



NOUVEAUTÉ

CITROËN C5 AIRCROSS UNE BELLE AMBITION!

- Statutaire à prix serré
- Hybride ou électrique
- Vaste et confortable

ESSAI LONGUE DURÉE

RENAULT SYMBIOZ

Un compagnon de voyage
sans histoires



ESSAIS

BMW X3

Du plaisir,
mais à quel prix!

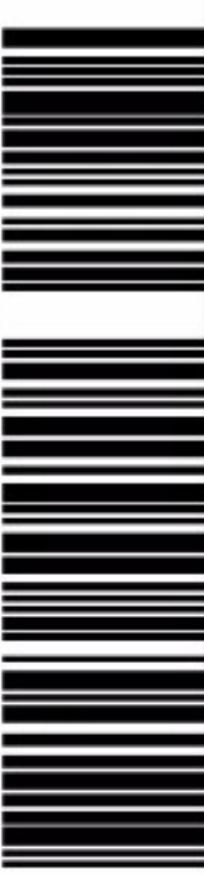


SKODA ENYAQ

L'un des meilleurs
de la catégorie?



L 14595 - 1183 - F: 4,50 €



BEL: 4,90€ - ESP: 4,90€
GR: 5,00€ - DOM S: 5,00€
DOMA: 6,10€ - ITA: 5,00€
LUX: 4,90€ - PORT CONT: 4,90€ - CAN: 7,95€ CAN
MAR: 5,30€ - TOM S: 700€ CFP
TOM A: 1950€ CFP
CH: 7,00€ - TUN: 140€ TUN



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 5 500€
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁵⁾

profiter
de l'offre





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

modèle présenté : Renault rafale atelier alpine 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 415100 500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 rcs bobigny. restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais de remise en état standard et km sup. (4) 3^{er} et 4^{er} loyers offerts si lld. (5) contrat sérénité Renault selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat lld peut être souscrit sans ce contrat. détail points de vente et renault.fr. offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande Renault rafale e-tech neuf du 1^{er} au 30/04/25. consommations mixtes min/max (l/100 km)*: 0,5/5. émissions co₂ (g/km)*: 12/113. *selon norme wltp.

Renault recommande Castrol

renault.fr

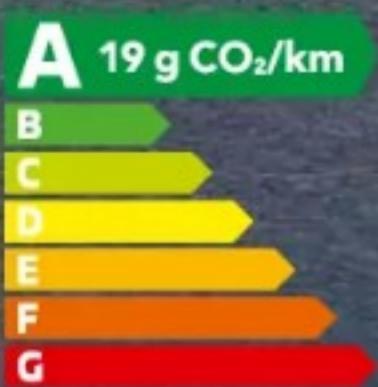
pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer



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



...avec le nouveau
MITSUBISHI OUTLANDER PHEV



499 € Dès
TTC/mois⁽¹⁾

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



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° Oris 07 004 966 consultable sur www.oris.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



Citroën C5 Aircross/P. 10



Subaru Trailseeker/P. 22



Renault Symbioz/P. 36



Ford Puma/P. 48

SOMMAIRE

Découvrir

- 10 Citroën C5 Aircross**
22 Salon de New York : Subaru Trailseeker, Subaru Solterra, Chevrolet Silverado EV, Genesis X Gran Equator, Hyundai Palisade, Ford Bronco, Ford Mustang RTR

- 26 L'actu de votre marque** : **Mazda, Renault, Seat**

Comprendre

- 28 Incendies de voitures électriques** : les pistes pour réduire leur gravité
32 Zone rouge : premières photos de la **Lexus ES** de huitième génération

Conduire

- 36 Renault Symbioz** E-Tech Full Hybrid 145 ch
48 Ford Puma Gen-E 168 ch/54 kWh
54 Audi A3 Sportback 40 TFSI e 204 ch
56 BMW X3 xDrive 20 208 ch
62 Les Experts : **Mini Cooper** S 204 ch
64 Ford Capri 285 ch/82 kWh - **Kia EV6** 229 ch/85,2 kWh
72 Skoda Enyaq 85 Plus 286 ch/82 kWh
76 Le chef des essais vous répond

Vibrer

- 78 Le Tour Auto** en **BMW M3 CS Touring**
84 Formule 1 : la montée en puissance d'Oscar Piastri
86 Rétro : **Opel City** (1975)

S'offrir

- 90 Configurateur** : **Volkswagen ID.3**
94 Occasion : **Skoda Octavia**
96 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves
103 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces



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...



Audi A3 Sportback/P. 54



BMW X3/P. 56



Skoda Enyaq/P. 72



BMW M3 CS Touring/P. 78

Ford Capri - Kia EV6/P. 64





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



LAURENT VILLARON

LE BEL ÂGE?

L'ACEA, l'association des constructeurs européens, a publié en début d'année son rapport annuel, qui précise notamment l'âge moyen des voitures en Europe. Le moins que l'on puisse dire, c'est que cela ne rajeunit pas. Pour 2024, il ressort en effet à 12,4 ans, une valeur déjà élevée qui masque de forts écarts d'un pays à l'autre. On se rend compte rapidement d'une forte corrélation entre le niveau de vie du pays et l'âge de son parc automobile. Rien de bien surprenant. La Grèce, avec une moyenne d'âge de 17,5 ans, détient la lanterne rouge du continent. Mais l'Espagne affiche 14,2 ans, la Pologne 15,1 ans, l'Italie 12,8 ans... Et la France? Nous nous situons un peu au-dessus

de la moyenne, avec 11,2 ans, tandis que l'Allemagne est à 10,3 ans. Le plus préoccupant dans cette affaire, outre des valeurs absolues élevées, c'est la tendance. Le parc européen ne cesse de vieillir, signe du ralentissement de son renouvellement. Pour prendre le cas français, au plus bas de la courbe de ces dernières années, l'âge moyen du parc automobile était de 8,8 ans en 2018. On pourrait tenter de se réjouir de cette évolution. Après tout, si les automobilistes conservent leur voiture plus longtemps, c'est peut-être qu'elles sont devenues plus fiables, plus durables. Ce serait finalement bon pour l'écologie. Vraiment? La réalité est évidemment moins rose. Les automobilistes prolongent la vie de leur vieille voiture parce qu'ils n'ont pas les moyens de la remplacer. Et ce n'est pas leur niveau de revenu qui a baissé, mais les prix des voitures neuves qui sont devenus hors de portée. Ce faisant, outre la frustration de se sentir déclassé, privé du plaisir de la nouveauté, les conséquences sont évidentes. D'une part, cela freine l'effet des gains environnementaux apportés par les modèles les plus récents. Une remarque au passage, loin d'être anodine: c'est précisément la sévérisation des normes environnementales et le fléchage vers l'électrification qui a fait exploser le coût des voitures neuves. Avec de bonnes intentions, certes, mais dont on sait que l'enfer est pavé. Cette course au toujours plus propre a donc pour effet le maintien en circulation de voitures anciennes et plus polluantes. L'efficacité globale sur l'environnement du durcissement de ces normes peut donc être interrogée. D'autre part, les conséquences sociales d'un marché automobile structurellement en repli n'ont pas fini de se multiplier. Le vintage, c'est sympa. Sauf quand il n'est pas choisi.

Jan-Eric Raveul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans la page "On a aimé cette quinzaine" du n° 1182, consacrée au départ du Tour Auto, je constate que dans la liste des circuits empruntés, il a été oublié le circuit de Bresse, entre Dijon Prenois et Charade. Celui-ci est peut-être moins connu, mais il a pourtant été fréquenté à de nombreuses reprises par un grand champion qui a pour nom Michael Schumacher.

Michel Fontany

Nous ne savions pas que le "Kaiser" avait roulé régulièrement sur le circuit de Bresse. Quoi qu'il en soit, désolé de cet oubli dans l'évocation des pistes visitées par l'édition 2025 du Tour. L'article de ce numéro, où Mélina Priam décrit son passage sur le circuit en question, devrait vous rassurer.

Certains revendeurs de voitures d'occasion glissent dans leur bon de commande la valeur d'un "malus écologique", mais cette somme n'apparaît pas sur la facture... Je suis en litige aujourd'hui avec un groupe de revente de voitures d'occasion à ce sujet. Mais lors de ma prospection, d'autres revendeurs m'ont semblé avoir la même pratique. Or, d'après la loi, les voitures d'occasion ne sont pas frappées par le malus.

J.-M. Terree

Difficile de juger sans avoir en main tous les éléments de votre dossier. Cependant, le règlement d'un malus sur une voiture d'occasion est bien susceptible d'être exigé si celle-ci provient d'un pays étranger. Dans ce cas, une décote est appliquée en fonction de l'âge de la voiture.

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

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



**ON NE
LÂCHE
RIEN!**

TRIONS SYSTÉMATIQUEMENT

TOUS LES EMBALLAGES ET PAPIERS SE TRIENT



ON A AIMÉ.
CETTE QUINZAINE

ÉGARÉE EN ENFER

Une Ligier en piste, à la chasse au chrono, rien de plus normal. Oui... mais non, pas ce genre de Ligier! On ne parle pas ici de proto d'Endurance mais de JS50, la dernière-née des voitures sans permis de la marque vichyssoise. Deux confrères, Nicolas Meunier et Martin Coulomb, ont eu l'idée saugrenue de rallier Paris au Nürburgring au volant de la version diesel, avant de se lancer sur l'Enfer vert, le surnom de l'antique Nordschleife du monumental circuit allemand. Petit rappel pour ceux qui ne connaîtraient pas l'endroit : sur plus de 21 km, l'ancien tracé du Nürburgring,

fréquemment utilisé par les constructeurs de voitures sportives pour y développer leurs modèles, comporte officiellement 73 virages ainsi que de nombreux et substantiels dénivélés. Ce n'est pas sans conséquences lorsque l'on dispose au mieux de 8 ch réels sous le pied droit. Résultat : un tour officiellement chronométré en 28 minutes et 25 secondes pour la version diesel, et 27 minutes 55 pour la JS50 électrique. Pour info, le record d'une voiture immatriculée est détenu par Maro Engel, au volant d'une Mercedes-AMG One, en 6'29"09. Il a probablement moins profité du paysage...



Une mue

*Citroën a jeté aux orties
son précédent design.
Le nouveau C5 Aircross
écrase le modèle actuel.*



À partir de **35 000 €***
Commercialisation : **septembre**

* Estimation.

audacieuse

Citroën continue sa croisade contre la monotonie stylistique avec ce modèle qui pourrait reléguer la génération actuelle au rang d'ancêtre.

Plus grand et mieux armé, le nouveau C5 Aircross est aussi promis moins cher. On demande à voir !

Par Didier Laurent Photos Arnaud Saunier

Les ailettes apparues sur le concept dévoilé au Mondial de l'automobile ont franchi le cap de la série.



Depuis deux ans, la marque aux chevrons enchaîne les transformations en profondeur : nouveau logo, repositionnement d'image et refonte quasi totale de sa gamme. Autant de chantiers stratégiques qui permettent aujourd'hui au constructeur français de regarder l'avenir différemment. Au cœur de cette métamorphose esthétique, un homme : Pierre Leclercq. À la tête du design Citroën depuis 2018, il a été nommé après le départ d'Alexandre Malval pour Mercedes. Sous la direction de Jean-Pierre Ploué, figure du design de Stellantis en Europe, le Belge a d'abord suivi une ligne sage avant de se lâcher,

notamment avec le concept Oli, précurseur du nouveau langage stylistique de la marque. Avec ses équipes (voir nos interviews), il est en train d'offrir aux Citroën de la seconde moitié des années 2020 un visage inédit. Concernant le C5 Aircross, les rondeurs voulues rassurantes mais qui ne plaisaient pas tellement aux sociétés laissent la place à des lignes affirmées et originales, dans un segment où le conformisme reste malgré tout la norme.

Un style qui a des choses à dire

Comme toujours dorénavant, le grand logo Citroën trône au centre de la calandre, dressé à la verticale, comme un totem de modernité.

La signature lumineuse évolue elle aussi : articulée autour de trois points, elle adopte ici des segments horizontaux ultra-fins. Les "lingots" lumineux, présents sur d'autres modèles, sont scindés en deux. En interne, les équipes du design les appellent les "glaçons". Le bouclier, quant à lui, s'orne de stries moulées. C'est un clin d'œil appuyé au logo maison, devenu un véritable fil conducteur du style, à l'image de ce que pratiquent déjà Renault avec son losange ou Mercedes avec son étoile. Sur la version électrique, la calandre sera fermée afin de soigner l'aérodynamisme. Avec 4,65 m de long, 1,90 m de large et 1,66 m de haut, le nouveau C5 Aircross opte pour un profil élancé et délibérément étiré. À partir des portes arrière,



le pavillon amorce une douce descente avant de s'incliner plus franchement vers la poupe, marquant une volonté de dynamiser la ligne sans sacrifier le volume utile. L'arrière est donc abrupt pour préserver la capacité de coffre. Parmi les subtilités de design, on note les petits éléments aérodynamiques intégrés aux custodes bombées, mais aussi les fameuses Light Wings, ces ailettes spectaculaires aperçues sur le concept car du dernier Mondial de l'auto, désormais transposées sur le modèle de série. Est-ce que cet esprit "Spock" de *Star Trek* plaira à tout le monde ? Citroën adopte enfin un langage emprunté à sa marque cousine DS Automobiles, en parlant de "grandes roues" : le C5 Aircross reçoit des jantes de 20 pouces →



Trois questions à...

Julien Sarreméjean
Responsable du design extérieur

66 Les ailettes arrière, pas que pour le style 99



L'Auto-Journal : Quelles ont été les lignes guides de la conception de ce nouveau modèle ?

Julien Sarreméjean : La priorité, c'était la recherche de la présence et du statut du véhicule. C'est pour cela que nous avons travaillé sur un avant plus frontal, avec le grand logo de la marque. Cela nous a aussi permis d'allonger le capot et de lancer ce grand mouvement tout au long de la caisse.

Beaucoup de marques cèdent à la tentation du logo rétroéclairé. Pourquoi avoir écarté ce choix ?

Nous ne voulions pas complexifier l'avant alors que nous avons une signature lumineuse très présente, et nous souhaitions sortir du métal. Nous avons opté pour un gris clair presque blanc, qui met mieux le logo en valeur. Et puis, compte tenu

des règles en vigueur, si nous avions choisi de le rétroéclairer, il aurait fallu qu'il soit plus petit, sans compter le coût supplémentaire engendré.

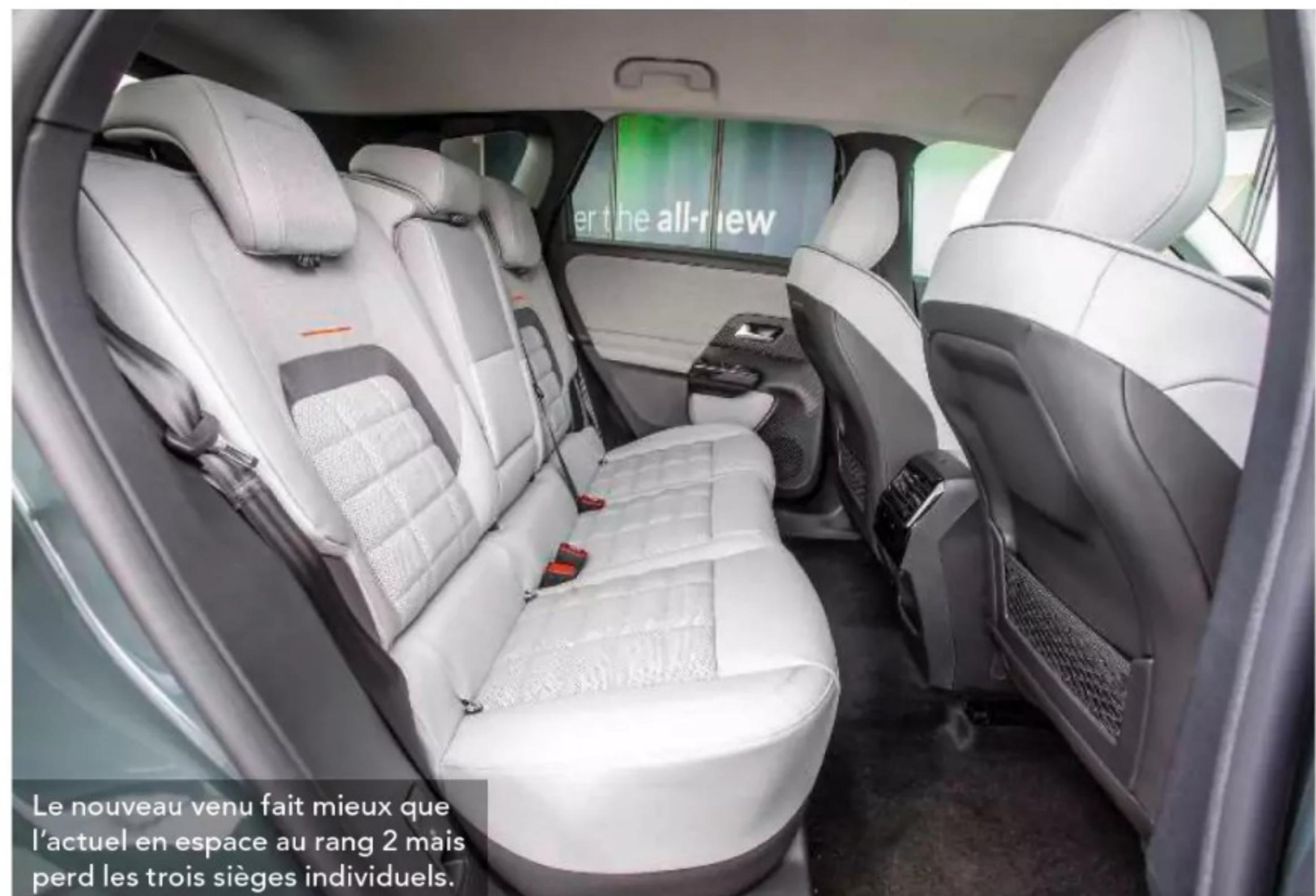
Les ailettes, à l'arrière, résultent-elles d'un seul effet de style ou d'une recherche d'aérodynamisme ?

Les deux à la fois. La ligne est très étirée, le point culminant du toit permet d'avoir de l'espace aux deux rangs, et la ligne de toit un peu fuyante a imposé d'avoir une certaine longueur. Aussi, pour parfaire l'arrière, nous souhaitions avoir des custodes bombées et nous avions également la nécessité de guider le flux d'air tout en resserrant la cabine. Le fait de dessiner ces éléments donne un style distinctif tout en jouant un rôle aérodynamique.

montées de pneus à flanc bas, pour un diamètre total de 740 mm. Cela constitue une première pour le constructeur tricolore.

Confort et espace sont dans son viseur

Citroën s'en vante avec raison mais reste mesuré en parlant de classe "confort" ou d'"ambiance lounge", plutôt que de "première" ou de "pullman". La marque précise également qu'à bord, "les passagers sont installés comme dans un salon, avec un mobilier et des tissus qui rappellent l'aménagement intérieur et offrent le même confort douillet". Il convient de relativiser cette affirmation, mais c'est vrai que le C5 Aircross embarque une sellerie Advanced Comfort avec une sorte de surtapisserie et vient bien sûr avec des suspensions à butées hydrauliques. Ces dernières feront le bonheur des amoureux de la douceur (quitte à créer des nausées chez ceux qui débarquent de la concurrence allemande). Claire ou foncée, l'ambiance intérieure tente de charmer l'occupant, avec une planche de bord au dessin rectiligne qui fait de prime abord bon effet. Mais la finition ne résiste pas à un examen plus poussé. Si la façade de planche de bord est joliment moussee et recouverte d'un tissu recyclé agréable au toucher, le plastique de la partie supérieure est ouvertement économique. La découpe du dispositif d'affichage tête haute signale quant à elle une pièce ajoutée plutôt qu'intégrée. La partie basse, la boîte à gants et la console centrale sont elles aussi de facture modeste, et les éléments empruntés à d'autres modèles (bouton des modes de conduite, commande de boîte) sabotent un peu l'effet nouveauté. On se consolera avec le combiné d'instruments numérique de 10 pouces et l'écran central de 13 pouces →



Ce qu'il faut retenir du modèle actuel

La première génération du Citroën C5 Aircross a été lancée en 2017, avec des ambitions qui dépassaient les frontières européennes. Commercialisé en Chine fin 2017 puis en Europe en 2018, il est assemblé en France, à l'usine de Rennes-La Janais, mais aussi en Chine et en Inde. Il offre une gamme de motorisations assez différente de celle à laquelle aura droit la nouvelle génération, avec plusieurs propositions en diesel et en essence (130 et 180 ch dans les deux cas), mais également une version hybride rechargeable qui est apparue en 2020 et développant 180 ou 225 ch. Restylé en 2022, il a reçu une mise à jour de ses équipements technologiques. Ses points forts sont son confort, grâce à sa suspension à butées hydrauliques progressives, et son rapport avantageux entre prix et équipement. Il est à la page en matière de connectivité, mais il convient de reconnaître que son style intérieur date un peu. Sous le capot a fait son entrée en 2023 un moteur 1.2 micro-hybride (136 et 145 ch), lequel est reconduit sur le modèle de nouvelle génération.

La sellerie molletonnée Advanced Comfort est de la partie, et tant mieux.



VOILÀ OÙ VA VOTRE ARGENT.



En faisant un don à RSF, vous combattez la propagande russe en finançant *Svoboda*, le bouquet satellitaire qui diffuse une information fiable en Russie et en Ukraine occupée.

Faites un don
sur RSF.org

RSF REPORTERS
SANS FRONTIÈRES





La sellerie, bien taillée, promet des longs trajets confortables.

positionné en mode portrait, *a priori* de bonne qualité. Légèrement incliné, ce dernier s'est montré réactif et plaisant à manipuler.

L'autre promesse vient de l'espace à bord, facilitée selon Citroën par le fait que le C5 Aircross est construit sur la plateforme STLA Medium de Stellantis (qui est également celle du Peugeot 3008). Citroën annonce une place "beaucoup plus importante" qu'à bord de l'actuelle génération. Hormis les éventuels progrès techniques réalisés, c'est tout à fait logique puisque le nouveau venu est de 16 cm plus long que celui qu'il remplace et que son empattement est porté à plus de 2,78 m, soit environ 6 cm supplémentaires. À l'arrière, la place pour les genoux est dès lors améliorée de plus de 5 cm, la garde au toit est augmentée de 68 mm, tandis que les dossier des sièges arrière sont inclinables entre 21 et 33°. Point notable : le

choix de la motorisation n'a pas d'incidence sur le volume de coffre. Dans tous les cas, l'espace de chargement va de 565 à 1 668 dm³. Le hayon motorisé avec ouverture et fermeture mains-libres finira de soigner le côté pratique de ce nouveau SUV familial.

Motorisations : vous aurez le choix...

... à condition d'être attiré par l'électrification, que le C5 Aircross propose ici sur trois niveaux. Tout d'abord au travers d'une version micro-hybride, qui est celle déjà en place sur le modèle actuel. Développant 145 ch, elle peut permettre selon Citroën d'évoluer en tout électrique jusqu'à 50 % du temps, notamment en zone urbaine. Comme sur tous les véhicules du groupe équipés de cette motorisation, cette technologie associe un moteur 3 cylindres 1,2 l turbo offrant

136 ch à un bloc électrique synchrone à aimants permanents de 12 ch – 28 ch en pic – alimenté par une batterie de 0,432 kWh net située sous le siège du conducteur. Le moteur électrique est directement intégré dans la boîte automatique à double embrayage eDCS à 6 rapports. Bien sûr, pas besoin de recharger sur secteur, d'où une polyvalence d'usage appréciable mais un niveau de puissance qui sera peut-être un peu juste pour tracter lourd ou rouler en charge. Envie de plus de puissance et d'autonomie en zéro émission ? Citroën dégaine une nouvelle version hybride rechargeable, avec une batterie de 17,8 kWh net qui lui permet de revendiquer jusqu'à 100 km en tout électrique en ville et plus de 85 km en moyenne. C'est 33 % de plus que sur l'actuel C5 Aircross PHEV. En revanche, si celui-ci est disponible en 180 et 225 ch, le nouveau venu aura une proposition unique ➤

Trois questions à...

Jérémie Lebonnois

Designer référent pour l'intérieur

66 Un écran intégré de la manière la plus fluide 99

Si la façade de la planche de bord est richement rembourrée, le plastique de la partie supérieure est en revanche trop économique.



L'Auto-Journal : On dirait que vous avez piqué un volant de petite taille à Peugeot...

Jérémie Lebonnois : Ce n'est pas le même, le nôtre est un peu plus grand. Il est basé sur le modèle utilisé pour l'e-C3, et sa partie supérieure est suffisamment large pour intégrer à l'arrière la caméra de surveillance qui sert d'alerte à la somnolence. Nous voulions aussi maintenir un angle de vue assez vaste sur le combiné d'instruments.

La planche de bord épouse un design relativement rectiligne. Quelles sont les raisons de ce choix ?

Nous souhaitions un confort contrasté avec des parties plus ou moins techniques. Dans l'e-C3, la planche s'arrête aux portes, ici nous l'avons fait continuer sur les contre-portes. Nous voulions traiter l'ensemble à la façon d'un élément high-tech.

L'inclinaison de l'écran central résulte-t-elle d'un choix de style ou bien d'une recherche de praticité ?

C'est une convergence entre la recherche d'ergonomie, la réflexion de l'écran et le style. Nous ne désirions pas avoir simplement un écran vertical et qui soit connecté à rien. Nous avons plutôt souhaité l'intégrer dans un mouvement le plus fluide possible, qui apporte les éléments de conduite et la recharge nomade. Nous avions une contrainte, qui est celle de respecter une ligne de hauteur minimale afin que le conducteur ne quitte pas la route des yeux pour regarder l'écran. C'est pour cette raison que nous avons positionné tout ce qui constitue la partie graphique en haut de l'écran et laissé les commandes de climatisation en bas.



Recyclage et made in France

Mis à part le débat sur le rôle et la pertinence du SUV électrique dans la transition écologique, Citroën souligne que le C5 Aircross est "dessiné et conçu en France", mais aussi assemblé dans son usine historique de Rennes-La Janais. Le constructeur insiste par ailleurs sur l'effort consenti pour intégrer des matériaux à caractère durable : 160 kg de métaux recyclés, 47 kg de plastiques recyclés ou d'origine végétale et 20 % de matière recyclée dans les pneumatiques (ce qui est peu). Citroën innove également dans le choix de matériaux insolites : les plastiques clairs utilisés dans les zones de rangement des portes et de la console centrale incorporent 20 % de sarments de vigne, issus de vignobles biologiques bourguignons (Clos de Vougeot, pour les amateurs). Ces résidus agricoles, habituellement brûlés, trouvent ici une seconde vie. L'initiative est louable mais reste marginale dans le poids total du véhicule et relève davantage d'une opération de communication. C'est certes une première mondiale, une idée originale, mais on n'est pas encore en train de sauver la planète. Sur le plan du design intérieur, Citroën fait le pari d'un habitacle sans cuir (au contraire de Mercedes ou de DS, qui

soulignent le fait d'employer du "vrai" cuir) et avec un recours minimal au chrome. Deux choix présentés comme limitant l'impact environnemental sans nuire au confort. Pour le chrome, rien à dire. Mais rappelons que le cuir est un résidu alimentaire et que les peaux sont le plus souvent brûlées ou enfouies sous terre.

Côté motorisation, la version électrique longue autonomie (ë-C5 Aircross Long Range) est dotée d'une batterie de 97 kWh, élaborée en France à la gigafactory ACC de Douvrin, tandis que l'assemblage est effectué sur le site de Rennes. Enfin, le moteur synchrone à aimants permanents est fabriqué par Nidec à Trémery, à travers une coentreprise spécialisée. Ces choix industriels permettent à Citroën de revendiquer une production "made in France" pour les principaux composants de sa chaîne de traction électrique.

Reste que le "toujours plus" (d'autonomie, de confort, d'innovation) entre parfois en tension avec les objectifs de sobriété. Compte tenu des normes EuroNCAP imposant de plus en plus d'équipements de sécurité et du niveau d'exigence des clients que nous sommes, difficile de trouver le bon compromis.



① Le style de la planche de bord, assez rectiligne, est dans les codes des SUV contemporains. ② Le volant est un peu plus grand que celui des Peugeot, ce qui permet de voir la vitesse sur le compteur.

En électrique, l'autonomie peut grimper à 680 km avec la grosse batterie de 97 kWh.



ICON

LA FEMME

by Cameron McCool



les hommes et le style

de 195 ch (150 ch grâce à un moteur thermique 1.6 turbo et à une machine électrique de 125 ch) avec une boîte de vitesses automatique à double embrayage et 7 rapports. Bon point : il se dote d'un réservoir de 55 l (contre 43 sur le modèle d'aujourd'hui), ce qui lui permettra d'aller plus loin en mode hybride. La batterie se recharge en 5 h 15 (0 à 100 %) sur une wallbox de 7,4 kW avec le chargeur embarqué de série de 3,7 kW et en 2 h 55 avec le chargeur optionnel de 7,4 kW. Stellantis n'a pas prévu qu'il puisse recharger en courant continu, sur borne rapide, comme le fait par exemple Volkswagen sur ses hybrides rechargeables de nouvelle génération.

Mais la grande nouveauté, c'est l'arrivée d'un e-C5 Aircross, 100 % électrique, selon deux capacités de batterie. La plus petite de 73 kWh utiles est associée à un moteur électrique de 210 ch et offre une autonomie de 520 km en cycle mixte. La plus grande est quant à elle calibrée à 97 kWh. Elle vient avec un moteur poussé à 230 ch et propose une autonomie de 680 km. Les temps de recharge sont dans la moyenne, à la faveur d'un chargeur embarqué de 11 kW (22 kW en option en 2026) et d'un pic de charge à 160 kW en courant continu (20 à 80 % de charge en 30 mn sur borne rapide). Citroën n'a pas officialisé de version à 4 roues motrices ou de plus forte puissance, mais cela pourrait venir dans un second temps. L'objectif au lancement sera de se montrer compétitif en matière de tarif, dans un segment très peuplé et difficile.



La partie bombée de la custode a fait l'objet de nombreuses discussions.



Moins cher qu'un Peugeot 3008 mais plus onéreux et plus technologique qu'un Dacia Bigster, le C5 Aircross joue la carte d'un positionnement malin.



NEW C5 Aircross

Le coffre propose un volume de 565 à 1868 dm³. C'est une bonne moyenne, logique compte tenu de la longueur.

Ses dimensions font de lui un SUV qui explore les limites du segment.

Trois questions à...

Sébastien Moraux

Chef de produit C5 Aircross

“ Nous insistons sur l'habitabilité et le coffre ”

L'Auto-Journal : Ne craignez-vous pas un effondrement de la cote d'occasion du C5 Aircross actuel compte tenu de l'effet nouveauté de cette génération ?

Sébastien Moraux : C'est vrai qu'il est très nouveau, mais il va apporter des choses différentes. Par exemple, l'actuel C5 Aircross n'est pas du tout électrifié et est plus petit. Là où l'on peut craindre une baisse d'intérêt, c'est sur l'hybride rechargeable. Nous avons maintenant une proposition de niveau supérieur, avec plus d'autonomie en électrique et un réservoir d'essence plus grand, pour un meilleur rayon d'action. Il s'agissait aussi de répondre aux critiques de nos clients.

Vous utilisez la même plateforme que les Peugeot 3008 et 5008, est-ce qu'il y aura un C5 Aircross à 7 places ?

Ce n'est pas dans nos plans. On s'est positionné, en matière de dimensions, entre le 3008 et le 5008, et nous souhaitons

insister sur l'habitabilité et le volume de coffre, notamment en PHEV, qui est réduit sur le modèle actuel compte tenu de l'implantation des batteries. Or, la plateforme STLA Medium nous a permis d'être meilleurs en place pour les genoux comme en garde au toit et d'avoir un coffre qui ne varie pas en fonction de la technologie embarquée.

Quelle sera la proportion d'électrique dans les ventes ?

Nous n'avons pas prévu de donner de chiffres sur ce sujet à ce stade, mais il est clair que la version micro-hybride sera notre plus forte vente. Nous avons également des attentes sur l'électrique, car c'est une technologie de conquête et nous proposons ici un véhicule avec une autonomie "grand trajet". Qu'ils soient des particuliers ou des entreprises, certains de nos clients en sont friands et nous pensons avoir les produits pour les satisfaire.



L'avis de *L'Auto-Journal*

Le moins que l'on puisse dire, c'est que Citroën ne reste pas les bras croisés. Tout n'est pas parfait – le lancement technique de la nouvelle C3 a été pour le moins laborieux –, mais l'élan est là, porté par un souffle stylistique nouveau. Le C5 Aircross pourrait dès lors se faire une place appréciable sur le marché des SUV compacts.

SUBARU TRAILSEEKER

Opération reconquête

C'est paradoxalement depuis le Salon de New York que Subaru a lancé son offensive pour reprendre pied sur le marché européen, et singulièrement français. Au menu, de l'électrique et de l'évasion en pleine nature. Pari osé...

Par Jean-Éric Raoul

Jusqu'à 375 ch, répartis sur les deux essieux : on ne s'ennuiera pas !



À partir de 55 000 €*
Commercialisation : avril 2026

* Estimation.



Le plein air et les terrains difficiles sont la cible du Trailseeker.



Avec son écran de 14 pouces, le Trailseeker reprend la planche de bord du Toyota C-HR+.

En France, la marque japonaise aux étoiles est devenue bien marginale. Moins de 100 Subaru neuves ont trouvé preneur sur notre marché en 2024. La faute aux différents malus, qui ont assassiné des modèles réticents à l'électrification, en dépit de leurs qualités traditionnelles. La fiabilité et les aptitudes en terrain difficile ou dans des conditions d'adhérence précaire sont pourtant encensées par une clientèle d'inconditionnels. Elle reste active, en dépit du vieillissement des modèles, chez nos voisins suisses ou italiens, par exemple, qui absorbent encore chacun entre 1 500 et 2 000 Subaru par an. Malgré tout, le marché européen ne semble pas vital pour la marque, qui écoule plus de la moitié de sa production aux États-Unis. “C'est un système de ventes contingentées, explique Pierre Guignot, le patron de Subaru France. *Les deux usines* (une au Japon, une aux États-Unis, NDLR) *produisent au total environ un million de voitures par an, qui sont ensuite réparties sur les différents marchés.*” La priorité est donnée aux États-Unis puis à l'Australie. Il n'y a donc pas de pression excessive pour faire du volume en Europe. Cela n'empêche pas de souhaiter sortir de la confidentialité. “*Nous visons 2000 ventes en 2026*”, admet Pierre Guignot. Une belle ambition. Mais avec quelles armes ?

C'est là qu'entrent en scène les deux nouveautés du jour. La première, à l'image de son cousin badgé Toyota, est en fait une sérieuse remise à niveau technique. Le “nouveau” Solterra, quasi jumeau du Toyota bZ4X, affiche les mêmes évolutions. La face avant est retravaillée pour plus de sobriété, les passages de roue se font discrets en passant

couleur caisse, tandis que la planche de bord et la console centrale sont légèrement remaniés. Les évolutions techniques semblent plus substantielles et visent, comme chez Toyota, à replacer le premier pur électrique de la marque au niveau de la concurrence, à défaut de pouvoir la surpasser. La puissance cumulée des deux électromoteurs évolue, passant de 218 à 233 ch, tandis qu'apparaît une version XT, forte de 338 ch, capable de passer de 0 à 100 km/h en moins de 5 secondes.

Grosse mise à jour

à ce niveau de performance, on se dit que faire renaître le badge STi serait un clin d'œil sympathique. Pierre Guignot partage ce point de vue : “*Pour la France, nous envisageons de le lancer sous l'appellation STe (e pour électrique, bien sûr!), avec des jantes gold, ce qui redonnerait les codes traditionnels de Subaru chez nous.*” Mais l'essentiel n'est pas là. Handicapé à sa sortie par une autonomie limitée, le Solterra revoit donc sa copie. Avec une batterie portée à 74,7 kWh, Subaru annonce 25 % d'amélioration dans ce domaine, pour une moyenne de 460 km selon les normes ➤



À l'arrière, les grands seront bien installés.



Cousin du Toyota bZ4X, le Solterra partage ses évolutions.

américaines, sans doute plus sévères que notre WLTP. On reste pourtant encore loin des cadors de la catégorie, Tesla Model Y en tête. Un système de préconditionnement de la batterie accélérera la recharge, susceptible d'assurer un 10-80 % en moins de 35 mn.

Mais la vraie nouveauté new-yorkaise s'appelle Trailseeker... et il n'est pas du tout certain que ce nom sera retenu lors de son arrivée en Europe, en début d'année prochaine. De quoi s'agit-il? D'un gros (4,83 m de long) SUV taillé comme un break, établi sur la plateforme électrique partagée avec Toyota et ouvertement focalisé sur l'évolution hors des sentiers battus. Prononcez "outdoor", pour avoir l'air dans le coup...

Commençons par ce qui ne change pas : la batterie est la même que sur le Solterra, soit 74,7 kWh brut, avec un dispositif de préconditionnement. Comme le Trailseeker s'annonce plus pesant, probablement moins efficient d'un point de vue aérodynamique et aussi plus puissant (375 ch cumulés), l'autonomie repart à la baisse : seulement 418 km estimés, probablement un peu plus en norme WLTP. À l'intérieur non plus, rien ne change. En tout cas au rang 1, où l'on retrouvera à l'identique la planche de bord, la décoration et même la sellerie du "nouveau" Solterra. Derrière en revanche, étant donné le profil de break taillé à la serpe, on pourrait imaginer un volume habitable plus conséquent. Ce n'est apparemment pas le cas, notamment parce que l'empattement est identique (2,85 m). Et ce n'est pas un drame. Car le Solterra se montre déjà très accueillant pour ses passagers. L'allongement global de 14 cm devrait en revanche bénéficier au volume du coffre, même si aucun chiffre ne nous a été communiqué.

L'essentiel, cependant, ne se voit pas à l'œil nu. Le Solterra comme le Trailseeker sont le fruit d'un codéveloppement entre Subaru et Toyota. Les

ingénieurs des deux constructeurs y ont donc insufflé leur propre culture, avec des arbitrages selon les véhicules. Pour le Solterra, produit dans une usine Toyota, la balance des influences était plus favorable aux ingénieurs du premier constructeur mondial, même si Subaru annonce avoir été très impliqué dans le développement des trains roulants.

Priorité à la motricité

Avec le Trailseeker, dont on ne sait pas pour l'instant s'il aura un équivalent chez Toyota, et qui sera produit dans une usine Subaru, ce sont visiblement les ingénieurs de Subaru qui ont eu la main. En particulier, ils ont insisté sur la présence de deux moteurs de puissance équivalente à l'avant comme à l'arrière, pour leur permettre de

travailler en profondeur leurs sujets de prédilection : la motricité sur la neige ou la boue, la gestion fine de la puissance en parcours sinuieux, tout un ADN de comportement qui devrait permettre de retrouver au volant l'esprit de la marque, et son efficacité en terrain difficile.

Vient enfin la question du style. Avec la couleur bleue de la présentation, sa silhouette de gros break, le retour d'imposantes protections de passages de roue, le sabot arrière massif, ou les barres de toit, le Trailseeker s'éloigne physiquement du Solterra et du bZ4x dont il dérive. Est-ce que ce sera suffisant pour assurer son succès, particulièrement dans les régions montagneuses où résident beaucoup de fans de la marque? Un gros travail de pédagogie sera certainement nécessaire, en plus d'un prix pas trop dissuasif.

A l'intérieur, entre Solterra et Trailseeker, rien ne change. Dommage...



L'avis de L'Auto-Journal

Il a plutôt une bonne tête, ce Trailseeker, et devrait se démarquer du tout venant des SUV électriques. Malheureusement, la catégorie est très encombrée et n'a pas particulièrement le vent en poupe en ce moment. Espérons que ses compétences sur terrains difficiles, si elles se confirment, permettront de retrouver un volant de clientèle suffisant pour faire vivre la marque en France.

Cabinet de curiosités

Hormis les Subaru, le Salon de New York qui s'est tenu fin avril présentait peu de modèles destinés au marché européen. Tant mieux, c'était l'occasion d'y faire des découvertes exotiques. Rapide tour d'horizon, non exhaustif, de ces inconnues.



CHEVROLET SILVERADO EV RST

Même s'il y a tout le confort moderne, nous sommes bien chez les "trucks", ces gros engins qui ne sont évidemment pas des camions mais se destinent à une clientèle de particuliers... qui ont de la place. Signe des temps, pas de V8 à l'horizon, car ce gigantesque Silverado, monté sur des jantes de 24 pouces, est électrique. Il annonce une autonomie assez confortable de 740 km. Mais le prix fait lui aussi dans le costaud : à partir de 89 000 \$.



