Il a même été prévu un autocollant mat sur le capot pour limiter les reflets du soleil en tout-terrain. Un détail plus là pour le fun qu'autre chose, mais cela contribue aussi à la déco.

Nous n'avons pas testé ce qui va suivre, mais il paraît que les matériaux des sièges sont deux fois plus résistants que la normale...

À quoi bon ? Pour ceux qui ont des activités extérieures et qui utilisent leur voiture de manière intensive, cela peut avoir du sens. Les matériaux en question sont également faciles à laver. Pour le reste, qu'il s'agisse du style, de la finition, des plastiques économiques ou →

de l'équipement, nous sommes sur des standards corrects. Seul un "4xe" vert a été ajouté sur la planche de bord, histoire de ne pas oublier l'effort consenti. Il convient toutefois de mettre tout cela en perspective avec la taille de ce modèle à peine plus long qu'une Renault Clio (mais certes plus haut) et qui approche la barre des 40 000 €, petit malus et options compris. Jeep met en avant un chiffre impressionnant : 1 900 Nm de couple aux roues arrière. Du calme... Il ne s'agit pas du couple moteur réel – établi à 230 Nm –, mais d'une valeur amplifiée par la démultiplication. Cela représente néanmoins la force immédiate de l'électrique qui autoriserait, selon Jeep, à franchir des pentes de près de 40 % sur des terrains difficiles, et jusqu'à 20 % lorsqu'il n'y a pas d'adhérence sur l'essieu avant. Lors de notre essai, nous avons eu l'occasion de sortir des sentiers battus et nous n'avons pas été déçus.

Il est vrai que l'Avenger 4xe adopte une transmission intégrale dénuée d'arbre central, qui repose sur un moteur thermique et deux moteurs électriques : un à l'avant et un autre sur l'essieu arrière. Ainsi motorisé, il s'en sort vraiment bien dans la majeure partie des situations, le plus souvent sans forcer. À aucun

L'AVENGER 4XE N'EST PAS UN AUTHENTIQUE FRANCHISSEUR, MAIS C'EST UNE VRAIE JEEP ; ENTENDEZ PAR LÀ À 4 ROUES MOTRICES ET ADAPTÉE AUX LOISIRS EXTÉRIEURS



❶ Il n'y a pas de miracle à attendre des places arrière d'une voiture de moins de 4,10 m de long, mais la garde au toit est plutôt généreuse et le confort de mise, hormis au centre de la banquette. ❷ Voici le plus petit coffre de la gamme Avenger : 325 dm³. Même la version électrique fait mieux, avec 355 dm³, quand les hybrides et essence culminent à 380 dm³.



L'avis de Didier Laurent



Sur route, les sensations sont normales. Le système 4xe apporte un petit plus sur les chemins.

50%
Quotient
Émotionnel



PLUS
Technologie 4x4
Aptitudes tout-chemin
Malus limité

—

MOINS
Finitions/plastiques
Prix
Coffre réduit



Au volant, c'est la douceur qui domine.
La planche de bord, quant à elle,
est rationnelle et bien orchestrée.

moment, même dans les cas complexes, nous n'avons douté de lui, car le couple électrique répond présent. Par ailleurs, le dispositif Selec-Terrain permet d'adapter la transmission au contexte. Le mode Auto choisira pour vous d'alterner entre 2 et 4 roues motrices en fonction des besoins, alors que les modes Snow (neige) et Sand&Mud (sable et boue) sont réservés aux terrains du même nom, avec une gestion des rapports de boîte et un antipatinage spécifiques. Le mode Sport permet de tout donner en matière de puissance et de couple, mais, curieusement, point de mode off-road... C'est tout simplement parce que l'Avenger 4xe est un tout-chemin "++", mais pas un baroudeur pur et dur.

La conduite est souvent silencieuse grâce à la prédominance de l'électrique en milieu urbain.

Mais nous avons surtout remarqué les bienfaits du train arrière multibras (contre une barre de torsion sur les autres versions) une fois sortis de la ville. Cette technologie apporte un plus en matière de dynamisme et de stabilité, même si la présence de pneus M+S procure un léger flou à l'inscription dans les changements de cap. Néanmoins, le comportement routier de cette version apparaît comme le plus équilibré de la gamme.

À marche normale, la transmission intégrale n'est pas permanente. Dans ces conditions, le train arrière n'est pas moteur entre 30 et 90 km/h (mais il reste connecté et peut entrer en action). Lorsque la transmission intégrale est engagée, la répartition du couple est basée sur la demande réelle, avec une répartition pouvant aller jusqu'à 50/50% entre avant et arrière, la traction demeurant privilégiée. Cela se ressent aussi en conduite rapide, avec une tendance au sous-virage dans les enchaînements serrés. Au-dessus de 90 km/h, le moteur électrique arrière se désengage, privant alors l'Avenger de 4 roues motrices. Mais c'est également ce qui lui permet de revendiquer 5,4 l/100 km en cycle mixte. Lors de notre essai, la consommation moyenne s'est plutôt établie autour de 7,5 l/100 km. Mais notre parcours était constitué de petites routes accidentées et nous avons effectué de nombreuses manœuvres pour les besoins de notre reportage photographique. ■

JEEP AVENGER 4xe 145 ch Overland EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance cumulée	■ 145 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 230 Nm à 1900 tr/mn + 55 Nm (AV) & 88 Nm (AR) élec.
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess. + micro-hybridation 48 V
Cylindrée/puissance fiscale	1199 cm ³ /7 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	rob. dble embrayage/6
Batterie/capacité brute (nette)	■ lithium-ion/0,890 (0,432) kWh

(1) Puissance maxi : 136 ch à 5500 tr/mn + 2 électriques de 28 ch en pic, 21 ch en continu AV & AR (élec.)

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,5 m
Pneumatiques	■ 215/60 R 17 ⁽²⁾

(2) Pneus hiver M+S.

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,09/1,78/1,54/2,56 m
Poids/tractable freiné	1455/920 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 9,5 s
Vitesse maxi	■ 194 km/h

Coffre	
Volume	■ 325 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 34 750 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 260 € (123 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	38 310 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(3) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès/dém. sans clé, aide parking AV/AR + cam. recul, assistance à la descente, Bluetooth, clim auto, cond. semi-autonome niv. 2, dét. pluie/lum., ESP, instr. num. 7 pouces, jantes alliage 17 pouces, LED, surveillance angles morts, syst. multimédia tactile 10,25 pouces/Apple CarPlay et Android Auto/USB-C...

Options

Pack Hiver (sièges AV et pare-brise chauff. : 500 €), pack Premium (GPS connecté + assistant vocal + accès/dém./coffre mains-libres + console centrale à couvercle magnétique : 1 000 €), pack Cuir (pack Hiver + sellerie cuir + siège cond. élec. + siège passager réglable en hauteur + tapis de sol : 1 400 €), toit ouvrant électrique (1 000 €)...

Consommation	
Mixte	■ 5,4 l/100 km
Réservoir	44 l

Note EuroNCAP	4 étoiles
Pays de fabrication	Pologne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Cette version n'est pas simplement une déclinaison à 4 roues motrices sur fond d'hybridation pour faire bien dans la gamme. Les adaptations extérieures sont à propos et donnent confiance en tout-chemin. Et puis ce petit parfum d'aventure sur une Jeep au format urbain, ça fait du bien !

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

ILS VOUS ONT COMPRIS!

Que veut la majorité des Français ? Un SUV, abordable, pas trop grand et doté d'une motorisation hybride. Ces trois-là répondent au cahier des charges, mais avec chacun son propre programme : la rationalité pour le Citroën C3 Aircross, la fibre baroudeuse pour le Dacia Duster et une pointe de glamour pour le Fiat 600. Lequel rafle le plus de suffrages ?

Par Camille Pinet Photos Arnaud Saunier

CITROËN C3 AIRCROSS
Hybride 145 ch Max
27 900 €



Le bilan du marché automobile français des deux premiers mois de l'année parle de lui-même : cinq des dix premières places du palmarès des ventes reviennent à des SUV, et 48,7% des ventes sont constituées par des hybrides, très loin devant les thermiques et les électriques (chiffres PFA). Autant écrire qu'avec son nouveau C3 Aircross, Citroën vise le cœur du marché, en se positionnant à mi-chemin entre les petits SUV et les compacts. Une position d'entre-deux proche de celle du Duster, qui ne revendique plus tout à fait son appartenance au segment des familiaux compacts, histoire de laisser la place à son nouveau grand frère Bigster. En attendant l'arrivée imminente de la version hybride de la Grande Panda, qui s'inspire également des canons de la mode SUV, le Fiat 600 préfère, lui, respecter ceux de son genre en conservant une taille urbaine : il est plus court que le Dacia et le

Citroën (respectivement moins 16 cm et moins 22 cm). Mais les trois sont opportunistes et proposent une motorisation hybride. Le français et l'italien reprennent le désormais archi-connu 1.2 hybride de 145 ch cumulés (anciennement 136 ch de puissance thermique), doté de la transmission à triple embrayage et aidé par un petit moteur électrique de 29 ch qu'alimente une aussi modeste batterie de 0,43 kWh net (0,890 brut). Un système qui peut nourrir durant des heures des discussions "d'étiquette" afin de déterminer s'il s'agit d'un hybride complet ou léger. Un débat qui n'a pas lieu d'être pour le Duster, qui hérite de la motorisation Renault basée sur le 4 cylindres atmosphérique 1.6 Nissan. Elle muscle sa partie électrique grâce à deux machines de 49 et 20 ch et à une batterie de 1,2 kWh brut (Dacia ne communique pas la puissance nette). Le tout est coordonné par l'intermédiaire de la fameuse boîte à crabots à 4 rapports plus 2 sur le moteur électrique principal. ➔



DACIA DUSTER

Hybrid 140 ch Extreme

28 300 €



FIAT 600

Hybrid 145 ch La Prima

31 700 €



Simple mais un peu austère, la présentation intérieure du C3. Les inserts en textile permettent toutefois de relever l'ambiance.

CITROËN C3 AIRCROSS

❶ Le Citroën propose un bouton dédié pour désactiver l'alerte de survitesse. Bien vu ! Mais le système du Duster apparaît encore plus intelligent. ❷ Malgré sa vocation low cost, le C3 offre des véritables commandes physiques pour ajuster la climatisation : malin !



SUR LA ROUTE

Le C3 Aircross a-t-il bénéficié d'un temps de mise au point plus confortable que la berline C3 ? La question peut se poser tant sa conduite se révèle convaincante, alors qu'il est a priori plus difficile de réaliser un bon compromis routier avec un SUV haut sur pattes. Quoi qu'il en soit, il affiche des prestations routières qui n'ont vraiment rien d'un modèle à bas prix. Confortable mais pas trop souple en raison d'une suspension bien calibrée, il n'est pas ennuyeux à conduire grâce à son poids contenu et à sa direction relativement directe. Ce n'est finalement que sur autoroute, où les bruits de roulement se font un peu trop entendre, que l'on peut déceler son goût des économies. Le moteur, lui, se fait d'abord remarquer par sa santé.

Le Citroën effectue les meilleurs chronos de cette rencontre.

Si l'écart avec le Fiat 600 qui partage le même groupe motopropulseur est faible, il en va tout autrement avec le Dacia, qui concède 1,6 s sur l'exercice du 0 à 100 km/h et 1,8 s pour relancer de 90 à 130 km/h. Une vélocité qui doit beaucoup à la réactivité de sa transmission sur route et autoroute : elle réagit avec plus de rapidité qu'une boîte à double embrayage classique, et sa gestion apparaît sans reproche (excepté de petits à-coups à faible allure), si bien que

Grâce à un design très travaillé, le Duster échappe à l'austérité. L'approche "baroudeur" semble venir justifier ses plastiques durs.

DACIA DUSTER

❶ Parfois victime de lenteurs, le système multimédia se montre cependant plus intuitif que celui de Stellantis. ❷ Lui aussi adepte de la commande de boîte minimaliste, le Duster fait un peu mieux que ses rivaux en matière d'astuces et de rangements.



L'absence des palettes au volant, bien présentes sur le Fiat, se fait oublier à l'usage. Tout n'étant jamais parfait en ce monde, c'est sur le plan de l'insonorisation que le C3 Citroën montre les économies réalisées, avec un filtrage des bruits de roulement à revoir et un moteur qui a une certaine tendance à gronder. Plus petit et un peu plus léger, le 600 fait valoir les mêmes qualités de dynamisme que son cousin français et affiche des temps quasi identiques. En revanche, sa conduite apparaît bien différente du fait de ses suspensions nettement plus fermes et moins confortables, sans que le plaisir de conduite y gagne. Plus maniable et facile à stationner en ville, le Fiat souffre (comme le Citroën) de quelques à-coups et d'une puissance électrique insuffisante pour permettre des accélérations au-dessus de 30 km/h sans l'appoint du 3 cylindres. Tout l'inverse du Duster qui tire profit de ses moteurs électriques développant au total 102 ch et de sa batterie plus puissante. Les phases de roulage en silence sont beaucoup plus fréquentes et, s'il est vrai que le moteur thermique se déclenche régulièrement pour recharger la batterie, l'expérience de conduite apparaît plus fluide dans ces conditions. Il faut dire que le système E-Tech a beaucoup progressé depuis son lancement, et se montre nettement plus réactif sur route et autoroute. Néanmoins, il s'y révèle toujours →



Très cohérent avec les lignes extérieures, le dessin de la planche de bord joue sur les couleurs et les rondeurs.

FIAT 600

❶ Contrairement à ses rivaux, le Fiat ne dispose pas de bouton spécifique pour désactiver les alertes à la conduite; il faut passer par l'écran. Dommage! ❷ La commande de transmission à boutons permet de dégager un large rangement, dont l'ouverture en portefeuille surprend.



PLUS PETIT ET UN PEU PLUS LÉGER, LE FIAT 600 FAIT VALOIR LES MÊMES QUALITÉS DE DYNAMISME QUE LE CITROËN C3 AIRCROSS ●●●



PLUS
Confort
Habitabilité
Prix/prestations

—

MOINS
Consommation
sur autoroute
Bruits de roulement
Équipement

Confortable et véloce, le C3 Aircross ne propose pas des prestations routières au rabais. Bien au contraire!

AVEC 4,40 M DE LONG, LE C3 S'IMPOSE COMME LE PLUS ENCOMBRANT DES TROIS ●●●

moins à son aise que l'ensemble Stellantis : la transmission réagit avec plus de lenteur en cas de besoin de puissance, et le moteur thermique "mouline" souvent. Dommage car, par rapport à ses deux rivaux, le Duster donne l'impression de conduire un modèle du segment supérieur grâce, d'une part, à sa largeur aux coudes supérieure à l'avant et, d'autre part, à une approche beaucoup plus "SUV", bien qu'il ne soit pas plus haut que le C3. Si son confort se révèle un peu moins moelleux que celui du Citroën, il demeure un très bon élève en la matière, tandis que sa direction offre davantage de consistance. Reste qu'il est de loin le plus bruyant sur autoroute, en raison des turbulences aérodynamiques : 3,3 dB de plus que le C3 selon notre sonomètre, c'est tout simplement énorme !

VIE À BORD

Avec 4,40 m de long, le Citroën s'impose comme le plus encombrant des trois. À ces généreuses mensurations, il ajoute une forme très cubique favorable à l'espace intérieur. Et en effet, quel espace ! Seul des trois concurrents à être disponible en version sept places (+ 850 €), il réserve dans cette définition cinq places une habitabilité à l'arrière en rapport : il offre 3 cm de plus

CITROËN C3 AIRCROSS

❶ Sans surprise, le Citroën se révèle de loin le plus habitable à l'arrière, avec l'espace aux jambes et la garde au toit les plus généreux. ❷ Le volume de coffre est satisfaisant, mais l'ouverture du hayon est un peu moins large : nous avons mesuré 93 cm contre 97 pour les Fiat et Dacia.



PLUS
Présentation
Équipement
Parfait en ville

—

MOINS
Suspensions fermes
Habitabilité
Finition



Avec ses courbes héritées de la 500, le Fiat joue la carte de la séduction, tandis que son format est plus urbain.



DACIA DUSTER

❶ Moins spacieux que le C3, le Duster propose cependant une habitabilité encore correcte à l'arrière. ❷ Surprise, le Duster conserve la palme du coffre le plus volumineux, malgré son gabarit inférieur à celui du C3 Aircross. En revanche, le plancher amovible manque à l'appel sur l'Extreme.



PLUS

Style séduisant
À l'aise en ville
Confort

MOINS

Transmission lente
Bruits d'air
Prix pour une Dacia

Face à un segment des SUV compacts qui ne cesse de grossir, le Duster se trouve désormais à la frontière avec les modèles urbains.



FIAT 600

❶ À l'arrière, l'espace manque un peu au niveau des jambes pour des grands adultes et aussi au niveau de la tête.
❷ Le coffre apparaît logiquement moins volumineux, mais il reste correct étant donné le gabarit de ce petit SUV.



d'espace aux jambes que le Duster et 4 cm de plus que le Fiat. Cela n'a guère de conséquences sur son coffre, puisque celui-ci ne compte que 15 dm³ de moins que celui du Duster, et affiche 92 dm³ de plus que celui du 600 ! La finition, qui n'a pas franchement à rougir de la comparaison, suscite une bonne surprise.

Certes, les plastiques à bord du C3 Aircross sont durs, mais ils inspirent confiance, tout comme les assemblages.

Et dans cette finition supérieure Max, l'ambiance est relevée par des inserts de textile sur la planche de bord et une sellerie contrastée qui font plutôt bon effet. L'installation multimédia moderne complète une instrumentation numérique certes minimaliste mais placée en hauteur, donc immédiatement visible par le conducteur. Finalement, nous avons noté peu de défauts, sinon l'absence de lève-vitre à impulsions et des rangements de bord peu volumineux. Le Duster, quant à lui, a bien progressé avec cette troisième génération et propose lui aussi un dessin très travaillé, qui permet de faire oublier la facture des plastiques durs.

L'esthétique de la planche de bord, plus massive, paraît même presque plus statutaire. De prime abord, son système multimédia peut sembler un peu moins évolué que celui de Stellantis, mais il présente des menus plus intuitifs. Le Dacia se montre également légèrement plus malin dans ses aménagements intérieurs, grâce à quelques astuces comme son système de fixation du téléphone près du volant et des rangements un peu plus grands et pratiques. Si l'espace à l'arrière paraît moins généreux, il reste toujours supérieur à ce que propose son concurrent italien, notamment au niveau de la tête avec 3 cm de mieux. Le Fiat joue une partition légèrement plus luxueuse avec des équipements plus nombreux tels que ses sièges massants, inattendus à ce niveau de gamme, et une décoration plus enjouée, marquée par la couleur. La sellerie en cuir synthétique clair, agrémentée de surpiqûres bleues, le couvercle de coffre repliable en plusieurs fois et l'esthétique travaillée de la planche de bord instillent une ambiance plus chic. Cependant, en examinant froidement la facture des plastiques et les assemblages, le 600 ne fait pas mieux que ses rivaux du jour... →

L'avis de Camille Pinet



Je ne m'attendais pas à une aussi bonne surprise avec ce C3 Aircross!



Le Duster reste toujours aussi séduisant, mais gare à ne pas trop monter en gamme!



Le 600 ne manque pas de charme, mais j'attends la Grande Panda Hybrid!



Ils représentent trois façons très différentes de concevoir un SUV hybride aux alentours de 30000 €.

AU CHAPITRE CONSOMMATION, L'ÉGALITÉ SEMBLE PRESQUE PARFAITE ENTRE NOS TROIS COMPARSEES ●●●

tandis que ses fonctionnalités multimédias sont rigoureusement identiques à celles du Citroën, instrumentation de bord numérique mise à part. Enfin, son format plus citadin n'est pas sans conséquences sur ses aspects pratiques : les passagers se sentent beaucoup moins à l'aise à l'arrière et, bien sûr, le coffre se révèle moins adapté à un usage familial.

BUDGET

Avec le C3 Aircross, le Duster a trouvé à qui parler. Non seulement le Citroën s'offre le luxe du tarif le plus doux, mais son équipement de série fait définitivement basculer la confrontation en sa faveur, même si son malus est un peu plus élevé. Il est vrai que la finition Extreme du roumain, conçue dans une optique baroudeuse,

apparaît moins pourvue en fonctionnalités que la Journey proposée au même prix, qui offre d'office le double plancher de coffre, des jantes de 18 pouces ou encore la navigation. Elle profite, en revanche, des fameuses barres de toit modulables, jamais imitées. Si le C3 est généreux en équipements de série, il fait cependant sentir sa vocation économe par son catalogue d'options presque inexistant. Il est ainsi impossible de bénéficier d'un accès et démarrage mains-libres ou des sièges chauffants. Le 600, lui, se révèle le plus cher, mais il compense largement par sa dotation, de loin la plus fournie des trois. Il est notamment pourvu du hayon motorisé, d'une caméra à 180° et des sièges chauffants de série : le sens du luxe ! Au chapitre consommation, l'égalité semble presque

parfaite entre les trois comparses avec un écart de moyenne de seulement 0,1 l/100 km en défaveur du Citroën. L'examen de nos mesures montre toutefois une certaine gourmandise du français sur autoroute, due sans doute à sa hauteur, préjudiciable à l'aérodynamique. Le Duster pêche, lui, par son appétit sur route, même s'il se révèle logiquement le plus sobre en ville. Cependant, son réservoir un peu plus gros lui permet de décrocher la palme de l'autonomie. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE

1^{er} CITROËN
2^{es} ex æquo DACIA ET FIAT

VIE À BORD

1^{er} CITROËN
2^e DACIA
3^e FIAT

BUDGET

1^{er} CITROËN
2^e DACIA
3^e FIAT

CITROËN C3 AIRCROSS Hybride 145 ch Max

DACIA DUSTER Hybrid 140 ch Extreme

FIAT 600 Hybrid 145 ch La Prima

EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

CITROËN C3 AIRCROSS

DACIA DUSTER

FIAT 600

Moteur / Transmission	CITROËN C3 AIRCROSS	DACIA DUSTER	FIAT 600
Puissance cumulée	■ 145 ch ⁽¹⁾	■ 140 ch ⁽²⁾	■ 145 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 230 Nm à 1 750 tr/mn + 55 Nm (élec.)	■ 148 Nm à 3 400 tr/mn + 205 + 50 Nm (élec.)	■ 230 Nm à 1 750 tr/mn + 55 Nm
Type	3 cylindres en ligne, essence + MHEV	4 cylindres en ligne, essence + 2 électriques	3 cylindres en ligne, essence + MHEV
Cylindrée/puissance fiscale	1 199 cm ³ /7 CV	1 598 cm ³ /5 CV	1 199 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	triple embrayage/7	crabots/4	triple embrayage/7
Batterie/capacité brute (nette)	■ lithium-ion LFP/0,890 (0,432) kWh	■ lithium-ion/1,2 (NC) kWh	■ lithium-ion LFP/0,890 (0,432) kWh

(1) Puissance maxi : 136 ch à 5 500 tr/mn + 29 ch (électriques). (2) Puissance maxi : 94 ch à 5 600 tr/mn + 49 ch + 20 ch (électriques).