HYUNDAI PALISADE

Très présent dans la circulation américaine, bien plus d'ailleurs que les marques locales, le constructeur coréen a bien assimilé la culture US avec ce géant Palisade, cousin du Kia Telluride. Sous le capot, un V6 essence de 3,8 litres, sans aucune forme d'hybridation.



FORD BRONCO

Ce n'est pas une nouveauté. Mais le dessin du Bronco attire toujours l'œil. Ou plutôt, des Bronco. Il y en a pour tous les goûts, en court, en long, en trois ou cinq portes. Il a fait quelques apparitions en Europe, y compris dans sa version Raptor. Chez nous, le cumul des malus ne lui veut pas que du bien !



FORD MUSTANG RTR

Présenter sur le stand d'un Salon une voiture à la silhouette bien connue en tenue de camouflage, il fallait y penser ! Ford a osé avec la Mustang RTR, que l'on nous annonce comme la version la plus puissante et la plus sportive motorisée par l'Ecoboost. Quelle puissance au juste ? Mystère... Il est question cependant de trains roulants repris de la Dark Horse, et d'une appétence certaine pour le drift.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Mazda

6e Voici le deuxième opus électrique badgé Mazda après le SUV compact MX-30, un pur produit maison en ce qui le concerne. Ce n'est pas le cas de la grande routière nommée "6e" (4,92 m en longueur), clone libre de la berline chinoise Deepal SL03, non importée en Europe. La nouvelle entrante, en toute logique, sort des chaînes de production de sa matrice, propriétés du groupe Changan Automobile, ceci expliquant l'absence de bonus en dépit des prix affichés sous la barre des 47 000 €. Mazda compense en livrant sans compter les équipements de série dès la livrée d'entrée de gamme Takumi, du toit panoramique au volant chauffant,

du hayon électrique à l'écran central de 14,6 pouces, du combiné d'instrumentation numérique de 10,2 pouces à la pompe à chaleur. Sans oublier une pelletée d'aides à la conduite. La finition Takumi Plus ajoute la sellerie cuir, entre autres gâteries. Jantes de 19 pouces dans les deux cas. Du côté des ensembles mécaniques (*voir le tableau ci-dessous*), on notera la relative faiblesse de la capacité de charge en mode DC (courant continu) de la variante qualifiée de "Grande Autonomie". Comptez 47 mn pour charger la batterie à raison de 10 à 80 % de sa capacité, selon la fiche technique – 24 mn pour la 6e "court courrier", façon de parler.

De
à
Z

Par **Jean Bourquin**

Mazda 6e



LA GAMME MAZDA 6E

Puissance/Batterie	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Bonus
Monomoteur roues arrière motrices					
EV 258 - Électromoteur 258 ch/68,8 kWh	479 km	11/165 kW	Takumi/Takumi Plus	42 900/44 900 €	0 €
EV 245 Grande Autonomie - Électromoteur 245 ch/80 kWh	552 km	11/90 kW	Takumi/Takumi Plus	44 500/46 500 €	0 €

Renault

Austral Renault restyle son SUV de classe intermédiaire (4,53 m en longueur) et, dans le même mouvement, réduit son offre moteurs à une seule unité, bien connue de nos services. Le 3 cylindres 1.2 de 130 ch sous l'emprise de l'hybridation légère est donc congédié. La gamme, en elle-même, s'articule aujourd'hui autour de trois finitions, contre cinq auparavant. La livrée de base Evolution n'a rien de basique à considérer son tableau de bord numérique de 12,3 pouces, son écran central de 9 pouces et ses jantes alliage de 18 pouces. L'écran central et les jantes passent respectivement à 12 et 19 pouces à l'échelon supérieur, et la finition Esprit Alpine fait siens tout

un tas d'éléments de design dans l'esprit évoqué et des jantes de 20 pouces. Quant aux aides à la conduite, elles sont au nombre de 32 selon le recensement du constructeur... Le toit panoramique est facturé 1 000 € à partir de l'exécution Techno. Dès ce même niveau, les 4 roues directrices désignées sous l'appellation "4Control Advanced" réclament 1 600 €.



Renault Austral

RENAULT

LA GAMME RENAULT AUSTRAL

Puissance/Boîte	Finition	Prix	Malus CO ₂	Malus au poids
Essence hybridation non rechargeable				
E-Tech Full Hybrid 200 - 200 ch cumulés/ BVA multimodale ⁽¹⁾	Evolution/Techno/ Esprit Alpine	41 800/43 000/ 45 900 €	0 €	0 €

(1) 3 cyl. 1.2 130 ch + électromoteur principal 70 ch + électromoteur secondaire 25 ch + transmission multimodale à crabots.

Renault Espace



RENAULT

LA GAMME RENAULT ESPACE

Puissance/Boîte	Finition	Prix	Malus CO ₂	Malus au poids
Essence hybridation non rechargeable				
E-Tech Full Hybrid 200 5 places - 200 ch cumulés/ BVA multimodale ⁽¹⁾	Techno/Esprit Alpine/ Iconic	45 000/48 300/ 50 300 €	0 €	0 €
E-Tech Full Hybrid 200 7 places - 200 ch cumulés/ BVA multimodale ⁽¹⁾	Techno/Esprit Alpine/ Iconic	46 000/49 300/ 51 300 €	0 €	0/70/ 70 €

(1) 3 cyl. 1.2 130 ch + électromoteur principal 70 ch + électromoteur secondaire 25 ch + transmission multimodale à crabots.

Espace Deux ans après le lancement commercial de son SUV familial (4,72 m en longueur), Renault conforme ce dernier à l'identité visuelle aujourd'hui en vigueur dans ses rangs. L'Espace gagne dans le même temps le système de reconnaissance faciale dont le losange semble très fier, également attribué à l'Austral. *Grosso modo*, le principe

consiste à mettre le conducteur dans ses dispositions habituelles dès qu'il pénètre dans l'habitacle (position de conduite, réglage des rétroviseurs et stations de radio préférées, entre autres). La liste des aides à la conduite s'allonge, et nous n'insisterons pas... L'offre moteurs reste en l'état, réduite à l'unité détaillée dans le tableau ci-contre renouvelée telle quelle dans sa définition, et la gamme se divise toujours selon les trois mêmes finitions Techno, Esprit Alpine et Iconic.

Le toit panoramique opacifiant dit "Solarbay" (c'est nouveau) est facturé 1 500 € dès l'entrée de gamme. Le système 4Control Advanced est de série à partir du deuxième échelon.

Seat

Leon La Leon gagne une nouvelle motorisation. À l'œuvre sous de nombreux capots dans le groupe Volkswagen, l'ensemble hybride rechargeable en question rassemble un 4 cylindres 1.5 de 150 ch et un électromoteur de 116 ch. Le tout cumulé délivre 204 ch exploités par une boîte robotisée à 6 rapports.

La batterie de traction de 20 kWh (capacité nette) autorise une autonomie en mode électrique en cycle mixte de 133 km, d'après le constructeur. **Leon eHybrid** : 43 200 € sous la finition Copa. Le malus au poids ne s'invite pas à la fête. Le break Leon Sportstourer n'est pas impliqué dans l'affaire, on se demande bien pourquoi.



Seat Leon

SEAT



DES BATTERIES PLUS RASSURANTES

Renault vient de réaliser une démonstration d'incendie sur un véhicule électrique, en partenariat avec les pompiers. Si la marque tient à promouvoir son système d'extinction des incendies, d'autres pistes sont actuellement explorées par les constructeurs afin que les batteries ne s'enflamme pas du tout.

Par Arnaud Murati



Renault travaille en étroite collaboration avec les pompiers des Yvelines et leur fournit des voitures qu'ils peuvent détruire à l'envi.



Le colonel Millot n'a pas manqué de souligner que Renault était le seul constructeur à avoir pleinement intégré les problématiques des pompiers dès la conception de ses autos.

L'invitation à se rendre dans une zone industrielle, au sein du Service départemental d'incendie et de secours des Yvelines (SDIS 78), n'est pas forcément très enthousiasmante. Mais sur place, nous découvrons une Renault Mégane E-Tech prototype, encore bariolée de ses décos anti-photos espion. La voiture est recluse derrière un cordon bien délimité. Le pompier chargé d'y mettre le feu n'y va pas par quatre chemins. Il dépêce consciencieusement le siège passager pour en faire apparaître la mousse. Trois secondes et une lampée d'essence plus tard, voilà le siège déjà en feu et l'assistance qui se retire prestement pour admirer le spectacle. Va-t-on assister à une colonne de feu de dix mètres de haut ? À des explosions terribles quand la batterie s'embrasera ? Tout le monde retient son souffle, à commencer par les pompiers chargés d'éteindre l'incendie, car ces derniers interviennent sous oxygène. Mais au bout de quarante-cinq minutes de barbecue... le constat est un semi-échec pour celui qui serait à l'affût d'images sensationnelles. Alors que l'intégralité de la Mégane a brûlé comme n'importe quelle voiture (les portières en aluminium ont fondu, les airbags ont explosé, le klaxon est resté coincé, etc.), la batterie n'a quant à elle pas vraiment pris feu. Tout juste a-t-on pu entendre quelques "pops" au bout de quarante minutes, soit des crépitements typiques des cellules de batteries

qui s'embrasent, selon Aurélie Débart, l'experte en sécurité batteries du groupe Renault. Des flammes visiblement un peu plus difficiles à éteindre que les autres émanent bien du dessous de l'auto. Mais grâce au fameux "Fireman Access" ("accès pompiers") de Renault, la batterie se voit littéralement noyée par un torrent d'eau destinée à la refroidir. Une fois la lance des pompiers bien raccordée à son accès direct à la batterie, le spectacle s'achève : *"Il y a de grandes chances pour qu'en zone urbaine, les pompiers interviennent avant l'embrasement de la batterie"*, note avec satisfaction Mme Débart.

LE CAUCHEMAR TESLA

Car l'embrasement d'une batterie de voiture électrique n'est jamais une bonne nouvelle pour les soldats du feu, quand bien même ces incendies demeurent rares (voir encadré page suivante) : *"L'emballage thermique d'une batterie, on ne sait pas vraiment l'arrêter. Il faut beaucoup de temps et beaucoup d'eau"*, note Stéphane Millot, le colonel chef de corps des pompiers des Yvelines. Celui-ci ne manque pas de mentionner que certaines voitures électriques américaines sont particulièrement redoutées lorsqu'elles sont en feu. Une notice à l'intention de tous les pompiers du monde datant de 2016 corrobore les allusions du colonel des pompiers : dans le cadre de l'incendie d'une Model S, Tesla recommande d'utiliser "de

grandes quantités d'eau pour refroidir la batterie", soit entre 11 000 litres et 30 000 litres, sachant que la Mégane de démonstration en a demandé 1 500. La notice rappelle en outre qu'une batterie enflammée met vingt-quatre heures à refroidir et qu'il convient donc de surveiller la situation via un système de caméra, et non en immergeant la voiture comme le font certains. Outre les batteries de Tesla, la technologie des batteries Lithium métal polymères (LMP) du groupe Bolloré donnerait aussi quelques sueurs froides aux pompiers, tant elles seraient difficiles à éteindre... Voilà pourquoi les soldats du feu sont absolument ravis que Renault ait codéveloppé avec eux un système d'accès pompiers directement sur la batterie. Une fois la banquette arrière de la Mégane totalement ravagée par les flammes, est en effet apparu un simple trou en lien direct avec le pack batterie. Et le tour est joué !

EURONCAP EN LIGNE DE MIRE

Les pompiers demandent-ils donc désormais la généralisation du système Renault à l'ensemble des voitures électriques circulant en France ? *"Nous aimerais bien"*, opine Nicolas Granier, lieutenant-colonel des pompiers et conseiller technique de Renault sur les interventions d'urgence. Car selon lui, les pompiers des Yvelines éteignent environ 1 500 voitures par an, *"quasiment autant que les feux d'appartements"*. Renault et les pompiers →



“L'emballage thermique d'une batterie, on ne sait pas vraiment l'arrêter. Il faut beaucoup de temps et beaucoup d'eau”

Stéphane Millot, colonel chef de corps des pompiers des Yvelines



CETADI PROD

n'ont néanmoins pas réalisé cette démonstration pour étaler tout leur savoir-faire auprès du législateur. L'objet était d'abord, pour Renault, de faire savoir que les brevets et autres données propres à l'accès pompiers étaient désormais librement accessibles. Renault les donne à qui veut, la seule condition étant que si un autre constructeur parvient à améliorer le Fireman Access, il en fasse bénéficier tout le monde. Mais la marque au losange poursuit un objectif plus discret : faire en sorte que son accès pompier fasse partie des éléments appréciés par l'EuroNCAP lorsque l'organisme effectue ses tests. Or, les discussions pour le futur protocole qui sera mis en place en 2029 ont débuté... en avril 2025 ! Le moment était donc propice pour que Renault se rappelle au bon souvenir de l'organisme de crash-tests. L'idée de parvenir à s'imposer auprès d'EuroNCAP ne date d'ailleurs pas d'hier, selon un courrier de 2016 émanant de la Fédération nationale des sapeurs-pompiers de France et à l'intention d'un collaborateur du délégué interministériel à la sécurité routière : "Le SDIS 86 œuvre actuellement avec Renault notre partenaire (...) pour l'intégration dans les critères d'EuroNCAP de la sécurité passive installée par les constructeurs (...). Cette initiative française permettrait de récompenser les constructeurs installant à la fois des dispositifs de sécurité passive mais aussi des équipements facilitant l'intervention des moyens de secours."

Tout censé qu'il est, l'accès pompiers développé par Renault ne constitue pas une solution miracle à tous les maux. L'idée des différents constructeurs est désormais de lutter contre la mise à feu

Grâce au Fireman Access, la batterie de la Mégane a été refroidie en un temps record.



ÉTEINDRE AUSSI LES RUMEURS...

Les idées préconçues ont la vie dure. BCA Expertise est la plus vaste entreprise d'expertise automobile de l'Hexagone. Elle a répertorié 8475 incendies de véhicules en 2024 en France, soit légèrement moins qu'en 2023. Mais, selon Saïd Zerdoumi, le spécialiste des nouvelles technologies de BCA Expertise, "un incendie n'est pas forcément lié à une anomalie propre au véhicule. Il peut faire suite à un choc, mais c'est extrêmement rare. Un incendie est plutôt lié à du vandalisme, et par propagation, il peut y avoir des véhicules électriques incendiés", explique-t-il. Et l'expert de livrer sa sentence sans le moindre doute : "Au niveau statistiques, aujourd'hui, rien n'indique que les véhicules électriques prennent plus feu que les thermiques." Cette observation issue d'une remontée

de terrain est corroborée dans le monde entier. En Allemagne, en 2023, l'association des assureurs GDU a écrit que "les études actuelles ont montré que les voitures électriques ne présentent pas un risque incendie plus élevé que leurs homologues à essence ou diesel". Une étude suédoise, réalisée entre 2016 et 2022 et qui porte sur le parc norvégien (le plus électrifié au monde) va même plus loin : "Si l'on considère uniquement les données relatives aux incendies de véhicules thermiques et électriques, les véhicules électriques représentent 2,7 % des incendies alors qu'ils constituent 17,3 % du parc de véhicules particuliers à la fin de la période de référence. La fréquence relative des incendies de véhicules électriques est donc inférieure d'un facteur 8 à celle des voitures thermiques."

en elle-même et non contre les flammes. En 2022, Toyota avait fait savoir aux États-Unis que la batterie de son bZ4X faisait l'objet d'une "surveillance redondante de la tension, du courant et de la température conçue pour détecter les signaux anormaux d'échauffement". Le 15 avril dernier, cela a été au tour de Hyundai Mobis (l'équipementier de la marque coréenne) d'annoncer la mise au point un système de batterie capable de s'éteindre d'elle-même. Si la surveillance électronique de la batterie détecte le moindre échauffement anormal, un

liquide déjà présent à l'intérieur du pack se répand dans celle-ci pour prévenir toute catastrophe. Il faut dire que Hyundai et les autres ont déjà les yeux rivés sur la réglementation qui s'imposera en Chine à compter de juillet 2026. À cette date, les batteries présentes dans les voitures neuves ne devront ni prendre feu ni exploser, même en cas d'emballage thermique. Le leader mondial de la batterie, CATL, se serait même targué d'être déjà en phase avec cette future réglementation depuis plusieurs années ! ■



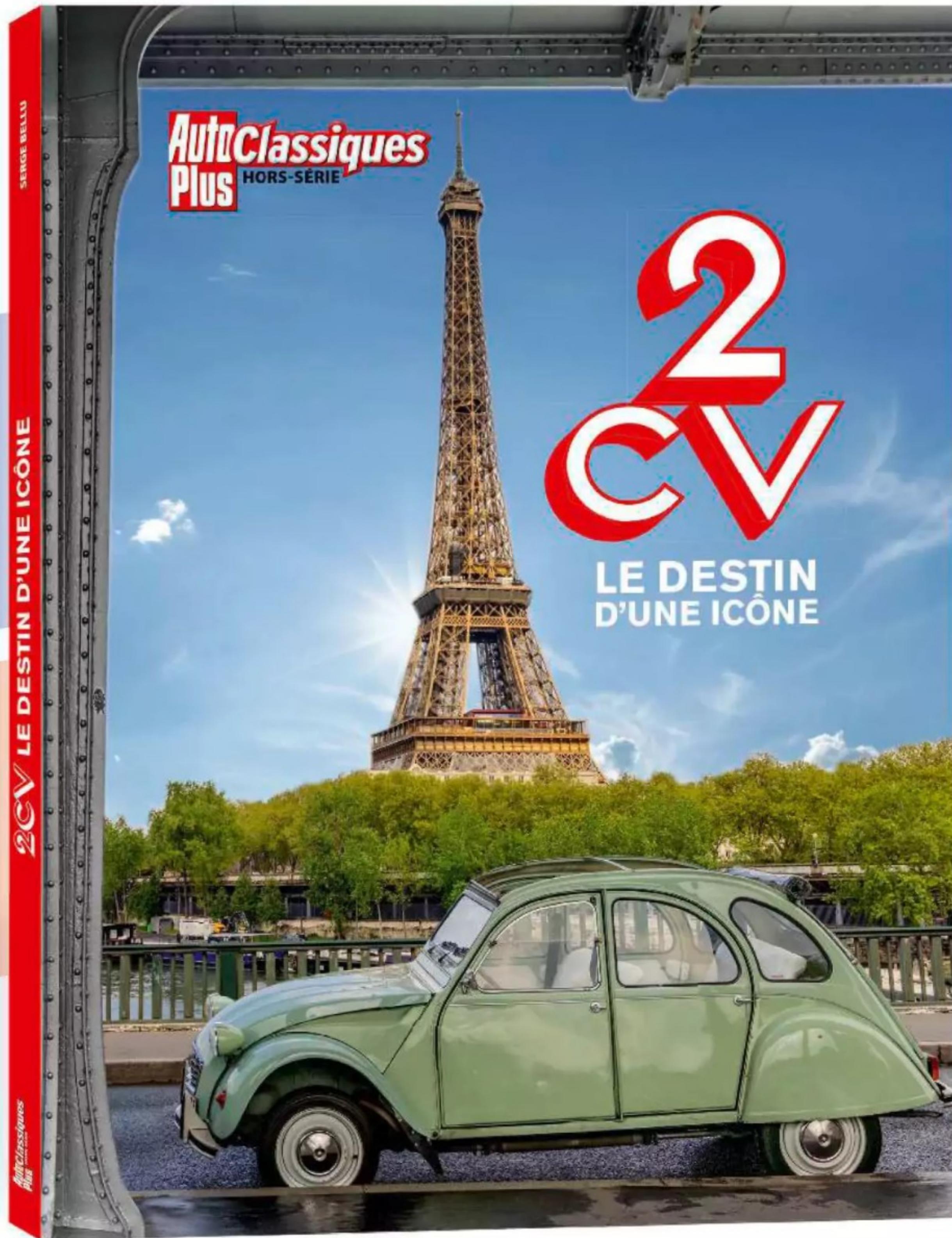
Auto-inflammation ou incendies suite à des chocs demeurent des événements extrêmement rares. Les feux de voitures résultent pour la plupart d'actes de vandalisme.

AFP/CHRISTOPHE GATEAU:DPA

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Les incendies de voitures électriques peuvent faire les gros titres de la presse et les grosses audiences des réseaux sociaux. Leur fréquence reste cependant assez faible, tandis que leur maîtrise progresse, grâce notamment à la prise en considération de ce risque spécifique dès la conception de la voiture.

UNE LÉGENDE FRANÇAISE



Découvrez, au fil de 176 pages, les histoires et les anecdotes qui sont associées à la carrière de la DS dans les domaines les plus variés. Symbole de la France d'après-guerre, elle a marqué son temps dans d'autres disciplines que la seule industrie automobile. Cet ouvrage unique, agrémenté de plus de 200 photographies, images publicitaires et documentaires, illustre l'épopée de cette icône du style. Laissez-vous emporter !

EN VENTE ACTUELLEMENT



Le traité intérieur dépouillé signe aujourd'hui la voiture de grand standing. L'ES ne déroge pas à la règle. Écran central de 14 pouces.



PHOTOS : LEXUS

La rupture avec l'actuelle mouture est totale, des dimensions revues à la hausse aux éléments de design plus sobres. Fini la calandre géante.

LEXUS ES : RUPTURE ÉLECTRIQUE

La berline tricorps "tradi" telle que l'incarnait l'ES, non sans précellence, c'est fini. Lexus repart d'une page blanche et électrifie à tout va.

Confidentielle chez nous, la grande routière ES (4,98 m en longueur) l'est beaucoup moins dans d'autres parties du monde. C'est, de fait, le modèle phare de Lexus, raison pour laquelle la huitième génération fait l'objet de soins méticuleux, dans l'idée de marquer une nette rupture avec les précédents opus. Cela commence par la base, c'est-à-dire les dimensions. La nouvelle ES occupe 5,14 m au sol en longueur et son empattement s'étend de 8 cm (2,95 m après addition). De la Classe E, on passe à la Classe S, si vous nous permettez la

comparaison, légitime en partie seulement. La japonaise attendue l'an prochain est plus imposante que la version standard de la Mercedes, référence parmi les références (5,08 m pour sa part).

La rupture, c'est aussi le style. À cet égard, de l'actuelle mouture, il ne reste rien. Deux remarques, sans entamer une description esthétique détaillée qui demeure à faire tant elle est substantielle. Un, l'ES abandonne le profil tricorps de la berline traditionnelle au profit d'une silhouette dite "fastback". L'air du temps, comme on dit. Deux, l'immense calandre tarabiscotée, un rien "too much" à notre avis, disparaît. Lexus fait sobre, adjectif tout à fait approprié pour qualifier le traité intérieur. Le luxe sans verser dans l'étalement fastueux, c'est tendance. C'est beau, surtout.

ES tout électrique

Sur le plan mécanique, l'ES reste fidèle à l'hybridation non rechargeable et au 4 cylindres 2.5 qui œuvrent au cœur des versions 300h et 350h.

En France n'est commercialisée que la première, et cela sera toujours le cas avec la génération suivante. La puissance cumulée du module passe de 218 à 201 ch. La grande nouveauté, c'est la conversion au tout-électrique. Deux solutions figurent au programme : la monomoteur (roues avant motrices) forte de 224 ch et son pendant bimoteur emmené par 343 ch. Appellations respectives : 350e et 500e.

LES INFOS CLÉS

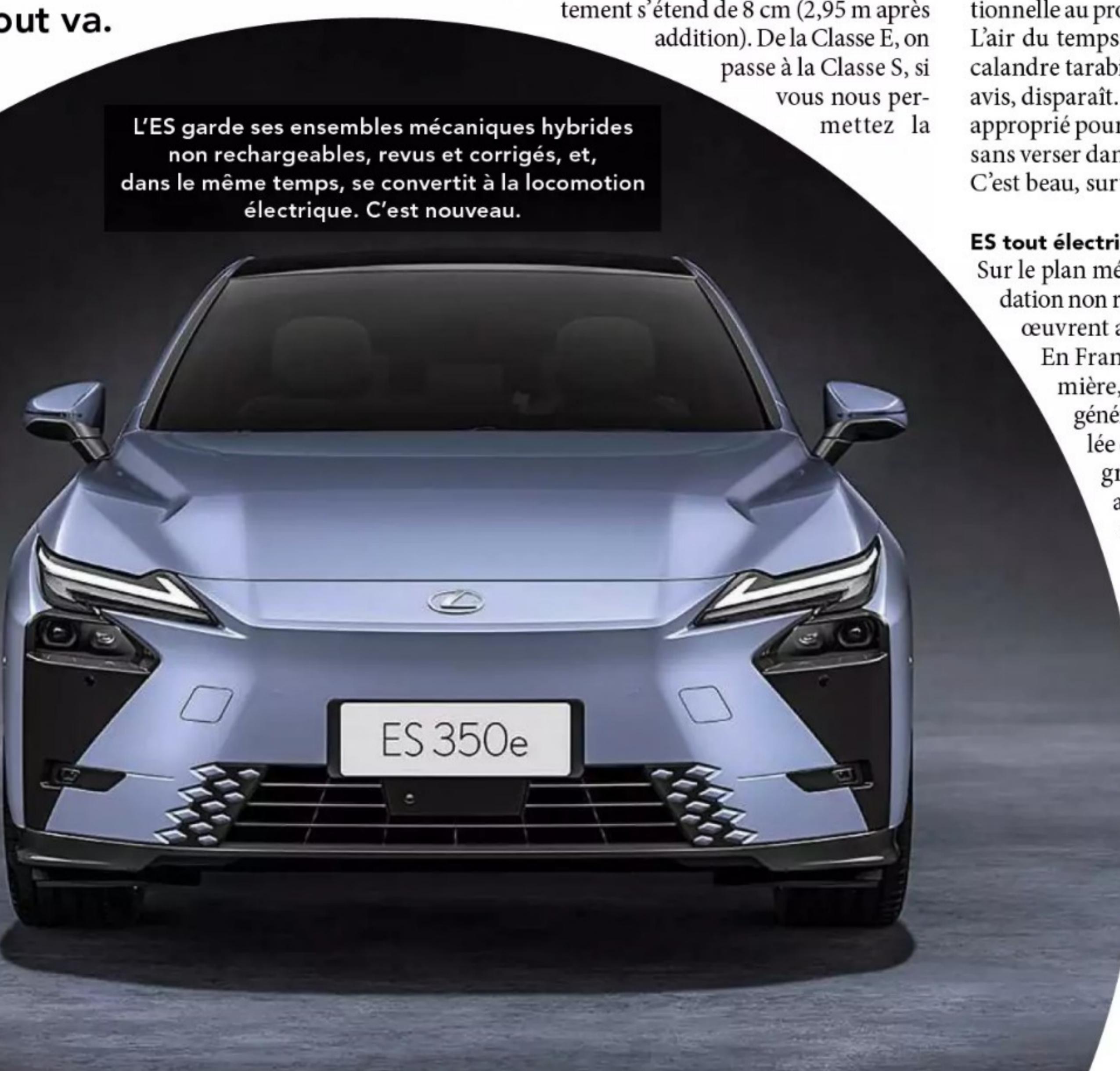
Commercialisation : **printemps 2026**

Premier prix : **70 000 €***

Concurrence :
Volvo ES90

pour les versions électriques

* Estimation.



L'ES garde ses ensembles mécaniques hybrides non rechargeables, revus et corrigés, et, dans le même temps, se convertit à la locomotion électrique. C'est nouveau.

GAMMES

Plus loin, du muscle et une prime

LANCIA



Ypsilon

Au même titre que la Peugeot E-208, sa matrice, l'Ypsilon électrique, emmenée par l'unité de 156 ch sans autre choix, allonge son rayon d'action. La capacité brute de la batterie de traction passe de 51 à 54 kWh, ce qui donne une autonomie maximale en cycle mixte annoncée à 425 km par le constructeur, soit 22 bornes de plus qu'au précédent épisode. Les prix ne changent pas. Ypsilon Elettrica : 34 800 ou 37 800 € en finitions Ypsilon et LX. Bonus accordé.

SMART



#5 Brabus

Le dossard n° 5 gorgé de watts s'offre une variante signée Brabus, synonyme de prestation athlétique dans le langage maison. C'est le cas : 646 ch expédiés sur les quatre roues par l'intermédiaire d'une solution bimoteur, cela commence à causer. La batterie de traction de 94 kWh autorise une autonomie de 540 km selon la fiche technique, et la vitesse maximale est bridée à 210 km/h. #5 Brabus : 61 600 €. Bonus hors de propos.

TOYOTA & LEXUS



bZ4X



UX 300e

Toyota accorde à son tour une prime CEE à l'acquéreur de son modèle électrique, l'actuel bZ4X, pour le nommer, en attendant l'arrivée à brève échéance de son remplaçant, de la variante électrique du CH-R et de l'Urban Cruiser.

Sans oublier les trois utilitaires aimablement fournis par le groupe Stellantis. Les Lexus UX 300e et RZ sont également concernés.

TOYOTA & LEXUS : LES MONTANTS DE LA PRIME CEE

	Voitures particulières	Véhicules utilitaires⁽¹⁾
Particulier	328 €	2 536 €
Société moins de 100 véhicules	496 €	4 200 €
Société plus de 100 véhicules	397 €	3 355 €
Collectivité moins de 20 véhicules	496 €	4 200 €
Collectivité plus de 20 véhicules	297 €	2 518 €

(1) Toyota uniquement.

PHOTOS LANCIA - SMART - JEROEN PEETERS - DANIEL REINHARDT

FISCALITÉ

Carte grise pour les voitures électriques : passez à la caisse

Sauf dans la région Hauts-de-France, convient-il de préciser. De fait, la loi de finances 2025 impose aux régions de choisir entre deux solutions. Un, maintenir la gratuité pour les certificats d'immatriculation (carte grise) assignés aux voitures électriques jusqu'ici en vigueur sur l'ensemble du territoire – sans compter la taxe fixe de 13,76 €. Deux, tarifer la carte grise à hauteur de 50 % de la taxe régionale, laquelle équivaut

au prix du cheval fiscal établi librement par les conseils régionaux (60 € en Normandie, 54,95 € en Île-de-France et 43 € en Corse, à titre d'exemples). Étrange hasard, toutes les régions ont décidé de faire passer à la caisse l'acquéreur d'une voiture électrique, neuve ou d'occasion, excepté celle citée en préambule. À compter du 1^{er} mai, la carte grise d'une Renault 5 E-Tech (5 CV fiscaux sur l'ensemble de la gamme) coûte ce faisant 163,76 € en Normandie, 151,14 € en Île-de-France et 121,26 € en Corse – taxe fixe susmentionnée incluse.

SHUTTERSTOCK



VOLKSWAGEN AG

“Pour Audi, une production aux États-Unis s'inscrirait dans notre stratégie de développement.”

Oliver Blume,
directeur général
de Volkswagen Group

Comme indiqué plus loin dans ces pages, le marché américain est crucial pour les constructeurs japonais. Pas que pour eux : le groupe Volkswagen prend de plein fouet les droits de douane infligés par l'administration Trump. Et pour cause : 65 % des Volkswagen commercialisées aux États-Unis viennent du Mexique ou d'Europe, et les Audi tout comme les Porsche, dont le succès chez l'Oncle Sam n'est pas à démontrer, traversent l'Atlantique. L'ouverture d'une unité de production locale vouée à la marque aux anneaux serait donc une première. Trump est-il en train de gagner son pari ? Il est trop tôt pour le dire.

11

C'EST LE NOMBRE DE SITES DE PRODUCTION QUE TOYOTA POSSÈDE AUX ÉTATS-UNIS.

De ces usines sont sortis 1,3 million de véhicules en 2024, sur les 2,3 millions commercialisés dans le même temps. Parmi ceux-là figure le RAV4, produit au Canada et au Japon, par ailleurs voiture

la plus vendue aux États-Unis l'an dernier, devant le pick-up Ford F-150 (respectivement 475 193 et 460 915 immatriculations). Pour cette raison, Toyota prévoit de fabriquer la prochaine génération du RAV4, attendue en 2026, dans son usine du Kentucky, les chaînes étant maintenues en activité au Canada et au Japon. But avoué de l'opération : contourner les droits de douane imposés par l'administration Trump. Honda est sur la même longueur d'onde : la production de la Civic est relocalisée dans l'Indiana plutôt qu'au Mexique, comme cela était initialement planifié.



TOYOTA

2318

par rapport au mois de mars 2024. Le Model Y a connu des jours meilleurs, mais à sa décharge, il revient de loin. En janvier, on le voyait un pied dans la tombe (640 immatriculations en France). Il s'en éloignait en février (1 738), et en mars, le cimetière n'était déjà plus dans ses rétroviseurs. La salutaire remise à jour qu'il a récemment subie produit ses premiers effets, semble-t-il. L'Histoire a sa morale. Rien n'est perdu pour Tesla, qui, dans l'immédiat, paie chèrement les pots cassés par son créateur. En France, les ventes ont reculé de 41,3 % au premier trimestre (6 696 immatriculations). La Model 3 sombre dans les tréfonds du classement général (1 948, -58,3 %, 53^e position), et le Model X comme la Model S disparaissent des écrans radars (respectivement 27 et 22 exemplaires immatriculés).



Y. LEFEBVRE



“Une motorisation entièrement hybride qui s'intègre parfaitement à une plateforme de véhicule électrique.”

Matias Giannini,
directeur général
de Horse Powertrain

C'est ce que propose Renault Group par l'intermédiaire de l'entreprise Horse Powertrain, cogérée avec le groupe chinois Geely et la compagnie pétrolière saoudienne Aramco.

Cette entité est vouée à la production d'ensembles mécaniques thermiques, électrifiés ou pas. Certains observateurs font état d'une opération de "rétrofit inversé", à raison car elle consiste à remplacer l'électromoteur d'une voiture "étudiée pour" par un module hybride nourri, au choix, à l'essence, à l'éthanol ou au carburant synthétique.

Reste à en connaître les tenants techniques.

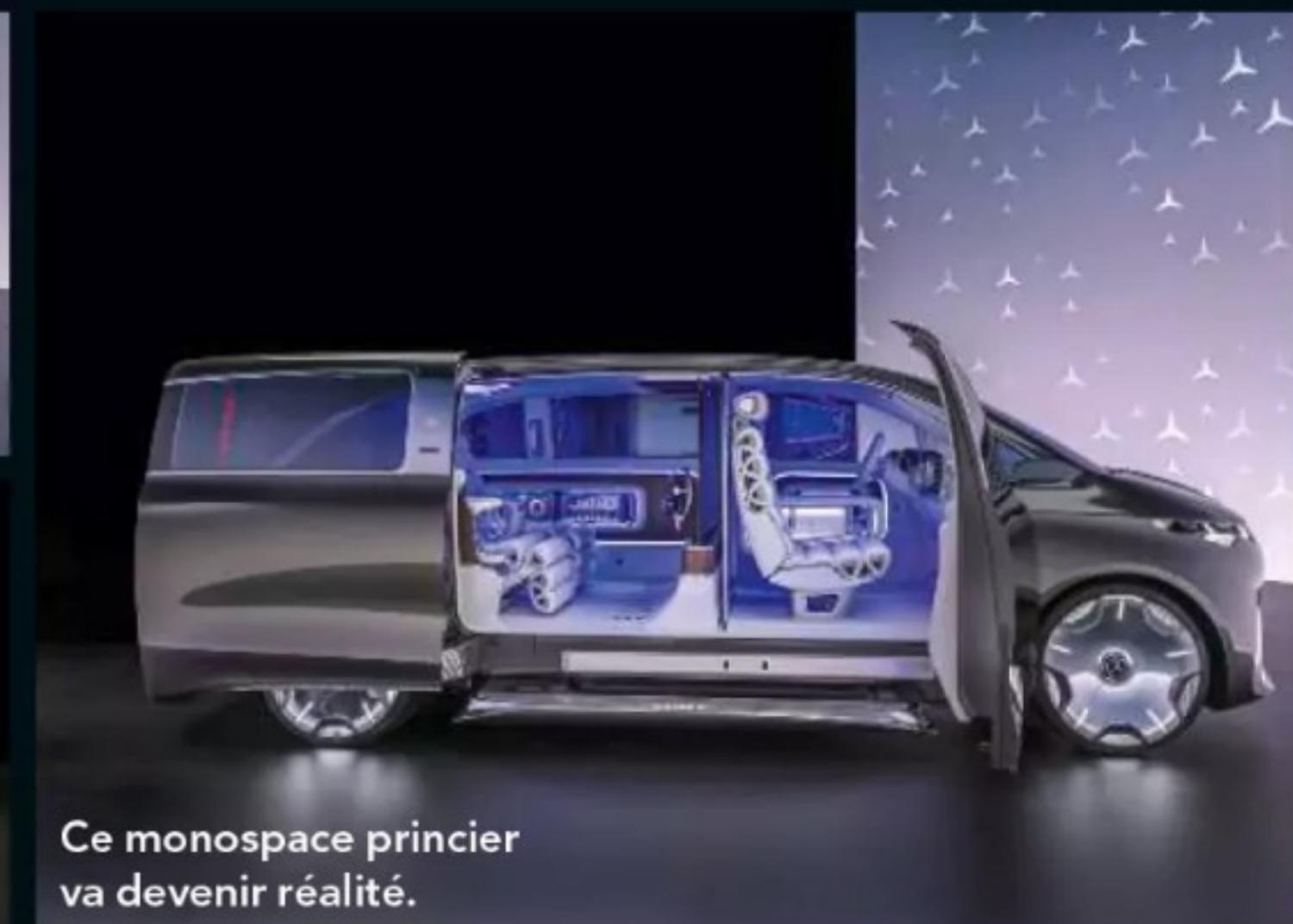
Les premiers véhicules ainsi "rétrofités" ne prendront pas la route avant 2028, le fait est.

CONCEPT

Mercedes Vision V : lier l'utile au grand luxe

Un home cinéma ambulant... Vous en rêvez, Mercedes le fait. Le concept car Vision V retient parmi ses nombreuses innovations un écran rétractable de 65 pouces, situé sous le plancher, pour aider les occupants du "Private Lounge" (l'expression est de Mercedes) à passer le temps, séparés de l'"espace chauffeur" par une vitre commutable opacifiante. La salle d'accueil est à l'unisson, à l'exemple des sièges composés de coussinets en forme tubulaire. Les exercices gratuits propres à un show car, direz-vous...

Rien n'est moins sûr. Le monospace de série préfiguré par le Vision V déclinera des versions luxueuses à faire pâlir de jalouse l'ensemble de la gamme Maybach, c'est acquis. Des variantes plus démocratiques sont également programmées, qu'on se rassure, et tout ce beau monde bénéficiera d'une nouvelle plateforme électrique "dédiée" aux futurs utilitaires de la marque et à leurs dérivés sous étiquette VIP. Architecture 800 V assurée, ce qui annonce la couleur. Nous en reparlerons.



PHOTOS : MERCEDES-BENZ

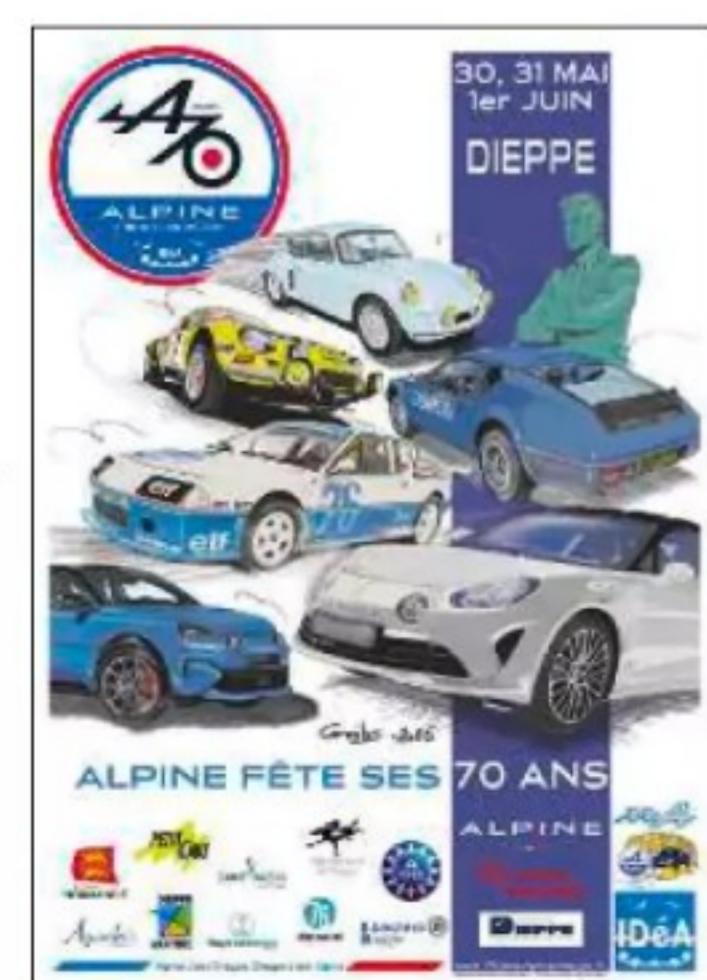
RASSEMBLEMENT

Alpine à 70 ans, et ça se fête

L'affiche est explicite. On y voit la plupart des générations d'Alpine, en résumé, produites au fil des âges depuis la création de la marque en 1955. Sans exclusive, c'est-à-dire en faisant mention de la récente A290 électrique en mesure d'offusquer les puristes. Pas de "c'était mieux avant", en clair, affirmation souvent pernicieuse et parfois vraie... On y voit également une A310 de la gendarmerie nationale. À l'occasion du rassemblement dieppois, cette noble institution a en effet la courtoisie d'exposer toutes les Alpine

qu'elle utilise depuis 1966, au bon souvenir de quelques-uns de nos lecteurs, supposons-nous. Ce 70^e anniversaire est organisé par l'association IDéA, laquelle regroupe l'Association des anciens et actifs d'Alpine et le Club Alpine Dieppe. De belles surprises sont promises, sans plus de précision à cette heure.

70 ans d'Alpine
Du 30 mai au 1^{er} juin
Dieppe (Seine-Maritime)
Inscriptions pour les collectionneurs, infos pratiques et billetterie : www.70ansalpinedieppe.fr





Porsche pourrait demander des droits d'auteur...



PHOTOS : DENZA

PRODUIT

Denza Z9 GT : la potion de "panamerix"

On trouve la Rolls chinoise chez Hongqi, sous le nom de code "E-HS9", voici à présent la Panamera nantie du même passeport. En plus imposant : le break de chasse baptisé "Z9 GT" fait valoir 5,19 m en longueur, contre 5,05 m pour le modèle original sous licence Porsche. Les mauvaises langues diront qu'on n'est pas loin du "copier-coller", plus précisément quand le maître et son disciple sont comparés de profil. Passons. À la manœuvre est le label Denza, la marque de luxe de BYD. Du luxe à l'opulence, il y a un pas vite franchi dans l'habitacle, traité à grand renfort de cuir, d'écrans et de toit panoramique géant. Tant de magnificence ne va pas sans les mécaniques *ad hoc*, à commencer par un ensemble électrique trimoteur annoncé à 965 ch. Entre autres curiosités, enfin, les roues arrière directrices permettent à la voiture de se déplacer en crabe. On veut voir ça... Pas avant cet automne, quand la Denza Z9 GT débarquera en Europe à des prix non définis à ce jour.

Mercedes Classe T : la fin

MERCEDES



C'est le dernier vestige du partenariat technique entamé en 2010 entre Renault et Mercedes, qui donna naissance, notamment, au binôme Twingo/Smart Forfour. La production de la fourgonnette Citan et de son dérivé Classe T, clones du Kangoo Van et du Kangoo, s'arrêtera en 2026. Pas de remplaçant à l'horizon.

Les chiffres du marché français de la voiture électrique en mars 2025



9 187

C'est le nombre de Renault 5 E-Tech immatriculées au premier trimestre. Suivent la Citroën ë-C3 (6 191), le Tesla Model Y (4 696), le Renault Scénic E-Tech (4 396) et la Peugeot E-208 (3 225).

19 %

C'est la part de marché des voitures électriques en mars (18,9 % en mars 2024).

163 656

C'est le nombre de points de recharge ouverts au public à la date du 31 mars.

29 261

C'est le nombre de voitures électriques neuves immatriculées en France en mars, en recul de 13,9 % par rapport au mois de mars 2024.

CONCOURS

Kia sur le toit du monde

Pour la deuxième fois consécutive, Kia voit l'un de ses modèles empocher le titre de "voiture mondiale de l'année".

Après l'imposant SUV électrique EV9 l'an dernier vient donc le plus urbain EV3 de même nature. C'est ce qu'a décidé un jury de 96 journalistes issus des cinq continents, dominé par les États-Unis représentés par 16 jurés. On notera, à cet égard, que l'EV3

n'est pas importé aux États-Unis, ce qui lui évite de méchants droits de douane. Sont ensuite recensés 15 chinois, 7 japonais, 7 indiens, 6 allemands, 4 mexicains et 3 français, l'industrie automobile nationale brillant par son absence dans ce bien étrange concours. La Renault 5 E-Tech, élue voiture de l'année en Europe sans contestation possible, ne figurait même pas parmi les 42 alignées sur la grille de départ (22 chinoises dans le lot, sans compter ces autos produites en Chine sous labels étrangers). C'est comme ça, comme on dit chez nous...

EV3, World Car of the Year

Winner of 2025 World Car of the Year

KIA
Movement that inspires

WINNER
2025 WORLD CAR AWARDS™
WORLD CAR OF THE YEAR

MG MOTOR



Encore une histoire de droits de douane, qui oblige le chinois vaguement britannique MG Motor à ouvrir une première usine en Europe. 100 000 véhicules chaque année en prévision. Le lieu du site sera dévoilé cet été. Une seconde unité est en projet, d'une capacité équivalente.



UN LONG FLEUVE TRANQUILLE



Parmi les sept SUV de la famille Renault, le Symbioz semble avoir trouvé un bon compromis à tous points de vue, notamment en simplicité et en facilité d'utilisation. Plusieurs semaines passées à son bord confirment cette impression : histoire d'un voyage sans histoire.

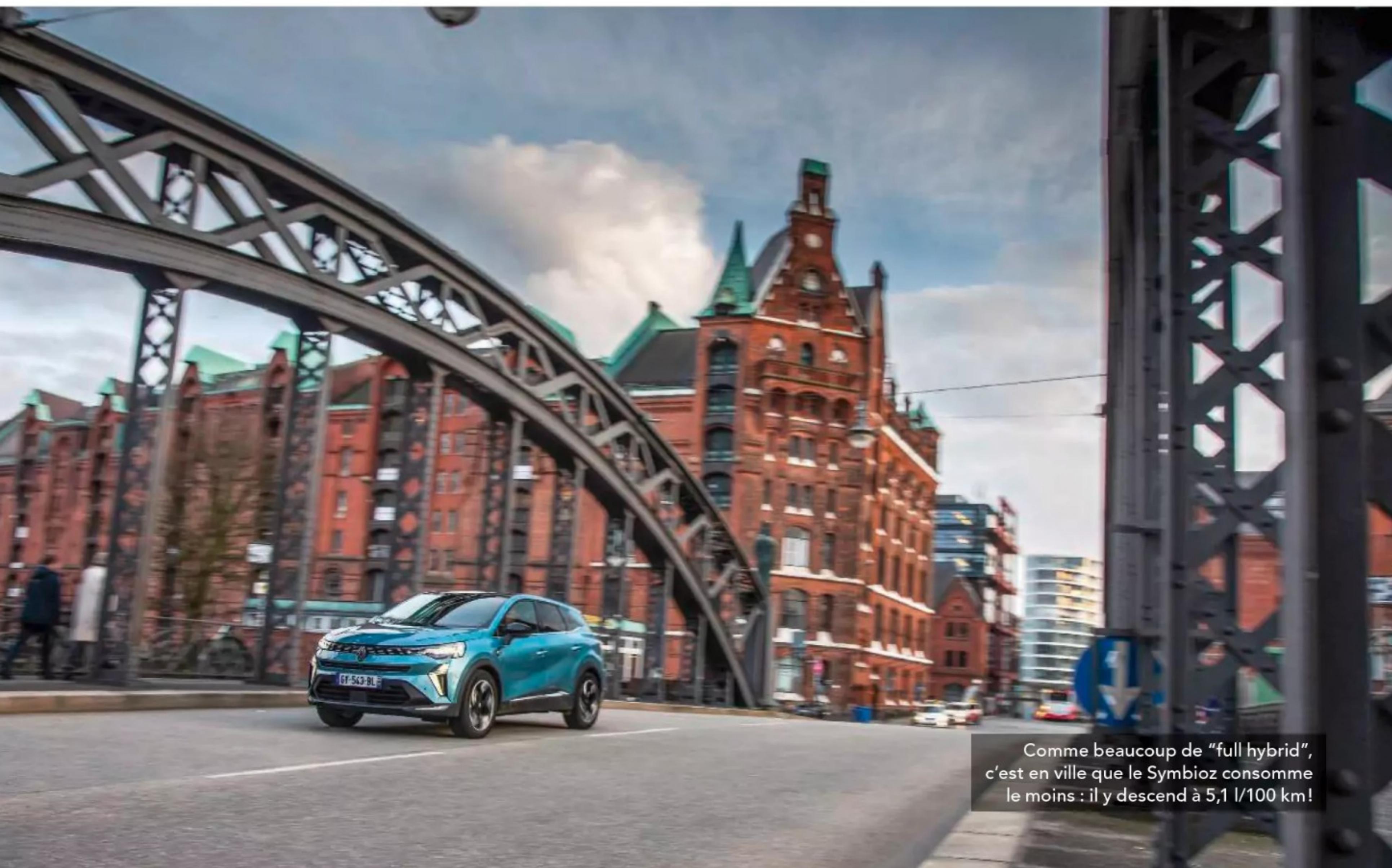
Par Cyril Biotteau Photos Florian Grout



Avant tout, petite piqûre de rappel parce qu'il y a quand même de quoi s'y perdre dans les sept SUV de la marque. Parmi eux, le Scénic est à part puisque c'est le seul 100 % électrique : tous les autres utilisent des moteurs thermiques, plus ou moins électrifiés. En haut de gamme prennent place les Rafale, Espace et Austral, partageant la plateforme CMF-C/D. Ça fait quatre ! Et en dessous, basés sur la plateforme CMF-B, viennent le Captur, l'Arkana et notre Symbioz. Et de sept !

Nous y voilà : en résumant grossièrement, le Symbioz est un Captur rallongé de 18 cm pour être plus familial ; le coffre passe en effet de 334 à 480 dm³ selon nos mesures à configuration comparable, c'est-à-dire sur un Captur hybride et un Symbioz hybride (pas le choix pour l'instant) avec kit de réparation et banquette reculée dans les deux cas. Il y a 146 dm³ en plus dans le coffre, c'est tout, l'empattement restant le même, donc l'espace dévolu aux passagers arrière aussi : il passe de 10 à 26 cm en fonction de la position de la banquette arrière, qui coulisse longitudinalement sur 16 cm. Ces 26 cm sont supérieurs à l'espace aux jambes dans un C5 Aircross, dans un 3008 ou encore dans un Toyota C-HR, pour situer le chiffre. Le Symbioz ne s'en tire pas trop mal sur ce plan, mais sa parenté technique avec le Captur lui nuit ailleurs : la largeur aux coudes à l'arrière s'arrête à 139 cm alors que la moyenne du segment s'établit à 146 cm. Déduction immédiate : vous ne pourrez être bien installé derrière que si vous êtes seulement deux.

Pour notre périple, nous voyageons en duo, et comme nous ne sommes pas fâchés, il n'y aura personne à l'arrière, ce qui ne signifie pas que la banquette restera inemployée. Le photographe a en effet prévu large pour



“LA PRÉSENTATION EST UN PEU AUSTÈRE, TRISTOUNE, EN FAIT. C’EST MOINS CLASSE ET LUXUEUX QU’UN SCÉNIC, MAIS ÇA RESTE TRÈS CORRECT.”

Mélina Priam, cheffe des essais



les bagages avec une grosse valise, un sac à dos et un sac de matériel photo : il va se servir de la banquette coulissante pour le caler contre les sièges avant, sous-entendant de façon désobligeante que ma conduite pourrait engendrer des mouvements dudit sac au contenu fragile. Voilà une utilisation de la banquette coulissante à laquelle il fallait penser ! Toujours à propos des sièges, dommage que notre modèle d’essai ne propose pas de réglage lombaire : il convient de choisir la finition haut de gamme Iconic pour en obtenir, et encore, uniquement pour le conducteur. Vous en aurez pour 3 000 € de plus !

Nous voilà partis avec un premier challenge : tenter de rallier Paris à Berlin en une seule journée, profitant des sections de vitesse libre en Allemagne pour augmenter la moyenne, même si notre Symbioz n'a pas le profil de roi des autoroutes allemandes avec ses 145 ch. Nous atteindrons quand même de temps en temps 180 km/h (compteur), mais pas plus, y compris en descente, à croire qu'il y a une bride électronique. Pour arriver à cette vitesse maximale en enfonçant l'accélérateur à fond, toute la petite batterie y passe, ce qui fait que le moteur atmosphérique de 1,6 l et 90 ch doit tirer seul la voiture : au bout de quelques secondes à la vitesse maximale ou au moindre faux plat, la vitesse chute. Sur le plat, et de façon continue, attendez-vous plutôt à

170 km/h compteur. Évidemment, cela n'est valable que pour l'Allemagne : en France, les 130 km/h sont tenus facilement, y compris en côte (pas trop pentue quand même), et il nous est même arrivé de constater que nous roulions en mode 100 % électrique pendant quelques secondes à 120 km/h en Belgique. Pour l'anecdote, notre consommation en Allemagne dépassait les 12 l/100 km en profitant des sections à vitesse libre. Nous avions alors 350 km d'autonomie. À l'inverse, durant le retour par les Pays-Bas, où la vitesse est limitée en théorie à 130 km/h mais en réalité à 100 km/h dans la journée (de 6 h à 19 h), notre autonomie excédait les 850 km !

Les variations d'autonomie selon la vitesse ne sont pas l'apanage des électriques, mais nous savons que nous pouvons refaire le plein en cinq minutes, contrairement à d'autres. Bien sûr, nous avons largement utilisé la conduite autonome de niveau 2, optionnelle sur notre voiture (800 €), qui s'est avérée fiable, évitant les à-coups, même si elle nous a semblé faire passer légèrement trop près des camions sur les voies rétrécies lors de travaux, nombreux en Allemagne. Elle est facile à enclencher, simple à régler avec toutes les commandes (physiques) situées sur la branche gauche du volant de manière visible, ➔



❶ Si vous cherchez des moulins de carte postale, vous en trouverez à Zaandse Schans.
❷ Sur un pont d'Amsterdam : la bonne visibilité d'ensemble dans le Symbioz aide à voir les vélos arriver de partout...



❶

❷

**FIGURE IMPOSÉE**

Le chargeur à induction prend place sous le levier de vitesses. Une diode signale que votre téléphone est en charge et un pictogramme l'indique sur l'écran central. Mais attention : ça chauffe !

**COMPLEXITÉ SIMPLIFIÉE**

Avec ses 4 rapports pour le moteur thermique et 2 pour les électriques, la boîte à crabots pilotés se commande très simplement comme n'importe quelle boîte auto : heureusement !

**VIVE LES "VRAIES" touches**

Les commandes du régulateur (ou de la conduite autonome) sont de "véritables" touches, et non pas un ensemble tactile plus difficile à appréhender. Là encore, facile d'utilisation.

**RACCOURCIS PRATIQUES**

En deux pressions sur la touche située à gauche, raccourci du menu My Safety Perso, vous supprimez toutes les alertes obligatoires mais envahissantes : rapide et facile !

**LA CLIM FACILE D'ACCÈS**

Elle est automatique mais seulement monozone : la climatisation se paramètre à l'aide des touches chromées situées au bas de l'écran central, avec le réglage de température immédiatement à gauche, près du conducteur. Juste au-dessus, sur l'écran, sont visibles en permanence, quel que soit le menu, les commandes supplémentaires des sièges et volant chauffants lorsque vous en disposez. Difficile là encore de faire plus facile à utiliser.



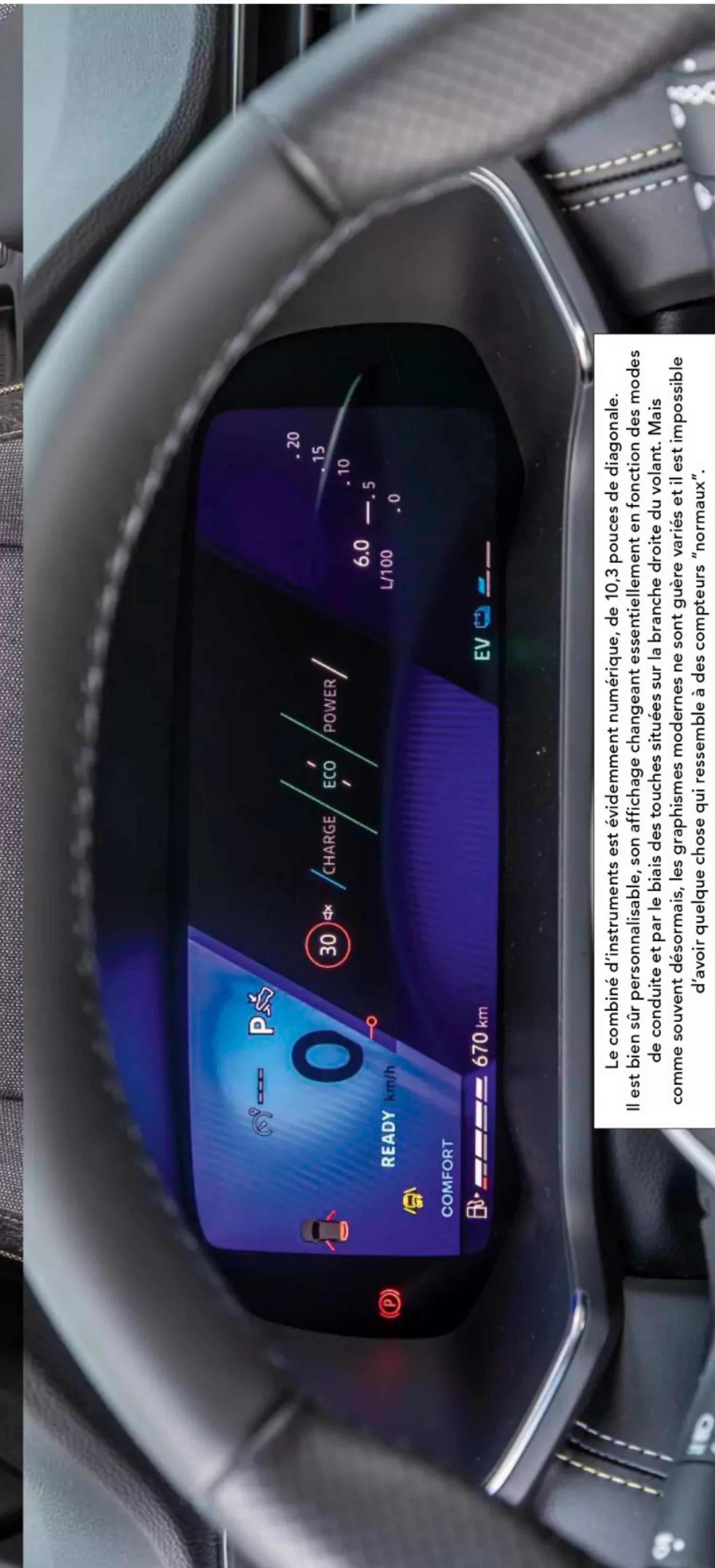
Quelconque mais fonctionnel

L'écran central tactile de 10,4 pouces de diagonale ancre le Symbioz dans son temps et, selon son affichage, peut apporter une touche de couleur, mais l'ambiance reste plutôt austère et la qualité de présentation assez moyenne. C'est l'un des bémols de ce Symbioz qui devait faire attention à moins flatter l'œil de ses occupants que l'Austral, pas très loin en gabarit mais positionné plus haut

en tarif. Tout est cependant fonctionnel, facile à trouver et à utiliser avec plusieurs touches physiques pour la clim ou d'autres services, même si la fluidité du système multimédia n'a posé aucun problème pendant le voyage. Autre illustration de cette "voiture à vivre" : les rangements sont nombreux et assez variés, ouverts, fermés, immédiats ou un peu cachés. Il y en a pour tous les goûts et les usages !

ÇA PARTAIT ASSEZ MAL !

Savoir que j'allais devoir passer les prochains jours et plusieurs milliers de kilomètres dans ce Symbioz et prendre conscience que le siège conducteur n'avait pas de réglage lombaire ne m'a pas enchanté au départ. Finalement, mon dos a survécu, merci au bon confort de la suspension. Mais afin d'obtenir un réglage lombaire (seulement pour le conducteur), il faudra débourser 3000 € de plus pour atteindre la finition Iconic. Vous aurez alors des sièges avant électriques et chauffants et une sellerie plus valorisante que celle de notre modèle d'essai en livrée Techno, aussi quelconque que la qualité de présentation générale.

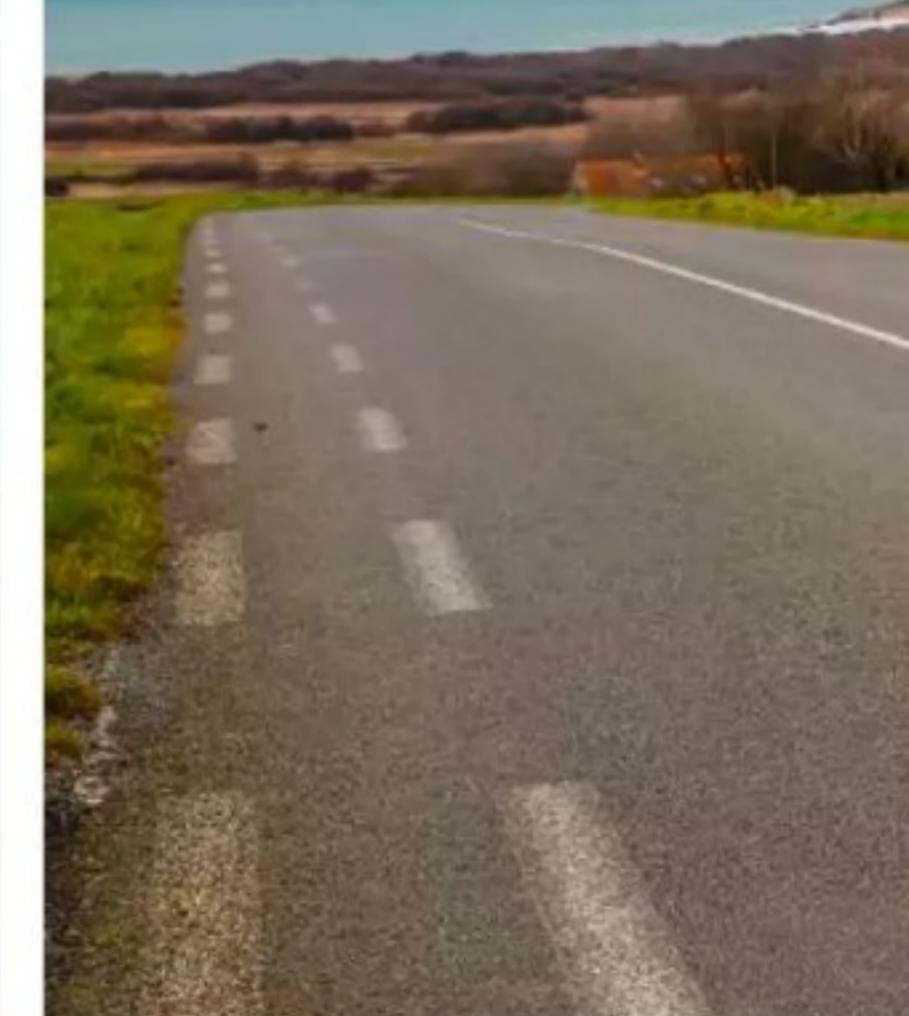


Le combiné d'instruments est évidemment numérique, de 10,3 pouces de diagonale.

Il est bien sûr personnalisable, son affichage changeant essentiellement en fonction des modes de conduite et par le biais des touches situées sur la branche droite du volant. Mais comme souvent désormais, les graphismes modernes ne sont guère variés et il est impossible d'avoir quelque chose qui ressemble à des compteurs "normaux".

“LE SYMBIOZ EST À LA FOIS SIMPLE ET PRATIQUE, CONFORTABLE ET PAS DÉPLAISANT À CONDUIRE.”

Guy L'Hospital, rédacteur en chef adjoint



L'avis de Cyril Biotteau



Pas de foule en délice, mais un engin rationnel qui fait tout plutôt bien pour pas trop cher.



Sur ces petites routes entre Calais et Boulogne-sur-Mer, le Symbioz s'est révélé un agréable compagnon par son compromis confort/comportement.



sans élément caché par le volant ni par une partie de la planche de bord. Malgré cela, nous n'arriverons pas à Berlin le soir : c'était possible en un peu moins de onze heures selon le GPS, mais un arrêt forcé de presque trois heures sur l'autoroute (à la suite d'un accident de camion pas très loin devant nous) nous a fait échouer à 100 km de la capitale allemande. Nous chercherons un hôtel de nuit, notant au passage que les phares fonctionnent correctement, y compris la gestion automatique du passage codes/phares. Le GPS de la voiture nous guide facilement jusqu'à l'hôtel réservé à la dernière minute, même lorsqu'il a fallu saisir son nom un peu compliqué pour des Français n'ayant pas étudié l'allemand : à la 4^e lettre, sachant où nous nous trouvions, il nous a proposé de lui-même la bonne destination. C'est du Google Maps tout craché : c'est simple d'utilisation, ça fonctionne bien, c'est agréable, tout comme l'ensemble du système multimédia (*voir p. 43*).

Le lendemain, nous faisons les touristes dans la capitale chargée d'histoire en nous disant qu'il y a seulement quarante ans, nous n'aurions pas pu traverser certains quartiers.

En ville, le Symbioz roule régulièrement à l'électricité puisque la batterie a souvent été rechargée par des levers de pied ou des freinages. C'est sur ce terrain, comme beaucoup d'hybrides, qu'il consomme le moins, contrairement aux moteurs thermiques sans hybridation qui consomment beaucoup à petite vitesse sur les premiers rapports. Mais si cette utilisation plus fréquente de l'électricité profite à la consommation, elle entraîne un léger inconvénient : le moteur thermique ne tournant que peu, la climatisation perd beaucoup en efficacité, que ce soit pour chauffer en hiver, pour désembuer quand il pleut ou même pour rafraîchir par temps chaud. Sur la plupart des véhicules modernes hybrides, lorsque le compresseur de clim n'est pas électrique, l'électronique est calibrée pour faire redémarrer le moteur thermique afin d'éviter ce problème : ici, le calibrage semble avoir privilégié les consommations, au détriment du confort thermique. Nous avons bien essayé de nous mettre en mode Sport dans l'espoir de faire tourner le 4 cylindres plus souvent même dans les bouchons, mais cela n'a pas fonctionné. À noter d'ailleurs que le conducteur n'a aucune prise sur



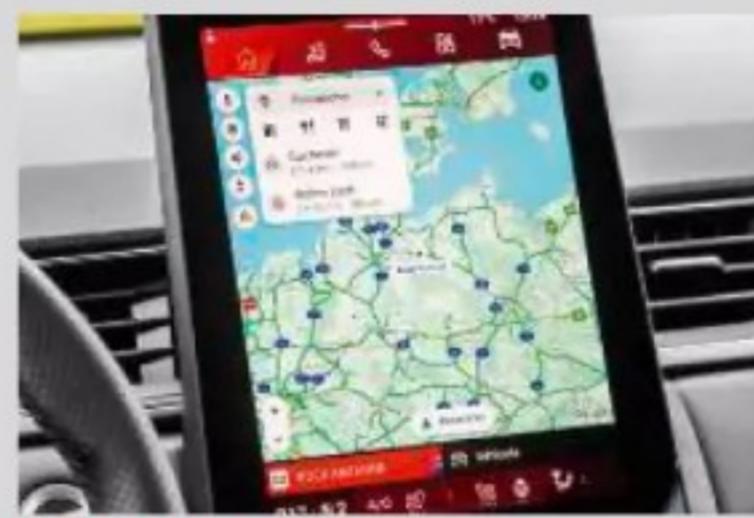
Sur petite route en conduite tranquille, nous sommes descendus à 4,2 l/100 km sur un parcours de 180 km !

ce que fait le moteur, malgré une touche E-Save située à gauche du volant, indiquant *a priori* qu'il est capable de préserver la batterie pleine. Mais pour en faire quoi ? Car il est ensuite impossible de demander à rouler à l'électricité seule. Une telle fonction existe sur d'autres hybrides comme les Toyota (par le biais d'une touche EV), même si elle ne sert pas à grand-chose sur une hybride simple car la batterie ne permet pas de rouler plus de quelques centaines de mètres sans essence. Mais ici, pas de touche EV ni équivalent. Pourquoi cette touche E-Save ? Nous n'avons pas trouvé.

Dans le même ordre d'idée, il est strictement impossible au conducteur de commander la boîte d'une manière ou d'une autre. En même temps, il vaut sans doute mieux, car rappelons qu'elle comporte 4 rapports pour le moteur thermique et 2 pour les électriques : l'automatisme est certainement préférable. La seule action possible, hors le choix du sens de la marche, est de tirer le levier vers le bas pour passer de D à B et obtenir un peu plus de "frein moteur", utile dans les descentes. En ville, vous pourrez opter ou non →

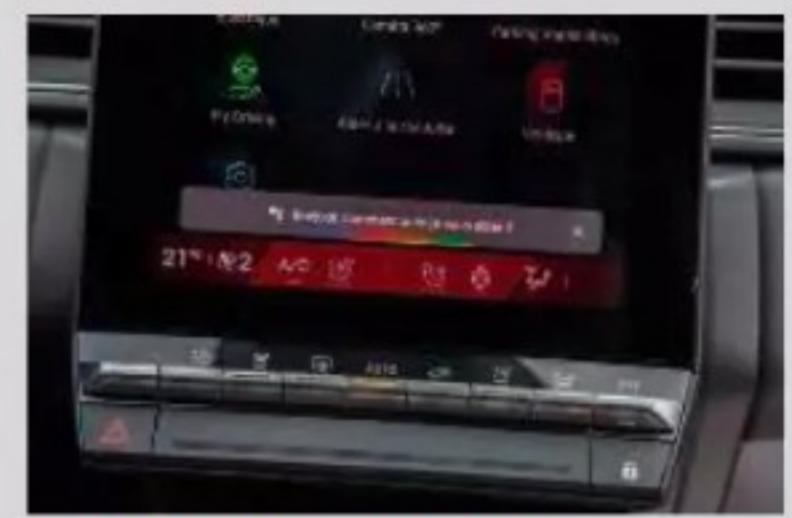
High-tech

On ne change pas une équipe qui gagne



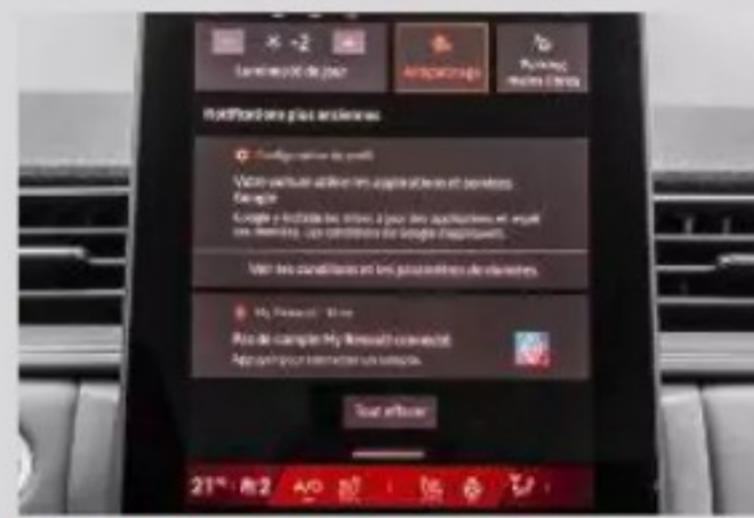
LA RÉFÉRENCE GOOGLE MAPS

Plus besoin de présenter Google Maps, très fluide et pertinent à 99 %. Il trouve les endroits tels que vous les appelez couramment, sans en connaître l'adresse, non seulement pour les restaurants et hôtels, mais aussi pour toutes sortes de magasins, médecins, etc.



COMMANDÉE VOCALE SANS EFFORT

Sur la branche droite du volant se trouve la touche de commande vocale : elle est très performante et vous permet de vous passer du clavier pour la plupart de vos recherches de destination. Sauf quand il faut entrer une adresse en Allemand et qu'on ne parle pas allemand...



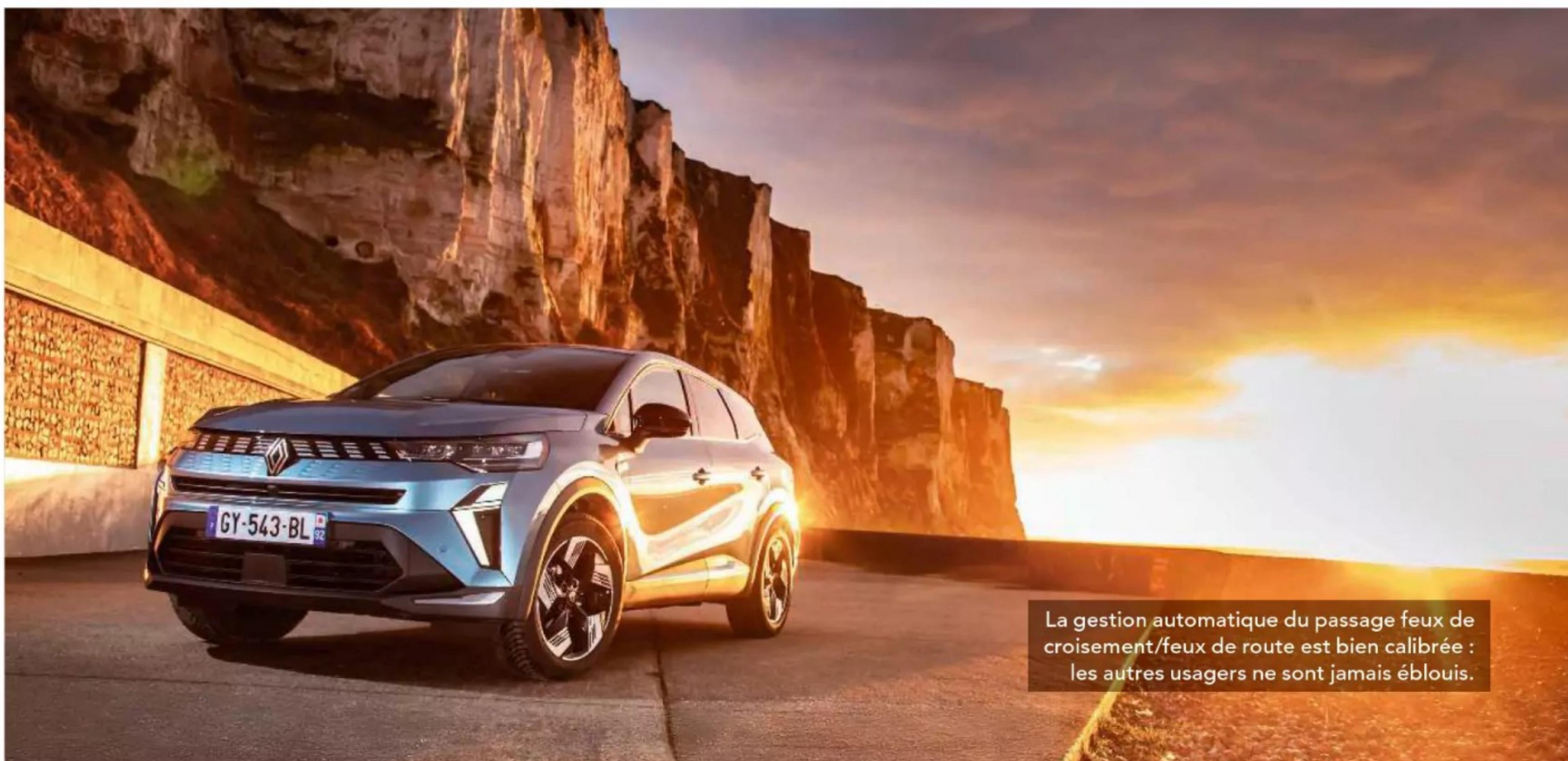
MISES À JOUR OTA

Au moins, c'est transparent : le système utilise les applications et services Google, pas seulement Maps, et fait des mises à jour dites "OTA" (Over-the-Air), soit à distance. La cartographie est donc toujours à jour, de même bien sûr que les conditions de circulation.



DES CAMÉRAS PAS AU TOP

C'est l'un des petits bémols du système multimédia : la qualité des images fournies par les caméras extérieures n'est pas optimale. Passe encore en plein jour, mais avec des conditions plus difficiles, celles d'un 3008, par exemple, sont nettement mieux définies.



La gestion automatique du passage feux de croisement/feux de route est bien calibrée : les autres usagers ne sont jamais éblouis.



Sur la magnifique place centrale de Bruges, les pavés sont indolores à bord du Symbioz qui filtre bien ce genre de désagréments.



L'éclairage d'ambiance est assez chiche lors de la conduite nocturne et à l'image de l'atmosphère intérieure, pas très gai.

pour le rampage (la voiture qui avance toute seule si vous ne mettez pas le pied sur le frein) grâce à la touche Autohold, située sous le levier de vitesses juste derrière celle du frein de parking électrique. Toutes les électriques ou hybrides n'ont pas cette fonction, pourtant bien agréable dans les bouchons, mais qu'il faut pouvoir désactiver lors des manœuvres. En ville toujours, citons un petit grief concernant les appuie-tête arrière latéraux qui ne s'escamotent pas et grèvent la rétrovision centrale. De même, le Symbioz ne propose pas de système d'assistance au stationnement (où la voiture se gare toute seule), mais il y a des caméras avant et arrière qui suffisent tout à fait pour se parquer "manuellement". Léger bémol quand même à propos de la qualité d'image fournie sur l'écran : la définition aurait pu être meilleure.

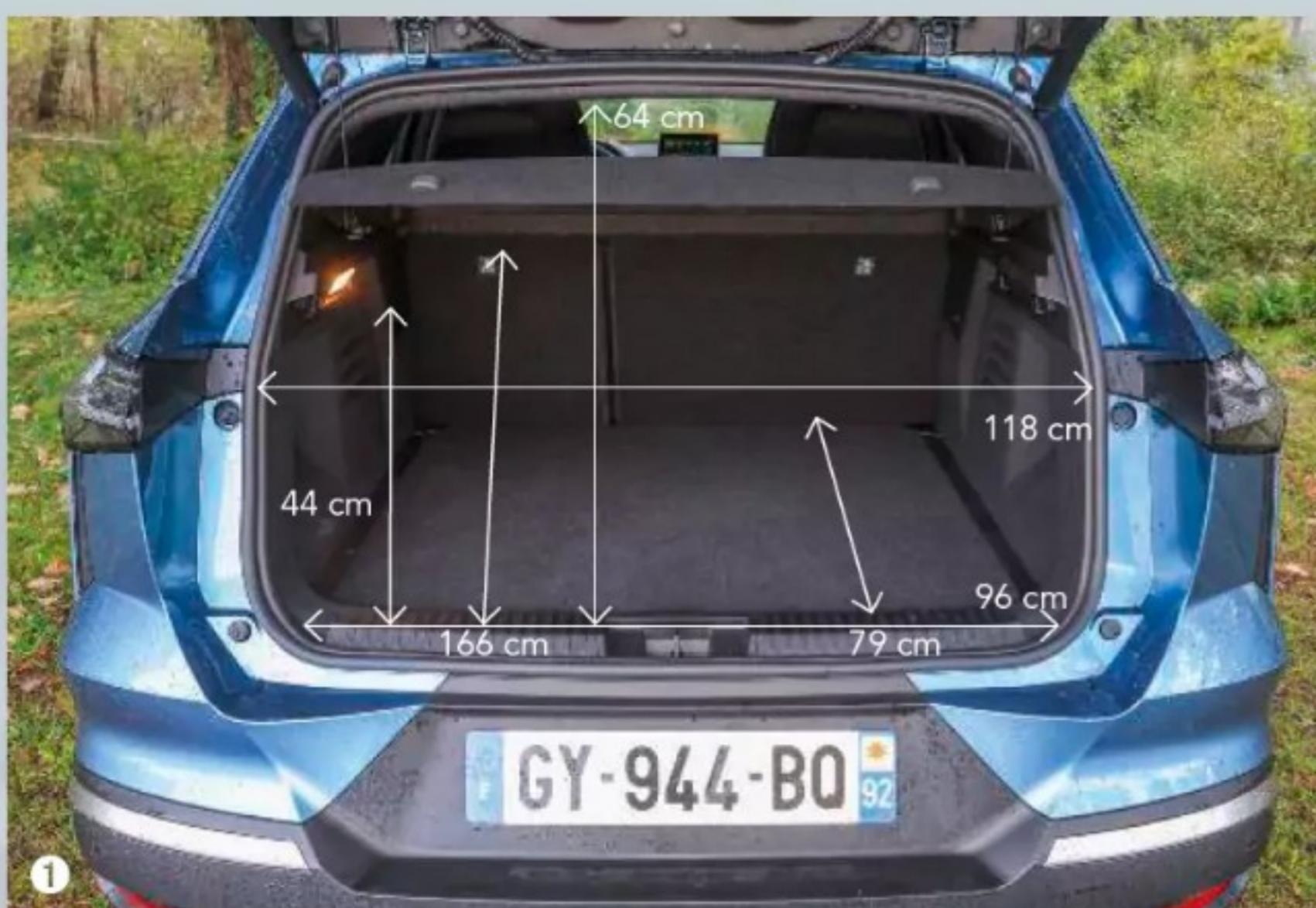
En sortant de Berlin, rebelote pour quelques portions à fond non sans ressentir parfois un trou à l'accélération, digne des anciennes BMP6 de Peugeot, mais ici il n'est pas question d'embrayage piloté puisqu'il n'y en a pas : lorsque le moteur électrique principal change de rapport, seul le petit moteur électrique (celui de 20 ch et 50 Nm) fait avancer la voiture. Forcément, il est un peu à la peine. La bonne nouvelle est que ce trou ne se fait sentir que quand vous accélérez à fond. Si vous vous contentez d'enfoncer à 70/80 %, le Symbioz arrive à lisser la rupture de couple et, en conduite de tous les jours, cette boîte donne au contraire une belle douceur d'utilisation, même en ville. Vous l'aurez compris, nous avons fait pas mal d'autoroute et de ville, mais il manque encore un genre de terrain de jeu : celui avec

PLUS
Sobriété
Confort/comportement
Facilité d'utilisation

MOINS
A-coups de transmission
Banquette AR trop étroite
Présentation quelconque

des virages, du relief, un peu d'action, quoi ! Ce fut pour ma part une surprise de le trouver dans le Nord de la France, en descendant et en longeant la côte depuis Calais vers la baie de Somme. Pas question de "vraies" montagnes comme dans les Alpes, certes, mais des jolies petites routes parfois sinuueuses qui permettent de solliciter les barres antiroulis. Ce terrain va mettre en évidence les bonnes dispositions du Symbioz en matière de compromis confort/comportement. Rien de comparable en la matière à la précédente génération de 3008, mais notre engin est plus dynamique que l'actuelle en prenant moins de roulis, en s'inscrivant plus vite en appui, en donnant une impression de relative légèreté, le tout en préservant un bon niveau de confort quasi permanent. En fait, en reprenant la plateforme et l'empattement du Captur et en n'y ajoutant qu'une cinquantaine de kilogrammes, le Symbioz en a gardé les très bonnes dispositions châssis. De retour vers la capitale, française cette fois, nous terminons tranquillement notre périple en passant par la nationale, et une dernière agréable surprise nous attend : en respectant paisiblement les limitations (80 km/h la plupart du temps), y compris lors des traversées d'agglomération, nous effectuons nos ultimes 180 km à 55 km/h de vitesse moyenne et 4,2 l/100 km de consommation moyenne. Une dernière bonne note qui donne presque envie d'aller se balader calmement avec ce Symbioz et qui se montre parfaitement en accord avec notre sentiment général face à cette voiture durant ce voyage. ■





➊ Le coffre peut passer de 460 à 610 dm³ selon la position de la banquette arrière coulissante. Si vous avez une roue de secours, le plancher reste en position haute et fait perdre un peu de hauteur utilisable et 50 dm³. ➋ La banquette arrière est accueillante... pour deux. En largeur, le Symbioz est trop étroit pour 3 adultes, même si officiellement il s'agit d'une 5 places.