Châssis	CITROËN C3 AIRCROSS	DACIA DUSTER	FIAT 600
Diamètre de braquage	■ 11,3 m	■ 11,3 m	■ 11,2 m
Pneumatiques	215/60 R 17	215/60 HR 18	215/55 R 18

Dimensions/poids	CITROËN C3 AIRCROSS	DACIA DUSTER	FIAT 600
L/l/h/empattement	4,40/1,85/1,66/2,67 m	4,34/1,81/1,66/2,66 m	4,18/1,79/1,54/2,56 m
Poids/tractable freiné	1 367/1 050 kg	1 418/750 kg	1 336/1 100 kg

Performances	CITROËN C3 AIRCROSS	DACIA DUSTER	FIAT 600
1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 30,8/9 s	■ 32,6/10,6 s	■ 31/9,3 s
90 à 130 km/h en Drive/Vitesse maxi	■ 8,6 s/191 km/h	■ 10,4 s/155 km/h	■ 8,6 s/198 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/62 m	■ 10/31/64 m	■ 10/31/64 m

Habitabilité/Coffre	CITROËN C3 AIRCROSS	DACIA DUSTER	FIAT 600
Longueur aux jambes AR	■ 27 cm	■ 24 cm	■ 23 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 141/139 cm	■ 144/143 cm	■ 144/145 cm
Volume de coffre	■ 460 dm ³	■ 475 dm ³	■ 368 dm ³

Niveau sonore	CITROËN C3 AIRCROSS	DACIA DUSTER	FIAT 600
Au ralenti/90/130 km/h	■ 42,9/65,7/68,4 dB	■ 52/65,3/71,7 dB	■ 45,2/65,8/68,8 dB

LE BUDGET

Prix	CITROËN C3 AIRCROSS	DACIA DUSTER	FIAT 600
Malus écologique (CO ₂)	■ 27 900 €	■ 28 300 €	■ 31 700 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 210 € (120 g/km)	■ 75 € (114 g/km)	■ 0 € (109 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	■ 29 110 €	■ 30 065 €	■ 32 250 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 3 ans, 100 000 km	■ 2 ans, km illimité

(3) Malus et options inclus.

Équipements communs

6 airbags, AFIL, aide au parking AR (capteurs), antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, instrumentation de bord numérique, jantes en alliage de 18 pouces (17 sur le C3), rétros rabattables électriquement, système multimédia avec écran tactile/système audio/Android Auto et Apple CarPlay/prises USB...

Options	CITROËN C3 AIRCROSS	DACIA DUSTER	FIAT 600
Accès et démarrage sans clé	■ indisponible	■ série	■ série
Affichage tête haute	■ série	■ indisponible	■ série
Aide au parking AV (capteurs)	■ série	■ 490 €	■ série
Caméra 360°	■ indisponible	■ 490 €	■ caméra 180°
Chargeur à induction	■ série	■ 600 €	■ série
Hayon motorisé	■ indisponible	■ indisponible	■ série
Navigation	■ série	■ 600 €	■ indisponible
Peinture métallisée	■ 900 €	■ 600 €	■ 550 €
Phares à LED	■ série	■ EcoLED	■ série
Sièges AV chauffants	■ indisponible	■ 200 €	■ série

Consommation	CITROËN C3 AIRCROSS	DACIA DUSTER	FIAT 600
Moyenne	■ 6,3 l/100 km	■ 6,2 l/100 km	■ 6,2 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 6/5,9/7 l/100 km	■ 5,7/6,3/6,5 l/100 km	■ 5,9/5,8/6,8 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 698 km/44 l	■ 774 km/48 l	■ 709 km/44 l

Note EuroNCAP	CITROËN C3 AIRCROSS	DACIA DUSTER	FIAT 600
Note EuroNCAP	■ en cours	■ 3 étoiles	■ en cours
Pays de fabrication	■ Slovaquie	■ Roumanie/Maroc	■ Pologne

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

CITROËN C3 AIRCROSS

Après le lancement chaotique de la C3, nous n'attendions pas l'Aircross à pareille fête. Spacieux, confortable et performant, il donne une petite leçon à un Dacia Duster méritant, mais qui perd son traditionnel avantage financier. Le Fiat, lui, a choisi un couloir de nage plus restreint : la ville et le charme, au détriment de la polyvalence.



■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LIMITEZ LA CA

P. 58
Lexus LBX



P. 60
Cupra Formentor



P. 59
Mercedes Classe A



P. 61
Volkswagen Golf



P. 62
Alfa Romeo Junior



P. 64
BMW i4



P. 63
Tesla Model Y



P. 65
Porsche Taycan



SSE!

Si choisir une voiture de société a longtemps été un moment d'excitation, c'est aujourd'hui souvent une source d'irritation. Entre fiscalité et tendance du marché, voici nos conseils pour faire les meilleurs choix et éviter les taxes les plus fortes.

Par **Didier Laurent**

Dans le maelström politique des derniers mois, les décisions fiscales concernant les véhicules de société ont eu du mal à se mettre en place. Nous n'étions pas tellement pressés qu'elles soient votées car elles représentent dans leur ensemble de mauvaises nouvelles. À commencer par la fin des bonus : actuellement, plus aucune entreprise ne peut bénéficier d'une aide à l'achat, qu'il s'agisse de voitures particulières (VP) ou d'utilitaires (VU). La mesure, déjà active depuis le 12 février 2024 (décret n° 2024-102) pour les VP, a été étendue le 2 décembre dernier aux VU. Et comme une bonne nouvelle n'arrive jamais seule...

■ **Malus au poids pour les hybrides rechargeables** : la petite niche fiscale qui permettait d'acquérir un gros SUV PHEV sans être trop taxé a disparu. Depuis le 1^{er} janvier 2025, ces modèles subissent un malus au poids, comme tous les autres (hormis les électriques). Ils profitent toutefois d'un abattement de 200 kg dans la limite de 15 % de leur masse, ce qui porte le seuil de taxation à 1,8 t au lieu de 1,6 t. Mais le malus au poids peut vite atteindre plusieurs milliers d'euros, avec un barème de 10 à 30 € par kilo de trop selon les tranches établies.

■ **Le malus écologique démarre plus bas** : le seuil d'application de ce malus à l'achat, calculé sur la base des émissions de CO₂, a été abaissé à 113 g/km en 2025, contre 118 g/km en 2024. Cette tendance se poursuivra avec des seuils attendus à 108 g/km en 2026 et 103 g/km en 2027, augmentant mécaniquement le nombre de modèles soumis à cette taxe que l'on ne paie heureusement qu'une fois.

■ **Fin de l'exonération de la taxe annuelle sur les émissions de CO₂ pour les hybrides** : là aussi, la fête est terminée.

Cependant, des abattements ont été votés pour les véhicules roulant au superéthanol E85. Il est prévu, d'une part, une réduction de 40 % (sauf si les émissions de CO₂ dépassent 250 g/km) et, de l'autre, un cadeau de 2 CV sur la carte grise, excepté si celle-ci excède 12 CV.

■ **Fiscalisation des bornes de recharge** : depuis le 1^{er} février dernier, l'utilisation d'une borne électrique peut être considérée comme un avantage en nature, sauf si vous rechargez dans l'entreprise au sein de laquelle vous travaillez un véhicule lui appartenant. Dans tous les autres cas (vous rechargez une voiture personnelle sur une borne de l'entreprise, celle-ci finance l'installation d'une borne à votre domicile ou paie le "carburant", vous gardez la borne en fin de contrat...), l'administration fiscale estime que cela constitue un avantage en nature et vous serez désormais soumis à cotisation.

■ **Le coût du cheval fiscal toujours plus élevé** : en fonction des régions et des départements, mais également du type d'énergie, la gratuité (ou 50 % de remise) continue de se raréfier. Progressivement, les avantages qui étaient réservés aux voitures les moins émissives disparaissent.

Ajoutez à cela la loi d'orientation des mobilités, qui impose des quotas d'acquisition de véhicules à faibles émissions pour les sociétés possédant plus de 100 voitures légères (20 % pour la période 2024-2026, 40 % pour 2027-2029 et 70 % à partir de 2030), et vous comprendrez que, quel que soit votre attrait pour l'électrique, l'étau se resserre. Dans ce dossier, nous avons retenu des modèles avec lesquels il est encore possible d'envisager un package correct en matière de performances et de plaisir au volant sans passer dans le moulinet des nouvelles taxes. Un choix cornélien tant il devient difficile de trouver des autos qui échappent aux nouveaux gros malus en tous genres, notamment en cherchant des alternatives au 100 % électrique.

PRK : le calcul du prix de revient kilométrique (PRK) entreprises est réalisé pour L'Auto-Journal par l'Arval Mobility Observatory (observatoire du marché des flottes d'entreprises issu du loueur longue durée Arval). Ces calculs portent sur des contrats de location longue durée de 48 mois/100 000 km. Les tarifs du litre d'essence retenus sont ceux constatés pour le mois de février 2025. Les éléments de fiscalité pris en compte sont propres à l'année en cours en matière de bonus, de malus, de frais financiers, de TVS (taxe sur les véhicules de société) et de seuils de plafonnement pour le calcul des avantages en nature.

TCO : ce Total Cost of Ownership ou coût total de possession inclut, mensuellement, le loyer financier, l'assurance, l'énergie, la fiscalité (avantages en nature, taxe sur les véhicules de société, carte grise, malus...) sur une base de LLD de 48 mois/100 000 km.

Hybride et chic, un bon cocktail

Nombre de constructeurs de luxe ont délaissé le segment des petits SUV urbains, pas assez rémunérateur. Mais pas Lexus, qui donne une interprétation plus chic et réussie du Toyota Yaris Cross.

Si vous avez envie d'arriver chez vos clients avec une voiture chic sans être arrogante, cette Lexus est tout à fait à propos. La marque étant assez peu connue en France, le LBX peut représenter par la même occasion un moyen de nouer une conversation hors business qui vous permettra de passer des messages sur les valeurs environnementales de votre entreprise. Lexus profite, par capillarité technique avec Toyota, d'une chaîne de traction hybride qui est un exemple d'efficacité. Vous pourrez avancer que votre SUV ne consomme officiellement que 4,3 l/100 km. Vous pourrez également indiquer que *L'Auto-Journal* a vérifié cette consommation homologuée et que dans la vraie vie, il brûle 5,7 l/100 km en moyenne. Une valeur certes supérieure à celle promise sur la plaquette commerciale, mais très convenable dans l'absolu. Nous avons aussi mesuré le LBX à 5 l/100 km en



L'habitacle du LBX n'a rien de clinquant, mais il est réalisé avec sérieux. Il s'en dégage une impression de haut de gamme.

ville, là où l'hybride trouve tout son sens, puisque l'électrique entre plus souvent en jeu : une autre belle performance. En revanche, vous ne pourrez pas vous targuer d'acheter du made in France, comme cela aurait pu être le cas avec un Toyota Yaris Cross, qui est exactement la même voiture du point de vue technique et qui sort de l'usine Toyota Europe de Valenciennes (59).

LE LUXE RAISONNABLE

Ce qu'il convient de retenir du LBX, c'est son apparence classe, mais aussi sa présentation intérieure de bon niveau, sans être ostentatoire. Si vous accueillez un client à bord, il sera à tous les coups séduit et, point important dans les affaires, il ne percevra pas de luxe particulier dans la présentation ou la finition qui pourrait susciter de la jalousie. Vous pourrez lui vanter la douceur de la mécanique, qui permet de naviguer en électrique dans de nombreuses situations. Il vous faudra cependant éviter d'appuyer à fond sur l'accélérateur, car si le LBX est bien insonorisé, la boîte à variateur ne peut empêcher les envolées du régime moteur, qui n'ont rien de lyrique.



LEXUS LBX BUSINESS PLUS

Prix : **37 500 €**

Puissance (fiscale/DIN) :
5 CV/136 ch

PRK : 0,364 €

TCO : 754,16 €/mois

CO₂ : 102 g/km

Taxe sur les émissions
de CO₂ : 201 €/an

Taxe sur les polluants
atmosphériques : 100 €/an

Malus : 0 €

Le bilan aj

Le Lexus LBX est un excellent moyen de se démarquer. C'est une voiture de bon niveau qui, grâce à sa technologie hybride, véhicule une certaine image de respect de l'environnement. Son PRK est correct et aujourd'hui inférieur à celui de la Yaris Cross, que nous vous avons présentée dans notre numéro 1157.

MERCEDES CLASSE A 250 e BUSINESS LINE

Prix : **49 850 €**

Puissance (fiscale/DIN) :
9 CV/218 ch

Taxe sur les émissions
de CO₂ : **9 €/an**

PRK : **0,420 €**

Taxe sur les polluants
atmosphériques : **100 €/an**

TCO : **875 €/mois**

Malus : **0 €**

CO₂ : **18 g/km**



L'étoile accessible

Se faire plaisir au volant d'une Mercedes de taille raisonnable est l'un des atouts de la Classe A. En hybride rechargeable, cette compacte s'achète, en outre, une image de voiture propre.

Si la Classe A symbolise un peu le "luxe accessible" chez Mercedes, son PRK mensuel est déjà 120 € plus élevé que celui du Lexus LBX, certes hybride mais non rechargeable. Assez performante – elle passe de 0 à 100 km/h en à peine plus de 7 s –, cette Mercedes navigue en tout électrique pendant un minimum de 68 km officiellement, et plutôt autour de 50 km dans la vraie vie. Ce qui veut dire qu'elle peut assurer, dans un certain nombre de cas, un aller-retour entre domicile et travail sans attaquer ses réserves de sans-plomb. Pour la recharger, comptez jusqu'à plus de 5 h pour faire le plein de sa batterie de

15,6 kWh sur une prise triphasée, son chargeur embarqué plafonnant à 3,7 kW. En option, vous pouvez choisir un modèle 7,4 kW, alors que la voiture accepte jusqu'à 22 kW en courant continu. Mais, quel que soit votre choix, le temps de recharge est orienté à la baisse. Compte tenu du budget supplémentaire que représente ce type de véhicule électrifié, il est probable que le surcoût initial soit impossible à rentabiliser, comme c'est hélas souvent le cas avec les hybrides rechargeables.

L'accès à bord est assez facile, et le conducteur apprécie la qualité de la sellerie. La partie numérique impressionne, avec cette grande dalle qui

court en haut de la planche de bord. Cette dernière est constituée de deux écrans dont la taille peut atteindre 10,25 pouces. Ils forment le système MBUX, un dispositif d'infodivertissement plutôt avancé mais désormais supplanté par des équipements plus récents.

INTÉRIEUR CHIC

La finition s'avère une bonne surprise, avec des matériaux moussés à cœur et un assemblage sans faille. Aucun doute, nous sommes bien dans l'univers du haut de gamme, indépendamment de la taille de l'auto. Les voitures de société ne comptent pas souvent des passagers sur les sièges arrière et, dans ce cas précis, c'est tant mieux. La garde au toit comme la largeur aux coudes ne sont pas les points forts de cette Classe A. Par ailleurs, le volume de chargement se situe dans une moyenne basse : 310 dm³ contre 355 sur les autres versions, l'espace étant amputé par la présence d'un accumulateur sous le plancher du coffre.

Avec son enfilade d'écrans, la Classe A impressionne. Le niveau de finition est en phase avec son standing.

Le bilan aj

Au regard de la taille et de la catégorie, la Classe A reste plus chère que la moyenne. Mais elle apporte une image, un confort et un agrément de conduite d'un niveau supérieur, qui tendent à légitimer l'effort financier demandé. Sa bonne valeur résiduelle peut, par ailleurs, aider à limiter la casse.



CUPRA FORMENTOR VZ e-HYBRID

Prix : **51 335 €**

Puissance (fiscale/DIN) :
9 CV/272 ch

Taxe sur les émissions de
CO₂ : 1 €/an

PRK : 0,423 €

Taxe sur les polluants
atmosphériques : 100 €/an

TCO : 881,25 €/mois

Malus : 0 €

CO₂ : 10 g/km



PHOTOS : CUPRA

Du caractère et sans malus

Le Formentor propose une gamme de plusieurs motorisations, dont cette version hybride rechargeable aux accents sportifs qui associe sensations, style et consommation raisonnable.

Le Cupra Formentor VZ e-Hybrid reprend la même plateforme que la Golf GTE (*voir page ci-contre*), mais il est un peu plus long (4,45 m au lieu de 4,43) pour 5 mm de plus en largeur et, surtout, une hauteur qui grimpe de 3 cm, à 1,51 m. Malgré cela, il pèse 1 kg de moins que l'allemande (1 667 kg). Sans doute a-t-il économisé un peu de poids sur certains matériaux ou équipements. Toutefois, si les deux voitures disposent de la même base, leurs réglages respectifs font que le SUV Cupra distille des sensations de conduite nettement plus sportives, mais se montre aussi plus sec en suspensions. Son intérieur peut

également faire davantage envie. Il sera utile de tester les deux avant de finaliser votre choix, car bien qu'il ne s'agisse pas ici d'opposer ces deux modèles, le fait qu'ils soient proches techniquement mérite un examen plus approfondi. Dans ce cas précis, les émissions de CO₂ ne comptent guère. Notons toutefois que la Golf affiche un avantage de 2 g/km grâce à la forme plus aérodynamique de sa carrosserie.

118 km en tout électrique : voilà pour l'homologation. Mais nous avons mesuré le Formentor sur notre base d'essais, et les résultats diffèrent. Nos techniciens ont ainsi relevé une autonomie

moyenne en tout électrique de 87 km. Le maximum – 100 km – a été obtenu sur notre parcours type urbain, alors que, sur autoroute, la batterie de 25,7 kWh est vide après 75 km.

CONSOMMATION CORRECTE

En mode hybride, nos mesures font état d'une consommation moyenne de 7 l/100 km, pour 7,3 l/100 km sur autoroute et 6,6 l/100 km en ville. Pour une voiture de ce poids et de cette puissance, cela reste tout à fait correct. À noter que ce modèle existe également en déclinaison 204 ch, laquelle est évidemment moins chère. Mais quitte à échapper au malus, autant aller au bout de la démarche et choisir la version qui est censée offrir le meilleur en performances et en équipement.

Le bilan

Moins onéreux à l'achat que la Golf GTE, ce Cupra coûte un petit peu plus cher à faire rouler. L'explication tient certainement à sa valeur résiduelle inférieure. Mais avec le jeu des remises et des loyers, la situation peut évoluer. Les atouts du Formentor restent son originalité et son style dynamique, qui en font une voiture de société pas tout à fait comme les autres.

Le grand écran tactile et les touches dorées plaident en faveur de ce SUV au look sportif.



GTI semi-électrique

Posséder une Golf sportive sans subir de pression fiscale, c'est ce que permet cette version GTE qui se dote d'un nouvel attelage hybride rechargeable.



Lors du restylage opéré début 2024, l'intérieur a été revu avec bon sens. La finition est sérieuse.

Prenez un 4 cylindres 1.5 TSI de 177 ch, offrez-lui les services d'une machine électrique de 95 ch, et vous obtiendrez une puissance cumulée de 272 ch pour un couple maximal de 400 Nm. Le plus beau, c'est que cet attelage ne consomme officiellement que 1,2 à 1,4 l/100 km. Des chiffres qui, bien sûr, traduisent uniquement le résultat de l'homologation. Toutefois, si vous branchez votre Golf GTE régulièrement et si vous roulez moins de 100 km

par jour, vous pourriez vous passer de carburant fossile. Homologuée à 128 km d'autonomie en tout électrique, la Golf GTE parcourt réellement 90 km sur route rapide et peut espérer franchir la barre symbolique des 100 km en milieu urbain. Nos mesures ont démontré une moyenne de 102 km, avec 92 km sur autoroute et 110 km en ville. En revanche, quand l'accumulateur de 25,7 kWh est à plat, vous repassez en mode hybride et, là, la consommation grimpe, toujours

selon nos relevés, à 6,2 l/100 km en moyenne, ce qui demeure une bonne performance.

ENVISAGER LA ROUTE AUTREMENT

L'avantage avec une hybride rechargeable, c'est qu'une fois les batteries épuisées, elle poursuit sa route. Mieux, on peut faire le plein en 5 mn à la station-service lorsque le réservoir de sans-plomb crie famine. En électrique, le ravitaillement prendra plus de temps. Dotée d'un chargeur embarqué de 11 kW, la Golf GTE régénère sa pile en 2 h 30 pour une charge complète. Sa plateforme accepte aussi 50 kW en courant continu, ce qui lui permet de passer de 20 à 80 % de charge en 26 mn, sur une borne adaptée. Au volant, un certain plaisir se dessine. Le poids des batteries ne peut s'ignorer, mais le dynamisme d'un châssis bien réglé, qui trouve le bon mix entre confort et tenue de route, est à souligner. Ses performances sont proches de celles d'une GTI, avec un 0 à 100 km/h mesuré à 6,6 s. C'est seulement 0,2 s de plus que la vraie GTI de 245 ch, nettement plus légère (1 446 kg contre 1 668).

Le bilan

Volkswagen reste une valeur sûre, et la combinaison PHEV de sa Golf est un bon compromis. Pour ceux qui hésitent avec le Cupra Formentor, le choix se fera davantage sur des critères esthétiques et d'agrément de conduite que sur la technique, même si la Golf est sensiblement plus efficiente.



VOLKSWAGEN GOLF GTE

Prix : **55 530 €**

Puissance (fiscale/DIN) :
9 CV/272 ch

PRK : 0,419 €

TCO : 872,92 €/mois

CO₂ : 8 g/km

Taxe sur les émissions de
CO₂ : 0 €/an

Taxe sur les polluants
atmosphériques : 100 €/an

Malus : 0 €

Le style avant tout

Extrapolée d'un châssis de Peugeot 208, cette version sportive de l'Alfa Romeo Junior conjugue un nouveau style avec un niveau de puissance jamais atteint pour une électrique dans la catégorie.