En détail

LA CONDUITE

AGRÉMENT ★★★★☆

Ne parlons pas de l'agrément mécanique, absent et de toute façon perturbé par les trous à l'accélération en conduite musclée. Mais la partie châssis se montre à l'inverse agréable et parvient à donner une relative sensation de légèreté : ce Symbioz n'a pas peur des petites routes!

SÉCURITÉ ★★★★☆

Les 4 étoiles à l'EuroNCAP au test 2024 ne constituent pas la meilleure note possible, mais un bon score dans l'absolu. Les distances de freinage sont correctes, mais surtout, il s'en tire bien à tous nos exercices de sécurité, à basse comme à haute vitesse.

PERFORMANCES

★★★★☆

Le Symbioz n'est pas là pour la performance : un Tiguan essence de 150 ch, pourtant bien plus lourd, et déjà pas vraiment considéré comme une flèche, lui colle plus d'une seconde au kilomètre départ arrêté... Mais vous tiendrez les 130 km/h sans problème sur autoroute.

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★★☆

C'est l'un des bons points de la voiture, tout du moins pour la qualité de filtrage des suspensions. Pour atteindre une 4^e étoile, il manque des sièges plus accueillants, par exemple avec des réglages lombaires, et une meilleure insonorisation sur autoroute.

HABITABILITÉ

★★★★☆

Le Symbioz reprend la base du Captur sans en allonger l'empattement : il peut comme son petit frère accueillir 4 personnes dans de bonnes conditions, mais pas 5. En revanche, il peut embarquer nettement plus de bagages : il s'agit d'un vrai SUV familial.

QUALITÉ ★★★★☆

Sur ce point, le Symbioz reste assez modeste avec des plastiques et une sellerie quelconques, surtout en le comparant à l'Austral plus flatteur. Le Symbioz n'est pas indigent pour autant, l'assemblage étant correct, mais même l'ambiance est un peu tristounue.

BUDGET

COÛT À L'ACHAT

★★★★☆

Les SUV avec des prestations équivalentes en matière d'habitabilité, de performances routières et d'équipement coûtent dans l'ensemble plus cher que le Symbioz, surtout avec une hybridation réussie comme ici. Il n'y a que chez Dacia ou les Chinois que vous trouverez mieux.

COÛT À L'USAGE

★★★★☆

Point fort de ce Symbioz, la consommation est surtout remarquable en ville et sur route, notamment en conduite tranquille où nous avons pu approcher des 4 l/100 km ! Sur autoroute, le Symbioz demande plus de carburant mais ne devient pas vorace non plus.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Dans l'ensemble, notre Symbioz hybride a été un compagnon de voyage facile à vivre à part les détails évoqués. Sa présentation assez quelconque l'aide finalement à bien se positionner en tarif. Il n'y a pas grand-chose de sérieux à lui reprocher. C'est là l'une de ses meilleures qualités.



RENAULT SYMBIOZ E-Tech Full Hybrid 145 ch Techno

LA TECHNIQUE

Le groupe motopropulseur de ce Symbioz est un 4 cylindres 1,6 l atmosphérique à cycle Atkinson associé à 2 moteurs électriques : le plus puissant sert à la propulsion et à la récupération d'énergie ; le second sert principalement au redémarrage du moteur thermique et à la propulsion. La batterie de 1,2 kWh ne permet de rouler que sur de petites distances en mode 100 % électrique.

Moteur

Puissance cumulée	■ 145 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 148 Nm à 3 600 tr/mn + 205 + 50 Nm élec. ⁽²⁾
Type	4 cyl. en ligne + 2 électriques
Cyl./puissance fiscale	1 598 cm ³ /5 CV
Batterie/capacité	Li-ion/1,2 kWh

(1) Puissance maxi : 90 ch à 5 600 tr/mn + 49 + 20 ch (électriques). (2) Couple cumulé : 250 Nm.

Transmission

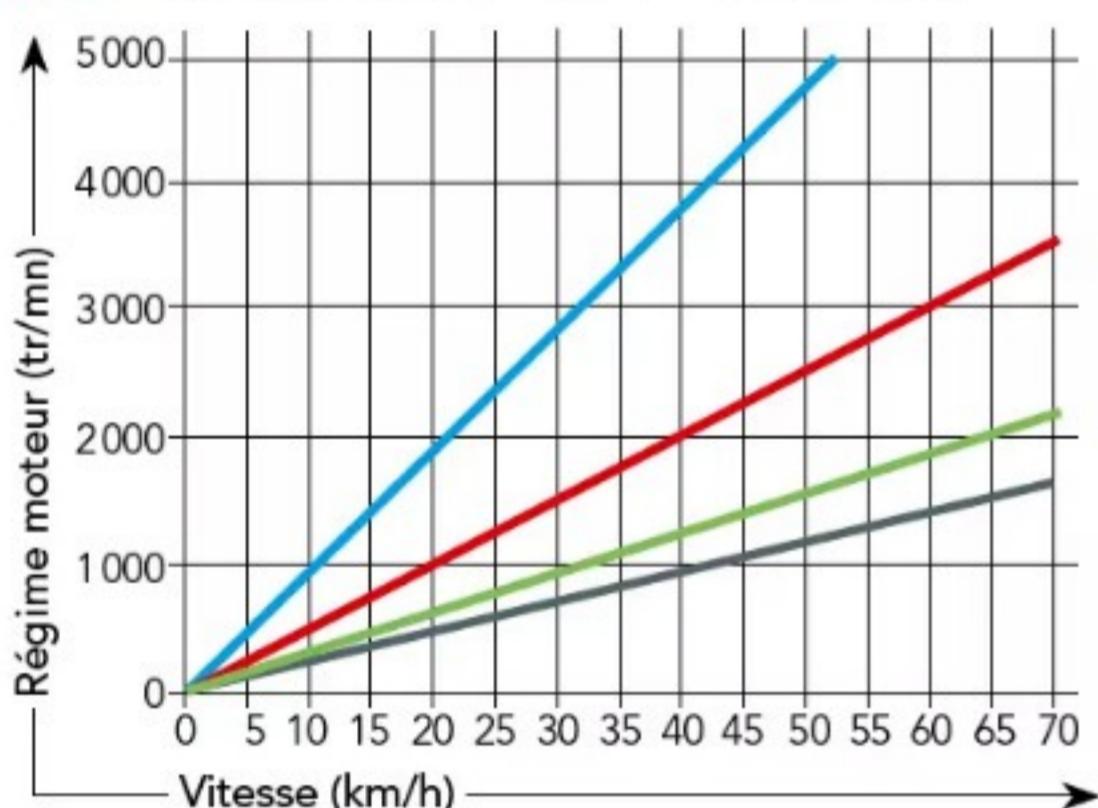
Type	aux roues avant
Boîte/nbre de rapports	à crabots pilotés/6

Diagramme des vitesses

La boîte de vitesses est constituée de 4 rapports pour le moteur thermique et de 2 rapports pour le moteur électrique principal. La synchronisation s'effectue par la mise en rotation électrique des différents arbres dans la boîte. L'absence d'embrayage oblige à démarrer systématiquement en mode électrique.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1^{re} = 11,63/11,31 km/h⁽²⁾ En 3^{re} = 33,14/- km/h
En 2^{re} = 20,13/29,31 km/h⁽²⁾ En 4^{re} = 44,16/- km/h



(2) Le premier chiffre indique la vitesse à 1 000 tr/mn sur les rapports destinés au moteur thermique, le second chiffre celle des rapports destinés au moteur électrique le plus puissant.

Châssis

Direction	élec. à assistance variable
Diam. de braquage	■ 11,4 m
Suspension AV	pseudo-MacPherson
Suspension AR	essieu semi-rigide
Freins AV/AR	disques ventilés/pleins
Pneumatiques	215/55 R 18
Roue de secours	■ kit anticrevaison

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,41/1,80/1,58/2,64 m
Poids/tractable freiné	1 473/750 kg

FACE À LA CONCURRENCE

Kia Niro 1.6 GDI 129 ch HEV Active DCT6		Toyota C-HR 1.8 Hybride 140 Dynamic	
Puissance maxi (ch à tr/mn)	129	140	
Couple cumulé (Nm)	265	142 (therm.) + 185 (élec.)	
Type de moteur	4 cyl. en ligne, 1,6 l atmo + 1 moteur électrique	4 cyl. en ligne, 1,8 l atmo + 1 moteur électrique	
L/l/h/empattement (m)	4,42/1,82/1,54/2,72	4,36/1,83/1,56/2,64	
0 à 100 km/h (s)	10,8	11	
Vitesse maxi (km/h)	174	167	
90 à 130 km/h en D ou 4 ^{re} /5 ^{re} /6 ^{re} (s)	11,6	10	
Prix/malus écologique (€)	35 090/0	35 250/0	
Conso moyenne (l/100 km)	5,7	5,8	
Le verdict de L'Auto-Journal	★★★★★	★★★★☆	

LA CONDUITE

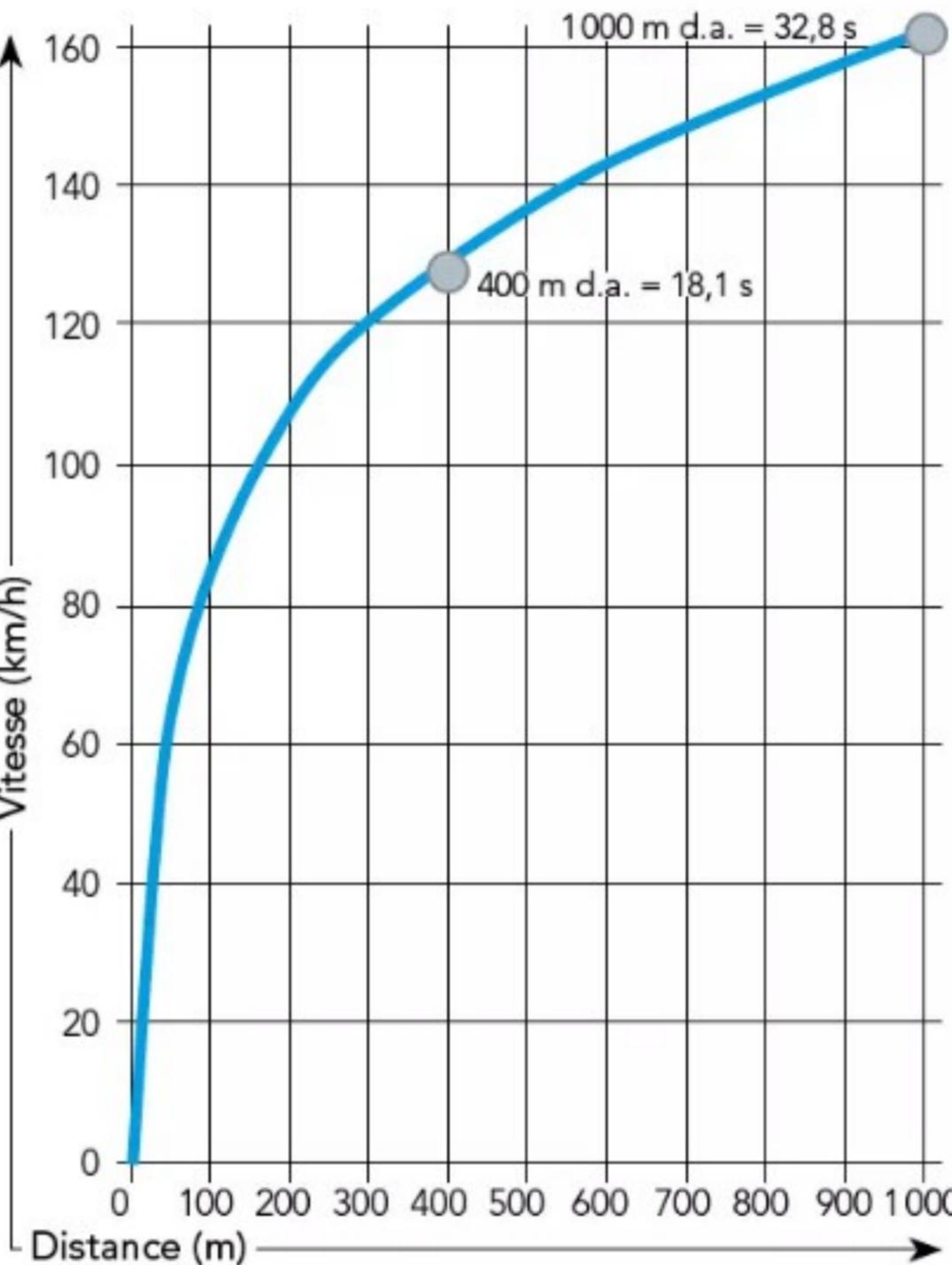
Le Symbioz offre un compromis très correct, subissant certes des mouvements de caisse mais évitant la sensation de lourdeur. Pas question de parler de dynamisme, le train avant n'étant pas mordant, l'arrière pas mobile, mais comme pour la partie moteur, si vous ne le brusquez pas trop, il saura enchaîner les virages rapidement avec une belle sérénité même lorsque la chaussée est déformée grâce à un amortissement bien contrôlé.

Performances

1000 m d.a.	■ 32,8 s
400 m d.a.	■ 18,1 s
0 à 100 km/h	■ 10,8 s
Vitesse maxi	■ 160 km/h

Courbe d'accélération

Les accélérations suffisent pour éviter de se traîner, c'est tout. Si vous cherchez à tirer dessus, des trous à l'accélération apparaîtront, liés à la boîte particulière. Mais au contraire, si vous conduisez tranquillement, alors la boîte se montre très douce. En dosant bien l'accélérateur (mais pas à fond), vous pourrez trouver la valeur maximale de couple qui donne une sensation de poussée satisfaisante.



Reprises

90 à 130 km/h en Drive	■ 10,4 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	■ 13,5 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	■ 434 m

Freinage

Depuis 50 km/h	■ 10 m
Depuis 90 km/h	■ 31 m
Depuis 130 km/h	■ 65 m

Tests sécurité L'AJ

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé.

Comme la plupart des modèles qui passent ce test, le Symbioz réussit l'évitement jusqu'à 50 km/h et échoue à 60 km/h. Il est donc dans la bonne moyenne (certains sont en échec à 50 km/h) avec toutefois une particularité : les distances de freinage ont varié avec une grande amplitude, donnant une sensation de fonctionnement erratique de l'ABS.

VERDICT ■



LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Le décrochage se produit à 54 km/h, ce qui constitue un très bon score puisque les meilleurs ne vont pas plus loin que 55 km/h et les mauvais ne passent pas les 50 km/h. Le sous-virage intervient en douceur, et lors du lever de pied, le survirage est pratiquement inexistant. L'ESP est bien calibré et fonctionne efficacement.

VERDICT ■



PHOTOS : YANN LEFEBVRE

ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué quand il pleut entre 70 et 110 km/h. Le Symbioz passe très facilement le test à 70 puis à 80 km/h sur le mouillé. À 90 km/h, un léger survirage a failli faire rater le test en frôlant les quilles extérieures après le 2^e coup de volant. À 100 km/h, c'est l'échec avec du survirage lors de la remise en ligne. Jusqu'à 90 km/h, la voiture est très peu perturbée par les coups de volant et se montre très sage. N'échouer qu'à 100 km/h sur le mouillé est une bonne "perf".

VERDICT ■



Le Symbioz étant un peu entre deux chaises en matière de gabarit, les concurrents directs ne sont pas si nombreux. Le Niro est le plus proche avec 4,42 m, une motorisation et des tarifs similaires. D'un côté, il est plus sobre et offre plus de place à l'arrière, mais de l'autre, la partie châssis est moins agréable. Le C-HR est un autre rival un peu moins direct, notamment pour ses places arrière plus étroites et qui donnent une sensation de confinement. De plus, le C-HR directement concurrent est en finition d'entrée de gamme, moins bien équipée, mais il consomme un peu moins.

EN CHIFFRES



LA VIE À BORD

Techniquement, le Symbioz est un Captur rallongé, mais uniquement au niveau du porte-à-faux arrière : seul le coffre y gagne en volume, les passagers arrière gardant le même espace aux jambes, au demeurant suffisant. À l'avant, c'est simple mais efficace : vous n'avez pas l'impression d'être dans un véhicule premium, mais les matériaux sont corrects, et l'écran très réactif avec son format vertical habille bien la planche de bord.

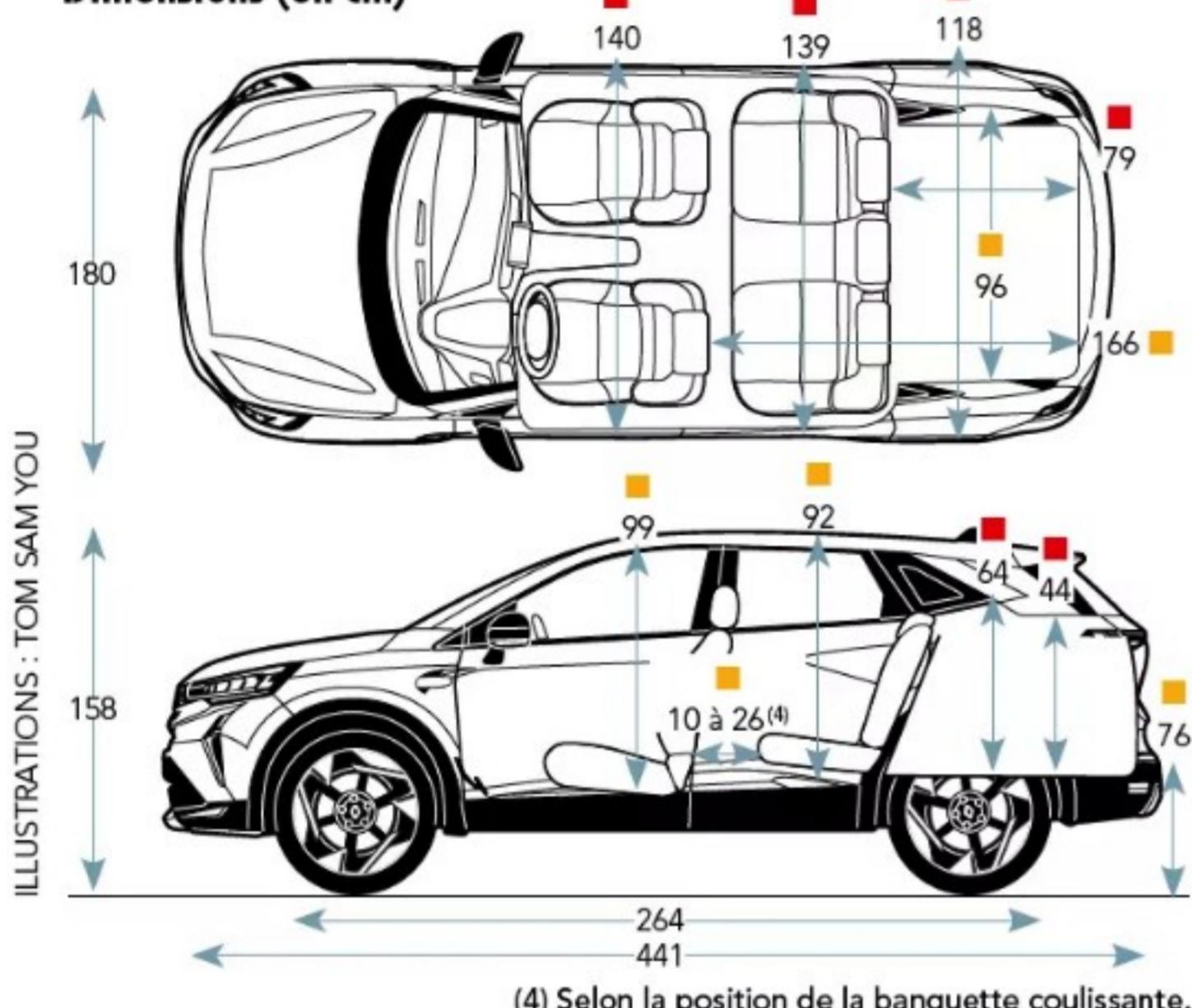
Coffre

Volume	480 à 610 dm ³ ⁽³⁾
(3) Selon la position de la banquette coulissante. 50 dm ³ en moins avec roue de secours.	

Niveau sonore

Au ralenti / 90/130 km/h	49/64,5/69,5 dB
--------------------------	-----------------

Dimensions (en cm)



→ Test éclairage L'AJ

Type de projecteurs	LED
Puissance codes (à 25 m)/phares (à 80 m)	142/32 lux



Aucun problème à signaler de ce côté, même si le Symbioz, là comme ailleurs, ne fait pas d'étincelle : tout juste peut-on noter un meilleur éclairage en codes (feux de croisement) de près que la moyenne. Il ne s'agit pas de feux matriciels mais de "simples" LED avec un réglage de site manuel grâce à une molette sur le tableau de bord. Le passage automatique codes/phares n'a pas posé de souci, n'engendrant aucun appel de phares en sens inverse. **VERDICT** ■

→ Test climatisation L'AJ

C'est l'un des petits points agaçants de ce Symbioz, mais seulement dans certaines circonstances : dans les bouchons, le moteur thermique étant souvent coupé, la climatisation ne souffle pas d'air chaud quand vous lui en demandez, ou pas d'air froid lorsqu'il fait chaud, et vous pouvez facilement avoir de la buée en cas de pluie. Mais dès que vous roulez "vraiment", avec le 4 cylindres qui tourne, tous ces tracas s'évanouissent. **VERDICT** ■

LA GAMME

Moteur/Prix (en €)	CV	Malus	Évolution	Techno	Esprit Alpine	Iconic
1.6 E-Tech Full Hybrid 145	5	0	33 400	35 400	36 900	38 400

Note EuroNCAP

4 étoiles

Pays de fabrication

France

LE BUDGET

La gamme Symbioz ne comporte pour l'instant qu'une motorisation hybride et différentes finitions qui le font varier entre 33 400 et 38 400 €. À 35 400 €, notre milieu de gamme est plutôt bien placé car il devient rare de trouver une voiture familiale hybride à ce tarif et pas complètement nu. Le Symbioz arrivera bientôt sans hybridation, certaines déclinaisons descendant alors vraisemblablement sous les 30 000 €, mais les consommations seront en hausse. Notez également que notre Symbioz d'essai était en finition Techno avec toit vitré, ce qui est normalement impossible, l'option étant accessible à partir du niveau Esprit Alpine. Mais notre modèle a été commandé par le siège avant même que la construction de gamme soit figée : si vous tombez dessus en occasion, vous aurez un collector !

Prix	35 400 €
Malus (CO ₂)/malus au poids	0 € (104 g/km)/0 €
Prix du modèle essayé ⁽⁵⁾	37 600 €

Garantie

2 ans, km illimité

(5) Malus et options inclus.

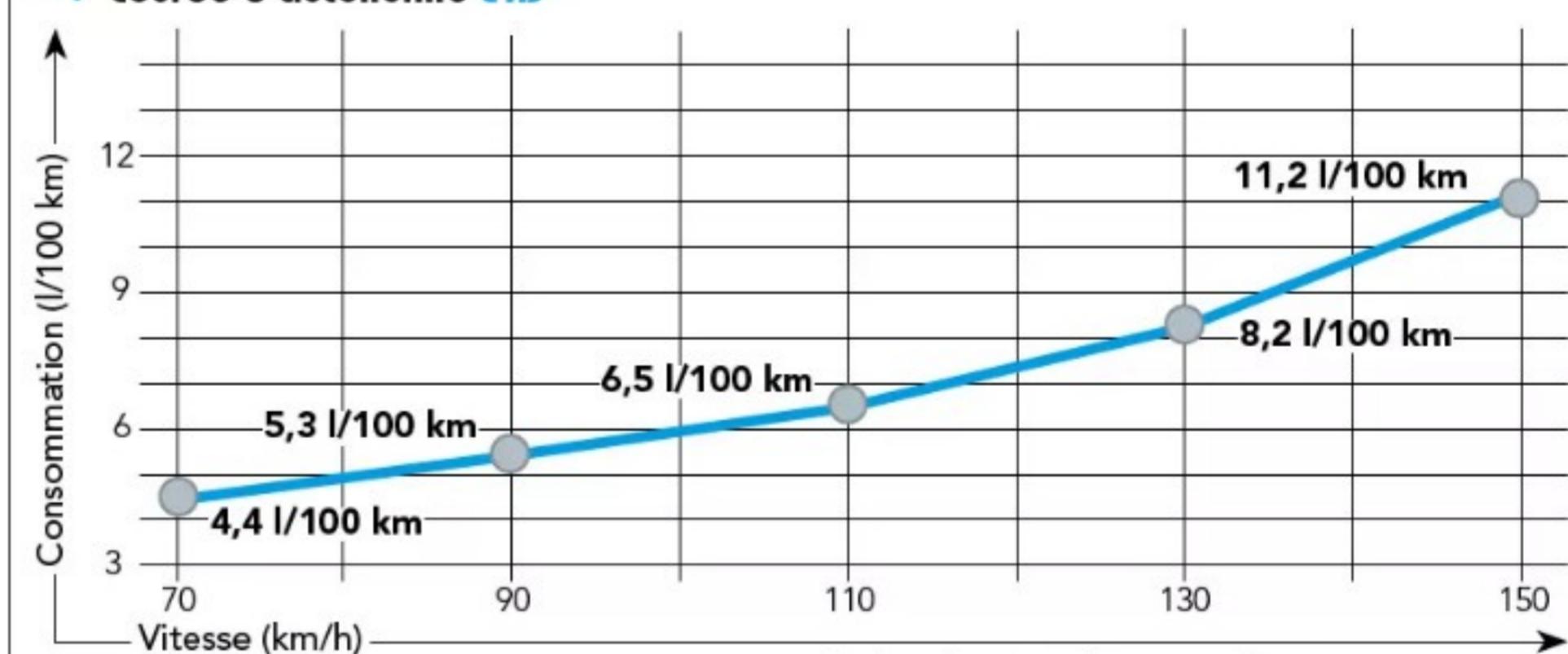
Équipements de série ■

6 airbags, accès et démarrage mains-libres, AFIL active, chargeur à induction, climatisation automatique monozone, combiné d'instruments numérique 10,3 pouces, écran central tactile 10,4 pouces, freinage automatique d'urgence avec détection piétons et cyclistes, frein de parking électrique avec fonction Autohold, GPS, jantes alliage 18 pouces, plancher de coffre modulable, radar de stationnement avant et arrière + caméra de recul, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseur intérieur automatique jour/nuit et sans cadre, rétroviseurs extérieurs électriques, dégivrants et rabattables électriquement, sièges avant réglables en hauteur, système audio avec 6 haut-parleurs.

Options

Assistant au stationnement + caméra 360°	700 €
Conduite autonome de niveau 2	800 €
Hayon motorisé mains-libres	450 €
Roue de secours temporaire	200 €
Peinture métallisée	800 à 950 €
Sièges avant et volant chauffants	400 €

→ Courbe d'autonomie L'AJ



Moyenne	5,9 l/100 km
Autoroute	6,5 l/100 km
Ville	5,1 l/100 km
Route	6 l/100 km
Capacité du réservoir	48 l
Autonomie moyenne	813 km

Avec moins de 6 litres de moyenne, la consommation est un des points forts du Symbioz : seuls le Toyota C-HR et le Kia Niro, tous deux

hybrides également, font mieux (respectivement 5,8 et 5,7 l/100 km), tous les autres engins de ce gabarit et niveau de puissance étant plus gourmands. Comme souvent avec les motorisations hybrides "simples", les meilleurs scores s'obtiennent en ville et sur route, là où vous levez le pied régulièrement, contrairement à l'autoroute. Sur ce terrain, comptez plutôt sur 700 km d'autonomie environ, en tout cas sur le réseau français. Dans d'autres pays, ainsi que nous l'avons vu lors de notre voyage, cela peut varier du simple au double ! **VERDICT** ■



Faune

Après les Mustang Mach-E, Explorer et Capri, Ford poursuit son offensive sur le marché des SUV électriques avec une version remaniée de son petit Puma. Et si le plus modeste spécimen de la fratrie était aussi le plus recommandable ?



qui peut!

Le Puma n'a pas été conçu pour accueillir une motorisation électrique. Cela fait d'ailleurs cinq ans qu'il s'en sort merveilleusement bien avec son vaillant 3 cylindres EcoBoost. Pour preuve, il s'agit du best-seller Ford sur le Vieux Continent... bien aidé, il est vrai, par l'incompréhensible disparition de la Fiesta. Seulement, le vent finit toujours par tourner. La mise au rancart de l'économique version FlexiFuel E85 – qui animait 80 % des Puma immatriculés sur le marché français – relève même de la tempête de sable pour les comptables de l'Ovale bleu. Les dirigeants avaient pourtant prévenu : le jus de betterave n'est qu'un carburant de transition jusqu'à l'électrification complète de la gamme européenne d'ici à 2030. Celle-ci s'est concrétisée par le lancement, depuis 2020, de trois SUV inédits : les Mustang Mach-E, Explorer et Capri. Ne manquait plus qu'un petit crossover urbain pour réunir les Dalton au complet. Sachant que sa star jouit d'une bonne image et que le développement d'un tout nouveau modèle coûte infiniment plus



L'avis de Thierry Réaubourg



Bonnes accélérations et comportement agile préservé : pas désagréable, ce petit Puma électrique ! *Quotient Emotionnel*





Malgré la prise de poids de 275 kg, le Gen-E reste un SUV agile et plaisant à mener.



1 L'instrumentation numérique donne toutes les infos concernant l'autonomie. 2 De belle taille (10 pouces) mais pas toujours pratique à utiliser (en particulier l'accès aux commandes de clim), l'écran central a le mérite de se montrer réactif et intuitif. 3 Spécifique à la version électrique, la console centrale "flottante" abrite de nombreux rangements ainsi que le chargeur à induction.



MÊME SI L'ÉLECTROMOTEUR DE 168 CH N'EST PAS TRÈS GOURMAND EN ÉLECTRICITÉ, LA PETITE BATTERIE NE PERMET PAS DE ROULER PLUS DE 290 KM EN UNE SEULE CHARGE ...



cher, Ford n'a pas cherché midi à 14 heures : à ce bon vieux Puma, remanié pour l'occasion, de tenir ce rôle !

Surprise, le Puma Gen-E se contente d'une batterie nickel-manganèse-cobalt de 43,6 kWh de capacité utile.

Le manque de place, voilà le problème quand on modifie *a posteriori* une voiture thermique pour y loger d'encombrants accumulateurs électriques. La section dégagée dans le plancher par les ingénieurs n'a malheureusement pas permis de caser un ensemble aussi important que celui des concurrents "conçus pour" à la base et nantis de 50 kWh au bas mot. C'est le cas de la nouvelle Renault 4 E-Tech 150 ch, comme des innombrables cousins du groupe Stellantis (Alfa Romeo Junior, DS 3, Fiat 600, Jeep Avenger, Opel Mokka Electric, Peugeot 2008), dont la batterie culmine à 54 kWh en version 156 ch.

Dès lors, pas besoin d'un dessin pour comprendre que le Puma ne voyage pas aussi loin que ses camarades avec une charge : 290 km au mieux (contre 330 km pour l'E-2008, par exemple), si je me réfère aux consos relevées durant nos tests. 15 kWh/100 km de moyenne est un résultat modéré pour la catégorie, qui ne permet cependant pas d'atteindre l'autonomie revendiquée par Ford : de 364 à 376 km selon la monte pneumatique. Pour tirer entièrement parti de son efficient électromoteur de 168 ch comme de son aérodynamique optimisée (calandre pleine, bouclier avant à volets actifs, becquet arrière allongé, jantes spécifiques), le Puma Gen-E a impérativement besoin d'une plus grosse batterie... ainsi que d'une pompe à chaleur, toujours appréciable en hiver ! Pas super-endurant, donc, mais rapide à ravitailler. Avec →

son chargeur DC de 100 kW, 23 mn suffisent en effet, sur la borne adéquate, pour grimper de 10 à 80 % de réserve. C'est presque 10 mn de moins que ses rivaux. En courant alternatif (AC), le système digérant jusqu'à 11 kW (un niveau de charge optionnel chez certains constructeurs), le "plein" arrive à son terme en 4 h 30 environ : c'est très correct.

Autre motif de satisfaction, le Puma reste aussi agile que le félin qui lui prête son nom. Roulis maîtrisé, centre de gravité de ver de terre (châssis surbaissé de 6 mm) et train avant accrocheur, même lorsque les 168 ch et 290 Nm de couple déboulent à l'unisson (de 0 à 100 km/h en 8 s) : grâce à de nouveaux réglages, l'excellent compromis sécurité/plaisir est préservé. Bien que les 275 kg supplémentaires de la batterie (1 575 kg au total) se fassent sentir en virage, l'équilibre du Gen-E n'est pas remis en cause. Seule la direction, directe mais collante et peu informative, mériterait un bon recalibrage. Attention également aux décélérations bien trop brutales du mode *one pedal* (bizarrement caché dans un sous-menu du système multimédia). Mieux vaut se contenter du mode L de la transmission (levier au volant), qui ne permet pas de s'arrêter totalement sans utiliser

ROULIS MAÎTRISÉ, CENTRE DE GRAVITÉ BAS ET NOUVEAUX RÉGLAGES : L'EXCELLENT COMPROMIS SÉCURITÉ/PLAISIR EST CONSERVÉ •••

la pédale de frein mais qui assure un freinage régénératif plus progressif. L'amortissement se montre aussi accommodant. Même si quelques secousses sont encore présentes à basse vitesse sur certaines aspérités, avec les roues de 18 pouces, le confort général a de quoi réjouir. D'autant que les bruits d'air sont ici parfaitement maîtrisés.

Le Puma électrique partage sa planche de bord, largement remaniée lors du restylage de 2024, avec les versions thermiques.

Devant lui, le conducteur retrouve les deux tablettes géantes de 10 (écran central) et 10,8 (instrumentation) pouces, adaptées au système Sync 4, qui inclut un planificateur d'itinéraire et un préchauffage automatique de la batterie lorsqu'une recharge est programmée. L'ablation de la boîte de vitesses des versions essence a permis aux designers d'inventer une inédite console "flottante", dotée de vide-poches sur et sous l'arche centrale (en plastique toc, hélas,

comme de trop nombreux éléments constituant le mobilier). Un as du rangement, ce Puma ! Côté coffre également, grâce à la suppression du système d'échappement. Ainsi, aux 378 dm³ déjà disponibles entre la tablette du bas (ajustable sur deux niveaux) et le cache-bagages s'additionnent les 145 dm³ de la Gigabox (lavable et pourvue d'un bouchon de vidange), dissimulée sous le plancher. À la clé, un volume record pour la catégorie de 523 dm³. N'oublions pas le petit bac de 43 dm³ sous le capot avant, conçu pour abriter le câble de recharge. Bien vu ! L'habitabilité arrière,



Avantage de disposer d'une petite batterie (43,6 kWh net ici) : les temps de charge diminuent. Comptez 23 mn seulement (10 à 80 %) sur une borne DC de 100 kW.



① Le plancher légèrement surélevé de cette version électrique, qui accueille la batterie, ne permet plus de glisser aussi facilement ses pieds sous les sièges avant.
 ② Le coffre de 523 dm³ constitue l'un des principaux points forts du Puma Gen-E. Un immense bac (appelé "Gigabox") se cache en effet sous le plancher.



en revanche, reste insuffisante, sachant que le plancher de cette version, légèrement surélevé pour accueillir la batterie, ne permet plus de glisser aussi facilement les pieds sous les sièges avant. Quelques travers que le Puma Gen-E fait voler en éclats grâce à son avantageux rapport prix/équipement. Hors Citroën ë-C3 Aircross, plus modestement motorisé (113 ch), il s'agit du SUV citadin électrique le moins cher du moment. Deux tarifs pour deux finitions : 33 990 € pour l'entrée de gamme, 36 490 € pour la livrée Premium, hors bonus. Cette dernière met la barre assez haut en équipement : excepté le régulateur de vitesse adaptatif (optionnel), le client bénéficie d'une sellerie biton en suédine, du hayon motorisé, d'un système hi-fi Bang & Olufsen comme des très efficaces phares Matrix LED. À ce niveau de prestation, la nouvelle Renault 4 E-Tech 150 ch Iconic, pourtant pas trop mal placée, réclame 37 990 €, alors que les Fiat 600e La Prima et Peugeot E-2008 GT de 156 ch culminent respectivement à 40 900 et 41 700 €. Sacrés écarts ! Cerise sur le gâteau : Ford ajoute 3 ans ou 100 000 km de garantie aux 2 ans obligatoires. Un très joli cadeau de bienvenue... ■

FORD PUMA GEN-E 168 ch/54 kWh Premium EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	168 ch
Couple maxi	290 Nm
Type	synchr. à aimants perm.
Puissance fiscale	5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/cap. brute (nette)	NMC/54 (43,6) kWh

Châssis

Diamètre de braquage	10,4 m
Pneumatiques	215/50 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,22/1,81/1,55/2,59 m
Poids/tractable freiné	1563/750 kg

Performances

0 à 100 km/h	8 s
Vitesse maxi	160 km/h

Coffre

Volume	523 dm ³
--------	---------------------

LE BUDGET

Prix	36 490 €
Bonus écologique (CO ₂)	2000 € ⁽¹⁾ (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	35 990 €
Garantie	5 ans ou 100 000 km ⁽³⁾

(1) 2000, 3000 ou 4000 € selon revenu fiscal.

(2) Bonus et options inclus. (3) Batterie : 8 ans ou 160 000 km.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. sans clé, Afil active, aide park. AR + cam. de recul, Bluetooth, chargeur à induction, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, hayon élec., instr. de bord numérique écran 12,8 pouces, jantes alu 18 pouces, lect. des panneaux, phares Matrix LED, rég./lim. de vitesse, rétro int. électrochrome, syst. multimédia avec écran tactile 12 pouces/GPS/Apple CarPlay/Android Auto/USB-C/syst. hi-fi Bang & Olufsen, vitres et rétros électriques...

Options

Jantes 19 pouces (600 €), pack Assistance avancée (conduite semi-auton. + caméra 360° + freinage d'urgence en marche AR et aux intersections : 1 000 €), pack Hiver (sièges AV, volant et pare-brise chauffants : 500 €), peinture métallisée ou nacrée/Blanc Glacier (600 ou 1250/250 €), toit panoramique (1 000 €)...

Consommation

Mixte	13,7 kWh/100 km
Autonomie	364 km
Chargeur AC/DC	11/100 kW
Tps de charge 11/100 kW	4 h 30/23 mn ⁽⁴⁾

(4) De 10 à 80 %.

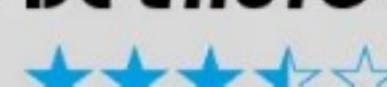
Note EuroNCAP

Pays de fabrication

En cours

Roumanie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Habitabilité, finition et contenu multimédia ne progressent pas par rapport à la version thermique. Surtout, la modeste autonomie annoncée du Gen-E fait froncer les sourcils. Sa conduite plaisante, son confort et son rapport prix/équipement redonnent le sourire.

UN CHOIX ENFIN PERTINENT

Dans le large catalogue de motorisations de l'Audi A3, la version hybride rechargeable de 204 ch se révèle très recommandable avec son autonomie électrique de près de 100 km et ses performances confortables.

Par Arthur Matal Photos Yann Lefebvre

L'avis d'Arthur Matal



Très agréable à mener, cette A3 m'a fait changer d'avis sur l'hybride rechargeable, que je ne considérais que comme un caprice fiscal.



RESSOURCES MÉCANIQUES

Avec 204 ch en cumulé, cette A3 n'affole pas les compteurs. Néanmoins, ses performances sont tout à fait correctes avec 28,6 s pour le 1000 m départ arrêté. Les reprises sont énergiques avec 6,4 s pour passer de 90 à 130 km/h en Drive. Mais, outre ses dispositions à vous transporter vite et bien, il faut souligner le progrès en agrément. La rondeur de l'ensemble est appréciable en toutes conditions, que ce soit en électrique (jusqu'à 135 km/h si l'on accélère avec douceur) ou en thermique, où le 4 cylindres n'élève jamais la voix. Bien gérée, la transmission S tronic à double embrayage peut être victime de quelques rares à-coups.



TARIF CORSE

Compacte de luxe rime avec tarif élevé. Affichée à partir de 47 900 €, cette version hybride rechargeable est 9 820 € plus chère que son pendant thermique de seulement 150 ch certes, mais à peine moins sobre. La Volkswagen Golf équipée du même moteur de 204 ch réclame, elle, 44 340 € en finition Life Plus. Cet écart pas vraiment justifié n'effraiera sans doute pas la clientèle de l'Audi A3, première compacte vraiment premium. Apparue il y a maintenant vingt-neuf ans, elle ne se gênait déjà pas à l'époque pour vampiriser une partie des acheteurs ne jurant que par la renommée de la Golf.



ERGONOMIE SOIGNÉE

On peut déplorer la baisse de qualité de certains plastiques (comme c'est d'ailleurs le cas chez tous des constructeurs), mais les assemblages, eux, sont toujours au cordeau, et l'ergonomie – à l'ancienne – est bien plus facile à appréhender que celle de certaines concurrentes.

Boutons bien placés, combiné de climatisation spécifique : la prise en main est aisée. Les sièges

Sport de la livrée S line assurent maintien et confort lors des longs parcours.



SVELTE ET CONFORTABLE

Sur notre balance, cette version hybride rechargeable de 204 ch pèse 256 kg de plus que l'A3 thermique de 150 ch.

Une différence considérable qui a cependant un avantage, et non des moindres : le confort de suspension (possiblement calibré pour supporter la masse) paraît plus ouaté. Notre modèle d'essai dépourvu de la suspension pilotée (1 120 €) n'était pas non plus pénalisé par son poids en comportement routier, très sain. Le train avant reste précis, et les roues de 18 pouces équipées de Goodyear Eagle F1, de série sur S line, contribuent au grip plus que satisfaisant sans affecter le confort. Évitez les roues de 19 pouces (1 400 €), esthétiques mais inconfortables.

ÉCONOMIQUE À L'USAGE... À CONDITION DE RECHARGER

Avec une batterie de 19,7 kWh utiles, cette Audi parcourt des distances respectables en tout électrique : 84 km sur autoroute et 100 km en ville. En plus, les performances du seul moteur électrique de 116 ch permettent de "survivre" en agglomération sans ressentir le moindre manque de puissance. Quand la batterie est vide et que le moteur fonctionne au sans-plomb, les consommations sont meilleures que celles de la version thermique de 150 ch (6,8 contre 6,9 l/100 km en moyenne). Mais c'est moins bien que la Golf équipée de la même mécanique, qui se contente de 6,2 l/100 km en moyenne, tout en offrant des performances supérieures (1000 m départ arrêté en 28,2 s).

AUDI A3 SPORTBACK 40 TFSI e 204 ch S tronic S line EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission

Puissance cumulée	204 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn + 330 Nm (élec.) ⁽²⁾
Type	4 cyl., turbo ess. + élec.
Cylindrée / puissance fiscale	1 498 cm ³ / 8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	rob. dble embrayage / 6
Batterie / cap. brute (nette)	Li-ion / 25,7 (19,7) kWh

(1) Puissance maxi : 150 ch à 5 000 tr/mn + 116 ch (élec.).

(2) Couple cumulé : 350 Nm.

Châssis

Diamètre de braquage	11,1 m
Pneumatiques	225/40 R 18

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	4,35 / 1,82 / 1,44 / 2,64 m
Poids / tractable freiné	1 680 / 1 400 kg

Performances

1000 m d.a. / 0 à 100 km/h (élec.)	28,6 (34,7) / 7,6 (12,1) s
90 à 130 km/h en D (élec.)	6,4 (11,2) s
Vitesse maxi (élec.)	225 ⁽³⁾ (135) km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	9 / 30 / 61 m

(3) Donnée constructeur.

Habitabilité / Coffre

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

LE BUDGET

Prix	51 850 €
Malus écologique (CO ₂)	0 € (6 à 10 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽⁴⁾	58 140 €
Garantie	2 ans, km illimité ⁽⁵⁾

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

Équipements de série ■

Clim auto, conduite semi-auton., jantes all. 18 pouces, LED, système multimédia tactile/Android et Apple...

Options

Hayon élec. (450 €), peint. métall. (900 €), sièges cuir/AV élec. (2 100 / 830 €), susp. adapt. (1 120 €)...

Consommation / Autonomie / Recharge

Consommation moyenne	6,8 l/100 km
Conso ville / route / autoroute	7,1 / 6,5 / 6,8 l/100 km
Autonomie (élec.) / réservoir	588 (95) km / 40 l
Chargeur AC	11 kW
Charge secteur / 7,4 / 11 kW	16 / 3 / 2 h

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Aussi efficace que les A3 thermiques en puissance et en capacités routières, elle est, en plus, capable de rouler longtemps en électrique en ville. Reste à absorber le surcoût de l'hybride rechargeable... et le tarif Audi par rapport à Volkswagen.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

ABO
MAIS HORS DE



UTI PRIX

Le X3 quatrième génération allie, non sans une certaine réussite, le plaisir de conduite BMW avec l'espace intérieur d'un SUV familial. Avec, en prime, la dose de high-tech indispensable dans l'univers du premium. Mais à quel prix !

Par Cyril Biotteau Photos Thomas Antoine



Le saviez-vous ? L'actuel X3 est plus grand que le premier X5 : 4,76 m de long contre 4,67 m. C'était d'ailleurs le cas depuis le X3 précédent, celui de 2017, qui atteignait déjà 4,71 m. Cette quatrième mouture enfonce le clou. Cela bénéficie évidemment à l'habitabilité : l'espace aux jambes à l'arrière atteint désormais 30 cm, soit autant que dans un Volvo XC60 et seulement 1 cm de moins que dans un Mercedes GLC. Nous n'avons pas encore mesuré le dernier Q5, mais il ne devrait pas être en reste. Côté coffre, le nouveau X3 offre 570 dm³ sous tablette, soit 64 dm³ de plus que le précédent. Un beau progrès, même si, là encore, le GLC fait mieux (590 dm³). Ces chiffres livrent un premier verdict : le X3 quatrième du nom est un vrai SUV familial, qui saura accueillir quatre passagers, même assez grands, et leurs bagages, sauf peut-être la version hybride rechargeable, moins généreuse (460 dm³ au lieu de 560). À l'avant, tout change radicalement par rapport au précédent : le conducteur a droit à une grande dalle numérique, légèrement incurvée, avec le combiné numérique directement accolé à l'écran central tactile. C'est nouveau pour le X3, mais déjà un grand classique chez ses concurrents, et conforme aux dernières productions de la marque, à l'image des Série 1, Série 3, Série 5, X1, X5... La nouveauté vient aussi du grand rangement en bas de la console centrale, bizarrement dépourvu de couvercle et entouré par l'Interaction Bar, une barre lumineuse qui change de couleur en fonction de divers éléments : modes de conduite, appel téléphonique, mise en route des feux de détresse... Une idée similaire à ce que proposaient les Mini de précédente génération autour de leur écran central circulaire. Mais si c'était sympa dans la petite anglaise, pas sûr que l'ambiance boîte de nuit convienne dans le X3...

L'écran central tactile, lui, est plus conforme à ce que le client est en droit d'exiger à ce niveau de gamme.

Son format généreux de 14,9 pouces n'est certes plus exceptionnel aujourd'hui. Il n'empêche, avoir le GPS affiché en plein écran sur ce format s'avère bien agréable avec la très belle définition, mais aussi par sa réactivité et sa fluidité. En revanche, il faudra quelque temps pour se familiariser avec la logique des menus. Heureusement, il existe des raccourcis personnalisables. La présence, entre les sièges, de touches de raccourcis et d'une molette

L'avis de Cyril Biotteau



Je suis partagé entre le bon compromis confort/tenue de route et le moteur juste suffisant... Le X3 de 398 ch doit être un régal!



La planche de bord présente bien dans l'ensemble. L'Interaction Bar, ici colorée en bleu, ajoute une touche de couleur mais peut paraître incongrue dans un X3.



❶ Le combiné d'instrument numérique peut afficher la carte du GPS, mais pas de traditionnels compteurs ronds... ❷ L'écran central tactile de 14,9 pouces est doté d'une belle définition et se montre fluide. ❸ Entre les sièges avant, les habitués de BMW se réjouiront de retrouver la molette façon iDrive et les différents raccourcis situés autour. ❹ En tirant de façon prolongée sur cette palette Boost, le moteur et la boîte de vitesses se mettent dans la meilleure configuration pour une accélération la plus rapide possible.



RETARD RATTRAPÉ : LA GRANDE DALLE NUMÉRIQUE INCURVÉE, ACCOLÉE À L'ÉCRAN CENTRAL TACTILE, C'EST NOUVEAU POUR LE X3 ●●●

qui permet aussi de naviguer est, au choix, une bonne idée, notamment pour ceux qui avaient l'habitude de manier l'iDrive dans leur BMW précédente, ou, au contraire, une mauvaise, car cela fait chercher ailleurs ce qui devrait se trouver facilement dans l'écran. Les deux petits boutons solitaires au milieu d'un grand panneau de plastique sous l'écran central servent, eux, à orienter les aérateurs centraux. Quant aux latéraux, ils s'obturent, ou inversement, via un curseur digital sur la contre-porte orné de cinq diodes indiquant leur degré d'ouverture ou de fermeture : pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? Néanmoins, l'ambiance à bord est à la fois technologique, épurée et plutôt flatteuse, même si tous les matériaux ne paraissent pas de qualité égale. Enfin, un mot sur les sièges, aux grandes amplitudes de réglage comme toujours chez BMW, pour que chacun, quelle que soit sa morphologie, trouve la bonne position de conduite. C'est parti !

Vous l'aurez remarqué, "notre" X3 porte le chiffre "20" non accompagné d'un "d", réservé aux versions diesel, ou d'un "i", apposé sur les

électriques. Quant au "e", il distingue les hybrides rechargeables. Résultat : pour les essence, aucune lettre n'est accolée au chiffre. C'est donc bien une motorisation essence que nous avons ici sous le capot, en l'occurrence un 4 cylindres 2.0 turbo associé à une micro-hybridation de 48 V, le cumul fournissant 208 ch. La gamme propose un autre bloc essence de 398 ch, mais aussi deux diesels de 197 et 303 ch ainsi qu'un hybride rechargeable de 298 ch. Tous sont obligatoirement couplés à la transmission intégrale xDrive et à la boîte automatique à 8 rapports.

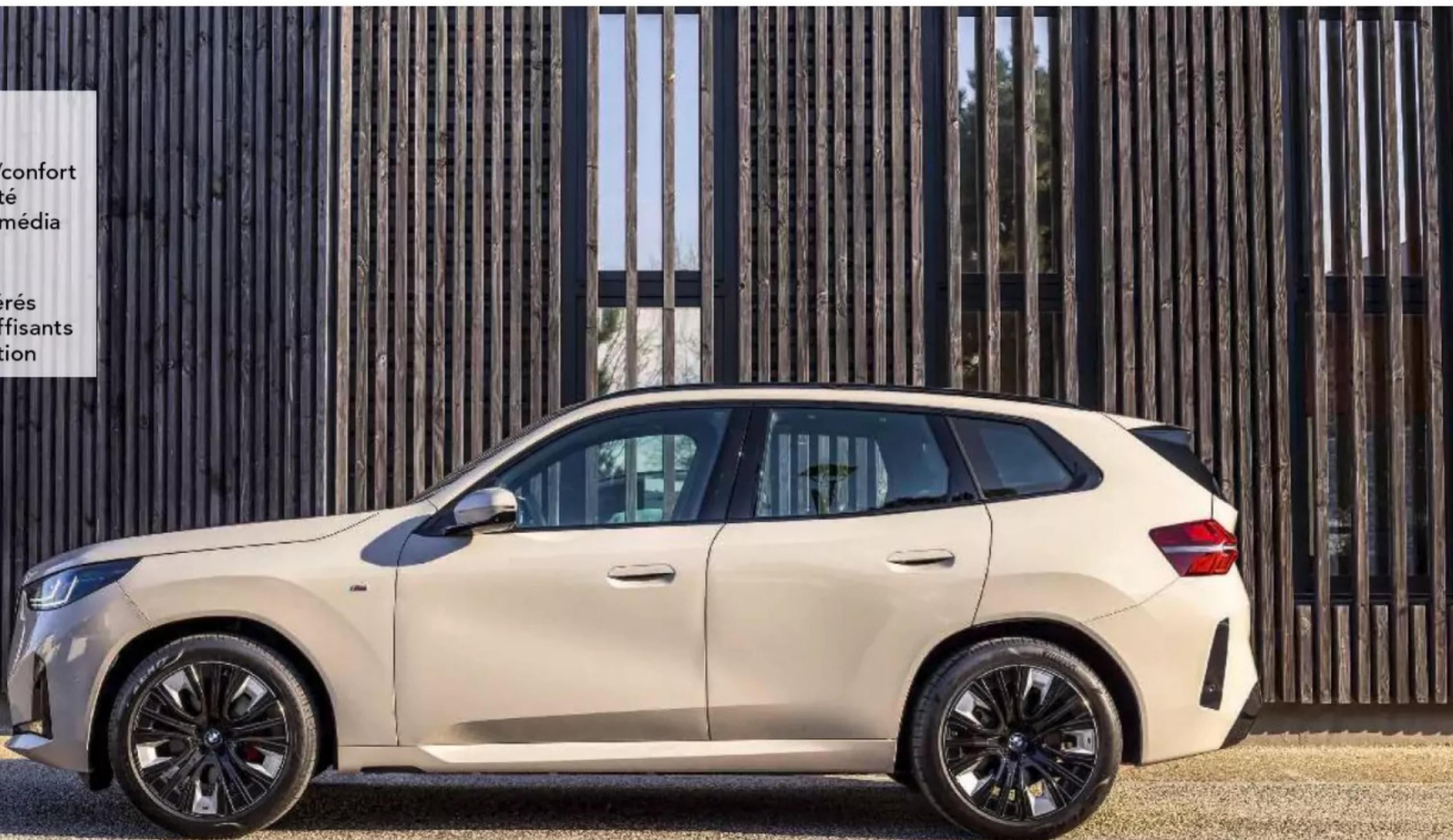
Au lancement du moteur, la micro-hybridation se fait déjà sentir : le démarrage se fait sans vibrations, tout en douceur.

À basse vitesse, il est possible de rouler très brièvement à l'électricité, mais, très vite, le 4 cylindres entre en action. Discret, il donne la sensation à faible allure d'une disponibilité immédiate, qui s'efface peu à peu lorsque le rythme augmente. Ensuite, notre X3 rentre dans le rang. Il faut ➤



PLUS
Tenue de route/confort
Habitabilité
Système multimédia

MOINS
Tarifs exagérés
208 ch juste suffisants
Consommation



Avec ses 4,76 m de long, le X3 de quatrième génération est plus grand que le X5, premier du nom !



1 L'habitabilité aux places arrière est digne d'un vrai SUV familial et rejoint celle des Volvo XC60 ou Mercedes GLC sans problème.
2 Le coffre atteint 570 dm³ : un bon score, seulement battu par le GLC avec ses 590 dm³.



dire que ses 1937 kg ne lui facilitent pas la tâche. La cavalerie se montre certes de bonne volonté et permet de passer de 0 à 100 km/h en 8,3 s. Ensuite, les relances restent correctes, à condition toutefois d'enfoncer franchement la pédale de droite et de faire monter le moteur dans les tours, au prix de rétrogradages assez fréquents. Mais même alors, n'attendez pas de coup de pied aux fesses. Ce n'est pas la grosse poussée ni le frisson mécanique : le terme "suffisant" conviendrait mieux. La micro-hybridation n'aide donc guère pour l'agrément, et pas davantage pour les consommations : nous avons mesuré 7,7 l/100 km de moyenne, et même 8,4 l/100 km en ville, alors que des modèles de taille comparables et aussi puissants mais profitant d'une "vraie" hybridation descendent facilement sous les 7 litres (6,7 l/100 km pour le Lexus NX 350 4WD; 6,2 l/100 km pour le Renault Espace E-Tech Full Hybrid 200), tout en étant nettement moins chers.

C'est mieux côté châssis grâce auquel, comme avec la dernière Série 3, nous retrouvons une BMW plaisante à conduire. Précisons que notre modèle avait des roues de 20 pouces optionnelles et des suspensions pilotées.

La direction très directe et son assistance prononcée donnent une sensation d'agilité pas désagréable.

La précision est là, le roulis limité, et on obtient même une petite mobilité de l'arrière, paradoxalement plus facilement en mode Confort qu'en Sport, ce dernier ayant tendance à tout verrouiller. Le mode Confort ajoute un filtre bien agréable entre la route et votre séant, et offre un compromis vraiment réussi, doublé d'une insonorisation remarquable, y compris sur autoroute. Même le freinage, à l'attaque franche mais facile à doser malgré l'hybridation qui perturbe parfois le ressenti, contribue à donner confiance. D'ailleurs, les distances de

freinage sont excellentes. Ce compromis plaisant place ce X3 au-dessus du dernier Audi Q5. Cela augure un bel agrément global sur les versions mieux motorisées.

Mais pour cela, il faudra bourse délier très largement. Un X3 20, qui n'a droit qu'à la motorisation d'entrée de gamme malgré ses 208 ch, réclame déjà 64 950 € en finition de base, et 68 700 € en M Sport. S'y ajoutent 8 591 € de malus, dont 2 465 € pour la seule taxe au poids, soit 77 291 € ! Complétez avec la multitude d'options ; qui se chiffraient à 15 227 € sur notre X3 d'essai. Ce qui nous fait un X3 d'entrée de gamme par son moteur à plus de 90 000 €. Délibérant ! L'Audi Q5, avec ses 2 roues motrices, démarre un peu moins haut (57 550 €, 204 ch). Le Mercedes GLC, dépourvu de "petite" motorisation essence, s'affiche, lui, à partir de 60 150 € en diesel. Le X3 est donc encore plus cher qu'une concurrence déjà hors de prix : un bel exploit ! ■

CÔTÉ CHÂSSIS, IL Y A DU MIEUX ET COMME AVEC LA DERNIÈRE SÉRIE 3, NOUS RETROUVONS UNE BMW PLAISANTE À CONDUIRE ■■■



EN CHIFFRES

BMW X3 xDrive 20 208 ch M Sport

NOS MESURES

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

LA TECHNIQUE

Moteur/Transmission

Puissance cumulée	208 ch ⁽¹⁾
Couple	310 Nm de 1500 à 4000 tr/mn + 200 Nm de 0 à 500 tr/mn ⁽²⁾
Type	4 cyl. en ligne turbo essence + micro-hybridation 48 V
Cylindrée / puissance fiscale	1 998 cm ³ / 10 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

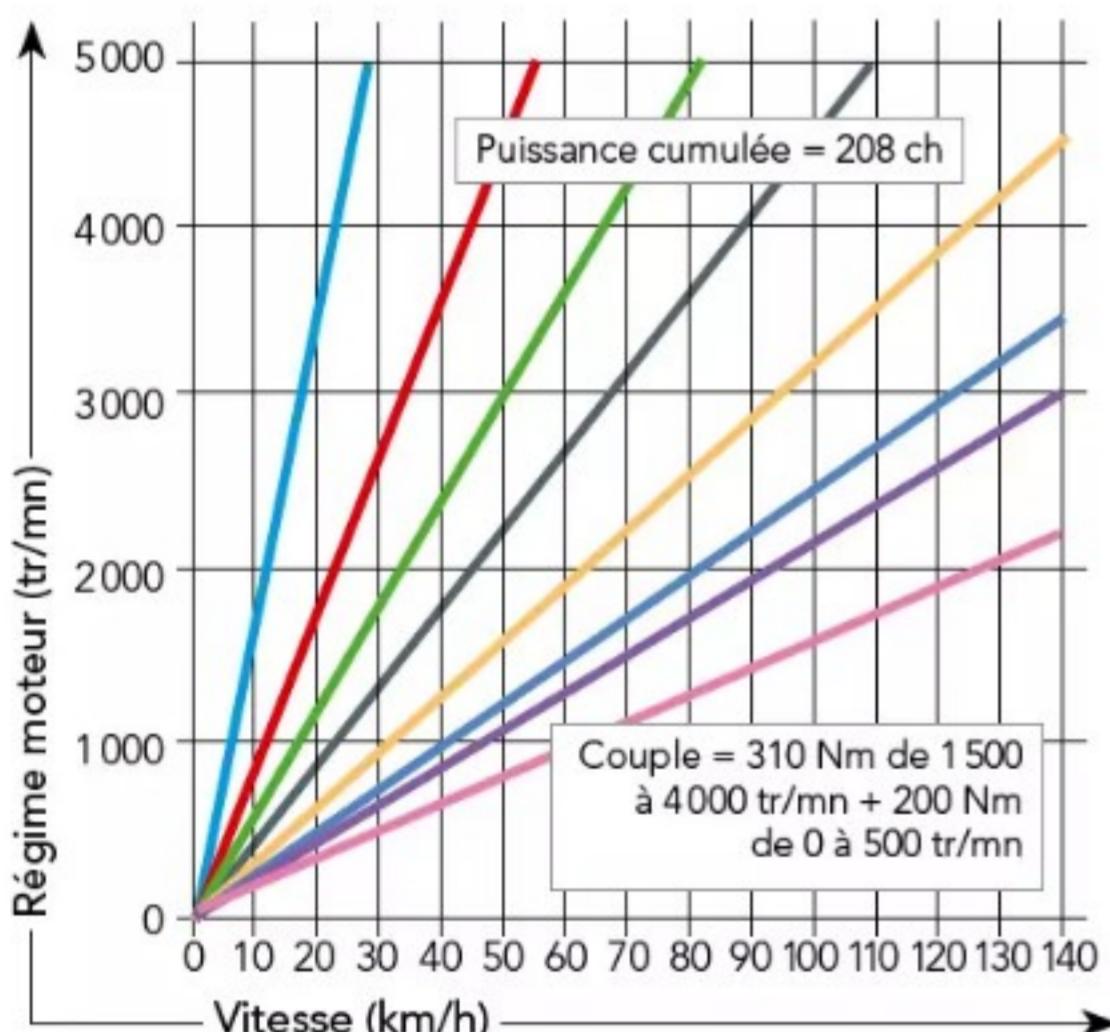
(1) 190 ch de 4400 à 6500 tr/mn + 18 ch (élec.)

(2) Couple cumulé : 330 Nm

Diagramme des vitesses

La boîte de vitesses automatique à convertisseur d'origine ZF compte 8 rapports. De quoi rapprocher chaque démultiplication et être toujours sur un bon régime d'utilisation. Seul le dernier rapport marque un "trou" par rapport au 7^e, ce qui permet de rouler à 130 km/h juste en dessous de 2000 tr/mn et de faire baisser le niveau sonore, excellent à haute vitesse.

Vitesse à 1 000 tr/mn
 En 1^e = 7,81 km/h En 2^e = 12,20 km/h En 3^e = 18,87 km/h
 En 4^e = 23,27 km/h En 5^e = 31,14 km/h En 6^e = 40,98 km/h
 En 7^e = 49,85 km/h En 8^e = 64,03 km/h



Châssis

Diamètre de braquage	12,2 m
Pneumatiques AV/AR	255/45 R 20/285/40 R 20

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,76/1,92/1,66/2,87 m
Poids/tractable freiné	1937/2400 kg

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	152/147 cm
Garde au toit AV/AR	99/94 cm
Volume de coffre	570 dm ³
Seuil de chargement	109 cm

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h 37,5/63,6/66,5 dB

Note EuroNCAP
 Pays de fabrication

5 étoiles
 Afrique du Sud

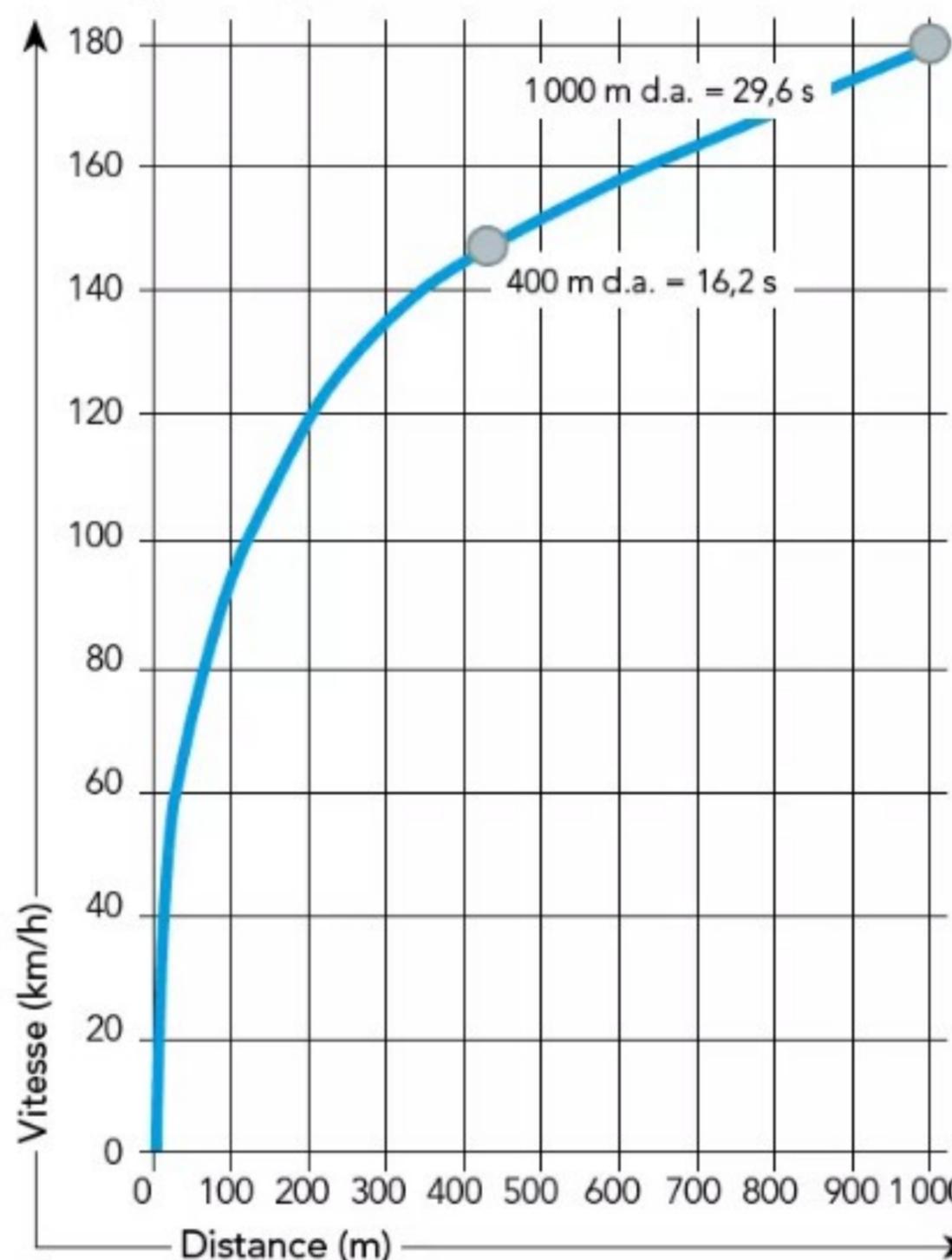
LA CONDUITE

Performances

1000 m d.a.	29,6 s
400 m d.a.	16,2 s
0 à 100 km/h	8,3 s
Vitesse maxi	212 km/h

→ Courbe d'accélération

Pas de miracle : avec 1937 kg sur la balance, les 208 ch ne sont pas à la fête. Mais ils suffisent à animer le X3 correctement. Merci à l'étagement de boîte resserré, tant que vous ne rechignez pas à faire monter le moteur dans les tours. Si vous conduisez "au couple", l'aide de l'électricité ne se fait quasiment pas sentir et les relances sont assez quelconques.



Reprises

De 90 à 130 km/h en D	7,7 s
Temps en D pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	12 s
Distance en D pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	392 m

Freinage

Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	31 m
Depuis 130 km/h	62 m



LE BUDGET

Prix

68 700 €
Malus écologique (CO ₂)
Malus au poids
Prix du modèle essayé ⁽³⁾
Garantie

6 126 € (161 g/km)

2 465 €

91 561 €

2 ans, km illimité

(3) Options et malus inclus.

Équipements de série

7 airbags, accès/dém. sans clé, aide park. AV/AR et cam. recul, banquette AR rab. 40/20/40, clim auto 3 zones, induction, jtes all. 19 pces, rég./lim. vit., rétros ext.rab. élec. (automatique jour/night côté conducteur), sièges AV élec. et chauffants, surv. angles morts, surv. pression pneus, système multimédia tactile 14,9 pouces/prises USB-C/syst. audio 6 HP 100 W, GPS/Apple CarPlay et Android Auto sans fil...

Options

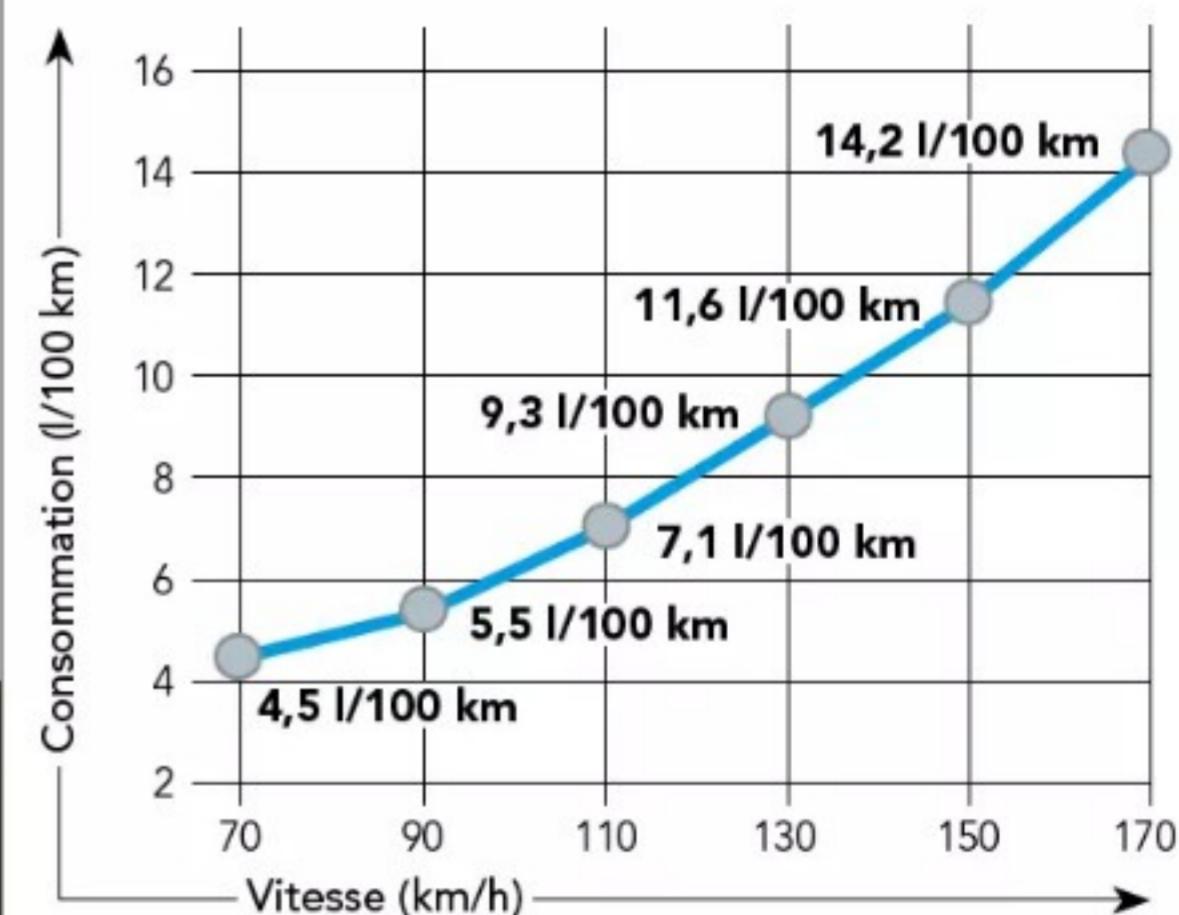
Calandre illuminée (500 €), jantes alliage 20 pouces (de 1 300 à 2 550 €), pack Confort (sièges AR chauffants, sièges AV ventilés, stores pare-soleil pour vitres latérales AR : 1 600 €), pack Innovation (affichage tête haute, conduite auto niv. 2, assistant au stationnement : 2 600 €), pack Premium (réglage lombaire, système audio premium, feux de route adaptatifs : 1 700 €), peinture métallisée (de 1 150 à 4 950 €), sellerie cuir (3 400 €), suspension pilotée (1 150 €), toit panoramique (1 550 €).

Consommation

Moyenne	7,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	8,4/7,6/7,1 l/100 km
Réservoir/Autonomie	65 l/844 km

→ Courbe de consommation

La consommation est une semi-déception pour ce X3 dotée d'une micro-hybridation de 48 V. Des SUV de taille et puissance comparables consomment moins, certes grâce à une architecture "full hybrid", mais sans coûter plus cher, voire en étant nettement plus raisonnables à l'achat. Consolation pour les gros rouleurs : c'est sur l'autoroute que ce X3 essence de 208 ch consomme le moins.



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Ce X3 renoue avec le plaisir conduite, au moins pour sa partie châssis, car cette version essence de 208 ch nous laisse sur notre faim. En plus, elle consomme trop. L'habitacle spacieux et la présentation moderne auront donc du mal à justifier un tarif ahurissant, et tout n'est pas en raison du malus !

LES EXPERTS AJ

La nouvelle Mini cède à l'appel de l'électrique, mais elle double la mise avec une gamme thermique étoffée. Dans laquelle figure toujours la fameuse Cooper S qui dépasse désormais les 200 ch ! Nos Experts n'ont pas résisté. Ont-ils craqué ?



Moins de boutons et un écran plus grand, c'est dans la tendance actuelle ! La présentation mérite toujours autant la palme de l'originalité.



204 chevaux pour 1 324 kg, voilà de quoi s'offrir de jolies sensations. Et la Mini surveille sa consommation : pas plus de 6 l/100 km sur route.



**MINI
COOPER S**

204 ch JCW Pack XL **41 210 €**

Malus écologique : 1 386 € (144 g/km de CO₂)

GREG
Attention à ne pas confondre la finition "JCW" (pour John Cooper Works) de "notre" Mini Cooper S de 204 ch avec la Mini JCW de 231 ch.



YANN LEFEBVRE
Contrairement à sa jumelle électrique qui vient de Chine, la Mini thermique repose sur le châssis du précédent modèle et sort de l'usine d'Oxford. À l'arrivée, le meilleur bilan carbone n'est pas forcément celui que l'on croit !



**Franck Lagorce
(Pilote)**

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



**Mélina Priam
(Journaliste)**

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



**Ghislain Bacon
(Taxi)**

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

“
Fidèle à elle-même !
Elle garde son gabarit,
son tempérament,
son intérieur sympa et
son côté tape-fesses !
”

**L'avis
du pilote**



**L'avis
de la
journaliste**

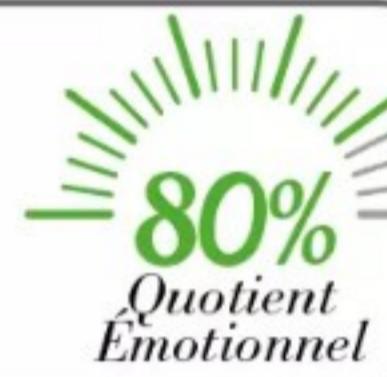


“
Son ambiance originale
et unique lui donne
toujours un charme fou
et le conducteur a de
la place, mine de rien !
”

Pour une fois, commençons par les choses qui fâchent un peu : le freinage manque de mordant et l'ABS est trop intrusif. Surtout, les suspensions se montrent bien trop fermes et cassantes pour une auto qui a vocation à circuler en ville, même si elle affiche aussi des prétentions sportives. Certains arrivent à de meilleurs compromis. Pourquoi pas Mini ? J'ai aussi un souci avec ce gros volant : la jante est trop épaisse ; ce n'est vraiment pas agréable, notamment quand on a des petites mains. En plus, cela ne sert à rien ! **Heureusement, pour se réjouir, il y a encore et toujours la mécanique pleine de vie – le moteur est vraiment sympa et nerveux** –, la sonorité qui chatouille les oreilles (un peu fatigante à la longue quand même !) et ce tempérament enjoué... lequel trouve toutefois rapidement ses limites au niveau du train avant. À l'engagement comme à la réaccélération, la Mini sous-vire vite, mais reste amusante à mener. J'apprécie aussi qu'elle ne suive pas la tendance actuelle à grandir : elle garde son gabarit contenu et, bien sûr, son intérieur unique qui, en s'épurant, devient encore plus plaisant : c'est très cosy !

J'ai toujours une certaine indulgence avec la Mini : c'est une madeleine de Proust. Mais, de ce fait, j'ai tendance à être un peu plus sévère sur sa propension à suivre absolument les dernières tendances. Alors, oui au grand écran circulaire qui modernise l'ambiance tout en restant fidèle à l'esprit originel. Mais l'organisation des menus et sous-menus s'est sacrément complexifiée. **Les modes de conduite ont aussi été vidés de leur sens : ils ne jouent réellement sur la conduite qu'à la marge** et s'apparentent simplement à des changements d'ambiance, d'affichage, d'éclairage, de sonorité à la rigueur. Surtout, carton rouge à la politique commerciale de Mini qui généralise le principe de packs d'options, bien sûr hors de prix, lesquels transforment la configuration de l'auto en casse-tête. Exemple : l'accès/démarrage sans clé n'est pas de série – jusqu'ici rien de nouveau –, mais il est désormais "noyé" dans le pack S à 2700 €, alors que l'option seule coûtait autour de 650 € ! Certes, les excès tarifaires de la Mini ne datent pas d'hier, mais là, elle abuse vraiment ! D'autant qu'elle reprend la base technique de la précédente, déjà amortie.