Construite sur la plateforme CMP de Stellantis, déjà utilisée par de nombreux modèles tels que les 208, Opel Corsa, Fiat 600 et DS 3, l'Alfa Romeo Junior se décline en version "plaisir" Veloce. D'abord baptisé "Milano", puis renommé "Junior" après les protestations du Parlement italien, il trouve aujourd'hui sa vitesse de croisière commerciale et démontre son attractivité. La voiture est compacte (4,20 m de long) et plutôt haute (1,55 m), ce qui autorise une assez bonne habitabilité. Le poste de conduite est bien traité et original, et le coffre est annoncé à 340 dm³, dans la moyenne. Mais le plus bluffant avec ce Junior Veloce, c'est bien sa conduite. Avec ses 280 ch et son couple immédiat de 345 Nm, il passe de 0 à 100 km/h en moins de 6 s, gage de sensations particulièrement fortes alors que le bruit du moteur est... absent. Dotée de voies élargies, cette version sportive et "écologique" offre, en outre, un

comportement routier intéressant, susceptible de rendre la journée de travail moins morose.

À CHOISIR EN CONNAISSANCE DE CAUSE

Comme toutes les électriques, l'Alfa Romeo Junior est critiqué en raison de son faible rayon d'action et de son temps de recharge. Équipé d'une batterie de 51 kWh, il affiche une autonomie officielle de 347 km, soit entre 250 et 280 km

dans la vie de tous les jours, et environ 160 km sur autoroute. C'est peu, mais cela peut coller avec vos besoins quotidiens en fonction de votre activité. À l'image de toutes les Stellantis électriques de cette génération, le Junior souffre aussi d'un temps de recharge un brin long. Son châssis accepte une puissance de 100 kW en courant continu, ce qui se traduit par 27 mn d'arrêt pour passer de 20 à 80 % de charge, dans un monde idéal. Il vaudra mieux envisager une utilisation régionale et une box à domicile ou au bureau pour ne pas être déçu. Le chargeur embarqué de 11 kW permet alors de faire le plein en 5 h 45. En 7,4 kW, qui concerne encore beaucoup d'installations, il faut tablez sur un peu plus de 8 h pour passer de 0 à 100 %, soit dans tous les cas moins d'une nuit si la batterie est vraiment vide.



L'écran central est un peu bas, mais la qualité de fabrication de la planche de bord donne satisfaction.

NICOLAS SOLIER



ALFA ROMEO JUNIOR VELOCE

Prix : **46 900 €**

Puissance (fiscale/DIN) : **7 CV/280 ch**

PRK : **0,444 €**

TCO : **925 €/mois**

CO₂ : **0 g/km**

Taxe sur les émissions de CO₂ : **0 €/an**

Taxe sur les polluants atmosphériques : **0 €/an**

Bonus : **0 €**

Le bilan aj

Cette version ne s'impose pas comme la seule à sélectionner, mais elle permet de mettre en avant le caractère sportif d'un modèle réussi côté design et qui profite d'une grande qualité de fabrication. Il véhicule, en outre, une bonne image qui pourra être appréciée par certaines entreprises comme par leurs clients.

T. ANTOINE / ACE TEAM

TESLA MODEL Y AWD GRANDE AUTONOMIE

Prix : **51 990 €**

Puissance (fiscale/DIN) :
11 CV/375 ch

Taxe sur les émissions
de CO₂ : 0 €/an

PRK : 0,432 €

Taxe sur les polluants
atmosphériques : 0 €/an

TCO : 900 €/mois

Bonus : 0 €

CO₂ : 0 g/km



PHOTOS : YANN LEFEBVRE

Arrivé à maturité

Son récent restylage lui donne un coup de frais, mais ses atouts ne sont pas seulement esthétiques. Son rapport prix/prestations/habitabilité se classe toujours parmi les meilleurs.

Avouez qu'avec sa barre de LED à l'avant, il ressemble un peu au Cybertruck. Si vous aimez ce style plus anguleux, qui tourne le dos à la rondeur du Model Y Phase 1, vous serez servi. Le prix plutôt bien situé du SUV de Tesla joue, par ailleurs, en sa faveur au moment de calculer le PRK, qui a eu tendance à baisser au cours des derniers mois. En outre, le Model Y reste l'un des meilleurs SUV électriques du marché. Et il figure également parmi ceux qui posent le moins de défis lors de longs déplacements

grâce à l'important réseau de Superchargeurs. Les concurrents de Tesla profitent aujourd'hui d'un maillage de bornes de recharge qui s'est amélioré, mais il subsiste toujours des points difficiles à certaines périodes de l'année. Si vous roulez beaucoup et que vous voulez vraiment évoluer en 100 % électrique, votre tranquillité d'esprit sera supérieure au volant d'un modèle de la marque américaine, sauf si vous maîtrisez parfaitement votre environnement et que vous disposez déjà d'un réseau de bornes répondant à vos besoins.

GRAND COFFRE, GROSSE AUTONOMIE

Côté pratique, le Model Y possède un coffre au volume XXL : 854 dm³ sièges arrière en place et jusqu'à 2 158 dm³ banquette rabattue. Qui dit mieux ? Dans la catégorie, personne. À noter que ce véhicule électrique peut aussi être doté d'un crochet d'attelage lui permettant de tracter jusqu'à 1 600 kg.

À bord, Tesla a bien progressé. Tout est toujours très épuré, "vide" même, mais les bruits de roulement et aérodynamiques ont été atténués grâce à l'utilisation d'un nouveau verre acoustique. De quoi aller plus loin dans le calme, ce Model Y promettant une autonomie de 586 km (contre 533 km précédemment). Toutefois, dans la vraie vie, ne comptez pas parcourir beaucoup plus que 400 km sans recharger. Avant restylage, nous avons mesuré un Model Y Grande Autonomie avec un rayon d'action de 470 km, mais il s'agissait d'une version 2 roues motrices, donc plus efficiente en la matière. La puissance de recharge, qui n'a pas évolué avec le restylage, demeure très appréciable : 250 kW en courant continu.



Agréable à conduire et très épuré, le Model Y est aussi imposant, avec une longueur de 4,79 m et une largeur de plus de 2 m avec les rétroviseurs.

Le bilan **aj**

Si l'image du patron de la marque vous importe peu et que vous êtes attaché à la qualité du service rendu, cette version restylée du Model Y vous donnera satisfaction.

L'exclusivité absolue

On touche ici à l'exception, dans le choix de la marque comme en coût mensuel. Mais cette Porsche aux performances ébouriffantes parvient à éviter les taxes.



On entre ici dans un univers exclusif, où le style comme la finition représentent ce que Porsche sait faire de mieux.

PHOTOS : PORSCHE

Il n'y a pas si longtemps, nous n'aurions pas mis ce modèle dans notre sélection. Non pas à cause de son exclusivité, mais tout simplement parce qu'il ne tenait pas ses promesses en matière d'autonomie et de temps de recharge, en marge d'une fiche technique pourtant impressionnante. De plus, acquérir une Porsche électrique, n'est-ce pas un peu s'offrir un joli bouquet de fleurs quand on a le nez bouché? Chacun

se fera son avis sur le sujet, mais les premiers propriétaires de Taycan ont été soit séduits, soit écœurés. D'ailleurs, hormis son prix facial élevé, cette Porsche explique également son PRK hors normes par une valeur de revente très mauvaise. Cette tendance devrait toutefois s'améliorer au cours des prochaines années, car cette version "Phase 2" a de nombreux arguments techniques à faire valoir. En clair, ça va mieux.

Tout d'abord, comme à chaque restylage, l'équipement de série a été revu à la hausse. À l'intérieur, c'est le monde des écrans qui domine, avec pas moins de cinq dalles qui peuvent envahir la planche de bord et la console centrale.

AUTONOMIE RENFORCÉE

Mais ce qui importe vraiment ici, c'est l'augmentation de la capacité de la batterie, qui passe de 93,4 à 105 kWh tout en perdant 9 kg. Cela se traduit par une autonomie homologuée WLTP de 642 km. Warning cependant : prévoyez très largement 100 km de moins dans la vraie vie! Sachez que nous avons chiffré le rayon d'action de la version non restylée à seulement 400 km en moyenne, au lieu des 510 km avancés! Sa plateforme 800 V promet, elle, de recharger rapidement : 21 mn annoncées pour passer de 10 à 80 % de charge. Belle prouesse pour une batterie aussi grosse, qui offre désormais une plus grande stabilité face aux écarts de température. Sur route, même si le Taycan dépasse 2 t sur la balance, le plaisir de conduite reste une signature de Porsche, tout comme les performances.

Le bilan aj

Un tel coût mensuel semble disproportionné, mais les prestations proposées par le Taycan, qui fait jeu égal avec la BMW i4 M50 en matière de puissance, sont de très haut niveau. Ici, c'est la passion qui prend le dessus sur la rationalité.



PORSCHE TAYCAN 4S

Prix : **124 296 €**

Puissance (fiscale/DIN) :
10 CV/544 ch

PRK : 1,176 €

TCO : 2 450 €/mois

CO₂ : 0 g/km

Taxe sur les émissions
de CO₂ : 0 €/an

Taxe sur les polluants
atmosphériques : 0 €/an

Bonus : 0 €

Ne m'appellez



pas “hybride”

Leapmotor, constructeur chinois adoubé par Stellantis en Europe, commercialise une version dite “électrique à prolongateur d'autonomie” de son SUV compact C10. Sur les 450 km qui séparent Valence de Barcelone, nous avons pu mesurer en quoi cette technologie différait des hybrides rechargeables traditionnels.

Par Camille Pinet Photos Florian Groult



Même pour les chinois, les modèles électriques ne sont pas toujours synonymes de succès éblouissant en Europe. En témoin BYD! Celui-ci en propose huit sur le marché français, mais c'est son seul hybride rechargeable, le Seal U DM-i, qui rafle la moitié de ses ventes. Le phénomène n'a pas échappé à Leapmotor, qui profite du soutien de Stellantis avec lequel il a fondé une coentreprise pour commercialiser ses voitures en dehors de Chine. Après la petite T03 qui a fait l'actualité en 2024 et le C10 électrique lancé en fin d'année dernière (voir L'AJ n° 1169), le constructeur décline déjà une version de ce dernier qui peut passer à la pompe. Le grand SUV gagne un suffixe "REEV" pour "véhicule électrique à prolongateur d'autonomie". Une solution décrite par ses promoteurs comme plus efficace et très différente des hybrides rechargeables classiques. En clair, son 4 cylindres thermique d'origine chinoise n'est



Le dessin intérieur fait la part belle aux écrans, mais l'ergonomie inspirée par Tesla se révèle agaçante. La qualité de finition n'est pas aussi léchée qu'à bord des concurrents chinois BYD et MG.

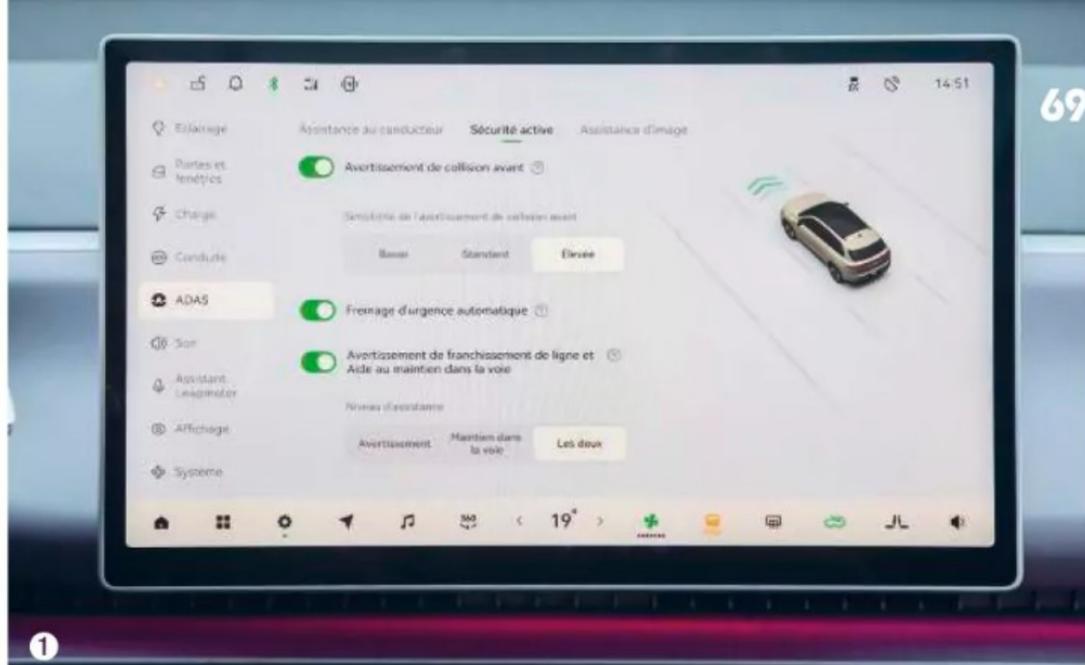


L'avis de Camille Pinet



Les SUV chinois se multiplient et se ressemblent : passion, passe ton chemin.

45%
Quotient
Émotionnel



❶ Le menu des très intrusives aides à la conduite s'avère inutilement complexe : un bouton d'accès direct manque à l'appel. ❷ Tesla n'a visiblement pas breveté ses molettes de volant, qui servent également sur le Leapmotor à régler les rétroviseurs via l'écran central. ❸ La console centrale flottante dégage un grand rangement en dessous, pas forcément des plus pratiques à utiliser.



AVEC 4,74 M DE LONG, UN GABARIT ASSEZ IMPOSANT, LE LEAPMOTOR C10 PROPOSE UNE HABITABILITÉ PLUS QUE CONFORTABLE ●●●

pas connecté aux roues et ne sert qu'à alimenter la batterie de 28,4 kWh, très inférieure en capacité à celle de l'autre modèle de la gamme, qui offre des accumulateurs de 69,9 kWh pour le même prix. Derrière ces oripeaux révolutionnaires, l'idée n'est pas franchement nouvelle. BMW a déjà adopté une solution analogue sur son i3, tout comme Mazda avec le MX-30, plus récemment. Il s'agit bien sûr de ne plus subir la contrainte de la recharge en itinérance et de pouvoir faire le plein lors des départs en vacances ou en week-end, comme n'importe quel... hybride rechargeable. Avec 155 km d'autonomie électrique WLTP annoncés, le C10 REEV domine le Volkswagen Tiguan eHybrid (115 km) et même le Mercedes GLC hybride (122 km).

Au départ de notre périple entre Valence et Barcelone, le C10 semble incarner la monture idoine pour les grands trajets.

Avec 4,74 m de long, un gabarit assez imposant, il propose une habitabilité plus que confortable et un équipement de bord pléthorique. Certes, la facture du cuir synthétique et des plastiques ne donne pas une impression de grande qualité, mais les réglages électriques des sièges →

assurent de trouver une position de conduite convenable. Malheureusement, les bons points en matière d'ergonomie s'arrêtent là. Leapmotor copie sans vergogne les habitudes de Tesla : aucun bouton n'est alloué aux rétroviseurs, réglables uniquement à partir d'un menu sur l'écran central et de petites molettes sur le volant. Et les menus ne sont hélas pas aussi bien agencés que ceux de la marque américaine. Notre long voyage ne nous a pas suffi à nous accoutumer aux différentes pages présentées. Quant aux commandes de lève-vitres, pourquoi diable Leapmotor a-t-il fait le choix de les inverser ? Il faut, en effet, pousser le bouton pour baisser les vitres...

Les premiers kilomètres au volant font valoir tous les avantages d'un modèle électrique... ou hybride rechargeable.

Le C10 se déplace en silence et sans à-coups, et réalise des performances suffisantes... même si les 215 ch annoncés répondent rarement tous présents. La tenue de route apparaît rassurante et témoigne du travail de développement effectué sur le circuit de Balocco avec les ingénieurs italiens de Stellantis. Même s'il s'agit d'une propulsion, le C10 ne se montre jamais scabreux et la direction fait preuve d'une précision certaine, bien qu'elle manque totalement de retour d'information, ce qui nuit au plaisir de conduite. Quant à la suspension, elle digère mal les petites irrégularités et ne s'avère réellement confortable qu'à vitesse élevée. La faute sans doute aux jantes de 20 pouces de notre version haut de gamme Design. Toujours au chapitre du confort, l'insonorisation suscite également des critiques à partir de 100 km/h, où les bruits d'air sont très perceptibles.

Reste que notre voyage se déroule sans accroc, jusqu'à parcourir plus de 110 km sans déclencher le moteur thermique, puisque nous avons opté au démarrage pour le mode EV+ qui privilégie ce fonctionnement jusqu'à une capacité de la batterie de 9%. Les choses se gâtent pourtant déjà en dessous de 20% de charge, car le mode continue à préférer le fonctionnement électrique alors que la puissance vient à manquer. Les capacités d'accélération chutent drastiquement et peuvent même mettre le conducteur dans des situations délicates s'il n'a pas la présence d'esprit de basculer sur le mode Power+, qui lance immédiatement le



RASSURANTE, LA TENUE DE ROUTE TÉMOIGNE DU TRAVAIL DE DÉVELOPPEMENT EFFECTUÉ AVEC LES INGÉNIEURS DE STELLANTIS ●●●



moteur thermique. Celui-ci se montre particulièrement silencieux, mais ne suffit pas lors de fortes demandes de puissance. En somme, le conducteur ne sait jamais vraiment quel est le niveau d'accélération disponible au bout de la pédale de droite : intéressant en cas de dépassement. L'auto propose deux autres modes de conduite, EV et Fuel, conditionnés là encore par le niveau de batterie : le premier sollicite le moteur thermique à 25% et le deuxième à 80% de charge. Difficile de comprendre leur logique, qui ne correspond pas réellement à

des cas d'utilisation courants. Même regret en ce qui concerne les aides à la conduite, très intrusives, surtout le maintien dans la voie actif qui se déclenche à tort et à travers avec un son agressif et ne peut se désactiver qu'à l'arrêt. Quant à la conduite semi-autonome, elle demande encore beaucoup de mise au point, notamment en virage et à l'approche d'un véhicule, où de nombreux à-coups se font sentir. Le reste de notre parcours s'est déroulé avec l'aide du moteur essence, ce qui nous a permis d'évaluer sa consommation, plutôt économe.



PLUS
Autonomie
Habitabilité
Prix/prestations

—

MOINS
Ergonomie typée Tesla
Menus mal conçus
Puissance thermique

LEAPMOTOR C10 REEV 215 ch Design EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 215 ch élec. et 68 ch therm. ⁽¹⁾
Couple	■ 320 Nm élec.
Type	4 cyl. en ligne ess., ACT
Cylindrée/puissance fiscale	1 499 cm ³ /6 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	réducteur
Batterie/cap. brute (nette)	■ LFP/28,4 (NC) kWh

(1) Le moteur thermique n'entraînant pas les roues, les puissances ne se cumulent pas.

Châssis	
Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques	245/45 R 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,74/1,90/1,68/2,86 m
Poids/tractable freiné	2025/impossible

Performances	
0 à 100 km/h	■ 8,5 s
Vitesse maxi	■ 170 km/h

Coffre	
Volume	■ 400 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 38 900 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (14 g/km)
Malus au poids	■ 2 390 €
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	42 090 €
Garantie	■ 4 ans, 100 000 km

(2) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR, caméra 360°, chargeur smartphone sans fil, clim auto bizona, conduite semi-autonome, détec. pluie/luminosité, éclairage d'ambiance, freinage auto d'urgence, hayon motorisé, instrumentation de bord numérique 10,25 pouces, jantes alu 20 pouces, lecture des panneaux, phares à LED, régulateur vitesse adaptatif, rétros rabattables électriquement, sellerie similicuir, sièges AV élec./chauffants/ventilés, système multimédia sur écran tactile 14,6 pouces/GPS/Android Auto/Apple CarPlay/prises USB et 12 HP, vitres surteintées, volant chauffant, toit panoramique.

Options

Peinture métallisée (800 €).

Consommation	
Consommation mixte	■ 6,4 l/100 km
Réservoir	50 l
Autonomie électrique	■ 155 km
Chargeur AC/DC	■ 6,6/65 kW
Temps de charge 65 kW (DC)	■ 18 mn ⁽³⁾

(3) De 30 à 80 %.

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Chine

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Prometteur, notamment sur le plan de l'autonomie électrique et de la consommation, le C10 REEV nécessite encore de nombreuses modifications s'agissant de l'électronique. Les hybrides rechargeables chinois concurrents se révèlent beaucoup plus aboutis.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

- ➊ À l'arrière, l'espace aux jambes est royal, mais le plancher haut impose de remonter les genoux.
- ➋ Comme il est de coutume chez les constructeurs chinois, le volume de coffre, tout juste moyen, a été sacrifié au profit des places arrière.
- ➌ Des rangements sont prévus pour les câbles sous le plancher du coffre, mais gare à la fragilité du polystyrène.



Nous avons relevé 7,4 l/100 km sur autoroute à 120 km/h, la vitesse légale en Espagne : un score de SUV essence compact. À noter que le C10 propose la recharge rapide sur prise DC avec une puissance maximale de 65 kW, un excellent point pour un modèle rechargeable. Financièrement, le C10 se montre d'ailleurs conciliant avec un prix calqué sur ses concurrents chinois directs, le BYD Seal U DM-i vendu 37 500 € et le MG EHS disponible à partir de 37 990 €. Soit un tarif de 38 900 € en finition Design, auquel il convient d'ajouter

l'inévitable malus au poids. Le Leapmotor demeure malgré tout très attractif, surtout si l'on considère la générosité de son équipement de série. En effet, ce dernier intègre, y compris sur le modèle d'accès Style, les sièges électriques, la navigation et la musique connectée ou encore le chargeur sans fil. Bien entendu, aucun hybride rechargeable européen n'est capable de s'aligner, mais la question de la valeur de revente se pose pour une marque encore peu connue, créée en 2015 et qui n'appartient à aucun grand groupe automobile. ■

À CONTRE-COURANT

Dans un univers des SUV familiaux assez codé, le Mazda CX-60 assume son exotisme. Très légèrement restylé, il continue plus que jamais de marquer sa différence. À commencer par son 6 cylindres turbo diesel que nous retrouvons dans sa version propulsion de 200 ch.