**L'avis
du taxi**



C'est à chaque fois un plaisir de retrouver l'habitacle d'une Mini ! Elle est toujours aussi craquante et sa présentation, originale et ludique. Cette dernière s'est encore épurée et l'écran circulaire plus grand trône plus que jamais en maître. Il est assez intuitif, mais je me perds un peu dans les nombreuses fonctionnalités (parfois un peu gadgets !) : il faut du temps, je trouve, pour en maîtriser toutes les subtilités ! J'apprécie aussi beaucoup, même si c'est une petite auto, d'avoir un bel espace autour de moi. L'absence de console centrale imposante laisse de la place pour les jambes et cela n'empêche pas la présence de rangements entre les sièges : j'aime bien cette petite boîte astucieuse ! La surface vitrée proportionnellement assez importante participe aussi à l'effet en apportant de la luminosité. **Et elle contribue à la visibilité périphérique, détail qui n'en est pas un sur une citadine.** Pour une 3 portes, l'accès aux places arrière n'est pas si problématique que cela et, une fois que l'on a réussi à s'y glisser, c'est moins mauvais qu'on le croit. En revanche, le coffre est juste ridicule ! Autre léger défaut récurrent de la Mini : elle est un peu tape-fesses !

La Capri tran

Après l'Explorer, Ford exploite, sur la même base technique, un patronyme qui a contribué à la renommée de la marque à une époque désormais lointaine. Ligne plus originale, châssis dynamique, cette néo-Capri électrique dispose de solides arguments pour faire sa place dans la catégorie. Mais le Kia EV6 n'a pas l'intention de se laisser faire.

Par Arthur Matal Photos Yann Lefebvre



sforme l'essai



Ces dernières années, la gamme des Ford destinées au marché européen a été profondément revue. Les modèles que nous plébiscitions chez nous, comme les Fiesta et Focus, ont disparu du catalogue. Tout comme la Mondeo, certes plus confidentielle en fin de carrière. Seuls le Puma, maintenant décliné en électrique (voir le 1^{er} Essai p. 48), et le Kuga font de la résistance. Ford semble penser que nous roulerons tous en voiture électrique demain et s'engouffre dans la tendance. Alors que l'Explorer est récemment apparu pour épauler la Mustang Mach-E, qui peine à faire oublier la "vraie" Mustang et à séduire sur le Vieux Continent, c'est désormais au tour de la Capri d'opérer son retour. Mais point de carrosserie de style coupé des seventies avec un gros V6 chantant... Comme l'Explorer, ce nouveau modèle utilise la base technique Volkswagen, issue des ID.4 et ID.5. Ford y ajoute sa touche en ajustant les réglages du châssis pour se différencier des Volkswagen précitées. Kia, de son côté, n'a demandé l'aide de personne pour développer une large gamme d'électriques offrant de solides prestations. L'EV6, lancé en

FORD CAPRI

- ① Le combiné d'instrumentation est plutôt de taille réduite, mais sa lisibilité ne pose pas le moindre problème.
- ② Le sélecteur de position de conduite est parfaitement situé sur la colonne de direction, mais son maniement aurait pu être plus intuitif.



La planche de bord, élégante et bien construite, est reprise sans modification de l'Explorer. Le conducteur se sent bien à bord.



Ces deux crossovers arrivent à mêler avec brio le plaisir de conduite sans pour autant sacrifier l'accueil des familles et de leurs bagages.



KIA EV6

① Les informations proposées derrière le volant sont là aussi faciles à lire, mais la navigation dans les menus n'est pas simple.

② Situé sur la console, le sélecteur de marche rond est plutôt ergonomique.



La planche de bord va elle aussi être subtilement mise à jour lors du restylage. En l'état, l'ambiance est un poil trop sérieuse...

2022, incarnait, jusqu'à l'arrivée du gros SUV EV9, le *nec plus ultra* électrifié du constructeur coréen. Design original, joli potentiel sur route, ce dernier va prochainement recevoir une mise à jour stylistique mais aussi technique. En attendant d'en prendre le volant au second semestre de cette année, la version encore disponible au catalogue est-elle à la hauteur de l'ambitieuse nouveauté Ford ?

SUR LA ROUTE

Si la ligne plus dynamique que celle de son jumeau technique Explorer et son patronyme évocateur laissent penser que nous allons avoir affaire à une voiture à fort caractère, l'étude de la fiche technique tempère tout de suite nos ardeurs. Mécanique et batterie sont reprises telles quelles de la plateforme MEB du constructeur de Wolfsburg, avec toujours 285 ch et une batterie de 77 kWh net. Les mêmes aussi que notre Skoda Enyaq restylé (*voir p. 72*) : une grande famille, en somme ! Cette Capri est en revanche plus longue de 16 cm (4,63 m) que l'Explorer avec lequel elle partage de nombreuses autres pièces, dont le pare-brise et les portes. Cette différence de gabarit se paie cependant au moment de monter sur la balance : la Capri, avec ses 2070 kg, pèse →

**FORD CAPRI**

1 Les places arrière sont généreuses mais contrairement au Kia, la banquette arrière n'est pas inclinable. 2 Le coffre de 620 dm³ est plus grand que celui du Kia (ou du frangin Explorer). Mais le seuil de chargement est assez haut perché.

**FORD CAPRI****PLUS**

Comportement routier
Performances
Consommation

MOINS

Ferme à basse vitesse
Freinage régénératif
Ergonomie



Toujours un peu ferme à basse vitesse avec les roues optionnelles de 21 pouces, l'amortissement garantit en revanche un excellent maintien et contribue au comportement incisif.

35 kg de plus que l'Explorer. Passé les 2 tonnes, cet écart se révèle toutefois absolument imperceptible derrière le volant.

Cette Ford "made in Cologne" s'illustre par un certain dynamisme.

Grâce notamment à une direction bien calibrée et à une monte pneumatique Continental très progressive aux limites d'adhérence, elle brille par son comportement routier et assure, en tant que propulsion, une bonne motricité. Elle affiche un tempérament à même de distiller un bel agrément aux conducteurs qui aiment s'investir derrière un volant. Les performances, légèrement en retrait par rapport à celles de l'Explorer (1 000 m d.a. en 27,6 s contre 27,3 s pour le plus svelte des deux), demeurent néanmoins suffisantes pour enrhummer le tout-venant... mais aussi notre EV6, qui, avec ses 229 ch, propose des performances en deçà avec un 1 000 m d.a. en 29,3 s. Les reprises restant plus proches, avec 6 s sur le 90 à 130 km/h en Drive contre 5 s pour la Capri. Si la Ford est plus véloce, l'EV6, moins puissant, s'avère pourtant particulièrement agréable à conduire du fait de son châssis réglé "aux petits oignons" qui allie

dynamisme et confort de suspension plus ouaté que sur la Ford, surtout à basse vitesse où cette dernière répercute un peu séchement les irrégularités. Sensiblement plus léger (2 004 kg), le Kia fait montre aussi d'une belle agilité et d'un caractère de propulsion encore plus marqué que celui de la Ford. Lors de nos tests sur l'autodrome de Monthléry, qui autorisent à travailler sans les bretelles électroniques (par ailleurs totalement déconnectables), cet EV6 prouve qu'il sait se tenir et garantit, à qui le provoque, quelques attitudes survireuses facilement contrôlables. Cet intermède récréatif permet surtout de mettre en avant la rigueur des trains roulants de nos deux protagonistes, qui offrent des prestations routières de très bon niveau. Suivant l'adage "qui peut le plus peut le moins", le Kia accorde la possibilité d'ajuster plus finement (et aisément) la régénération de l'énergie grâce à deux palettes sur le volant. Sur la Capri, le système est situé sur le levier de vitesses et ne fournit qu'un degré de réglage : moins pratique, selon nous. Néanmoins, cela ne change rien au verdict : les performances supérieures de la Ford lui permettent de devancer de peu l'EV6, loin d'être dépassé.



LA CAPRI NE DÉÇOIT PAS, AVEC SON CHÂSSIS MAÎTRISÉ ET SES PERFORMANCES DE HAUT VOL. L'EV6 EST AUSSI DYNAMIQUE MAIS MOINS PERFORMANT •••

VIE À BORD

En toute logique productive (personne ne va donner de leçons à Ford sur ce terrain où il a été un des pionniers du genre !), l'habitacle de la Capri est tout simplement repris de l'Explorer. C'est plutôt une bonne nouvelle. La planche de bord originelle des Volkswagen ID est méconnaissable, ce qui bénéficie à l'agencement et à l'ergonomie générale avec un écran de 14,6 pouces en position verticale qui a la particularité de s'incliner, pour à la fois gérer les reflets du soleil selon la luminosité extérieure et libérer un rangement supplémentaire derrière lui.

L'ensemble est globalement de très bonne facture avec des plastiques moussés pour les éléments supérieurs. Les plastiques durs, toujours présents, sont habilement relégués dans les zones moins visibles. Malgré un encombrement plus important, les

valeurs d'habitabilité sont calquées sur celles de l'Explorer, avec beaucoup d'aisance à l'avant et à l'arrière. L'espace aux jambes est symboliquement plus grand d'un petit centimètre (34 cm contre 33), mais cela ne change pas la donne. En revanche, la Capri profite de son gabarit plus imposant pour proposer un coffre au volume bien supérieur, en passant de 500 à 620 dm³. Elle dispose en outre d'un sous-coffre bien pratique pour y caler quelques objets. À noter tout de même que la hauteur de seuil de 76 cm est plutôt élevée (73 cm pour le Kia), ce qui oblige à une impulsion pour charger de lourds bagages. Un mot enfin du système embarqué : il jouit d'une belle définition de l'écran, mais pâtit de quelques menus pas forcément très intuitifs, malheureusement monnaie courante aujourd'hui. Dans ce domaine, notre EV6 accuse déjà le poids des ans : il n'est plus très à la page. C'est surtout l'ergonomie quelque peu compliquée du poste de ➤



KIA EV6
PLUS
 Châssis dynamique
 Vitesse de recharge
 Confort/habitabilité
 —
MOINS
 Ergonomie
 Tarifs salés
 Nouvelle batterie à venir



KIA EV6
 ① L'habitacle est spacieux et les places arrière sont accueillantes avec un espace aux jambes très généreux. ② Le coffre de 490 dm³ est vaste, et un pratique rangement à l'avant de 45 dm³ permet de stocker les câbles.



AVEC CET EXPLORER RALLONGÉ QU'EST LA CAPRI, FORD PROPOSE UN CONCURRENT AU KIA EV6, TOUS DEUX DANS LA CATÉGORIE EN VOGUE DES CROSSOVERS ●●●

conduite qui ne facilite pas la tâche. La mise à jour prévue pour cette année devrait faire évoluer discrètement l'habitacle avec un nouveau volant (hérité des Hyundai) qui remplacera avantageusement l'actuel, pas vraiment très gracieux. Les deux écrans de 12,3 pouces seront reconduits, mais leur logiciel modernisé devrait simplifier la navigation dans les menus, désormais un brin *old school*. L'habitacle, comme celui de sa concurrente, est vaste et propose même encore un peu plus d'espace aux jambes (36 cm). L'accueil est franchement royal, y compris pour les grands gabarits, avec en plus des dossier de banquette arrière inclinables, indisponibles sur la Ford. La garde au toit à l'arrière est toutefois un poil plus comptée qu'à bord de la Capri (93 cm contre 94). L'EV6 rend en revanche pas

mal de décimètres cubes à la Ford : son coffre affiche tout juste 490 dm³. Pour se rattraper, il a la bonne idée d'aménager un petit coffre à l'avant (un *frunk*, comme disent les jeunes) d'un volume de 45 dm³ : modeste, mais il permet de ranger les câbles. Difficile finalement de départager nos deux protagonistes au chapitre Vie à bord. Un partout, balle au centre. Sachez que ces deux-là seront de sacrés partenaires de voyage...

BUDGET

Sachant que l'EV6 actuel ne sera bientôt plus commercialisé, traiter ce chapitre n'est pas forcément une chose aisée. Pour faire simple, la version qui illustre ces pages est toujours au catalogue mais n'est plus disponible que sur stock. On me dit dans l'oreille que le constructeur,

pour faciliter la fin de vie de cette génération, proposerait de belles remises sur les véhicules encore en concession, sans pouvoir vous donner d'informations plus précises. Mais heureusement, me direz-vous.

Car sans ristourne et certes bien équipé en finition GT-line, le Kia ne joue pas dans la même cour que la Ford, bien moins prétentieuse financièrement.

Elle s'affiche à partir de 53 000 € en livrée Pack Premium, elle aussi généreusement dotée, quand le Kia exige 61 490 €... Les consommations électroniques (et de fait l'autonomie) ne jouent pas non plus en faveur de la proposition asiatique. Avec une consommation de 20,2 kWh/100 km contre 18,9 kWh/100 km pour la Ford, plutôt frugale, l'autonomie moyenne est à l'avenant et le Kia parcourt une vingtaine de kilomètres de moins (390 km contre 410). Pour les gros rouleurs, l'écart s'établit même sur autoroute à 30 km à l'avantage de la production de Cologne (340 km contre 310). Dommage... Mais l'évolution de

L'avis d'Arthur Matal



Je suis peut-être trop rationnel : je préfère l'Explorer, mais cette Capri est bourrée de qualités.



FORD CAPRI 285 ch/82 kWh

Extended Range Pack Premium

KIA EV6 229 ch/85,2 kWh GT-line

EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

FORD CAPRI

KIA EV6

Moteur/Transmission

Puissance maxi	285 ch	229 ch
Couple maxi	310 Nm	350 Nm
Type	élec. synchr. à aimants perm.	élec. synchr. à aimants perm.
Puissance fiscale	6 CV	4 CV
Transmission	aux roues arrière	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1	réducteur/1
Batterie/capacité brute (nette)	Li-ion/82 (77) kWh	Li-ion/85,2 (77,4) kWh

Châssis

Diamètre de braquage	10,1 m	12,2 m
Pneumatiques AV-AR	235/55-255/50 R 19	235/55 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,63/1,87/1,63/2,77 m	4,70/1,89/1,55/2,90 m
Poids/tractable freiné	2070/1000 kg	2004/1600 kg

Performances

1000 m d.a./0 à 100 km/h	27,6/6,6 s	29,3/8,1 s
90 à 130 km/h en Drive	5 s	6 s
Vitesse maxi	178 km/h	190 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/64 m	10/32/64 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	34 cm	36 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150/148 cm	152/146 cm
Volume de coffre AV/AR	-/620 dm ³	45/490 dm ³

Niveau sonore

À 90/130 km/h	64,6/67,4 dB	63,2/67,2 dB
---------------	--------------	--------------

LE BUDGET

Prix	53 000 €	61 490 €
Bonus écologique (CO ₂)	0 € (0 g/km)	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	58 350 €	64 790 €
Garantie ⁽²⁾	5 ans ou 100 000 km	7 ans ou 150 000 km

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

Équipements communs

6 airbags, accès et dém. sans clé, aide au parking AV/AR + cam. recul, Bluetooth, clim auto bizona, dét. pluie/lum., frein de parking auto, instrument. numérique, jantes alliage 19 pouces, régul./lim. de vit., syst. multimédia avec écran tactile/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/prise USB...

Options

Ford Capri : cond. semi-auton. niv. 2 (1 800 €), jantes 21 pouces (600 €), peinture métall. (700 €), pompe à chaleur (1 150 €), sièges AGR (400 €), hi-fi avancée (600 €), toit pano (1 000 €)...

Kia EV6 : conduite semi-auton. niv. 2 (2 000 €), jantes alliages 20 pouces + toit ouvrant (1 300 €), peinture métallisée/mate (700/1 800 €), pompe à chaleur et recharge bidirectionnelle (1 400 €)...

Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation moyenne	18,9 kWh/100 km	20,2 kWh/100 km
Consommation ville/route/autoroute	17,1/17,2/22,5 kWh/100 km	18,2/17,6/24,9 kWh/100 km
Autonomie moyenne	410 km	390 km
Autonomie ville/route/autoroute	450/445/340 km	425/435/310 km
Chargeur embarqué AC/DC	11/135 kW	10,5/239 kW
Temps charge prise domestique/11 kW/borne rapide	58 h/7 h 30/28 mn ⁽³⁾	36 h/8 h/18 mn ⁽³⁾

(3) 135 kW (Ford) et 239 kW (Kia) : données constructeur, de 10 à 80 %.

Note EuroNCAP

5 étoiles

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

Corée du Sud

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

FORD CAPRI

La Capri réussit son entrée et domine un EV6 dont la version restylée arrive sous peu. Le Kia conserve un châssis équilibré, mais la Ford profite de la bonne base technique Volkswagen pour faire mieux, avec plus de dynamisme. Son intérieur est plus soigné, elle consomme moins et, surtout, son tarif est plus abordable.

l'EV6 prévue pour cette année disposera d'une mise à jour de sa batterie qui passera à 84 kWh... Certainement suffisante pour redoubler la Capri sur ce terrain déterminant lors de l'achat d'une grande routière. En ce qui concerne les vitesses de recharge, le Kia reprend cependant la main avec 239 kW théoriques autorisés sur les bornes rapides quand la Ford se contente, comme les Volkswagen, de 135 kW. Reste que ces différences ne permettent pas de remettre en cause les atouts de la Capri au chapitre Budget et plus généralement lors de cette confrontation. En s'appuyant sur le savoir-faire de Volkswagen mais en "emballant le paquet" plus joliment, Ford semble avoir trouvé la bonne formule pour bien se placer dans la guerre des véhicules électriques familiaux. Le Kia ne démerite pas, mais sa mise à jour technique prochaine sera bienvenue. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : FORD CAPRI

VIE À BORD : ÉGALITÉ

BUDGET : FORD CAPRI

Un châssis "extra" pour qui aime conduire, mais l'habitacle de l'EV6 est daté.



Nos deux protagonistes sont deux sacrées machines à avaler les kilomètres, seule l'autonomie peinera certains gros rouleurs.





TOUJOURS AU CENTRE DU JEU

En 2021, l'Enyaq fut le premier tchèque à tenter de convertir les familles à l'électrique. Il avançait alors de nombreux atouts : un séduisant agrément de conduite, une belle habitabilité et des tarifs plutôt compétitifs. Depuis, la concurrence s'est étoffée. Pour rester dans le coup, il bénéficie d'une mise à jour. Mise-t-il toujours sur les mêmes arguments ?

Texte David Bouillaux Photos Yann Lefebvre



Contrairement à certains concurrents, y compris chez ses cousins du groupe Volkswagen, Skoda est plutôt en bonne santé. Portée par cette dynamique, la marque tchèque poursuit l'électrification de sa gamme avec le lancement récent de l'Elroq, un SUV compact taillé pour conquérir un segment déjà très disputé. Elle ne s'arrête pas là et n'oublie pas son autre SUV électrique, le plus grand Enyaq dont elle dévoile la version restylée. Depuis sa commercialisation en 2020, ce modèle connaît un succès d'estime, notamment auprès des familles. Arrivé à mi-carrière, l'Enyaq, construit sur la même plateforme que le Volkswagen ID.4, bénéficie aujourd'hui d'une mise à jour en profondeur. De prime abord, il est même possible de croire qu'il s'agit là de bien plus que d'un simple restylage. De face, on peut aisément penser qu'il s'agit d'un tout nouveau modèle : les optiques sont plus effilées, l'avant adopte les codes stylistiques inédits inaugurés par l'Elroq et la fameuse calandre Crystal Face lumineuse. Le grand SUV tchèque gagne en élégance, c'est indéniable. À l'arrière, les évolutions sont plus subtiles : seuls les feux ont été légèrement redessinés. Mais sous le capot, pas de bouleversement, pas même d'augmentation de puissance, juste quelques ajustements.

Les batteries, désormais fournies par un autre équipementier, bénéficient d'une meilleure gestion thermique.
Cela est suffisant pour gagner quelques kilomètres d'autonomie. Ainsi, avec sa batterie ➤

de 77 kWh (capacité nette), l'Enyaq revendique dorénavant jusqu'à 581 km en cycle WLTP, soit une vingtaine de kilomètres de plus qu'auparavant. Sur notre essai, réalisé sur autoroutes et routes secondaires avec un Enyaq 85 chaussé de pneus hiver, nous avons relevé une consommation moyenne de 19,5 kWh/100 km. De quoi envisager des relais supérieurs à 400 km dans la vraie vie, soit une valeur tout à fait honorable pour les longs trajets familiaux. En revanche, la puissance de charge plafonne toujours à 135 kW (175 kW sur la version 85x). Patience donc, même si la batterie repasse ainsi de 10 à 80 % de charge en une trentaine de minutes, un temps dans la moyenne de la catégorie.

Au volant, l'Enyaq conserve ses qualités : son agrément de conduite est intact, ses reprises sont franches, grâce notamment aux 545 Nm de couple disponible, et sa douceur impressionne. Bien suspendu, remarquablement insonorisé, il ménage un confort de très bon niveau et fait preuve d'une belle stabilité dans les courbes. Contrairement à de nombreux SUV familiaux thermiques, l'imposant Skoda soigne autant ses

appuis que la gestion du roulis, inspirant rapidement confiance. Envoyés aux seules roues arrière, les 286 ch de notre version d'essai contribuent aux bonnes sensations et à une agilité appréciable. Ceux qui ont pour habitude de rouler dans des conditions difficiles pourront toutefois opter pour la version à transmission intégrale 85x. Dotée d'un second moteur à l'avant, celle-ci garde la même puissance, mais réclame un sur-

coût de 2860 €. En ville, malgré ses dimensions (4,66 m en longueur notamment), l'Enyaq se révèle assez maniable grâce à son rayon de braquage très court. Tout n'est pas parfait pour autant : certaines aides à la conduite, en particulier la conduite semi-autonome de niveau 2, manquent encore de précision.

Dans l'habitacle aussi, l'Enyaq conserve la recette qui a contribué à son petit succès avec, entre autres, une planche de bord aérée, épurée, moderne, mais toujours fonctionnelle. Skoda offre également la possibilité de personnaliser son intérieur à travers six ambiances différentes, disponibles dans le catalogue d'options.

Fait plus important, l'Enyaq profite de cette mise à niveau pour enrichir son intérieur

PLUS
Autonomie correcte
Comportement routier
Espace à bord

MOINS
Gabarit imposant
Prix des versions haut de gamme
Poids élevé



L'avis de David Bouillaux

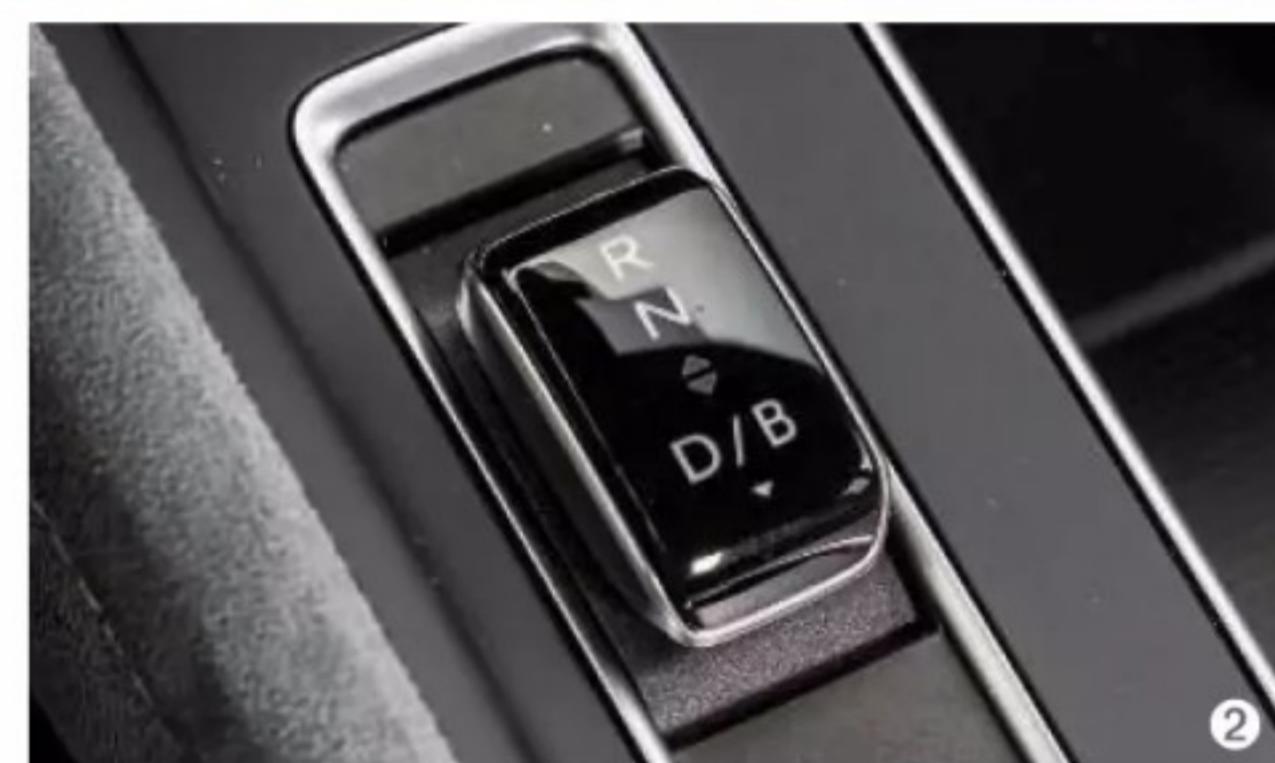
Si je devais opter pour un SUV électrique, l'Enyaq serait à coup sûr dans ma sélection !



Luxueuse, très bien construite et fonctionnelle, la console réalise quasiment un sans-faute. Le système multimédia gagne en modernité.



À l'arrière, les changements sont subtils. Le dessin des feux et du bouclier n'évolue que timidement.



① Le nouveau système multimédia est plus facile d'utilisation. ② La manipulation de la petite commande de boîte n'est pas toujours très aisée. ③ Les occupants bénéficient d'un bel espace aux jambes et d'une assise confortable. ④ Entre le grand espace disponible, la large ouverture du hayon et le plancher modulable, le coffre de l'Enyaq ravira à coup sûr les pères de famille.



d'équipements. Dès l'entrée de gamme, conducteur et passagers bénéficient d'une climatisation automatique trizone, d'un volant chauffant, d'un régulateur de vitesse adaptatif couplé à un assistant dans les embouteillages et de la surveillance des angles morts. Rien que ça ! Pas de révolution en ce qui concerne la présentation des informations de bord et l'ergonomie, mais l'ensemble numérique se montre assez convaincant à l'usage. La mini-instrumentation numérique de 5,3 pouces (13 cm) fait face au conducteur, et le plus large écran central de 13 pouces (33 cm) profite d'une nouvelle interface plus fluide et intuitive que par le passé.

À l'intérieur, le confort est toujours de mise, y compris pour les passagers à l'arrière.

Les larges ouvertures facilitent l'accès à la banquette, et l'espace reste généreux. En outre, l'absence de tunnel central favorise l'installation d'un troisième occupant sur la place centrale. Le coffre, lui, conserve son impressionnant volume de 585 dm³, extensible jusqu'à 1 710 dm³ dossiers rabattus. De quoi répondre à toutes les exigences familiales, voire se transformer en petit utilitaire le temps d'un déménagement... Un mot enfin sur le prix : notre modèle d'essai, en finition haut de gamme Plus, s'affiche à 50 170 €. Un tarif plutôt compétitif... excepté face au nouveau Tesla Model Y version Grande Autonomie, qui est proposé à partir de 46 990 € (hors bonus)... ■

SKODA ENYAQ 85 Plus 286 ch/82 kWh EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	286 ch
Couple maxi	545 Nm
Type	synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	6 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/capacité brute (nette)	lithium-ion/ 82 (77) kWh

Châssis

Diamètre de braquage	9,3 m
Pneumatiques AV-AR	235/55-255/45 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,66/1,88/1,62/2,77 m
Poids/tractable freiné	2141/1000 kg

Performances

0 à 100 km/h	6,7 s
Vitesse maxi	180 km/h

Coffre

Volume	585 dm ³
--------	---------------------

LE BUDGET

Prix	50 170 €
Bonus écologique (CO ₂)	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	55 520 €
Garantie	2 ans ou 100 000 km

(1) Bonus et options inclus.

Équipements de série

7 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR + caméra de recul, chargeur smartphone sans fil, clim auto trizone, conduite semi-autonome de niveau 2, détecteurs pluie/lum., hayon élec., jantes alu 19 pouces, lecture des panneaux, phares full Matrix LED, sièges AV chauff., siège conducteur élec., système multimédia avec écran tactile 13 pouces/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/prises USB-C, volant cuir chauffant...

Options

Affichage tête haute + caméra 360° (1 530 €), jantes 20 pouces (830 €), peinture métallisée (700 €), pompe à chaleur (1 120 €), sièges AR chauffants (450 €), toit panoramique (1 150 €)...

Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation mixte	14,9 à 15,9 kWh/100 km
Autonomie mixte	581 km
Chargeur AC/DC	11/135 kW
Tps de charge 11/135 kW	8 h/28 mn ⁽²⁾

(2) 10 à 80 %.

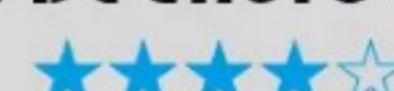
Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

République tchèque

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



En affinant son style et en étoffant sa dotation de série, l'Enyaq devient l'un des meilleurs SUV familiaux de sa catégorie. Pour séduire, il mise aussi sur un équilibre dynamisme/confort remarquable, une autonomie assez importante et, surtout, une habitabilité et un coffre XXL.



CLÉMENT CHOULOT

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur

autojournal.fr

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Bientôt l'essai du 5008 PHEV ?

J'ai commandé un Peugeot 5008 hybride rechargeable 195 ch. J'aurais voulu savoir si vous aviez programmé

un essai dans les prochains numéros. En sachant que le modèle n'est toujours pas disponible dans les concessions. **D. G.**

Qu'il s'agisse du 3008 ou du 5008, les versions hybrides rechargeables font partie de nos priorités en matière de prochains essais. Mais il semble que le groupe Stellantis prenne plus de temps que prévu pour affiner la fiabilité du 5008. Ce qui explique le retard en ce qui concerne non seulement les voitures proposées à l'essai, mais également les livraisons clients.



PEUGEOT

Où trouver un essai de Duster diesel ?

Je désirerais savoir dans quel numéro de L'Auto-Journal je peux trouver un essai du Dacia Duster diesel "phase 2", et comment commander ce magazine. **H. C.**



YANN LEFEBVRE

Vous trouverez une fiche occasion dans notre n° 1182 paru le 17 avril. Il existe aussi un essai de la version dCi 115 ch 4x4 dans notre n° 1124 (29 décembre 2022) et un configurateur Duster dans le n° 1095 (4 novembre 2021). Ces numéros peuvent être commandés sur le site : kiosquemag.com.

Peut-on se fier aux moteurs thermiques chinois ?

On dit que les marques chinoises ont pris beaucoup d'avance sur la technologie 100 % électrique. Mais que sait-on des moteurs thermiques utilisés dans les modèles hybrides de MG, BYD, Chery, Geely... en matière d'origine des pièces, de fiabilité, de technique... ? **G. T.**

Hélas, nous n'avons pas beaucoup de recul en ce qui concerne la fiabilité, ni beaucoup d'informations sur l'origine des pièces. Dans tous les cas, il s'agit de productions locales dont la conception est le fruit d'accords (quelquefois) passés avec des constructeurs européens ou américains. Geely recourt à des technologies issues de sa filiale Volvo, tandis que SAIC emprunte pas mal à General Motors, pour ne prendre que deux exemples. Ce que nous pouvons affirmer, c'est que les systèmes hybrides utilisés, à l'image de ceux de la MG3, sont à la pointe de la technologie.



TIBO

L'AUTO-JOURNAL À PRIX CADEAU!



Visuels non contractuels

-33%
sur votre abonnement
+ EN CADEAU:
le sac week-end

- ✓ 25 numéros dont 1 Spécial Salon
- ✓ Version numérique incluse dans votre abonnement, à consulter sur kiosquemag.com

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

ou rendez vous sur :
bit.ly/aj-1183



KIOSQUE
mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M042 # D1641901

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 + un sac week-end 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€** le 1^{er} mois **seulement**

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

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

Le:

Date et signature
obligatoires

Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com : bit.ly/ai-1183 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.

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Email:

Téléphone:

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

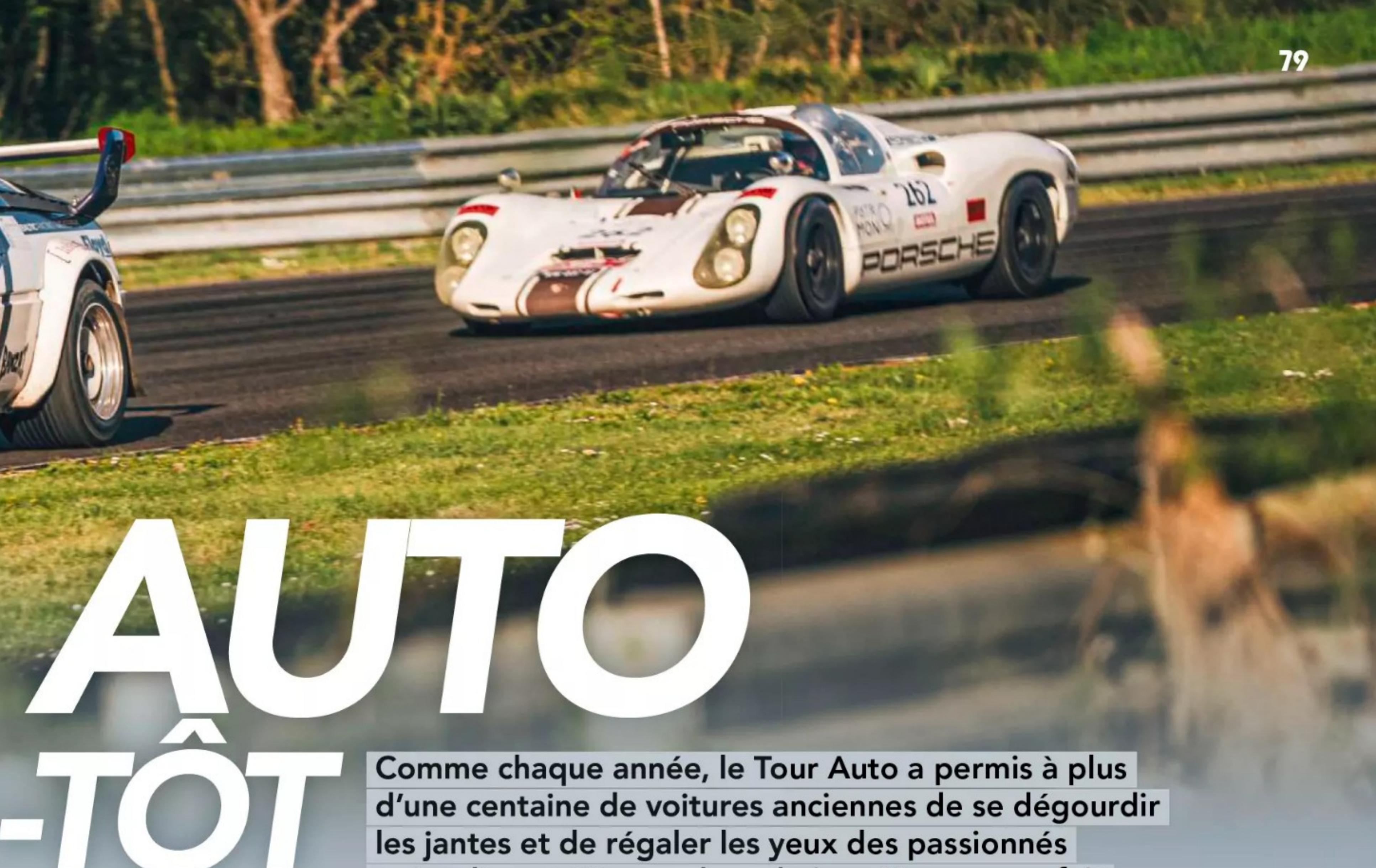
Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège de L'Auto-Journal et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Dommage!

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

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (115,99 €) et des frais de port (17,76 €). (1) Offre 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 par 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 serviceabonnement@eras.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 30/06/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L. 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@rewordmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.



LE TOUR DES LÈVE



AUTO -TÔT

Comme chaque année, le Tour Auto a permis à plus d'une centaine de voitures anciennes de se dégourdir les jantes et de régaler les yeux des passionnés qui se lèvent tôt pour les admirer. Nous avons fait comme eux et suivi la course au plus près au volant de l'une des BMW ouvreuses de l'organisation.

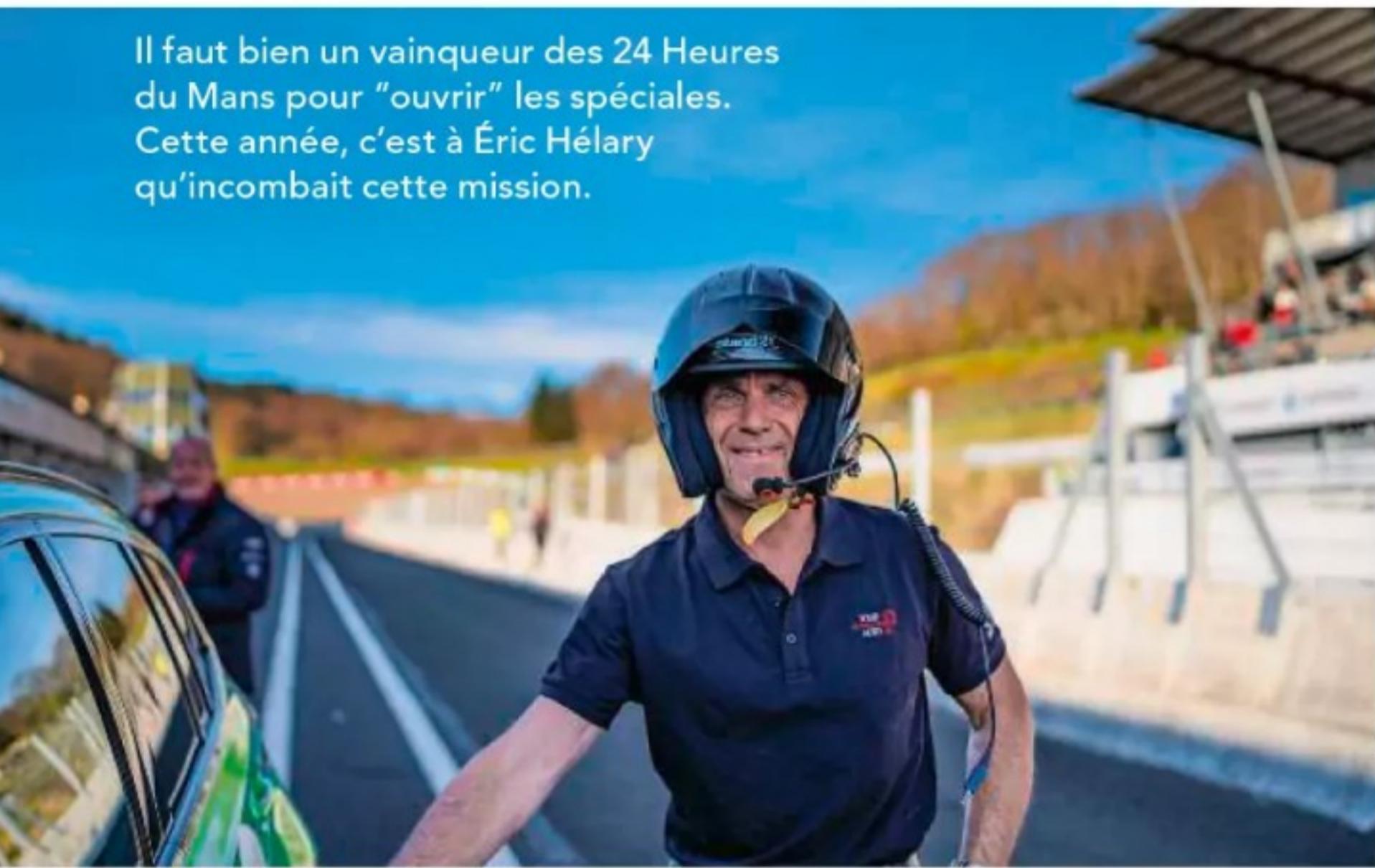
Par Mélina Priam





À défaut d'épreuve de nuit, cette Série 3 a prévu un éclairage à même d'assurer les départs matinaux avec les ouvreurs !

Il faut bien un vainqueur des 24 Heures du Mans pour "ouvrir" les spéciales. Cette année, c'est à Éric Hélary qu'incombait cette mission.



SIXTRENTÉ

PETERAUTO

M

ulhouse 4 h 45. Fait frisquet dans le parc du musée Schlumpf (à visiter au moins une fois dans sa vie !). Et, à la vue des petits yeux de certains, quelques heures de sommeil de plus n'auraient pas été de refus... C'est le troisième jour de course : "Ça commence à tirer !" Les belles endormies du Tour Auto attendent que leurs pilotes et copilotes les réveillent. Pour les premières à s'élancer, il n'y a plus longtemps à patienter avant de se dégourdir les pistons. Pour que tout se passe dans les meilleures conditions possibles, s'assurer qu'elles puissent emprunter l'itinéraire annoncé ou qu'un changement de situation sur le tracé (travaux, modification de dernière minute de tout ordre dans une spéciale...) ne joue pas les invités surprise, ce sont les ouvreurs qui, chaque matin, ouvrent justement le bal. Trois voitures, modernes celles-ci – ce n'est pas une garantie, mais cela met tout de même à l'abri d'éventuelles tracasseries mécaniques et offre un peu de confort à ces lève-tôt dévoués –, mises à disposition par BMW, partenaire du Tour Auto depuis quinze ans, prennent la route en premier. Au volant de la "000", Ari Vatanen, que l'on ne présente plus tant sa cote de popularité est intacte : il suffit de voir l'attrouement autour de lui dès qu'il sort de sa M4 CS. La M3 Touring numérotée "00" est, elle, menée par le directeur de l'épreuve, Grégory Miellou, alors que la responsabilité de piloter la "0", qui effectue le dernier passage et donne le "vert" du départ du jour et surtout des épreuves spéciales, revient à Éric Hélary, vainqueur (entre autres) des 24 Heures du Mans 1993. La mission de *L'Auto-Journal* dans tout cela ? Elle ressemble plutôt à un cadeau : intégrer cette mini-caravane au volant de la nouvelle BMW M3 CS Touring.



Le soir venu au parc fermé, les Ferrari, comme cette sublime 250 GT SWB, sont toujours celles qui ont le plus de succès auprès des spectateurs !

PETERAUTO

Au menu du petit déj' pour nous réveiller : 550 ch et 650 Nm de couple. C'est plus efficace qu'un ristretto ! Et, pour une fois, cela ne paraît pas complètement superflu pour suivre le rythme qui nous attend le long de cette étape de 608 km qui doit nous mener de Mulhouse à Clermont-Ferrand. Il ne faut pas croire qu'une course de voitures anciennes se déroule au pas. Ça démarre dare-dare dans les rues encore calmes de la cité alsacienne. Avec mon confrère de Caradisiac, nous sommes un peu surpris : pas de feu rouge pour nous ce matin et nous comprenons très vite qu'il est, plus que d'ordinaire encore, préférable de désactiver l'alerte de dépassement de la limitation de vitesse sous peine de la déclencher en permanence. Bonne nouvelle, l'action ne prend pas plus de 3 secondes, le temps d'un appui "long" sur le bouton Set situé sur la branche gauche du volant. La raison ? Pour le bon déroulement de la course, l'équipe ouvreuse bénéficie elle-même d'une escorte spéciale : deux gendarmes de la Garde républicaine qui, gyrophare bleu allumé et geste ferme, facilitent sa progression. Au total, ce sont dix motards qui suivent le Tour Auto. Pour les esprits chagrins, je précise que, non, le service n'est pas aux frais de l'État mais bien à ceux de Peter Auto, l'organisateur, la "prestation" lui étant facturée !

SE CONCENTRER SUR L'ESSENTIEL : LA TRAJECTOIRE

Tout d'un coup, s'affranchir des règles nous dérangerait presque, mais la perspective d'essayer cette M3 CS Touring dans des conditions "avantageuses" reprend le dessus. Nous n'irons pas jusqu'à vérifier la vitesse maxi annoncée par le constructeur (300 km/h), mais une chose est sûre : en sortie de péage, ça pousse fort, très fort. Plus fort qu'une M3 "normale" ? Bonne question ! Avec 20 chevaux de plus et 15 kilos de moins sur la balance, obtenus à grand renfort de matériaux allégés : en théorie, oui. En pratique, c'est difficile à percevoir. En tout cas,

Ari Vatanen profite également du Tour Auto pour aller à la rencontre de ses nombreux fans.



SIX: TRENTE

Le Tour Auto, ce sont surtout des kilomètres et des kilomètres de parcours de liaison qui offrent des routes et des paysages absolument sublimes.



SIX: TRENTE

Sur tracés rapides, la M3 CS Touring est comme un poisson dans l'eau. Plus ça va vite et plus elle est à l'aise !



La BMW M3 CS Touring en chiffres

Tout simplement hallucinant !

6... le nombre de cylindres. Et en ligne, comme le veut la tradition BMW.

550... chevaux, la puissance du 3.0 turbo. Soit 20 ch de plus que celui de la M3 "normale". En plus, ils peuvent être exclusivement envoyés aux roues arrière via un des modes de conduite du M Setup et en désactivant totalement le contrôle de stabilité DSC.

650... newtons-mètres, le couple, disponible entre 2750 et 5950 tr/mn : ça envoie du lourd !

1 925... kilogrammes, le poids. Du lourd aussi, et cela se sent bien au volant parfois.

15... kilogrammes gagnés grâce à la fibre de carbone pour le capot, le splitter, les prises d'air avant, les coques de rétroviseurs ou encore les sièges baquets.



3,5... secondes, le temps pour atteindre 100 km/h depuis l'arrêt. Et sans avoir mal au cœur comme dans une électrique !

11,7... secondes et vous voilà à 200 km/h ! Parce que, là aussi, contrairement à une voiture électrique, la M3 ne s'essouffle pas, elle !

300... km/h, la vitesse maxi... pour les autoroutes allemandes.

500... décimètres cubes, le volume du coffre. Parce que la M3 CS Touring, c'est aussi un break pratique !

10,5... l/100 km, la consommation officielle. Ça, c'est pour la théorie. Lors de cet essai très spécial, notre ordinateur de bord affichait plutôt 23 l/100 km.

238... g/km, les rejets de CO₂.

47... chevaux fiscaux. Quel que soit le département, ça fait un petit billet pour l'immatriculer.

70 000... euros, le malus écologique. Bienvenue en France !

165 500... euros, le prix... de base. Au final, "notre" M3 CS Touring coûte 255 286 € options et toutes taxes incluses. Ça pique !



À bord, un savant mélange de sportivité et de technologie. Les sièges baquets assurent un maintien parfait.

quelle santé ! Et quelle sonorité ! C'est un pur bonheur de retrouver le timbre de voix du "6 en ligne" BMW. Un plaisir hélas taxé à hauteur... du prix de l'engin. Mais ne parlons pas des choses qui fâchent.

Au CH (contrôle horaire) de Sancey-le-Grand, avant la première EC (épreuve chronométrée), nous avons à peine le temps de boire un café et Ari Vatanen de signer quelques autographes qu'il faut déjà repartir. Nous avons beau avoir mis gaz, les premiers concurrents pointent déjà le bout de leurs capots. Il faut aller s'assurer que tout est O.K. dans cette spéciale. Cette petite D50 du Doubs, étroite à souhait, sinuose comme une route de montagne, parsemée de pierres qui sont autant de pièges et recouverte d'une fine pellicule d'un gravier bien roublard va donner du fil à retordre aux participants. À nous aussi ! Le break M3 CS et ses 2 mètres de large rétroviseurs déployés y sont aussi à l'aise qu'un éléphant dans un magasin de porcelaine ! Nous ne nous hasardons même pas à déconnecter les contrôles de stabilité. Et le mode le plus sportif des réglages de suspension, que nous avons eu le tort de sélectionner, est bien trop ferme : l'auto sautille comme un cabri. Malgré cela, quel régal ! Même sur pareil exercice, la gestion de la boîte est juste parfaite. Elle dispense de l'usage des palettes pour se concentrer sur l'essentiel : rester sur la trajectoire.

LES FREINS À RUDE ÉPREUVE

À peine remis de nos émotions du matin, cap sur le circuit de Bresse qui nous permet d'un peu mieux jauger les capacités de notre M3 CS. Le tracé sinuieux, technique, et les gros freinages qu'il impose ne sont toutefois pas les plus appropriés à notre lourd break. Nul doute qu'il cacherait mieux ses 2 tonnes avec de grandes courbes rapides et qu'il serait plus à son avantage avec de plus longues lignes droites. Mais tout de même... L'équilibre du comportement routier dont il fait preuve, sa bonne volonté à s'engager à la corde et la progressivité du train arrière – du moins en mode MDM qui autorise plus de liberté avant l'intervention de l'ESP – régale l'amateur éclairé. En revanche, il faut un peu plus de maîtrise pour se dispenser des garde-fous électroniques et passer en mode 100 % propulsion. Ça déménage, mais le poids n'est pas un allié. Au freinage non plus. Même avec l'option "M Carbon céramiques" (9 950 € !), la pédale manque vite de mordant et, au retour des stands, les freins sont aussi rouges que la peinture des étriers ! La machine a tout juste le temps de refroidir et de... ravitailler qu'il faut reprendre la route pour la suite de l'étape du jour. Au rythme que lui impose la course, il ne faut pas se mentir,



Lors des spéciales chronométrées, les routes sont fermées à la circulation. C'est préférable, car elles sont souvent étroites pour la large M3 CS Touring.

la M3 CS Touring picole sec : pas moins de 20 l/100 km. Il faut presque s'arrêter aussi souvent qu'avec une voiture électrique. Mais elle fait le plein plus rapidement.

Au CH de Pierreclos, Ari Vatanen est une fois de plus accueilli en star. Cette popularité, mêlée à la cote de sympathie exceptionnelle des belles anciennes du Tour Auto, rejoaillit sur les BMW modernes de la caravane ouvreuse. Les connaisseurs se pressent autour des M3 et M4 qui la composent, et s'émerveillent de leurs lignes et performances suggérées. Quoi qu'en disent les grincheux, les Français aiment encore la bagnole ! Pas le temps de batifoler, les deux spéciales de l'après-midi, qui traversent le Mâconnais et le Beaujolais, nous attendent. Des tracés rapides, beaucoup plus ouverts et roulants, sur lesquels notre M3 CS Touring est comme un poisson dans l'eau. C'en est sidérant : plus ça va vite et plus elle est à l'aise ! Méfiance quand même, la physique a ses limites et quand une épingle, bien cachée dans la spéciale, se présente, passer de 180 à 30 km/h n'est pas une mince affaire. Votre serviteur en a fait l'expérience et l'affaire se solde par un gentil "tout droit" sous l'œil amusé des spectateurs. Certains concurrents s'en sortiront moins bien. La dernière spéciale du jour sera annulée à la suite de sorties de route. Contrairement à notre M3 CS, toutes les autos ne rallieront malheureusement pas le parc fermé de Clermont-Ferrand où le public s'est pressé. Les spectateurs attendront pourtant pour applaudir jusqu'à la dernière auto passée sous le portique d'arrivée. L'équipe BMW, elle, bichonne déjà la M3 CS Touring, qui peut enfin prendre le temps de refroidir ses échappements. ■



L'équilibre routier est remarquable, mais, sur circuit, le poids rappelle le conducteur à l'ordre sur les freinages appuyés.

LA MONTÉE EN PUISSA

Si la domination manifestée par McLaren en ce début de saison était prévisible, celle d'Oscar Piastri était moins attendue. En remportant trois des cinq premiers grands prix, l'Australien est en train de bousculer son équipier Lando Norris.

Par Alain Pernot



Les patrons de McLaren avaient pris soin de le préciser avant le début de saison : pas de pilote n° 1 dans l'équipe orange papaye ! Si Zak Brown et Andrea Stella sont convaincus du talent de Lando Norris, ils sont aussi tout à fait conscients de l'énorme potentiel de son jeune équipier Oscar Piastri. C'est d'ailleurs pour cela qu'ils avaient habilement manœuvré pendant l'été 2022 pour faire signer ce pilote jusque-là formé et soutenu par l'Alpine Academy ! Il n'avait alors pas disputé le moindre grand prix. En revanche, il avait remporté, juste avant, les championnats de Formule 3 et de Formule 2 dès sa première tentative. Un palmarès qui ne trompe pas... Dès sa première saison de F1, en 2023, l'Australien a démontré au volant des aptitudes peu communes, alliées à un sang-froid impressionnant. Face à son équipier Lando Norris, qui compte quatre saisons et demi de plus que lui dans la

discipline reine, l'Australien était en apprentissage, mais en mode très accéléré. À défaut de remporter son premier grand prix, il s'adjugeait au Qatar une course sprint et s'invitait en première ligne sur la grille de départ du Grand Prix du Japon pour sa première visite sur le circuit de Suzuka ! Une perf qui avait des allures d'avertissement...

L'an passé, sans réelle surprise, il a imité son équipier Norris en rejoignant le club des vainqueurs de grand prix. En dominant en Hongrie puis en Azerbaïdjan, il a clairement affiché son ambition. Et s'il a consenti du bout des lèvres à se mettre officiellement au service de son équipier pour l'aider au championnat pilotes, il indiquait dans le même temps sa détermination à s'imposer dès que l'occasion se présenterait. Jusqu'à l'an dernier, Piastri comptait deux petites faiblesses par rapport à son équipier. La première se manifestait en qualifications. Au moment

d'aligner le tour absolu, le jeune Australien subissait souvent la loi de Lando Norris. L'an passé, 20 fois sur 24, l'Anglais était mieux placé que Piastri au départ. En course, celui-ci devait composer avec un second handicap : une capacité moindre à gérer les pneus Pirelli. Ces deux paramètres offraient à Lando Norris un avantage global sur l'ensemble des week-ends et un statut très virtuel de leader de l'équipe McLaren.

Mais Oscar Piastri est un garçon intelligent, par ailleurs très bien conseillé par l'ancien pilote Mark Webber (9 victoires au compteur).

Sur les cinq premiers grands prix de la saison, il a signé ses deux premières pole positions alors que son équipier Lando Norris a, à l'inverse, commis des erreurs fort pénalisantes durant les deux derniers rendez-vous : Bahreïn (qualifié 6^e) et Arabie saoudite (qualifié 10^e après un crash).



NAISSANCE D'OSCAR PIASTRI



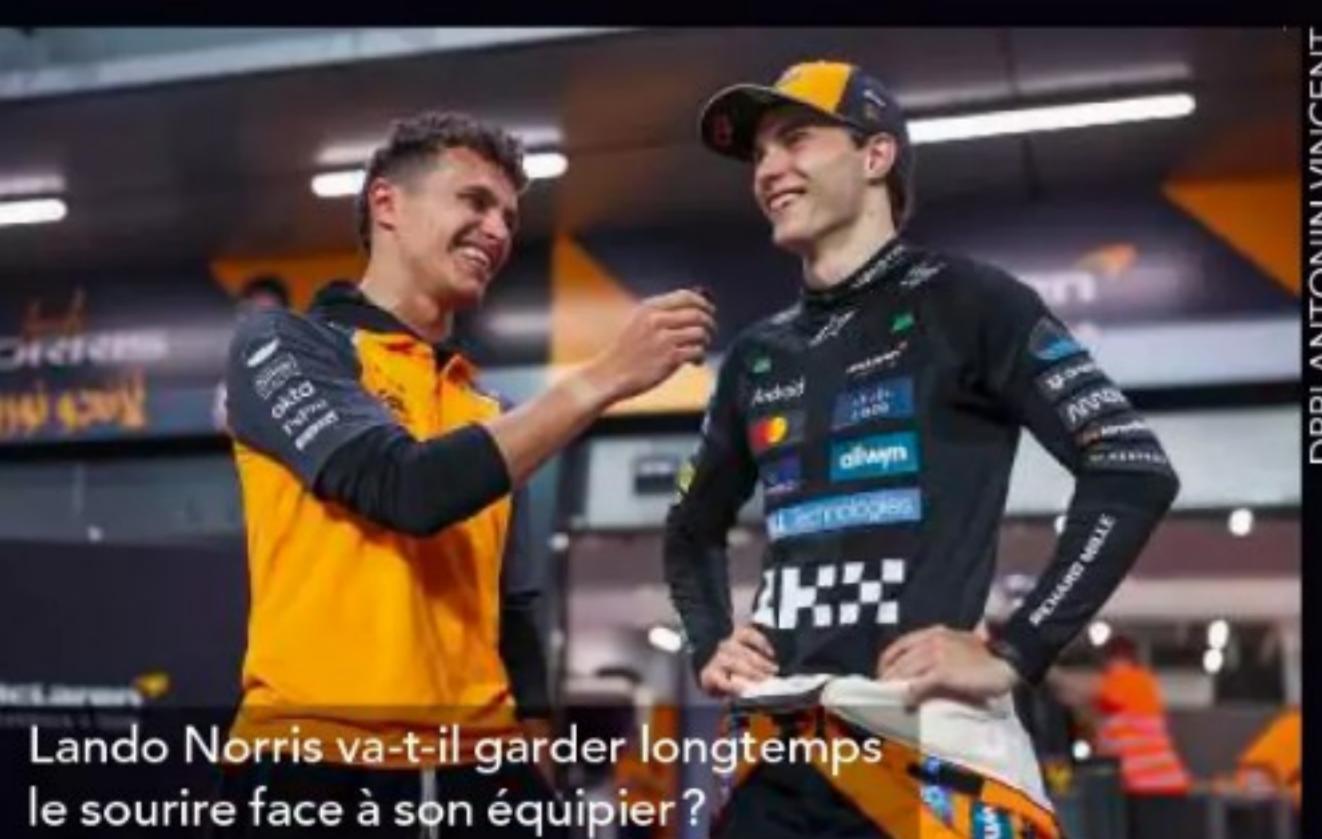
DPI/ANTONIN VINCENT

Déjà l'an dernier, Piastri n'avait consenti que du bout des lèvres à se mettre au service de son équipier pour l'aider au championnat.

Si Norris a triomphé “comme prévu” lors de la manche inaugurale (disputée à Melbourne, la ville natale de Piastri !), il s'incline depuis face à son jeune équipier qui s'est imposé en Chine, à Bahreïn (pays de l'actionnaire principal de McLaren) et en Arabie saoudite, démontrant au passage une nouvelle aisance à prendre soin de ses pneumatiques. À Djedda, au moment du départ, Piastri a magnifiquement pris le dessus sur Verstappen en restant impassible sur sa ligne. Si elle avait dans le passé réussi devant Charles Leclerc ou Lando Norris, la tentative d'intimidation de Verstappen n'a pas fonctionné avec Piastri, et le quadruple champion

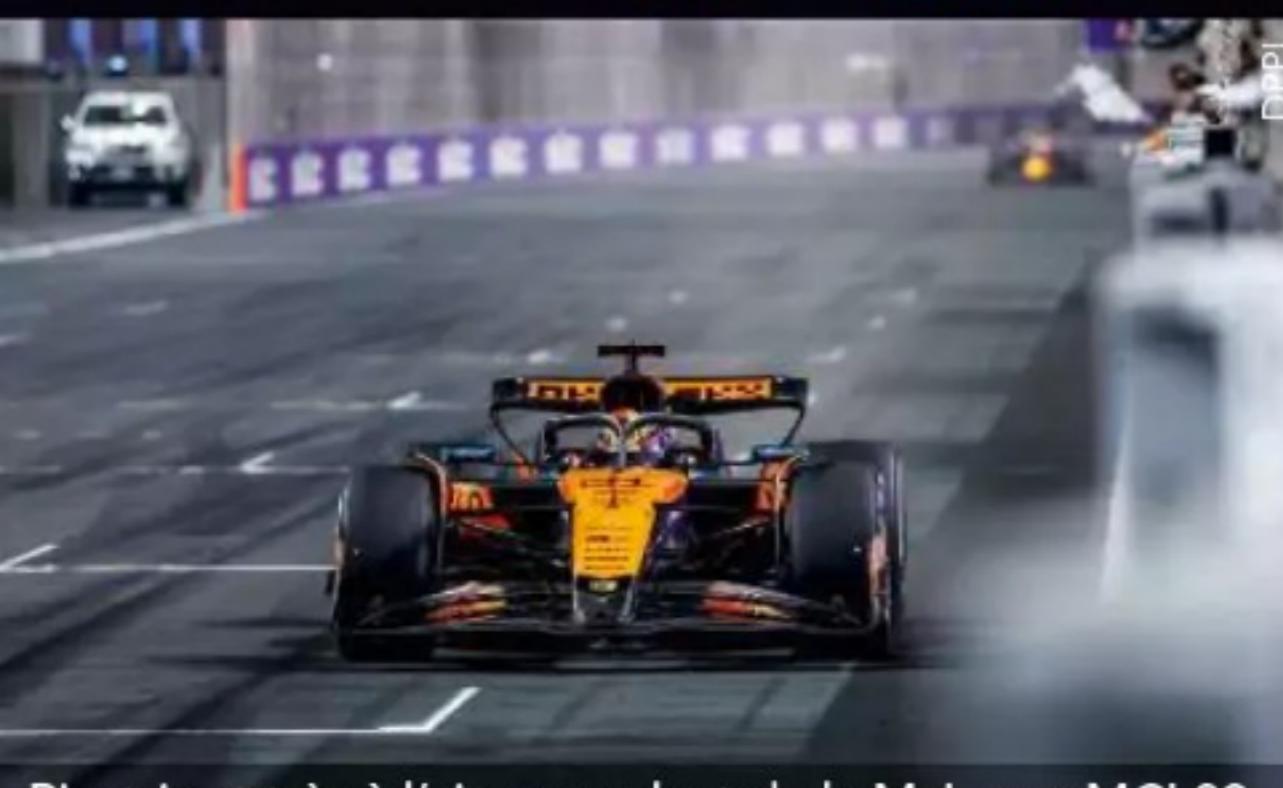
du monde n'a eu d'autre choix que de couper le premier virage, écopant en conséquence d'une pénalité. Piastri a marqué son territoire avec autorité face à un Verstappen qui est cependant loin d'avoir abdiqué...

Ce superbe début de saison vaut à Piastri d'occuper la tête du championnat du monde devant Norris. Cela étant posé, l'écart n'est que de 10 points et il reste encore 19 grands prix à disputer... Il semble toutefois que Piastri soit plus à l'aise au volant de la McLaren MCL39 – plus pointue à piloter par rapport à la précédente – que son équipier. Cela promet de jolies passes d'armes en perspective! ■



DPI/ANTONIN VINCENT

Lando Norris va-t-il garder longtemps le sourire face à son équipier ?



Piastri est très à l'aise au volant de la McLaren MCL39.



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

EN MESURES

L/l/h :
3,92/1,57/1,38 m

Poids : 830 kg

Puissance :
60 ch DIN à 5 400 tr/mn

1000 m d.a. :
38,4 s

Vitesse maxi :
139,8 km/h

Consommation
à 90 km/h :
6,95 l/100 km



Sous cet angle, bien malin qui pourrait reconnaître une Opel Kadett!

L'OPEL CITY À L'ESSAI

Opel, filiale allemande de la puissante General Motors américaine, a mis du temps à concocter une citadine adaptée aux besoins des Européens. La preuve avec cette étonnante City, étroitement dérivée de la Kadett.

Par **Bernard Carat** (1975)/**Thomas Riaud** (2025)

■ "Périodiquement, les marques américaines sont reprises par l'obsession de la petite voiture, car elles n'ont jamais vraiment pu mener à bien un tel projet : la politique des « compactes » s'est soldée là-bas par un demi-échec."

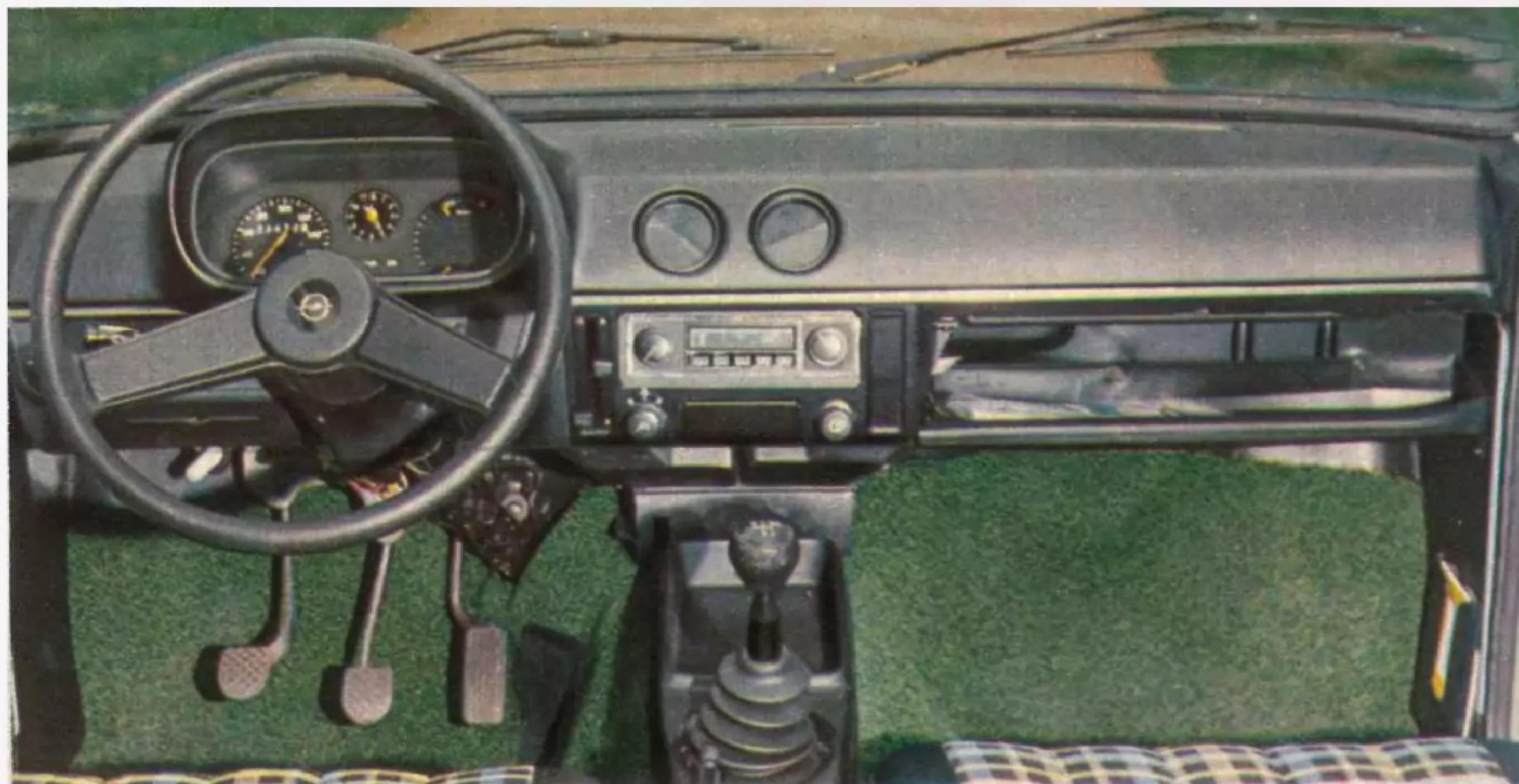
■ "Une belle nuit, les dirigeants de la General Motors ont fait des cauchemars à base de Renault 5 et de Volkswagen Golf. Que faire ? La décision fut vite prise, un modèle de dimension réduite allait être lancé rapidement à un niveau international."

■ "Pour la première fois, une même voiture, ou presque, serait fabriquée dans cinq grands pays de par le monde. Les éléments

de base de l'Opel Kadett furent retenus afin de ne pas perdre de temps."

■ "La nouvelle venue s'appelle Chevette en Angleterre chez Vauxhall, aux États-Unis chez Chevrolet, au Brésil chez GM, en Australie chez Holden et même au Japon chez Isuzu. En Allemagne seulement, elle reçoit le nom plus logique de City."

■ "La recette de fabrication est simple : prenez une Kadett deux portes, ajoutez-lui un hayon à l'arrière et raccourcissez de 23 cm. Secouez bien le tout et, finalement, vous pourrez obtenir une automobile relativement petite pour les cités encombrées."



La City reprend sans surprise la planche de bord de la Kadett. Celle-ci étant complète, claire et bien pensée, ce n'est pas un mauvais choix.

// La ligne est réussie, l'arrière agréable...
on ne reconnaît plus la Kadett! //

↑ Ses qualités

BONNE BOÎTE DE VITESSES

“Comme presque toujours chez Opel, la boîte de vitesses est d'un maniement précis et agréable avec une bonne synchronisation. Les quatre rapports sont correctement échelonnés, excepté un léger trou entre la seconde et la troisième.”

ARRIÈRE TRANSFORMABLE

“L'arrière transformable est bien étudié avec une tablette suivant automatiquement l'ouverture du hayon, mais ne suivant pas le dossier de la banquette arrière lorsqu'il se replie.”

PEU DE BRUIT

“Le niveau sonore qui règne dans la City n'est pas du tout exagéré, même à grande vitesse : la mécanique fait preuve de discrétion.”

↓ Ses défauts

MAUVAISE SUSPENSION

“En ce qui concerne la sécurité, le tableau est moins rose, car la tenue de route est liée à l'adhérence précaire des roues motrices et au sautillage du train arrière. Sur route sèche, avec de bons pneus, tout se passe à peu près bien, mais sous la pluie ou sur mauvais revêtement, il convient de faire attention pour maintenir la bonne trajectoire.”

PLAN ARRIÈRE TROP HAUT

“La transformation de l'arrière en break est facile, mais la hauteur de la surface de chargement réduit le volume et élève le niveau du centre de gravité lorsqu'on y place des objets pesants.”

PERFORMANCES MODESTES

“Pour la City 1200, la vitesse de pointe mesurée à Montlhéry est de 139,8 km/h, ce qui correspond certes aux données du constructeur, mais ce chiffre est bien faible pour un moteur de 60 ch DIN.

Les chevaux sont-ils bien tous dans ce moteur ?”



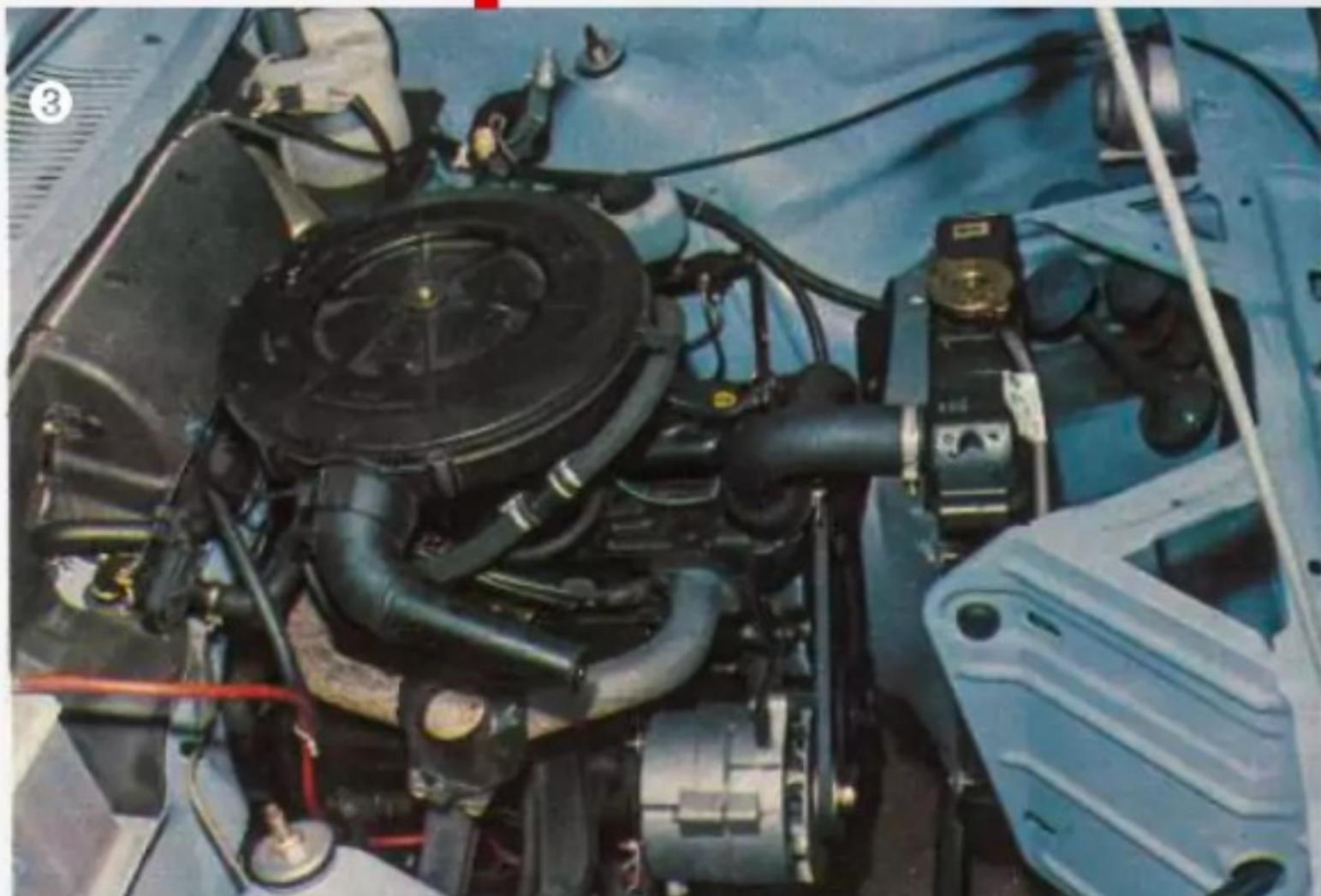
① Sous cet angle, l'Opel City peut difficilement renier ses liens étroits avec la plus grosse Kadett! ② Si, à l'avant, l'espace s'avère correct pour deux grands adultes, il en va tout autrement à l'arrière. En outre, les sièges sont peu confortables. ③ La City 1200 S reçoit ces jolies jantes "sport" issues de la Kadett GLS.



“ La liste des options proposées par la City est longue, mais on rêve avant tout d'une bonne suspension. ”



➊ Bien que compacte, la City reste assez imposante pour la catégorie, ses 3,92 m de long étant parfois un handicap en ville. ➋ La City a l'intelligence d'adopter un pratique hayon, donnant accès à un arrière transformable. ➌ Ce petit 1196 cm³ alimenté par un carburateur délivre 60 ch DIN à 5400 tr/mn. Il ne manque pas de place dans le compartiment moteur!



Extraits...

■ "La surface de chargement est bien haute, ce qui réduit beaucoup le coffre en position normale. La roue de secours est logée à plat, à l'intérieur du coffre, et le réservoir d'essence trouve place à côté."

■ "La City a donc perdu le réservoir de sécurité de la Kadett; elle a perdu dans le même temps 6 litres de carburant puisque la capacité passe de 43 à 37 l."

■ "Sur route bien dégagée, la City prend lentement sa vitesse maximale, mais elle s'y maintient facilement."

■ "En consommation, les chiffres obtenus sont intéressants : 6,2 l à 70 km/h de moyenne sur le parcours habituel de 200 km et 8,45 l à 97 km/h de moyenne, moitié route et moitié autoroute."

■ "La direction est précise tout en restant suffisamment douce. Le freinage donne, lui aussi, de bons résultats, du moins à froid car, à chaud, les pertes d'efficacité arrivent assez rapidement."

■ "Les ressorts et les amortisseurs sont nettement trop raides, surtout à l'arrière. Les sièges ne sont pas non plus spécialement bons ni bien rembourrés."

■ "Bien dessinée, l'Opel City plaira aussi par son côté pratique. Toutefois, ses dimensions sont un peu en contradiction avec son appellation de « voiture de ville », du moins en Europe."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Après y être allé à tâtons avec cette improbable City directement dérivée de la Kadett, Opel a fini par comprendre qu'il fallait développer un modèle spécifique, plus petit, répondant vraiment aux attentes des automobilistes européens. Cela ne se fera qu'à partir de 1982 avec la Corsa. Enfin plus fréquentable et rigoureuse sur la route à partir de sa troisième mouture, celle-ci poursuit aujourd'hui sa carrière avec une sixième génération déclinée, signe des temps, pour la première fois en électrique !

VOLKSWAGEN ID.3

L'ID.3 a été restylée à l'été 2023, et nous avions déjà établi un Configurateur à l'époque. Mais depuis, Volkswagen a encore changé beaucoup de choses sur son électrique, notamment avec de grosses baisses de prix. Est-elle enfin devenue intéressante ?

Par Cyril Biotteau Photos Denis Meunier

Apparue en 2020, l'ID.3 a eu droit après seulement trois ans à un restylage, car les ventes n'étaient pas au niveau escompté. Ces modifications rapides avaient porté un peu sur l'esthétique, beaucoup sur l'ergonomie intérieure fortement décriée au début, et sur la qualité de présentation au départ indigne de Volkswagen. Mais l'offre restait élevée en prix avec une entrée de gamme à 42 990 € (avec bonus de 5 000 € à l'époque, c'était le

bon temps...) et des tarifs qui grimpait à 52 990 € pour un modèle de 204 ch. Depuis, la marque a encore largement modifié sa gamme, que ce soit en prix, motorisation, batterie ou équipement. L'entrée de gamme utilise désormais une petite batterie de 55 kWh brut (52 kWh net), mais descend aussi en puissance à 170 ch et en prix à 34 990 €, hors bonus. La motorisation de 204 ch a également évolué avec un couple en baisse, mais qui peut être augmenté à la

demande en après-vente ! Enfin, une batterie de 84 kWh brut (79 kWh net) a fait son apparition, avec des vitesses de charge plus importantes et associée à des motorisations qui décoiffent ! Et la GTX Performance d'aujourd'hui, avec ses 326 ch et son équipement complet, s'affiche à 47 990 €, soit 5 000 € de moins que la 204 ch il y a dix-huit mois ! Pas de doute, l'ID.3 est devenue nettement plus intéressante, même si tout n'est pas encore parfait...

LA GAMME

Moteur/Batterie	ID.3	Life Max ❤	GTX ❤	GTX Performance	Bonus écologique (CO ₂)
Électrique	ID.3 Pure 170 ch/55 kWh	34 990 €	36 490 €	-	-
	ID.3 Pro 204 ch/63 kWh	39 990 €	40 990 €	-	-
	ID.3 Pro S 204 ch/82 kWh ❤	42 990 €	43 990 €	-	-
	GTX 286 ch/84 kWh	-	-	46 990 €	-
	GTX Performance 84 kWh 326 ch	-	-	-	2 000 €* (0 g/km)

* Bonus de 2 000, 3 000 € ou 4 000 € selon revenu fiscal.



Depuis son restylage de 2023, l'ID.3 a perdu son bourrelet noir disgracieux entre le pare-brise et le capot avant.



La planche de bord a été améliorée avec des matériaux plus soignés, tandis que la partie multimédia a progressé avec un écran plus grand, plus fluide et mieux agencé.



Bien née pour sa partie châssis, le restylage n'a heureusement rien changé sur ce point, et les options de suspensions pilotées ne sont pas pertinentes.

LA TRANSMISSION

Réducteur

Aucun changement de ce côté. Toutes les ID.3 restent, rappelons-le, des propulsions. Le "levier de vitesses" est une sorte de commodo rotatif à droite du combiné : vous pourrez le chercher

la première fois. Il n'y a que deux positions de récupération d'énergie au lever de pied : c'est le minimum syndical. Pas de roue libre ni de *one pedal* au programme, pas plus que de niveau intermédiaire : c'est bien dommage !

L/I/h/empattement : 4,26/1,81/1,57/2,76 m

MOTEURS ÉLECTRIQUES	PURE	PRO ⁽¹⁾	PRO S ❤	GTX ❤	GTX PERFORMANCE ⁽¹⁾
Puissance maxi (ch)	170	204	204	286	326
Couple maxi (Nm)	310	265	265	545	545
Performances					
Vitesse maxi (km/h)	160 ⁽²⁾	160 ⁽²⁾	160 ⁽²⁾	180 ⁽²⁾	200 ⁽²⁾
0 à 100 km/h (s)	8,4	7,6	8,4	6,2	5,7
90 à 130 km/h en Drive (s)	7,4	NC	7	4,8	NC
Autonomie					
Cap. batterie brute/nette (kWh)	55/52	63/59	82/77	84/79	84/79
Autonomie WLTP/mesurée (km)	388/305	434/-	557/455	602/470	593/-

(1) Chiffres constructeur. (2) Vitesse autolimitée.

LES MOTEURS

ÉLECTRIQUES

Pure 170 ch/55 kWh

Pour faire baisser les prix, rien de tel que de mettre une plus petite batterie. Mais alors, évidemment, l'autonomie diminue également : elle descend à 305 km mesurés. C'est peu ! En revanche, le couple du moteur est déjà à 310 Nm : les performances sont largement suffisantes.

Pro 204 ch/63 kWh

Cela fait partie des plus récentes modifications : le couple moteur a été réduit de 310 à 265 Nm. Il est toutefois possible après l'achat de demander une hausse de puissance et de couple, élévant ce dernier à 310 Nm (voir page suivante : "Les principales options"). Avant cette modification, nous avions mesuré 355 km d'autonomie avec l'ancienne version 204 ch/310 Nm en association avec la batterie de 63 kWh brut (59 kWh net) ; avec le couple moteur inférieur, elle devrait progresser très légèrement.

Pro S 204 ch/82 kWh ❤

Même chose que précédemment pour le moteur, avec le couple réduit de série à 265 Nm : les mesures de performances et d'autonomie sont cette fois effectuées avec cette valeur de couple. Les accélérations restent largement suffisantes. L'autonomie dépasse les 450 km en moyenne et la vitesse de recharge (175 kW) permet de passer de 10 à 80 % en 28 mn.