Par Jacques Warnery Photos Yann Lefebvre



C'est à se demander si le confidentiel Mazda CX-60 ne prendrait pas un malin plaisir à se démarquer coûte que coûte des autres SUV familiaux assez sages. Sa discrète remise à jour, après trois ans de bons et loyaux services, ne change pas la donne. Le seul élément extérieur distinctif propre au restylage tient dans l'arrivée d'une inédite livrée Zircon Sand. Le CX-60 conserve ainsi sa silhouette atypique, avec son long capot. L'explication réside dans son architecture de propulsion et, donc, dans l'implantation longitudinale de ses mécaniques absolument inchangées pour l'occasion. La version hybride rechargeable à transmission intégrale, cumulant 327 ch et capable de rouler 63 km en tout électrique, est

bien dans l'air du temps. Cependant, Mazda continue aussi à croire aux vertus d'un diesel de plus en plus boudé par les constructeurs et défend un choix technique aujourd'hui original. Alors que la concurrence ne cesse de réduire la cylindrée de ses moteurs, la firme de Hiroshima maintient cet imposant 6 cylindres en ligne turbo diesel de pratiquement 3,3 l, dont le CX-60 a eu la primeur, en 2022.

Les retrouvailles avec ce gros bloc, toujours proposé en deux déclinaisons (propulsion 200 ch ou transmission intégrale 254 ch), sont très réjouissantes.

Notre version d'entrée de gamme dotée de ses simples roues arrière motrices distille un agrément mécanique impossible à retrouver sur des

moteurs à 4 pistons. Avec un tel apanage, la gestion de la boîte automatique à 8 rapports parfois imparfaite pour les plus pinailleurs tient du détail. Exempte de toute vibration et bien aidée par une excellente insonorisation, cette noble machine parvient même à faire oublier son alimentation au gazole. En outre, la micro-hybridation 48 V la coupe à l'arrêt et dans certaines phases à allure stabilisée. Le reste du temps, elle régale par sa force tranquille, sa souplesse légendaire et sa disponibilité immédiate qui permet des relances suffisamment toniques. Cette main de fer dans un gant de velours y ajoute une sonorité flatteuse. Contre toute attente, ce 6 cylindres en ligne turbo diesel est aussi incroyablement sobre. Les moins de 6 l/100 km relevés sur un trajet routier →



et les 7,5 l/100 km enregistrés sur l'ensemble d'un périple d'essai, entrecoupé d'une partie montagnaise effectuée à rythme soutenu et d'une séance photo énergivore, prouvent son efficacité dans la vraie vie. Pour mémoire, les valeurs records mesurées sur notre base de Montlhéry (6,2 l/100 km) avec son devancier doté *stricto sensu* du même moteur vont jusqu'à en faire le SUV familial diesel le plus sobre de la catégorie. Ce gros 6 en ligne qui ne fait rien comme tout le monde démontre la pertinence des choix techniques de Mazda. Les autres constructeurs feraient bien d'y penser...

Cette remise à jour est aussi un excellent prétexte pour corriger quelques défauts initiaux du CX-60.

Châssis et suspensions jusqu'ici critiqués sont remis sur l'établi : électronique recalibrée, géométrie peaufinée, ressorts arrière plus souples à la course augmentée, amortisseurs idoines plus fermement tarés et suppression de la barre anti-roulis postérieure. Ainsi gréé, l'amortissement, qui n'est toujours pas piloté, progresse certes, mais n'offre pas un moelleux de référence. Absorbant correctement les dos-d'âne à défaut de les épouser avec tact, il se montre encore trépidant sur les petites irrégularités. Les raccords autoroutiers sont également retransmis d'une manière sèche, alors que les grosses déformations peuvent engendrer quelques rebonds. Mais pas de quoi perturber outre mesure la précision de conduite sur un parcours d'essai absolument détrempe. Sans être le plus dynamique du lot, le CX-60 conserve toute sa dignité quand le tracé se fait plus sinueux. Il s'appuie notamment sur une direction informative, même si sa démultiplication élevée impose parfois d'amples gestes des avant-bras ! Son châssis équilibré qui finit plutôt par élargir la trajectoire rassure d'autant plus qu'il s'interdit toute déroboade typique de la propulsion en sortie de virage serré, sans pour autant briser ses élans par une électronique autoritaire.

Sur autoroute, le CX-60 devient aussi reposant que silencieux, malgré un maintien intrusif dans la file. En ville, il compense l'encombrement propre aux SUV familiaux par sa caméra à 360° et un rayon de braquage très court. L'arrivée de deux nouvelles finitions (Takumi Plus et Homura Plus, ici à l'essai) se



① Le mode Sport rend l'accélérateur plus réactif.
 ② L'ouverture étroite des portes complique l'accès aux places arrière. Celles-ci sont, en revanche, spacieuses. Seule la présence d'un tunnel de transmission rend l'espace central moins accueillant. L'assise et le dossier sont particulièrement durs. ③ Le coffre est annoncé à 570 dm³. Sa forme carrée engendre peu de perte d'espace, mais le seuil est un peu haut perché, comme souvent dans la catégorie. Les dossiers se rabattent depuis le coffre et libèrent une surface plane.





PLUS
Agrément moteur
Consommations
Présentation/ finition

—

MOINS
Amortissement
Addition salée
Interface dépassée

En Homura Plus, la planche de bord reçoit de nouveaux placages et un garnissage cuir végétal. Mais l'écran central n'est pas tactile.

remarque à l'ouverture des portes avec de nouveaux placages et une atmosphère encore plus valorisante. Le garnissage en cuir végétal de la planche de bord et la sellerie en vrai cuir Nappa de notre modèle s'accordent parfaitement à une finition dont bien des marques de luxe pourraient s'inspirer ! Le CX-60 conserve une qualité de vie à bord conforme à son positionnement. Les places arrière sont spacieuses, et le coffre permet de charger sans compter. Il manque juste quelques rangements et aspects pratiques comme une banquette coulissante, sans oublier une interface à la page. Si l'équipement affiche heureusement complet (*voir ci-contre*), il faut tout de même dépenser 66 000 €, auxquels s'ajoutent les malus, certes contenu pour celui du CO₂ (818 €) mais corsé en ce qui concerne celui au poids (4 960 €). Cela fait beaucoup par rapport à certains rivaux haut de gamme au blason plus prestigieux, même si, actuellement, Mazda prend en compte 75 % du malus au poids sous forme d'une remise de 3 720 € pour faire baisser la note. ■



L'avis de Jacques Warnery



Un gros 6 en ligne turbo diesel, c'est génial en 2025. Mais je le préférerais dans une berline profilée.

80%
Quotient
Émotionnel



Le CX-60 est le seul SUV diesel de 200 ch à conserver une architecture de propulsion, face à des rivaux souvent dotés de 4 roues motrices. Sa version de 254 ch reçoit une transmission intégrale pour 3 600 € de plus.

MAZDA CX-60

3.3 e-Skyactiv D M Hybrid

200 ch 2WD Homura Plus

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 200 ch à 3 600 tr/mn ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 450 Nm à 1 400 tr/mn
Type	6 cyl. en ligne turbo diesel + mild-hybrid 48 V
Cylindrée / puissance fiscale	3 283 cm ³ / 11 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8
Batterie / capacité nette	■ lithium-ion / 0,33 kWh

(1) Puissance du moteur thermique (aucune puissance électrique n'est communiquée).

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,8 m
Pneumatiques	235/30 ZR 19

Dimensions / Poids	
L/l/h/empattement	4,74/1,89/1,69/2,87 m
Poids/tractable freiné	1 972/2 500 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 8,4 s
Vitesse maxi	■ 212 km/h

Coffre	
Volume	■ 570 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 66 000 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 818 € (133 g/km)
Malus au poids	■ 4 960 € (1 972 kg)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	72 828 €
Garantie	■ 6 ans, 150 000 km

(2) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, accès et démarrage sans clé, Afil active, aide automatique au freinage intelligent avec détection piétons, caméra à 360°, chargeur à induction, climatisation automatique bizonne, détecteurs pluie/luminosité, hayon électrique mains-libres, jantes alliage 20 pouces, lecture des panneaux, modes de conduite personnalisables, phares LED adaptatifs, régulateur de vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges arrière chauffants, sièges avant électriques chauffants et ventilés, surveillance des angles morts, système multimédia avec écran 12,3 pouces/GPS/Apple CarPlay/Android Auto/prises USB, toit ouvrant...

Options

Peinture métallisée (750 à 1 050 €)...

Consommation	
Mixte	■ 5,1 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	■ 5,9 / 4,4 l/100 km
Réservoir	58 l

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Japon

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le CX-60 prend un contre-pied rafraîchissant parmi les SUV familiaux. Si sa remise à jour s'accompagne d'un châssis revu, l'amortissement reste imparfait. Et l'on regrette plus l'absence d'évolution de l'interface que celle de son 6 cylindres diesel, toujours le meilleur de sa classe.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

EN QUÊTE D'HÉRITAGE

Avec 326 ch et surtout 545 Nm expédiés exclusivement sur le train arrière, la Cupra Born VZ affiche des caractéristiques alléchantes. Une véritable descendante électrique des GTI ?

Par Camille Pinet Photos Yann Lefebvre

L'avis de Camille Pinet



Elle tente d'entretenir la fragile flamme des GTI : c'est déjà beaucoup !



ELLE A MANGÉ DU TIGRE !

Certes, elle pèse 2 tonnes, mais les watts sont bien au rendez-vous avec des accélérations fulgurantes, plus proches du monde des supersportives que des GTI : 5,9 s au 0 à 100 km/h, c'est une demi-seconde de mieux que feu la Renault Mégane R.S. Trophy EDC ! Dans sa catégorie, seule la MG4 Xpower fait plus fort grâce à ses quatre roues motrices.

UN TROP-PLEIN DE KILOS

Avec son format de petite compacte et ses roues arrière motrices, la Cupra Born se place bien mieux dans les virages que n'importe quel SUV, et son centre de gravité bas profite à son agilité. Hélas, elle doit tout de même composer avec une masse de 2 tonnes, sans commune mesure avec le poids des GTI thermiques. Elle impose notamment des réglages très sécuritaires de l'ESP, qui coupe rapidement tout excès.



SANS CONVICTION

Avec son design minimaliste, le poste de conduite de la Cupra se prête mal à l'esprit GTI, même si des décors cuivrés ont été ajoutés. Pour justifier sa vocation, la Born VZ dispose des boutons de mode de conduite au volant, comme une supersportive, et des sièges baquets très enveloppants mais fermes. Heureusement, elle conserve toujours son excellent rapport encombrement/habitabilité et un équipement riche, bien qu'on regrette l'absence de pompe à chaleur de série à ce prix!



ELLE N'A QU'UNE ENNEMIE
La Cupra Born VZ fait l'effort de rester en dessous de la barre fatidique des 47 000 €, ce qui lui permet de bénéficier du bonus écologique... réduit à 2 000 € pour les revenus supérieurs à 26 200 €. Son équipement apparaît généreux, mais elle ne peut rien face à une certaine MG4 Xpower, nettement plus performante et facturée 40 490 €... sans compter la remise de 5 000 € proposée d'office par le constructeur chinois.

PERFORMANTE MAIS FRUGALE

Il faut reconnaître le savoir-faire du groupe Volkswagen en matière de motorisation électrique. Malgré sa puissance ébouriffante, la Born VZ ne consomme que 0,5 kWh/100 km de plus que la version 204 ch mesurée en 2022. Elle fait partie des compactes les plus sobres, y compris face à des modèles non sportifs. Sa batterie importante lui assure une autonomie appréciable, avec même 400 km mesurés sur autoroute!

**CUPRA
BORN VZ**
326 ch/
84 kWh



EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 326 ch
Couple maxi	■ 545 Nm
Type	synchr. à aimants perm.
Puissance fiscale	6 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	réducteur / 1
Batt. / capacité brute (nette)	■ NMC / 84 (79) kWh

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,1 m
Pneumatiques	235/40 R 20

Dimensions / Poids	
L/l/h/empattement	4,33/1,81/1,54/2,77 m
Poids/tractable freiné	2 000 kg/impossible

Performances	
1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 25,9/5,9 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 4,2 s
Vitesse maxi	■ 200 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/65 m

Habitabilité / Coffre	
Longueur aux jambes AR	■ 31 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 145/143 cm
Volume de coffre	■ 370 dm ³

Niveau sonore	
À 90/130 km/h	■ 65,4/69,5 dB

LE BUDGET

Prix	■ 46 490 €
Bonus écologique (CO ₂)	■ 2 000 € (0 g/km) ⁽¹⁾
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	50 580 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

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

Équipements de série ■ Jtes all. 20 p., sièges AV Sport, syst. multimédia tactile/radio/USB/GPS/Android et Apple, vitrage AR surteinté...

Options Aff. tête hte (1 050 €), cond. semi-auton. niv. 2 (910 €), peint. mét. (820 à 965 €), pompe à chaleur (1 050 €)...

Consommation / Autonomie / Recharge	
Consommation moyenne	■ 16,6 kWh/100 km
Consommation ville/route/autoroute	■ 15,8/14,2/19,8 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■ 485 km
Autonomie ville/route/autor.	■ 500/555/400 km
Chargeur AC/DC	■ 11/185 kW
Tps de charge prise dom./7,4/11 kW/borne rapide DC	■ 57 h/13 h/8 h 30/26 mn ⁽⁴⁾

(4) 10 à 80 % (donnée constructeur).

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Les performances sont bien au rendez-vous, mais pour assurer la relève des GTI, la Born électrique n'a pas perdu assez de kilos et reste trop chère. Elle présente, en revanche, l'intérêt d'une autonomie particulièrement compétitive.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Le chef des essais VOUS répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT



YANN LEFEBVRE

PureTech avec témoin allumé, que faire ?

Je suis possesseur d'un Peugeot 2008 PureTech 130 ch depuis fin mai 2024. Nous sommes fin février. J'ai 5 000 km au compteur. L'indicateur de révision est affiché. Pourquoi, sachant que

les révisions doivent être faites tous les 15 000 km ? **P. F.** Vérifiez en premier lieu votre niveau d'huile moteur. Dans tous les cas, qu'il soit correct ou insuffisant, ne faites pas vous-même la réinitialisation de l'ordinateur de bord et rendez-vous au plus vite chez votre concessionnaire pour vérifier l'absence de risque de casse moteur.

ARNAUD SAUNIER



Skoda Kamiq

ERIC MONTGOBERT



Toyota Yaris Cross

Skoda Kamiq ou Toyota Yaris Cross ?

Je recherche un petit SUV. J'hésite entre le Skoda Kamiq et le Toyota Yaris Cross. J'aimerais savoir si vous avez essayé ces deux modèles et dans quels numéros ? Est-ce qu'on peut racheter ces anciens numéros ? **T. F.**

Pour le Skoda, je vous conseille notre configurateur paru dans le n° 1165 du 7 mars 2024. Vous trouverez également un essai de la version restylée TSI 150 dans notre n° 1153 du 22 février 2024. Pour le Toyota Yaris Cross, l'essai de la version restylée, avec le nouveau moteur 130h, est parue dans notre n° 1160 du 30 mai 2024 et un configurateur, plus ancien, avec le plus petit moteur dans notre n° 1108 du 5 mai 2022. Vous pouvez commander ces exemplaires sur le site [kiosquemag.com](https://www.kiosquemag.com).

Peugeot 3008 "grande autonomie", l'Arlésienne ?

J'ai commandé le 09/10/2024 une Peugeot E-3008 "grande autonomie" 230 ch. Date limite de livraison prévue au 30/12/2024. Joint par téléphone, mon conseiller commercial m'indique une livraison courant mai 2025. Pourquoi ce retard ? **J.-P. C.**

Vous avez pu lire dans notre dernier numéro une enquête sur les difficultés que rencontrent les fabricants de batteries, dont ACC qui a la charge de produire et fournir à Peugeot les cellules de la batterie de 96,9 kWh. Selon le constructeur, les retards sont progressivement absorbés et les choses sont en train de rentrer dans l'ordre. Affaire à suivre...



Peugeot E-3008

PEUGEOT

Tous les plaisirs de l'automobile

L'auto-journal

À PRIX CADEAU

ABONNEZ-VOUS

ET RECEVEZ UNE MONTRE OXYGEN



Visuels non contractuels

Version numérique incluse dans votre abonnement, à consulter sur kiosquemag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M042 # D1641893

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

Formule ANNUELLE **33% de réduction**

25 n° dont 1 Spécial Salon + les versions numériques offertes + une montre en cadeau pour seulement 89 € au lieu de 133,75 €*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽¹⁾.

(1)

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

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 dont 1 Spécial Salon/an + les versions numériques offertes pour seulement 3€ le premier mois puis 6,90 €/mois au lieu de 11,15 €*. Résiliable sans frais à tout moment⁽²⁾.

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com: bit.ly/aj-1182 la boutique officielle de L'Auto-Journal

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

Mme M.

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

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal :

Ville :

Email :

Téléphone :

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

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

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

4€ de remise sur l'offre annuelle avec le code **AJ4** en flashant le QR code.

ou rendez vous sur : bit.ly/aj-1182



KIOSQUE mag.com



Le:

Date et signature obligatoires

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (115,99 €) et des frais de port (17,76 €). (1) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Au bout d'un mois, je serai prélevé de 6,90 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 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@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.



TINTIN AU PAYS

De la 2CV des Dupondt à la Triumph Herald dans *L'Île noire*, les voitures sont de véritables personnages dans les BD signées Hergé. Tintin n'a peut-être pas tout à fait l'âge d'avoir le permis, mais il fonce de case en case pour le plaisir de ses admirateurs. Ceux-ci seront donc ravis de retrouver ces modèles dans l'exposition "En voiture avec Tintin" au musée national de l'Automobile, à Mulhouse. Visite guidée.

Par Nicolas Valeano Photos Arnaud Saunier



DES AUTOS



Agrandies en tableaux géants dans l'allée suspendue qui mène à la fameuse collection Schlumpf, les voitures figurant dans les albums de *Tintin* impressionnent par la précision de leur dessin. La célèbre ligne claire d'Hergé prend ainsi toute sa mesure, rappelant le passé de dessinateur de publicité du créateur de Tintin, habitué aux illustrations XXL avec une grande lisibilité. Ford T, Jeep Willys (deux fois en couverture des aventures du jeune reporter), taxi Renault, Citroën Traction Avant, Peugeot 403 : voilà un bel avant-goût de l'exposition temporaire mise en place par le musée national de l'Automobile à Mulhouse, après celle consacrée à Louis de Funès en 2023, visitée elle aussi dans ces pages.

"Son trait est fait de lignes un peu plus souples, plus sensuelles que chez d'autres. On peut très bien identifier les modèles en question, mais les puristes trouveront parfois que certains détails sont différents, tels que les phares ou les enjoliveurs", explique Dominique Maricq, auteur et archivist pour la Fondation Hergé. Le réalisme s'affine au fil des albums, tout comme le trait s'affirme. Chaque détail compte, inspiré par une riche documentation, jusqu'aux plaques d'immatriculation voulues plausibles. En revanche, les couleurs sont quelquefois plus fantaisistes, comme le jaune de la Ford T, alors que le noir l'habillait de série.

"Hergé a été l'un des premiers en Europe à créer une grammaire de la bande dessinée, poursuit l'archiviste. Pour exprimer l'effet de vitesse,



“ Hergé a été l'un des premiers en Europe à créer une grammaire de la bande dessinée. ”

Dominique Maricq, auteur et archiviste pour la Fondation Hergé



Dominique Maricq, archiviste pour la Fondation Hergé et véritable "hergéologue".

Photos documentaires, croquis de travail et maquettes agrémentent les vitrines près de chaque auto.



Les voitures sont exposées dans un univers de campagne printanière, avec des chants d'oiseaux en bande-son.



il dessine des lignes parallèles entrecoupées parfois de pointillé, de petits dégagements de fumée. Toute une série de petites choses qui ont l'air insignifiantes, mais qui font que la case du dessin est vivante, que lorsqu'une voiture démarre en trombe, on l'entend presque! Il y a cette magie-là. Le paradoxe, c'est que, dans les dessins animés, les autos donnent moins l'impression de mouvement que dans les albums..."

Une salle de l'exposition est consacrée aux secrets de fabrication de la petite entreprise Tintin des Studios Hergé à partir des années 50, avec son petit groupe de dessinateurs et coloristes réalisant des cases dessinées dans des planches crayonnées à la mine de plomb, puis au trait à l'encre de Chine, sous le regard du maître.

BIENVENUE À MOULINSART

Après avoir traversé la fabuleuse collection Schlumpf, avec ses 450 voitures d'exception, l'entrée de l'exposition temporaire met tout de suite dans l'ambiance Tintin, avec un panneau géant représentant la fourgonnette de la boucherie Sanzot filant vers la forêt, près de Moulinesart. Puis une magnifique 2CV rappelle comme la petite Citroën est devenue emblématique des Dupondt, personnage à part entière dans *Coke en stock*, *L'Affaire Tournesol* et *Les Bijoux de la Castafiore*. Dans une allée de verdure menant au fameux château du capitaine Haddock (inspiré de celui de Cheverny), une dizaine de modèles majeurs dans les aventures de Tintin sont exposés, tous en provenance de la collection Schlumpf. De petites vitrines dévoilent pour chacun documentation, crayonnés et miniatures issus des archives de la Fondation Hergé. On regrette juste l'absence de dessins de grande taille près de chaque voiture, comme la Ford T de *Tintin au Congo*, la Bugatti Type 35 du gangster Bobby →



À l'extérieur trônent la fusée et la Jeep d'*Objectif Lune* (1953).

GIANNELLI



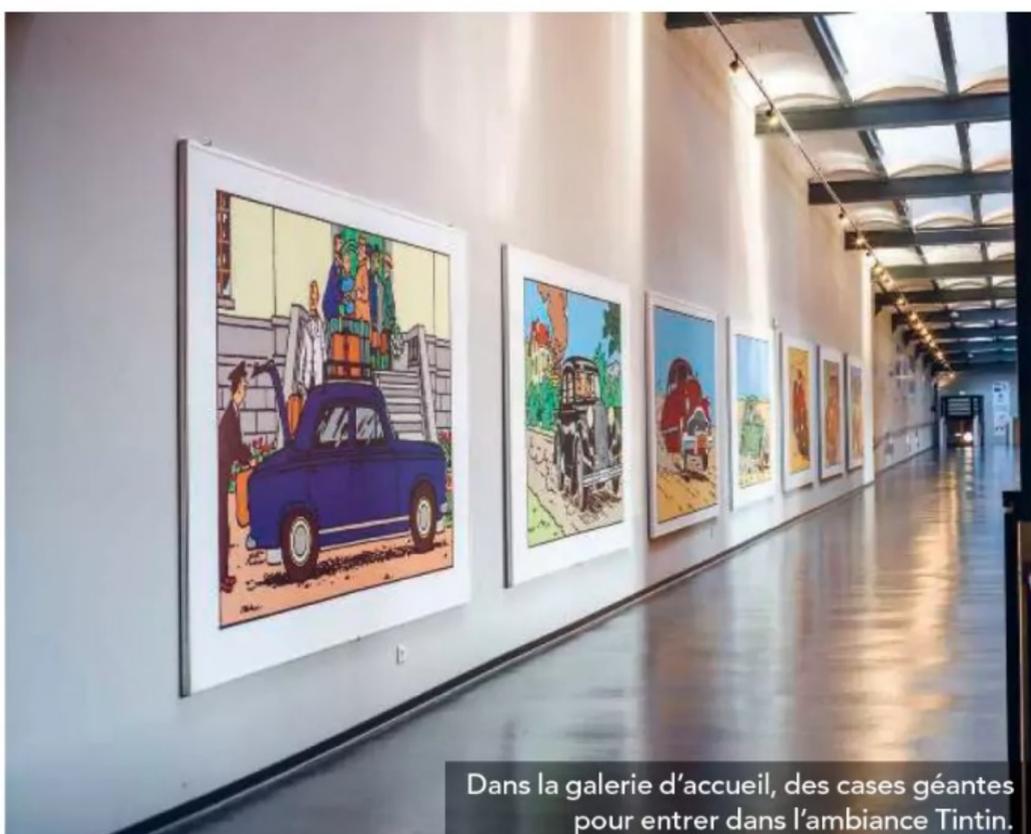
“ Dans les dessins animés, les autos donnent moins l'impression de mouvement que dans les albums. ”
 Dominique Maricq, auteur et archiviste pour la fondation Hergé



Un mur complet permet de prendre la mesure de la variété des éditions de Tintin, avec des albums publiés dans toutes les langues.



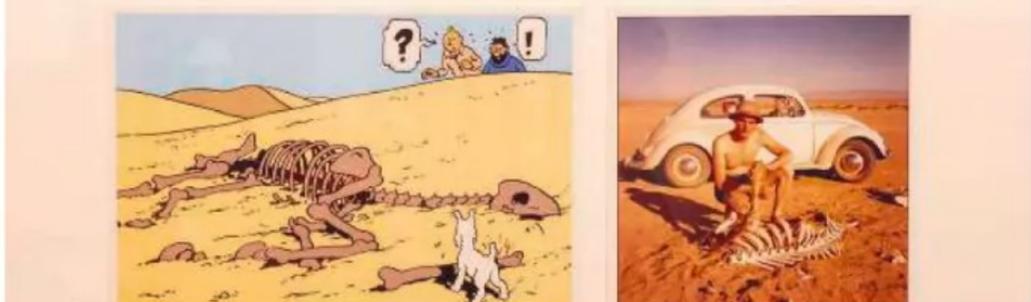
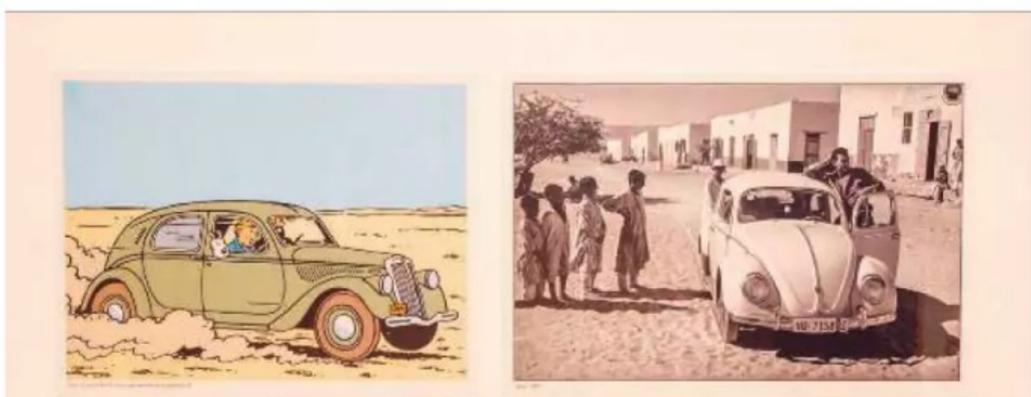
Sportives ou plus populaires, toutes les autos ont voix au chapitre dans Tintin.



Dans la galerie d'accueil, des cases géantes pour entrer dans l'ambiance Tintin.



La Citroën 5CV Trèfle des Dupondt dans *Tintin au pays de l'or noir*.



Une exposition complémentaire raconte en parallèle le périple autour du monde du journaliste suisse Léonard Gianadda, entre 1953 et 1961.

Smiles dans *Tintin en Amérique* (le musée détient la plus grande collection de Bugatti au monde) ou la torpédo Citroën 5CV Trèfle des Dupondt dans le magazine *Le Petit Vingtième*. Citons aussi une Peugeot 203, la Citroën Traction 15CV des méchants agents Bordures dans *L'Affaire Tournesol*, une Panhard Dyna Z taxi dans *Coke en stock*. Alors assemblé en Belgique, ce modèle a, pendant une période, été utilisé par la compagnie parisienne G7. Autre taxi, genevois cette fois, une Simca Aronde. Enfin, une sportive Amilcar est tirée du premier album, *Tintin au pays des Soviets*, tandis que la Triumph Herald de la dernière version couleur de *L'Île noire* est présentée ici sans la caravane qu'elle traîne dans la BD.

HERGÉ, UN AUTEUR SENSIBLE À L'AUTO

À l'époque d'Hergé, l'accès à l'automobile n'était pas donné à tous. D'ailleurs, Georges Remi (son vrai nom) a dû attendre ses 31 ans pour pouvoir s'offrir sa première auto en 1938. On retrouve cette Opel Olympia Cabriolet aux mains des espions syldaves dans *Le Sceptre d'Ottokar*. Il possédera aussi une Imperia Mésange (une marque belge) vue dans *Le Crabe aux pinces d'or*, une Lancia Aprilia représentée dans *Tintin au pays de l'or noir*, une Alfa Romeo et une Peugeot. Le Bruxellois aimait conduire vite, jusqu'à ce qu'un accident blesse gravement sa première épouse. Plus tard, il usera des services d'un chauffeur.

Dans *Le Journal Tintin*, créé juste après la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'auto a également toute sa place avec une chronique, des collections de miniatures et même, une fois l'an, une vraie auto à gagner. Comme le toujours jeune Tintin, les lecteurs peuvent être trop petits pour prendre le volant, mais les parents sont heureux de tenter leur chance... Enfin, bien qu'Hergé aime les voitures, il n'est pas pour les rassemblements de type rallyes touristiques. Il suffit de voir, à la fin de *Coke en stock*, leur caricature dans un tableau réunissant des dizaines d'autos saccageant les pelouses de Moulinsart. Mais, là encore, il subsiste une dose de passion : Hergé a caché sa Porsche 356 dans le brouhaha de la scène. ■



HERGÉ-TINTINIMAGINATIO 2025

En voiture avec
TINTIN
EXPOSITION INTERNATIONALE
AU MUSÉE NATIONAL DE L'AUTOMOBILE
MULHOUSE
5 AVRIL - 11 NOVEMBRE 2025

**MUSÉE NATIONAL
DE L'AUTOMOBILE À MULHOUSE**
Exposition *En voiture avec Tintin*,
jusqu'au 11 novembre 2025.
Tous les jours de 10 h à 18 h
(17 h à partir du 3 novembre).
Entrée : 18 €. Tarif réduit : 14 €, tarif
jeune : 11 €, tarif famille : 50 €.
Adresse : 17, rue de la Mertzau,
68100 Mulhouse.
www.musee-automobile.fr

LE REBOND DE TOYOTA

Après avoir frôlé un cuisant désastre l'an passé, l'équipe WRC de Toyota réalise un début de saison dominateur, ponctué par trois victoires en autant de courses. Hyundai n'a toutefois pas dit son dernier mot...

Par Alain Pernot

Le souvenir de la saison 2024 hante encore Akio Toyoda et ses hommes. Malgré un niveau de performance incontestable, salué par 8 victoires en 13 rallyes, l'équipe Toyota avait, en effet, frôlé la catastrophe. La faute à un barème de points très discutable et à la décision du double champion du monde Kalle Rovander de se contenter d'un programme partiel. Ainsi, après 12 rallyes et 20 spéciales disputées lors du Rallye du Japon, Toyota et Hyundai s'étaient retrouvés à égalité de points au départ de la dernière spéciale de la saison ! Un déroulement aussi improbable qu'inédit, qui aurait très bien pu virer à la bérézina pour la marque japonaise qui avait déjà perdu le titre pilotes au profit de Thierry Neuville (Hyundai i20). Heureusement, Sébastien Ogier a su signer un chrono décisif offrant à son employeur le titre tant espéré. Après être ainsi passée près de la correctionnelle, l'équipe Toyota a donc modifié son approche pour 2025. Finis, les caprices du prodige Kalle Rovander. Le double

champion du monde 2022-2023 a été rappelé à ses obligations contractuelles avec un retour au volant à plein temps aux côtés d'Elfyn Evans, de Takamoto Katsuta et du jeune Sami Pajari – sur un programme partiel –, alors que Sébastien Ogier se contentera de six manches. Sur le plan du management, le patron de l'équipe, Jari-Matti Latvala, a reçu un renfort de poids en la personne de Juha Kankkunen, quadruple champion du monde des rallyes et ancien pilote Toyota. À l'instar de ses rivaux Hyundai et Ford M-Sport, Toyota a dû composer avec deux nouveaux paramètres techniques : la suppression du système hybride introduit en 2022 et le passage à des pneus

de marque Hankook, à la place des Pirelli. Le constructeur japonais n'a manifestement pas subi de problème d'adaptation. Son début de saison a des allures de tornade laminant la concurrence. Au Monte-Carlo, Sébastien Ogier – toujours aussi impressionnant sur cette épreuve – s'est livré à une nouvelle démonstration. Il a une fois de plus surclassé ses adversaires pour signer une dixième victoire monégasque. Un record absolu qui surpasse les neuf succès de Sébastien Loeb. Ogier et son navigateur Vincent Landais étaient en bonne compagnie sur le podium, au pied du palais : son équipier Elfyn Evans et son navigateur Scott Martin ont assuré un doublé retentissant permettant à Toyota d'empocher 60 points, soit le maximum possible sur une même épreuve. Sur un terrain très différent, le Rallye de Suède a servi de théâtre à une nouvelle prouesse. En l'absence de Sébastien Ogier, c'est Elfyn Evans qui a pris les choses en main. Sur les routes glacées du Nord de la Suède, le Gallois s'est imposé avec

“ Toyota est en verve en ce début de saison, mais Hyundai n'a pas dévoilé toutes ses cartes. Sa nouvelle i20 pourrait changer la donne. ”



Hyundai espère bien contrer Toyota sur les prochaines manches.

classe en remportant pas moins de 7 spéciales, dont la Power Stage qui rapporte 5 points de bonification. Un seul pilote lui a mis la pression : son équipier japonais Takamoto Katsuta. Très en verve, le Japonais a délivré une copie presque parfaite. Il s'est même emparé de la tête à trois spéciales de la fin. Mais Evans, décidément bien plus convaincant que l'an passé, a eu le dernier mot. Bilan de cette expédition dans le grand Nord : un deuxième doublé d'affilée et 60 points de plus dans l'escarcelle de Toyota.

Sur les éprouvantes pistes du Safari, au Kenya, l'équipe Toyota a poursuivi sa campagne victorieuse.

Face aux difficultés du terrain et à la pluie qui a rendu les spéciales très glissantes le samedi, Elfyn Evans a adopté un rythme prudent et... payant ! À défaut de se montrer le plus performant (seulement 3 spéciales remportées), il a raflé la mise en signant sa deuxième victoire de la saison. Pour l'état-major de Toyota, cette prestation a une saveur particulière, même si Rovaniemi et Katsuta ont dû abandonner. Il s'agit effectivement de la 100^e épreuve disputée par la marque japonaise depuis son retour en WRC en 2017, et cette victoire kényane est la cinquième consécutive dans cette épreuve mythique. Suppléant



Toyota a entamé la saison au Monte-Carlo par un cinglant doublé mené par Sébastien Ogier.

BASTIEN ROUX / DPPI

Latvala sur cette épreuve, Juha Kankkunen a été amené à prendre possession du trophée destiné au constructeur. Un grand moment d'émotion pour l'ancien champion finlandais. C'est, en effet, au Safari 1985 – il y a précisément quarante ans donc – qu'il avait remporté sa première victoire en championnat du monde. C'était au volant... d'une Toyota, bien sûr !

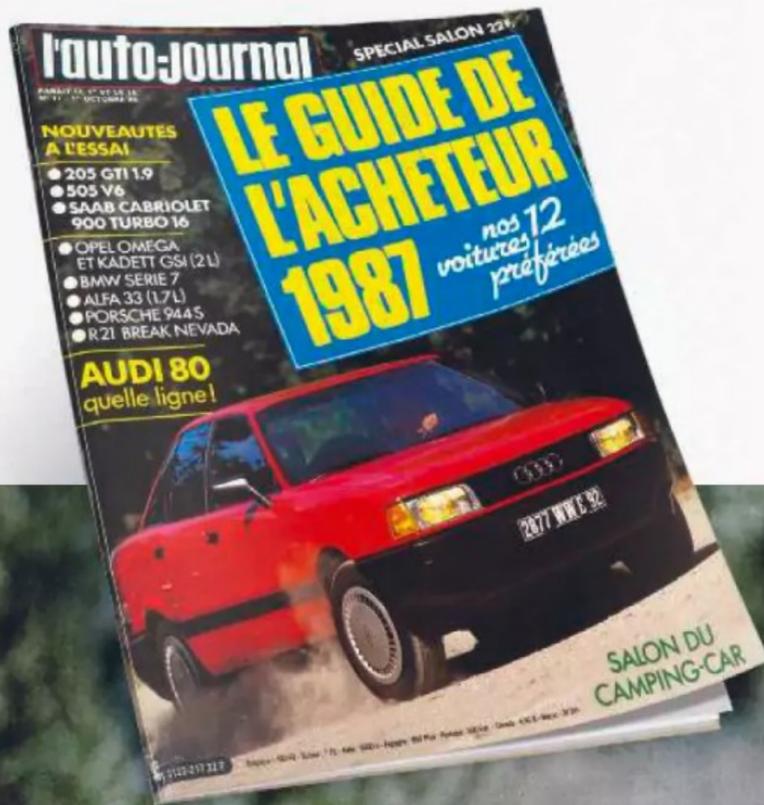
La situation pourrait toutefois se compliquer quelque peu pour le commando d'Akio Toyoda.

Effectivement, Hyundai n'a pas vraiment dévoilé toutes ses cartes pour 2025. Le Monte-Carlo et le Safari ont été disputés avec des autos intermédiaires (configuration technique de la fin de saison 2024 moins le système hybride). La voiture 2025, conçue pour la terre et l'asphalte, n'a pour l'instant été alignée que sur les épreuves glacées du Rallye de Suède. Elle devrait en conséquence délivrer tout son potentiel lors des prochaines courses... ■

Au Kenya, le Gallois Elfyn Evans a signé la troisième victoire consécutive de Toyota, cette année.



NIKOS KATIKIS / DPPI



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

EN MESURES

L/l/h :
3,70/1,57/1,35 m

Poids : 900 kg

Puissance :
130 ch DIN à 6000 tr/mn

1000 m d.a. :
29,6 s

Vitesse maxi :
201 km/h

**Consommation
à 90 km/h :**
6,7 l/100 km



Avec la 205 GTi, le Lion retrouve des couleurs et sort de nouveau ses griffes!

LA PEUGEOT 205 GTI 1.9 À L'ESSAI

Parmi les fameuses GTi, on peut dire que la Peugeot 205 bénéficie d'une cote d'amour au moins égale à celle de la pionnière, la Volkswagen Golf. C'est justement pour contrer cette référence que la française muscle ici son jeu, en adoptant un gros 1.9 à injection de 130 ch...

Par Gilles Dupré (1986)/Thomas Riaud (2025)

■ "C'est clair, Peugeot a dépossédé Volkswagen de son « phénomène GTI » ! Et la conquête de ce symbole trahit bien le succès mérité du constructeur français."

■ "Toutefois, jusque-là, la 205 se permettait de ne pas être la plus performante et, frôlant la désinvolture, de n'offrir que d'antiques tambours de frein arrière. Avec cette nouvelle 1900, Peugeot se remet à jour pour affronter une concurrence décidément acharnée."

■ "Déjà, le moteur 115 ch avait permis à la 205 de se rapprocher des performances de ses deux rivales les plus directes, les Fiat Uno Turbo et Renault R5 GT Turbo."

■ "Mais, évidemment, cette version se révélait encore insuffisante pour « aller chercher » les vedettes de la catégorie supérieure, celles que l'on nomme « les 130 ch » avec, en tête, la VW Golf « 16 soupapes », suivie des nouvelles Opel Kadett GSi, Ford Escort RS Turbo et Lancia Delta HF."

■ "Bref, c'est à son « 1900 » (course longue) que Peugeot a fait appel. Ce moteur équipe les 305 GTX et 309 GT, ainsi que la Citroën BX 19 GT, mais dans une configuration à carburateur, respirant plutôt mal. Là, c'est une vraie GTi avec l'injection (Bosch LE2-Jetronic), ayant d'ailleurs déjà trouvé place sous le capot de la BX, GTi justement."



Peu de différences entre une petite 1.6 et cette grosse 1.9 GTi, si ce n'est le volant, enfin gainé de cuir de série !

// La plus spectaculaire évolution du châssis concerne sans aucun doute les pneumatiques, des Michelin MXV « VR » spécialement développés pour cette 205. //

↑ Ses qualités

TEMPÉRAMENT DU MOTEUR

“Avec la boîte parfaitement étagée et la légèreté (900 kg) de la 205, on ne reconnaît pas le moteur de la BX GTi. Ici, il est hargneux, il chante merveilleusement bien à plein régime – on imagine déjà le chant du futur « 16 soupapes » !”

BON MARIAGE MOTEUR-BOÎTE

“En « tirant » 6 000 tr/mn sur les intermédiaires, jamais le régime ne retombe en dessous d’une valeur correspondant à 96 % du couple maxi. Voilà qui est rassurant et qui indique le mariage heureux entre la courbe de couple et l’échelonnement des rapports de boîte.”

COMPORTEMENT ROUTIER EXEMPLAIRE

“Le comportement routier mérite largement autant d’éloges que le moteur. Il était, en effet, difficile d’imaginer qu’il progresserait à ce point. La 1900 est nettement plus efficace encore et, surtout, plus facile à conduire que la 1600.”

↓ Ses défauts

AUCUNE TECHNIQUE DE POINTE

“Certains regretteront qu’il ne soit fait appel à aucune technique de pointe de la championne du monde (« 4 soupapes », turbo ou 4 roues motrices).”

THERMOMÈTRE D’HUILE MAL CONÇU

“La température de l’huile dépasse les 140 °C, ce qui est trop élevé. Renseignements pris, la sonde est placée dans le carter et non à l’entrée du moteur, après une chute de 25 °C dans le radiateur : une belle explication dont le client n’a malheureusement que faire.”

PAS DE RÉTROVISEUR DROIT

“Les lève-vitres électriques et la fermeture centralisée des portes et du coffre sont ici de série, mais le rétroviseur droit reste hélas en option.”



❶ Si l’habitabilité est bonne à l’avant, c’est aussi le cas aux places arrière. Mais, 3 portes oblige, il faudra se contorsionner pour s’y glisser. ❷ La compacte 205 GTi 1.9 est une petite bombinette efficace et très homogène. L’essayer, c’est l’adopter!



/// Pas de doute, ses performances placent bien la 1.9 vers la tête de peloton des « GTi », toutes catégories confondues. ///



❶ C'est bien souvent sous cet angle que de nombreux automobilistes ont pu admirer, furtivement, la rapide 205 GTi 1,9 ! ❷ Si la GTi 1.6 doit se contenter de discutables freins à tambour à l'arrière, la 1.9 reçoit de série des disques, beaucoup plus efficaces ! ❸ Gavé par une injection Bosch, ce 1.9 Peugeot délivre 130 ch DIN à 6000 tr/mn avec, en prime, une jolie bande-son.



Extraits...

■ "L'étagement de la boîte de vitesses a été revu : détail sérieux qu'apprécieront les purs et durs, la première a été allongée et atteint quasiment 65 km/h."

■ "Autre amélioration de taille, les disques de frein arrière. Mais passons rapidement, ce n'est qu'une mise à jour, des tambours n'auraient jamais dû équiper la 205, qui rejoint aujourd'hui ses concurrentes ainsi pourvues – Fiat Uno, Renault R5, Volkswagen Golf ou Lancia Delta. Il faudra donc d'autant plus montrer du doigt les réticentes – Opel Kadett, Ford Escort et Alfa Romeo 33."

■ "La 205 GTi 1.9 reste toujours devancée par la Golf 16 S, décidément terrible. Si, sur l'anneau de Montlhéry, nous avons mesuré 201 km/h, ce sont 205 km/h que nous avons relevés sur une base plate. En accélération, le 1000 m départ arrêté a été abattu en 29,6 s. Mais au-delà des chiffres – ceux des reprises sont également excellents –, nous voudrions louer le caractère du moteur."

■ "Un produit comme cette GTi est la meilleure arme protectionniste. Une arme autrement plus saine pour lutter contre les Japonais que de fermer artificiellement les frontières, une arme bien plus intelligente que d'apposer sur sa lunette arrière le slogan ringard « J'aime la France, je roule français ». D'accord, mais à condition... que le produit soit meilleur!"



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Ah ! les années 80 ! Au risque de passer pour un vieux grincheux, je persiste à penser que, sur le plan automobile du moins, c'était mieux avant ! Les constructeurs rivalisaient alors d'audace pour sortir des modèles aguicheurs, performants et abordables pour le plus grand nombre, plaçant au premier plan le plaisir de conduite. Pas étonnant que ces youngtimers, Peugeot 205 GTi en tête, aient désormais autant la cote. Cela nous change des SUV à pile peu excitants, des malus prohibitifs et autres réjouissances de notre époque devenue bien morose.

SUZUKI SWIFT

Petite citadine sans prétention, la Suzuki Swift en est à sa 4^e génération et s'avère toujours aussi sympa et sobre. Des qualités qui en plus ne se font pas payer trop cher !

Par Cyril Biotteau Photos Arnaud Saunier

C'est en 2024 que Suzuki a lancé en Europe la 4^e mouture de sa citadine Swift : au programme, toujours un gabarit contenu avec 3,86 m de long, soit 19 cm de moins qu'une Renault Clio. Elle en profite pour peser nettement moins : la Swift "normale" atteint 940 kg sur notre balance, soit 160 kg de moins que la star française en entrée de gamme. Un atout qui facilite un comportement routier agréable et des consommations

pouvant descendre sous les 5 l/100 km de moyenne ! Par "normale", il faut comprendre à boîte manuelle et traction, car la Swift se décline aussi avec boîte automatique ou transmission intégrale : une rareté sur ce segment ! Seuls les grincheux objecteront que le cumul boîte auto/4x4 n'est pas possible...

En revanche, la version "sportive" sera sans doute davantage regrettée puisqu'elle n'est pas présente pour l'instant.

Ne perdons pas pour autant l'espoir de voir arriver un jour une Swift Sport 4 qui ne serait, comme sa devancière de 129 ch, pas vraiment sportive, mais très sympa à conduire pour pas trop cher. En l'état, un seul moteur est disponible, pourvu d'une micro-hybridation qui contribue à sa sobriété, et trois finitions sont proposées, la première étant déjà bien dotée : c'est l'un des meilleurs ratios prix/équipement du marché !

LA GAMME

Moteur / Finition	Avantage ♥	Privilège	Pack	Malus écologique (CO ₂)
Essence micro-hybrid. 1.2 Hybrid ♥	19 190 €	20 390 €	21 290 €	0 € (98 à 99 g/km)
1.2 Hybrid Auto	-	21 590 €	22 490 €	0 € (106 à 107 g/km)
1.2 Hybrid Allgrip	-	21 890 €	22 790 €	0 € (110 à 111 g/km)



La 4^e génération de Swift arbore une face avant un peu plus bombée qu'auparavant, mais elle se reconnaît immédiatement comme une Swift.



Tous les plastiques sont durs mais ils sont bien assemblés et peu sensibles aux rayures. La partie inférieure plus claire est de série sur tous les modèles.

LA TRANSMISSION

Traction boîte manuelle

Par défaut, la Swift est une traction qui emploie une boîte manuelle à 5 rapports au guidage précis et agréable. Les reprises en 5^e sont un peu trop longues et en même temps, le niveau sonore sur autoroute est élevé. Une boîte 6 aurait permis de réduire le bruit du moteur à 130 km/h.

Traction boîte automatique

Il s'agit en fait d'une boîte CVT, à variation continue, avec les avantages et inconvénients de ce type de transmission : une douceur d'utilisation royale avec l'absence totale d'à-coup, mais l'impression de faire hurler le moteur quand vous enfoncez franchement l'accélérateur, d'autant plus que l'insonorisation est un brin faible. La position "M" du levier de vitesses simule une sorte de boîte manuelle où vous passez

les rapports par les palettes au volant : cela permet de limiter la sensation de patinage. Si vous choisissez la transmission intégrale, cette boîte automatique ne pourra pas lui être associée.

Transmission intégrale boîte manuelle

C'est une rareté chez les citadines, surtout depuis la disparition de la Fiat Panda 4x4 (peut-être de retour en 2026). Bien sûr, ce n'est pas une transmission intégrale permanente : un viscocoupleur transfère une partie du couple vers les roues arrière lorsqu'il détecte un patinage des roues avant. Il n'y a pas de commande spécifique pour le conducteur, qui ne peut pas choisir un mode Neige ou bloquer le différentiel, par exemple : il faut faire confiance à l'automatisme.

L/l/h/empattement : 3,86/1,73/1,50/2,45 m (Allgrip : 3,86/1,73/1,52/2,45 m)

MOTEURS ESSENCE (micro-hybridation)	1.2 HYBRID ❤️	1.2 HYBRID AUTO	1.2 HYBRID ALLGRIP
Puissance maxi (ch à tr/mn)	82 à 5700	82 à 5700	82 à 5700
Couple maxi (Nm à tr/mn)	112 à 4500	112 à 4500	112 à 4500
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	162	165	163
0 à 100 km/h (s)	12,2	12	12,6
90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e ou Drive (s)	16/24,2	12,2	17/25,4
Consommation			
Moyenne (l/100 km)	4,9	5	5,2

LES MOTEURS

1.2 Hybrid ❤️

Bien que la puissance n'évolue guère, il s'agit d'un nouveau moteur par rapport à la génération précédente puisque cette dernière utilisait un 4 cylindres, alors qu'il n'y en a que 3 dans la nouvelle. La micro-hybridation a légèrement progressé et fournit désormais 3,13 ch et 60 Nm, non compris dans la fiche technique annoncée. La nouvelle Swift ne roule jamais à l'électricité seule mais l'emploie en tant que petit boost et pour effectuer des arrêts et redémarrages du moteur indolores. Les 82 ch n'impressionnent guère, mais vu le poids de la voiture, inférieur à la tonne, c'est assez et cela donne même de l'entrain en ville. Sur route, c'est un peu plus juste, mais cela suffit si vous montez dans les tours. Attention, les distances de freinage sont longues !

1.2 Hybrid Auto

La version automatique utilise le même moteur associé à une boîte CVT engendrant une hausse de 1 200 €. Idéale en ville pour son absence d'à-coup, elle n'entraîne presque pas de surconsommation (5 l/100 km de moyenne au lieu de 4,9 l/100 km) et va jusqu'à améliorer un chouia les performances !

1.2 Hybrid Allgrip

Là encore, la motorisation est la même mais liée cette fois à une transmission intégrale appelée "Allgrip". Celle-ci augmente le poids d'un peu plus de 70 kg par rapport à la 2 roues motrices, faisant passer à cette version la barre de la tonne. La consommation est un brin plus prononcée puisque nous avons relevé ici 5,2 l/100 km. Les performances chutent légèrement, mais comme il n'est de toute façon pas question de sport... En revanche, avec son poids malgré tout mesuré et des pneus adaptés, vous serez le roi de la route sur la neige ! Le surcoût des 4 roues motrices s'élève à 1 500 €, ce qui amène cette Swift AWD à 21 690 € au minimum. C'est donc l'une des 4 roues motrices les moins chères du marché derrière une autre Suzuki, l'Ignis, petit SUV sorti du catalogue mais encore disponible sur stock.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, accès à bord et démarrage mains-libres, AFIL active, allumage automatique des feux AV, Android Auto et Apple CarPlay sans fil, banquette AR rabattable 60/40, caméra de recul, climatisation manuelle, écran central tactile 9 pouces, freinage automatique d'urgence avec détection piétons, cyclistes et motos, gestion automatique codes/phares, GPS, limiteur de vitesse, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseurs extérieurs électriques et dégivrants, surveillance des angles morts, système audio, vitres électriques AV et AR, volant réglable en hauteur et en profondeur.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	AVANTAGE ♥	PRIVILÈGE	PACK
Aérateurs aux places AR	-	-	série
Climatisation automatique	-	-	série
Haut-parleurs aux places AR et tweeters à l'AV	-	série	série
Jantes alliage 15 pouces	série	-	-
Jantes alliage 16 pouces	-	série	série
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement	-	-	série
Siège conducteur réglable en hauteur	-	série	série
Sièges AV chauffants	-	série	série
Vitres AR surteintées	-	série	série



❶ La Swift fait partie des rares modèles encore équipés de compteurs à aiguilles. ❷ L'écran central tactile de 9 pouces avec GPS est de série dès l'entrée de gamme! ❸ À gauche du volant, vous trouverez les commandes de radio et celles du téléphone. ❹ La commande de boîte s'avère agréable, bien guidée et aux verrouillages fermes. ❺ L'espace aux jambes à l'arrière est plutôt généreux pour la catégorie malgré son encombrement inférieur. ❻ Le coffre en revanche ne passe pas la barre des 300 dm³ : c'est moins que la concurrence. ❼ Pour recharger son smartphone par induction, il faudra passer par les accessoires!

LES FINITIONS

AVANTAGE ♥

Uniquement proposée en association avec les 2 roues motrices et la boîte manuelle, cette finition d'appel n'est pas trop démunie puisqu'elle comporte déjà l'accès et démarrage mains-libres, la climatisation (manuelle), le GPS, la caméra de recul ou encore Android Auto et Apple CarPlay sans fil. Il faudra cependant faire l'impasse sur quelques éléments, comme le réglage en hauteur du siège conducteur, ce qui pourra en gêner certains même si le volant est ajustable en hauteur et en profondeur de série. Cette version est également la seule chaussée de roues de 15 pouces et à ne pas pouvoir être choisie avec une peinture So'Color (voir page de droite "Les principales options").

PRIVILÈGE

(AVANTAGE + 1 200 €)

Ce deuxième niveau est disponible avec toutes les transmissions. Il apporte des roues de 16 pouces, le réglage en hauteur du siège conducteur, les sièges avant chauffants, des haut-parleurs aux places arrière et des tweeters en plus à l'avant, où deux prises USB additionnelles font leur apparition, dont une de type C. Le supplément demandé pour ces équipements nous semble un peu élevé, mais si vous voulez la boîte auto ou les 4 roues motrices, vous n'y couperez pas puisque ces transmissions ne sont pas accessibles en Avantage.

PACK (PRIVILÈGE + 900 €)

Nous arrivons en haut de la gamme, qui ajoute cette fois la climatisation automatique (monozone) accompagnée de buses d'aération aux places arrière, tandis que les rétroviseurs deviennent rabattables électriquement. Accessoirement, les passagers gagnent chacun une poignée de maintien : indispensable dans une telle sportive! Mais même avec ce surcroît d'équipement, la Swift reste simple dans sa présentation : n'espérez pas en faire une petite luxueuse.



La Swift ne mesure que 3,86 m de long, alors que la plupart des concurrentes tournent autour des 4 mètres : un bel avantage en ville.



La petite Suzuki profite de son gabarit pour montrer une relative légèreté, synonyme de faibles consommations.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PEINTURE SO'COLOR (850 €)

Indisponible avec la finition Avantage, cette option est en fait une peinture biton avec le toit noir associé au choix avec le Frontier Blue, le Burning Red, le Cool Yellow ou le Pure White. Les autres couleurs n'y ont pas droit (*voir ci-contre*). Une peinture biton donne toujours un peu plus de cachet à une voiture mais coûte souvent bien plus cher que les 280 € requis ici en supplément par rapport à une peinture métallisée "normale" (570 €).

CONSEILLÉE PAR L'AJ

LES ACCESSOIRES

Certaines marques, généralement exotiques, ne proposent pas ou peu d'options pour des raisons de logistique et de maîtrise des coûts. Mais les vendeurs peuvent pallier quelques lacunes d'équipement avec des accessoires, montés en concession et non en usine. Sur la Swift, vous pouvez ainsi demander à votre concessionnaire d'installer un chargeur à induction pour 271,03 € (hors frais de pose). Vous trouverez aussi des jantes de 16 pouces noires pour 258,96 € afin d'accompagner votre toit noir So'Color, ou encore des films de protection du seuil de chargement, des tapis de coffre et de sol, des barres de toit, etc.

SELON VOS GOÛTS



NOTRE CHOIX

Suzuki Swift 1.2 Hybrid Avantage (18 990 € hors options, malus 0 €)

L'un des principaux atouts de la Swift est son coût, aussi bien à l'achat avec un tarif raisonnable pour un équipement très correct qu'à l'usage avec des consommations maîtrisées. Prendre une finition supérieure ne paraît donc pas opportun. Si vous êtes allergique à la pédale d'embrayage ou si vous habitez en haute montagne, les Swift automatiques ou 4x4 constituent également de bons choix, mais là encore, optez pour la version Privilège afin de minimiser le coût d'achat.

LES TEINTES

Peinture métallisée (gratuite)



Flame Orange
(teinte de série)

Peintures métallisées (570 €)



Frontier Blue



Pure White



Burning Red



Cool Yellow



Caravan Ivory



Super Black



Mineral Gray



Premium Silver

LES JANTES



Jantes acier
et enjoliveurs
15 pouces
(série sur Avantage)



Jantes alliage
16 pouces
(série sur Privilège)



Jantes alliage
16 pouces polies
(série sur Pack)

DACIA DUSTER II

D'apparence robuste, le Dacia Duster de deuxième génération bénéficie par ailleurs d'un très bon rapport qualité/prix. À condition de ne pas être trop exigeant sur certains critères.

Par Didier Laurent

Évidemment, quand on regarde le nouveau Duster, le modèle précédent fait vieillot (surtout les voitures qui arborent l'ancien logo de la marque). Lorsqu'on s'installe à l'intérieur aussi, on perçoit le changement de génération. Puis quand on étudie le prix, on se dit que l'écart n'est pas si important : le Duster II tient très bien la cote. Le niveau de finition demeure modeste, mais il s'est amélioré avec le temps et il ne manque rien à bord. Les aspects pratiques de cette voiture compacte s'apprécient en ville comme à la campagne. La tenue de route reste un point faible : direction floue, suspensions souples et châssis daté ne rivalisent pas avec les références du segment. Le nouveau modèle, dérivé de la Clio, corrige ce point. Mais le Duster II conserve pour lui une vraie valeur d'usage, notamment en version 4x4, rare sur le marché à ce prix. C'est ce qui explique son grand succès en zone montagneuse. En juin 2022, il a pris un bon coup de jeune avec un logo revisité. C'est cette version qu'il convient de privilégier, surtout si vous comptez sur une revente de bon niveau. Dans le cas d'un modèle "à garder jusqu'au bout", vous pouvez viser un exemplaire plus ancien et descendre en budget. Si vous souhaitez un diesel récent – c'est notre choix –, vous devrez faire un effort financier. Cette motorisation a disparu et a toujours ses adeptes.

LA GAMME DUSTER	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis	
Essence	1.0 TCe	100/90	7	Un bloc à 3 cylindres essence qui fait le job mais qui peut se montrer un peu juste si vous roulez chargé ou en montagne. Il apparaît en version "basse émission" de 90 ch en 2020.
	1.6 SCe/1.6 Eco-G GPL	115	7,6	Le SCe en début de carrière est peu recommandable du point de vue de l'agrément de conduite. Le moteur Eco-G mérite bien plus le détour (c'est un 3 cylindres turbo).
	1.2 TCe	125	8,1	Une version présente à la commercialisation, qui fut vite remplacée par le 1.3. Si possible, évitez-la, car la fiabilité n'est pas son point fort.
	1.3 TCe	130	6,9	Assez répandu en occasion, il délivre un agrément mesuré, tout comme ses performances. Il a le mérite d'exister également en 4 roues motrices.
	1.3 TCe	150	7,1	Le même scénario qu'avec la version 130 ch, selon des performances un petit peu supérieures. Le moteur a de l'inertie, mais il n'est pas à bannir si le prix est bon.
Diesel	1.5 dCi	90/95	5,5	Un petit diesel qui fait plutôt illusion, notamment sur les premiers rapports, mais les performances sont modestes. Consommation très basse à vitesse stabilisée. Il devient Blue dCi 95 en 2021.
	1.5 dCi	110	5,7	Plus de pep pour ce moteur d'ancienne génération, qui convient bien à la carrosserie relativement légère du Duster.
	1.5 Blue dCi	115	5,3	Il arrive au catalogue en 2019 et devient rapidement l'un des favoris des clients Duster. C'est aussi notre choix, notamment si vous roulez beaucoup. C'est une version agréable sur la route et économique à la pompe. Il existe également en 4x4, plus rare en occasion.

LES INFOS CLÉS

Essence :
à partir de 8000 €*

Diesel :
à partir de 9000 €*

Génération : deuxième

Commercialisation :
sept. 2017 à avril 2024

Restylage : septembre
2021 et juin 2022

Nombre d'exemplaires
en circulation : 250 000

* 100 000 km maximum.



NOTRE CHOIX
Dacia Duster 1.5 Blue dCi
115 Journey+ 2023
1^{er} prix prospecté :
19 000 €/40 000 km



TECHNIQUE

MOTEUR

Puissance maxi	116 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	260 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres diesel, turbo
Puissance fiscale	6 CV
Cylindrée	1461 cm ³
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	10,7 m
Pneumatiques	215/60 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,34/1,69/1,66/2,67 m
Poids/tractable freiné	1361/1200 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1000 m d.a.	33,2 s
0 à 100 km/h	10,9 s
90 à 130 km/h (en 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	10,8/13,4/17,2 s
Vitesse maxi	176 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/62 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	22 cm
Largeur aux coudes AV/AR	140/142 cm
Volume coffre	479 dm ³

LE BUDGET

Assurance ⁽¹⁾ : 755 €	Carte grise ⁽²⁾ : 199,80 €
----------------------------------	---------------------------------------

Consommation/Autonomie

Moyenne	5,3 l/100 km
Ville/route/autoroute	5,3/5,3/5,4 l/100 km
Autonomie/réservoir	943 km/50 l

Coût de l'entretien

Amortisseur AV ⁽³⁾	351 €	Distribution	235 €
Amortisseur AR ⁽³⁾	342 €	Embrayage	490 €
Disques AV ⁽³⁾	283 €	FAP	1177 €
Disques AR ⁽³⁾	343 €	Pneus ⁽³⁾	280 €
Plaquettes AV ⁽⁴⁾	120 €	Feu AV ⁽⁵⁾	614 €
Plaquettes AR ⁽⁴⁾	112 €	Feu AR ⁽⁵⁾	399 €
Filtre à air	105 €	Bouclier AV	126 €
Filtre à huile	24 €	Bouclier AR	503 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

(1) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade. (2) Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval. (3) La paire. (4) Le jeu. (5) Pour le feu gauche ; 671 € et 417 € pour le droit AV et AR.

LE BILAN FIABILITÉ

Le Duster II, ce n'est pas "zéro défaut" mais la tranquillité d'usage domine. Le prix des pièces, assez bien placé, constitue un point positif. L'intérieur ne vieillit pas toujours très bien – tout dépend de l'usage. A priori, vous en aurez pour votre argent.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

SYSTÈME ADBLUE

Ce problème ne concerne que les diesels, quelle que soit leur puissance. Sur ces modèles, le voyant d'alerte de "niveau faible" d'AdBlue s'allume de manière intempestive, alors qu'il ne manque pas de produit. Une reprogrammation électronique du dispositif règle généralement le souci.

BOÎTE DE VITESSES

De nombreux cas de transmission bruyante (sifflement), notamment au-dessus de 80 km/h. Le plus souvent, cela se solde par

AUTRES DÉFAILLANCES

BOÎTE AUTOMATIQUE EDC

Ce n'est pas la transmission la plus courante sur le Duster (elle a même disparu du catalogue pendant un temps), mais elle peut rencontrer quelques problèmes. On note des à-coups au passage des rapports, mais aussi une possible usure prématurée de l'embrayage (cette boîte en a deux). La reprogrammation du calculateur qui gère la boîte peut améliorer les à-coups. Mais des fuites ont aussi été répertoriées au niveau du joint spi. En cas d'achat, il conviendra d'être attentif à ce point.

le remplacement d'une pièce, mais il est parfois rapporté que la boîte doit être entièrement changée.

MOTEUR 1.2 TCE

On est loin des avaries de l'ancienne mécanique (jusqu'en 2016). Mais des soucis subsistent avec ce nouveau bloc, et il s'agit toujours d'une consommation trop élevée d'huile, qui peut conduire à une casse du moteur si la surveillance n'est pas assez forte. Les derniers millésimes semblent s'être améliorés sur ce point.

TRAPPE À CARBURANT

Répertorié comme l'un des défauts les plus courants sur Duster, le blocage de la trappe à carburant est connu des concessionnaires, qui ont reçu les instructions techniques pour remédier au problème. Il est possible de lubrifier le point d'ancrage (un loquet) avec un produit adapté, mais il s'avère souvent nécessaire de remplacer le système de fermeture de la trappe.

LES RAPPELS

MAJEURS

DIRECTION ASSISTÉE (AOÛT 2019)

Sur un total de 33 172 voitures fabriquées jusqu'au 5 janvier 2018, la direction assistée peut être à l'origine de plusieurs avaries, comme l'allumage du voyant ESP, voire la perte de la fonction, mais aussi un amoindrissement de l'assistance en manœuvre. Le témoin de défaillance de direction peut également s'allumer au tableau de bord. Des soucis qui se règlent tous de la même manière, avec une reprogrammation de la mémoire du calculateur de la direction assistée.

FREINAGE (AOÛT 2019)

Sur 3 739 voitures fabriquées avant le 23 février 2018, il se peut que le conducteur ressente une pédale de frein plus dure ou une perte de l'efficacité du freinage. Ce problème est dû au mauvais positionnement d'une membrane interne, qui peut engendrer un manque d'étanchéité. L'opération de rappel consiste à contrôler l'amplificateur de freinage, voire à le remplacer. Les Dokker et Lodgy sont aussi concernés par cette opération.

MINEURS

SIÈGE ARRIÈRE (JANVIER 2020)

Sur 278 Duster fabriqués à Pitesti (Roumanie) entre le 26 novembre 2018 et le 29 octobre 2019, une possible insuffisance du maintien du dossier de la banquette arrière en cas de choc (avec présence de bagages dans le coffre) a été détectée. En après-vente, une intervention consiste à remplacer l'armature du dossier de siège arrière par une version renforcée afin d'éliminer cette potentielle faiblesse.

BATTERIE (JANVIER 2019)

Sur 589 voitures fabriquées entre le 11 et le 14 juin 2018 à l'usine de Pitesti, un défaut de soudure de la borne positive de la batterie pourrait provoquer une surchauffe lors du démarrage. En concession, la batterie doit être contrôlée, et si nécessaire remplacée. Certaines Logan et Sandero sont concernées par cette opération.

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	3	2 000 38 500
Surcoût Techno : "base" + 2 500 €			
Surcoût Premium : Techno + 2 500 €			
Surcoût Speciale : "base" + 2 000 €			
TONALE			
1.5T Hybrid 130 ch Sprint	7	M	310 41 200
1.5 T Hybrid 160 ch Sprint	8	M	360 43 200
PHEV 190 ch Sprint	7	M	750 50 600
PHEV 280 ch Q4 Sprint	10	M	750 53 300
1.6 Diesel 130 ch Sprint	7	M	1 372 41 700
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €			
Surcoût Tributo Italiano : Veloce + 3 500 €			
GIULIA			
2.0 Turbo 280 ch Sprint Q4	17	M	24 291 57 800
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	M	540 50 300
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	M	1 761 55 300
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €			
Surcoût Tributo Italiano : Veloce + 3 500 €			
STELVIO			
2.0T 280 ch Sprint Q4	17	M	58 934 63 300
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	M	3 170 55 800
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	M	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	B	2 000 38 700
220 GT Performance	NC	B	2 000 41 700
Surcoût GT Premium : GT + 3 200 €			
Surcoût GTS : GT Performance + 3 000 €			
Surcoût Première Edition : GTS + 1 500 €			
A110			
"base"	15	M	3 784 65 000
GTS	NC	NC	79 500
R 70	NC	NC	122 500
ASTON MARTIN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
VANTAGE			
665 ch	NC	M	70 000 199 700
DB12			
680 ch	NC	M	70 000 227 000
680 ch Volante	NC	M	70 000 244 538
DBX			
707	NC	M	70 000 252 100
VALKYRIE			
1 155 ch	NC	M	70 000 270 000
AUDI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
A1 SPORTBACK			
25 TFSI Design	5	M	310 27 230
30 TFSI Design	6	M	330 28 240
35 TFSI S line S tronic	8	M	650 34 670
40 TFSI S line S tronic	11	M	2 918 36 430
Surcoût S line : Design + 2 700 €			
Surcoût S line Plus : S line + 2 000 €			
A1 ALLSTREET			
30 TFSI	6	M	650 29 840
35 TFSI S tronic	8	M	983 33 570
Q2			
30 TFSI Design	6	M	898 34 480
35 TFSI Design	8	M	1 172 36 500
SQ2	19	M	64 456 58 150
30 TDI Design	6	M	540 36 390
35 TDI Design S tronic	8	M	1 386 41 140
Surcoût S line : Design + 2 400 €			
Surcoût S line Plus : S line + 1 750 €			

A3 SPORTBACK			
30 TFSI Design	6	M	400 34 600
30 TFSI Hybride Design	6	M	240 36 780
35 TFSI Design	8	M	400 35 900
35 TFSI Hybride Design	8	M	230 38 080
S3	20	M	67 567 63 000
RS 3	28	M	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	M	400 40 600
Surcoût S line : Design + 4 950 €			
A3 ALLSTREET			
35 TFSI Design	8	M	650 37 800
35 TFSI Hybride Design	8	M	280 39 980
40 TFSI e Design	8		0 49 800
35 TDI Design	8	M	650 42 500
Surcoût Aus : Design + 4 450 €			
A3 BERLINE			
Surcoût : Sportback + 565 € à + 1 400 €			
Q3			
35 TFSI Design	8	M	2 918 40 890
35 TDI Design	8	M	2 451 45 790
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M	11 031 55 550
Surcoût S line : Design + 4 200 €			
Surcoût S line Plus : S line + 2 200 €			
Q3 SPORTBACK			
35 TFSI Design	8	M	3 119 43 390
35 TDI Design	8	M	2 599 48 290
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M	13 153 58 050
Surcoût S line : Design + 4 200 €			
Surcoût S line Plus : S line + 2 200 €			
Q4 E-TRON			
45	6	B	2 000 46 990
55 S line Quattro	7		0 70 450
Surcoût S line : "base" + 18 760 €			
Q4 E-TRON SPORTBACK			
45	6	B	2 000 46 990
55 S line Quattro	7		0 72 450
Surcoût S line : Design + 20 760 €			
A5			
2.0 TFSI 150 ch Design	8	M	4 819 45 500
2.0 TFSI 204 ch Design	11	M	4 819 50 400
S5	25	M	19 139 79 750
2.0 TDI Hybride 204 ch Design	11	M	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	M	6 426 57 550
SQ5	25	M	57 351 98 930
2.0 TDI 204 ch Hybride Design Quattro	11	M	10 793 61 470
Surcoût S line : Design + 8 400 €			
Q5 SPORTBACK			
2.0 TFSI 204 ch Hybride Design	11	M	6 726 59 750
SQ5	25	M	57 131 101 130
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	11	M	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	M	70 000 133 130
55 TFSI e S line	22	M	12 800 97 170
60 TFSI e Competition	22	M	12 800 105 480
50 TDI S line	17	M	70 000 91 150
Surcoût Aus : S line + 13 150 €			
Q8			
SQ8	43	M	70 000 137 720
RS Performance	59	M	70 000 191 550
55 TFSI e S line	22	M	13 700 106 960
60 TFSI e Competition	22	M	13 700 115 280
Surcoût Aus : S line + 10 000 €			
Q8 E-TRON			
50 S line	12		0 89 100
55 S line	12		0 98 800
SQ8	19		0 111 700
Surcoût Aus : 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 Aus : S line + 8 500 €			
A8			
S8	49	M	70 000 170 967
60 TFSI e Design	22	M	11 000 136 749
50 TDI Design	17	M	69 120 118 185
Surcoût Aus : Design + 5 600 €			
BENTLEY			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
FLYING SPUR			
V8	NC	M	70 000 212 773
Speed	NC	M	70 000 260 975
Mulliner W12	59	M	70 000 301 412
Hybrid	NC	M	14 360 219 126
CONTINENTAL			
GT V8	NC	M	70 000 226 992
GT Speed	NC	M	70 000 282 454
GT Mulliner W12	NC	M	70 000 320 168
GTC V8	NC	M	70 000 249 681
GTC Speed	NC	M	70 000 310 689
GTC Mulliner W12	NC	M	70 000 352 185
BENTAYGA			
V8	NC	M	70 000 208 538
S V8	NC	M	70 000 238 790
Hybrid	NC	M	14 300 208 538
BMW			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
SÉRIE 1			
116	6	M	983 34 950
120	8	M	230 38 900
123 xDrive	12	M	948 44 950
M135 xDrive	19	M	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	M	2 205 50 650
230i	14	M	3 119 54 250
M240i xDrive	26	M	47 640 66 650
M2	38	M	70 000 84 750
220d	10	M	1 000 53 550
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER			
218i	7	M	1 504 38 850
220i	8	M	400 40 850
225e xDrive	7	M	250 50 600
218d	8	M	330 41 350
220d	9	M	150 43 450
Surcoût Luxury : "base" + 2 050 €			
Surcoût M Sport : Luxury + 1 200 €			
SÉRIE 2 GRAN COUPÉ			
220	8	M	190 42 450
M235 xDrive	19	M	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	M	2 049 43 700
sDrive20i	8	M	400 45 700
M35i xDrive	19	M	21 219 62 900
xDrive25e	7	M	550 55 950
xDrive30e	8	M	600 58 950
sDrive18d	8	M	650 46 400
sDrive20d	9	M	250 48 500
xDrive23d	12	M	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	M	850 47 700
M35i xDrive	19	M	24 080 64 950
sDrive18d	8	M	1 568 48 400
sDrive20d	9	M	1 290 50 500
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €			
iX2			
eDrive20	5		0 46 950
xDrive30	7		0 59 200
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €			
SÉRIE 3			
318i	8	M	2 205 48 750
320i xDrive	10	M	3 784 53 250
M340i xDrive	26	M	27 553 72 550
M3 Competition xDrive	44	M	70 000 120 050
330e	10		0 61 450
318d	8	M	450 50 750
320d xDrive	10	M	1 472 56 250
M340d xDrive	22	M	7 105 72 550
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €			
SÉRIE 3 TOURING			
M3 CS	NC	NC	165 500
Surcoût : Berline + 1 300 €			
SÉRIE 4 COUPÉ			
420i	10	M	1 901 54 250
M440i xDrive	26	M	22 794 76 050
M4 Competition xDrive	44	M	70 000 121 050
M4 CS	46	M	70 000 162 050
420d xDrive	10	M	2 433 59 750
M440d xDrive	22	M	9 004 76 050
Surcoût M Sport : "base" + 3 750 €			
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ			
420i	10	M	4 069 54 200
M440i xDrive	26	M	55 412 76 000
420d xDrive	10	M	3 911 59 700
430d xDrive	17	M	7 231 66 700
Surcoût M Sport : "base" + 4 150 €			

SÉRIE 4 CABRIOLET			
420i	10	M	1 202 61 750
M440i xDrive	26	M	42 657 83 550
M4 Competition xDrive	44	M	70 000 127 700
420d	10	M	3 824 64 750
M440d xDrive	22	M	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	M	6 126 55 550
M40i	23	M	31 024 70 950
Surcoût M Sport : *base* + 2 900 €			
X3			
20 xDrive	15	M	8 643 63 950
M50 xDrive M Sport	42	M	33 177 89 950
30e xDrive	15	M	4 300 71 950
20d xDrive	16	M	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	M	70 000 119 200
xDrive20d xLine	10	M	8 343 62 500
xDrive30d xLine	17	M	20 075 69 300
M40d	22	M	48 343 83 900
Surcoût M Sport : xLine + 5 800 €			
SÉRIE 5			
520i	11	M	2 422 62 850
530e	10	M	2 075 71 650
550e xDrive	20	M	2 825 83 650
M5	51	M	14 300 159 050
520d	11	M	3 254 65 150
540d xDrive	17	M	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	M	12 650 133 350
M760e xDrive	26	M	14 750 158 700
740d xDrive	17	M	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	M	29 591 116 650
SÉRIE 8 GRAN COUPÉ			
Surcoût : coupé - 3 000 €			
SÉRIE 8 CABRIOLET			
Surcoût : coupé + 8 000 €			
X5			
M Competition	57	M	70 000 159 300
xDrive50e xLine	20	M	11 600 105 150
xDrive30d xLine	17	M	60 501 90 050
Surcoût M Sport : xLine + 3 450 € à + 4 150 €			
XM			
50e	17	M	19 850 138 900
653 ch	39	M	22 550 179 500
Label Red	51	M	22 850 205 000
iX			
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			
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			
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			
LYRIQ			
Luxury	NC		0 81 200
Surcoût Sport : Luxury + 0 €			
CATERHAM			
SEVEN			
170R	NC		0 42 854
340 R	NC	M	2 726 59 214
SUPER SEVEN			
600	NC		0 44 874
CHEVROLET			
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			
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 Électrique 136 ch Plus	4	B	2 000 36 850
Surcoût Max : Plus + 1 950 €			
CUPRA			
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			
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 €			

SANDERO STEPWAY			
1.0 TCe 90 ch Essential	5	M	310 16 150
1.0 TCe 110 ch Extreme	6	M	310 19 200
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	M	50 16 150
Surcoût Expression : Essential + 1 300 €			
Surcoût Extreme : Expression + 1 000 €			
Surcoût Extreme+ : Extreme + 500 €			
JOGGER			
1.0 TCe 110 ch Expression	6	M	650 21 000
Hybrid 140 ch Expression	5		0 25 400
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	M	210 18 500
Surcoût Expression : Essential + 2 000 €			
Surcoût Extrême : Expression + 1 300 €			
Surcoût Extrême+ : Extrême + 500 €			
DUSTER			
1.3 TCe 130 ch Expression	7	M	280 23 800
Hybrid 140 ch Expression	5	M	75 26 800
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	M	330 19 990
Surcoût Expression : Essential + 2 110 €			
Surcoût Extreme : Expression + 1 500 €			
Surcoût Journey : Extreme + 0 €			
Surcoût Extrême+ : Extrême + 600 €			
BIGSTER			
1.2 TCe 140 ch Essential	NC	M	240 24 990
1.8 Hybrid 155 ch Expression	NC		0 29 700
1.2 Eco-G 140 ch Essential	NC	NC	24 990
Surcoût Expression : Essential + 1 510 €			
Surcoût Extreme : Expression + 1 800 €			
Surcoût Journey : Extreme + 0 €			
DS AUTOMOBILES			
DS 3			
1.2 Hybride 136 ch Pallas	7		0 35 200
E-Tense Pallas	4	B	2 000 42 300
Surcoût Edition France : Pallas + 700 €			
Surcoût Antoine de Saint-Exupéry : Edition France + 4 800 €			
Surcoût Étoile : Edition France + 2 350 €			
DS 4			
1.2 PureTech 130 ch Pallas	7	M	1 276 38 450
1.2 Hybride 136 ch Pallas	7	M	125 39 950
Plug-In Hybrid 225 ch Pallas	10		0 46 700
1.5 BlueHDi 130 ch Pallas	7	M	1 172 39 400
Surcoût Étoile - Alcantara : Pallas + 4 300 €			
Surcoût Étoile - Cuir Nappa : Étoile - Alcantara + 2 500 €			
Surcoût Antoine de Saint-Exupéry : Étoile - Cuir Nappa + 600 €			
DS 7			
Plug-In Hybrid 225 ch Pallas	10		0 58 550
Plug-In Hybrid 300 ch Pallas AWD	11	M	360 64 750
Plug-In Hybrid 360 ch Antoine de St Exupéry AWD	11	M	850 74 550
1.5 BlueHDi 130 ch Pallas	7	M	2 205 49 750
Surcoût Antoine de Saint-Exupéry : Pallas + 4 600 €			
Surcoût Étoile : Antoine de Saint-Exupéry + 650 €			
Surcoût Performance : Antoine de Saint-Exupéry + 1 250 €			
N° 8			
Pallas FWD	NC		0 59 200
Pallas FWD Long Range	NC		0 63 300
Étoile AWD Long Range	NC		0 74 600
Surcoût Étoile : Pallas+ + 7 280 € à 7 600 €			
DS 9			
E-Tense 250 ch Rivoli+	11	M	640 68 500
E-Tense 360 ch Rivoli+ 4x4	11	M	1 310 79 850
Surcoût Opéra : Rivoli+ + 8 100 €			
Surcoût Esprit de Voyage : Opéra + 1 550 €			
FERRARI			
ROMA			
base	56	M	70 000 246 524
PORTOFINO			
M	56	M	70 000 212 227
812			
GTS	86	M	70 000 336 269
Competizione	92	M	70 000 491 443
296			
GTB	NC	M	2 049 271 115
GTS	NC	M	2 049 315 377
SF90			
Stradale	83	M	2 918 423 514
XX Stradale	NC	M	18 858 770 000
Spider	83	M	2 749 465 714

100 [LE PRIX DU NEUF]

SP3 DAYTONA			
840 ch	NC	M	70 000 196 800

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 Style	5	B	2 000 39 990
Extended Range 286 ch Select	6	B	2 000 46 900
Extended Range 340 ch Select	6		0 53 900

CAPRI			
Standard Range 170 ch Style	5	B	2 000 42 490
Extended Range 286 ch Select	6		0 49 400
Extended Range 340 ch AWD Select	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 : Altitude + 2 500 €			
Surcoût The North Face : Upland + 6 000 €			

RENEGADE			
e-Hybrid 130 ch	7	M	310 32 190
4xe 24			

LAMBORGHINI

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

LANCIA

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

LAND ROVER

TYPE	CV	B/M*	PRIX
RANGE ROVER EVOQUE			
PHEV S	11	M 5 340	61 200
D200 S	11	M 16 032	57 100
Surcôt Dynamic SE : S + 7 200 €			
Surcôt Dynamic HSE : Dynamic SE + 5 400 €			
Surcôt Autobiography : Dynamic HSE + 8 400 €			

DISCOVERY SPORT

PHEV S	11	M 6 225	61 300
D200 Dynamic SE	11	M 23 397	64 000
Surcôt Dynamic SE : S + 6 300 €			
Surcôt Dynamic HSE : Dynamic SE + 6 700 €			

DISCOVERY

D350 HSE	23	M 70 000	96 900
Surcôt 35th Limited Edition : HSE 7 800 €			

RANGE ROVER VELAR

P400e S	19	M 2 735	82 200
D200 S	11	M 18 608	70 500
Surcôt SE R-Dynamic : S + 7 300 €			
Surcôt HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 6 600 €			

DEFENDER 90

P400 SE	28	M 70 000	81 000
P525 X-Dynamic	43	M 70 000	136 700
D200 S	11	M 70 000	63 800
D250 S	14	M 70 000	68 400
D300 S	19	M 70 000	72 900

Surcôt SE : S + 4 800 €
 Surcôt SE X-Dynamic : SE + 4 100 €
 Surcôt HSE X-Dynamic : SE X-Dynamic + 6 900 €
 Surcôt X X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 20 600 €
 Surcôt XS Edition : SE + 7 200 €
 Surcôt P525 Carpathian X-Dynamic : P525 X-Dynamic + 7 600 €

DEFENDER 110

P400 SE	28	M 70 000	86 800
P525 X-Dynamic	43	M 70 000	140 400
P400e S	19	M 17 390	83 500
D250 S	14	M 70 000	72 900
D300 S	19	M 70 000	76 700

Surcôt SE : S + 6 900 €
 Surcôt SE X-Dynamic : SE + 4 200 €
 Surcôt XS Edition : SE + 4 300 €
 Surcôt HSE X-Dynamic : SE + 11 000 €
 Surcôt X X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 17 600 €
 Surcôt Carpathian X-Dynamic : X-Dynamic + 7 500 €

RANGE ROVER SPORT

P460e S	28	M 21 050	103 200
P550e Autobiography Dynamic	28	M 23 300	143 700
D250 SE	14	M 70 000	95 400
D350 Autobiography Dynamic	23	M 70 000	124 700
Surcôt SE : S + 6 600 €			
Surcôt SE Dynamic : SE + 3 400 €			
Surcôt HSE Dynamic : SE + 8 800 €			

RANGE ROVER

P530 Autobiography	44	M 70 000	192 300
P615 SV	56	M 70 000	238 700
P460e SE	28	M 22 100	147 500
P550e HSE	28	M 23 300	167 400
D350 HSE	23	M 70 000	151 700
Surcôt HSE : SE + 8 600 €			
Surcôt Autobiography : HSE + 17 700 €			
Surcôt SV : Autobiography + 37 700 €			

LEAPMOTOR

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

LEXUS

TYPE	CV	B/M*	PRIX
LBX			
"base"	5	0	34 800
Surcôt Elegant : "base" + 3 500 €			
Surcôt Emotion : Elegant + 500 €			
Surcôt Relax : Emotion + 4 300 €			
Surcôt Cool : Relax + 0 €			

UX

300h	8	M 50	41 990
300e Pack	4	0	57 400
Surcôt Pack : "base" + 2 480 €			
Surcôt F Sport Design : Pack + 1 920 €			
Surcôt Luxe : F Sport Design + 2 900 €			
Surcôt F-Sport Executive : Luxe + 11 600 €			

NX

350h Pack	10	M 1 750	57 500
450h+ Luxe 4WD	10	M 1 900	67 000
Surcôt Luxe : Pack + 6 000 €			
Surcôt Executive : Luxe + 10 000 € à +11 000 €			
Surcôt F Sport Executive : Executive + 0 à +3 500 €			

ES

300h Luxe	9	M 900	64 700
Surcôt Executive : Luxe + 8 800 €			

RX

450h+ Luxe	10	M 3 700	91 600
500h F Sport Executive	18	M 38 725	99 200
Surcôt F Sport Design : Luxe + 0 €			
Surcôt Executive : F Sport Design + 6 200 €			

RZ

300e Pack	12	0	57 500
Surcôt Luxe : Pack + 3 000 €			
Surcôt Executive : Luxe + 10 000 €			

LM

350h Executive 7 places	10	M 28 292	131 000
-------------------------	----	----------	---------

LS

500h	19	M 41 174	119 900
Surcôt Executive : "base" + 33 000 €			
Surcôt Executive Innovation : Executive + 5 000 €			

LOTUS

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

LYNK & CO

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

MASERATI

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

QUATTROPORTE

Modena	32	M 70 000	174 500
GRANTURISMO			
Modena	39	M 70 000	181 350
Trofeo	46	M 70 000	225 650
Folgore	10	0	199 900
MC20			
630 ch	58	M 70 000	251 950
MC20 CIELO			
630 ch	NC	M 70 000	287 250

MAZDA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
2 HYBRID			
Pure	5	0	25 250
Surcôt Pure Pack Plus : Pure + 1 000 €			
Surcôt Agile : Pure + 1 900 €			
Surcôt Agile Pack Confort : Agile + 1 250 €			
Surcôt Agile Pack Confort & Safety : Agile + 2 200 €			
Surcôt Select : Agile + 3 100 €			
Surcôt Select Pack Panoramique : Select + 1 100 €			

3 (5 PORTES)

2.5 e-SkyActiv-G 140 ch Prime-Line	NC	M 818	28 000
2.0 e-SkyActiv-X 186 ch Centre-Line	10	M 330	32 500
Surcôt Centre-Line : Prime-Line + 2 200 €			
Surcôt Homura : Prime-Line + 0 €			
Surcôt Nagisa : Homura + 1 300 €			
Surcôt Exclusive-Line : Nagisa + 1 000 €			
Surcôt Takumi : Exclusive-Line + 1 900 €			

3 BERLINE

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

CX-30

2.5 e-SkyActiv G 140 ch Prime-Line	7	M 983	30 350
2.0 e-SkyActiv X 186 ch Centre-Line	10	M 450	35 100
Surcôt Centre-Line : Prime-Line + 2 450 €			
Surcôt Homura : Centre-Line + 400 €			
Surcôt Nagisa : Homura + 1 400 €			
Surcôt Exclusive-Line : Nagisa + 950 €			
Surcôt Takumi : Exclusive-Line + 1 900 €			

MX-30

e-SkyActiv EV 145 ch Prime-Line	6	B 2 000	36 250
e-SkyActiv R-4V 170 ch Prime-Line	NC	M 530	38 250
Surcôt Exclusive-Line : Prime-Line + 1 000 €			
Surcôt Makoto : Exclusive-Line + 2 600 €			
Surcôt Edition R : Makoto + 3 100 €			

MX-5 ROADSTER

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

MX-5 RF

Surcôt : Roadster + 2 500 €			
-----------------------------	--	--	--

CX-60

2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Prime-Line	NC	M 2 885	59 050
3.3 e-SkyActiv D 200 ch Prime-Line	NC	M 3 830	54 750
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Exclusive-Line	15	M 5 756	59 700
Surcôt Exclusive-Line : Prime-Line + 1 350 €			
Surcôt Homura : Exclusive-Line + 6 300 €			
Surcôt Takumi : Exclusive-Line + 1 050 €			
Surcôt Homura Plus : Takumi + 3 850 €			
Surcôt Takumi Plus : Takumi + 3 850 €			

CX-80

2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Exclusive-Line	10	M 6 500	64 100
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Homura Plus	15	M 13 459	73 150
Surcôt Homura : Exclusive-Line + 6 150 €			
Surcôt Takumi : Homura + 1 050 €			
Surcôt Homura Plus : Takumi + 2 750 €			
Surcôt Takumi Plus : Homura Plus + 1 050 €			

McLAREN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
ARTURA			
680 ch	NC	0	235 548
GT			
620 ch	NC	M 70 000	199 500
750S			
750 ch	NC	M 70 000	282 400
765 LT SPIDER			
765 ch	NC	M 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
Surcôt Star Edition : Progressive Line + 0 €			
Surcôt AMG Line : Progressive Line + 2 300 €			
Surcôt 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
Surcôt 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			

GLC			
43 AMG	31	M 70 000	89 000
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	M 9 650	72 650
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line	15	M 9 650	75 450
63 AMG S E-Performance	37	M 17 070	139 400
200 d Avantgarde Line	NC	NC	60 150
220 d Avantgarde Line	11	M 6 398	64 500
450 d Avantgarde Line	25	M 17 181	77 200
300 de Avantgarde Line	11	M 11 450	75 300
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 4 800 €			
Surcoût Limited Edition : 63 AMG S E-Performance + 3 500 €			
GLC COUPÉ			
200 AMG Line	11	M 9 804	69 700
43 AMG	31	M 70 000	87 800
300 e Hybrid EQ AMG Line	11	M 9 800	83 000
400 e Hybrid EQ AMG Line	15	M 9 800	86 600
63 AMG S E-Performance	37	M 17 070	141 300
220 d AMG Line	11	M 6 740	73 900
450 d AMG Line	25	M 16 770	87 700
300 d e AMG Line	11	M 11 600	86 950
Surcoût Limited Edition : 63 AMG S E-Performance + 4 000 €			
CLASSE E			
200 Avantgarde Line	11	M 4 199	65 450
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	M 5 300	73 650
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line 4Matic	15	M 6 125	83 500
53 AMG Hybrid 4Matic+	34	M 10 700	113 150
200 d Avantgarde Line	NC	NC	63 150
220 d Avantgarde Line	11	M 3 810	68 600
450 d Avantgarde Line 4Matic	25	M 10 776	89 950
300 d e Avantgarde Line	11	M 6 125	75 600
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 5 950 €			
Surcoût Exclusive Line : AMG Line + 5 400 €			
CLASSE E BREAK			
Surcoût : berline + 2 550 €			
CLASSE E ALL-TERRAIN			
220 d	11	M 7 901	78 150
450 d	25	M 16 448	97 100
300 d e	11	M 10 400	88 750
CLE COUPÉ			
200 AMG Line	11	M 3 949	66 300
300 AMG Line 4Matic	15	M 8 529	69 150
450 AMG Line 4Matic	26	M 24 969	77 800
53 AMG 4Matic+	34	M 70 000	92 450
300 e Hybrid EQ AMG Line	NC	M 5 000	72 000
220 d AMG Line	11	M 3 290	68 150
CLE CABRIOLET			
200 AMG Line	11	M 7 552	74 650
300 AMG Line 4Matic	15	M 14 395	77 900
450 AMG Line 4Matic	26	M 42 846	86 550
53 AMG 4Matic+	34	M 70 000	100 200
220 d AMG Line	11	M 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	M 70 000	105 550
63 AMG S 4Matic+	55	M 70 000	159 700
400 e Avantgarde Line	15	M 18 950	99 300
53 AMG Hybride 4Matic+	34	M 23 000	116 250
300 d Avantgarde Line	16	M 38 030	86 950
350 de Avantgarde Line	11	M 26 300	95 750
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 11 500 €			

GLE COUPÉ			
53 AMG 4Matic+	32	M 70 000	123 650
63 S AMG 4Matic+	55	M 70 000	174 450
400 e AMG Line	15	M 20 300	109 900
53 AMG Hybride 4Matic+	34	M 22 400	134 250
450 d AMG Line	25	M 70 000	95 700
350 de AMG Line	11	M 22 100	110 500
CLASSE S			
580 Maybach	40	M 70 000	206 350
680 Maybach	57	M 70 000	252 350
450 e Hybrid EQ Executive	19	M 11 300	135 300
580 e Hybrid EQ Executive	25	M 12 500	148 400
63 AMG S E Performance	55	M 16 850	224 200
350 d Executive	17	M 11 776	115 460
450 d Executive 4Matic	25	M 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	M 70 000	122 900
580 AMG Line	40	M 70 000	151 300
63 AMG 4Matic+	55	M 70 000	198 850
600 Maybach	NC	M 70 000	208 950
450 d Executive	25	M 70 000	121 250
Surcoût AMG Line : Executive + 5 000 €			
AMG GT COUPÉ			
43	NC	M 70 000	146 300
63 4Matic+	51	M 70 000	201 500
63 Pro 4Matic+	NC	M 70 000	230 800
63 S E Performance	NC	M 45 868	230 800
AMG GT COUPÉ 4 P.			
43 4Matic+	25	M 70 000	134 700
53 4Matic+	32	M 70 000	151 850
63 S E-Performance	59	M 70 000	225 900
AMG SL			
43	26	M 70 000	151 050
63 4Matic+	51	M 70 000	203 100
63 S E Performance	55	M 27 780	232 400
CLASSE G			
500 AMG Line	31	M 70 000	169 350
63 AMG	51	M 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	B 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	M 50	22 990
Surcoût Comfort : Standard + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €			

EHS			
PHEV Comfort	7	M 300	37 990
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €			
MARVEL R			
180 ch Comfort	5	0	44 490
288 ch Performance 4WD	7	0	50 990
Surcoût Luxury : Comfort + 2 500 €			
CYBERSTER			
base	NC	0	62 990
MINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
HATCH 3 PORTES			
Cooper C Essential	NC	M 818	30 720
Cooper S Essential	NC	M 1 276	34 720
John Cooper Works	NC	M 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 Favored : Classic + 2 770 € à + 3 330 €			
Surcoût JCW : Favored + 1 310 € à + 3 120 €			
HATCH 5 PORTES			
Surcoût 3 portes - 220 €			
CABRIO			
Cooper C Classic	NC	M 2 544	33 450
Cooper S Classic	NC	M 2 726	36 800
John Cooper Works	NC	M 4 279	44 850
Surcoût Favored : Essential + 3 920 €			
Surcoût JCW : Favored + 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 Favored : Classic + 1 210 € à + 1 860 €			
Surcoût JCW : Favored + 1 930 €			
COUNTRYMAN			
C 170 ch Essential	8	M 818	40 000
JCW 300 ch	19	M 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	M 170	18 890
1.0 MPI-T 91 Intense	5	M 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	M 898	27 190
1.3 DI-T MHEV 140 ch Intense	NC	M 898	31 290
1.6 MPI HEV 143 ch Intense	NC	0	35 890
1.0 MPI-T GPL 101 ch Invite	NC	M 230	27 590
Surcoût Intense : Invite + 3 900 €			
Surcoût Instyle : Intense + 3 400 €			
ECLIPSE CROSS			
2.4 Mivec PHEV 188 ch Invite 4WD	5	M 1 000	42 990
Surcoût Intense : Invite + 5 000 €			
Surcoût Black Collection : Intense + 1 200 €			
Surcoût Instyle : Intense + 2 000 €			
OUTLANDER			
PHEV Invite	NC	M 3 050	51 590
Surcoût Invite + : Invite + 4 200 €			
Surcoût Intense : Invite + + 2 800 €			
Surcoût Instyle : Intense + 5 500 €			
Surcoût Instyle + : Instyle + 2 000 €			
NISSAN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
JUKE			
1.0 DIG-T 114 ch Acenta	5	M 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 €			
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	M	400 27 000
1.2 Hybrid 136 Style	7		0 30 900
Électrique 136 ch Style	4	B	2 000 36 000
Électrique 156 ch Style	4	B	2 000 38 000
Surcoût Allure : Style + 1 800 €			
Surcoût GT : Allure + 1 700 €			

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

308 SW			
Surcoût : berline + 1 000 €			

408			
1.2 Hybrid 136 ch Allure	7	M	75 37 300
Plug-in Hybrid 225 ch GT	10		0 51 250
Électrique 210 ch Allure	7	B	2 000 43 900
Surcoût GT : Allure + 4 000 €			

3008			
1.2 Hybrid 136 Allure	7	M	260 38 990
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8	M	1 050 43 490
Électrique 210 ch Allure	7	B	2 000 44 990
Électrique 230 ch Grande autonomie Allure	7	B	2 000 46 990
Surcoût GT : Allure + 2 000 € à + 4 500 €			

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

508 SW			
Surcoût : berline + 1 300 €			

5008			
1.2 Hybrid 136 ch Allure	7	M	790 40 990
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8	M	2 720 45 490
Électrique 210 ch Allure	7	B	2 000 46 990
Électrique 230 ch Grande autonomie Allure	7		0 51 490
Surcoût GT : Allure + 4 500 €			

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
------	----	------	------

718 CAYMAN			
GT4 RS	40	M	70 000 162 500

718 BOXSTER			
Spyder RS	40	M	70 000 162 500

911 COUPÉ			
Carrera	28	M	70 000 131 700
Carrera T	28	M	70 000 145 100
Carrera S	NC	M	70 000 157 300
Carrera GTS	38	M	70 000 174 900

911 TARGA			
4 GTS	NC	M	70 000 197 400

911 CABRIOLET			
Carrera	28	M	70 000 145 900
Carrera T	28	M	70 000 159 300
Carrera S	NC	M	70 000 171 500
Carrera GTS	NC	M	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	M	70 000 109 726
GTS	40	M	70 000 167 787
4 E-Hybrid	19	M	8 150 125 306
4S E-Hybrid	24	M	8 900 140 540
Turbo E-Hybrid	42	M	12 050 200 434
Turbo S E-Hybrid	NC	M	12 200 232 397

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

CAYENNE			
3.0	24	M	70 000 102 200
S	37	M	70 000 122 400
GTS	40	M	70 000 144 700
E-Hybrid	19	M	14 000 116 800
S E-Hybrid	24	M	13 550 126 700
Turbo E-Hybrid	53	M	18 350 188 400

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

RENAULT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
------	----	------	------

CLIO V			
1.0 SCe 65 ch Evolution	4	M	210 19 600
1.0 TCe 90 ch Evolution	5	M	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	B	2 000 27 990
150 ch Autonomie Confort Techno	4	B	2 000 33 490
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €			
Surcoût Iconic Cinq : Techno + 2 000 €			
Surcoût Roland-Garros : Iconic Cinq + 1 000 €			

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

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

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

ESPACE			
E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno	7		0 45 500
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	M	1 340 54 500
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 4 000 €			
Surcoût Atefer Alpine : Esprit Alpine + 4 500 €			

ROLLS-ROYCE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
------	----	------	------

GHOST			
base	49	M	70 000 319 800
Ghost Black Badge	NC	M	70 000 376 200

PHANTOM			
base	NC	M	70 000 486 000

CULLINAN			
base	NC	M	70 000 361 800
Black Badge	NC	M	70 000 417 000

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
------	----	------	------

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

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

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

LEON SPORTSTOURER			
Surcoût : 5 portes + 1 120 €			

ATECA			
1.0 TSI 115 ch Edition	6	M	740 32 990
1.5 TSI 150 ch Edition DSG	8	M	1 629 37 450
2.0 TDI 150 ch Edition DSG	8	M	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	M	150 20 530
1.0 TSI Evo 2 95 ch Selection	4	M	75 23 670
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection DSG	5	M	190 25 440
1.5 TSI Evo 2 150 ch Selection DSG	8	M	210 27 250
Surcoût Selection : Active + 1 940 €			
Surcoût Monte Carlo : Selection + 3 210 €			

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

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

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

ELROQ			
50 City	5	B	2 000 33 300
60 Element	5	B	2 000 36 620
85 Clever	6		

104 [LE PRIX DU NEUF]

SWACE			
1.8 Hybrid Privilège	5	0	33 750
Surcoût Pack : Privilège + 2500 €			
S-CROSS			
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	M	230 28 390
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	5	M	125 32 390
Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €			
Surcoût 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
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Collection : Design + 2 600 €			
YARIS			
GR	17	M	70 000 48 600
116h Dynamic	5	0	24 450
130h Collection	5	0	29 950
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €			
Surcoût GR Sport : Collection + 850 €			
YARIS CROSS			
116h Dynamic	6	0	28 800
130h Design	5	0	31 300
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €			
Surcoût Collection : Design + 3 000 €			
Surcoût GR Sport : Collection + 0 €			
Surcoût Première : GR Sport + 2 000 €			

C-HR			
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	5	0	35 250
2.0 Hybride 200 ch Design	8	0	39 250
Hybride Rechargeable 225 ch Dynamic	8	0	40 900
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 € à + 2 000 €			
Surcoût Collection : Design + 4 500 €			
Surcoût Collection Première : Collection + 4 000 €			
Surcoût GR Sport : Collection + 0 €			

COROLLA			
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	6	0	33 750
Surcoût Design : Dynamic + 2 100 €			
Surcoût GR Sport : Design + 1 300 €			
Surcoût Collection : GR Sport + 2 600 €			

COROLLA TOURING SPORTS			
Surcoût : berline + 2 100 €			

PRIUS			
Hybride Rechargeable 223 ch Dynamic	8	0	44 400
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €			
Surcoût Lounge : Design + 5 800 €			

RAV4			
Hybride Dynamic	9	M	330 44 950
Hybride Rechargeable Design AWD	9	M	1 100 50 450
Surcoût 30 Years : Dynamic + 2 500 €			
Surcoût Lounge : Dynamic + 6 400 €			
Surcoût GR Sport : Lounge + 4 050 €			
Surcoût Collection : Design + 7 600 €			

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

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

HIGHLANDER			
Hybride 248 ch Lounge AWD	10	M	14 215 71 000
LAND CRUISER			
204 D-4D LeCap	11	M	70 000 73 000
Surcoût Life : LeCap + 3 000 €			
Surcoût Légende : Life + 8 000 €			
Surcoût Lounge : Légende + 7 000 €			
Surcoût First Edition : Lounge + 5 000 €			

GR SUPRA			
2.0 Safety	15	M	6 126 58 600
3.0	23	M	40 468 69 600
Surcoût "base" : Safety - 1 000 €			
Surcoût Pack Premium : "base" + 2 000 à + 5 000 €			

PROACE CITY VERSO			
1.2 WT-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
Surcoût Executive : Dynamic + 3 500 €			
Surcoût 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
Surcoût VW Edition : Life - 270 €			
Surcoût Life Plus : Life + 585 €			
Surcoût Style : Life Plus + 585 €			
Surcoût R-Line : Style + 970 €			
Surcoût R-Line Edition : Style + 925 €			

T-CROSS			
1.0 TSI 95 ch Life	5	M	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
Surcoût VW Edition : Life + 0 €			
Surcoût Life Plus : Life + 1 160 €			
Surcoût Style : Life Plus + 3 820 €			
Surcoût R-Line : Style + 320 €			
Surcoût R-Line Edition : R-Line - 2 000 €			

TAIGO			
1.0 TSI 95 ch	5	M	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
Surcoût Life Plus : "base" + 3 370 €			
Surcoût VW Edition : "base" + 2 250 €			
Surcoût R-Line : Life Plus + 3 710 €			
Surcoût 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
Surcoût Life : "base" + 4 730 €			
Surcoût VW Edition : Life - 250 €			
Surcoût Life Plus : Life + 1 000 €			
Surcoût Style : Life Plus + 1 610 €			
Surcoût Style Exclusive : Style + 5 350 €			
Surcoût R-Line : Style + 4 440 €			
Surcoût R-Line Edition : Style + 2 190 €			

T-ROC CABRIOLET			
1.0 TSI 116 ch Style	6	M	1 386 41 530
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M	1 901 46 700
Surcoût R-Line : Style + 4 710 €			
Surcoût 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
Surcoût Life Plus : "base" + 2 260 €			
Surcoût VW Edition : "base" + 2 010 €			
Surcoût Style : Life Plus + 4 150 €			
Surcoût R-Line : Style + 110 €			
Surcoût R-Line Edition : R-Line - 1 830 €			

GOLF SW			
1.5 TSI Evo2 116 ch Life Plus	6	M	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
Surcoût Style : Life Plus + 4 330 €			
Surcoût R-Line : Style + 310 €			

ID.3			
Pure 170 ch	5	B	2 000 34 990
Pro 204 ch	5	B	2 000 39 990
Pro S 204 ch	5	B	2 000 42 990
GTX	5	B	2 000 46 990
GTX Performance	6	0	47 990
Surcoût Life Max : "base" + 1 000 € à + 1 500 €			

TOURAN			
1.5 TSI EVO 150 ch Life Plus	8	M	1 761 43 650
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M	1 814 50 050
Surcoût 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
Surcoût Life Plus : "base" + 3 400 €			
Surcoût VW Edition : Life Plus + 200 €			
Surcoût Elegance : Life Plus + 5 000 €			
Surcoût R-Line : Life Plus + 3 600 €			
Surcoût R-Line Edition : R-Line + 920 €			
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 7 400 €			

TAYRON			
1.5 eTSI 150 ch Life Plus	8	M	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
Surcoût VW Edition : Life Plus - 1 100 €			
Surcoût Elegance : Life Plus + 3 400 €			
Surcoût R-Line : Life Plus + 3 000 €			
Surcoût R-Line Edition : Life Plus + 2 900 €			
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 6 100 €			

ID.4			
Pure 170 ch	5	B	2 000 41 500
Pro 286 ch	6	B	2 000 45 990
GTX Life max	5	0	54 990
Surcoût Life Max : "base" + 1 000 €			

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

PASSAT			
1.5 eTSI 150 ch	8	M	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
Surcoût Life Plus : "base" + 4 400 €			
Surcoût Elegance : Life Plus + 5 400 €			
Surcoût R-Line : Elegance + 1 100 €			

ID.7			
Pro 286 ch	6	0	58 290
Pro S 286 ch Life Max	6	0	61 690
Surcoût Life max : "base" + 1 700 €			

ID.7 TOURER			
Pro 286 ch	6	0	58 990
Pro S Life Max	6	0	62 390
GTX	6	0	75 000
Surcoût Life Max : "base" + 1 700 €			

TOUAREG			
eHybrid 381 ch Elegance	22	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
Surcoût 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
Surcoût Plus : Start + 2 950 €			
Surcoût Ultra : Plus + 2 950 €			

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
Surcoût Start : Essential + 2 300 € à + 2 900 €			
Surcoût Plus : Start + 2 100 € à + 6 650 €			
Surcoût Black Edition : Plus + 1 750 €			
Surcoût Ultra : Plus + 3 450 €			

EX40			
Single Essential	7	0	46 950
Single Extended Range Start	9	0	52 200
Twin Performance Plus	14	0	62 150
Surcoût Start : Essential + 3 000 €			
Surcoût Plus : Start + 5 750 €			
Surcoût Black Edition : Plus + 1 300 €			
Surcoût Ultra : Black Edition + 3 950 €			

EC40			
Recharge 238 ch Start Plus	9	0	56 850

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° 1183

le 30 avril 2025



NICOLAS SOLER

10 000 km en Renault Symbioz

A priori il n'en met pas plein la vue. Pourtant... Plus grand que le Captur, mais plus petit et moins cher que l'Austral, le discret Symbioz semble avancer tous les arguments du SUV compact familial bien sous tous rapports. Rien de mieux que 10 000 km en sa compagnie pour vérifier ses qualités et défauts.

Essai : BMW X3 20 xDrive

La star des SUV BMW revient aux affaires ! Un X3 quatrième du nom, toujours plus grand, plus technologique et luxueux... à condition de sortir le carnet de chèques, même pour l'entrée de gamme dotée d'un "petit" 4 cylindres passé à la micro-hybridation. Notre essai mesuré vous dit tout.



ADRIEN CORTESI



YANN LEFEBVRE

La nouvelle Ford Capri face au Kia EV6

Ford ressort la Capri des cartons ! Mais aucun point commun avec son ancêtre : le coupé américain des "seventies" a muté en SUV électrique au fort accent allemand puisque cousin du Volkswagen ID.4 ! Un nom connu assure-t-il le succès ? Voyons déjà comment il se défait de l'un de ses nombreux rivaux, le Kia EV6.

Et aussi... En kiosque



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.

Et où que vous soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

ÉDITEUR

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

Tél. accueil : 01 41 33 50 00

www.autojournal.fr
E-mail : autojournal@reworldmedia.com

RÉDACTION

Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (01 41 33 55 94)
Rédacteur en chef adjoint : Guy L'Hospital
Directeur artistique : Yannis Jacoby-Koaly
Essais : Mélina Priam (cheffe de rubrique), Cyril Biotteau
Technique : Frédéric Haas
Convoyage : Sylvain Cambier (responsable)
Secrétaire général de rédaction : Denis Riffade
Maquette : Pykha
Secrétariat de rédaction : Vediteam
Photographes : Yann Lefebvre, Arnaud Saunier
A participé à ce numéro : Jacqueline Voyant

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.fr
Courrier : Service Abonnements L'Auto-Journal 59898 Lille Cedex 9

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

FABRICATION

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

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 : 17 avril 2025
N° ISSN : 0005-0768
N° CPPAP : 0328 K 82833



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



Plus belle la vie !



*J'adore
ma moto !*



Sans hésitation on y va !



*Toujours plus
de liberté !*



*Maison
de famille !*



*Tarif Collection
à partir de 9 ans !*

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



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

☎ 05 65 100 100
www.retro.fr

Il se met à votre place, à votre place.



Volkswagen T-Cross.

Avec système d'assistance* aux manœuvres
de stationnement Park Assist.*
Paré à toutes vos éventualités.



* En option, les technologies d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.

Modèle présenté : T-Cross R-Line, certains équipements présentés peuvent être en option.

Cycles mixtes du T-Cross R-Line (l/100 km) WLTP : 5,9. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 135.

Valeurs au 01/01/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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

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