GTX 286 ch/84 kWh ❤

La batterie est encore un peu plus grosse (84 kWh brut, 79 kWh net) mais surtout elle est associée à un moteur électrique au rendement bien meilleur : il offre des performances dignes d'une GTI (545 Nm !) sans consommer davantage. L'autonomie passe à 470 km. La recharge de 10 à 80 % passe à 26 mn.

GTX Performance 326 ch/84 kWh

Les 40 ch de plus n'apportent pas grand-chose en matière de performances puisque Volkswagen annonce 3 dixièmes gagnés pour passer de 0 à 100 km/h et quelques kilomètres d'autonomie en moins, à batterie identique à la GTX, la faute au poids et à l'aéro.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags dont un central avant, AFIL active, aide au stationnement AV et AR, Android Auto filaire, Apple CarPlay sans fil, banquette arrière rabattable 2/3-1/3, Bluetooth, combiné d'instruments 5,3 pouces, détecteur de pluie et de luminosité, éclairage d'ambiance personnalisable 10 couleurs, écran central tactile 12,9 pouces, freinage automatique d'urgence avec détection piéton, peinture biton, radio DAB+, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS

	ID.3	Life Max	GTx	GTx Performance
Accès à bord et démarrage mains-libres	–	série ⁽¹⁾	série	série
Affichage tête haute	2 860 € ⁽²⁾	2 860 € ⁽²⁾	1 150 € ⁽²⁾	–
Alarme	–	série ⁽¹⁾	série	série
Bandéau lumineux AV entre les projecteurs et le logo	2 120 € ⁽³⁾	série ⁽¹⁾	série	série
Caméra de recul	–	série	série	série
Chargeur à induction pour smartphone	1 650 € ⁽⁴⁾	série	1 650 € ⁽⁴⁾	série
Climatisation automatique 1 zone	série	–	série	série
Climatisation automatique 2 zones avec filtre à charbon actif	1 650 € ⁽⁴⁾	série	1 650 € ⁽⁴⁾	série
Conduite semi-autonome de niveau 2	2 960 €	1 520 €	1 520 €	1 520 €
Éclairage d'ambiance 30 couleurs	2 860 € ⁽²⁾	2 860 € ⁽²⁾	1 150 € ⁽²⁾	série
Feux avant matriciels	2 120 € ⁽³⁾	série ⁽¹⁾	série	série
GPS avec planificateur de voyage	1 650 € ⁽⁴⁾	série	1 650 € ⁽⁴⁾	série
Jantes alliage 18 pouces	série	série	–	–
Jantes alliage 20 pouces	–	série ⁽⁵⁾	série	série
Peinture métallisée	–	série	série	série
Pompe à chaleur	1 150 €	1 150 €	1 150 €	1 150 €
Sièges avant chauffants	1 650 € ⁽⁴⁾	série	1 650 € ⁽⁴⁾	série
Sièges avant électriques et massants	2 860 € ⁽²⁾ ⁽⁶⁾	2 860 € ⁽²⁾	1 150 € ⁽²⁾	série
Suspension pilotée	–	1 210 €	1 210 €	série
Système audio premium 9 HP	–	–	1 150 € ⁽²⁾	série
Toit panoramique en verre	980 €	980 €	980 €	980 €
Vitres arrière surteintées	2 120 € ⁽³⁾	série	série	série
Volant chauffant	1 650 € ⁽⁴⁾	série	1 650 € ⁽⁴⁾	série

(1) Sauf sur Pure. (2) Options groupées. (3) Options groupées. (4) Options groupées. (5) Sur Pro S uniquement. (6) Sur Pro et Pro S uniquement.



➊ Le petit afficheur de 5,3 pouces en face du conducteur est bien défini et très lumineux.
➋ L'écran central tactile atteint désormais 12,9 pouces de diagonale et se montre bien plus agréable qu'aux débuts de l'ID.3. ➌ Les places arrière sont accueillantes vu le gabarit extérieur, plus court que celui d'un 2008. ➍ Le coffre atteint 403 dm³, un score moyen, mais les formes sont faciles à utiliser. ➎ Cela fait partie des fautes d'ergonomie : il faut d'abord appuyer sur le bouton "Rear" si vous voulez baisser les vitres arrière.

LES FINITIONS**ID.3**

Malgré les baisses de tarifs successives, bonne nouvelle : la finition d'entrée de gamme, sobrement appelée "ID.3", n'est pas indigente et comporte un équipement de confort décent, comme en témoigne le tableau ci-contre. Autre bonne nouvelle : beaucoup d'options sont accessibles, ce qui vous permet de vous construire votre ID.3 à la carte et de prendre cette finition en y ajoutant seulement l'équipement dont vous avez besoin. Mais le plus intéressant reste le niveau suivant...

LIFE MAX

(ID.3 + 1 500 € SUR PURE, ID.3 + 1 000 € SUR PRO ET PRO S)

En effet, pour 1 000 € de plus sur les versions Pro et Pro S, la finition Life Max ajoute tout un tas de fonctionnalités, dont certaines à elles seules sont souvent facturées à des prix bien supérieurs aux 1 000 € exigés, comme les feux avant matriciels. Avec les motorisations Pro et Pro S, il n'y a pas photo, c'est à se demander qui opterait pour l'entrée de gamme ! Sur la Pure, le surcoût monte à 1 500 € et ne comprend pas les feux matriciels ni d'autres éléments : le choix est moins évident. Mais quelle que soit la motorisation, la peinture métallisée est incluse.

GTx

Son nom a une connotation sportive : de fait, l'équipement perd quelques dotations par rapport à Life Max (clim 2 zones, chargeur à induction, sièges avant et volant chauffants), mais gagne des éléments cosmétiques spécifiques, comme un bouclier avant plus agressif, des surpiqures rouges sur la planche de bord, le volant et les sièges et un pédalier aluminium. Mais vous pouvez récupérer tous les éléments "manquants" au moyen des options.

GTx PERFORMANCE

Encore un cran plus loin dans la "sportivité", le haut de gamme fait le plein d'équipements et a droit de série à des sièges avant électriques, un système audio premium, une suspension pilotée "sport" pour un comportement plus dynamique. Pas sûr qu'elle devienne pour autant une vraie sportive...



Quelle que soit la motorisation, les performances sont toujours suffisantes, même avec les versions "dégonflées" à 265 Nm.



L'ID.3 a progressé sur bien des domaines, dont les tarifs : entre le restylage et maintenant, la même version Pro S coûte 11 000 € de moins !

LES PRINCIPALES OPTIONS

POWER UPGRADE (775 €)

Comme nous vous l'expliquions en page précédente, Volkswagen a décidé de s'adonner à cette détestable pratique lancée par Tesla (reprise par d'autres depuis...) qui consiste à implanter en usine des équipements dans votre voiture mais de ne vous laisser les utiliser que contre supplément, comme si vous n'aviez pas acheté la totalité de votre voiture. Ainsi, sur les ID.3 Pro et Pro S, auparavant dotées d'un moteur électrique de 204 ch et 310 Nm, la marque a résolu de ne vous octroyer que 265 Nm de série, mais de vous laisser les 204 ch. Si vous voulez récupérer l'intégralité du couple initial et avoir un petit bonus de puissance (soit 310 Nm et 231 ch), vous avez le choix : payer 775 € et avoir ces prestations moteur en permanence, ou bien 18,90 € pour un mois, ou encore 189 € pour un an. Cette formule n'est proposée qu'avec les Pro et Pro S, les autres ayant

des caractéristiques moteur figées. En revanche, d'autres "options" sont activables à la demande, comme le GPS (sur la livrée ID.3 ou sur GTX), la climatisation qui peut devenir bizona, etc. Sachez-le donc, sur votre ID.3 récente, même si vous n'avez pas pris une finition avec ces équipements, ils sont là, mais pas actifs. À moins que vous ne payiez...

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

SUSPENSION PILOTÉE

(1 210 € SUR LIFE MAX ET GTX)

L'option s'appelle en fait "pack Sport DCC" (comme Dynamic Chassis Control) et consiste donc en une suspension pilotée qui amène des réglages plus sportifs. Or, le compromis confort/comportement est l'un des points forts de l'ID.3, et ce, dès ses débuts en 2020 : s'il est une option dont elle n'a pas besoin, c'est celle-là !

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ



NOTRE CHOIX

Volkswagen ID.3 Pro S 204 ch/82 kWh Life Max

(43 990 € hors options et bonus de 2 000 €)

La Pure et la Pro ne vont pas assez loin pour des voitures principales. La GTX Performance est inutile. Reste le choix entre la GTX, avec ses performances canon et son autonomie très correcte, et la Pro S, que nous avions essayée sous la forme d'un "10 000 km" fin 2023 et qui nous avait relativement convaincus, sauf qu'elle valait alors 52 990 € et qu'elle était donc au-dessus du seuil de bonus. Aujourd'hui, la même coûte 43 990 € en Life Max et a droit à 2 000 € de bonus. Une sacrée ristourne qui la rend beaucoup plus intéressante !

LES TEINTES

Teinte unie (gratuit)



Gris Lunaire

Teintes métallisées

(800 € sur ID.3 et GTX, offert sur Life Max et GTX Performance)



Blanc Glacier/toit Noir



Gris Argent/toit Noir



Noir Ébène



Bleu Côte d'Azur/toit Noir (indisponible sur GTX Performance)

Teintes exclusives (300 € sur Life Max et GTX Performance, 1 100 € sur ID.3 et GTX)



Rouge Roi/toit Noir



Dark Olivine Green (indisponible sur GTX Performance)

LES JANTES



Jantes acier
18 pouces avec
enjoliveurs (série sur
ID.3 Pure et Pro)



Jantes alliage
18 pouces East Derry
bicolores (série sur Life
Max Pure et Pro)



Jantes alliage
20 pouces
Sanya bicolores
(série sur Pro S)



Jantes alliage
20 pouces
Skagen bicolores
(série sur GTX)



Jantes alliage
20 pouces
Skagen noires (série sur
GTX Performance)

SKODA OCTAVIA

Présentant bien et jouant sur un registre classique, l'Octavia est une valeur sûre.

La marque a ses fidèles et a su trouver sa place dans la galaxie Volkswagen. Par Didier Laurent

Elle n'a ni la finition ni le prestige d'une Audi, mais constitue une alternative pertinente en profitant des plateformes et motorisations de la marque premium allemande. Cela n'offre pas de garantie particulière, si ce n'est le sérieux reconnu du groupe Volkswagen. Toutefois, opter pour un modèle partageant de nombreuses pièces avec d'autres voitures de ce groupe est rassurant en matière de fiabilité et de qualité. On retrouve ici des caractéristiques propres à Skoda, qui propose généralement des autos bien équipées à des tarifs étudiés. L'Octavia ne fait pas exception, affirmant son caractère de familiale par excellence. La version break Combi pousse encore plus loin la capacité de chargement, mais la berline 4 portes dispose déjà d'un coffre très généreux. Certains pourront reprocher à l'Octavia un style un peu sage, voire un intérieur sombre, mais l'ensemble respire le sérieux. Les astuces pratiques, comme le parapluie dans la portière – clin d'œil à Rolls-Royce –, renforcent le sentiment de bien-être à bord. Très spacieuse et bien posée sur des roues qui sont souvent de taille généreuse, cette berline profite d'un large choix de motorisations et de transmissions. Sur le marché de l'occasion, les finitions haut de gamme avec nombre d'options restent les plus recherchées et les plus faciles à revendre.

LES INFOS CLÉS

Essence :
à partir de 16 000 €*

Diesel :
à partir de 21 000 €*

Hybride rechargeable :
22 000 €*

Génération : quatrième

Commercialisation :
juillet 2020

Restylage : juillet 2024

Nombre d'exemplaires
en circulation : 24 000

*100 000 km au maximum.

LA GAMME SKODA OCTAVIA	Puissance moteur (ch)	Conso. moy.	Notre avis
Gaz	1.5 TGI	131	4,1 kg/100 km Lancée en 2021, cette version au gaz naturel est très rare en occasion. Sur route, elle ne démerite pas, mais elle ne présente pas un intérêt supérieur.
	1.0 TSI	110	5,1 l/100 km * Un 3 cylindres turbo 1.0 pour animer une si grande voiture, il fallait oser... Ce n'est pas indécent au volant, mais cela ne fait illusion que sur les premiers rapports. À moins d'un tout petit prix et d'une utilisation très régionale, passez votre chemin.
Essence	1.5 TSI	150	6,8 l/100 km (DSG) Le meilleur moteur en essence. Souple, silencieux et agréable sur route, il se dote, dès 2021, d'une hybridation légère qui lui permet de contenir sa consommation.
	2.0 TSI	190	7 l/100 km * (Scout) Cette livrée confidentielle n'est proposée qu'avec une transmission intégrale. Pour les petits rouleurs ou des besoins spécifiques.
Hyb. rech.	RS	245	8,8 l/100 km En berline comme en break, la version déménage ! Elle adopte un look et des réglages sportifs, sans toutefois exagérer.
	1.4 TSI PHEV iV	204	Autonomie électrique : 40 km ; consommation batterie vide : 7,2 l/100 km Un 4 cylindres 1.4 associé à une machine électrique pour quelques kilomètres (jusqu'à 40 en conditions réelles) réalisables en "zéro émission". Ce PHEV est d'ancienne génération, et on fait désormais bien mieux. La bonne nouvelle, c'est que sa cote va continuer de baisser.
Diesel	1.4 TSI PHEV iV	245	Autonomie électrique : 40 km ; consommation batterie vide : 7,4 l/100 km La même configuration, mais avec une calibration électronique différente. L'autonomie, similaire, est sans grand intérêt. En revanche, les performances sont de niveau supérieur, comme la consommation, en toute logique. Cette livrée n'est pas forcément plus chère que celle de 204 ch.
	2.0 TDI	116	4,6 l/100 km Depuis que l'entrée de gamme diesel n'est plus un 1.6 mais un 2.0, le couple de 300 Nm apporte beaucoup d'agrément, associé à une sobriété remarquable. Mais la boîte DSG est indisponible.
	2.0 TDI	150	5,3 l/100 km Une valeur sûre en matière d'agrément de conduite, une puissance suffisante pour une consommation raisonnable : voici le résumé de ce diesel qui convient très bien à cette grande berline. Si vous êtes un gros rouleur, vous serez satisfait, notamment avec la boîte auto.
	2.0 TDI	200	4,9 l/100 km * La surenchère à la puissance peut s'entendre si vous habitez en montagne, que vous tractez ou que vous roulez chargé. Dans tous les autres cas, ce sera uniquement pour le plaisir au volant.

*Donnée constructeur.





TECHNIQUE

MOTEUR

Puissance maxi	150 ch à 3000 tr/mn
Couple maxi	360 Nm de 1600 à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Puissance fiscale	8 CV
Cylindrée	1968 cm ³
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	dle embrayage, 7 rapports

Châssis

Diamètre de braquage	10,4 m
Pneumatiques	215/60 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,69/1,83/1,47/2,67 m
Poids/tractable freiné	1537 kg/1600 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1000 m d.a./0 à 100 km/h	30,6/9,3 s
90 à 130 km/h (en Drive)	8 s
Vitesse maxi	211 km/h ⁽¹⁾
Freinage à 90/130 km/h	31/64 m

(1) Donnée constructeur.

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	148/145 cm
Volume coffre	635 dm ³

LE BUDGET

Assurance⁽²⁾ : 954 € Carte grise⁽³⁾ : 266,40 €

Consommations

Moyenne	5,3 l/100 km
Ville/route/autoroute	5,8/5,2/4,8 l/100 km
Autonomie/réservoir	849 km/45 l

Coût de l'entretien

Amortisseur AV ⁽⁴⁾	400 €	Distribution	280 €
Amortisseur AR ⁽⁴⁾	340 €	Embrayage	1 130 €
Disques AV ⁽⁴⁾	260 €	FAP	3 000 €
Disques AR ⁽⁴⁾	220 €	Pneus ⁽⁴⁾	270 €
Plaquettes AV ⁽⁵⁾	120 €	Feu AV	800 €
Plaquettes AR ⁽⁵⁾	110 €	Feu AR	450 €
Filtre à air	79 €	Bouclier AV	800 €
Filtre à huile	19 €	Bouclier AR	700 €

■ bon ■ moyen ■ mauvais dans sa catégorie

(2) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade.

(3) Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval. (4) La paire. (5) Le jeu.

LE BILAN FIABILITÉ

La réussite est plutôt probante pour cette génération assez récente, qui ne souffre d'aucun problème d'envergure et répétitif. La partie électronique soulève des questions, mais, globalement, la satisfaction est de mise.

LES PANNE

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

BOÎTE DE VITESSES DSG7

C'est une vieille connaissance chez Volkswagen, perfectible, même si elle s'est améliorée au fil du temps. La partie électronique de cette transmission robotisée à double embrayage connaît toujours quelques faiblesses aléatoires, notamment des à-coups et/ou des passages difficiles de rapports. Les mises à jour font du bien, mais il faut parfois changer des pièces. Une vidange de boîte à 60 000 km est souvent recommandée.

BATTERIE DU SYSTÈME HYBRIDE RECHARGEABLE

Elle refuse de prendre la charge, ou celle-ci stoppe avant que la batterie soit pleine. Il s'agit le plus souvent d'un problème lié à la partie électronique qui gère la charge ou à une panne du boîtier de commande de charge haute tension. Il peut empêcher la recharge, mais aussi entraîner une décharge de la batterie 12 V. Dans la plupart des cas, une reprogrammation ne suffit pas, il faut remplacer des pièces.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEUR 1.5

Il convient de surveiller le niveau d'huile, car des fuites ont été rapportées, tout comme une consommation excessive. En marge de ce souci qui concerne surtout le premier millésime, on note des trous à l'accélération et, parfois, des difficultés au démarrage. Le plus souvent, les mises à jour électroniques viennent à bout de ces dysfonctionnements.

ÉLECTRONIQUE

L'Octavia n'échappe pas à l'allumage intempestif de certains de ses voyants ni à quelques bizarreries des écrans. Les deux premiers millésimes sont davantage concernés en la matière. Le plus souvent, des mises à jour suffisent, mais des remplacements de pièces (capteurs, boîtiers) sont également recensés. Mais ces caprices sont rarement bloquants.

LES RAPPELS

MAJEURS

PORTE-FUSÉE (AVRIL 2023)

Sur certaines Octavia produites entre le 4 et le 18 avril 2023, le porte-fusée arrière gauche peut être défaillant. Cela peut affecter la suspension et la direction du véhicule, compromettant sa stabilité et augmentant le risque d'accident. Les concessionnaires doivent contrôler le code-barres figurant sur la pièce, et, le cas échéant, remplacer cette dernière. En fonction de la nature de l'opération, celle-ci entraîne une immobilisation de la voiture allant de 20 mn à 3 h 30.

VERSION HYBRIDE RECHARGEABLE (FIN 2022)

Sur certains exemplaires produits entre 2020 et 2022, le boîtier de connexion de la batterie haute tension pourrait être insuffisamment protégé contre la chaleur. En cas de surchauffe ou d'exposition prolongée à des températures élevées, cela peut générer un incendie. Skoda a demandé à ses concessionnaires d'ajouter un tapis isolant thermique au-dessus du boîtier de connexion afin de réduire les risques liés à une chaleur excessive.

MINEURS

SYSTÈME eCALL (FIN 2020)

Sur les modèles commercialisés la première année, le système eCall, conçu pour alerter automatiquement les secours en cas d'accident, pouvait présenter des défaillances. En cause, un problème de logiciel affectant cette fonctionnalité. Une mise à jour logicielle a été développée pour résoudre ce problème ; celle-ci ne réclame que 20 minutes d'immobilisation. Ce souci a également touché d'autres modèles du groupe Volkswagen, comme la Golf 8, l'Audi A3 ou la Seat Leon, construits sur la même base technique.

CACHE-MOTEUR (SEPTEMBRE 2022)

Sur les voitures fabriquées jusqu'en juillet 2022, le cache-moteur, que Skoda appelle également "carénage d'insonorisation" (du compartiment moteur), peut se détacher et entrer en contact avec des parties chaudes de la mécanique. Dans ce cas, un risque d'incendie existe. Sur chaîne, cette pièce a été temporairement retirée le temps de trouver une solution. Sur les voitures déjà livrées, un remplacement a eu lieu avec une nouvelle référence de pièce.

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE CV B/M* PRIX

JUNIOR

1.2 Ibrida 136 ch	7	0	29 500
Electrica 156 ch	4	2 000	38 500
Eletrica 280 ch Veloce	7	2 000	46 900
Surcoût Techno : "base" + 2 500 €			
Surcoût Premium : Techno + 2 500 €			
Surcoût Sport : Premium + 2 500 €			
Surcoût Speciale : "base" + 2 000 €			
Surcoût Intensa : Premium + 1 000 €			

TONALE

1.5 Ibrida 160 ch Sprint	8	360	44 000
1.3 Ibrida Plug-In 280 ch Q4 Sprint	10	750	53 300
1.6 Mjet II 130 ch Sprint	7	1 372	42 500
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €			
Surcoût Intensa : Veloce + 5 000 €			

GIULIA

2.0 Turbo 280 ch Sprint Q4	17	24 291	58 100
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	540	50 600
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	1 761	55 600
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €			
Surcoût Intensa : Veloce + 5 000 €			

STELVIO

2.0T 280 ch Sprint Q4	17	58 934	63 300
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	3 170	55 800
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	6 854	60 800
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €			
Surcoût Intensa : Veloce + 5 000 €			

ALPINE

TYPE CV B/M* PRIX

A290

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

A110

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

ASTON MARTIN

TYPE CV B/M* PRIX

VANTAGE

665 ch	NC	70 000	199 700
DB12	NC	M	227 000

680 ch	NC	M	70 000
680 ch Volante	NC	M	70 000

DBX

707	NC	M	70 000
VALKYRIE	NC	M	252 100

Q5

1 155 ch	NC	M	70 000
200 000			

AUDI

TYPE CV B/M* PRIX

A1 SPORTBACK

25 TFSI Design	5	M	310
30 TFSI Design	6	M	330
35 TFSI S line S tronic	8	M	650
40 TFSI S line S tronic	11	M	2 918
Surcoût S line : Design + 2 700 €			
Surcoût S line Plus : S line + 2 000 €			

A1 ALLSTREET

30 TFSI	6	M	650
35 TFSI S tronic	8	M	983

Q2

30 TFSI Design	6	M	898
35 TFSI Design	8	M	1 172
SQ2	19	M	64 456
30 TDI Design	6	M	540
35 TDI Design S tronic	8	M	1 386
Surcoût S line : Design + 2 400 €			
Surcoût S line Plus : S line + 2 750 €			

A3 SPORTBACK

TYPE CV B/M* PRIX

JUNIOR

30 TFSI Design	6	M	400
30 TFSI Hybride Design	6	M	240
35 TFSI Design	8	M	400
35 TFSI Hybride Design	8	M	230
S3	20	M	67 567
RS 3	28	M	70 000
40 TFSI e Design	8	0	47 900
45 TFSI e S line	8	0	55 900
35 TDI Design	8	M	400
Surcoût S line : Design + 4 950 €			

A3 ALLSTREET

TYPE CV B/M* PRIX

JUNIOR

35 TFSI Design	8	M	650
35 TFSI Hybride Design	8	M	280
40 TFSI e Design	8	0	49 800
35 TDI Design	8	M	650
Surcoût Avus : Design + 4 450 €			

A3 BERLINE

TYPE CV B/M* PRIX

JUNIOR

35 TFSI Design	8	M	2 918
35 TDI Design	8	M	2 451
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M	11 031
Surcoût S line : Design + 4 200 €			
Surcoût S line Plus : S line + 2 200 €			

Q3

TYPE CV B/M* PRIX

JUNIOR

<

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				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
CHIRON				
"base"	NC	M 70 000	2650000	
Super Sport	NC	M 70 000	3840000	
DIVO				
"base"	NC	M 70 000	5000000	
BYD				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
ATTO 2				
Active	NC	0	29 990	
Surcoût Boost : Active + 2 000 €				

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	</td

ABARTH 500E				
42 kWh	3	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	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	2 000	35 900	
Surcoût La Prima : RED + 5 000 €				
ABARTH 600E				
54 kWh Turismo	4	2 000	44 900	
Surcoût Scorpionissima : Turismo + 4 000 €				
TIPO				
1.6 Multijet 130 ch	7	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	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	2 000	39 990	
Extended Range 286 ch Select	6	2 000	46 900	
Extended Range 340 ch Select	6	0	53 900	
CAPRI				
Standard Range 170 ch Style	5	2 000	42 490	
Extended Range 286 ch Select	6	0	49 400	
Extended Range 340 ch AWD Select	6	0	56 400	
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 : Executive + 2 500 €				
E:NY1				
Advance	4	0	47 700	
CIVIC				
e:HEV Executive	7	0	39 220	
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 €				
BAYON				
1.0 T-GDi 100 ch Initia	5	M 260	23 000	
Surcoût Intuitive : Initia + 1 800 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €				
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	2 000	36 850	
Electric 65 kWh Intuitive	4	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 Creative : Creative + 800 €				
Surcoût Executive : N Line Creative + 800 €				
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				

<tbl_r cells="5" ix="5" maxcspan

DISCOVERY SPORT						
PHEV S	11	M	6 225	61 300		
D200 Dynamic SE	11	M	23 397	64 000		
Surcoût Dynamic SE : S + 6 300 €						
Surcoût Dynamic HSE : Dynamic SE + 6 700 €						
DISCOVERY						
D350 HSE	23	M	70 000	96 900		
Surcoût 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		
Surcoût SE R-Dynamic : S + 7 300 €						
Surcoût 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		
Surcoût SE : S + 4 800 €						
Surcoût SE X-Dynamic : SE + 4 100 €						
Surcoût HSE X-Dynamic : SE X-Dynamic + 6 900 €						
Surcoût XX-Dynamic : HSE X-Dynamic + 20 600 €						
Surcoût XS Edition : SE + 7 200 €						
Surcoût P525 Carpathian X-Dynamic : P525 X-Dynamic + 7 600 €						
DEFENDER 110						
P400 SE	28	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		
Surcoût SE : S + 6 900 €						
Surcoût SE X-Dynamic : SE + 4 200 €						
Surcoût XS Edition : SE + 4 300 €						
Surcoût HSE X-Dynamic : SE + 11 000 €						
Surcoût XX-Dynamic : HSE X-Dynamic + 17 600 €						
Surcoût 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		
Surcoût SE : S + 6 600 €						
Surcoût SE Dynamic : SE + 3 400 €						
Surcoût 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		
Surcoût HSE : SE + 8 600 €						
Surcoût Autobiography : HSE + 17 700 €						
Surcoût SV : Autobiography + 37 700 €						
LEAPMOTOR						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
T03						
"base"	NC	0	19 500			
C10						
"base"	NC	0	36 400			
REEV	NC	0	37 400			
LEXUS						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
LBX						
"base"	5	0	34 800			
Surcoût Elegant : "base" + 3 500 €						
Surcoût Emotion : Begant + 500 €						
Surcoût Relax : Emotion + 4 300 €						
Surcoût Cool : Relax + 0 €						
UX						
300h	8	M	50	41 990		
300e Pack	4	0	57 400			
Surcoût Pack : "base" + 2 480 €						
Surcoût F Sport Design : Pack + 1 920 €						
Surcoût Luce : F Sport Design + 2 900 €						
Surcoût F-Sport Executive : Luxe + 11 600 €						
MAZDA						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
2 HYBRID						
Pure	5	0	25 250			
Surcoût Pure Pack Plus : Pure + 1 000 €						
Surcoût Agile : Pure + 1 900 €						
Surcoût Agile Pack Confort : Agile + 1 250 €						
Surcoût Agile Pack Confort & Safety : Agile + 2 200 €						
Surcoût Select : Agile + 3 100 €						
Surcoût Select Pack Panoramique : Select + 1 100 €						
NX						
350h Pack	10	M	1 750	57 500		
450h+ Luxe 4WD	10	M	1 900	67 000		
Surcoût Luxe : Pack + 6 000 €						
Surcoût Executive : Luxe + 10 000 € à +11 000 €						
Surcoût F Sport Executive : Executive + 0 à +3 500 €						
ES						
300h Luxe	9	M	900	64 700		
Surcoût Executive : Luxe + 8 800 €						
RX						
450h+ Luxe	10	M	3 700	91 600		
500h F Sport Executive	18	M	38 725	99 200		
Surcoût F Sport Design : Luxe + 0 €						
Surcoût Executive : F Sport Design + 6 200 €						
RZ						
300e Pack	12	0	57 500			
Surcoût Luxe : Pack + 3 000 €						
Surcoût Executive : Luxe + 10 000 €						
LM						
350h Executive 7 places	10	M	28 292	131 000		
LS						
500h	19	M	41 174	119 900		
Surcoût Executive : "base" + 33 000 €						
Surcoût 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			
Surcoût S : "base" + 25 200 €						
LYNK & CO						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
NOUVEAU 02						
Core	NC	0	35 995			
NOUVEAU 01						
Core	NC	NC	41 495			
MASERATI						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
GRECALE						
GT	19	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		

100 [LE PRIX DU NEUF]

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 €				
MINI				
TYPE				
CV B/M* PRIX				
HATCH 3 PORTES				
Cooper C Essential	8	M 818	28 050	
Cooper S Essential	11	M 1 276	31 400	
John Cooper Works	NC	M 2 544	39 850	
Cooper E Essential	4	0	30 650	
Cooper SE Essential	4	0	34 450	
eJCW	5	0	42 550	
Surcoût Classic : Essential + 1 050 € à + 1 920 €				
Surcoût Favoured : Classic + 1 080 € à + 2 910 €				
Surcoût JCW : Favoured + 1 190 € à + 1 640 €				
HATCH 5 PORTES				

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		
SE-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
SE-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	
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		26 900	
E-Tech Full Hybrid 145 ch Evolution	5		0		29 700	
1.0 Eco-G 100 ch Evolution	5	M	210		26 400	
Surcoût Techno : Evolution + 2 300 €						
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 300 €						
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 €						
NOUVEL AUSTRAL						
E-Tech Full Hybrid 200 ch Evolution	NC		NC		41 800	
Surcoût Techno : Evolution + 1 200 €						
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 900 €						
ARKANA						
E-Tech Full Hybrid 145 ch Techno	5		0		34 200	
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 4 500 €						
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 €						
NOUVEL ESPACE						
E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno	7		0		45 000	
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 3 300 €						
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 2 000 €						
RAFALE						
E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno	7		0		45 000	
E-Tech 300 ch Esprit						

102 [LE PRIX DU NEUF]

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	31 600	
Surcoût Design : Dynamic + 2 300 €				
Surcoût Trail : Design + 3 300 €				
Surcoût GR Sport : Trail + 0 €				
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	
2.00 Hybride 196 ch GR Sport	5	0	39 150	
Surcoût Design : Dynamic + 2 100 €				
Surcoût GR Sport : Design + 1 300 €				
Surcoût Collection : GR Sport + 2 600 €				
COROLLA TOURING SPORTS				
Surcoût : berline + 2 100 €				
PRIUS				
Hybride Rechargeable 223 ch Dynamic	8	0	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				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
2.0 Auto.	15	M 6 126	64 100	
3.0 Auto.	23	M 40 468	75 600	
3.0 Evo	23	M 70 000	79 300	
PROACE CITY VERSO				
1.2 VT-i 110 ch Dynamic	6	M 1 901	25 900	
1.5 D-4D 100 ch Dynamic	5	M 1 386	26 850	
1.5 D-4D 130 ch Dynamic	7	M 3 552	28 450	
Electric 50 kWh Dynamic	7	B 2 000	40 295	
Surcoût Executive : Dynamic + 3 500 €				
Surcoût Lounge : Executive + 3 500 €				
GOLF SW				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
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 Ius	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				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
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				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
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				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
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				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
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				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
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				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
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				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Pro 286 ch	6	0	50 500	
GTX Life Max	5	0	59 500	
Surcoût Life Max : "base" + 1 000 €				
PASSAT				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
1.5 eTSI 150 ch	8	M 240	45 300	
eHybrid 204 ch	8	M 490	52 790	

l'auto-journal

EN KIOSQUE TOUTES LES DEUX SEMAINES

RÉFÉRENT SUR LE MARCHÉ DE L'AUTOMOBILE PREMIUM

MARCHÉS DIRECTS A VOTRE SERVICE | DIRECTRICE DE PUBLICITÉ :

Julie Aldabo ☎ 01 41 33 55 45 ✉ jaldabo@reworldmedia.com

2ÈME ÉDITION

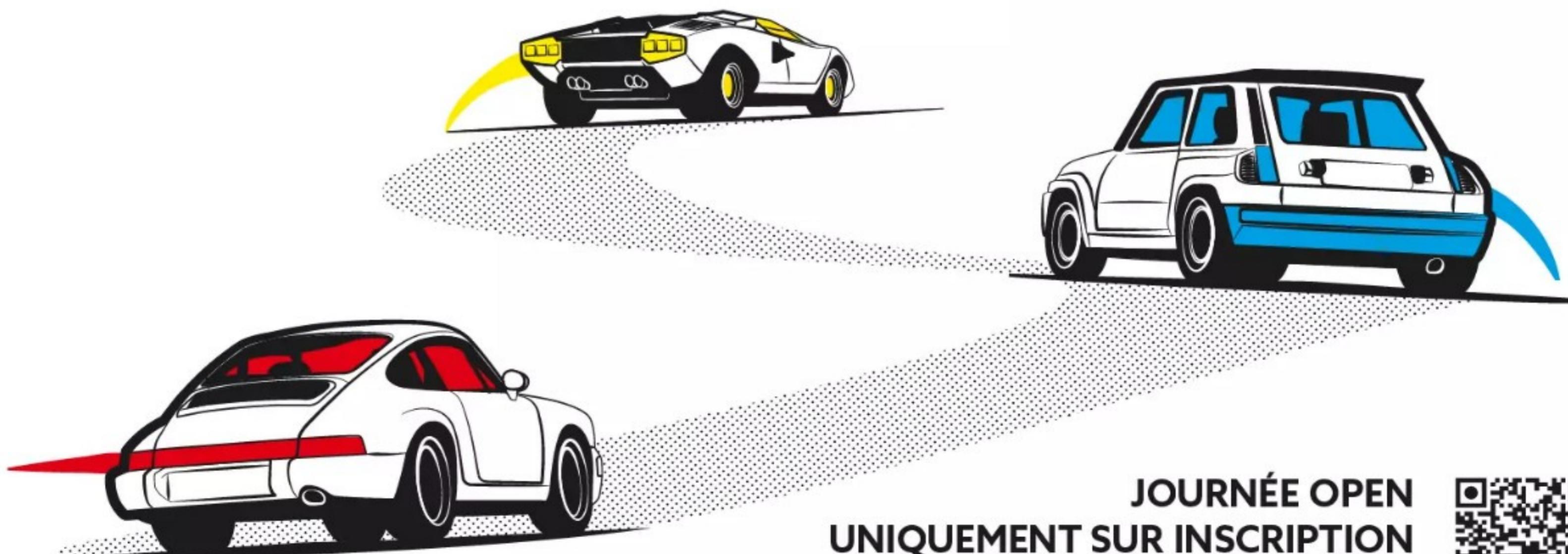
TRACKDAY

LES CIRCUITS DE VENDÉE

LE 20 JUIN 2025

**Auto Young
Plus** **timers**

& **OSRAM**



**JOURNÉE OPEN
UNIQUEMENT SUR INSCRIPTION**

Réservez dès maintenant votre journée de roulage 160 euros TTC



billetweb.fr/autoplustrackday2



Nissan Juke Hybrid



LES JOURS
HYBRIDES
NISSAN

4 000€*
de remise

*Voir détails

PRENEZ RENDEZ-VOUS EN LIGNE

Prenez rendez-vous dans la concession
de votre choix en quelques clics sur
www.nissan-avenir.com ou scannez-moi :



ESSAI VÉHICULE



MAUREPAS
VIROFLAY

CORBEIL-ESSONNES
LES ULIS
VIRY-CHÂTILLON

MONTROUGE
PARIS 16^{ÈME}

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

05 65 100 100
www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transuroplus SAS, Société de Courtage en Assurances, Siège social : Espace Elysée - 128 Rue du Bois - 75008 PARIS, RCS PARIS 365184845. N° ORIAS : 1107 007752 (www.orias.fr) - Crédit : designair - Au 19/08/2023

À découvrir dans notre prochain numéro

N°
184

le 15 mai 2025

FLORIAN GROUT



Essai : Alfa Romeo Junior Ibrida Q4

L'Alfa Romeo Junior adopte la même technologie que son cousin Jeep Avenger pour s'offrir une transmission 4 roues motrices et reprendre l'appellation Q4 de ses aînés. Mais ce deuxième moteur électrique sur l'essieu arrière apporte-t-il réellement un plus ?



Essai : Vinfast VF 6

Encore un SUV chinois ? Eh bien... non ! Celui-ci est vietnamien. Et quand un magnat de la nouvelle asiatique se prend pour l'Elon Musk du pays du dragon, il y met le paquet. Pari réussi ? Le nouveau Vinfast VF 6 est-il un acteur sérieux sur le marché des petits SUV électriques ?

Notre premier essai vous dit tout.

ARNAUD SAUNIER



La nouvelle Fiat Grande Panda électrique face aux Citroën ë-C3 et Hyundai Inster

La nouvelle Citroën ë-C3 ne sera pas restée bien longtemps seule sur le créneau de la citadine aux faux airs de petit SUV électrique abordable ! La voilà déjà aux prises avec deux encombrantes rivales : sa cousine italienne, la Fiat Grande Panda et le Hyundai Inster. En viendra-t-elle à bout ?

Et aussi... En kiosque

l'auto-journal **Évasion & SUV**
LE 1^{er} MAGASIN DE VOITURE D'OCÉAN DIFFÉRENT

DOSSIER NOUVEAUTÉS
LES SUV QUI VONT BOOSTER LE PRINTEMPS

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.

ALBANIE
La destination à la mode

LE GUIDE D'ACHAT COMPLET
156 MODÈLES PRÉSENTÉS - 100% DES GARANTIES - LES OFFRES

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

Une publication du groupe Reworld Media

axel springer

REWORLD MEDIA

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 Riflade

Maquette : Pykha

Secrétariat de rédaction : Vediteam

Rédactrice photo : Nathalie Fouré

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 presse : Sylvain Boulard (01 41 33 29 88)

Imprimeur : Maury, BP 12, route d'Étampes, 45331 Malesherbes

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier : Allemagne

Taux de fibres recyclées : 0 %

Impact sur l'eau : Ptot 0,016 kg/tonne

ACPM



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.

PRESTIGE AUTO • BEAUNE

16-17-18 MAI 2025

PALAIS DES CONGRÈS DE BEAUNE

SUPERCARS / HYPERCARS / GT
MOTOS D'EXCEPTION
HAUTE HORLOGERIE / ARTS



ORGANISÉ PAR
PRESTIGE EVENTS

BFC

www.prestigeautobeaune.com

ŠKODA

Le coup de foudre
n'a jamais été aussi silencieux.



NOUVEAU ŠKODA ELROQ

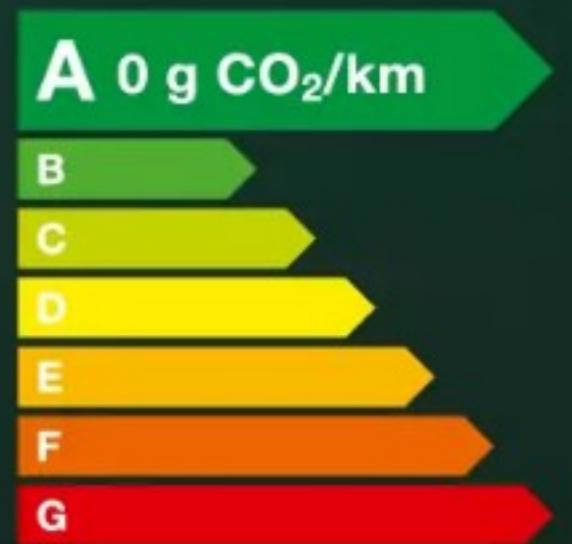
Est-ce ses feux Matrix LED envoutants, son autonomie jusqu'à 579 km⁽¹⁾ ou sa recharge rapide de 10 à 80 % en 28 minutes⁽²⁾ qui vous fera craquer pour le nouveau Škoda Elroq 100 % électrique ?

Découvrez-le dès maintenant en concession ou sur skoda.fr

(1) En cycle WLTP sur version 85. (2) Sur borne de recharge DC sur Elroq 85.

Gamme Elroq : WLTP min/max – Consommation (kWh/100km) : 15,2-17,2. Rejets de CO₂ (g/km) : 0 en phase de roulage.

Volkswagen Group France – SAS – Capital : 198 502 510 € – 11, av. de Boursonne – 02600 Villers-Cotterêts – RCS Soissons 832 277 370.



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer