

NOUVEAUTÉ

DS N°4



NOUVEAUTÉ

Jeep Compass
Un 3008 avec l'accent
yankee



COMPARATIF

FIAT GRANDE PANDA**VS CITROËN Ë-C3 VS HYUNDAI INSTA**

Les petites électriques pas (trop) chères
ne se font pas de cadeau !

OPÉRATION
RECONQUÊTE

ESSAI

**ALFA ROMEO
JUNIOR Q4**Plus sympa,
en intégrale ?

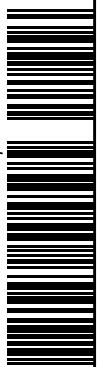
ESSAI

LAND ROVER DEFENDER OCTATotalement inutile...
donc indispensable !

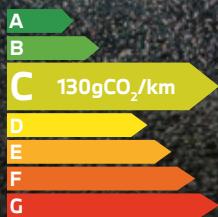
DOSSIER DEUX-ROUES

**DE 3 600 À 13 000 €**Des nouveautés pour
toutes les bourses

L 14595 - N°1184 - F: 4,50 €



BEL: 4,90€ - ESP: 4,90€
GR: 5,00€ - DOM S: 5,00€
DOM A: 6,10€ - ITA: 5,00€
LUX: 4,90€ - PORT CONT: 4,90€ - CAN: 7,95€
MAR: 5,30€ - TOM S: 7,00€
TOM A: 19,50€
CH: 7,00€ - TUN: 14,00€



Exemple pour une BMW 116 M Sport Design. 39 loyers linéaires : 390 €/mois. Location Longue Durée sur 39 mois et pour 30000 km incluant l'entretien et l'extension de garantie. Assurance perte financière à souscrire par l'intermédiaire de BMW Finance ou auprès de l'assureur de votre choix, sous réserve d'en justifier auprès de BMW Finance. Offre réservée aux particuliers pour toute commande d'une BMW 116 M Sport Design dans les concessions participantes avant le 31/05/2025, dans la limite des stocks disponibles et sous réserve d'acceptation par BMW Finance, SNC au capital de 87 000 000 € -

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer



NOUVELLE BMW SÉRIE 1. 390€/MOIS SANS APPORT*.



Consommation mixte combinée de la BMW Série 1 selon motorisations : 4,3 à 7,8 l/100 km. Émissions de CO₂ combinées : 112 à 185 g/km. Depuis le 01/09/2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. *Hors pièces d'usure.

Modèle présenté : BMW 120 M Sport avec options à 540 €/mois sans apport. LLD 39 mois. 30 000 km.

SKODA

L'autonomie : pour les enfants ça viendra,
pour la voiture c'est fait.



Nouveau Škoda Enyaq, le SUV familial 100 % électrique et son autonomie jusqu'à 590 kilomètres*.

À partir de

499 €/mois⁽¹⁾

LLD 37 mois / Apport de 0 €
après bonus écologique majoré de 2000 € déduit



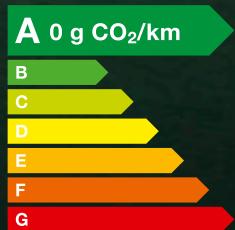
Découvrez-le dès maintenant en concession ou sur skoda.fr

Modèle présenté : Enyaq 85 Finition Plus avec options à 615 € par mois, remise Škoda de 6 305 € déduite, aux mêmes conditions.

Offre valable du 01/05/2025 au 31/05/2025. *Autonomie gamme Enyaq : en cycle mixte WLTP. (1) Enyaq Element 85 en location longue durée 30 000 km max, 1er loyer majoré jusqu'à 2 499 € ramené à 499 € lorsque les Distributeurs acceptent l'avance du Bonus Écologique (conditions d'éligibilité sur economie.gouv.fr) suivi de 36 loyers de 499 €, remise Škoda 6 305 € déduite. Prime CEE déduite de 345 €, détails sur skoda.fr. Offre à particuliers chez tous les distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GmbH - RCS Pontoise : 451 618 904.

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

Gamme Enyaq : Cycle mixte WLTP min/max - Consommation (kWh/100 km) : 14,9-16,7. Rejets de CO₂ (g/km) : 0 en phase de roulage.



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



Fiat Grande Panda - Citroën ë-C3 -
Hyundai IONIQ/P. 52

Du 15 au 27 mai 2025

SOMMAIRE

Découvrir

- 12 Spécial nouveautés françaises
DS N° 4, **Citroën C5 Aircross**, **C4**, **Peugeot 2008**, **208**, **Renault Emblème**, **Clio**, **Twingo**
28 Jeep Compass
32 L'actu de votre marque :
Honda, **Mercedes**, **Renault**



DS N° 4/P. 12

Comprendre

- 34 Conduite autonome** : sans les mains... mais pas demain!
38 Zone rouge : premières photos officielles de la **Renault Estafette E-Tech**



Suzuki e Vitara/P. 60

Conduire

- 42 Alfa Romeo Junior** 1.2 Ibrida Q4 145 ch
46 Vinfast VF6 204 ch/59,6 kWh
52 Fiat Grande Panda 113 ch/44 kWh -
Citroën ë-C3 113 ch/44 kWh -
Hyundai IONSTER 115 ch/49 kWh
60 Suzuki e Vitara 4WD 183 ch/61 kWh
64 Les Experts : **Audi A5** 2.0 TFSI 204 ch
66 Land Rover Defender Octa 635 ch
70 Hyundai IONIQ 9 Performance AWD 435 ch/110,3 kWh
74 Le chef des essais vous répond



Audi A5/P. 64

Vibrer

- 76 Reportage** : **au studio de design Kia**, la genèse de l'EV2
82 Sébastien Buemi, un pilote multitalent
84 Rétro : **Renault 20** (1975)



Land Rover Defender/P. 66

S'offrir

- 88 Configurateur** : **Fiat 600**
92 Occasion : **Alfa Romeo Tonale**
95 Dossier deux-roues
5 nouveautés à l'essai : **Fantic**, **Honda**, **Kymco**, **Piaggio**, **Yamaha**
104 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves
111 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...

Encart Renault broché au centre sur la totalité de la diffusion.



Alfa Romeo Junior/P. 42



Vinfast VF6/P. 46



Hyundai IONIQ 9/P. 70



RENAULT 5 ROLAND-GARROS

E-TECH ELECTRIQUE

fabriquée en France
jusqu'à 410 km d'autonomie⁽¹⁾
planche de bord rétro-éclairée Roland-Garros
e-pop shifter inspiré du grip des raquettes de tennis⁽²⁾
sellerie grise avec textile graphique et logo Roland-Garros





(1) selon norme WLTP. (2) levier de vitesse e-pop. décor de toit disponible en option ultérieurement. **consommations min/max (kWh/100 km)⁽¹⁾: 14,5/15,5. émissions CO₂ (g/km)⁽¹⁾: 0 à l'usage, hors pièces d'usure.**

renault.fr

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 75 et sur www.kiosquemag.com



LAURENT VILLARON

LE FOND DE LA PISCINE

Il est où, le fond ? Le bilan des ventes de voitures neuves en France manifeste depuis des mois une tendance à la baisse que rien ne semble vouloir enrayer. Par rapport au point haut d'avril 2019, le décrochage est de -26,3 %, selon Mobilians. Comparé à 2024, on relève -5,6 %. En dépit des efforts des constructeurs pour doper artificiellement ces chiffres. Les ventes dites tactiques, soit vers les revendeurs ou les loueurs de courte durée, ont en effet représenté 31 % des ventes de ce mois d'avril. Une proportion considérable. Alors, certes, le chiffre de 2025 se compare à ceux de l'an passé où les livraisons

du leasing social battaient leur plein. Mais c'est l'année dernière qui, d'une certaine manière, était anormale. En prolongeant les courbes, les spécialistes prévoient un volume de ventes en France en fin d'année 2025 de l'ordre de 1,6 million de voitures. Si rien ne vient inverser les tendances, on se retrouvera donc dans les eaux des années 2020 et 2021, qui cumulaient sortie de Covid et crise des semi-conducteurs.

Comme nous le répétons depuis des mois, cette faiblesse du marché n'est pas une donnée abstraite dont on pourrait se désintéresser. Elle aura des conséquences de moyen terme sur l'emploi en Europe. La persistance de ces basses eaux depuis la sortie du Covid marque l'éloignement, pour la plupart d'entre nous, de l'idée même de s'offrir une voiture neuve. Ce qui allait plus ou moins de soi pour la classe moyenne est devenu une perspective irréaliste. À force de ne plus y penser, parce que c'est financièrement impossible, l'objet automobile risque de devenir peu à peu une commodité rationnelle, achetée d'occasion en fonction du service dont nous avons réellement besoin. S'engagerait alors un nouveau cercle vicieux : dégagés de l'idée d'achat plaisir, les automobilistes dépenserait moins pour leur voiture, ce qui ferait encore plonger le marché. Reste un espoir, cependant. Si l'on considère que les prix excessifs sont la cause de ce marasme, j'attends de voir, en incurable optimiste, quel effet de moyen terme peut produire l'arrivée sur le marché des modèles accessibles de Stellantis, Citroën ou Fiat, en complément des indéboulonnables Dacia. C'est peut-être de ce côté, par l'offre abondante de voitures durablement moins chères, que pourra s'amorcer un rebond.

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

Jean-Éric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans votre essai complet du Bigster, vous indiquez que le toit ouvrant est une option à 850 €. Or, dans le configurateur de la marque, il est inclus de série dans les plus hautes finitions. Qui a raison ?

J.-C. D.

Lorsque nous découvrons un nouveau modèle à l'occasion d'un premier essai, comme dans le cas du Dacia Bigster, les questions commerciales ne sont généralement pas encore parfaitement calées. Le constructeur se réserve la possibilité, jusqu'au dernier moment, d'adapter sa dotations de série et son catalogue d'options. Il nous est par exemple arrivé d'essayer des modèles dont la configuration d'équipement était ensuite impossible à reproduire sur les modèles commercialisés. Nous en sommes désolés pour nos lecteurs, mais nous n'avons pas grand moyen d'agir sur ces sujets.

Dans le comparatif entre Renault 5, Fiat 500 et Citroën C3, l'essayeur a jugé que le confort de la C3 était décevant. Cependant toute la presse avait salué son confort optimal pour une petite voiture grâce à ses sièges Advanced Comfort et ses suspensions à doubles butées hydrauliques.

Auguste Mairot

Toute la presse ? Non, car un bimensuel résiste encore et toujours à la pensée unique... Plaisanterie mise à part, la Citroën C3 est effectivement très confortable, nous le rappelons une fois encore dans le numéro que vous tenez entre les mains. En revanche, nous avons été un peu surpris, sur la version électrique e-C3, d'une dégradation de ses capacités d'absorption des inégalités, ce que nous signalons. Cela n'a rien d'anormal, car la version électrique est plus lourde, ce qui nécessite de raffermir les suspensions.



LIGNE DE SOINS POUR VÉHICULES
AUTO, MOTO & VÉLO

3 SHAMPOOINGS TECHNOLOGIES 1 ÉCLAT ULTIME



DÉGRAISSEMENT	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
BRILLANCE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
PROTECTION	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
DÉPERLANCE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

**Fabrication
française** Depuis
1968

Retrouvez tous nos produits Auto, Moto et Vélo
sur www.GS27.com et en magasins spécialisés

Veillez à toujours suivre les informations figurant sur l'étiquette du produit.



ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



SALES GOSES !

On l'oublie parfois, mais la plupart des pilotes de Formule 1 sont très jeunes, le benjamin du groupe étant Kimi Antonelli, tout juste 18 ans. Souvent plongés tout petits dans le tourbillon de la compétition de haut niveau, ils n'ont guère eu le loisir de s'amuser comme des enfants normaux. Alors confiez-leur des jouets, et vous découvrirez les gosses qui sommeillent en eux. C'était flagrant pendant la parade des pilotes, au format inédit, lors du Grand Prix de Miami. Dans le plus grand secret, Lego avait élaboré des reproductions roulantes de chacune des monoplaces. Il a fallu assembler 400 000 briques par voiture, selon un plan imaginé par 26 concepteurs, ingénieurs

et designers. À la différence des vraies, chaque Formule 1 Lego est biplace, permettant de présenter à la foule les deux pilotes d'une écurie sur la même voiture lors de la parade. Autre changement majeur, les F1 Lego sont limitées à 20 km/h. Et c'est sans doute aussi bien comme ça. Car que croyez-vous qu'il arriva ? Dès qu'ils se sont élancés en piste, hilares comme jamais, les pilotes n'ont pas manqué de se tasser à l'approche des courbes, de tenter des dépassements improbables, de se moquer ouvertement de la vitesse de leurs petits camarades. De vrais gosses... qui ont laissé des stigmates de leur enthousiasme désordonné sur les jantes ou les ailerons.



LES COULISSES D'UNE RECONQU

Si Renault s'impose aujourd'hui comme le pilier du marché français, ses rivaux préparent dans l'ombre des répliques prometteuses. Petit tour d'horizon d'une scène tricolore en pleine ébullition.

Dossier réalisé par Didier Laurent

Le climat n'est guère clément pour l'industrie automobile. Entre les normes européennes de plus en plus strictes, les taxes internationales grandissantes et l'instabilité économique, la conjoncture pèse lourdement sur les stratégies industrielles. Dans ce contexte, seuls les constructeurs capables de maintenir un rythme soutenu en matière de nouveautés parviennent à surnager. Encore faut-il que le calendrier des lancements, figé plusieurs années à l'avance, s'accorde avec les caprices du marché.

En pariant sur l'audace et le rétro-design, Renault récolte aujourd'hui les fruits de ses choix. Du côté de Stellantis, chaque marque bout en silence, et chaque plan produit est une marmite où mijotent d'ambitieuses recettes. Mais les projets attendent l'aval du futur directeur général pour en sortir. Dès lors, que nous réserve l'automobile française pour les mois à venir ? C'est tout l'objet de ce dossier.



À partir de 42 000 €*

Commercialisation : octobre

* Estimation.

ÉTE



Électrifiée jusqu'au bout de la calandre, la DS N° 4 adopte ce look de série pour toutes les versions.



DS N° 4

Cure de jouvence

En passant de DS 4 à DS N° 4, la berline premium française s'offre un nouveau visage et une version 100 % électrique qui était annoncée de longue date.

DS Automobiles a préféré attendre le restylage "mi-vie" de sa berline compacte pour dévoiler une gamme remaniée. L'électrification, désormais présente dans toutes les motorisations, est aussi visible dans la calandre, qui bénéficie d'un nouveau dessin et d'une animation qui sera très remarquée. Les équipes de Thierry Métroz, le patron du style de DS, se sont inspirées de la signature du concept DS E-Tense Performance, et ont choisi de rétro-éclairer le grand logo de la marque, ici au format 16/9. Des choix qui sont de nature à donner une stature inédite et une impression de largeur à cette berline, qui tourne également le dos au chrome. Seules les poignées de porte affleurantes perdurent dans cette matière, alors que les éléments *a priori* argentés sont en inox. Mais c'est surtout la couleur noire qui émerge quand on fait le tour de la voiture, depuis les bas de caisse jusqu'à l'entourage des vitres, en passant

par l'intérieur des feux arrière, faisant ressortir les écailles rouges issues du modèle actuel.

Un habitacle tiré à quatre épingle

À l'intérieur, DS reste fidèle à son ADN, de marque raffinée. Exit le petit pad tactile central, "*peu utilisé par les clients*", nous a-t-on confié. Le nouveau combiné numérique de 10 pouces, dont le graphisme est hérité de la DS N° 8, donne une touche technologique supplémentaire, tandis que l'écran central de même dimension est reconduit. L'espace à bord ne progresse pas mais il est d'assez bon niveau, tout comme le confort de la sellerie. Deux finitions structurent désormais l'offre au catalogue : Pallas, déjà bien dotée et qui fait appel à des tissus inédits, puis Étoile, encore plus luxueuse avec Alcantara et équipements enrichis. Les sièges en cuir Nappa à motif "bracelet de montre" revisité demeurent disponibles en option. Pour les audiophiles, ➤

un système Focal de 690 W est également proposé. Quant au coffre, son volume varie selon la motorisation : 390 dm³ pour l'électrique, 360 pour l'hybride rechargeable, et 450 pour l'hybridation légère. Un hayon mains-libres est aussi disponible.

L'électrification en ordre de bataille

En entrée de gamme, la DS N° 4 adopte une motorisation micro-hybride de 145 ch, capable selon DS de rouler en mode électrique jusqu'à 50 % du temps en usage urbain. L'hybride rechargeable, unique proposition de 225 ch, est ici associé à une nouvelle boîte automatique à double embrayage eDTC7, qui améliore ses performances. La DS N° 4 passe de 0 à 100 km/h en 7,1 s, soit 0,6 s de mieux que la version précédente. La majoration de la capacité de la batterie du système hybride sert également à porter l'autonomie en tout électrique à 81 km, contre 62 km actuellement. Cette version est livrée avec un chargeur embarqué de 3,7 kW (et 7,4 kW en option). Il n'est pas prévu de charge rapide en courant continu.

La grande nouveauté réside dans l'arrivée d'une version 100 % électrique : batterie de 58,2 kWh net, autonomie mixte de 450 km (homologation en cours), chargeur embarqué de 11 kW et charge rapide en courant continu jusqu'à 120 kW permettant une évolution de 20 à 80 % en seulement 28 mn. Des chiffres dans la moyenne du marché, alors que la DS N° 4 devient au passage la seule berline de son segment à proposer autant de catégories de motorisation. Un diesel associé à une boîte automatique arrivera en outre au catalogue début 2026.

La finition est soignée, l'écran central tactile de 10 pouces est bien intégré à la planche de bord.





L'agenda de DS se précise

Après une période de calme relatif, DS Automobiles prépare un véritable feu d'artifice. Le lancement de la DS N° 8, 100 % électrique, est imminent. L'arrivée en concession de la DS 4 restylée, qui s'appelle donc désormais "N° 4", sera quasi simultanée. Puis, en décembre, la remplaçante de la DS 7 pourrait être dévoilée. Il s'agira d'un SUV familial, baptisé sans surprise "N° 7", dans la continuité stylistique de la N° 8. Dans un contexte de marché difficile mais avec de la nouveauté, DS entend bien profiter de son jeu musclé. La marque vient d'ouvrir deux points de vente parisiens avec de grands groupes de distribution (Priod et Neubauer), et Xavier Peugeot, récemment nommé directeur général, semble très attaché à la réussite de la nouvelle gamme. Celle-ci poursuivra sa mue en 2026 avec la révélation de la nouvelle DS N° 3.



À bord, le confort est de mise, les places arrière sont cohérentes avec la taille de la voiture.

Le volume de coffre évolue de 360 à 450 dm³ selon la motorisation choisie, l'hybride rechargeable perdant le plus de place.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Si le nouvel avant suscitera des discussions car il va loin dans la thématique, force est de constater que cette DS N° 4 se donne les moyens de séduire à nouveau. Plus technologique, mieux armée sur le plan mécanique, elle dispose de solides arguments dans un segment où l'électrification devient la norme.

CITROËN C5 AIRCROSS

Vent de nouveauté

Dévoilé en détail dans notre précédent numéro (1183 du 30 avril), le C5 Aircross sera sur nos routes à la rentrée de septembre. Voici ce qu'il faut retenir en attendant son lancement.

Dans la foulée des derniers C3 et C3 Aircross, Citroën poursuit l'adoption de sa nouvelle identité visuelle. Cette impulsion stylistique inédite insuffle un vent de fraîcheur au C5 Aircross, qui s'éloigne de ses rondeurs habituelles pour afficher des lignes plus tendues. À l'avant, l'évolution de la signature lumineuse se traduit par la division des "lingots" lumineux, coupés en deux de part et d'autre de la calandre. Mais le profil et l'arrière exhibent également des changements marqués. La ligne de toit, culminant à 1,66 m, s'affaisse brutalement au niveau du coffre, conférant au C5 Aircross une silhouette singulière, avec des custodes bombées. Les ailettes latérales, issues du concept car dévoilé à l'automne dernier, ont été conservées et ne manqueront pas de faire débat. À l'intérieur, l'ambiance oscille entre réussite et compromis. La planche de bord séduit par une façade généreusement rembourrée, tandis que la partie supérieure, en plastique dur, rappelle que le prix de revient reste un sujet sensible. Heureusement, la sellerie Advanced Comfort et la nouvelle dalle numérique verticale de 13 pouces, bien intégrée en mode portrait, relèvent significativement l'impression d'ensemble. L'habitabilité progresse nettement grâce à des dimensions en hausse : 4,65 m en longueur (+ 16 cm) et 2,78 m d'empattement



Citroën vise une part de 20 % d'électriques dans les ventes de son nouveau SUV.

(+ 6 cm). Quant au coffre, il propose un volume généreux de 565 à 1668 dm³, quel que soit le type de motorisation.

Trois moteurs électrifiés au programme

En entrée de gamme, le dernier C5 Aircross s'équipe du classique micro-hybride de 145 ch cumulés. La version hybride rechargeable développe 195 ch grâce à une batterie de 17,8 kWh net (Citroën annonce 100 km d'autonomie en ville et plus de 85 km en moyenne, soit 33 %

de mieux en comparaison du modèle PHEV actuel). Mais la grande nouveauté réside dans l'arrivée de versions 100 % électriques. La première est dotée d'une batterie de 73 kWh net, associée à un moteur de 210 ch pour une autonomie revendiquée de 520 km. La seconde, plus ambitieuse, avec 97 kWh de batterie et un moteur de 230 ch, promet 680 km en cycle mixte WLTP. Côté recharge, le C5 Aircross reste dans les standards du segment : 11 kW, option à 22 et 160 kW sur borne rapide pour passer de 20 à 80 % de charge en 30 mn.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Avec un style plus affirmé, une habitabilité en hausse et une offre mécanique dans l'air du temps, le nouveau C5 Aircross a toutes les cartes en main pour réussir. Citroën promet des tarifs d'entrée de gamme légèrement inférieurs à ceux de l'actuelle génération. Dommage que certains détails de finition viennent tempérer cet élan.

À partir de **35 000 €***

Commercialisation :
septembre

* Estimation.





Pourquoi choisir entre le prix et le goût quand on peut choisir Lidl ?



Aiguillettes de poulet
400 g (1 kg = 13,98 €)

5.59 €

Étude Monadia : testé par 60 consommateurs entre septembre et décembre 2024



Aiguillettes de poulet
400 g (1 kg = 13,98 €)

5.59 €

Selon arrivage en supermarché

Origine France Origine Allemagne Origine Danemark Origine Pays-Bas

Pour votre santé, évitez de grignoter entre les repas www.mangerbouger.fr



FUTURE CITROËN C4

Elle sera Oli Oli!

Il arrive couramment que les voitures de série s'inspirent de certains des traits d'un concept car. La future C4 pourrait aller plus loin, en devenant l'extrapolation de série du concept Oli, dévoilé en septembre 2022.

Les propriétaires d'une C4 actuelle pourraient être choqués au moment de renouveler leur sage berline. Mais c'est justement en créant la surprise que Citroën compte marquer les esprits, comme l'a déjà annoncé Pierre Leclercq, le patron du style du constructeur, qui a commencé à imprimer un design nouveau avec les C3 et C3 Aircross. Pour réussir, la future C4 devra rendre une copie impeccable sur le côté pratique, une qualité "suffisante", et bien sûr un

prix attractif. Elle devra également tenir compte des critères aérodynamiques devenus incontournables ou des réglementations, notamment celles sur les chocs piétons, qui donnent des céphalées aux designers. L'enjeu n'est plus de faire du low cost car il n'existe plus, mais du *value for money*, autrement dit le meilleur produit possible pour un prix donné. Utilisant la même plateforme Smartcar que les C3 et C3 Aircross, la C4 du futur sera aussi multi-énergie, *a priori* micro-hybride et électrique.

On voit déjà que l'arrière a donné des impulsions sur les nouveaux C3, C3 Aircross et C5 Aircross.



La direction du design pioche dans ce concept pour faire la C4. Le pare-brise ne peut arriver ainsi de série, contrairement à d'autres détails.



L'avis de L'Auto-Journal

En s'écartant ainsi de l'actuelle C4, qui vient d'être restylée pour durer encore deux ans, Citroën veut hameçonner une nouvelle clientèle avec un look à part et un prix au plus juste. Dacia n'a plus qu'à bien se tenir.



À partir de 29 000 €*

Commercialisation : 2027

* Estimation.



NX



HYBRIDE 450h+

CHOISISSEZ LA DESTINATION,
IL CHOISIT LA TECHNOLOGIE.

 **LEXUS**
EXPERIENCE AMAZING*

Gamme Lexus NX Hybride rechargeable : consommations mixtes combinées (L/100 km) et émissions de CO₂ combinées (g/km) selon norme WLTP : de 1 à 1,1 et de 22 à 26. *Vivez l'exceptionnel.

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo. Pensez à covoiturer.
Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

PEUGEOT 2008

À l'heure du choix des moteurs

La troisième génération du Peugeot 2008 est en fin de gestation. Si son design est désormais figé, une incertitude demeure quant à sa stratégie mécanique : sera-t-elle exclusivement électrique, comme prévu initialement ?

Le nouveau 2008 pourrait être l'une des grandes vedettes du Mondial de l'automobile 2026, mais une présentation anticipée n'est pas à écarter. Le nouveau venu devra alors assumer un style éloigné de celui de son prédécesseur, ainsi qu'une électrification poussée. Toutefois, dans un contexte où le marché électrique marque le pas, l'idée d'une offre exclusivement électrique à 100 % pourrait encore être ajustée. En attendant la nomination d'un nouveau directeur général chez Stellantis, certaines décisions stratégiques restent suspendues. Parmi elles : la coexistence éventuelle de l'actuel 2008 micro-hybride aux côtés du modèle électrique inédit, ou l'adoption d'une gamme multi-énergie pour le futur SUV.

Révolution en vue à l'extérieur et à l'intérieur

Esthétiquement, le 2008 de troisième génération sera immédiatement identifiable grâce à sa face avant dotée d'un "masque" protégeant optiques et logo, bien visible au centre. Le bouclier sera plein ou percé de volets d'air actifs pour optimiser l'aérodynamisme, un choix qui sera utile quelle que soit la motorisation retenue.

Le futur Peugeot 2008 ne se contentera pas de bouleverser son design extérieur : l'habitacle rompra aussi avec les habitudes. L'objectif est d'accompagner la transition vers la fin des années 2020, de renforcer la connectivité et de

tenter de sensibiliser les clients aux atouts de l'électrification. Pour coller à son époque, le 2008 de troisième génération misera sur l'économie circulaire, avec l'emploi de matériaux recyclés et biosourcés. Mais la grande nouveauté, celle qui marquera les esprits, sera le volant Hypersquare, inauguré par le concept Inception en 2023. De format carré, il sera d'abord introduit sur la 208 avant d'équiper d'autres modèles de la marque. Plus qu'une audace esthétique, l'Hypersquare représente une véritable évolution fonctionnelle. En lien avec une direction électrique recalibrée, il devrait permettre des manœuvres plus rapides et moins fatigantes. Ce volant sera proposé de série sur les finitions haut de gamme, et en option par ailleurs, option qu'il ne faudra pas oublier de souscrire afin de ne pas perdre l'avantage au moment de la revente. Côté numérique, Peugeot entend frapper fort avec un nouveau système d'infodivertissement, bien plus puissant et fluide, pour s'aligner sur les meilleurs standards du marché. Plus qu'un atout, c'est une nécessité.

Électrique, hybride, les deux ?

C'est l'une des grandes interrogations autour du futur 2008. Ce qui est acquis, c'est que ce SUV sera produit en Espagne, sur la nouvelle plateforme STLA Small. Initialement développée pour des modèles 100 % électriques, cette base



En électrique, le 2008 vise de 350 à 500 km d'autonomie selon la technologie de batterie. Peut-être sera-t-il aussi hybride.

L'arrière répondra à l'avant avec une thématique voisine, incluant le nom de la marque rétroéclairé.

ILLUSTRATIONS JEAN-FRANÇOIS HUBERT





Le nouveau masque de calandre va se généraliser sur les modèles Peugeot, abritant les feux, les caméras et le lion en son centre.

À partir de **35 000 €** en électrique *
Commercialisation : **2^e semestre 2026**

* Estimation.



sera finalement adaptée pour accueillir également des motorisations hybrides. Les usines de Saragosse et de Vigo assembleront d'abord les futures générations des Peugeot 208 et Opel Corsa selon ce schéma, avant que le nouveau 2008 prenne place sur ses propres lignes de production. Officiellement, aucune décision n'a encore été annoncée concernant l'architecture de sa gamme. Mais en coulisse, tout laisse penser que Peugeot se réserve la possibilité de proposer son SUV aussi bien en version électrique qu'en version hybride. Dans cette hypothèse, un éventail de puissances de 110 à 145 ch serait cohérent pour les modèles hybrides. En électrique, deux types de batterie sont envisagés : une version LFP (lithium-fer-phosphate) pour viser 350 km d'autonomie à un prix contenu, et une proposition NMC (nickel-manganèse-cobalt) pour le haut de gamme. Le châssis, capable d'embarquer des packs de batterie de 37 à 82 kWh, offre une grande flexibilité. Toutes les options restent ouvertes.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Le plan initialement low cost de Carlos Tavares – proposer l'ancien 2008 aux côtés du nouveau modèle électrique – semble être remis en cause. Bonne ou mauvaise nouvelle ? L'avenir le dira. Une chose est sûre : sauf revirement de situation, le futur 2008 a plutôt l'air de s'orienter seul vers une offre multi-énergie.

PEUGEOT 208

On prépare la suite

L'actuelle 208 entre dans sa dernière année de commercialisation. Elle laissera la place à un modèle 100 % nouveau et proposant plusieurs options d'électrification.

Avant l'arrivée du 208, dont elle sera la petite sœur en matière de style, la future 208 adoptera à son tour une calandre protégée par un masque en plastique transparent, aperçu sur le concept Inception au CES de Las Vegas en 2023. Ce traitement visuel sera aussi décliné à l'arrière pour renforcer la cohérence esthétique, sans que la carrosserie change vraiment de dimensions (le modèle actuel affiche 4,06 m de longueur).

Un habitacle revu en profondeur

À l'instar du 208, la 208 adoptera un volant Hypersquare. Plus qu'un gadget carré, celui-ci s'annonce comme une révolution ergonomique grâce à une direction 100 % électrique permettant des mouvements réduits. Probablement proposé en option (hors haut de gamme), il risque de devenir incontournable. À bord, Peugeot promet une finition se voulant de gamme supérieure, en misant sur des matériaux recyclés et biosourcés. Le plastique sera à surveiller, mais l'effort portera surtout sur la technologie : une puissance de calcul nettement

supérieure, un système d'infodivertissement évolutif inédit avec reconnaissance vocale de nouvelle génération, soutenu par l'intelligence artificielle de ChatGPT. Échanger avec sa voiture pourrait par conséquent devenir un exercice instructif.

Des moteurs pour tous

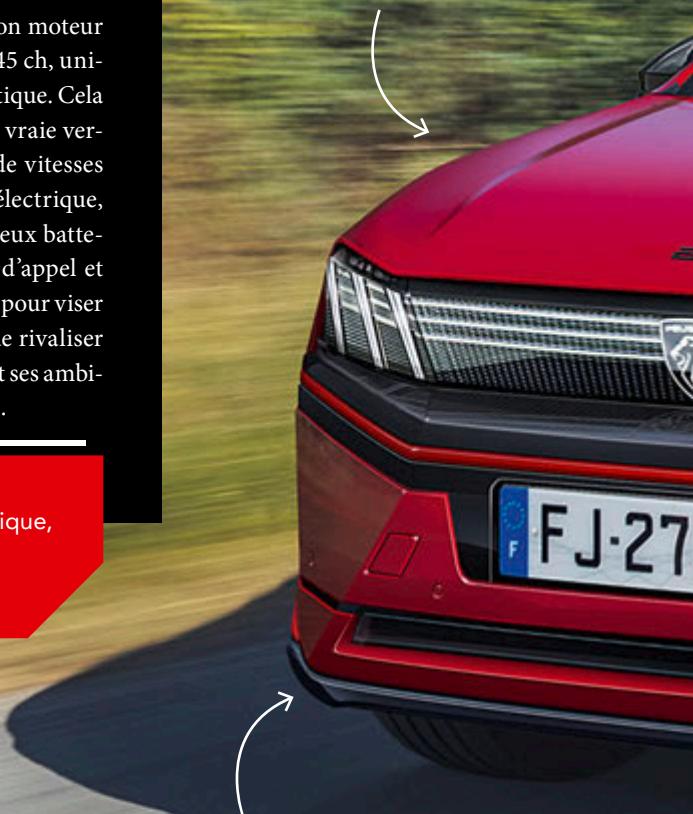
Abandonner totalement le thermique aurait pu être suicidaire dans ce segment, le plus vendu en France. Le marché n'est pas prêt au grand remplacement automobile, avec des batteries en lieu et place du moteur à explosion. Pour accompagner la transition, Peugeot électrifiera son offre d'entrée de gamme avec son moteur 1.2 turbo micro-hybride en 110 et 145 ch, uniquement associé à une boîte automatique. Cela veut aussi dire que dans ce cas, une vraie version entrée de gamme, avec boîte de vitesses manuelle, n'existerait pas... Côté électrique, la future E-208 pourrait proposer deux batteries : une petite LFP pour un prix d'appel et une grande NMC de près de 60 kWh pour viser jusqu'à 500 km d'autonomie, afin de rivaliser avec la prochaine Volkswagen ID.2 et ses ambitions affichées à "au moins" 450 km.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Bien dans son époque, pertinente en proposant autre chose que du tout-électrique, la future 208 semble bénéficier de tous les atouts pour réussir. Elle aura face à elle la nouvelle Renault Clio, son ennemie de toujours, et toutes les deux continueront de constituer le plus gros des ventes dans l'Hexagone.

Nouveau look et intérieur remanié sont au programme.

Peugeot veut casser les codes avec cette nouvelle génération.



La partie avant pourrait être légèrement différente selon la motorisation.



La renaissance du label GTi pourrait se faire sous l'appellation e-GTi. Autres temps, autre technologie...

PEUGEOT 208 GTi Mythe ou réalité ?

Il faut occuper le terrain en ces temps de disette sur le plan du produit. Aussi, quoi de mieux que de faire revivre un label mythique, même si c'est en électrique et sur la base d'un modèle arrivé dans la seconde partie de sa carrière commerciale ? C'est ainsi que la 208 GTi pourrait ressusciter, à compter du vendredi 13 juin, lors d'une révélation très attendue au Mans, en marge des 24 Heures. Certains pensent que Peugeot pourrait même aller plus loin, avec une 208 Turbo 16, qui viendrait en face de la Renault 5 Turbo 3E et de la Hyundai Insteroid, laquelle est pour le moment un concept. On ne sait pas avec certitude ce qui se passera, mais on est impatient !



La future 208 sera fabriquée en Espagne et sera proposée en électrique comme en hybride.

À partir de **23 000 € ***

Commercialisation : **mai 2026**

* Estimation.

RENAULT EMBLÈME

Non commercialisé

Tracer la route du bas carbone

Avec son démonstrateur Emblème, Renault entend prouver qu'il est possible de concevoir une automobile en grande partie décarbonée. Ce qui semble envisageable à condition de considérer l'ensemble de son cycle de vie.



Le bandeau d'écran en pied de pare-brise sera bientôt une réalité chez Renault.

Développé par Ampere, la filiale électrique de Renault, l'Emblème incarne la vision d'un véhicule familial sobre en CO₂ au travers d'une formulation qui ne fait pas rêver : "from cradle to grave" (du berceau à la tombe). Mais le résultat est là, avec 90 % d'émissions de gaz à effet de serre en moins par rapport à une Mégane diesel de 2019, en considérant un usage de 200 000 km sur quinze ans. Ce qui représente 50 tonnes de CO₂ émises pour la Mégane diesel, et 5 tonnes pour l'Emblème.

Ce qu'il faut retenir du style

Même lorsqu'il affiche des ambitions purement technologiques ou industrielles, un concept car n'est jamais un exercice anodin. Il sert toujours à sonder l'accueil du public face à de nouvelles lignes ou à des parti pris stylistiques, et l'Emblème n'y fait pas exception. Premier indice concret : sa signature lumineuse devrait apparaître dès le restylage de la Mégane E-Tech,

prévu début 2026. D'autres éléments, comme les ailes musclées ou les custodes redessinées, pourraient également influencer la prochaine Clio. "Nous avons voulu donner du style à ce démonstrateur, car des messages esthétiques forts passent mieux et gagnent en crédibilité, explique François Farion, directeur Design Innovation and Sustainability chez Renault. Le design intérieur aussi donne une idée assez fidèle de ce qui nous attend de série." Parmi ces innovations, la barre d'écran en pied de pare-brise est en bonne voie pour devenir réalité, car elle a été testée positivement auprès d'une cible de clients choisis. Ce procédé fera d'ailleurs bientôt son apparition sur des modèles premium allemands, avant de gagner le monde des constructeurs généralistes, dont Renault. Pour respecter sa feuille de route bas carbone, Renault n'a négligé aucun détail. Chaque élément du démonstrateur Emblème a été optimisé, avec le soutien de fournisseurs également engagés dans cette transition écologique. Le travail est visible dès le dessin des pièces de



Cette signature lumineuse sera celle de la Mégane E-Tech restylée, qui arrivera au 1^{er} trimestre 2026.



PHOTOS FLORIAN GROUT - RENAULT - YANN LEFEUVRE

Ce concept fait appel à une pile à combustible à hydrogène.

Les rétroviseurs sous forme de caméras sont astucieusement positionnés sur les pourtours d'aile.



Vous avez ici l'esprit du profil de la future Clio, même si ce concept est beaucoup plus long.



Le travail sur la conception bas carbone concerne la sellerie, qui arbore ici des matériaux curieux, comme cette feutrine au dos des sièges avant.



carrosserie, avec des nouvelles solutions aérodynamiques comme des volets actifs pour mieux canaliser l'air. Les roues, allégées et dotées de flasques spécifiques, participent aussi à la réduction de la consommation énergétique.

Les principaux enseignements techniques

Mais l'essentiel se joue en amont : la décarbonation passe d'abord par les méthodes de fabrication. Renault a ainsi exploré toutes les pistes pour abaisser l'empreinte environnementale de chaque pièce. Son objectif est de réduire de 70 % l'empreinte carbone des composants. Pour cela, le constructeur tricolore impose à ses partenaires un cahier des charges rigoureux, avec l'emploi d'un minimum de 50 % de matériaux recyclés et une recyclabilité maximale. ArcelorMittal, Constellium ou Dicastal s'engagent alors à produire acier et aluminium en recourant à l'énergie verte et au recyclage massif. Verkor, fabricant français de batteries, vise une réduction de 72 % des émissions en privilégiant l'énergie renouvelable et les matériaux issus de batteries usagées. STMicroelectronics, fournisseur d'électronique de puissance, s'est fixé un objectif de diminution de 80 % de ses émissions de CO₂ à la production. D'autres acteurs, comme Autoneum, Forvia, Akwel ou Michelin, contribuent également à ce projet avec l'utilisation de matériaux recyclés ou biosourcés. Une démarche globale qui permet aujourd'hui à Renault d'afficher un résultat à la hauteur de ses ambitions.

Sous le capot, l'expérimentation continue avec un moteur électrique à rotor bobiné (dépourvu de terres rares) de 160 kW (environ 220 ch) et alimenté de deux manières : par une batterie NMC (nickel-manganèse-cobalt) de 40 kWh et par une pile à combustible de 30 kW alimentée en hydrogène bas carbone par le biais d'un réservoir d'une contenance de 2,8 kg. Cela permet de limiter la taille de la batterie et l'impact environnemental lié à sa production. Au passage, cela relance le débat sur l'hydrogène, mais l'Emblème est un démonstrateur pour explorer des voies et non un modèle de série.

L'avis de L'Auto-Journal

Sans des équipementiers prêts à jouer le jeu, les constructeurs automobiles ne seront pas en mesure de répondre aux défis environnementaux. Compte tenu des règles en vigueur ou en préparation, seules des alliances solides permettront des avancées.

RENAULT CLIO VI

Une mutation stratégique

Attendue fin 2025, la Clio VI incarne une rupture stylistique en reprenant certains des codes du concept Emblème. Son remplacement est un enjeu important pour Renault.

L'enjeu est encore plus grand que le lancement des Renault 4 et 5, car la Clio est le best-seller historique, la "poule aux œufs d'or" du Losange. Et quand elle s'apprête à changer de visage, c'est tout le groupe qui tremble. Sous la direction de Gilles Vidal, le style de cette sixième génération adoptera des proportions plus sculptées, une poupe plus abrupte, un traitement aérodynamique soigné et une signature lumineuse revisitée. Une montée en gamme visuelle sans inflation sur le gabarit : la Clio VI devrait conserver un format compact, autour de 4,05 m de longueur. Reposant sur une évolution de la base technique de la Clio V (pour maîtriser les coûts), cette nouvelle mouture vise

néanmoins une refonte majeure, destinée à défendre sa position face à la future Peugeot 208. À bord, Renault promet une révolution technologique : interface Google native, assistant virtuel Reno, matériaux durables ; et des innovations ergonomiques inspirées de ses modèles haut de gamme. Côté motorisations, la Clio VI jouera la carte de la diversité. Motorisation

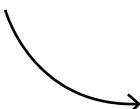
micro-hybride en entrée de gamme, hybride non rechargeable au cœur de l'offre, et une version 100 % électrique avec des batteries LFP pour garantir des tarifs compétitifs. Renault n'exclut pas de proposer une batterie plus performante (en fonction de ce que fera Peugeot ?) ni une déclinaison plus sportive pour séduire les passionnés.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Modèle stratégique par excellence, la Clio VI ambitionne de conclure en beauté quatre décennies de domination sur le segment B, en plein bouleversement. L'enjeu est capital, et il n'y aura pas droit à l'erreur. Mais à ce stade, tout indique que Renault semble engagé dans un cercle vertueux.

Les ailes gonflées font partie du spectacle attendu.

Elles seront le marqueur identitaire de cette 6^e génération.



À partir de **19 500 €***

Commercialisation : **fin 2025**

* Estimation.



Dessinée plus dynamique, la future Clio viendra contrer la nouvelle Peugeot 208, son ennemie de toujours.



La Clio VI ratissera large en matière de motorisations, mais compte sur sa connectivité pour se distinguer.

RENAULT TWINGO IV

Elle fait déjà le buzz

Bonne nouvelle pour les puristes : la version de série de la dernière Twingo restera fidèle au concept présenté, reprenant les codes stylistiques qui ont fait le succès du modèle d'origine. Quelques ajustements seront toutefois nécessaires pour l'industrialisation : formes simplifiées pour les boucliers, le capot, les bas de porte et les poignées, afin de répondre aux impératifs de production de masse et de maîtrise des coûts. Mais l'essentiel est là, avec des proportions respectées, une silhouette fidèle mais aussi une motorisation 100 % électrique. Pensée pour être abordable, cette Twingo n'embarquera pas une grosse batterie, le prix actuel des cellules imposant des choix raisonnables. Sa vocation sera donc résolument urbaine. Certaines économies

supplémentaires sont envisagées, comme l'absence de charge rapide en entrée de gamme. Pas de longs parcours au programme donc, mais avec une borne domestique et un chargeur embarqué de 7,4 ou 11 kW, la recharge restera adaptée à un usage quotidien.

L'avis de L'Auto-Journal

Inutile d'en attendre des exploits sur longue distance. Sa vocation urbaine assumée compensera cependant ses limites, en rendant son usage agréable et pratique. Reste que, à près de 20000 €, elle demeure une seconde voiture coûteuse. Renault devra donc proposer des loyers particulièrement compétitifs pour séduire.

Le design est figé, c'est donc un bond de plus de trente ans en arrière qui nous attend.



Dans le meilleur des cas, elle revendiquera 300 km d'autonomie. Largement suffisant pour le quotidien.

À partir de 19900 €*

Commercialisation : fin 2025

* Estimation.

Entre héritage

Construite sur un châssis de Peugeot 3008, la troisième génération de Jeep Compass arrive avec une offre multi-énergie taillée pour l'Europe. Une carrière américaine reste malgré tout envisagée.

Par Didier Laurent Photos Florian Grout

Avant de pouvoir traverser l'Atlantique, il lui faudra régler la question des nouvelles taxes douanières, car en l'état, cette Jeep très européenne dans sa constitution serait lourdement handicapée par les récentes mesures de Donald Trump. C'est un comble pour une entreprise américaine, mais aussi une réalité pour un groupe comme Stellantis, qui mutualise un maximum d'éléments entre ses différentes marques, indépendamment des marchés où elles sont vendues.

En Europe, nous avons déjà eu deux générations de Compass. La première (2006) n'était franchement pas aidée par son physique, avec des ailes hypertrophiées et des proportions manquant de cohérence. La deuxième mouture, en 2016, épousait davantage les canons esthétiques du SUV bien né. Fabriquée au Brésil puis au Mexique, elle a ensuite intégré l'usine de Melfi (Italie) en 2019. Côté apparence, le troisième Compass n'abandonne pas ses racines, avec sa calandre à sept fentes (plus basses et ici pleines), ses passages de roue trapézoïdaux et ses lignes cubiques. À l'arrière, le volet de coffre est nouveau et barré d'un bandeau de LED avec un logo Jeep rétroéclairé en rouge. Ainsi dessiné, le Compass 2025 tente de dégager un sentiment de robustesse, d'arborer un certain raffinement technologique et d'assumer son électrification, passage obligé pour réussir en Europe. Et sous cette carrosserie revisitée, on perçoit clairement une volonté de séduire bien plus les familles urbaines que les aventuriers.

La dotation technologique est assez complète, avec un combiné d'instruments numérique de 10 pouces et une dalle tactile flottante de 16 pouces, au centre de la planche de bord. L'ensemble peut être parachevé par un →



Le Jeep Compass utilise la plateforme STLA Medium de Stellantis et reçoit 5 motorisations dont l'une, électrique, est à 4 roues motrices.

À partir de 43 000 €*

Commercialisation : octobre

* Estimation.



Avec 550 dm³, le coffre du nouveau Compass est dans la bonne moyenne.



et électrons

Micro-hybride, hybride rechargeable ou 100 % électrique, mais pas diesel : le Compass a choisi son camp.



Le style arrière est revisité avec modernité, le logo Jeep est maintenant rétroéclairé.





La finition est correcte, bien que le caractère dur de certains plastiques étonne.



Le système Selec-Terrain permet de choisir plusieurs modes en explorant des chemins hors bitume.



système d'affichage tête haute, en option. Le package d'aides à la conduite obligatoires – et même plus – est évidemment présent, incluant la conduite autonome de niveau 2. En cela, le Compass ne fait pas mieux que les autres stars de la catégorie. La finition, de facture correcte, ne suscite aucune critique assassine, bien que l'on puisse regretter que certains plastiques n'offrent pas un toucher plus haut de gamme. L'espace à bord figure au rang des points positifs, avec un confort manifeste aux places avant et une belle attention pour les jambes au rang 2. Le coffre, annoncé à 550 dm³, achève d'octroyer au Compass ses galons de voiture familiale.

En entrée de gamme, on trouve une motorisation micro-hybride 48 V de 145 ch cumulés, à l'aide d'un bloc 1.2 turbo en association avec un moteur électrique de 28 ch logé dans la boîte de vitesses. Un hybride rechargeable de 195 ch

est au programme, avec une autonomie en tout électrique annoncée autour de 80 km, à la faveur d'une batterie de 17,8 kWh.

Motorisations : il y en aura pour tout le monde

Hormis ces deux attelages déjà vus chez Peugeot, trois motorisations électriques seront disponibles. D'abord, une version de 213 ch avec une batterie de 74 kWh et l'espérance de

500 km d'autonomie, ou 231 ch avec un accumulateur de 98 kWh, qui permet à Jeep d'avancer une autonomie de 650 km en cycle mixte. Dans les deux cas, le Compass est une traction. Le constructeur proposera aussi une livrée à 4 roues motrices grâce à l'emploi de deux moteurs pour une puissance totale de 375 ch. Au lancement, seules les variantes hybrides et électrique avec la petite batterie seront accessibles. Concernant cette dernière, Jeep compte sur un chargeur embarqué jusqu'à 22 kW et une puissance de recharge en pic à 160 kW en courant continu. La marque annonce 30 mn pour passer de 20 à 80 % de charge sur borne rapide, soit un niveau standard.

L'avis de L'Auto-Journal

Le nouveau Compass montre clairement que Jeep veut s'ancrer durablement dans le paysage SUV européen électrifié et profite à fond de ses plateformes spécifiques. Son offre multi-énergie lui portera chance, sans aucun doute, mais pour les fans de la marque, le Compass restera à jamais un Peugeot 3008 recarrossé. Pour tous les autres, il pourrait représenter l'opportunité de s'accorder une Jeep européanisée, avec du confort, de la technologie et un style modernisé.

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

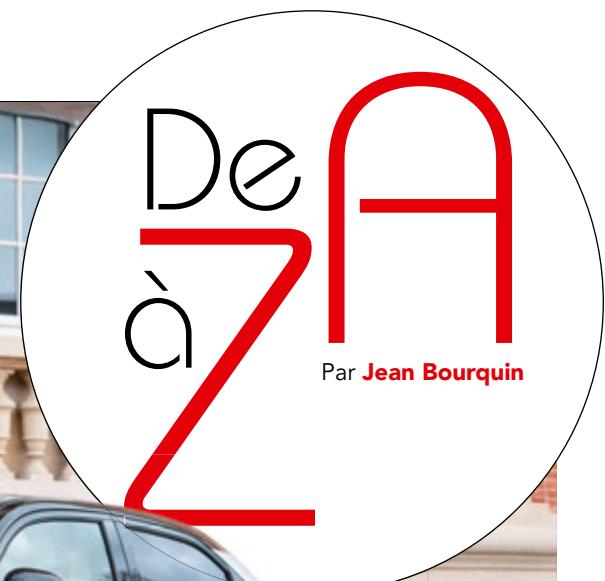
L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Honda

HR-V Restylage de principe pour le SUV compact HR-V (4,36 m en longueur), discret en l'occurrence. L'adjectif vaut pour les menues retouches apportées à l'intérieur. Pour aller à l'essentiel, au bout du compte, l'insonorisation du véhicule a fait l'objet de toutes les attentions, dit Honda. Le très sophistiqué ensemble mécanique hybride inversé, la marque de fabrique du

constructeur de nos jours, tel que décrit dans le tableau ci-dessous reste en place, sans évolution notable. Les trois modes de conduite, enfin, sont livrés de série dès l'entrée de gamme, tout comme l'écran central de 9 pouces et les sièges chauffants. Volant chauffant et ouverture/fermeture électrique du hayon dès l'échelon suivant, ce qui résume parfaitement la situation...



Honda HR-V



LA GAMME HONDA HR-V

Puissance/boîte	Finition	Prix	Malus CO ₂	Malus masse
<small>Essence hybride non rechargeable inversée</small>				
e:HEV - 131 ch/type CVT ⁽¹⁾	Executive/Advance/Advance Style/Advance Plus/Advance Style Plus	33 980/36 730/39 730/40 380/40 730 €	240 €	0 €

Mercedes

CLA La voiture électrique de tous les records, la référence absolue avant même que les journalistes de *L'Auto-Journal* ne prennent son volant. Pensez donc. 791 km d'autonomie annoncée par la fiche technique pour la version monomoteur, à peine moins bien pour sa sœur bimoteur, 390 kW pour la capacité de charge en mode DC (courant continu), 22 mn pour charger la batterie à raison de 10 à 80 % de sa capacité via ledit mode, 325 km d'autonomie récupérés en 10 mn, 800 V pour l'architecture : avec la berline CLA,

désormais rangée parmi les grandes routières par la taille (4,73 m en longueur), Mercedes frappe fort. Au vu de cette concentration de tout plein de bonnes choses, nous ne sommes pas loin de penser qu'elle n'est pas si chère que ça, la CLA... (voir tableau ci-contre). Parmi la dotation de série fournie d'entrée de jeu, nous notons la présence d'un écran central de 14 pouces, d'une instrumentation digitale de 10,3 pouces, des sièges chauffants et d'un toit panoramique fixe. La livrée AMG Line se distingue par ses éléments de design spécifiques.



Mercedes CLA



LA GAMME MERCEDES CLA

Puissance/batterie ⁽¹⁾	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Bonus CO ₂
Monomoteur roues arrière motrices					
250+ - Électromoteur 272 ch/85 kWh	791 km	11/320 kW	Progressive Line/ AMG Line	53 450/ 58 200 €	0 €
Bimoteur 4 roues motrices					
350 4Matic - Électromoteurs 354 ch/85 kWh	769 km	11/320 kW	Progressive Line/ AMG Line	62 700/ 67 450 €	0 €

(1) Capacité nette.

MERCEDES-BENZ AG

Renault

Captur Le Captur et le Symbioz (voir ci-dessous) étrennent un inédit ensemble mécanique hybride rechargeable, lequel expédie à la retraite le module de même nature riche de 145 ch cumulés. Au sein de ce dernier, pour mémoire, œuvrait un 4 cylindres 1.6 de 94 ch secondé par deux électromoteurs et exploité par une boîte à crabots. La nouvelle unité repose sur le même principe (49 ch pour l'électromoteur principal, 20 ch pour l'électromoteur secondaire) en faisant sien un 4 cylindres 1.8 de 109 ch.

La puissance cumulée grimpe ce faisant à 160 ch. La capacité de la batterie de traction, dans le même temps, passe de 1,2 à 1,4 kWh, ce qui augmente l'autonomie en mode électrique à basse vitesse d'après Renault, sans plus de précisions chiffrées. **Captur Full Hybrid E-Tech 160** : 26 400, 28 700 et 34 700 € sous les finitions respectives Evolution, Techno et Esprit Alpine. Pas de malus (émissions de CO₂ minimales : 99 g/km).



RENAULT



RENAULT

Symbioz Même chose que pour le Captur, donc, dans les entrailles du SUV Symbioz. L'ensemble mécanique tel que décrit ci-dessus reste la seule motorisation attribuée à ce véhicule. **Symbioz Full Hybrid E-Tech 160** : 33 400, 35 400, 36 900 et 38 400 € sous les livrées respectives Evolution, Techno, Esprit Alpine et Iconic. Pas de malus pour lui non plus. Renault annonce 4,3 l/100 km en consommation mixte, à titre indicatif.

SANS LES MAINS... MAIS PAS DEMAIN !

La conduite autonome est un serpent de mer, qui refait surface dans la conversation à intervalles réguliers. À l'invitation de Nissan, nous avons pu mesurer l'état de la recherche à bord d'une Leaf autonome lâchée dans la campagne anglaise.

Par Jean-Éric Raoul

Ces dernières années, on a pu penser que la course à la conduite autonome avait été mise en sommeil. Les constructeurs avaient d'autres préoccupations, qui mobilisaient leurs capacités d'investissement, dont l'électrification. Mais aujourd'hui, impossible de demeurer à l'écart de ce sujet, au risque de se faire distancer, une fois encore, par les constructeurs chinois. En effet, selon une étude d'AlixPartners, les fonctions de conduite autonome L2 et supérieures ont équipé plus de 60 % des voitures neuves vendues à des particuliers en Chine en 2024. Cette forte demande entraîne le développement naturel de l'offre des constructeurs chinois dans ce domaine. Pour ne pas être dépassé, le reste du monde doit donc continuer à investir dans ce domaine.

L'équipementier Valeo, très en pointe sur ces sujets, en a conscience. Christophe Périllat, son P.-D.G., nous avouait il y a quelques semaines que la conduite autonome était "un axe de développement majeur pour Valeo. Ce qui va alimenter notre croissance, ce sont les niveaux L2 et L2+".

DÉMONSTRATION SUR VOIE PUBLIQUE

Dans ce contexte, Nissan nous a conviés à participer à une démonstration de conduite autonome sur la voie publique. Rendez-vous à Cranfield, centre de recherche de Nissan en Angleterre, pour découvrir le résultat de la deuxième phase d'un projet baptisé evolvAD, réalisé en partenariat avec le gouvernement

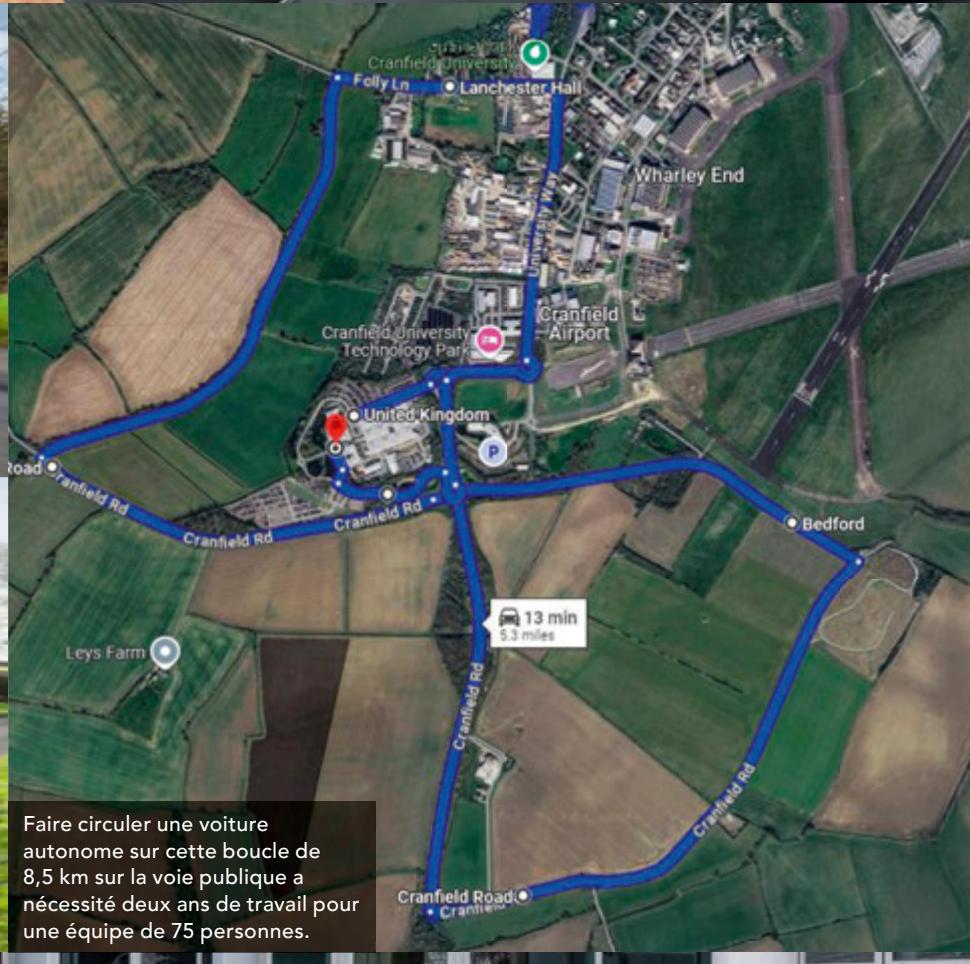
britannique. Le travail de Nissan en Europe sur la conduite autonome a commencé en 2017 par... le plus simple : l'autoroute. De 2020 à 2023, l'équipe s'est attaquée à l'environnement urbain, dans le sud de Londres. Un parcours a été tracé dans des rues étroites, avec des feux de circulation, des croisements difficiles, des piétons, des bus. Là, en examinant la quantité de données nécessaires à la réalisation de ce trajet, on prend conscience de l'extrême complexité de la chose. La première phase est l'élaboration d'une cartographie du trajet en haute définition. Il faut être

précis au centimètre, quand nos GPS classiques offrent une précision de 5 à 10 m environ ! Ensuite, les événements possibles sur le parcours sont envisagés et le programmeur leur donne des réponses appropriées, en recueillant des informations en temps réel. Y compris en se connectant au réseau de caméras urbaines, pour visualiser des piétons ou d'autres véhicules, à l'avant d'un bus à l'arrêt par exemple, et ainsi sécuriser l'éventuelle décision de doubler. La section la plus problématique du trajet concernait une rue étroite, où il était impossible de se croiser. Dans ce cas, la voiture devait pouvoir prendre la décision de s'engager. "Il était nécessaire pour notre voiture de « négocier » avec le trafic qui arrive en face", sourit Shoji Kawaguchi, ingénieur senior en conduite autonome. Comment diable une voiture peut-elle "négocier" le passage, ce que nous, humains, faisons naturellement ? "Il s'agit d'abord de prévoir le comportement du véhicule opposé, reprend l'ingénieur, puis de montrer nos intentions." Donc tout en mesurant l'emplacement, la vitesse, l'engagement éventuel dans la section étroite du véhicule ➤

“ Il s'agit d'abord de prévoir le comportement du véhicule opposé, puis de montrer nos intentions. ”

Shoji Kawaguchi, ingénieur





opposé, la voiture va se positionner à l'entrée du passage, à demi stationnée sur le côté, l'avant pointant vers la voie de circulation. De la sorte, "nous signalons aux autres usagers que nous voulons avancer, mais nous laissons la voie libre si quelqu'un en face s'est engagé". Cette section démontre la complexité de situations que nous jugerions banales, en tant que conducteurs. Les ingénieurs de Nissan lui ont appliqué une philosophie constante sur leurs voitures autonomes : le comportement "comme un humain". "Nous faisons en sorte, explique Nirav Shah, ingénieur du projet evolvAD, que l'auto ne soit pas surprenante dans le trafic. Ni par sa vitesse ni par son comportement. Elle doit agir comme les vrais conducteurs qui l'entourent." Ce qui implique aussi de connaître les limites des autres usagers : "Nous n'utilisons pas les clignotants des autres voitures comme une information, sourit Nirav Shah. Nous savons que ce n'est pas fiable."

À CHAQUE CONTRAINTE, UNE RÉPONSE NATURELLE

Vient maintenant la dernière phase, celle à laquelle nous avons assisté, qui a été lancée en 2023. Il s'agit cette fois de circuler sur de petites routes étroites de la campagne anglaise, en prenant des intersections, des ronds-points, en s'adaptant à la fois au profil de la chaussée mais aussi aux conditions climatiques et d'adhérence. Les Leaf utilisées pour cette expérience sont équipées de 6 LiDAR, 1 radar, 15 caméras, ainsi que d'un système de freinage et de direction entièrement électronique, sans liens physiques.

À bord de la Leaf nous attend derrière le volant le... non-conducteur, chargé de reprendre la main en cas de souci. Nous allons parcourir deux fois une boucle de 8,5 km qui multiplie les difficultés : routes sinuées, étroites, ronds-points, absence de visibilité, de marquage au sol, traversées de villages... L'opérateur lance le programme et la Leaf commence par sillonnner le campus de Cranfield, en présence des autres véhicules de la vie "normale", puis s'engage sur la voie publique, en abordant un rond-point. Là commencent les ennuis. Car il faut évaluer le comportement des autres voitures. Notre Leaf s'y insère de manière très naturelle, après avoir cédé le passage à d'autres usagers, puis emprunte une petite route assez étroite. L'accélération est tonique, le rythme est élevé. La limite britannique des 60 mph (97 km/h) est rapidement atteinte. Spontanément, nous aurions probablement roulé moins vite, du fait du manque de visibilité ou de l'étroitesse de la route. "Les gens roulent comme ça ici, explique l'ingénieur qui nous accompagne, et nous voulions adopter un comportement qui soit le plus normal possible." Dans le même esprit, les courbes sont abordées assez vite. "L'adhérence est évaluée en temps réel, roue par roue", rassure l'ingénieur. Après

Quel niveau pour quelle autonomie

Des aides à la conduite, qui équipent désormais la plupart des voitures neuves, à la conduite autonome totale, il existe différentes gradations, codifiées par la Société des ingénieurs de l'automobile américaine (SAE).

L0 "Level zero" (niveau zéro) : conduite 100 % manuelle, mais avec des aides possibles : régulateur de vitesse, ESP, freinage d'urgence automatisé...

L1 Assurances modérées : régulateur adaptatif, centrage dans la voie, aide au maintien dans la trajectoire. Le conducteur reste actif en permanence.

L2 Automatisation partielle : contrôle simultané possible de l'accélération, du freinage et de la direction par le système. Mais le conducteur reste actif et contrôle en permanence ce qui se passe. L'Autopilot de Tesla est un L2. C'est ce que nous appelons

dans la partie "équipements et options" des fiches techniques de L'Auto-Journal la "conduite autonome de niveau 2" (autorisée en France).

L3 Automatisation conditionnelle avec surveillance : le véhicule peut gérer en autonomie certaines situations bien définies, comme la circulation autoroutière à vitesse réduite sur une section déterminée. Le conducteur doit être prêt à reprendre le contrôle, mais n'est pas en surveillance permanente (autorisée en France sous de nombreuses conditions ; les modèles ainsi équipés sont encore très rares sur notre marché).

L4 Automatisation conditionnelle, sans surveillance du conducteur dans la zone géographique ou sur le trajet considéré. La Nissan Leaf de notre expérience répond à ce niveau.

L5 Le véhicule est totalement autonome en toutes circonstances.



SHUTTERSTOCK

quelques intersections, nous abordons une zone urbanisée. À chaque nouvel événement, la Leaf apporte une réponse naturelle.

Lors du second tour, nous nous sentons pleinement en confiance. Et en quittant la Leaf, nous pensons avoir vécu quelque chose de parfaitement normal. Impression évidemment trompeuse. Il a fallu deux ans de travail à 75 personnes et 3 200 km d'essais sur ce trajet pour réussir à faire circuler cette voiture en toute autonomie sur moins de 10 km ! Cela permet de

mesurer à quel point l'autonomie totale n'est ni pour demain ni pour après-demain. "Nous avons le projet d'une navette autonome à Yokohama en 2027, poursuit Shoji Kawaguchi. En revanche, il est impossible de suffisamment baisser les coûts de cette technologie pour qu'elle devienne accessible aux particuliers. Nous visons donc des fonctions de service, en partenariat avec des collectivités locales, pour des zones rurales mal desservies. J'espère que cela pourra se concrétiser vers 2029 ou 2030." ■

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Les progrès accomplis sur la conduite autonome dans les labos de recherche, comme celui de Nissan à Cranfield, sont impressionnantes. La perspective d'une conduite autonome universelle reste cependant lointaine, voire incertaine. Mais des zones d'autonomie, bien délimitées, pourraient se développer pour y déployer des services de mobilité.

BIEN CHOISIR POUR ROULER AUTREMENT !

l'auto-journal
LE 1^{er} MAGAZINE DE L'ART DE ROULER DIFFÉRENTEMENT

AVRIL - MAI - JUIN 2025

évasion & SUV

DOSSIER NOUVEAUTÉS LES SUV QUI VONT BOOSTER LE PRINTEMPS

CITROËN C3 AIRCROSS

FIAT GRANDE PANDA

TESLA MODEL Y

Voyage ALBANIE La destination incontournable de l'été

ET AUSSI... Nostalgie : le Toyota RAV4, premier SUV moderne
Sport Extrême : grand frisson avec la chute libre indoor !

66 PAGES D'ESSAIS
RENAULT RAFALE, AUDI SQ6 E-TRON, BYD SEAL U, VOLKSWAGEN TAYRON, KIA EV3, CADILLAC LYRIQ, HUMMER EV

FACE-À-FACE ALFA ROMEO JUNIOR / MINI ACEMAN
Quel est le meilleur SUV urbain chic ?

LE GUIDE D'ACHAT COMPLET 124 MODÈLES ÉVALUÉS • LES PRIX • LES ÉQUIPEMENTS • LES OPTIONS

EN VENTE ACTUELLEMENT

66 pages d'essais qui dit mieux ?

À découvrir le Toyota RAV4

Faites-vous une idée avec le guide complet de 124 modèles



Le volume utile de 9,2 m³ est supérieur à celui de l'actuel Trafic en version L2H2 (8,9 m³; longueur x hauteur : 5,48 x 2,50 m). C'est dit.



PHOTOS RENAULT GROUP

Une installation multimédia dans les standards du jour pour un véhicule annoncé hyper-connecté. Heureux professionnels...

RENAULT ESTAFETTE : ICONOCLASTE UTILE

Renault et les utilitaires, c'est une longue histoire qui se poursuit avec l'arrivée de trois nouveaux modèles wattés. L'Estafette sort du lot.

C'est fait. Renault s'apprête à lancer sur le marché les trois véhicules utilitaires électriques annoncés régulièrement depuis plus d'un an par des concept cars. Dans le lot, le fourgon moyen Trafic E-Tech et son dérivé châssis-cabine dit Goélette E-Tech respectent à la lettre les codes de leurs espèces respectives, dans leur forme du moins. L'Estafette E-Tech, pour sa part, ne ressemble à rien de connu à ce jour. Ses dimensions en témoignent : 5,27 m en longueur, 1,92 m en largeur et par-dessus tout, c'est le cas de le dire,

2,60 m en hauteur. Au résultat, l'Estafette fait valoir un ratio encombrement/volume utile pour le moins flatteur. Comptez 9,2 m³ pour la seconde valeur, ce qui est tout bonnement exceptionnel. Reste à connaître le PTAC (poids total autorisé en charge) et la charge utile qui va avec. Renault n'en reste pas là, bien sûr. Et de multiplier les astuces qui vont faciliter la vie de l'opérateur, du rideau à lames en lieu et place des habituels ouvrants arrière battants aux portes avant coulissantes qu'il est possible d'ouvrir avec le coude par le biais de poignées *ad hoc*. Du Renault pur sucre, à l'image du traité intérieur valorisant que ne renierait pas une voiture particulière de la marque. L'engin est hyper-connecté, mais c'est un autre sujet.

Plateforme électrique inédite

La bande des trois se partage la même plateforme réservée exclusivement à des véhicules électriques, dans laquelle l'architecture logicielle dite SDV (Software Defined Vehicle) occupe une place centrale. C'est nouveau, chez Renault. Placé à hauteur des roues arrière, qu'il a la charge d'entrainer, l'electromoteur riche de 197 ch est alimenté, au choix, par deux batteries (60 ou 81 kWh pour les capacités respectives). L'architecture de 800 V réduira les temps de recharge, l'argument massue dans le cadre d'un usage professionnel. Le haut du panier, en bref.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
début 2026

Premier prix :
30000 € hors taxes*

Concurrence : **aucune**

* Estimation.

À gauche de l'Estafette, le fourgon Trafic. À sa droite, le châssis-cabine Goélette. Ces trois-là éttendent des solutions techniques inédites chez Renault, qu'ils partagent.





PHOTOS SLATE AUTO



L'antithèse du pick-up Tesla Cybertruck. Nous adhérons...

INDUSTRIE

Jeff Bezos entre dans la danse

Elon Musk, fondateur d'une marque automobile aujourd'hui en déconfiture en partie à cause de lui, ne va pas aimer. Jeff Bezos, patron d'Amazon, débarque dans le secteur avec un véhicule électrique profilé bon marché, simple dans sa conception et de ce fait à des années-lumière des sophistiquées productions de Tesla. La créature prend la forme, au choix, d'un pick-up ou d'un SUV développé par la start-up américaine Slate Auto, financée par le milliardaire susnommé. Silhouette dessinée à l'équerre, un faux air de Ford Bronco, traité intérieur minimaliste dépourvu d'écrans, simple cabine s'agissant du pick-up : plus basique, ça n'existe pas. Bâti autour d'une solution monomoteur (roues arrière motrices), le Slate Truck entrera en production l'an prochain. Le prix de base devrait avoisiner les 20000 dollars aux États-Unis, à ceci près que la plupart des équipements seront proposés en option. Une chance de voir le Slate Truck chez nous ? C'est à souhaiter.



SHUTTERSTOCK

“Cela commencera le mois prochain.”

Elon Musk,
créateur et toujours patron de Tesla.

PRIME CEE

Ford et Nissan apportent leur contribution

Après les trois marques de Renault Group, les labels concernés du groupe Stellantis (Leapmotor inclus, Maserati excepté) comme ceux de Volkswagen Group, suivis par Lexus et sa maison mère Toyota, Ford et Nissan accordent à leur tour la prime CEE à leurs clients désireux d'acquérir l'un de leurs véhicules électriques (voir tableaux ci-dessous). Pour rappel, cette aide financière est délivrée par les fournisseurs d'énergie via

les constructeurs, sans exclusive. Le Certificat d'économie d'énergie s'ajoute au bonus, le cas échéant. Sont dans ce cas le Ford Puma Gen-E et le Nissan Ariya (version Nismo exceptée), pour ne citer qu'eux. Avis aux professionnels, la ristourne offerte par Ford couvre les utilitaires qui demandent le permis camion. Comptez 12 972 € pour un véhicule dont le PTAC varie de 4,25 à 7,5 tonnes...



FORD : LES MONTANTS DE LA PRIME CEE

	Voitures particulières	Véhicules utilitaires
Particulier	367 €	2 839 €
Professionnel	555 €	4 696 €
Société plus de 100 véhicules	444 €	3 756 €
Collectivité plus de 20 véhicules	333 €	2 818 €

NISSAN : LES MONTANTS DE LA PRIME CEE

	Voitures particulières	Quadricycles sans permis	Quadricycles avec permis	Véhicules utilitaires
Particulier	353 €	273 €	524 €	2 730 €
Professionnel	534 €	594 €	1 049 €	4 515 €
Société plus de 100 véhicules	427 €	702 €	1 239 €	3 611 €
Collectivité plus de 20 véhicules	320 €	702 €	1 239 €	2 710 €

C'est-à-dire à la fin de ce mois de mai. Elon Musk n'en fait plus guère mystère, ses aventures controversées dans l'administration Trump arrivent à leur terme.

Tesla redevient sa priorité, qu'il entend continuer à diriger en dépit d'une rumeur rapportée par le *Wall Street Journal*. Celle-ci fait état de sa possible

éviction par les actionnaires de la marque, partis en quête d'un nouveau patron dès la fin mars.

L'information a été rapidement démentie.

Quoi qu'il en soit, et comme mentionné dans cette rubrique depuis trois mois, il y a urgence. Le bénéfice net de Tesla a baissé de 71 % au premier trimestre. C'est Elon Musk qui le dit.

TOYOTA

50
C'EST LE NOMBRE DE TOYOTA GR YARIS COMMERCIALISÉES EN FRANCE, APRÈS REMISE À JOUR.

C'est la dernière "bombe" extrapolée d'une citadine disponible à la vente en France, un sous-genre liquidé par le malus écologique. La GR Yaris, seule

rescapée à cette heure donc, n'échappera pas à la tuerie. Toyota remet sur le marché 50 exemplaires de cette sportive pur sucre revue et corrigée pour l'occasion, et après, c'est terminé. Les évolutions portent sur la suspension, la force d'amortissement et la direction. Nous la faisons courte. Fin du fin, un frein à main vertical fait son apparition, moyennant 600 € en option. Le 3 cylindres 1.6 de 280 ch demeure inchangé. GR Yaris 2025 : 49 950 € avec la boîte manuelle. Comptez 52 450 € avec la boîte automatique à 8 rapports, dont les lois de passage sont optimisées. Malus plein pot.



39 060

Cela représente 28,2 % de part de marché et une progression de 2,1 % par rapport au mois d'avril 2024. La répartition entre les trois marques s'établit comme suit : Renault (26 318 immatriculations, 19 % de part de marché, en progrès de 4,4 %), Dacia (12 153, 8,8 %, -4,8 %) et Alpine (589, 0,4 %, +131 %). Ce faisant, Renault Group supplante le groupe Stellantis et ses 10 marques implantées en France (33 786, 24,4 %, -12,3 %). Les résultats de Peugeot, notamment, plombent l'ambiance (17 893, 12,9 %, -10,7 %). Souffrent de même Volkswagen (8 662, 6,2 %, -15,4 %) et Toyota (10 925, 7,9 %, -11,2 %). Tesla, enfin, s'effondre (863, 0,6 %, -59,5 %). BYD, en contraste, s'installe dans la place (2 064, 1,5 %, marginal l'an dernier à la même époque).



CITROËN

“On n'a pas honte d'être en face de Dacia”

Thierry Koskas, directeur général de Citroën.

Citroën assume son statut de marque d'entrée de gamme dans le groupe Stellantis, une orientation qui ne se traduit en aucun cas par "low cost". Les prix serrés expliquent en partie le succès commercial de la C3, avérément, comme quoi la marque a trouvé la bonne formule. Celle-ci s'appliquera au C5 Aircross. Il n'empêche, le bout du tunnel se laisse à peine entrevoir.

Comme indiqué par ailleurs (page de droite), et malgré une embellie en avril, les immatriculations sont en recul en France au terme du premier quadrimestre. Et cela ne s'arrange pas en Europe (-19,3 % au premier trimestre). Les dix nouveautés annoncées par Thierry Koskas sont les bienvenues.

DROITS DE DOUANE

Trump allège la peine



ERIC ALONSO/DPI

Ça se complique. Pour atténuer les effets négatifs des droits de douane, fixés à 25 %, infligés aux véhicules et aux pièces détachées importés aux États-Unis, l'administration Trump opère en deux temps. Acte un, les constructeurs américains et étrangers qui produisent aux États-Unis des véhicules avec des pièces détachées importées pourront déduire 15 % des frais de douane la première année,

puis 10 % l'année suivante. De cette manière, les prix recommandés diminueront de 3,75 % dès maintenant et de 2,5 % l'an prochain. Acte deux, les constructeurs qui vendent aux États-Unis des véhicules produits ailleurs ne paieront pas les autres droits de douane, sur l'acier ou l'aluminium par exemple. Pas de cumul, en résumé. General Motors salue "le soutien du président Trump envers l'industrie automobile" par la voix de Mary Barra, sa patronne, sans oublier d'indiquer que les pertes sur son bénéfice net occasionnées par ces surtaxes, même allégées, avoisineront les 3 milliards de dollars cette année...

GAMMES

Des petits prix, un départ et un rapatriement

BENTLEY



BENTLEY

Une Bentley "de base", ça existe. On appelle cela une "entrée de gamme" en des termes plus courtois. Pour la bâtarde, la recette est connue : la puissance d'une motorisation donnée est revue à la baisse, et le tour est joué. Bentley l'applique à la lettre sur ses carrosses soumis à l'hybridation rechargeable, le coupé Continental GT, le cabriolet Continental GTC et la berline Flying Spur, pour les citer. Dans leur cas, la puissance cumulée du module, au cœur duquel officie un V8 biturbo 4.0, passe de 782 à 680 ch sur le bas de la gamme – à ne pas confondre avec "bas de gamme"... La Continental GT ainsi motorisée débute tout juste à 253 108 €, à titre d'exemple.

FORD



FORD

Focus ST

La déclinaison sportive de la Focus, alias ST, est retirée du catalogue. Le configurateur Internet de Ford en fait foi. Ce départ

annonce la disparition à brève échéance de ce modèle phare de Ford en Europe. Les chaînes de production allemandes s'arrêteront de tourner en novembre. La Focus n'aura pas de remplaçante en tant que telle. La fin d'une épopée entamée en 1968 avec l'Escort, dont la Focus devint l'héritière trente ans plus tard.

VOLVO



VOLVO

EX30

Bonus possible pour le SUV électrique EX30, en attendant confirmation de la part des autorités françaises. Volvo a eu la bonne idée de rapatrier la production de son best-seller en Europe, en Belgique, d'où sont déjà sortis les premiers exemplaires locaux. Petit bémol, certaines des pièces nécessaires à sa fabrication viennent de Chine, là où l'histoire débute pour l'EX30, ce qui peut faire tiquer lesdites autorités. Quoi qu'il en soit, ce SUV échappera aux droits de douane européens imposés aux véhicules produits en Chine (30 % pour Volvo). Au 5 mai, ses prix s'appliquaient toujours aux unités venues de là-bas. Ils variaient de 39 100 à 53 800 €. À voir si Volvo réduira les tarifs de l'EX30 "made in chez nous".



COURSES

Spa Classic : grand spectacle assuré

Des courses de voitures historiques destinées à la compétition sur le plus beau circuit du monde, l'un des plus exigeants aussi avec son célèbre Raidillon de l'Eau Rouge, cela ne se loupe pas. Parmi les 400 bolides engagés puis regroupés dans 10 plateaux (Sixties' Endurance, Endurance Racing Legends, The Gentlemen Challenge, tout un poème...), nous relevons la présence d'une Ford Mustang 289 de 1965, d'une Cheetah G601 de 1976, d'une Pescarolo C60 de 2006 et d'une Peugeot 905 Evo 1 Bis de 1993, superbe auto, soit dit en passant. Les courses seront retransmises en direct dans le village, où 800 voitures de club seront exposées.

Spa Classic 2025

23 au 25 mai 2025

Francorchamps (Belgique)

Liste des engagés, infos pratiques et billetterie :
www.peterauto.fr/evenement/spa.classic

Ferrari ferait appel à Leapmotor



Le conditionnel s'impose, car Ferrari n'a pas confirmé

l'information. D'après

Zhu Jiangming, patron de la marque profilée très grand public Leapmotor, cette dernière devrait fournir à Ferrari une plateforme destinée à ses futurs modèles électriques. Les paradoxes de la nouvelle donne.

Une petite Audi wattée, ça vient

L'actuelle A3 donnera naissance à une variante électrique en 2027, c'est acquis, mais à l'échelon inférieur, qui se branchera sur le secteur?

Réponse, un crossover, qui expédiera à la retraite l'A1 et le SUV urbain Q2, tous deux laissés sans descendance directe. Dès l'an prochain, il n'y aura plus de modèles thermiques à l'entrée de la gamme Audi.

Renault Boréal : pas pour nous



Un nouveau SUV dans la gamme Renault, ça commence à faire beaucoup. Cela posé, celui-ci ne sillonnera les routes européennes. Clone lointain du

Dacia Bigster, le Boréal entamera sa carrière à la fin de l'année en Amérique latine, avant de la poursuivre dans 70 pays du Sud global.

Les chiffres du marché français en avril 2025



138 697

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en avril. En recul de 5,6 % par rapport au mois d'avril 2024.

6,8 %

La part de marché de Citroën en avril (9 432 immatriculations). La marque entrevoit le bout du tunnel (+6,2 % par rapport au mois d'avril 2024, -7 % de janvier à avril).

548 779

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées au terme du premier quadrimestre. En recul de 7,3 % par rapport à la même période en 2024.

1 294

Le nombre de SUV BYD Seal U immatriculés de janvier à avril (0,2 % de part de marché). Pour la première fois, un véhicule badgé BYD intègre le Top 100 (89^e position).

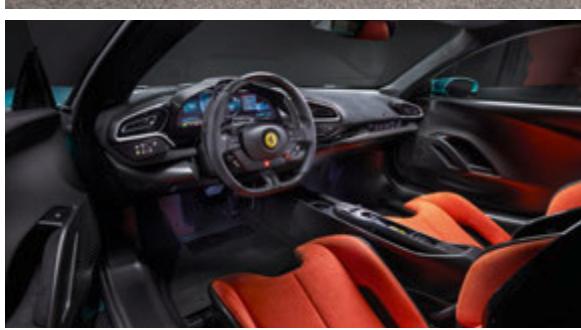
PRODUIT

Ferrari 296 Speciale : c'est le mot

Spéciale, en ce sens qu'il ne s'agit pas d'une série limitée bricolée. Chez Ferrari, ce genre de chose, cela ne se fait pas. En partant de la 296 (GTB pour le coupé, GTS pour le cabriolet) mue par un module hybride rechargeable chargé de 830 ch cumulés, les sorciers de Maranello replacent bon nombre d'éléments sur l'établi dans le but de réduire le poids de la bestiole. Bielles en titane pour le V6 biturbo 3.0 et pièces de carrosserie en carbone, avec à la clé une perte de poids de l'ordre de 60 kg par rapport à la version standard (1410 kg après soustraction, en ce qui concerne le coupé). Dans le même temps, l'ensemble mécanique gagne 50 ch cumulés, le V6 passant de 663 à 700 ch. Châssis surbaissé de 5 mm, suspension renforcée et aérodynamisme retravaillé pour le reste. La 296 Speciale, coupé ou cabriolet, avoisine les 500 000 € pour ce que nous en savons.



0 à 100 km/h : 2,8 s selon Ferrari.
 C'est sûr, c'est spécial...



RENAULT GROUP

PHOTOS FERRARI

Look



integral

Ce n'est pas parce qu'il est le plus petit de la famille que le Junior n'a pas droit à la transmission intégrale Q4 chère à Alfa. Mais ce raffinement, associé à quelques autres spécificités de cette version, fait flamber le tarif de ce SUV urbain.

Par Mélina Priam Photos Florian Grout

Peut-être est-ce la proximité des Alpes, visibles par temps clair aussi bien depuis le centre de style turinois de Mirafiori que depuis le siège historique d'Alfa Romeo à Arese, près de Milan. Toujours est-il que le constructeur lombard tient à sa transmission intégrale Q4, un raffinement technique inauguré par la marque dès 1983 sur la 33 : l'Histoire accorde une certaine légitimité. Pas question donc de laisser cet avantage au seul cousin Jeep, qui le propose sur son petit Avenger (*voir L'AJ n° 1182*) : la concurrence interne ne fait peur ni à l'un ni à l'autre, alors qu'aucun des labels français de Stellantis ne cherche à jouer sur ce terrain. Le dernier de la famille, le Junior, ajoute ainsi le suffixe Q4 à son nom. Enfin, façon de parler... Contrairement à l'Avenger 4xe qui en fait des tonnes visuellement et sort l'attirail complet du parfait petit baroudeur, rien ne différencie, au premier regard, un Junior Q4 de son jumeau à deux roues motrices. Pas même un logo sur le capot. *Niente!* Nous remarquerons juste que la version Q4 ne se décline que sur les livrées les plus chics Premium ou Pack Sport, particulièrement bien équipées. Tant pis si cela fait flamber son tarif, déjà coquet. Cette discréction montre peut-être également qu'Alfa considère que cette nouvelle transmission

intégrale, associée à la motorisation hybride présente sur le modèle traction, en est une... sans en être une! En effet, nous ne sommes plus dans les années 80. Désormais, *exit* le principe empirique de l'encombrant arbre de transmission qui renvoie puissance et couple aux roues arrière en fonction des conditions d'adhérence. En 2025, grâce à la fée électricité, la motricité des roues arrière est assurée par un second moteur électrique indépendant, de 28 ch en pic (21 ch en continu), comme celui placé à l'avant dans la boîte de vitesses de l'ensemble hybride.

Le tout est géré électroniquement, mais sans aucune liaison mécanique entre les essieux.

Atout : la prise de poids se révèle moindre. Le Junior Q4 reste ainsi assez efficient et presque aussi performant : nous n'allons pas pinballer pour deux dixièmes. Si, lors de notre essai dans les Langhe, région sinuée et vallonnée au sud de Turin, nous n'avons pas retrouvé la promesse des 5,3 l/100 km faite par Alfa, la consommation réelle constatée de tout juste 7 l/100 km demeure relativement raisonnable. *A contrario*, ce dispositif trouve vite ses limites en matière de fonctionnement 4x4 : il permet au Junior d'être plus à l'aise sur un chemin de campagne mais pas de prendre le départ du Dakar! ➤

En fait, dans la majorité des cas, le Junior Q4 continue de se comporter comme une traction. Certes, la transmission intégrale et les roues arrière sont toujours actives grâce à la technologie Power Looping. Y compris lorsque la batterie est vide. Dans ce cas-là, le moteur avant se transforme en simple générateur et prend le relais pour alimenter l'arrière. Mais en usage courant, en mode de conduite Normal et plus encore en Advanced Efficiency, le système privilégie un mécanisme de traction et la transmission intégrale reste "en sommeil". En Dynamic, les roues arrière sont plus sollicitées jusqu'à 40 km/h; au-delà, ce sont de nouveau les roues avant qui travaillent principalement. Le Q4 dispose aussi d'un mode du même nom, activable par le réglage des modes de conduite. Celui-ci engage automatiquement la transmission intégrale mais uniquement jusqu'à 30 km/h. À vitesse supérieure et jusqu'à 90 km/h, elle ne s'enclenche que si nécessaire. Bref, cette technologie ne change pas le petit SUV en grimpeur hors pair : ce n'est pas le but non plus. Elle lui confère toutefois plus d'assurance et de maîtrise dans certaines situations, en montagne notamment, et sans que cela se paie trop à la pompe ou en performances. Avec ses 145 ch cumulés, le Junior n'est jamais à la peine, bien aidé en cela par une bonne gestion de la boîte, à quelques légers à-coups de transmission près, en particulier à basse vitesse.

Comme sur le Jeep, c'est la présence d'une nouvelle suspension arrière qui fait tout l'intérêt du Junior Q4.

L'association de la transmission intégrale à ce nouvel essieu arrière multibras indépendant fait la différence. Celui-ci transforme de manière significative le comportement du Junior : il lui octroie un surplus de dynamisme et de précision bienvenu, alors même que le Q4 est un peu plus lourd (185 kg). Il ne peut en revanche rien pour améliorer le confort de suspension, toujours assez ferme, notamment en ville à basse vitesse. D'autant que cette version impose une monte pneumatique de 18 pouces qui n'arrange pas la situation. Changer de mode de conduite n'a pas plus d'effet en l'absence d'un système piloté.

Ce défaut mis à part, le Junior Q4 se montre enjoué et vraiment agréable à mener. Mais son homologue à deux roues motrices l'est déjà en partie, et pour bien moins cher : 2 500 € à finition identique et surtout à un prix d'appel plus





La présentation, identique à celle des autres versions de la gamme, est originale, mais les plastiques durs et brillants jurent sur une telle auto !

➊ Le réglage du mode de conduite influe sur la gestion moteur, la direction et la répartition du couple entre les essieux. Le mode Q4 bloque la transmission intégrale jusqu'à 30 km/h et la privilégie jusqu'à 90 km/h. ➋ Comme ses cousins du groupe Stellantis, le Junior offre tout juste ce qu'il faut d'espace aux passagers arrière. ➌ Selon Alfa Romeo, le second moteur électrique fait perdre 75 dm³ au coffre.



accessible (29 500 € contre 37 000 €). D'autant qu'à bord non plus, ce Q4 ne se différencie pas des autres modèles. Ce n'est pas forcément un souci, l'ambiance affichant une singularité assez plaisante à regarder. Alfa a pris soin de raffiner le style de son petit SUV avec une déco qui reprend tous les "gimmicks" de la marque, à l'image des compteurs Cannocchiale. Néanmoins, sur une auto qui coûte au moins 37 000 €, les plastiques durs jurent, plus encore ici que sur les modèles d'entrée de gamme. À ce prix, certains dispositifs paraissent aussi un peu dépassés – le système multimédia est d'une lenteur affligeante. Certes, la dotation d'équipements de série de la livrée Premium, d'office associée à Q4, est archi-complète (caméra 360°, conduite semi-autonome, hayon électrique et j'en passe...), mais le Junior reste un petit SUV, peu spacieux. Pour ne rien arranger, le coffre perd quelques décimètres cubes du fait du positionnement du moteur électrique. En fin de compte, il faut vraiment avoir le coup de cœur et un besoin impérieux de la transmission intégrale pour craquer ! ■

ALFA ROMEO JUNIOR

1.2 Ibrida Q4 145 ch Premium

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance cumulée	■ 145 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 230 Nm à 1900 tr/mn ■ + 55 (AV) et 88 Nm (AR) (élec.)
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess. + 2 élec., micro-hybridation 48 V
Cylindrée/puissance fiscale	1199 cm ³ /7 CV
Transmission	aux 4 roues
Boîte/nombre de rapports	robotisée multi-embr./6
Batterie/capacité brute (nette)	■ lithium-ion/ 0,890 (0,432) kWh

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

Châssis

Diamètre de braquage	■ 10,5 m
Pneumatiques	215/55 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,18/1,78/1,54/2,56 m
Poids/tractable freiné	1565/620 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 9 s
Vitesse maxi	■ 200 km/h

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 21 cm ⁽²⁾
Largeur aux coudes AV/AR	■ 144/145 cm ⁽²⁾
Volume de coffre	■ 340 dm ³

(2) Selon nos mesures.

LE BUDGET

Prix	■ 37 000 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 190 à 230 € (119 à 121 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	38 430 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(3) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès/dém. sans clé, aide park. AV/AR + caméra 360°, clim auto bizona, cond. semi-autonome niv. 2, dét. pluie/lum., ESP, full LED, hayon élect., induction, instr. num. 10,25 pouces, jantes all. 18 pouces, lect. panneaux, sièges AV chauff. et conducteur élect., surv. angles morts, syst. multimédia tactile 10,25 pouces/Apple CarPlay et Android Auto, 2 prises USB...

Options

Peinture métall. ou spéciale (900 à 1 200 €), toit noir (300 €), toit panoramique (1 400 €)...

Consommation

Mixte	■ 5,2 à 5,3 l/100 km
Réservoir	44 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Pologne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Plus que la transmission intégrale Q4, nous retiendrons surtout de cette version son train arrière multibras indépendant plus évolué et exclusif, un vrai petit plus pour le comportement routier. Sans que cela grève trop la consommation et les performances. Mais à quel prix !

Coup



de poker vietnamien

Encore inconnu chez nous, le constructeur vietnamien Vinfast tente de s'implanter en Europe avec un VF6 en principe outillé pour s'attaquer au petit monde en ébullition des SUV électriques urbains. Décrocher une place d'honneur second rôle serait déjà un succès. En a-t-il les moyens ?

Par Antoine Arnoux Photos Nicolas Soler



Il est plus complexe de s'improviser constructeur automobile que fabricant de nouilles lyophilisées. Quel rapport? C'est dans ce domaine qu'a fait fortune le fondateur de Vinfast, aujourd'hui à la tête du tentaculaire conglomérat vietnamien Vingroup, dont l'automobile ne représente qu'une infime partie des activités. Hôtellerie, construction, tourisme... Créeé en 2017, la toute jeune marque est distribuée chez nous depuis 2024 avec le plus grand (et décevant) VF8. Au moins, le petit frère VF6 arrive sur le bon créneau, certes chargé, des SUV électriques dits "urbains". Ce nouvel entrant joue ainsi un vrai coup de poker face à une concurrence sérieuse et nombreuse : Renault 4 E-Tech, Peugeot E-2008 et consorts.

Déjà, il n'est pas désagréable dans son allure, même si le dessin convenu ne fera pas se retourner les têtes.

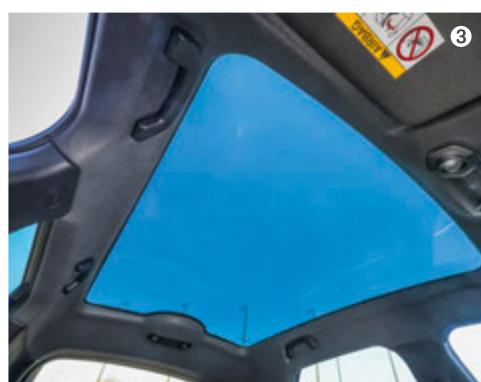
Avec une longueur de 4,24 m, ses dimensions le placent dans la moyenne du segment. Tout comme ses promesses techniques, avec une batterie de 59,6 kWh utiles (la seule proposée) annonçant 410 km d'autonomie en version de base de 177 ch (379 km avec notre modèle de 204 ch doté de jantes 19 pouces). Première impression flatteuse, donc, qui se confirme en montant à bord, puis... l'enthousiasme retombe. La planche de bord minimalisté évoque l'environnement Tesla, et notre variante Plus reçoit une sellerie et des garnitures en simili, mais les matériaux de qualité basique (au mieux) et la finition aléatoire déçoivent. Ensuite, si le VF6 a le bon goût d'offrir un équipement complet, surtout en technologie embarquée, l'ergonomie entièrement tactile présente des travers auxquels il est difficile de s'habituer. Tout est regroupé sur l'écran central (12,9 pouces), légèrement orienté vers le conducteur. Pas vraiment un exemple de réactivité ni de praticité : trop de sous-menus pour atteindre les divers paramètres de conduite (ré génération) ou désactiver les assistances (zélées et envahissantes). Au moins, certaines fonctions essentielles, la ventilation notamment, restent accessibles en continu. Heureusement, étant donné que même les informations de conduite, comme la vitesse, s'affichent sur cet écran. Mais rien en face du conducteur, ce qui requiert de quitter brièvement la route des yeux, à moins de s'en remettre à l'affichage tête



L'ambiance épurée est plaisante, mais il faut s'habituer à l'absence d'instrumentation sous les yeux (hormis l'affichage tête haute). Pour la vitesse, le conducteur doit brièvement tourner la tête vers l'écran central...



❶ Toutes les fonctions passent par l'écran (12,9 pouces), manie devenue fréquente ces dernières années pour des questions d'économies. Au détriment du sens pratique! ❷ Sous l'accoudoir se trouvent deux ports USB-A ainsi qu'un support pour smartphone. ❸ Ambiance lumineuse, mais pas de store pour le toit panoramique... Espérons que le traitement anti-UV soit efficace en plein été. ❹ Pas de bouton de démarrage : pied sur le frein et une pression sur D pour lancer la machine. Les touches de boîte auto sont presque les seules commandes physiques à bord.





L'avis d'Antoine Arnoux



Sympa à regarder, un peu moins à conduire : l'agrément est banal. Un SUV électrique de plus !



haute (de série en version Plus). Concevoir des autos qui ne se conduisent qu'en s'appuyant sur la technologie embarquée, serait-ce le mal du siècle ? En manœuvre, c'est certain : la visibilité arrière, ici entravée par les montants imposants et le vitrage étroit, exige de faire confiance à l'affichage 360°... et aux rétroviseurs, dont le réglage passe par l'écran, donc impossible quand la marche arrière est enclenchée. Après ces tâtonnements, les premiers kilomètres défilent sereinement.

Original, ce volant de petit diamètre à jante épaisse !

La position de conduite se trouve aisément, la suspension typée confort encaisse les mouvements en douceur, parfois troublés par quelques percussions liées aux jantes de grand diamètre. Tant que le revêtement est correct, rien de méchant. Sommes-nous réconciliés ? En tout cas, la tenue de cap rassure et la direction s'avère plutôt bien calibrée, consistante comme il faut. Voilà un bon compagnon de route, finalement, sur les grands axes périurbains ou sur voie rapide. Pas trop rapide toutefois : passé les 120 km/h, →

LE VF6 DOIT SON AUTONOMIE DÉCEVANTE, NOTAMMENT, À SON POIDS EXCESSIF POUR UN SUV DE CETTE CATÉGORIE ...



Sur les grands axes, le VF6 est un voyageur confortable et rassurant. Ça se gâte sur le réseau secondaire.



① Intéressant ratio encombrement/habitabilité : l'espace est très convenable pour deux adultes à l'arrière. La garde au toit moyenne peut toutefois gêner les plus grands. ② Volume limité côté bagages : à 285 dm³ mesurés, le VF6 est l'un des plus mauvais élèves de la catégorie. Et pas de *frunk* à l'avant. La modularité se restreint à la banquette rabattable 60/40.



les bruits d'air deviennent franchement envahissants... et l'autonomie chute alors plus vite que prévu. Mesuré à 24,5 kWh/100 km par nos soins à 130 km/h, son rayon d'action s'établit à 245 km sur autoroute. Admettons, bien des concurrents ne s'en sortent pas mieux.

Le score n'est guère plus brillant en parcours mixte : 21 kWh/h, soit 290 km d'autonomie.

Ces résultats décevants, le VF6 les doit notamment à son poids excessif pour un SUV de cette catégorie : 2050 kg, tandis que la plupart de ses congénères émargent généralement à 300 kg de moins ! Ainsi entravés, les 204 ch ne s'en tirent cela dit pas si mal : 8,8 s de 0 à 100 km/h d'après nos mesures, chiffre correct dans l'absolu mais en retrait des rivaux à puissance équivalente. Constat qui se confirme sur 400 et 1 000 m départ arrêté, où il termine en queue de peloton. Suffisant néanmoins pour délivrer des relances

efficaces... et maltraiter le train avant, qui crie grâce et inflige de désagréables remontées dans la direction à la moindre remise de watts sans avoir les roues droites ! Là, les torts sont partagés avec les pneumatiques (des Bridgestone Alenza), dépassés par le couple pourtant pas débordant (310 Nm). Tout invite donc à la retenue. C'est d'ailleurs préférable, pour éviter secousses et réactions parasites parfois brouillonnes : en tracé sinuieux ou sur une bosse non anticipée, la suspension trop souple s'affaisse. Les mouvements générés nuisent autant au comportement qu'au confort... Attention, les occupants pourraient décider de donner un gage au conducteur à chaque mise en butée d'amortisseur !

Dommage, car les passagers arrière sont plutôt bien reçus. L'assise de la banquette est un peu courte, mais l'espace ne manque pas. Ils devront en revanche voyager léger : le coffre est limité (285 dm³), et le modeste double fond permet à peine de ranger les câbles de charge. Et il n'y a pas

de *frunk* sous le capot (ce qui n'est pas si courant sur le créneau, soit dit en passant).

À la borne, le VF6 ne cherche pas les records : 100 kW maximum en recharge rapide DC, classique chez les SUV de la catégorie. Retrouver de 10 à 80 % de charge demande alors 25 mn environ. En courant alternatif, l'auto dispose d'un chargeur 11 kW de série en finition haute Plus (7,4 kW en version d'accès Eco). On ne lui reprochera pas de jouer la prudence sur ce point, si cela permet de préserver la longévité de la batterie. Et accessoirement de maintenir des prix plutôt serrés : il débute à 33 990 € en Eco 177 ch, financièrement attractif au vu de l'équipement déjà généreux en finition de base. Sur notre variante Plus, à 37 990 €, la liste est pléthorique ! Pas de bonus évidemment, compte tenu de sa fabrication vietnamienne. Hélas, après les belles promesses théoriques, la pratique laisse un constat plus mitigé. La plupart des rivaux font mieux pour pas beaucoup plus cher... ■

PLUS
Équipement et garantie
Habitabilité
Confort correct
MOINS
Comportement, train avant
Poids excessif
Petit coffre



Ceinture de caisse haute, pavillon fuyant... Le dessin est signé des Italiens de chez Torino Design, des anciens de chez Bertone. Sans révolutionner le genre, le résultat est flatteur.

EN CHIFFRES

VINFAST VF6 204 ch/59,6 kWh* Plus

NOS MESURES

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

LA TECHNIQUE

Moteur/Transmission

Puissance maxi	204 ch
Couple maxi	310 Nm
Type	synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1

Batterie

Type	lithium-ion
Capacité brute (nette)	NC (59,6) kWh

Châssis

Diamètre de braquage	11,3 m
Pneumatiques	235/45 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,24/1,84/1,57/2,73 m
Poids/tractable freiné	2050/435 kg

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149/145 cm
Garde au toit AV/AR	100/92 cm
Volume de coffre	285 dm ³
Seuil de chargement	71 cm

Niveau sonore

À 90/130 km/h	66/70,3 dB
---------------	------------

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Vietnam



Le VF6 se contente de prises USB-A (de série à l'arrière en finition Plus), alors que les prises USB-C se généralisent.



100 kW en charge rapide DC, du classique sur le créneau. On retrouve 80 % d'autonomie en un peu moins de 30 mn.

* Capacité nette.

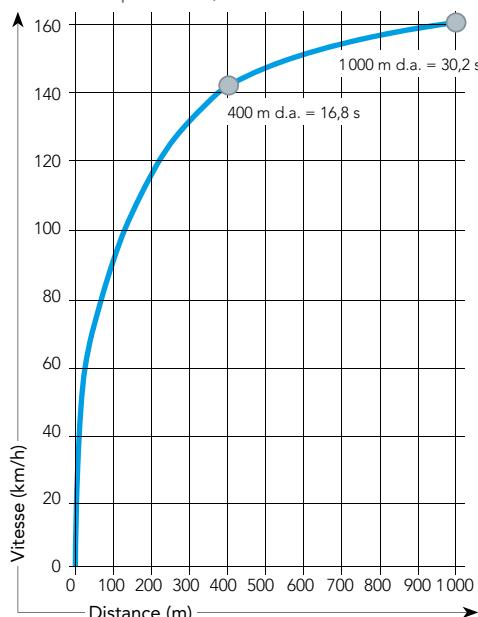
LA CONDUITE

Performances

1000 m d.a.	30,2 s
400 m d.a.	16,8 s
0 à 100 km/h	8,8 s
Vitesse maxi	175 km/h

→ Courbe d'accélération

Le couple généreux permet de signer des chronos convenables dans l'absolu, y compris sur autoroute, mais rien de miraculeux. Tout juste de quoi faire oublier la masse (en ligne droite!). Le modeste ratio poids/puissance, à plus de 10 kg/ch, pénalise le VF6 en accélération : il fait à peine jeu égal (voire légèrement moins bien) que des concurrents moins robustes ou plus datés, à l'instar du Kia e-Soul.



Reprises

90 à 130 km/h en Drive	6,8 s
Temps en Drive pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	11,2 s
Distance en Drive pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	376 m

Freinage

Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	33 m
Depuis 130 km/h	66 m

LE BUDGET

Prix

37 990 €
0 € (0 g/km)
38 840 €
7 ans ou 160 000 km ⁽²⁾

(1) Options et bonus inclus.
(2) Batterie : 8 ans, kilométrage illimité.

Équipements de série

8 airbags, accès/dém. sans clé, aff. tête haute, Afil, aide park, AV/AR + caméra 360°, alerte angles morts + trafic marche AR, clim auto bizona, dét. pluie/lum., jantes all. 19 pouces, rég. adapt. avec centrage de voie, sièges AV élec./chauffants/ventilés, système multimédia 12,9 pouces/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/4 prises USB-A, toit panoramique, volant réglable électriquement...

Options

Peinture métallisée (650 à 850 €)...

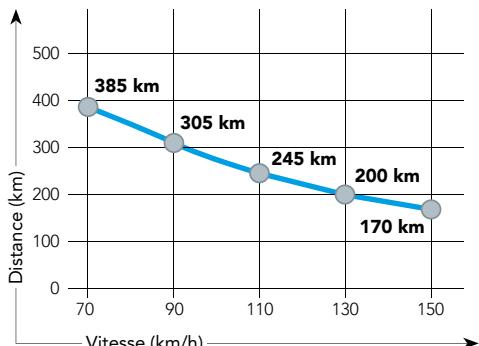
Consommation/Autonomie/Recharge

Moyenne	21 kWh/100 km
Ville/route/autoroute	19,3/19,3/24,5 kWh/100 km
Autonomie moyenne	290 km
Ville/route/autoroute	310/310/245 km
Chargeur AC/DC	11/100 kW
Tps de charge prise dom./11/100 kW	22 h/7 h/27 mn ⁽³⁾

(3) Charge rapide 100 kW : 10 à 80 % (donnée constructeur).

→ Courbe d'autonomie

Pénalisé par sa masse bien trop élevée et sa monte pneumatique défavorable à la consommation, le VF6 ne tire pas profit de la capacité confortable de sa batterie. Ses chiffres d'autonomie sont en net retrait par rapport aux rivaux les plus proches tels que les Kia EV3 et Peugeot E-208. Le constat est cruel sur voie rapide, où son appétit limite considérablement sa polyvalence. Et nos conditions de mesures, réalisées par temps modérément frais (8 °C), ne sont pas à mettre en cause. Ses performances énergétiques décevantes le cantonnent à un usage périurbain, où son autonomie dépasse tout juste les 300 km.



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Par ses prestations sans atout majeur, ponctuées d'imperfections liées à un développement (trop) rapide, le VF6 laisse entrevoir une sérieuse marge de progrès. Confort correct et garantie 7 ans ne suffisent pas face aux pointures du genre, d'autant que ses tarifs ne sont pas si compétitifs.

■ bon / □ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LA FINE ÉQUI

Si la R5 triste actuellement le classement des ventes d'électriques en France, de petites citadines tout aussi recommandables, aux dimensions contenues et moins chères, entendent également faire leur place. À commencer par la nouvelle Fiat Grande Panda qui partage le même ensemble moteur-batterie que sa cousine la Citroën ë-C3, mais aussi l'originale Hyundai Inster.

Par Arthur Matal Photos Arnaud Saunier

FIAT GRANDE PANDA

113 ch/44 kWh La Prima

27 900 €



CITROËN Ë-C3

113 ch/44 kWh Max

27 800 €



PE



Au classement des voitures électriques les plus vendues en France, les citadines gardent une place de choix avec pas moins de cinq représentantes dans le Top 10 au premier trimestre 2025. Leur autonomie limitée, mais en progrès constant, en comparaison avec les thermiques, n'a pas la même importance que lors de l'achat d'une familiale. Particulièrement adaptées aux petits trajets et à un usage quotidien, elles avancent également un agrément et des prestations égales voire supérieures en ville ou sur route, où la souplesse mécanique et le silence sont des atouts clés. C'est dans ces conditions que de nouvelles protagonistes pointent le bout de leur museau. Hyundai, à la large gamme électrique, complète son offre avec l'originale Inster, qui, avec son look de petit SUV urbain, n'est pas sans rappeler sous certains angles la Suzuki Ignis. La tendance SUV ayant le vent en poupe, Fiat surfe aussi dessus pour réinterpréter sa Panda... devenue Grande.

Cette dernière reprend la plateforme Stellantis CMP, partagée notamment avec une certaine Citroën ë-C3, qui en est à sa quatrième génération et occupe actuellement la deuxième place des ventes d'électriques derrière l'intouchable R5, avec 6 191 exemplaires contre 9 187 depuis janvier pour la Renault. En jouant la carte de tarifs relativement abordables, ces trois-là pourraient bien se tailler une belle part du gâteau au niveau européen... voire mondial pour la coréenne, suffisamment vertueuse pour conserver son bonus chez nous malgré ses origines lointaines.

SUR LA ROUTE

C'est vrai qu'avec ses 3,83 m, cette petite Inster fait toute menue à côté de ses adversaires du jour, pourtant pas très imposantes mais plus longues de 17 et 19 cm. Cependant, sur la route, elle a tout d'une grande ! Pour commencer, ses bonnes dispositions routières se traduisent par un comportement très rigoureux et un châssis précis. L'impression de légèreté, qui n'est pas qu'une →



HYUNDAI INSTER

115 ch Creative

29 250 €



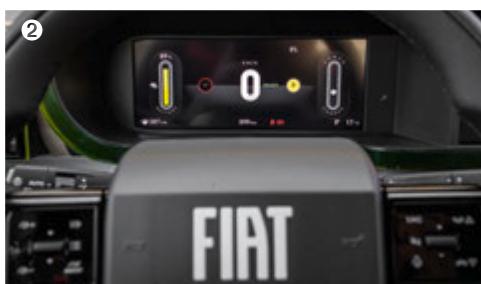
*Capacité nette.



La planche de bord est gaie et rappelle celle de la version originelle. Le choix des coloris y est pour beaucoup. Les plastiques sont en revanche d'un aspect bas de gamme.

FIAT GRANDE PANDA

- ❶ Le sélecteur de marche dispose d'une touche pour réduire la régénération d'énergie, mais ce dispositif n'est en rien comparable aux palettes de l'Instar qui ajustent vraiment le réglage.
- ❷ Le bloc compteur de la Grande Panda est disposé classiquement et parfaitement lisible.



C'est plus austère qu'à bord de la Fiat! Mais l'aspect des matériaux paraît de meilleure facture. Le combiné d'instrumentation, dans la casquette, reste lisible.



- ❶ Comme sur la Grande Panda, la commande de marche est simplifiée au maximum et impose parfois de s'y reprendre à deux fois pour passer de marche avant à arrière ou inversement.
- ❷ Le bandeau d'informations se limite à l'essentiel, mais tout ce dont on a besoin est disponible.

impression car l'Instar pèse plus de 100 kg de moins que ses rivales (malgré une batterie plus grosse, nous y reviendrons), est bien présente face à deux concurrentes qui prennent sensiblement plus de roulis. Dommage toutefois que sa direction ne remonte pas suffisamment les informations en provenance de la route. La faute à une assistance un poil trop élevée. Sa masse davantage contenue contribue aussi à des performances plus percutantes que celles des Fiat et Citroën.

Accélérations, reprises et même vitesse maxi, l'Instar fait mieux sur tous les tableaux.

La coréenne dispose en prime de raffinements techniques intéressants, tels que des palettes au volant qui servent à ajuster au mieux la régénération d'énergie au freinage selon la circulation et surtout le style de conduite de la personne derrière le volant. À chacun de choisir s'il souhaite plus ou moins de "frein moteur", point qui s'avère parfois caricatural sur certaines voitures. Un paramétrage fin dont ne bénéficient hélas pas les deux "Stellantis girls". Elles se contentent d'une seule touche sur le sélecteur de marche permettant de réduire très légèrement la retenue en décélération. Mais la Grande Panda avance d'autres qualités, à commencer par un amortissement très prévenant qui ménage plus de moelleux sur la route que la Hyundai, sans pour autant rendre



son comportement imprécis. Ce typage sied bien à l'italienne, qui jouit d'une mécanique de 113 ch assurant des performances convenables, si tant est qu'elle reste dans son domaine de compétences, à savoir à proximité des agglomérations. Les escapades plus lointaines ne la mettent en effet pas en valeur. Mais contrairement à la coréenne, la Grande Panda est aussi disponible en version thermique hybride de 100 ch avec une boîte automatique (18 900 €) qui conviendra davantage à ceux qui désirent plus d'autonomie. Un mot sur la direction, parfaitement calibrée en assistance pour les évolutions urbaines (la Fiat ne dispose plus de la touche City qui surassistait à la demande la direction), mais qui se révèle moins adaptée aux vitesses plus élevées.

Apparue l'année dernière, l'ë-C3 est déjà la plus ancienne de la bande, mais cela ne se ressent heureusement pas, volant en mains. Réputation oblige, Citroën rime avec confort et c'est toujours à l'ordre du jour. Pourtant... bizarrement, "notre" ë-C3 pourvue des amortisseurs à doubles butées hydrauliques semblait moins bien absorber les petits dos-d'âne et nids-de-poule urbains que sa cousine Grande Panda, classiquement suspendue. En revanche, à allure plus soutenue, elle devient plus souple que l'italienne et plus sensible donc au roulis dans les virages. Un comportement typique Citroën : sûr mais pas dynamique ! À noter que si la Citroën et la Panda sont de →



La présentation intérieure est plus conventionnelle que le design extérieur, mais tout est à sa place et la climatisation dispose de boutons pratiques.

HYUNDAI iNTER

➊ Le sélecteur de marche est bien placé, sur la colonne de direction, mais son maniement demandera un peu d'habileté. ➋ Disposant de plusieurs modes d'affichage et parfaitement lisible, le bloc compteur est le même que d'autres Hyundai plus haut de gamme.



SUR ROUTE COMME EN VILLE, AVEC SA PLUS GRANDE CAPACITÉ DE BATTERIE ET SES CONSOMMATIONS MOINS ÉLEVÉES, LA HYUNDAI SE MONTRE LA PLUS ENDURANTE DES TROIS ...



La Fiat n'est pas la plus dynamique mais mène avec brio le confort et un comportement sûr.

DES TROIS, C'EST L'Ë-C3 QUI ACCUEILLE LE MIEUX LES PASSAGERS ARRIÈRE ●●●

bonnes freineuses avec respectivement 65 et 64 m à 130 km/h, l'Inster est dans la moyenne avec 67 m sur le même exercice. Tout compte fait, c'est toutefois bien la tonique petite Hyundai qui remporte cette manche, devant une Grande Panda réussie et une ë-C3 un peu plus pataude...

VIE À BORD

Les dimensions plus contenues de l'Inster contribuent évidemment à sa belle maniabilité pour se faufiler dans les petites rues, mais limitent quelque peu sa capacité d'accueil, surtout par rapport à ses rivales du jour plus imposantes. Cela est surtout marquant en ce qui concerne la largeur aux coudes où elle est plus étroite de 10 cm : 132 cm à l'avant contre 140 cm pour la Fiat et 142 cm pour la Citroën. Une précision : notre exemplaire se présente en configuration 4 places avec banquette coulissante, ce qui l'écarte du bonus écologique. Celui-ci sera en effet réservé au modèle 5 places, qui, lui, obtient l'éco-score nécessaire. Subtilité administrative, toujours est-il que cette version, de même tarif que la 4 places, fait l'impasse sur la banquette coulissante : c'est le sacrifice à la modularité auquel il faudra consentir pour bénéficier de la même aide de 2000 à 4000 euros que la Grande

FIAT GRANDE PANDA

PLUS

Confort/comportement
Câble recharge intégré
Présentation originale

MOINS

Qualité des plastiques
Autonomie juste
Consommations

FIAT GRANDE PANDA

❶ Les places arrière sont assez généreuses, même si le cinquième passager devra se faire tout petit. ❷ Le coffre de 310 dm³ présente en plus des formes régulières : ce serait parfait avec un seuil de chargement moins haut.



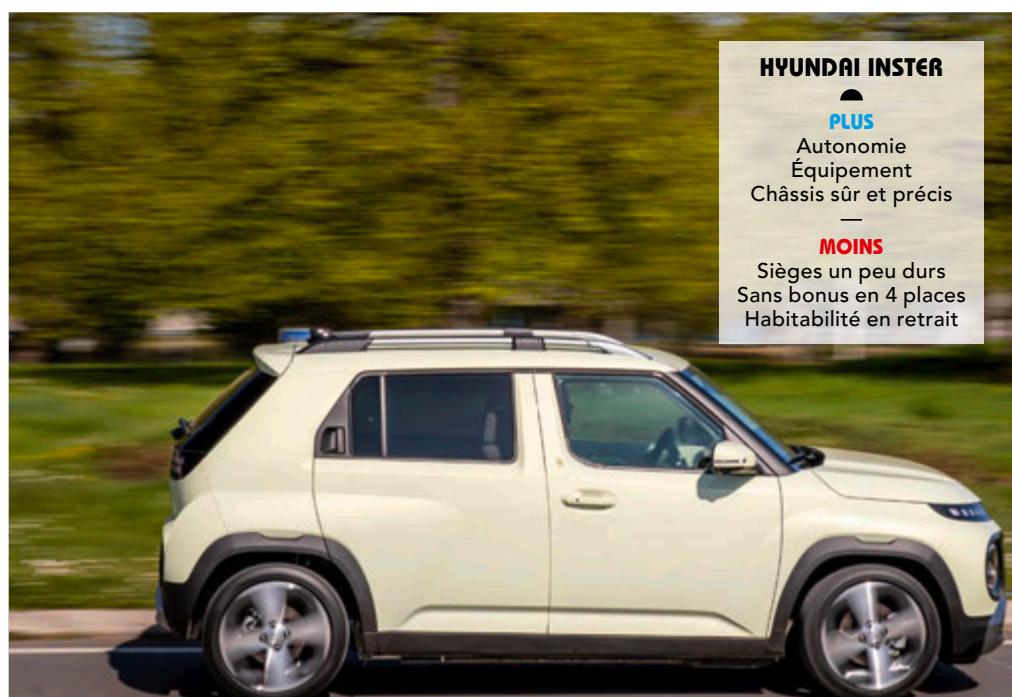
HYUNDAI INSTER

PLUS

Autonomie
Équipement
Châssis sûr et précis

MOINS

Sièges un peu durs
Sans bonus en 4 places
Habitabilité en retrait



La Hyundai profite de sa masse inférieure d'une centaine de kilos et de sa compacité pour s'avérer la plus maniable et plaisante à mener.



CITROËN ë-C3

- ❶ Le moelleux de la banquette de cette ë-C3 fait la différence et c'est celle qui recevra au mieux les passagers.
- ❷ Avec ses 310 dm³ de coffre, comme sa cousine, la Citroën offre un volume parfaitement adapté.



La plus confortable, c'est elle, mais au prix d'un comportement plus pataud.

CITROËN ë-C3

PLUS

Habitabilité
Premier prix abordable
Voiture confortable...

MOINS

... mais un peu pataude
Autonomie limitée
Modularité basique



HYUNDAI INSTER

- ❶ En version 4 places, la banquette coulissante permet de moduler l'espace aux jambes, mais la largeur aux coudes reste juste. ❷ Avec son volume variant de 245 à 359 dm³, le coffre de cette configuration 4 places affiche une belle modularité mais cette version est privée de bonus.

Panda et l'ë-C3. L'Inster 5 places arrivera en France avant l'été et c'est à ce moment, assure Hyundai, que l'Ademe, l'Agence de la transition écologique, devrait intégrer cette coréenne dans sa liste des "élues" au bonus – une rareté pour une auto non européenne.

Cette particularité mise à part, l'Inster séduit par son habitacle bien construit et ses plastiques plus valorisants que ceux de ses rivales. L'équipement se révèle complet et moderne, à l'image des caméras d'angles morts qui s'affichent directement dans l'instrumentation de bord (option). Néanmoins, l'ergonomie générale n'est pas aussi intuitive que chez ses concurrentes européennes et demande un petit temps d'adaptation.

La Grande Panda souffle, elle, le chaud et le froid dans son habitacle.

La planche de bord colorée avec son bel habillage en fibres de bambou mêle originalité et cachet (attention en cas de présence de panda gourmand en passager!). L'espace est généreux pour quatre, voire cinq personnes. En revanche, la qualité de certains plastiques rappelle les tarifs contenus. L'habillage noir laqué de la commande

de transmission était déjà rayé malgré les seulement 500 km de notre exemplaire.

Si elle partage la même plateforme que la Grande Panda, la Citroën offre des cotes d'habitabilité encore légèrement supérieures et, en ce qui concerne les places arrière, une banquette très moelleuse. C'est elle qui, au besoin, accueillera donc le plus dignement un éventuel cinquième passager. Avec un volume de 310 dm³, les coffres des ë-C3 et Panda sont identiques, quand celui de l'Inster varie de 245 à 359 dm³ suivant l'avancement de la banquette. Nous n'avons malheureusement pas encore eu entre les mains de modèle 5 places pour vérifier une version vraiment comparable à celles des concurrentes européennes. Si sa planche de bord originale avait marqué les esprits à sa sortie, la Citroën rentre un peu dans le rang aujourd'hui face à ses nouvelles rivales qui misent sur le même registre. Mais il est important de signaler que si les plastiques durs sont là aussi présents en nombre, l'aspect du tissu sur la planche de bord et la non-multiplication des coloris permettent d'offrir une sensation de qualité supérieure à la Fiat. Un mot enfin de l'insonorisation moyenne de nos trois protagonistes du ➤



L'avis d'Arthur Matal



Fiat fait fort avec cette Grande Panda sympa à regarder et à conduire. Un grand oui!



Je me suis amusé au volant de l'Inster, une vraie citadine, maniable et lookée!



Ces trois propositions sont parfaitement adaptées aux villes modernes. Seule l'Inster, avec son autonomie supérieure, pourra s'aventurer plus loin.

Finalement la moins fun, mais le tarif de l'ë-C3 raisonnable en entrée de gamme séduit.



L'INSTER PROFITE DE SA MASSE MOINDRE POUR RÉALISER DES PERFORMANCES PLUS TONIQUES QUE SES DEUX RIVALES ●●●

jour. Elle semble une once plus soignée à bord de la Citroën avec 69,7 dB à 130 km/h contre 70 dB pour la Fiat et 70,2 dB pour la Hyundai. Finalement, la Grande Panda, vraiment originale, et la C3, plus sérieuse mais tout aussi compétente, se partagent le chapitre Vie à bord. L'Inster, qui ne peut pas lutter en habitabilité, ferme la marche.

BUDGET

Ce chapitre est l'occasion d'évoquer les consommations et les autonomies. Avec sa batterie de 49 kWh net contre 42 kWh pour les membres de la famille Stellantis, difficile pour les deux cousines française et italienne de lutter face à la proposition asiatique, qui soigne en plus ses consommations. Avec 16,4 kWh/100 km de moyenne contre 17,5 kWh/100 km, l'Inster offre une autonomie moyenne de 310 km contre 245 km pour ses rivales. En se concentrant sur les consommations

citadines, là où on a le plus de chances de retrouver nos protagonistes, l'écart s'amplifie encore. 365 km de rayon d'action pour l'Inster en ville contre 280 km pour les Panda et C3 : c'est assez parlant. Affichée certes à 29 250 € (c'est un peu cher !) en finition Creative ultra-équipée, la Hyundai avance, en plus de sa batterie plus grosse, un argument rassurant : sa garantie de cinq ans, contre deux ans pour les européennes.

Dans cette livrée supérieure La Prima, la Fiat Grande Panda présente un rapport prix/prestations convaincant. Mais contrairement à l'Inster qui en dispose de série, le chargeur embarqué de 11 kW reste ici en option à 700 € (400 € sur la Citroën). Et attention dans le cas de l'italienne, choisir cet accessoire supprime d'office le très pratique câble intégré à la calandre qui évite bien des désagréments

mais ne supporte que... 7,4 kW. La Citroën, dont le tarif est inférieur de 100 € à celui de la Panda (27 800 €), est elle aussi bien équipée. Le seul avantage des Stellantis est de proposer des finitions d'entrée de gamme accessibles à partir de 23 300 € pour la Citroën et 24 900 € pour la Fiat, quand l'Inster ne s'affiche pas à moins de 28 250 € avec sa batterie 49 kWh. Mais une version de base dotée d'une pile de 42 kWh est disponible au catalogue contre 25 000 €... ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE

1^{re} HYUNDAI INSTER

2^e FIAT GRANDE PANDA

3^e CITROËN Ë-C3

VIE À BORD

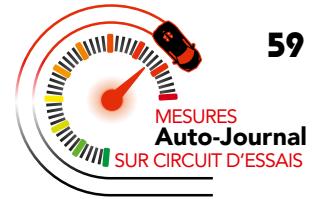
1^{res} ex æquo FIAT GRANDE PANDA et CITROËN Ë-C3

3^e HYUNDAI INSTER

BUDGET

1^{re} HYUNDAI INSTER

2^{es} ex æquo FIAT GRANDE PANDA et CITROËN Ë-C3



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.

FIAT GRANDE PANDA

CITROËN Ë-C3

HYUNDAI INSTER

Moteur/Transmission	FIAT GRANDE PANDA	CITROËN Ë-C3	HYUNDAI INSTER
Puissance maxi	113 ch	113 ch	115 ch
Couple maxi	120 Nm	120 Nm	147 Nm
Type	électrique synchrone à aimants permanents	électrique synchrone à aimants permanents	électrique synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	4 CV	4 CV	3 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/1	automatique/1	automatique/1
Batterie/capacité brute (nette)	lithium-ion/44 (42) kWh	lithium-ion/44 (42) kWh	lithium-ion/NC (49) kWh
Châssis	FIAT GRANDE PANDA	CITROËN Ë-C3	HYUNDAI INSTER
Diamètre de braquage	11,1 m	11,1 m	11,3 m
Pneumatiques	205/50 R 17	205/50 R 17	205/45 R 17
Dimensions/Poids	FIAT GRANDE PANDA	CITROËN Ë-C3	HYUNDAI INSTER
L/l/h/empattement	4/1,76/1,57/2,54 m	4,02/1,76/1,57/2,54 m	3,83/1,61/1,58/2,58 m
Poids/tractable freiné	1474/550 kg	1470/550 kg	1356 kg/NC
Performances	FIAT GRANDE PANDA	CITROËN Ë-C3	HYUNDAI INSTER
1000 m d.a./0 à 100 km/h	34,7/11,6 s	35,2/12,2 s	33/10,5 s
90 à 130 km/h en Drive	12 s	11,3 s	9,6 s
Vitesse maxi	132 km/h	135 km/h	149 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/64 m	10/31/65 m	10/33/67 m
Habitabilité/Coffre	FIAT GRANDE PANDA	CITROËN Ë-C3	HYUNDAI INSTER
Longueur aux jambes AR	20 cm	22 cm	19-35 cm ⁽¹⁾
Largeur aux coudes AV/AR	140/140 cm	142/141 cm	132/128 cm
Volume de coffre	310 dm ³	310 dm ³	245-359 dm ³ ⁽¹⁾
(1) Selon la position de la banquette coulissante. Version 4 places.			
Niveau sonore	FIAT GRANDE PANDA	CITROËN Ë-C3	HYUNDAI INSTER
À 90/130 km/h	66,8/70 dB	65,5/69,7 dB	65,2/70,2 dB
LE BUDGET	FIAT GRANDE PANDA	CITROËN Ë-C3	HYUNDAI INSTER
Prix	27 900 €	27 800 €	29 250 €
Bonus écologique (CO ₂)	2000 € ⁽²⁾ (0 g/km)	2000 € ⁽²⁾ (0 g/km)	2000 € ⁽²⁾⁽³⁾ (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽⁴⁾	26 450 €	26 220 €	28 600 €
Garantie ⁽⁵⁾	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	5 ans, km illimité
(2) Bonus de 2000, 3000 ou 4000 € selon revenu fiscal. (3) Bonus en version 5 places seulement. (4) Bonus et options inclus. (5) 8 ans ou 160000 km pour la batterie.			
Équipements communs			
6 airbags (7 pour Inster), AFIL act., aide parking AV/AR, cam. recul, clim auto, détection pluie/luminosité, frein. auto urg., induction, instr. numérique, jantes alliage 17 pouces, phares LED, régulateur/limiteur de vitesse, rétros rab. élec., système multimédia avec écran tactile 10,25 pouces/Bluetooth/prises USB, vitres électriques...			
Options			
Affichage des angles morts par cam. + alerte de circulation transversale AR et cam. 360°	indisponible	indisponible	1050 €
Chargeur embarqué 11 kW	700 €	400 €	série
Pack Hiver (sièges AV, vol., pare-brise chauff.)	500 €	indisponible	indisponible
Peinture métallisée	700 €	600 à 800 €	600 à 800 €
Pompe à chaleur, chauffage batterie, préconditionnement de la batterie	indisponible	indisponible	990 €
Consommation/Autonomie/Recharge	FIAT GRANDE PANDA	CITROËN Ë-C3	HYUNDAI INSTER
Consommation moyenne	17,5 kWh/100 km	17,5 kWh/100 km	16,4 kWh/100 km
Consommation ville/route/autoroute	15/16,1/21,5 kWh/100 km	15/16,1/21,5 kWh/100 km	13,4/14,4/21,4 kWh/100 km
Autonomie moyenne	245 km	245 km	310 km
Autonomie ville/route/autoroute	280/260/195 km	280/260/195 km	365/340/240 km
Chargeur AC/DC	7,4 (11 en option)/100 kW	7,4 (11 en option)/100 kW	11/120 kW
Charge sur prise dom./7,4/11 kW/rapide	22 h/7 h/4 h 30/27 mn ⁽⁶⁾	22 h/7 h/4 h 30/27 mn ⁽⁶⁾	23 h/8 h/5 h/30 mn ⁽⁷⁾
(6) 100 kW : données constructeur, de 20 à 80 %. (7) 120 kW : donnée constructeur, de 10 à 80 %.			
Note EuroNCAP	En cours	En cours	En cours
Pays de fabrication	Serbie	Slovaquie	Corée du Sud

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL HYUNDAI INSTER

Citadine quasi parfaite par ses dimensions, très agréable à conduire en toutes circonstances et peu gourmande, la Hyundai Inster se faufile avec malice dans la catégorie et remporte de peu ce comparatif. La Grande Panda réussit toutefois son entrée en revisitant avec succès le best-seller Fiat. Sa présentation originale lui permet de faire de l'ombre à sa cousine Citroën. Si ces deux dernières restent très proches en prestations, la française garde comme atout une vraie version d'entrée de gamme, à un tarif plus raisonnable.



LE DERNIER CONVERTI

Il se cache encore sous quelques masques et ne sera commercialisé que dans six mois, mais nous avons déjà pu prendre le volant du futur e Vitara, premier modèle électrique de série de Suzuki, sur un circuit fermé. Hormis son intéressante version 4x4, ce concurrent du Peugeot E-2008 témoigne de l'engagement de son constructeur sur le marché européen.

Par Camille Pinet Photos Clément Choulot



Les responsables de Suzuki Europe ne s'en cachent pas : le marché de l'électrique n'est pas au mieux de sa forme sur le Vieux Continent, et le contexte n'est pas le plus favorable pour s'y introduire, qui plus est dans un segment des SUV urbains ultra-encombré. Qu'importe ! Le Suzuki e Vitara arrivera bien en concession à l'automne, et son existence même témoigne de l'importance de cette région pour un constructeur spécialisé jusque-là dans les hybrides (très) légers. Pour marquer le coup, le constructeur japonais a même organisé des essais de prototypes sur les pistes du centre d'essai de Rodgau-

Dudenhofen près de Francfort, que le groupe d'ingénierie français Segula a racheté à Opel. Un véritable événement pour une marque habituée au secret le plus absolu, dont les ingénieurs nippons, crayon à la main, attendaient avidement nos impressions de conduite.

Bien que le futur modèle électrique s'appelle "e Vitara", il n'a strictement rien à voir avec l'actuel.

Entièrement nouveau, depuis sa plateforme Heartect-e jusqu'à son habitacle, il partage ses éléments avec le prochain petit SUV Toyota qui sera baptisé "Urban Cruiser", autre nom emprunté à un modèle thermique. Il s'agit

pourtant bien d'un développement Suzuki qui produira les deux modèles dans son usine indienne du Gujarat, l'auto étant également commercialisée sur place. Sa taille compacte en fait un concurrent direct du Peugeot E-2008 et de la future Renault 4. Sur différentes aires d'essai, nous avons pu tester les versions 2 et 4 roues motrices pourvues d'une batterie LFP de 61 kWh brut d'origine BYD. Une troisième, alimentée par des accumulateurs de 49 kWh, sera aussi proposée.

Une fois installé au volant, le conducteur ne peut qu'être frappé par le saut technologique réalisé par l'e Vitara en comparaison de la gamme Suzuki actuelle. Il fait effectivement ➤



appel à un tout nouveau système multimédia et à une instrumentation numérique réunis dans une dalle commune, qui brillent par leur simplicité d'utilisation. Ce SUV a cependant la bonne idée de conserver quelques boutons classiques pour régler la température, choisir un mode de conduite ou encore activer la conduite monopédale.

Même s'il s'agissait de prototypes, la finition et surtout la présentation nous sont apparues plus léchées que sur les autres modèles de la marque, en dépit de nombreux plastiques durs. À l'arrière, l'habitabilité, très correcte pour les grandes tailles, a été obtenue au détriment du volume de coffre, qui souffre d'un plancher très élevé, y compris sur les versions 2 roues motrices. Néanmoins, la banquette coulissante, dont nous ignorons pour l'instant si elle sera disponible sur tous les modèles, permet d'améliorer l'ordinaire.

Au volant, les deux versions ont révélé des mises au point de châssis très différentes. Pour autant que nous avons pu en juger sur des pistes d'essai très balisées, la livrée 2 roues motrices, très douce dans ses accélérations, pâtit d'un réel manque d'amortissement et d'une propension au roulis marquée. S'y ajoute une tendance



Avec 4,28 m de long, l'e Vitara présente le même gabarit qu'un Peugeot E-208 mais sa batterie possède plus de kilowattheures.



L'avis de Camille Pinet



Ce Suzuki aux lignes sympathiques a le mérite d'apporter du nouveau avec sa version 4x4.



Avec l'e Vitara, Suzuki réalise un véritable saut technologique en matière d'équipements embarqués.

PLUS
Disponibilité du 4x4
Multimédia bien conçu
Motorisation suffisante

MOINS
Amortissement sur 4x2
Coffre exigu
Réglages du one pedal



❶ L'instrumentation numérique de série sur tous les modèles est encore une nouveauté pour Suzuki. ❷ L'écran central permet de visualiser la répartition du couple entre les essieux sur le 4x4. ❸ À l'arrière, l'espace apparaît suffisant pour deux grands adultes, y compris au niveau de la garde au toit. ❹ Le coffre de 306 dm³ souffre d'un plancher et d'un seuil très hauts. Son volume peut néanmoins être agrandi grâce à la banquette coulissante.

certaine au sous-virage, sans doute exagérée par le circuit d'essai. Dommage, car la direction reste précise, tandis que la douceur de conduite est au rendez-vous grâce à des accélérations progressives mais déjà suffisantes.

Le tableau change sur la version 4 roues motrices, qui bénéficie d'un moteur sur chaque train de roulement.

Même si celui placé à l'arrière délivre un peu moins de puissance (65 ch contre 174 ch à l'avant), il intervient en permanence et contribue à un comportement bien plus neutre, tandis que les accélérations se révèlent nettement plus vives. Mieux tenue du point de vue de l'amortissement, cette version de l'e-Vitara semble légèrement plus sautillante à basse vitesse, mais nous réservons là encore notre jugement compte tenu des routes d'essai. Quoi qu'il en soit, cette définition, qui dispose d'un mode Trail qui permet de simuler un blocage du différentiel grâce aux freins, apparaît sans doute la plus intéressante. Elle ne compte en effet aucun

concurrent direct sur le marché français : ni le Peugeot 2008 ni le Citroën C3 Aircross, pas plus que la Renault 4 ni même le Jeep Avenger, n'offrent une telle proposition.

Impossible d'évaluer la consommation dans ces conditions de pré-essai, mais Suzuki annonce entre 396 et 412 km WLTP pour le 4x4 et 428 km pour le 2 roues motrices, à comparer avec les 409 km de la Renault 4 52 kWh ou les 400 km du Jeep Avenger 54 kWh. À noter qu'une version 49 kWh et 345 km d'autonomie sera aussi au catalogue. La recharge se présente cependant comme un point faible du modèle avec 90 kW de puissance maximale et surtout 45 mn annoncées pour passer de 10 à 80 %, un chiffre très moyen.

Reste à connaître la gamme et les prix de ce modèle dépourvu de bonus en raison de sa fabrication indienne. Rappelons que la Renault 4 52 kWh en finition Techno est facturée 33 490 € : un étalon auquel le SUV japonais sera obligé de se mesurer sur le marché français. ■

SUZUKI e VITARA 4WD 183 ch/61 kWh

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	183 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	307 Nm
Type	2 électriques synchrones avant et arrière
Puissance fiscale	NC
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batt./capacité brute (nette)	LFP/61 (NC) kWh

(1) 174 ch (avant) + 65 ch (arrière).

Châssis

Diamètre de braquage	10,4 m
Pneumatiques	225/55 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,28/1,80/1,64/2,70 m
Poids/tractable freiné	1 860/750 kg

Performances

0 à 100 km/h	7,4 s
Vitesse maxi	150 km/h

Coffre

Volume	306 dm ³
--------	---------------------

LE BUDGET

Prix	38 000 €⁽²⁾
Bonus écologique (CO ₂)	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾⁽³⁾	40 000 €
Garantie	3 ans, km illimité

(2) Estimation L'Auto-Journal. (3) Bonus et options inclus.

Équipements de série

Informations non communiquées.

Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation mixte	15,6 à 16,5 kWh/100 km
Autonomie mixte	396 à 412 km
Chargeur AC/DC	11/90 kW
Temps de charge 11 kW/ borne rapide	5 h 30/ 45 mn ⁽³⁾

(3) 90 kW : 10 à 80 % de charge. Donnée constructeur.

Note EuroNCAP

en cours

Pays de fabrication

Inde

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Prometteur, ce petit Suzuki ne renverse pas la table dans le segment des petits SUV électriques, mais sa version 4x4 séduira sans aucun doute dans les montagnes, qui manquent toujours de propositions intégrales.

Le prix définitif sera déterminant pour juger de son intérêt.

LES EXPERTS AJ

Après quelques années sans nouveautés majeures, Audi revient sur le devant de la scène avec notamment cette nouvelle A5, remplaçante à la fois de l'A4 et de l'A5. Numéro impair oblige (en principe!), il s'agit d'un modèle thermique, ce qui n'est pas pour déplaire à nos Experts!



YANN LEFEBVRE
Ce n'est que luxe et raffinement à bord! Moyennant quelques options : toit panoramique (2550 €), pack MMI Experience Pro (2760 €)...



YANN LEFEBVRE
Les berlines offrent un centre de gravité bas et une position de conduite au plus près de la route, en faveur de l'agrément. Avis aux amateurs de SUV!



GREG
Le confort de cette version dotée des suspensions Sport et de l'amortissement réglé est remarquable mais... encore 6030 € de plus!

AUDI A5

2.0 TFSi 204 ch S-tronic 7 S line **59 570 €**

Malus écologique : 3 119 à 10 692 €

(150 - 167 g/km CO₂). Malus au poids : 1 710 €



ARNAUD SAINIER

Cette A5 reste relativement raisonnable sur autoroute (7 l/100 km). En revanche, en l'absence d'hybridation, même minime, sa consommation grimpe vite en ville (10 l/100 km).



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.

PORTRAITS CLÉMENT CHOULOT

Il manque un peu de puissance, mais le châssis présente un équilibre routier remarquable.

Retrouver le plancher des vaches avec une assise basse et un moteur thermique devient un plaisir rare!

Audi renoue (enfin!) avec un habitacle tiré à quatre épingles, des matériaux raffinés et une finition soignée.

L'avis du pilote



Que voulez-vous reprocher à cette A5? Qu'elle manque de nerf? Oui, forcément, 204 ch pour une berline comme celle-là, ça ne décoiffe pas! Mais ce n'est pas critiquable au quotidien; pour un usage routier courant, c'est suffisant. Pour le reste, la tenue de route est remarquable; le freinage efficace, avec une attaque de pédale franche qui rassure. La gestion de la boîte de vitesses s'avère parfaite en utilisation standard, et toutes les aides sont bien calibrées. C'est sidérant et très convaincant au niveau de l'apport en matière de sécurité. **Cette A5 est très bien suspendue : elle ne perd jamais son équilibre et offre un confort de haut vol.** Elle se conduit presque toute seule. En tout cas, elle est prête pour le jour où la législation le permettra... Et donc, je m'ennuie presque. Elle me semble trop lisse, insipide, "pépère" si vous voulez. Pour pinailler jusqu'au bout, je lui reprocherai sa trop petite lunette arrière qui nuit à la visibilité et ses deux gros rétroviseurs extérieurs qui engendrent un angle mort important et masquent la vue dans certaines situations. Audi n'avait-il pas inauguré des rétros par caméras? Ils sont passés où?

L'avis de la journaliste



Ce que Ghislain oublie de dire, c'est qu'aux 59 570 € de départ, il faut ajouter les malus au poids et écologique auxquels cette A5, pourtant assez vertueuse (7 l/100 km sur autoroute notamment) est assujettie. Ce dernier peut dépasser les 10 000 € si vous craquez pour quelques options "indispensables". En parlant de celles-ci, leur montant atteint 17 420 € sur l'auto présentée. À l'arrivée, ça douille sec! À ce prix-là, il y a à peine cinq ans, nous aurions eu droit à 2 cylindres et une grosse poignée de chevaux supplémentaires. Désormais, un tel attelage est réservé à la S5 (V6 de 367 ch hybride) et coûte... 79 750 €. **Contre toute attente et malgré une masse qui frise les 1 800 kg, les 204 ch ne donnent pas l'impression d'être sous-dimensionnés.** La mécanique manque de brio et une sonorité un peu plus travaillée ne serait pas de refus. Mais pour les longues distances, je n'échangerais pas cette A5 contre n'importe quelle électrique! Je suis de la vieille école, plus séduite par une autonomie décente que par des arrêts repos-ravitaillement à répétition. Mais une consommation urbaine de 10 l/100 km fait un peu tache aujourd'hui.

L'avis du taxi



Au risque de choquer, je dirais que moins de 60 000 € pour l'auto que j'ai entre les mains, ce n'est pas excessif! Oui, c'est une somme, mais cette A5 est assez nerveuse, performante et agile à mon goût. Je suis sans doute aussi grisé par la position de conduite basse (c'est agréable!) et par la direction ferme et précise : un régal! Le compromis confort est remarquable, l'insonorisation itou! Ce prix ne me choque pas non plus au vu de l'habitacle luxueux. Les constructeurs généralistes ont certes réalisé de beaux progrès et Audi s'est relâché sur ses "petits" modèles, mais là, **il retrouve l'excellence : matériaux raffinés, finition parfaite, contenu technologique d'exception.** Je suis bien installé, tout tombe sous le sens et les deux écrans – que dis-je, les trois, avec celui du passager – impressionnent par leur rapidité d'exécution. Les voyageurs arrière sont à la fête : la banquette est confortable et les assises latérales sont bien creusées. Seul l'occupant central est un peu gêné par le tunnel de servitude. Le coffre est vaste, son accès via un hayon aisé et le seuil de chargement bas repose les dos délicats!

TROUBLES DE LA

Grimper sur d'improbables chemins avec l'aisance d'un cabri ou marteler le bitume avec les 635 ch de son V8 biturbo : dans cette nouvelle version Octa, le plus extrême des Land Rover Defender cultive les paradoxes dans une ambiance unique. Rencontre avec un 4x4 pas tout à fait comme les autres.

Par Jacques Warnery Photos David Shepherd et Nick Dumbleby



PERSONNALITÉ

La pente rocallieuse et escarpée prend les allures d'une terrifiante descente de grand huit. Cramponné derrière le volant, je n'en mène pas large. Mon passager arrière n'en croit pas ses yeux. Du siège de droite, l'instructeur m'incite à me lancer. Jouer, le garçon ? Même pas : mon Land Rover Defender s'y engouffre sans sourciller, absorbe la roche avec la douceur d'un tapis volant et profite de son aide à la descente pour éviter de partir en luge. Impressionnant, certes, mais logique pour qui connaît l'histoire du Defender. Ce 4x4 emblématique se dépatouille des pires bourbiers depuis plus de soixante-quinze ans, avec son flegme britannique. Depuis 2020, l'ultramoderne Defender 2

et ses puces savantes y ajoutent une telle facilité qu'il donne au simple quidam la sensation d'enfiler un costume de super-héros.

Pourtant, cette version hautes performances aurait de quoi laisser planer le doute sur ses aptitudes en tout-terrain.

Par quel miracle un engin de 635 ch, accélérant aussi fort qu'une Porsche 911, serait-il capable de pareilles prouesses en dehors d'un bitume adapté à sa cavalerie ? Avec une multitude de modifications, pardi ! Uniquement disponible avec la carrosserie 5 portes intermédiaire 110, le plus extrême des Defender s'appelle "Octa". Non pas pour son V8, mais pour la forme octaédrique du diamant avec lequel il entend se comparer par sa robustesse et sa rareté. Ses placages en carbone

et les 204 200 € demandés par cette dispendieuse Edition One évoquent le luxe. Ses ailes élargies de 68 mm, sa hauteur supérieure de 28 mm et sa garde au sol portée à 323 mm montrent qu'il vise aussi les grands espaces.

Outre ses triangles de suspension plus larges, le secret du defender Octa tient dans son châssis actif baptisé "6D Dynamics", dénué de barres antiroulis. Les amortisseurs trivalves (compression, rebond et confort) sont interconnectés en croix mais aussi en largeur, à travers un circuit hydraulique destiné à réduire roulis et tangage. La troisième valve en question (Confort) désaccouple au besoin roues et amortisseurs de ce fameux système hydraulique. L'ensemble cohabite avec des ressorts pneumatiques capables d'ajuster la hauteur de caisse. ➤



Avec plus de débattement et un centre de gravité légèrement abaissé, l'Octa s'annonce comme un redoutable franchisseur. Sa position haute, sa gamme courte, son système de modes de conduite Terrain Response qui adaptent les paramètres selon la surface rencontrée, ses blocages de différentiel, ses caméras qui cernent tous les contours de sa carrosserie et ses assistances en font toujours ce parfait 4x4 pour les nuls, au confort de référence. Un petit tour sur une piste en terre, bien plus roulante, démontre les exceptionnelles capacités d'absorption des suspensions en mode de conduite Octa. Son insolence à avaler trous et bosses et son confort bluffant lors des atterrissages succédant à de violents sauts le transforment en voiture de Rallye-Raid qui se déhanche sur les freinages en appui et enroule à la remise des gaz. L'étonnante adhérence offerte par les gommes tout-terrain Goodyear Wrangler DuraTrac RT apporte sa pierre à l'édifice. En conservant les mêmes pneus sur route, l'expérience s'annonce autrement folklorique, avec 635 ch à dompter !

Le V8 4.4 biturbo doté d'une hybridation légère est un colosse.

Techniquement très proche de celui de l'ancienne BMW M5, il est capable d'envoyer ce parpaing à 100 km/h en 4 s tout rond, selon Land Rover. Tractant fort dès 2 500 tr/mn, ce moteur dynamite, disperse et ventile jusqu'à près de 7 000 tr/mn, dans une sonorité plus roncailleuse que sous les capots bavarois. Un brin étouffé par les filtres à particules, il donne de la voix dans la seconde partie du compte-tours, bien aidé sans doute par un système de haut-parleurs actifs.

Avec un tel cheptel, la limite de 160 km/h imposée par ces enveloppes arrive vite. Ces gommes engendrent des bruits de roulement marqués et accentuent certainement le manque de ressenti d'une direction pourtant moins démultipliée que sur les autres Defender. À l'exception de légères trépidations sur les petites irrégularités, le confort moelleux impressionne. Les freins, dotés de disques avant de 400 mm et pincés par des étriers Brembo, rassurent. Seul problème : l'adhérence moyenne de ces pneus réveille constamment les puces électroniques. Cet ESP chatouilleux rend l'Octa paresseux en entrée



Moyennant 204 200 €, la finition Edition One comprend une présentation propre avec des placages en carbone, des jantes de 20 pouces pour le tout-terrain (au lieu de 22) et deux couleurs spécifiques Faroe Green ou Carpathian Grey.



L'ambiance incite à l'évasion et les colifichets propres à cette finition Edition One font illusion, mais les plastiques durs sont difficiles à admettre sur un 4x4 facturé plus de 200 000 €. La position de conduite est typée 4x4.

L'avis de Jacques Warner



Inutile dans l'absolu, mais indispensable dans un garage idéal. Un joujou extra très attachant.



➊ Le volant typique de cette version Octa intègre dans sa partie inférieure un commodo qui permet de régler les modes de conduite. ➋ Les places arrière sont larges avec un bel espace aux jambes. Encore faut-il y grimper au vu de la garde au sol généreuse! ➌ Le coffre annonce une contenance sous pavillon de 786 dm³, mais l'ouverture de porte latérale ne facilite pas son accessibilité. Le seuil de chargement est haut perché.



PLUS
Performances
Exclusivité
Polyvalence

—

MOINS
Trop d'électronique
Tarif exagéré
Seulement en
carrosserie 110

de virage et coupe les élans du V8 en sortie. Heureusement, la déconnexion partielle arrange un peu les choses, mais seul le mode Octa adapté aux pistes en terre permet de s'en affranchir davantage.

Libérant alors ses suspensions, le Defender se transforme en bateau ivre. Il plonge au freinage, se tasse sur son postérieur, tout en levant sa roue avant intérieure d'une manière hilarante, après avoir lâché la bride du V8. Sa façon unique de danser sur la route en fait un jouet addictif qui pivote une fois placé sur les freins et profite du typage propulsion de sa transmission intégrale pour ensuite dessiner de jolies virgules. Impossible de réprimer un fou rire à l'idée de s'adonner aux plaisirs de quelques contrebraquages à bord d'un tel engin. À l'heure où la moindre sportive ne délivre ses premières sensations qu'à un rythme interdit, la démarche n'en est que plus rafraîchissante. Le Defender Octa n'est décidément pas un 4x4 comme les autres! ■

LAND ROVER DEFENDER Octa 635 ch Edition One

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	635 ch à 5 900 tr/mn
Couple maxi	750 Nm à 1 800 tr/mn ⁽¹⁾
Type	V8 biturbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	4 395 cm ³ / 59 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

(1) Jusqu'à 800 Nm avec procédure Launch Control.

Châssis

Diamètre de braquage	13,1 m
Pneumatiques	275/60 R 20

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	5,00 / 2,10 / 1,99 / 3,02 m
Poids / tractable freiné	2585 / 3 500 kg

Performances

0 à 100 km/h	4 s
Vitesse maxi	250 km/h ⁽²⁾

(2) 160 km/h avec pneus tout-terrain.

Coffre

Volume	786 dm ³
--------	---------------------

LE BUDGET

Prix	204 200 €
Malus écologique (CO ₂) ⁽³⁾	70 000 € (294 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽⁴⁾	274 509 €
Garantie	3 ans ou 100 000 km

(3) Le plafond du malus étant atteint, le malus au poids ne s'applique pas. (4) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, AFL active, aide parking AV/AR + cam. 360°, châssis actif 6D Dynamics, clim auto, détecteur d'obstacle et de passage de gué, frein. auto urgence, induction, jantes alliage 20 pouces, lecture panneaux, pack extérieur carbone, programmes de conduite personnalisables avec Terrain Response et mode Octa, régulateur de vitesse adaptatif, sièges Ultrafabrics, surv. angles morts/trafic marche AR + avertisseur de collision AR, surv. pression des pneus, syst. multim. 11,4 pouces/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/prises USB, toit ouvrant...

Options

Crochet d'attelage (515 €), jantes 22 pouces (gratuit), pneus tout-terrain (309 €)...

Consommation

Mixte	13 l/100 km
Réservoir	90 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Slovaquie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'intérêt d'un Defender de 635 ch, vendu plus de 200 000 € et assujetti à un malus de 70 000 €, pose question. Mais son efficacité en tout-terrain va au-delà de l'exercice de style. L'examen routier mériterait d'être approfondi avec des pneus adaptés. Unique en son genre.

PULLMAN C

De l'espace, de la technologie et une pointe de luxe : l'Ioniq 9 se donne les moyens de se faire une place sur un segment de gros SUV électriques encore confidentiel chez nous. Sa version haut de gamme se livre à un premier galop d'essai sur ses terres.

Par Jacques Warnery Photos Christian Bittmann



ORÉEN



Le paysage coréen plutôt monotone défile à travers la fenêtre dans un silence monacal, à peine perturbé par quelques bruits aérodynamiques. La position "relax" des deux sièges individuels de rang 2 entièrement réglables électriquement donne pratiquement l'impression de circuler dans un wagon de l'*Orient-Express*. À l'exception d'une fonction massage qui manque de raffinement mais que les passagers ne retrouveront de toute façon pas sur les versions vendues en France, il fait bon voyager à bord d'un Hyundai Ioniq 9. En bon gros SUV familial électrique qui se respecte, il traite ses occupants comme des coqs en pâte. Surtout dans cette finition haut de gamme Calligraphy qui est la seule à proposer une option 6 places. Reste ensuite à choisir entre deux configurations possibles au rang intermédiaire : fauteuils "relax" comme sur notre version d'essai ou pivotants, histoire de transformer l'habitacle en salon convivial pour ceux assis à l'arrière. La configuration 7 places, de série sur tous les Ioniq 9, accueille une troisième personne au milieu de la banquette de rang 2, dans un espace plus étroit.

Ce relatif inconfort du passager central constitue le seul point critique au chapitre qualité de vie à bord.

Notre Ioniq 9 s'avère exceptionnel en la matière. Avec 5,06 m de long, 1,98 m de large et 1,79 m de haut, c'est bien le moins qu'il puisse faire, non ? Mais ses vastes dimensions taillées pour le marché américain et son positionnement haut de gamme un peu élitiste risquent de faire de lui un véhicule bien plus confidentiel chez nous. Il est tout aussi logique de s'interroger sur la pertinence de la propulsion électrique à bord d'un imposant engin destiné aux grands espaces. Toutefois, l'Ioniq 9 fait tout son possible pour rendre les longs trajets moins anxiogènes. Partageant sa plateforme E-GMP et son architecture 800 V avec son cousin Kia EV9, il s'en distingue évidemment par son style, mais également par sa batterie d'une capacité supérieure (110,3 kWh net contre 99,8) et sa meilleure puissance de charge (350 kW contre 310). De quoi récupérer sur le papier de 10 à 80 % d'autonomie en 24 petites ➤



HYUNDAI

La vaste dalle numérique comprend une instrumentation personnalisable et un écran tactile de 12,3 pouces chacun.

minutes dans des conditions idéales, pour un champ d'action maximal de 600 km. Sur un itinéraire essentiellement autoroutier effectué à 110 km/h, nous avons parcouru 420 km sans escale et relevé une consommation de 22,7 kWh/100 km à l'ordinateur de bord, avec une température proche de 0 °C. À confirmer sur notre base d'essais.

À son bord, les longs trajets deviennent particulièrement reposants.

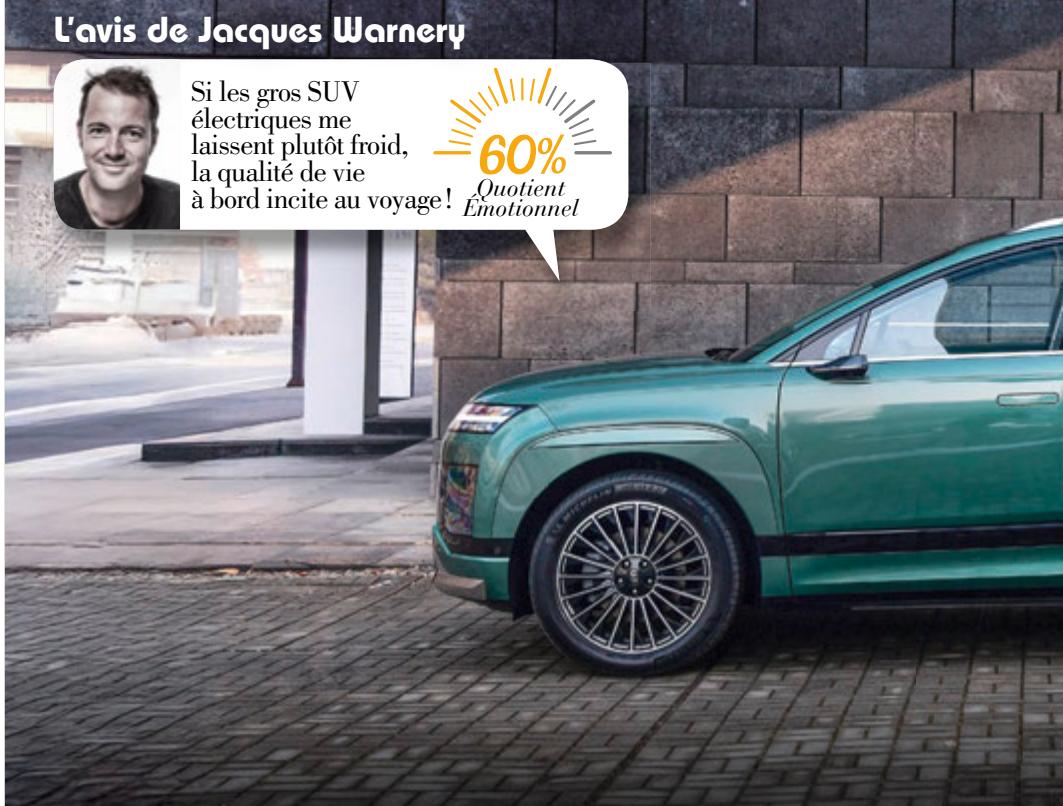
L'insonorisation est soignée, et pour les amateurs, il propose une conduite autonome de niveau 2 plutôt pertinente, bien qu'une lecture parfois fantaisiste des panneaux incite à continuer d'apprendre à lire aux futures générations ! Ceux qui trouvent les aides à la conduite envahissantes peuvent toujours les déconnecter par quelques manipulations sur l'écran tactile ou en se concoctant leurs propres raccourcis. Son gabarit imposant ne lui facilite certes pas la vie en utilisation urbaine, mais ses caméras à 360° très précises et son rayon de braquage correct, malgré l'absence de roues arrière directrices, lui permettent de s'en sortir honorablement. Dans cet environnement assez hostile, son confort de suspension demeure appréciable, même si quelques percussions engendrées par ses grosses roues de 21 pouces se ressentent davantage au troisième rang. Encore faudra-t-il



L'avis de Jacques Warner



Si les gros SUV électriques me laissent plutôt froid, la qualité de vie à bord incite au voyage !



vérifier ces bonnes dispositions sur les versions européennes, dont les réglages châssis risquent d'être certainement raffermis.

En attendant, l'Ioniq 9 se distingue par sa remarquable douceur de conduite. Rien de plus normal de la part d'un véhicule électrique, mais notre sumo coréen y ajoute un freinage à la consistance parfaite généralement difficile à trouver sur ce type de propulsion. Les ralentissements et les quatre modes de régénération proposés, allant de la roue libre au mode One Pedal, s'effectuent sans le moindre à-coup. Bravo ! Les rares virages sur notre parcours

sont effacés avec dignité sans mouvements de caisse caricaturaux. Notre Ioniq 9 conserve sa précision, et les relances toniques en mode Sport permettent d'exploiter l'intégralité des 435 ch annoncés. À condition bien sûr de garder en mémoire le poids généreux, sur lequel Hyundai

botte en touche : "C'est en cours d'homologation." La technologie embarquée à bord influe logiquement sur la balance. Les deux dalles de 12,3 pouces qui font office de tableau de bord et l'équipement pléthorique flattent l'ego, mais son principal atout tient dans ses capacités d'accueil.

Non content de traiter ses passagers de rang 2 comme des rois, il ajoute deux places arrière suffisamment vastes pour loger correctement deux adultes pour un long trajet. D'autant plus appréciable qu'il demeure un peu d'espace pour les bagages. Impossible de ne pas se sentir à l'aise à bord d'un Ioniq 9

qui n'oublie pas non plus les aspects pratiques grâce à ses multiples rangements. Reste l'inconnue du prix, qui devrait tourner autour de 90 000 € si l'on se fie aux 86 000 € demandés par son cousin Kia EV9 GT Line, au positionnement un (petit) peu moins haut de gamme. ■

➊ Notre version Calligraphy propose une configuration optionnelle 6 places avec sièges de type "relax" au rang 2. La longueur aux jambes immense et les réglages électriques tous azimuts en font un espace accueillant. ➋ Malgré une accessibilité moyenne, les deux places de troisième rang conviennent à deux adultes. ➌ En dépit d'un seuil de chargement haut, le coffre ne se contente pas d'engloutir une simple trousse de toilette, même avec les deux sièges de troisième rang en place. Une fois escamotés, ils libèrent un espace de chargement géant.



L'Ioniq 9 partage ses dessous avec le Kia EV9 et exhibe des proportions comparables de gros SUV familial, mais s'en distingue par son style.

HYUNDAI IONIQ 9

Performance AWD 435 ch / 110,3 kWh Calligraphy

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 435 ch
Couple maxi	700 Nm
Type AV/AR	électrique synchrone / électrique synchrone
Puissance fiscale	NC
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 1
Batterie / capacité brute (nette)	■ lithium-ion / NC (110,3) kWh

Châssis

Diamètre de braquage	■ 12,5 m
Pneumatiques	285/45 R 21

Dimensions/Poids

L/ l/h / empattement	5,06 / 1,98 / 1,79 / 3,13 m
Poids/tractable freiné	2549 kg ⁽¹⁾ / impossible

(1) Donnée provisoire (en cours d'homologation).

Performances

0 à 100 km/h	■ 5,2 s
Vitesse maxi	■ 200 km/h

Coffre

Volume 5/7 places	■ 908 / 338 dm ³
-------------------	-----------------------------

LE BUDGET

Prix

Bonus écologique (CO ₂)	■ 0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé	90000 € ⁽²⁾
Garantie	■ 5 ans, km illimité ⁽³⁾

(2) Estimation L'AJ. (3) Batterie : 8 ans ou 160 000 km.

Équipements de série ■

10 airbags, accès et dém. sans clé, aff. angles morts par caméra, aff. tête haute, aide park. AV/AR, alerte anti-collision AV/AR et angles morts, cam. 360°, dim auto multizone, cond. autonome niveau 2, hayon élec., induction, instr. num. 12,3 pouces, jantes all. 21 pouces, LED auto, rétros ext. par cam., sell. cuir, sièges AV élec./chauff./ventilés, système multimédia tactile 12,3 pouces/audio 14 HP/GPS/planificateur d'itinéraire/Apple CarPlay sans fil et Android Auto/USB 100 W...

Options

Configuration 6 places (prix non communiqué)...

Consommation

Mixte	■ 20,6 kWh/100 km
Autonomie mixte	■ 600 km
Chargeur AC/DC	■ 11/350 kW
Tps de charge 22/130 kWh	■ NC/24 mn ⁽⁴⁾

(4) 10 à 80 %.

Note EuroNCAP

Pays de fabrication

En cours

Corée du Sud

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



S'il ne risque pas de courir les rues chez nous (son gabarit n'est pas très adapté à l'Europe), l'Ioniq 9 apparaît comme l'une des propositions les plus pertinentes de sa classe grâce à son autonomie et à la qualité de sa recharge rapide, en dépit d'un tarif qui s'annonce dissuasif.



CLÉMENT CHOULOT

RENAULT



Renault Mégane IV



Quel niveau de confiance ?

Lors de la révision de ma Mégane IV, le garage me signale au téléphone une fuite sur le tuyau d'alimentation en huile du turbo. Pas le choix, c'est 765 € en plus, sans

possibilité de prise en charge par Renault. J'ai confiance en ce garage, mais qui me dit que cette réparation était nécessaire ? J.-F. L.-G.

Vous avez raison, sans symptôme apparent, il faut croire votre garagiste sur parole. Cependant, les escroqueries de ce genre sont très rares aujourd'hui. Et mieux vaut établir, comme vous le faites, un rapport de confiance avec son garagiste qui sera d'autant plus enclin à vous faire cadeau de petites choses le cas échéant. Il existe toutefois une manière de contrôler la réparation. Vous pouvez demander à récupérer la pièce défectueuse.

Baby Classe G et Baby Defender

Dans l'un de vos derniers numéros, vous annoncez un petit Mercedes Classe G et un Defender de taille plus compacte. Seront-ils concurrents ? A. T.

Dans l'esprit, sans aucun doute. En concession, c'est un peu moins sûr. Le "Baby Classe G" héritera de la plateforme MMA qui équipe également la Mercedes CLA, donc un modèle à ranger dans la catégorie compacte qui pourrait (peut-être?) recevoir des motorisations thermiques. Le Defender de poche, lui, 100 % électrique, partagera sa plateforme avec les futurs Evoque et Velar et, au final, pourrait mesurer nettement plus de 4,6 m. Un beau bébé, donc ! Reste à connaître les prix. Dans les deux cas stratosphériques ?



Land Rover "Baby Defender"

SB MEDIEN

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur

autojournal.fr

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

FLORIAN GROUT



Ford Puma



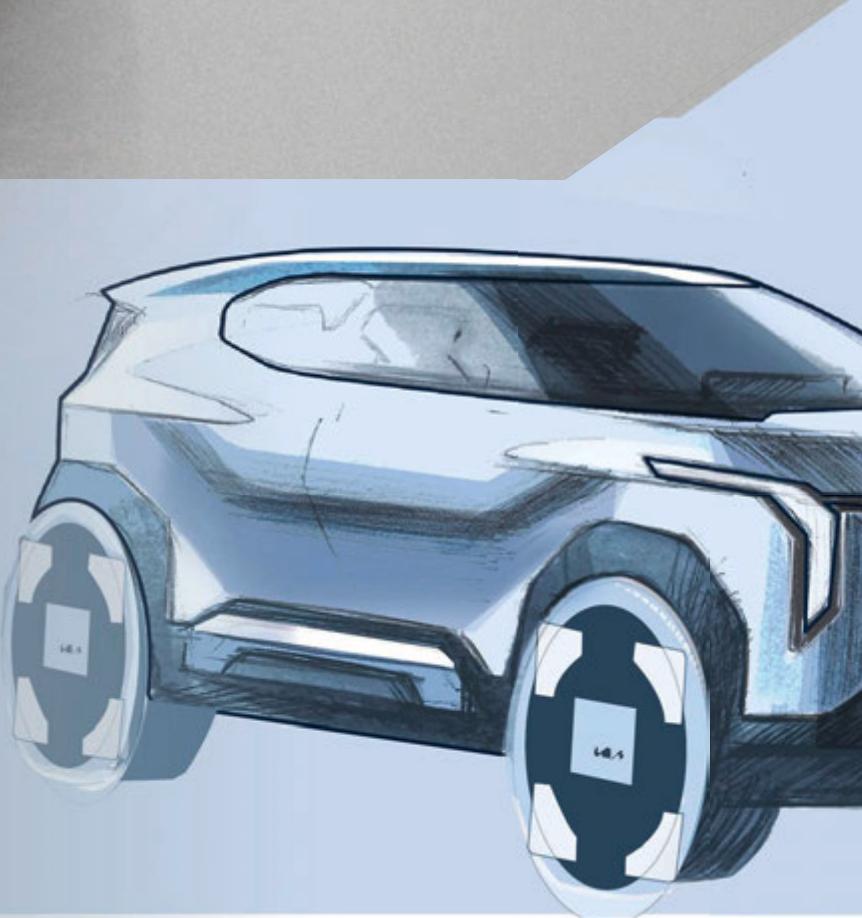
Quel SUV pour remplacer ma BMW ?

Je souhaite changer ma BMW 118i par un SUV. J'hésite entre le Ford Puma 125, le Jeep Avenger hybride, l'Alfa Romeo Junior hybride et le MG ZS Hybrid+, tous avec une boîte automatique. Sachant que je suis un professionnel libéral qui parcourt 25 000 km par an. Quel modèle me conseillez-vous ? L. G.

Certain de vouloir changer votre BMW, qui conserve de sérieux arguments, en termes d'agrément et de consommation ? Si tel est le cas, voici mon tiercé gagnant :

1. Ford Puma ;
2. Alfa Romeo ou Jeep Avenger (question de style) ;
3. MG ZS Hybrid+.

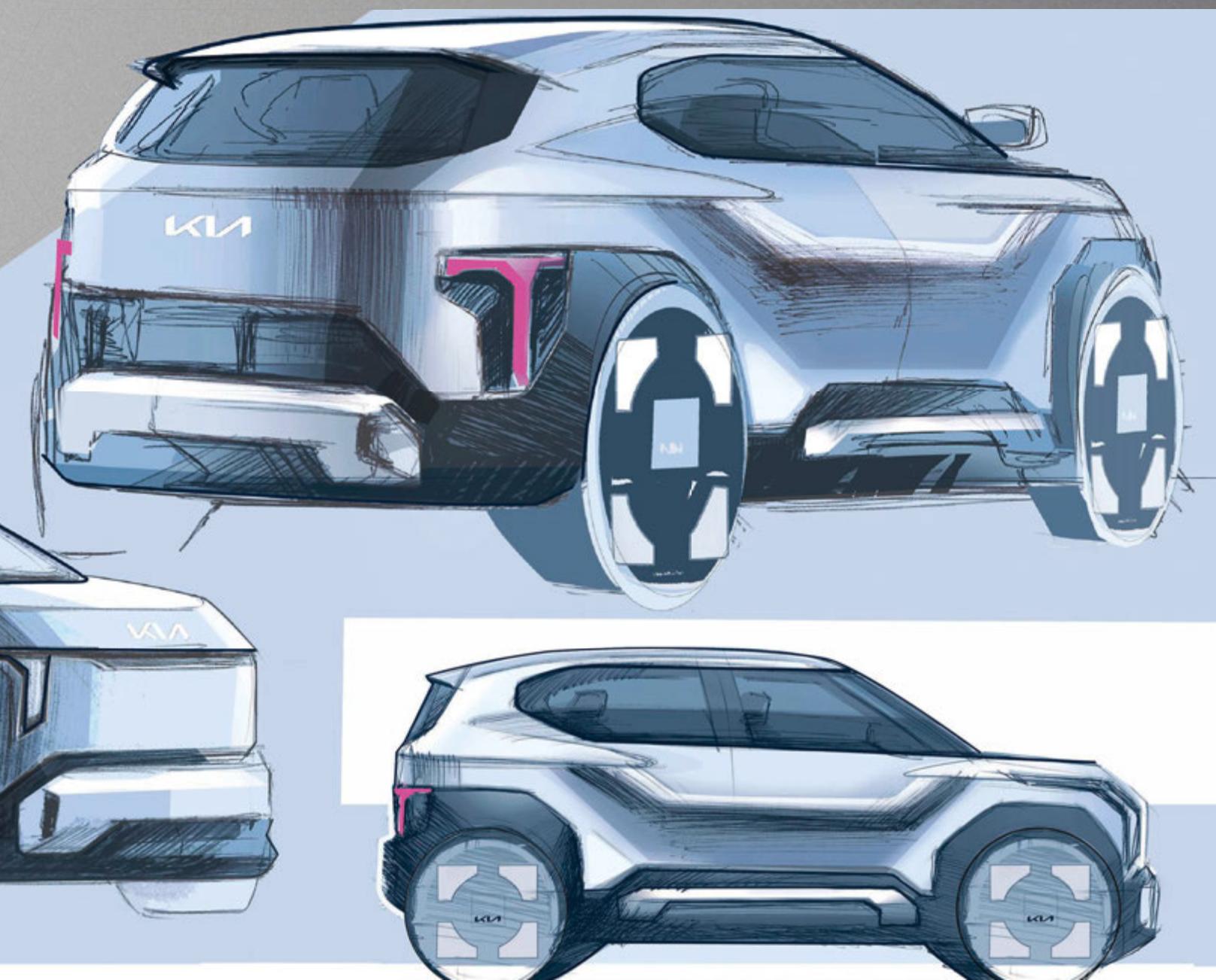
LA GE FUTUR



NÈSE DE L'EV2, SUV URBAIN

Au cœur de Francfort, dans les studios européens de Kia, les designers dévoilent les coulisses de la création du futur SUV urbain EV2. Du premier croquis à la maquette à l'échelle 1, immersion dans un processus créatif... mais très technique.

Par Guy L'Hospital





Sous l'écran, le carnet à croquis, indispensable outil du designer.



Pour l'habitacle, les designers testent de nouvelles matières.



Laurent Boulay (à gauche) et Oliver Samson (au centre), à l'écoute des propositions d'un jeune designer.

Présenté sous la forme d'un concept, le futur SUV urbain de Kia ne sera commercialisé qu'en milieu d'année prochaine. Le style extérieur est désormais figé et devrait rester fidèle à 90 % aux lignes du concept. Quant à l'habitacle, encore tenu secret, il est également en train d'être parachevé. Français expatrié à Francfort, Vincent Grit, Creative Manager et designer extérieur, est particulièrement fier d'avoir remporté la compétition entre les différents studios Kia, répartis sur plusieurs continents, à Shanghai en Chine, à Hyderabad en Inde, à Irvine en Californie et bien évidemment à Namyang près de Séoul. Karim Habib, le patron du design Kia, a longtemps piloté le style depuis le siège. Il gère à présent les diverses plateformes à partir de Francfort, épaulé – pour l'Europe – par Oliver Samson, un ancien de Nio. *“Nous travaillons beaucoup avec la réalité virtuelle et entrons en communication pratiquement tous les jours depuis le « dôme » (un large espace d'exposition et de communication, NDLR) avec tel ou tel autre studio pour partager des idées de style, des datas ou affiner certains points”, explique-t-il.*

DEUX MOTS POUR UN STYLE : SLEEK ET TECHNICAL

Vincent Grit apprécie la compétition : *“Il y a quelque chose de très stimulant en avance de phase. Mais le véritable travail commence une fois qu'on a la charge du projet. Au départ, on propose des mots clés qui vont nous permettre de structurer le futur style. Pour l'EV2, nous avons sélectionné deux mots clés opposés : « sleek » (doux) et « technical » (technologique). À partir de là, on va travailler des formes en 3D, pas de vraies pièces, mais*



des directions que l'on pourra ou devra retrouver à différents endroits du modèle." Parallèlement aux premiers croquis, le packaging (les dimensions, les points géométriques...) est prédefini. Les designers multiplient les esquisses, plus ou moins avancées.

Très rapidement, les ingénieurs, installés à quelques mètres des hommes de l'art, entrent en scène. Un travail d'équipe s'opère alors pour définir ce qui est réalisable ou non, ce qui doit être affiné en modifiant quelques paramètres ou ce qui doit être revu par le design car difficilement exécutable ou à un coût prohibitif.

DU VIRTUEL À L'ARGILE

Un étage plus bas, les écrans d'ordinateur laissent place à six plateaux tournants avec une douzaine de fraiseuses pour sculpter, à partir de l'ensemble des données fournies par l'équipe d'ingénieurs, à l'échelle 1, la première maquette en argile. Celle-ci est ensuite scannée, modélisée et, grâce à la réalité augmentée et à des logiciels de dernière génération, l'EV2 prend forme derrière les lunettes de réalité virtuelle. Un châssis tube avec colonne de direction, pédales et volant permet de s'installer à bord, de manipuler les différentes fonctions, d'apprécier l'habitabilité, la modularité, la visibilité et même l'ergonomie.

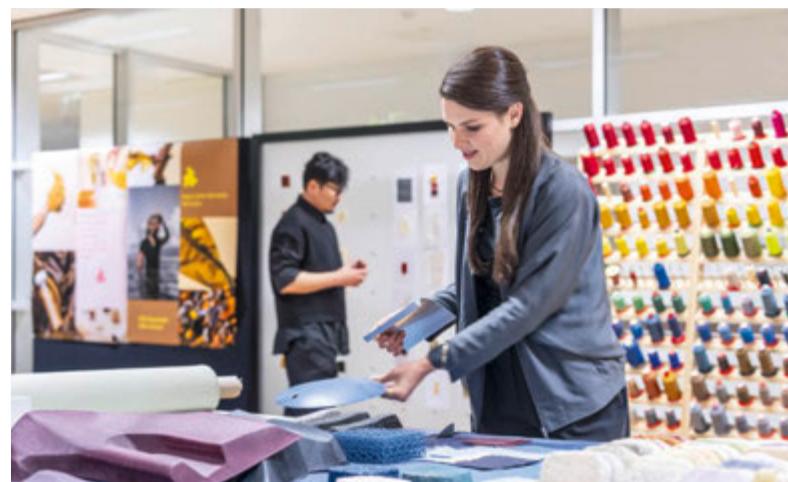
C'est grâce à ce type de progrès que Kia, comme d'autres constructeurs, est parvenu à réduire le temps de gestation de ses nouveaux modèles. Laurent Boulay, responsable du design extérieur, se réjouit de l'apparition de ces outils innovants : *"Il est possible de produire différentes maquettes, dans diverses tailles, avec des imprimantes 3D pour mieux jauger →*



Vincent Grit sait qu'il devra faire une croix sur les feux arrière évidés, trop complexes à mettre en œuvre sur une voiture de série.



Si le concept reprend peu ou prou la modularité très poussée des premiers sketchs, la version de série n'ira pas aussi loin.



Au service "Couleur & matière", il ne suffit pas de trouver de nouveaux matériaux, il faut s'assurer qu'ils résisteront dans le temps.



“L'EV2 mélange subtilement galbes et formes très géométriques.”

Karim Habib, directeur design Kia



La réalité virtuelle s'inscrit très tôt dans le processus de fabrication et permet de gagner de précieux mois.

dimensions et postures. La réalité augmentée offre également de placer la voiture dans des environnements naturels. C'est un vrai plus, on gagne beaucoup de temps, même si la maquette à l'échelle 1 reste une étape essentielle dans l'élaboration du projet." Le film qui la recouvre simule la peinture. En fonction de l'éclairage, cette technique fait plus ou moins ressortir les courbes du modèle. "C'est la maquette à l'échelle 1 qui va vraiment nous permettre d'apprécier les volumes. En général, on la monte dans le dôme pour profiter du recul et d'un environnement neutre. Quelquefois, il nous arrive d'éteindre les lumières pour voir comment on perçoit les différentes formes de nuit", poursuit-il.

UN EV2 FABRIQUÉ EN EUROPE

Une fois ce travail réalisé, validé par le patron du studio, la maquette en argile reçoit une véritable couche de peinture. Karim Habib et ses équipes font alors le voyage jusqu'à Séoul pour obtenir la validation du

board. Une formalité pour le concept EV2, parfaitement en ligne avec la notion d'*Opposites United* (l'alliance des contraires) chère à l'entreprise et dont les dimensions correspondent en tous points à ce qu'attend le marché européen.

Commence alors le véritable travail des équipes d'ingénierie. Avant que la voiture définitive puisse s'intercaler entre Ceed et Sportage sur les chaînes de l'usine de Zilina en Slovaquie, il va falloir produire les premiers prototypes. Exit les portes antagonistes, adieu banquette arrière repliable et coulissante, supprimées les extensions de rang 1 offrant une position assise en extérieur : l'EV2 de série devra rentrer dans le rang. Cela pour ne pas faire exploser la facture finale et donc le prix de vente espéré, mais également pour obtenir le meilleur coefficient aérodynamique, la masse la moins pénalisante et ne pas sacrifier la note EuroNCAP sur l'autel du design.

Le travail de Vincent Grit et des équipes du design n'est pas tout à fait terminé. Pendant quelques mois, ils vont accompagner les ingénieurs et corriger certaines courbures et formes de pièces lorsque cela s'avérera nécessaire. L'EV2 de série sera fidèle au concept à plus de 90 %, mais outre l'abandon des portes antagonistes, les designers vont devoir raboter quelques millimètres d'emboutis sur les portières pour faciliter le travail des presses et faire une croix sur les superbes feux arrière évidés, trop sensibles aux salissures dans la vraie vie car dépourvus de glace de protection.

Pour ses premiers essais sur routes ouvertes, l'EV2 devra se vêtir d'une tenue de camouflage. Cela jusqu'aux premières images officielles prévues début 2026. Un Graal pour les designers et ingénieurs du pôle de Francfort. Mais de courte durée, chacun ayant depuis repris ses crayons, équerres, gommes et logiciels de CAO pour un nouveau projet. Comme semblent le montrer les deux modèles sous bâche positionnés non loin de la maquette de l'EV2, l'un d'eux ressemblant à ce qui pourrait être une Picanto ou une EV1 et l'autre de la taille de la remplaçante d'une Ceed. ■



Les fraiseuses, pilotées par ordinateur, vont permettre de reproduire le style extérieur à partir d'argile.



L'importance des écrans impose aux équipes de design de prendre en considération très tôt leur positionnement.



La maquette échelle 1:1 reçoit un film coloré qui permet de mieux apprécier les formes en fonction de la lumière.



Le concept EV2, de nuit, exposé dans le dôme du centre de style de Francfort.



Interview

Karim Habib Directeur du design Kia

“ L'important, c'est que les proportions soient justes ”

L'Auto-Journal : Nous connaissons le concept EV2, aujourd'hui nous avons vu les premières maquettes en argile. Le design de l'EV2 est-il déjà figé ?

Karim Habib : Oui. Quand on fait nos concept cars, plus ou moins au milieu du processus de la voiture de production, le style n'est pas encore arrêté mais on travaille en parallèle. Ce qui explique que les concepts Kia sont toujours très proches de la version définitive. À ce stade, le style est figé à 90 %.

Est-ce qu'il est plus facile de dessiner un grand EV9 ou un petit EV2 ?

L'important, c'est que les proportions soient justes, ce ne sont pas les dimensions. À partir du moment où l'empattement, les porte-à-faux, la taille des roues sont bons, que ce soit EV9 ou EV2, je crois qu'on est capable de faire les deux de la même manière sans avoir à recourir à des astuces pour masquer je ne sais quel manque.

Il y a beaucoup de points communs entre EV9, EV3 et EV2. L'ADN des Kia 100 % électriques est très clair, mais n'avez-vous

pas peur d'inventer un style de type poupées russes ?

Bien sûr, c'est un risque, c'est quelque chose que l'on veut éviter. S'il existe des similarités entre EV3 et EV9, je crois qu'avec l'EV2, l'EV4 et le futur EV5, on se déplace davantage, même si les principes demeurent évidemment les mêmes : on essaie d'avoir une certaine cohérence entre les styles.

Le design intérieur doit générer autant d'émotions que les lignes extérieures, j'imagine que vous êtes d'accord avec ça. Quels sont vos matériaux préférés ?

Aujourd'hui, on travaille beaucoup avec des matériaux recyclés. Il y a vraiment des choses incroyables à tenter dans ce domaine. On a réellement commencé avec l'EV9. Comme nous n'avons pas beaucoup de recul, cela reste un défi.

Est-ce qu'il n'y a pas un risque également d'être accusé de faire du greenwashing ?

Bien sûr, c'est le risque. C'est pour ça que nous essayons d'être très clairs dans notre communication et que nous avons mis en place un système de QR Code qui permet d'aller rapidement源源er les choses.



BUEMI, L'HOMME À BA

Déjà détenteur du record de victoires en championnat du monde d'Endurance (WEC) avec 26 unités, Sébastien Buemi vient de s'adjuger le record de succès en Formule E, grâce à son récent triomphe monégasque. Des distinctions à la hauteur de son sens de l'attaque.

Par Alain Pernot

Voilà bientôt cinq ans que Sébastien Buemi n'avait pas gagné une course en Formule électrique... Déjà deux fois vainqueur de l'ePrix de Monaco (en 2015 et en 2017), le Suisse vient de renouer avec le succès dans ce cadre prestigieux qu'il connaît bien. Rappelons que le pilote né à Aigle a disputé 55 grands prix de Formule 1 entre 2009 et 2011 sous les couleurs de Toro Rosso. Depuis cette époque lointaine, il est devenu dès 2014 l'un des piliers de la Formule E.

Pour le compte de Renault, il rate le premier titre d'un point mais se rattrape la saison suivante en remportant le championnat 2015-2016. Il semble alors bien parti pour récidiver l'année d'après, mais... «J'ai gagné six courses sur douze mais j'en ai raté deux car mon contrat Toyota était priori-

taire. Je devais courir en WEC au Nürburgring... où je suis tombé en panne au bout de 30 mètres!»

En effet, l'employeur principal de Buemi est Toyota qui lui a donné sa chance en Endurance dès 2012.

Cette année-là, il n'a qu'une course à son programme : les 24 Heures du Mans! Une épreuve que son grand-père Georges Gachnang avait disputée en 1960 sur une AC Ace. Il se distingue et ne tarde pas à trouver la voie qui mène au sommet puisqu'il remporte le championnat du monde en 2014. Très incisif et fiable, il s'impose alors comme le fer de lance du constructeur japonais qui le laisse donc, fort sportivement, courir en Formule E : «Ça me permet d'être très affûté en WEC!», affirme-t-il.



TRE



En 2018, lors de la première de ses trois victoires au Mans.



Sébastien Buemi (ici sur un simulateur ludique) est aussi pilote d'essai pour Red Bull en F1.



Sébastien Buemi savoure sa victoire monégasque en FE.

Le but ultime de tout pilote d'Endurance est bien sûr de remporter un jour les 24 Heures du Mans. L'édition 2016 semblait promise à la Toyota n° 8 qu'il partageait avec Kazuki Nakajima et Anthony Davidson. Malheureusement, la LMP1 japonaise s'est immobilisée en bord de piste... lors de l'avant-dernier tour de course ! La désillusion la plus cruelle qui puisse être imaginée : *"Un vrai coup de massue ! Quoi qu'il arrive, on ne nous la redonnera jamais, celle-ci..."*

Sébastien Buemi finit par inscrire son nom au palmarès de la plus prestigieuse course d'Endurance du monde en 2018 avec un certain Fernando Alonso comme équipier : *"Mon grand-père était très fier ! Bien sûr, les médias ont focalisé sur Fernando parce que c'est vendeur. Moi, je m'en fiche. Je ne roule pas pour l'article dans le journal. Je veux gagner des courses!"*

Et il en gagne, le Suisse ! Une en 2014, 4 en 2015, 5 en 2017, 5 en 2018-2019, 2 en 2019-2020, 3 en 2021, 2 en 2022, 2 en 2023, et 2 en 2024, soit un total de 26 dont trois victoires au Mans ! Sa dernière en date remonte à la finale du dernier championnat, à Bahreïn. Alors que la situation semblait perdue pour le clan Toyota, Sébastien Buemi a réalisé une remontée de folie permettant à son employeur de remporter *in extremis* le titre mondial des constructeurs !

En plus d'être sympathique, rapide et fiable, Buemi est du genre hyperactif.

Comme si son double programme (25 courses par an) ne lui suffisait pas, il est aussi pilote d'essai Red Bull en Formule 1. *"Red Bull a financé toute mon ascension depuis 2004 et faire ça pour eux est, à mes yeux, une marque de reconnaissance pour tout ce qu'ils ont fait pour moi*, explique-t-il. *Tous les week-ends de grand prix où je n'ai pas de course, je suis à l'usine, dans le simulateur. Le jeudi, c'est plutôt orienté sur des tests de développement et le vendredi nous sommes plutôt en soutien de l'équipe de course. Nous simulons les mêmes limitations qu'ils ont en piste et testons différentes options de set-up capables d'optimiser la voiture pour le lendemain. Je fais alors entre 120 et 200 tours virtuels dans la journée. C'est pas pour se tourner les pouces!"*

À 36 ans, Sébastien Buemi a encore de l'énergie et du talent à revendre. Et il entend bien améliorer les deux records qu'il détient. Les pilotes de Formule E et de WEC sont prévenus. ■

“Je ne roule pas pour l'article dans le journal. Je veux gagner des courses!”

Sébastien Buemi



Parti au cœur du peloton, Buemi (voiture verte) a effectué une superbe remontée pour gagner à Monaco en FE.



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

EN MESURES

L/I/h :

4,52/1,73/1,45 m

Poids : 1 175 kg

Puissance :

90 ch DIN à 5 750 tr/mn

1000 m d.a. :

35,4 s

Vitesse maxi :

158,7 km/h

Consommation

à 90 km/h :

7,7 l/100 km



Par rapport à la plus élitiste R30 qui dispose d'un V6, la R20 adopte en lieu et place des quatre phares circulaires des optiques presque rectangulaires.

LA RENAULT 20 GTL À L'ESSAI

Au milieu des années 70, l'innovante Renault 16, avant-gardiste avec son arrière transformable, commence à accuser le poids des années.

Pour la remplacer, Renault fait coup double en lançant la R30 en haut de gamme, mais aussi la plus abordable R20 ici à l'essai, en finition GTL...

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

■ "Les voitures sont comme les hommes, il convient de leur désigner un successeur de leur vivant. La Renault 16 a dépassé les dix ans d'âge : elle se porte encore fort bien, mais le moment est venu d'amorcer le processus de son remplacement."

■ "Dans cet esprit, dès l'instant où fut conçue la Renault 30 à moteur V6, il a été prévu de l'épauler par un modèle semblable à moteur 4 cylindres."

■ "Les circonstances économiques, les limitations de vitesse, la cherté de l'essence, tout milite en faveur de la formule Simca Ariane : un petit groupe dans une grosse caisse. Renault a donc suivi ce fil qui fut à l'époque

un bon filon pour accoucher de la 20, un moteur de 16 dans une carrosserie de 30."

■ "La R20 est proposée en trois versions L, TL et GTL. Trois variantes, c'est trop, d'autant que toutes disposent de la même puissance et ne diffèrent que par l'équipement."

■ "Sur la GTL seulement, la direction est assistée très efficacement avec un rapport de 13,9 à 1 donnant 2,5 tours de volant d'une butée à l'autre. Cette direction est ainsi encore plus directe que celle de la 30, qui fait 3,5 tours de volant."

■ "Sur la R20, on a repris malheureusement les enjoliveurs de pacotille de la R12 TS."



L'instrumentation fait "riche" avec la présence de quatre compteurs circulaires. Grâce au volant à deux branches, tous sont visibles, excepté la jauge à carburant, mal placée.

// La boîte de vitesses est à 4 rapports seulement alors que la 16 TX dispose d'une 5^e surmultipliée. //

↑ Ses qualités

PETITE CONSOMMATION

“C'est dans le domaine de la consommation que l'usager enregistrera ses plus grandes satisfactions. À 75 km/h de moyenne, sur le parcours habituel de 200 km, nous avons obtenu le chiffre vraiment étonnant de 7,8 l.”

TRÈS BONNE BOÎTE

“Les quatre rapports de la boîte de vitesses sont parfaitement échelonnés, ce qui est un atout important. Par ailleurs, la synchronisation est efficiente, la meilleure sans doute de toutes les boîtes Renault. Enfin, le levier central se manie avec précision et la sélection des rapports s'opère avec la plus grande facilité.”

FREINAGE EFFICACE

“Il faut s'estimer très satisfait du freinage, qui répond à la moindre sollicitation. Pour une fois, la course à la pédale est réduite et les disques ventilés sont endurants. Les ralentissements sont spectaculaires ainsi que les distances d'arrêt.”



❶ Outre une bonne habitabilité à l'avant comme à l'arrière, la R20 bénéficie de sièges confortables empruntés à la R16. Seule fausse note : l'absence regrettable d'appuie-tête. ❷ De profil, rien ou presque ne permet de différencier la R20 de la plus luxueuse R30, équipée d'un moteur V6. Avec une longueur respectable pour l'époque de 4,52 m, cette carrosserie se veut assez statutaire. ❸ De série, la R20 doit se contenter de roues au style plutôt pauvre, habillées d'un simple enjoliveur en plastique inspiré des R12 TS.



↓ Ses défauts

PERFORMANCES RÉDUITES

“Avec un certain optimisme, Renault annonce une vitesse de pointe de 165 km/h qu'il est impossible d'atteindre puisqu'en tournant à 6 000 tr/mn, au-delà du régime de puissance, nous avons obtenu à Montlhéry 158,7 km/h.”

RÉSONNANCE À 120 KM/H

“Pour le niveau sonore, il faut aussi ranger la 20 parmi les voitures silencieuses, sauf une résonance assez désagréable et très courte au point précis de 120 km/h.”

PHARES INSUFFISANTS

“Ce qui différencie le plus la 20 de la 30, ce sont les phares simples à peu près rectangulaires à la place des quatre optiques rondes à iode. Pour la 20, les services « compétents » de la Régie ont jugé inutiles les lampes à iode de route et encore plus les lampes H4, dont ils ignorent sans doute les avantages.”

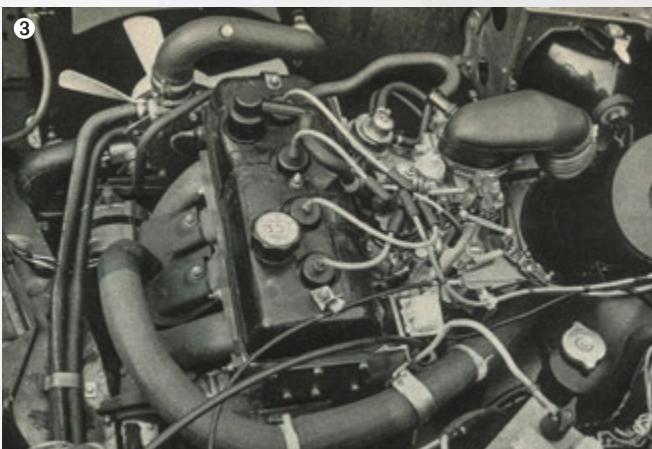
❷

❸

↔ Avec sa tenue de route, sa direction assistée précise et directe et son freinage efficace, la Renault 20 rejoint les meilleures voitures pour la sécurité. ↔



➊ Plutôt que d'opter, comme la Peugeot 604, pour une classique malle indépendante, la R20 reprend la "cinquième porte" inaugurée sur la R16, sa devancière. ➋ À l'instar de cette dernière, la R20 bénéficie d'un coffre profond, accessible par un hayon, pouvant facilement se transformer en "break". ➌ Dans le vaste compartiment moteur prend place un 4 cylindres de 1 650 cm³, tout en alliage léger, développant 90 ch DIN à 5 750 tr/mn.



Extraits...

■ "La 20 a perdu les belles roues ajourées de la 30, et le diamètre des jantes est ramené de 14 à 13 pouces, ce qui a imposé de refaire les ailes avant car les passages de roue auraient été trop grands."

■ "Le réservoir d'essence, toujours très bien placé en position de sécurité sous la banquette arrière, n'offre plus qu'une capacité de 60 l alors que celui de la 30 atteint 67 l. On a donc étudié un nouveau réservoir simplement pour perdre 7 l!"

■ "Le volant très direct permet des changements de trajectoire instantanés, tandis que dans les virages serrés, le caractère sous-vireur se trouve à peu près escamoté : si la voiture semble s'écartier du tracé idéal, il suffit de braquer un peu plus. Les pneus protestent, mais l'ensemble s'accroche à la route."

■ "Pour la stabilité en ligne droite, nous n'avons remarqué aucune anomalie mais au contraire une grande impression de sûreté. Il en est de même sous la pluie."

■ "On peut également obtenir un toit ouvrant électrique allant curieusement de pair avec un pare-brise feuilletté. Ce pare-brise de sécurité est prévu aussi avec l'option glaces électriques. Il devrait être adopté de série."

■ "Par rapport à sa sœur aînée, la R20 perd, certes, 41 ch DIN, mais elle coûte 5 000 F de moins."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Malgré un beau succès à l'époque, peu de R20 et R30 ont survécu, toutes décimées par la rouille et les primes à la casse. Cette routière témoigne d'un temps où Renault avait encore sa place sur ce marché. Depuis l'arrêt de la Talisman, l'ex-Régie a délaissé cette catégorie, préférant tout miser sur les SUV... et nous refaire le coup du duo R20-R30, avec quelques nuances toutefois. C'est le cas avec l'Austral, décliné aussi en version plus habitable baptisée "Espace". Hier comme aujourd'hui, les synergies de groupe fonctionnent à plein !

FIAT 600

Apparu fin 2023, le Fiat 600 est un petit SUV qui ne cache pas ses liens de parenté avec la 500e. Lancé en électrique uniquement, il a vite enchaîné avec des versions micro-hybrides, gages de meilleures ventes. Tour d'horizon.

Par Cyril Biotteau Photos Yann Lefebvre

A son lancement en 2023, le Fiat 600 remplace plus ou moins directement le 500X et n'est disponible qu'en 100 % électrique. Début 2025, ce petit SUV de 4,18 m de long a élargi sa gamme avec deux motorisations micro-hybrides de 110 et 145 ch, déjà bien connues sur d'autres modèles du groupe Stellantis. Car le 600 hérite de la plateforme des Peugeot 2008 et 208,

Jeep Avenger, Opel Mokka et DS 3. Mais il y ajoute sa touche personnelle avec un design évoquant la 500e, aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur, en étant bien sûr beaucoup plus habitable que sa petite sœur. Le 600 est en quelque sorte une 500 familiale et se veut au passage plus confortable. Il n'y a qu'une version électrique au programme, reprenant la configuration "haute" du 2008 avec le moteur

de 156 ch et la batterie de 54 kWh. Mais l'arrivée des moteurs micro-hybrides a permis de fortement réduire le prix d'entrée et d'augmenter la polyvalence de ce 600. Avec lui, Fiat a voulu faciliter la vie du client en ne proposant aucune option, sauf la peinture métallisée. C'est également une façon de diminuer les coûts de production et d'annoncer des tarifs plus raisonnables que le 2008 à motorisation équivalente.

LA GAMME

Moteur/Finition	600 Hybrid (Red)	Pack Confort	Pack Style	Pack Confort + Pack Style	La Prima	Bonus/Malus écologique
Micro-hybr.	1.2 Hybrid Turbo 110 DCT6	25 200 €	–	26 700 €	26 700 €	28 200 €
	1.2 Hybrid Turbo 145 DCT6 ❤	26 700 €	–	28 200 €	28 200 €	29 700 €
Élec.	–	35 900 €	37 400 €	37 400 €	38 900 €	40 900 €

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



Parmi les atouts du Fiat 600, son design évoque une "grosse 500" et lui donne une bouille sympathique.



Les plastiques sont durs et pas très flatteurs, mais dans certaines versions, l'insert décoratif couleur carrosserie pourra ajouter une touche de gaîté. La sellerie claire indique ici la finition La Prima.

LES MOTEURS

MICRO-HYBRIDES

1.2 Hybrid Turbo 110 DCT6

Il s'agit du même bloc que sur le Peugeot 2008 ou le Jeep Avenger, auparavant annoncé à 100 ch parce que ses anciennes appellations chez les différentes marques de Stellantis ne prenaient en compte que la puissance du bloc thermique sans celle de l'électrique. La base est donc un 3 cylindres 1,2 l turbo essence avec une chaîne de distribution et non plus une courroie comme sur le PureTech à la réputation calamiteuse. Il est associé à un moteur électrique poussant jusqu'à 28 ch. Cette motorisation permet des relances correctes grâce à un couple respectable et semble suffire à ce petit SUV sans prétentions sportives. Le point fort vient des consommations, parmi les plus faibles de la catégorie.

1.2 Hybrid Turbo 145 DCT6 ❤

Même chose que précédemment, mais cette fois avec l'ex-Hybrid 136, qui s'appelle désormais "145". Il accélère davantage mais sans prétentions sportives. La hausse d'agrément au quotidien n'est pas négligeable, tandis que la consommation ne monte que très raisonnablement. Si vous faites souvent de la route ou de l'autoroute, les 1500 € demandés paraissent justifiés, mais si vous êtes majoritairement en ville, restez sur la version 110 ch.

ÉLECTRIQUE

156 ch/54 kWh

Là encore, il s'agit d'un ensemble technique déjà vu sur le 2008 avec le moteur électrique de 156 ch et la batterie de 54 kWh brut, qui permettent une autonomie WLTP de 409 km en théorie et de 320 km seulement selon nos mesures. Vitesse maximale mise à part, cette version est la plus performante de la gamme. Mais ne la voyez pas comme une sportive : cette fonction est réservée à l'Abarth 600, qui monte à 240, voire 280 ch en tout électrique, reprenant la "mécanique" de l'Alfa Romeo Junior. Le 600 électrique limite sa puissance de recharge à 100 kW, ce qui l'empêche de descendre sous les 30 mn pour passer de 10 à 80 % : c'est trop long.

LA TRANSMISSION

Automatique

Quelle que soit la motorisation, électrique ou micro-hybride, le sélecteur de marche est le même et constitué de quatre touches sur la console centrale. Une ergonomie particulière, mais pourquoi pas ! Avec les micro-hybrides, la boîte est à double embrayage et se montre plutôt rapide avec seulement quelques hésitations en ville et des couinements à basse vitesse. Une position

M comme "manuelle" permet de passer les vitesses "à la main" par des palettes au volant, mais elle n'apporte pas grand-chose.

Réducteur

Même système de touches sur la console centrale, donc, mais cette fois avec un simple réducteur. Ici, pas de palettes au volant, et il n'y a que deux positions de récupération d'énergie : D et B.

L/I/h/empattement : 4,17/1,78/1,54/2,56 m (électrique : 4,17/1,78/1,52/2,56 m)

MOTEURS MICRO-HYBRIDES

	1.2 HYBRID TURBO 110 DCT6	1.2 HYBRID TURBO 145 DCT6 ❤
Puissance cumulée (ch)	110 ⁽¹⁾	145 ⁽²⁾
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 1750 + 55 (élec.)	230 à 1750 + 55 Nm (élec.)
Performances		

Vitesse maxi (km/h)

176

198

0 à 100 km/h (s)

11,4

9,3

90 à 130 km/h en Drive (s)

10,6

8,6

Consommation

Moyenne (l/100 km)

6

6,2

MOTEUR ÉLECTRIQUE

156 CH/54 kWh

Puissance maxi (ch)

156

Couple maxi (Nm)

260

Performances

Vitesse maxi (km/h)

150

0 à 100 km/h (s)

9,2

90 à 130 km/h en Drive (s)

6,8

Autonomie

Capacité de batterie brute / nette (kWh)

54/51

Autonomie mixte WLTP / moyenne mesurée (km)

409/320

(1) Puissance maxi : 100 ch à 5500 tr/mn + 28 ch (élec.). (2) Puissance maxi : 136 ch à 5500 tr/mn + 28 ch (élec.).

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, accoudoir central AV, AFIL, Android Auto et Apple CarPlay sans fil, banquette AR rabattable 60/40, climatisation automatique, combiné d'instruments numérique 7 pouces, écran central tactile 10,25 pouces, phares et essuie-glace automatiques, radars de recul, régulateur et limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs électriques, système audio 4 HP.

ÉQUIPEMENTS

	600 HYBRID/ (RED)	PACK CONFORT ❤	PACK STYLE	LA PRIMA
Accès à bord et démarrage mains-libres	—	série	—	—
Caméra de recul	—	série	—	—
Chargeur à induction	—	série ⁽¹⁾	—	série ⁽²⁾
Conduite autonome de niveau 2	—	—	—	série
GPS	—	série	—	série
Hayon électrique	—	—	—	série
Jantes acier 16 pouces avec enjoliveurs	série	série	—	—
Jantes alliage 17 pouces	—	—	série	—
Jantes alliage 18 pouces	—	—	—	série ⁽²⁾
Projecteurs antibrouillard à LED	—	—	série	—
Radars de stationnement AV et latéral	—	série	—	—
Rétroviseur intérieur électrochromatique	—	—	série	—
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement	—	—	—	série ⁽¹⁾
Siège conducteur à réglages électriques et massant	—	—	—	série
Sièges AV chauffants	—	—	—	série
Surveillance des angles morts	—	—	—	série ⁽¹⁾
Système audio 6 HP	—	série	—	—
Vitres AR surteintées	—	—	—	série

(1) Sur électrique. (2) Sur micro-hybride.



➊ Le gros bloc rond qui contient le combiné d'instruments évoque celui de la 500, mais l'écran est de seulement 7 pouces... ➋ L'écran central en format horizontal atteint 10,25 pouces, une taille respectable, mais il manque de réactivité. ➌ L'espace aux jambes à l'arrière ne permet pas de bien accueillir de grandes personnes, mais il est nettement supérieur à celui de la 500, de même que la garde au toit! ➍ Le coffre a un volume de 368 dm³, juste en dessous de la moyenne de la catégorie. ➎ Il n'y a pas de levier de vitesses, remplacé par ces touches de sélection de marche sur la console centrale.

LES FINITIONS**600 HYBRID/(RED)**

La finition de base ne s'appelle pas de la même manière selon la motorisation mais contient presque les mêmes équipements : sur les micro-hybrides, elle se nomme "Hybrid", et sur l'électrique, c'est "(Red)". À l'intérieur, les différences les plus notables viennent de l'accoudoir central avant, du frein à main électrique et de la climatisation automatique sur l'électrique, tandis qu'ils sont respectivement absent, manuel et manuelle sur les micro-hybrides. La planche de bord de l'électrique s'orne d'un bandeau décoratif rouge alors qu'il est gris sur les micro-hybrides. À part ça, l'équipement comporte l'essentiel dans les deux cas, y compris un écran central avec réplication des smartphones sans fil : l'absence de GPS intégré peut ainsi se contourner facilement.

PACK CONFORT

(HYBRID/(RED) + 1 500 €) ❤

La montée en gamme s'effectue par des packs, dont celui-ci qui apporte dans les deux cas l'accès à bord/démarrage sans clé, le GPS intégré, le chargeur à induction, un système audio de 6 haut-parleurs et la caméra de recul. Sur les micro-hybrides, la climatisation devient en plus automatique et le frein à main électrique, entraînant l'arrivée de l'accoudoir central avant.

PACK STYLE

(HYBRID/(RED) + 1 500 €)

Cette fois, ce pack fournit des éléments concernant le design, comme des jantes alliage 17 pouces ou des détails chromés (contours de vitre, bas de caisse). Un rétroviseur intérieur automatique jour/nuit fait son apparition, et sur les micro-hybrides, l'insert décoratif devient couleur carrosserie (il reste rouge sur l'électrique).

LA PRIMA

(HYBRID/(RED) + 5 000 €)

Le haut de gamme a droit à une finition avec un vrai nom. Il cumule le contenu des deux packs précédents et y ajoute des jantes alliage 18 pouces, la conduite autonome de niveau 2, le hayon électrique, le siège conducteur électrique et une sellerie ivoire qui rend l'ambiance intérieure plus chaleureuse.



Le 600 ne se montre pas très dynamique et joue au contraire la carte du confort, légèrement dégradé avec la finition La Prima et ses roues de 18 pouces.



Le 600 électrique ne va pas très loin et prend trop de temps à se recharger : préférez les micro-hybrides, bien plus polyvalents, le 145 y ajoutant des relances presque agréables.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PEINTURE MÉTALLISÉE (850 €)

La seule option concerne la peinture métallisée, à 850 € quelle que soit la couleur choisie. Mais comme il faut bien qu'il y ait une couleur par défaut, sans supplément, il s'agit du Red by (Red), sauf avec la finition La Prima où c'est l'Orange Sun qui devient gratuit, le rouge étant alors payant.

La logique est difficile à suivre, s'il y en a une. Dommage qu'il n'y ait pas de toit biton sur cette voiture qui mise quand même pas mal sur sa bouille pour vous séduire!

SELON VOS GOÛTS

ACCESOIRES

Comme c'est toujours le cas lorsqu'il n'y a pas ou peu d'options proposées, il reste la possibilité des accessoires, qui sont montés chez le concessionnaire et non pas en usine. Sur le 600, notez que le crochet d'attelage ne sert à rien sur l'électrique, qui n'est pas homologué pour tracter. Pour le reste, vous trouverez les incontournables comme les coques de rétroviseur, galerie de toit, tapis de sol, grille de séparation pour animal, etc.

SELON VOS BESOINS



NOTRE CHOIX

Fiat 600 1.2 Hybrid Turbo 145 Pack Confort

(28 200 € hors peinture métallisée, malus 0 €)

Difficile de recommander la version électrique du 600, plus chère de 10 000 € avec une polyvalence moindre... Le choix de la variante micro-hybride 110 ou 145 ch dépend essentiellement de votre utilisation : restez-vous le plus souvent en zone urbaine ou périurbaine ? Si oui, la 110 ch suffit tout à fait. Mais pour 1 500 € de plus, la version 145 ch est nettement plus agréable sur route en consommant à peine plus. Quant à l'équipement, les 1 500 € demandés pour le pack Confort nous paraissent presque raisonnables...

LES TEINTES

GRATUITES



Orange Sun
(gratuit seulement sur La Prima)



Red by (Red)
(gratuit sur toutes sauf La Prima)

PAYANTES (850 €)



Ice White



Onyx Black



Sable Earth



Bleu Sea



Vert Sky

LES JANTES



Jantes acier
16 pouces
avec enjoliveurs
(série sur
Hybrid/(Red) et
Pack Confort)



Jantes alliage
17 pouces (série
sur Pack Style)



Jantes alliage
18 pouces (série
sur La Prima)

ALFA ROMEO TONALE

Après le Stelvio, le Tonale est le second SUV du constructeur italien. Le bilan qualité et fiabilité est à la hauteur du niveau de ses ventes en France : mitigé.

Par Didier Laurent

Pour Alfa Romeo, le Tonale était le modèle du renouveau, "une vraie Alfa", sous-entendu très communicative au volant. Si vous vous mettez cela en tête, vous serez déçu. Si en revanche vous recherchez un véhicule qui soit original et assez bien fini, vous ne le serez pas. Son design divise, mais l'équilibre général de ses lignes, plutôt soigné, lui confère une certaine élégance, que certains jugent néanmoins datée. Sur la route, vous apprécierez sans doute son comportement sain, mais moins la lenteur de sa boîte de vitesses automatique (surtout en hybride non rechargeable). Mais on s'habitue (presque) à tout et les mises à jour électroniques sont là pour faire progresser la voiture. À l'intérieur, son combiné d'instruments de 12,3 pouces et son écran tactile central de 10,25 pouces sont à la page, mais eux aussi perfectibles. Ce dernier est connecté et bénéficie d'un système d'infodivertissement moderne. Les compteurs, au graphisme rétro, ont de quoi séduire. L'espace à bord est correct, sans plus, et le volume de coffre varie selon le type de motorisation. Bonne nouvelle, le marché de l'occasion présente des offres largement remisées. Cela est dû à la modeste valeur résiduelle d'un modèle qui a raté son entrée, mais qui tend à se bonifier. Enfin, les geeks seront peut-être impressionnés par le certificat numérique NFT servant de carnet d'entretien sécurisé, ce qui constitue une première dans l'industrie automobile.

LA GAMME TONALE	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)*	Notre avis
Essence mico-hyb.	1.5 Hybrid 130	130	L'agrément mécanique de cet essence micro-hybride est assez limité et la consommation trop élevée pour les performances. Cependant, s'il s'agit d'une très bonne affaire en matière de prix et que vous roulez peu, il pourra convenir.
	1.5 Hybrid 160	160	7,4 Du mieux, et c'est notre choix en essence, aussi parce que les hybrides rechargeables (PHEV) ne tiennent pas tellement leurs promesses et que le prix de cette version micro-hybride semble abordable. Il convient de ne pas s'attendre à des performances de premier plan, mais en conduite coulée, elle s'avère plaisante. Sa boîte de vitesses à 7 rapports est moins réussie que celle, à 6 vitesses, des déclinaisons PHEV.
Essence hybride rech.	1.3 PHEV	190	Presque 300 kg de plus que les essences micro-hybrides, ça se ressent au volant, même avec un niveau de puissance supérieur. L'agrément de ce moteur hybride rechargeable de 190 ch est tout de même présent, et il est possible de faire quelques dizaines de kilomètres en tout électrique. Cette version a été lancée après la livrée 280 ch pour constituer un prix d'appel, mais elle est à peu près au même tarif en occasion.
	1.3 PHEV	280	280 ch, sur le papier, cela peut faire rêver. Au volant, cette hybride rechargeable vous excitera un peu moins... Mais la vigueur est de mise et le bruit du moteur, plutôt travaillé, pourra commencer de vous enivrer. N'espérez pas plus de 35 km en tout électrique sur voie rapide, et environ 50 km si vous restez en ville. Les 4 roues motrices sont un atout.
Diesel	1.6 Multijet	130	Objectivement, c'est le meilleur moteur pour le Tonale, à condition d'avoir l'utilité d'un diesel. Car ce dernier n'aime pas les petits trajets répétés, et son filtre à particules peut s'encrasser faute de régénération, ce qui entraîne des réparations coûteuses. Comme toutes les autres versions, il est livré avec une boîte de vitesses automatisée.

* Données constructeur.



LES INFOS CLÉS

Micro-hybride : 21 000 €

Hybride rechargeable : 29 000 €

Diesel :
à partir de 25 000 €

Génération : première

Commercialisation :
juin 2022

Restylage : prévu fin 2025

Nombre d'exemplaires en circulation : 8 000



NOTRE CHOIX
Alfa Romeo Tonale
1.5 Hybrid 160 TI 2023
1^{er} prix prospecté :
30 000 € / 15 000 km



TECHNIQUE

MOTEUR

Puissance maxi	160 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	240 Nm à 1 500 tr/mn
Type	4 cylindres + turbo, micro-hybridation
Puissance fiscale	8 CV
Cylindrée	1 469 cm ³
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	robotisée à double embrayage / 7

Châssis

Diamètre de braquage	11,5 m
Pneumatiques	235/50 R 18

Dimensions/Poids

L/1/h / empattement	4,53 / 1,84 / 1,60 / 2,64 m
Poids / tractable freiné	1 632 / 1 500 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1000 m d.a.	31,5 s
0 à 100 km/h	9,6 s
90 à 130 km/h (en Drive)	8,8 s
Vitesse maxi	193 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	30 / 62 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	27 cm
Largeur aux coudes AV / AR	149 / 145 cm
Volume coffre	430 dm ³

LE BUDGET

Assurance⁽¹⁾ : 970 € Carte grise⁽²⁾ : 266,40 €

Consommation/Autonomie

Consommation moyenne	7,4 l/100 km
Conso ville / route / autor.	7,4 / 7,1 / 7,6 l/100 km
Autonomie / réservoir	743 km / 55 l

Coût de l'entretien

Amortisseur AV ⁽³⁾	773 €	Distribution	chaîne
Amortisseur AR ⁽³⁾	745 €	Embrayage	817 €
Disques AV ⁽³⁾	469 €	FAP ⁽⁵⁾	3 429 €
Disques AR ⁽³⁾	219 €	Pneus ⁽³⁾	320 €
Plaquettes AV ⁽⁴⁾	231 €	Feu AV	2 849 €
Plaquettes AR ⁽⁴⁾	169 €	Feu AR	425 €
Filtre à air	38 €	Bouclier AV	906 €
Filtre à huile	22 €	Bouclier AR	377 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

(1) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade. (2) Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval. (3) La paire. (4) Le jeu. (5) FAP + pot catalytique (pièce unique).

LE BILAN FIABILITÉ

Les débuts ont été difficiles. La maîtrise de la technologie a progressé au cours des derniers mois, les problèmes se raréfient ou se règlent plus facilement, mais sont toujours existants. Viser un modèle déjà corrigé est un bon réflexe.

LES PANNE

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

BATTERIE 12 V

Plusieurs cas de batterie hors service sans raison ni signe avant-coureur. La batterie se décharge seule, particulièrement lorsque la voiture reste inutilisée pendant plusieurs jours. Visiblement, des fonctionnalités consomment de l'énergie à l'arrêt, sans se mettre en veille. Dans ces conditions, la voiture refuse tout simplement de démarrer. Les concessionnaires ont fait évoluer des logiciels afin de corriger ce phénomène.

ÉLECTRONIQUE

Certains équipements peuvent s'avérer déficients, avec un niveau de gravité parfois différent. Les mises à jour de la cartographie du GPS se sont par exemple montrées inopérantes pendant de longs mois après le lancement. Les caméras ont souffert de défaillances, tout comme diverses fonctions de confort, voire de sécurité (risque de panne de l'éclairage, ou de la direction assistée, un câblage est en cause et une action corrective a été mise en place).

AUTRES DÉFAILLANCES

ROTULE DE DIRECTION

Plusieurs propriétaires témoignent de son usure prématuée, liée à un défaut de conception. Elle doit être remplacée, parfois après seulement quelques milliers de kilomètres. Cette défaillance peut se manifester par des bruits mais aussi par une usure prématuée des pneumatiques. Il convient de demander un remplacement sous garantie.

FINITION

De menus détails peuvent frapper à bord d'une voiture de niveau supérieur. Alfa a eu beau communiquer sur la surveillance de la qualité, de petits problèmes sont survenus et le lancement ne s'est pas fait en totale sérénité, au sortir de la crise sanitaire qui a bousculé le secteur. Les remarques les plus fréquentes concernent les montants de vitres (qui se décollent) mais aussi les bruits de mobilier, surtout dans la planche de bord.

LES RAPPELS

MAJEURS

PÉDALE DE FREIN (NOV. 2024)

Sur 2 758 Tonale hybrides (rechargeables ou non) produits entre le 20 juillet 2023 et le 24 septembre 2024, la pédale de frein peut s'effondrer au moment où le conducteur appuie dessus. En concession, les techniciens ajoutent une vis sur le bras de la pédale, ce qui règle ce problème, en quinze minutes.

(6 170 voitures sont concernées dans le monde), les écrous

des raccords à vis du câble de charge de la batterie 12 V, mais aussi les deux câbles de masse et les deux connecteurs haute tension peuvent être manquants ou mal serrés.

Une mauvaise fixation ou un manque pouvant provoquer une élévation de la température, voire un incendie. Les concessionnaires doivent contrôler et, le cas échéant, corriger les voitures.

BATTERIE 12 V (FIN 2022)

Sur les Tonale fabriqués entre le 15 septembre 2022 et le 26 août 2023

MINEURS

SPÉCIFICATION ROUE/PNEU (JUILLET 2024)

Sur certains Tonale assemblés avant juillet 2024 – 8 024 autos sont concernées dans le monde –, le constructeur a relevé une spécification incorrecte de la combinaison roue/pneu dans le certificat de conformité (CoC) et dans les documents d'homologation. Dans ce cas, le CoC doit être réimprimé, ce qui peut entraîner une réédition de la carte grise.

avant le 11 octobre 2022, la batterie 48 V du système micro-hybridé

peut avoir été produite sans matériau d'interface de protection. Cela est susceptible d'entraîner une perte de puissance et un risque d'incendie. Un second rappel a été organisé concernant un problème touchant la soupape d'accumulation de pression (PBU) de cette même batterie. Une défaillance qui pourrait provoquer une surchauffe en cas de pénétration d'eau. Sur ces voitures et dans les deux cas, la batterie doit être remplacée.

BATTERIE 48 V (SEPT. 2023)

Sur un petit nombre de voitures dans le monde, toutes fabriquées



CARBON F100



F100 CARBON

À partir de **459,90 €**
De XS à 2XL

F100

À partir de **399,90 €**
De 2XS à 2XL

PINLOCK
INCLUS

ECE R22.06
DOUBLE HOMOLOGATION P/J



hjchelmets.eu

F

**YOUR LIFE
YOUR STYLE**

* Votre style, Votre vie

LE PLAISIR SANS CONTRAINTES

Avec le retour des beaux jours, difficile de résister à l'appel des deux-roues (ou trois-roues). Dans ce dossier, nous avons sélectionné cinq modèles incontournables, de 3 600 à 13 000 €, chacun avec un tempérament bien marqué mais aux approches radicalement différentes.

Par Guillaume Geneste Photos Florian Grout

Al'image du marché automobile, celui des deux-roues traverse une période délicate. En 2024, 63 032 unités ont été écoulées en France, soit une baisse de 11,5 % par rapport à l'année précédente. Depuis janvier 2025, l'entrée en vigueur de la nouvelle norme Euro 5+ pour tous les modèles vendus neufs a contraint les constructeurs à revoir leurs systèmes de dépollution. Résultat : certaines stars du segment, comme le Honda Forza ou le Yamaha NMax, sont repassées par l'atelier et en ont profité pour faire quelques ajustements côté confort et équipement. Autre invité de marque : Fantic, label italien mythique des années 70, célèbre pour ses modèles Trial et Enduro, revient avec une petite sportive au style affirmé et au caractère bien trempé. Dans ce numéro, nous testons également pour la première fois le tout nouveau Piaggio MP3 310, qui rend l'entrée dans l'univers des trois-roues plus accessible. Enfin, pour les amateurs de puissance et de standing, le très haut de gamme Kymco CV3 550 se positionne comme un choix sans compromis.



La nouvelle version du Yamaha NMax 125 affiche des lignes plus sportives très réussies.



YAMAHA NMAX 125

3599 €

Le tableau de bord digital monochrome n'est pas toujours très lisible en fonction de l'éclairage.



Le sport lui va bien

Le Yamaha NMax 125, autre star du marché des scooters 125, vient de profiter d'un lifting accentuant son aspect sportif. Côté esthétique, la version 2025 est une réussite avec des lignes plus acérées mais aussi plus amples renforçant sa stature.

Cette nouvelle mouture du scooter star de Yamaha se reconnaît par son look inédit. À l'avant, les phares LED offrent une signature moderne, tout comme le feu stop désormais intégré au passage de roue arrière. Le nouveau dessin du Yamaha NMax permet au conducteur de profiter d'un peu plus de protection même si la position de conduite reste très "scooter", c'est-à-dire avec les pieds très en avant, l'espace voué à ces derniers étant restreint. La hauteur de selle est à présent de 770 mm, soit 5 de plus que précédemment.

Surtout, le confort est un brin ferme, ce qui peut s'avérer fatigant sur long parcours malgré le dossier intégré pour le conducteur. Quant au coffre situé en dessous, il déçoit par son volume.

Le tableau de bord fait appel à un écran LCD monochrome de 4,2 pouces qui offre de nombreuses informations. Attention quand même,

dans certaines circonstances, il n'est pas aussi lisible qu'un écran couleur. Le NMax se rattrape avec sa connectivité Bluetooth compatible avec l'application Yamaha MyRide permettant de compléter les informations de voyage et de consommation présentées par l'ordinateur de bord. Le moteur a également profité d'une légère évolution. Il se montre plaisant et énergique en dépit d'un niveau sonore qui peut vite augmenter. Le système de stop/start permet de faire quelques économies en ville et n'est pas trop dérangeant à utiliser. Les nouvelles suspensions

permettent de bénéficier d'un meilleur agrément de conduite : elles ne s'avèrent pas trop fermes, bien qu'elles n'apprécient pas les grosses irrégularités de la chaussée. Cela permet de jouir d'un très bel agrément d'ensemble, même si, naturellement, le NMax reste plus à l'aise en ville ou sur route que sur voie express.

PLUS
Équipement
Agrément moteur

MOINS
Volume de coffre
Tableau de bord
monochrome

EN CHIFFRES

Données constructeur

LA TECHNIQUE

- Moteur :** monocylindre 125 cm³
- Puissance maxi :** ■ 12,2 ch à 8000 tr/mn
- Couple maxi :** ■ 11,2 Nm à 6000 tr/mn
- Empattement :** 1340 mm
- Hauteur de selle :** ■ 770 mm
- Poids :** ■ 132 kg

LA CONDUITE

- Vitesse maxi :** ■ 120 km/h
- Transmission :** variateur/courroie
- Freinage :** ■ disques AV/AR et ABS
- Roues :** 13 pouces

LE BUDGET

- Consommation :** ■ 2,2 l/100 km
- Réservoir :** ■ 7,1 l

Le bilan aj

S'il manque de confort sur les voies rapides, le NMax reste redoutable d'efficacité en ville. Son système stop/start fonctionne de manière transparente, son moteur est exempt de vibrations, et les relances se montrent très efficaces. Dommage que la capacité d'emport demeure un peu faible et oblige à faire des choix.

Toujours au top

Depuis son lancement, le Forza permet à la marque Honda de figurer dans le top des ventes de scooters en France. Ce best-seller vient de profiter d'un lifting qui améliore son agrément global sans remettre en cause ses fondamentaux.

Dans sa version 2025, le Forza se voit doté d'un nouvel éclairage à double optique intégrant les feux de jour et les clignotants. De quoi lui permettre de rivaliser avec des concurrents plus récents d'un point de vue esthétique. Heureusement, Honda a également retravaillé les aspects pratiques avec une meilleure protection pour le conducteur ainsi que davantage de place pour les jambes de celui-ci, tout en offrant plus de facilité pour poser les pieds au sol à la faveur du nouveau dessin de la selle. Autant dire que le Forza renforce par là sa commodité, notamment en ville. À cela s'ajoute l'adoption de certaines pièces en matériau recyclé afin d'améliorer son empreinte carbone.

Le conducteur appréciera particulièrement le nouvel écran TFT couleur 5 pouces du tableau de bord. Cela permet non seulement de disposer de plusieurs modes d'affichage, mais aussi de profiter d'une excellente lisibilité ou encore d'exploiter les fonctionnalités d'un smartphone grâce à l'application Honda RoadSync et à une commande simplifiée placée à la gauche du



Très lisible, le nouveau tableau de bord digital permet de disposer d'une information complète.

guidon. À noter par ailleurs la présence d'une prise de charge USB-C et d'un coffre désormais éclairé qui fournit un grand volume. Côté agrément de conduite, le Forza fait toujours figure de référence. Son moteur sait rester discret et fait preuve de bonnes performances, la gestion de la transmission ayant également été revue par Honda. Surtout, le Forza offre un immense confort (malgré une selle un peu plate pour le passager), qu'il s'agisse de la position de conduite ou des capacités de la suspension. De quoi rouler dans de parfaites conditions quelles que soient les circonstances. De quoi aussi s'imposer une fois de plus comme la référence.

Si seulement il était moins cher...



Dans sa livrée 2025, le Forza s'impose plus que jamais comme la référence des scooters 125.

EN CHIFFRES

Données constructeur

LA TECHNIQUE

- **Moteur :** monocylindre 125 cm³
- **Puissance maxi :** ■ 15 ch à 8750 tr/mn
- **Couple maxi :** ■ 12,3 Nm à 6500 tr/mn
- **Empattement :** 1510 mm
- **Hauteur de selle :** ■ 780 mm
- **Poids :** ■ 161 kg

LA CONDUITE

- **Vitesse maxi :** ■ 115 km/h
- **Transmission :** variateur/courroie
- **Freinage :** ■ disques AV/AR et ABS
- **Roues AV/AR :** 15/14 pouces

LE BUDGET

- **Consommation :** ■ 2,4 l/100 km
- **Réservoir :** ■ 11,7 l

Le bilan aj

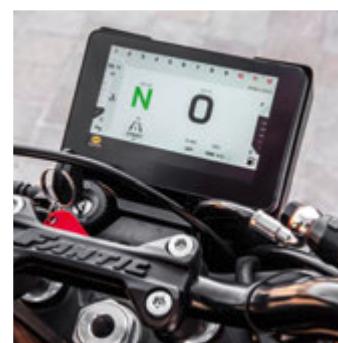
Le roi des scooters GT revient avec quelques évolutions esthétiques et un nouveau tableau de bord, très complet et lisible. Ceci vient s'ajouter à un confort de premier plan et à un agrément de conduite inégalé dans la catégorie.

HONDA FORZA 125 2025
5349 €

PLUS
Look
Confort

MOINS
Selle passager
Prix élevé

Une sacrée gueule



Le tableau de bord digital couleur regroupe de très nombreuses informations et dispose d'une bonne lisibilité.



La Fantic Stealth offre un look digne de celui d'une grosse cylindrée et fait tourner les têtes sur son passage.

FANTIC STEALTH 125

5490 €

Avec la nouvelle Stealth 125, Fantic propose un roadster aux lignes agressives à souhait et taillé pour les plaisirs solitaires.

Le constructeur italien Fantic s'est taillé une solide réputation dans le domaine des motos tout-terrain depuis de très nombreuses années. Il revient avec un roadster aux lignes réussies et agressives avec sa face avant et son phare à double optique LED ou des rétroviseurs ultra-design (mais offrant une rétrovision moyenne). L'arrière de la moto est également relevé à l'image des machines de compétition, et le silencieux inox sous la selle donne des allures de grosse cylindrée à la Stealth. Le côté "vraie" moto se poursuit avec un cadre treillis tubulaire, une fourche inversée, un bras oscillant en aluminium ou encore un amortisseur réglable. Les leviers de frein et d'embrayage le sont aussi, tout comme la pédale de frein et le sélecteur de vitesse. Le tableau de bord fait appel à un écran couleur TFT de 5 pouces qui s'avère très lisible. La hauteur de selle de 810 mm ne facilitera pas la prise en main

- PLUS**
Look ravageur
Position de conduite
- MOINS**
Hauteur de selle
Selle passager

par les plus petits gabarits. Quant aux éventuels passagers, ils devront composer avec le petit bloc en mousse dur qui sert de selle. Dommage car la position de conduite est vraiment sympa et donne l'impression de chevaucher une grosse cylindrée. Au moins tant que le monocylindre n'est pas mis en route. Cela étant, le petit moteur fait preuve d'un sacré caractère avec ses 15 ch

perchés à plus de 10 000 tr/mn. Il est capable de distiller de belles accélérations à condition de ne pas hésiter à monter haut dans les tours et à jouer de la boîte de vitesses, le petit monocylindre n'aimant pas les bas régimes. Heureusement, la commande de

celle-ci est très bonne et les rapports sont bien étagés. Les suspensions permettent de profiter d'une excellente tenue de route. Le grand guidon offre une parfaite stabilité dans le guidage de la machine mais peut s'avérer gênant pour se faufiler entre les autos.

EN CHIFFRES

Données constructeur

LA TECHNIQUE

- **Moteur** : monocylindre 124,66 cm³
- **Puissance maxi** : ■ 15 ch à 10250 tr/mn
- **Couple maxi** : NC
- **Empattement** : 1355 mm
- **Hauteur de selle** : ■ 810 mm
- **Poids** : ■ 129 kg

LA CONDUITE

- **Vitesse maxi** : ■ 125 km/h
- **Transmission** : boîte/chaîne
- **Freinage** : ■ disques AV/AR et ABS
- **Roues** : 17 pouces

LE BUDGET

- **Consommation** : NC
- **Réservoir** : ■ 12 l

Le bilan aj

On craque avant tout pour le style furieusement sportif de la Fantic Stealth. Mais le petit roadster italien cache bien d'autres qualités. À commencer par sa partie cycle soignée, son moteur très volontaire qui ne recigne jamais à aller tutoyer la zone rouge et sa boîte de vitesses parfaitement étagée. Côté pratique, c'est moins bien...



LA MUSIQUE ÉVOLUE, LA MOBILITÉ AUSSI.



-1000€ 

Offre valable
du 15/03/2025 au 30/06/2025

1000€ DE REMISE POUR PROFITER DE LA SONORITÉ SENSATIONNELLE DU BICYLINDRE SIGNÉ KYMCO.

Kymco vous propose une remise exceptionnelle de 1 000 € pour l'achat d'un CV3 en stock dans le réseau de revendeurs participants. Prix public conseillé 11 999 € au lieu de 12 999 €, offre valable du 15 mars 2025 jusqu'au 30 juin 2025 parmi les trois coloris au choix dans la limite des stocks disponibles sur des véhicules immatriculés avec 0 kilomètre.

Avec son moteur bicylindre de 550cm³ et ses 51 chevaux il vient pour surclasser dans sa catégorie et la conduite en duo devient un plaisir grâce à sa partie cycle irréprochable. Il commence là où les autres s'arrêtent ! Kymco CV3 brise les limites de la ville en ouvrant de nouveaux horizons pour les urbains et les amateurs de tourisme en deux roues. Accessible aux titulaires d'un permis B sous conditions : avoir été assuré pour un deux roues 125cc depuis plus de deux ans ou après avoir suivi une formation de sept heures.

Plus d'informations sur le site : www.kymco.fr



Suivez-nous sur :    

KYMCO recommande :



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



Un MP3 accessible

Malgré un prix supérieur à 8 000 €, le Piaggio MP3 310 est le moins cher des scooters à trois roues de la marque. Alors, que vaut ce modèle "d'entrée de gamme" ?

Unique et révolutionnaire lors de son lancement, le Piaggio MP3, premier scooter à trois roues de l'Histoire, doit maintenant faire face à une solide concurrence. Dernière-née de la gamme, la mouture de 310 cm³ se veut plus accessible malgré un tarif supérieur à 8 000 € et remplace le précédent 300 cm³. Plus compactes et légères, ces variantes proposent des prestations moins routières et plus urbaines. Le nouveau MP3 310 reprend les éléments de style des versions de plus forte cylindrée. Cela permet de profiter de feux LED ainsi que d'une aérodynamique améliorée qui fait bénéficier de davantage de confort avec une meilleure protection contre les turbulences. Le MP3 310 dispose du démarrage mains-libres. Si le tableau de bord est un brin austère avec son écran LCD 5 pouces, il s'avère très lisible et présente de nombreuses informations. Le gabarit imposant du scooter à trois roues italien confère une agréable position de conduite. La selle, bien qu'un peu ferme, est confortable, et le passager

n'est pas mal loti avec une bonne largeur de selle. Le grand coffre sous celle-ci peut accueillir deux casques. Le Piaggio fournit un petit vide-poche, avec une prise USB pour smartphone. Les habitués du modèle ne seront pas dépayrés. La position de conduite reste toujours assez droite. Si la selle n'est pas trop haute, elle est vraiment large. Heureusement, avec un peu de pratique, il est possible de ne pas avoir à poser le pied à terre à l'arrêt grâce au système de blocage de la fourche, qui demeure efficace. Le moteur monocylindre de 310 cm³ se caractérise par un niveau sonore plutôt élevé et un bruit très particulier, propre aux trois-roues Piaggio. Le moteur propulse bien le gros scooter italien, et l'accélération est facile à doser. Seul véritable point noir : les vibrations qui remontent du moteur au ralenti et qui deviennent rapidement agaçantes. Côté tenue de route et freinage, le MP3 reste toujours aussi plaisant et rassurant. Il faudra cependant faire attention au gabarit et au poids important lors des manœuvres.



Si le tableau de bord est un peu austère avec son écran LCD 5 pouces, il s'avère très lisible et permet de disposer de nombreuses informations.



Le Piaggio MP3 310 offre des prestations élevées et une excellente tenue de route malgré son bicylindre générant des vibrations au ralenti.

EN CHIFFRES

Données constructeur

LA TECHNIQUE

- **Moteur :** monocylindre 310 cm³
- **Puissance maxi :** ■ 26,4 ch à 7 500 tr/mn
- **Couple maxi :** ■ 27,3 Nm à 6 000 tr/mn
- **Empattement :** 1455 mm
- **Hauteur de selle :** ■ 790 mm
- **Poids :** ■ 230 kg

LA CONDUITE

- **Vitesse maxi :** ■ 129 km/h
- **Transmission :** variateur/courroie
- **Freinage :** ■ disques AV/AR et ABS
- **Roues AV/AR :** 13/14 pouces

LE BUDGET

- **Consommation :** ■ 3,1 l/100 km
- **Réservoir :** ■ 11 l

Le bilan aj

Poussé par une concurrence de plus en plus vive, le MP3 310 est une intéressante version d'accès à l'univers des trois-roues. Il conserve ce qui fait la force de tous les MP3, à savoir son blocage de fourche à l'arrêt, la puissance de son monocylindre, son look sportif et ses nombreux aspects pratiques. Les vibrations au ralenti demeurent toutefois.

PIAGGIO MP3 310
8099 €

PLUS

Confort de conduite
Tenue de route

MOINS

Gabarit imposant
Vibrations au ralenti

TMAX **TECH MAX**

NOTHING BUT THE *MAX*



Face avant redessinée

Nouveaux thèmes de l'écran TFT & nouveaux commodos rétro-éclairés

Régulateur de vitesse

Amélioration des aides au pilotage :

ABS d'angle (Nouvelle centrale inertielle)

Aide au freinage

Signal de freinage d'urgence

Bulle électrique (amplitude augmentée)

Selle et poignées chauffantes

Optimisation des modes de conduite

Capteur de pression des pneus

Nouveau Yamaha TMAX Tech max 2025

Le scooter iconique dans sa version la plus évoluée !

185€/MOIS⁽¹⁾

*PENDANT 36 MOIS EN LOA
APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 3 135,40 €*

Un crédit vous engage et doit être remboursé.

Un crédit vous engage et doit être remboursé.
Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

(1) Exemple de Location avec Option d'Achat (LOA) ballon et assurance facultative You Value Protect incluse (Garantie Perte Financière) pour un Yamaha TMAX TECH MAX 2025 au prix de 15 599 €^{TTC} pour une durée de 37 mois et 14 800 kms (kilométrage fin de contrat). Le coût de la Location avec Option d'Achat (LOA) ballon : Dépôt de garantie : 0 €^{TTC}. Premier loyer à la livraison hors assurances : 3 119,80 €^{TTC} suivi de 36 loyers de 168,74 €^{TTC} hors assurances. **Coût total des loyers : 9 194,44 €^{TTC}.** Option d'achat finale : 9 359,40 €^{TTC}.

Montant total dû par le locataire en cas d'option d'achat : 18 553,84 €^{TTC}

Le coût de l'assurance facultative You Value Protect (Garantie Perte Financière) s'élève à 15,60 €^{TTC} par mois en plus du loyer mensuel indiqué plus haut. Le coût total de l'assurance sur toute la durée de la Location avec Option d'Achat (LOA) balloon s'élève à 577,20 €^{TTC}. Contrat d'assurance facultative négocié par Yamaha Motor Finance France SAS auprès de la société Allianz IARD, entreprise régie par le code des assurances. Le locataire devient propriétaire du véhicule après paiement intégral de l'option d'achat finale. Cette Location avec Option d'Achat est distribuée par votre concessionnaire Yamaha qui agit en tant qu'intermédiaire de crédit non exclusif de Yamaha Motor Finance France SAS apportant son concours à la réalisation d'opérations de crédits sans agir en qualité de Bailleur. **Offre sur la base du tarif au 01 janvier 2025**, réservée aux particuliers, sous réserve de modification et d'acceptation par Yamaha Motor Finance France SAS, 98 bis Boulevard Héloïse, 95100 Argenteuil, au capital de 36 000 000 € - RCS Pontoise 844 539 197 - N° ORIAS 19 006 547 (www.orias.fr). Société soumise à l'autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) 4 Place de Budapest CS 92 459 75436 PARIS CEDEX 09.

Vous disposez d'un droit de rétractation.

Vous disposez d'un droit de rétractation.



www.yamaha-motor.fr



Revs Your Heart : Et votre coeur bat plus fort - Nothing but the max : Rien d'autre que le max



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

KYMCO CV3 550

12 990 €

Le Kymco CV3 offre des performances très élevées et permet de rouler en ville comme sur route et autoroute.

Monsieur Plus

Avec son CV3, Kymco propose un scooter à trois roues aux performances décoiffantes et offrant de nombreux équipements de confort.

Dans le monde des scooters à trois roues, le Kymco CV3 tient une place à part, dans le haut de la catégorie, tant par son look que par son gabarit ou ses performances. Côté style, le gros scooter Kymco arbore des lignes agressives avec un avant acéré intégrant une double optique semblant prête à découper la concurrence située devant. À l'arrière, les feux LED confirment le positionnement haut de gamme du modèle. Mais le CV3 sait aussi se faire séducteur avec une dotation de série complète : la large selle, les poignées chauffantes, la grande bulle électrique réglable depuis le guidon ou encore le régulateur de vitesse de série parfaitement adapté aux longues chevauchées. Avec son moteur de 550 cm³ développant plus de 50 ch, le CV3 est en effet tout à fait à l'aise sur route et même autoroute. Le comportement routier est ainsi d'un très bon niveau, bien que les suspensions génèrent des remontées sur les irrégularités de chaussée. Plusieurs modes de conduite sont disponibles, dont un pour les

PLUS
Performances
Équipement

MOINS
Gabarit
Prix

conditions glissantes qui bride les performances du moteur. À cela s'ajoute un contrôle de traction, car le moteur bicylindre ne manque pas de coffre : à la moindre sollicitation sur la poignée des gaz, le gros CV3 bondit vers l'avant. Heureusement, le freinage, costaud mais également facile à doser, permet de tempérer les ardeurs de cette

motorisation débordante de puissance et de couple. Il convient par ailleurs de faire attention, à basse vitesse (notamment lors de remontées de files d'autos à l'arrêt) et au cours des manœuvres, au poids très élevé ; par bonheur, le système

de blocage du train avant s'avère efficace. Et le frein à main au guidon permet de se rassurer au moment du stationnement. Le tableau de bord se compose de deux grands cadres LCD vraiment lisibles, même si les innombrables informations demandent un temps d'adaptation. Le démarrage est bien entendu mains-libres et la garantie 5 ans tranquillise. Dommage que malgré son gabarit très imposant, le coffre de selle ne soit pas plus vaste, rendant le top-case obligatoire.

Le tableau de bord digital 6 pouces regroupe de nombreuses informations selon plusieurs modes d'affichage.



EN CHIFFRES

Données constructeur

LA TECHNIQUE

- Moteur :** bicylindre 550 cm³
- Puissance maxi :** ■ 50,3 ch à 7 500 tr/mn
- Couple maxi :** ■ 52 Nm à 5 750 tr/mn
- Empattement :** 1 580 mm
- Hauteur de selle :** ■ 785 mm
- Poids :** ■ 282 kg

LA CONDUITE

- Vitesse maxi :** ■ 160 km/h
- Transmission :** variateur/courroie
- Freinage :** ■ disques AV/AR et ABS
- Roues AV/AR :** 13/15 pouces

LE BUDGET

- Consommation :** ■ 4,8 l/100 km
- Réservoir :** ■ 15,5 l

Le bilan aj

Avec le CV3, Kymco s'adresse à ceux qui recherchent un trois-roues sans compromis, puissant, efficace et parfaitement équipé. Dommage qu'à ce prix, il faille ajouter un top-case pour combler la faible contenance du coffre sous selle. Bravo pour l'élégant combiné d'instruments.



Xpd Moto Fast

Des baskets pour deux-roues

La marque italienne Xpd vient de lancer une basket moto à laçage rapide logiquement baptisée "Moto Fast".

Ce modèle, à l'apparence sportive, est léger et souple à la fois. Il offre cependant une bonne protection du pied avec sa semelle Michelin remontant sur les bords les plus exposés en cas de chute ainsi que des renforts intégrés, notamment au niveau de la malléole.

Poids : 1 140 g (taille 42)

Tailles disponibles : du 36 au 47

Coloris : noir ou gris

Prix public conseillé : 179,90 €



GS27

Purifiant casque, pour un confort maximal

Ce produit spécialement élaboré permet de nettoyer et de désodoriser l'intérieur des casques mais aussi des bottes, gants, blousons... Il contient un destructeur d'odeurs qui neutralise celles de transpiration. Il assainit votre équipement sans avoir à le laver ni à le démonter (casque) tout en laissant un parfum menthe. Son séchage très rapide (sans taches) permet d'utiliser son attirail quelques instants après l'application.

Flacon 250 ml

Prix public conseillé : 9,90 €



Lustreul ultime Belgom

Tout usage

Ce produit permet de nettoyer et de faire briller n'importe quelle surface extérieure de la moto grâce à son pH neutre. Il offre aussi une bonne protection des surfaces à la faveur de sa cire intégrée. Il dispose par ailleurs d'un pouvoir déperlant, évitant ainsi aux salissures de se déposer. Ce lustreul, idéal pour

nettoyer les surfaces des motos et scooters (y compris la bulle), permet également de récurer son casque et sa visière.

Prix public conseillé : 15 €

Spidi Rainwarrior 2

Le look et l'étanchéité

Les nouveaux gants de mi-saison

Rainwarrior 2 de Spidi intègrent une membrane étanche et respirante H2Out développée par la marque.

Légers (environ 200 g), ils associent souplesse et protection thermique. La large bande extensible au bout de la manchette garantit un ajustement efficace et rapide. Ils

bénéficient bien entendu d'une coque de protection avec mémoire de forme.

Les extrémités des index sont revêtues d'un matériau compatible avec les écrans tactiles.

Tailles de S à 3XL

Deux coloris : noir et vert foncé/noir

Prix public conseillé : 119,90 €



AGENCE BANANA

Shark Oxo

Un modulaire aérodynamique

Le nouveau casque Oxo de Shark est un modulaire aux formes particulièrement travaillées du point de vue aérodynamique afin de réduire la traînée et d'améliorer le confort. En mode Flip Back, il se transforme en jet. Le casque Oxo dispose de la technologie "2 Digit Unlock" (bouton de déverrouillage) qui facilite la transition entre les positions intégrale et jet.

L'écran, traité anti-rayures, offre un champ de vision panoramique.

Pare-soleil

Passage pour lunettes

Boucle micrométrique

Poids : 1 660 g

Prix public conseillé : 459,99 €

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
JUNIOR				
1.2 Ibrida 136 ch	7	0	29 500	
Electtrica 156 ch	4	■ 2 000	38 500	
Electtrica 280 ch Veloce	7	■ 2 000	46 900	
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 113 ch Sprint	7	■■ 1 372	42 500	
Surcouf Veloce : "base" + 2 500 €				
Surcouf Premium : Techno + 2 500 €				
Surcouf Sport : Premium + 2 500 €				
Surcouf Speciale : "base" + 2 000 €				
Surcouf Intensa : Premium + 1 000 €				
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	
Surcouf Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcouf 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	
Surcouf Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcouf 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	
Surcouf GT Premium : GT + 3 200 €				
Surcouf GTS : GT Performance + 3 000 €				
Surcouf Première Edition : GTS + 1 500 €				
A110				
"base"	15	■■ 3 784	65 000	
GTS	NC	NC	79 500	
R 70	NC	NC	122 500	
ASTON MARTIN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
VANTAGE				
665 ch	NC	■■■ 70 000	199 700	
DB12				
680 ch	NC	■■■ 70 000	227 000	
680 ch Volante	NC	■■■ 70 000	244 538	
DBX				
707	NC	■■■ 70 000	252 100	
VALKYRIE				
1 155 ch	NC	■■■ 70 000	270 000	
AUDI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
A1 SPORTBACK				
25 TFSI Design	5	■■ 310	27 750	
30 TFSI Design	6	■■ 330	28 750	
35 TFSI S line S tronic	8	■■ 650	35 300	
40 TFSI S line S tronic	11	■■ 2 918	37 100	
Surcouf S line : Design + 2 700 €				
Surcouf S line Plus : S line + 2 000 €				
A1 ALLSTREET				
30 TFSI	6	■■ 650	30 350	
35 TFSI S tronic	8	■■ 983	34 200	
Q2				
30 TFSI Design	6	■■ 898	34 800	
35 TFSI Design	8	■■ 1 172	36 850	
SQ2	19	■■■ 64 456	58 750	
30 TDI Design	6	■■ 540	36 750	
35 TDI Design S tronic	8	■■ 1 386	41 500	
Surcouf S line : Design + 2 400 €				
Surcouf S line Plus : S line + 2 750 €				

A3 SPORTBACK					
30 TFSI Design	6	M	400	34 600	
30 TFSI Hybride Design	6	M	240	36 780	
35 TFSI Design	8	M	400	35 900	
35 TFSI Hybride Design	8	M	230	38 080	
S3	20	M	67 567	63 000	
RS 3	28	M	70 000	75 600	
40 TFSI e Design	8		0	47 900	
45 TFSI e S line	8		0	55 900	
35 TDI Design	8	M	400	40 600	
Surcoût S line : Design + 4 950 €					
A3 ALLSTREET					
35 TFSI Design	8	M	650	37 800	
35 TFSI Hybride Design	8	M	280	39 980	
40 TFSI e Design	8		0	49 800	
35 TDI Design	8	M	650	42 500	
Surcoût Avis : Design + 4 450 €					
A3 BERLINE					
Surcoût : Sportback + 565 € à + 1 400 €					
Q3					
35 TFSI Design	8	M	2 918	40 890	
35 TDI Design	8	M	2 451	45 790	
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M	11 031	55 550	
Surcoût S line : Design + 4 200 €					
Surcoût S line Plus : S line + 2 200 €					
Q3 SPORTBACK					
35 TFSI Design	8	M	3 119	43 390	
35 TDI Design	8	M	2 599	48 290	
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M	13 153	58 050	
Surcoût S line : Design + 4 200 €					
Surcoût S line Plus : S line + 2 200 €					
Q4 E-TRON					
45	6	B	2 000	46 990	
55 S line Quattro	7		0	70 450	
Surcoût S line : "base" + 18 760 €					
Q4 E-TRON SPORTBACK					
45	6	B	2 000	46 990	
55 S line Quattro	7		0	72 450	
Surcoût S line : Design + 20 760 €					
A5					
2.0 TFSI 150 ch Design	8	M	4 819	45 500	
2.0 TFSI 204 ch Design	11	M	4 819	50 400	
S5	25	M	19 139	79 750	
e-hybrid 299 ch Design Quattro	15		NC	62 150	
e-hybrid 367 ch S line Quattro	15		NC	74 150	
2.0 TDI Hybride 204 ch Design	11	M	3 735	53 600	
Surcoût S line : Design + 9 170 €					
A5 AVANT					
Surcoût : berline + 1 500 €					
Q5					
2.0 TFSI 204 ch Hybride Design	11	M	6 426	57 550	
SQ5	25	M	57 351	98 930	
2.0 TDI 204 ch Hybride Design Quattro	11	M	10 793	61 470	
Surcoût S line : Design + 8 400 €					
Q5 SPORTBACK					
2.0 TFSI 204 ch Hybride Design	11	M	6 726	59 750	
SQ5	25	M	57 131	101 130	
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	11	M	10 904	63 670	
Surcoût S line : Design + 8 400 €					
Q6 E-TRON					
251 ch Design	7		0	72 170	
Performance 306 ch Design	9		0	77 400	
387 ch Design Quattro	9		0	83 450	
SQ6	9		0	99 870	
Surcoût S line : Design + 4 100 €					
Q6 E-TRON SPORTBACK					
251 ch Design	7		0	74 570	
Performance 306 ch Design	9		0	79 800	
387 ch Design Quattro	9		0	85 850	
SQ6	9		0	102 270	
Surcoût S line : Design + 4 100 €					
A6 AVANT					
2.0 TDI 204 ch Hybride S line	11	M	6 275	74 450	

A6 E-TRON SPORTBACK				
285 ch Design	7	0	66 420	
Performance 367 ch Design	9	0	77 170	
Quattro 428 ch Design	10	0	84 320	
S6	NC	0	105 020	
Surcoût S line : Design + 6 890 €				
A6 E-TRON AVANT				
Surcoût : Sportback + 1 500 €				
E-TRON GT				
S GT Base	12	0	128 250	
RS	12	0	162 400	
RS Performance	12	0	175 350	
Surcoût GT : GT Base + 10 000 €				
Q7				
SQ7	43	■■■	70 000	133 130
55 TFSI e S line	22	■■■	12 800	97 170
60 TFSI e Competition	22	■■■	12 800	105 480
50 TDI S line	17	■■■	70 000	91 150
Surcoût Avis : S line + 13 150 €				
Q8				
SQ8	43	■■■	70 000	137 720
RS Performance	59	■■■	70 000	191 550
55 TFSI e S line	22	■■■	13 700	106 960
60 TFSI e Competition	22	■■■	13 700	115 280
Surcoût Avis : S line + 10 000 €				
A8				
S8	49	■■■	70 000	170 967
60 TFSI e Design	22	■■■	11 000	136 749
50 TDI Design	17	■■■	69 120	118 185
Surcoût Avis : Design + 5 600 €				
BENTLEY				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
FLYING SPUR				
V8	NC	■■■	70 000	212 773
Speed	NC	■■■	70 000	260 975
Mulliner W12	59	■■■	70 000	301 412
Hybrid	NC	■■■	14 360	219 126
CONTINENTAL				
GT V8	NC	■■■	70 000	226 992
GT Speed	NC	■■■	70 000	282 454
GT Mulliner W12	NC	■■■	70 000	320 168
GTC V8	NC	■■■	70 000	249 681
GTC Speed	NC	■■■	70 000	310 689
GTC Mulliner W12	NC	■■■	70 000	352 185
BENTAYGA				
V8	NC	■■■	70 000	208 538
S V8	NC	■■■	70 000	238 790
Hybrid	NC	■■■	14 300	208 538
BMW				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
SÉRIE 1				
116	6	■■	983	34 950
120	8	■■	230	38 900
123 xDrive	12	■■	948	44 950
M135 xDrive	19	■■■	19 108	57 250
120d	8	0	41 550	
Surcoût M Sport Design : "base" + 1 300 €				
Surcoût M Sport : M Sport Design + 2 150 €				
SÉRIE 2 COUPÉ				
220i	10	■■	2 205	50 650
230i	14	■■	3 119	54 250
M240i xDrive	26	■■■	47 640	66 650
M2	38	■■■	70 000	84 750
220d	10	■■■	1 000	53 550
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
218i	7	■■	1 504	38 850
220i	8	■■	400	40 850
225e xDrive	7	■■	250	50 600
218d	8	■■	330	41 350
220d	9	■■	150	43 450
Surcoût Luxury : "base" + 2 050 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 200 €				

SÉRIE 2 GRAN COUPÉ				
220	8	M	190	42 450
M235 xDrive	19	M	14 825	60 750
220d	8		0	45 050
Surcoût M Sport Design : "base" + 1 300 €				
Surcoût M Sport : M Sport Design + 2 150 €				
X1				
sDrive18i	7	M	2 049	43 700
sDrive20i	8	M	400	45 700
M35i xDrive	19	M	21 219	62 900
xDrive25e	7	M	550	55 950
xDrive30e	8	M	600	58 950
sDrive18d	8	M	650	46 400
sDrive20d	9	M	250	48 500
xDrive23d	12	M	1 180	52 750
Surcoût xLine : "base" + 2 400 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 250 €				
IX1				
eDrive20	5		0	46 950
xDrive30	7		0	57 200
Surcoût xLine : "base" + 2 400 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 250 €				
X2				
sDrive20i	8	M	850	47 700
M35i xDrive	19	M	24 080	64 950
sDrive18d	8	M	1 568	48 400
sDrive20d	9	M	1 290	50 500
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €				
IX2				
eDrive20	5		0	46 950
xDrive30	7		0	59 200
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €				
SÉRIE 3				
318i	8	M	2 205	48 750
320i xDrive	10	M	3 784	53 250
M340i xDrive	26	M	27 553	72 550
M3 Competition xDrive	44	M	70 000	120 050
330e	10		0	61 450
318d	8	M	450	50 750
320d xDrive	10	M	1 472	56 250
M340d xDrive	22	M	7 105	72 550
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €				
SÉRIE 3 TOURING				
M3 CS	NC		NC	165 500
Surcoût : Berline + 1 300 €				
SÉRIE 4 COUPÉ				
420i	10	M	1 901	54 250
M440i xDrive	26	M	22 794	76 050
M4 Competition xDrive	44	M	70 000	121 050
M4 CS	46	M	70 000	162 050
420d xDrive	10	M	2 433	59 750
M440d xDrive	22	M	9 004	76 050
Surcoût M Sport : "base" + 3 750 €				
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ				
420i	10	M	4 069	54 200
M440i xDrive	26	M	55 412	76 000
420d xDrive	10	M	3 911	59 700
430d xDrive	17	M	7 231	66 700
Surcoût M Sport : "base" + 4 150 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
420i	10	M	1 202	61 750
M440i xDrive	26	M	42 657	83 550
M4 Competition xDrive	44	M	70 000	127 700
420d	10	M	3 824	64 750
M440d xDrive	22	M	17 567	83 550
Surcoût M Sport : "base" + 5 150 €				
i4				
eDrive35	6		0	57 600
eDrive40	7		0	64 000
M50 xDrive	9		0	78 650
Surcoût M Sport : "base" + 4 100 €				

Z4				
sDrive20i	11	■	6 126	55 550
M40i	23	■	31 024	70 950
Surcoût M Sport : "base" + 2 900 €				
X3				
20 xDrive	15	■	8 643	63 950
M50 xDrive M Sport	42	■	33 177	89 950
30e xDrive	15	■	4 300	71 950
20d xDrive	16	■	8 584	64 950
Surcoût M Sport : "base" + 3 050 € à + 3 750 €				
iX3				
Inspiring	6		0	74 200
Surcoût Impressive : Inspiring + 8 100 €				
X4				
M Competition	41	■	70 000	119 200
xDrive20d xLine	10	■	8 343	62 500
xDrive30d xLine	17	■	20 075	69 300
M40d	22	■	48 343	83 900
Surcoût M Sport : xLine + 5 800 €				
SÉRIE 5				
520i	11	■	2 422	62 850
530e	10	■	2 075	71 650
550e xDrive	20	■	2 825	83 650
M5	51	■	14 300	159 050
520d	11	■	3 254	65 150
540d xDrive	17	■	8 418	76 150
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €				
SÉRIE 5 TOURING				
Surcoût : Berline + 1 500 € à + 3 050 €				
i5				
eDrive40	7		0	76 250
M60 xDrive	9		0	107 550
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €				
M Sport Edition : "base" + 3 300 €				
i5 TOURING				
Surcoût : Berline + 1 500 €				
SÉRIE 7				
750e xDrive	20	■	12 650	133 350
M760e xDrive	26	■	14 750	158 700
740d xDrive	17	■	18 365	121 200
Surcoût M Sport : "base" + 6 950 €				
i7				
eDrive50	9		0	128 550
xDrive60	10		0	151 850
M70 xDrive	10		0	192 200
Surcoût M Sport : "base" + 6 950 €				
SÉRIE 8 COUPÉ				
840d xDrive	22	■	29 591	116 650
SÉRIE 8 GRAN COUPÉ				
Surcoût : coupé - 3 000 €				
SÉRIE 8 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 8 000 €				
X5				
M Competition	57	■	70 000	159 300
xDrive50e xLine	20	■	11 600	105 150
xDrive30d xLine	17	■	60 501	90 050
Surcoût M Sport : xLine + 3 450 € à + 4 150 €				
XM				
50e	17	■	19 850	138 900
653 ch	39	■	22 550	179 500
Label Red	51	■	22 850	205 000
iX				
xDrive45	NC		0	88 600
xDrive60	NC		0	106 400
M70	NC		0	136 800
Surcoût M Sport : "base" + 5 600 €				
X7				
xDrive40d	22	■	70 000	111 550
Surcoût M Sport : "base" + 4 950 €				
BUGATTI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
CHIRON				
"base"	NC	■	70 000	2650000
Super Sport	NC	■	70 000	3840000
DIVO				
"base"	NC	■	70 000	5000000

BYD				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
ATTO 2				
Active	NC	0	29 990	
Surcoût Boost : Active + 2 000 €				
DOLPHIN				
Comfort	NC	0	33 990	
Surcoût Design : Comfort + 2 000 €				
ATTO 3				
Comfort	NC	0	38 990	
Surcoût Design : Comfort + 2 000 €				
SEAL				
Design	1	0	46 990	
Excellence-AWD	NC	0	49 990	
SEAL U				
DM-i Boost	5	■ 1 400	37 500	
Électrique Comfort	NC	0	41 890	
Surcoût Design : Comfort + 3 500 € / Boost + 7 000 €				
SEALION				
Comfort	5	0	46 990	
Design AWD	11		51 990	
Surcoût Excellence : Design + 4 500 €				
HAN				
Executive AWD	NC	0	71 160	
Surcoût Emerald Edition : Executive + 3 240 €				
TANG				
AWD	NC	0	72 000	
CADILLAC				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
LYRIQ				
Luxury	NC	0	81 200	
Surcoût Sport : Luxury + 0 €				
CATERHAM				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
SEVEN				
170R	NC	0	42 854	
340 R	NC	■ 2 726	59 214	
SUPER SEVEN				
600	NC	0	44 874	
CHEVROLET				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
CORVETTE				
Stingray Coupé 2LT	60	■ 70 000	104 980	
Stingray Cabriolet 2LT	60	■ 70 000	111 530	
Surcoût 3LT : 2LT + 6 550 €				
CITROËN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
C3				
1.2 Turbo 100 ch You	5	■ 230	15 240	
1.2 Hybride 100 ch Plus	5	■ 170	20 450	
Électrique 113 ch You	4	■ 2 000	23 300	
Surcoût Plus : You + 2 200 € à + 2 510 €				
Surcoût Max : Plus + 1 700 € à + 2 300 €				
C3 AIRCROSS				
1.2 Turbo 100 ch You	5	■ 450	19 700	
1.2 Hybride 136 ch Plus	7	■ 100	25 800	
Électrique 113 ch You	4	■ 2 000	27 400	
Surcoût Plus : You + 2 100 €				
Surcoût Max : Plus + 2 100 €				
C4				
1.2 PureTech 130 ch Plus	7	■ 898	29 100	
1.2 Hybride 100 ch You	5	0	28 650	
1.2 Hybride 136 ch Plus	7	0	31 100	
Électrique 136 ch You	4	■ 2 000	33 850	
Électrique 156 ch Plus	4	■ 2 000	35 800	
Surcoût Plus : You + 950 € à + 2 450 €				
Surcoût Max : Plus + 2 200 €				
C4 X				
1.2 PureTech 130 Plus	7	■ 818	29 800	
1.2 Hybride 136 ch You	7	0	30 850	
Électrique 136 ch You	4	■ 2 000	34 550	
Électrique 156 ch Plus	4	■ 2 000	36 500	
Surcoût Plus : You + 950 €				
Surcoût Max : Plus + 2 200 €				

C5 AIRCROSS				
1.2 Hybride 136 ch Plus	7	■	360	37 900
Hybride rechargeable 225 ch Plus	10		0	46 150
1.5 BlueHDi 130 ch Plus Auto.	7	■	2 049	38 200
Surcoût Max : Plus + 2 300 €				
C5 X				
1.2 PureTech 130 Plus	7	■	1 386	41 850
1.2 Hybride 136 ch Plus	7		0	43 350
Hybride rechargeable 180 ch Plus	10		0	53 250
Hybride rechargeable 225 ch Max	10		0	57 500
Surcoût Max : Plus + 2 400 €				
É-BERLINGO				
Taille M Electrique 136 ch Plus	4	■	2 000	36 850
Surcoût Max : Plus + 1 950 €				
CUPRA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
LEON				
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	■	310	40 490
2.0 TSI 300 ch VZ	19	■	20 569	47 425
eHybrid 204 ch V	8		0	48 300
eHybrid 272 ch VZ	9		0	51 950
2.0 TDI 150 ch	8	■	360	43 770
Surcoût VZ Extreme : VZ + 5 810 €				
LEON SPORTSTOURER				
Surcoût : berline + 2 250 €				
BORN				
V230 Batterie L	5	■	2 000	39 090
V230 Batterie XL	5	■	2 000	39 990
VZ 325	6	■	2 000	46 490
ATECA				
1.5 TSI 150 ch V	8	■	3 552	46 520
TERRAMAR				
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	■	2 376	47 500
eHybrid 204 ch V	8	■	1 430	55 600
eHybrid 272 ch VZ	9	■	1 440	59 800
Surcoût America's Cup : VZ + 3 950 €				
FORMENTOR				
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	■	540	43 675
2.0 TSI 265 ch VZ	16	■	26 302	51 760
2.0 TSI 333 ch VZ 4Drive	20	■	70 000	58 335
eHybrid 204 ch V	8		0	52 445
eHybrid 272 ch VZ	8		0	58 335
2.0 TDI 150 ch V	8	■	818	46 810
Surcoût VZ Extreme : VZ + 5 300 €				
TAVASCAN				
286 ch V Standard	6		0	53 770
340 ch VZ Standard 4Drive	5		0	72 115
Surcoût Edition Spéciale France : V Standard - 6 780 € / VZ Standard - 7 185 €				
DACIA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
SPRING				
45 ch Essential	2		0	16 900
65 ch Expression	2		0	18 900
Surcoût Expression : Essential + 1 000 €				
Surcoût Extrême : Expression + 1 000 €				
SANDERO				
1.0 SCe 65 ch Essential	4	■	210	12 990
1.0 TCe 90 ch Expression	5	■	190	15 950
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5		0	14 450
Surcoût Expression : Essential + 1 500 € à + 1 710 €				
Surcoût Journey : Expression + 1 000 €				
SANDERO STEPWAY				
1.0 TCe 90 ch Essential	5	■	310	16 150
1.0 TCe 110 ch Extreme	6	■	310	19 200
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	■	50	16 150
Surcoût Expression : Essential + 1 300 €				
Surcoût Extrême : Expression + 1 000 €				
Surcoût Extrême+ : Extrême + 500 €				
JOGGER				
1.0 TCe 110 ch Expression	6	■	650	21 000
Hybrid 140 ch Expression	5		0	25 400
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	■	210	18 500
Surcoût Expression : Essential + 2 000 €				
Surcoût Extrême : Expression + 1 300 €				
Surcoût Extrême+ : Extrême + 500 €				

DUSTER					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
1.3 Mild Hybrid 130 ch Expression	7	M	280	23 800	
Hybrid 140 ch Expression	5	M	75	26 800	
1.3 Eco-G 100 ch Essential	5	M	330	19 990	
Surcouf Expression : Essential + 2 110 €					
Surcouf Extreme : Expression + 1 500 €					
Surcouf Journey : Extreme + 0 €					
Surcouf Extrême+ : Extrême + 600 €					
BIGSTER					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
1.2 Mild Hybrid 140 ch Essential	NC	M	150	24 990	
1.8 Hybrid 155 ch Expression	NC	0	29 700		
1.2 Eco-G 140 ch Essential	NC	NC	24 990		
Surcouf Expression : Essential + 1 510 €					
Surcouf Extreme : Expression + 1 800 €					
Surcouf Journey : Extreme + 0 €					
DS AUTOMOBILES					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
DS 3					
1.2 Hybride 136 ch Pallas	7	0	35 200		
E-Tense Pallas	4	B	2 000	42 300	
Surcouf Édition France : Pallas + 700 €					
Surcouf Antoine de Saint Exupéry : Édition France + 4 800 €					
Surcouf Etoile : Édition France + 2 350 €					
DS 4					
1.2 PureTech 130 ch Pallas	7	M	1 276	38 450	
1.2 Hybride 136 ch Pallas	7	M	125	39 950	
Plug-In Hybrid 225 ch Pallas	10	0	46 700		
1.5 BlueHDi 130 ch Pallas	7	M	1 172	39 400	
Surcouf Etoile : Alcantara : Pallas + 4 300 €					
Surcouf Etoile : Cuir Nappa : Etoile : Alcantara + 2 500 €					
Surcouf Antoine de Saint-Exupéry : Etoile : Cuir Nappa + 600 €					
DS 7					
Plug-In Hybrid 225 ch Pallas	10	0	58 550		
Plug-In Hybrid 300 ch Pallas AWD	11	M	360	64 750	
Plug-In Hybrid 360 ch Antoine de St Exupéry AWD	11	M	850	74 550	
1.5 BlueHDi 130 ch Pallas	7	M	2 205	49 750	
Surcouf Antoine de Saint Exupéry : Pallas + 4 600 €					
Surcouf Etoile : Antoine de Saint Exupéry + 650 €					
Surcouf Performance : Antoine de Saint Exupéry + 1 250 €					
N° 8					
Pallas FWD	NC	0	59 200		
Pallas FWD Long Range	NC	0	63 300		
Etoile AWD Long Range	NC	0	74 600		
Surcouf Etoile : Pallas + 7 280 € à 7 600 €					
DS 9					
E-Tense 250 ch Rivoli+	11	M	640	68 500	
E-Tense 360 ch Rivoli+ 4x4	11	M	1 310	79 850	
Surcouf Opéra : Rivoli+ + 8 100 €					
Surcouf Esprit de Voyage : Opéra + 1 550 €					
FERRARI					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
ROMA					
“base”	56	M	70 000	246 524	
PORTOFINO					
M	56	M	70 000	212 227	
812					
GTS	86	M	70 000	336 269	
Competizione	92	M	70 000	491 443	
296					
GTB	NC	M	2 049	271 115	
GTS	NC	M	2 049	315 377	
SF90					
Stradale	83	M	2 918	423 514	
XX Stradale	NC	M	18 858	770 000	
Spider	83	M	2 749	465 714	
SP3 DAYTONA					
840 ch	NC	M	70 000	196 800	
PUROSANGUE					
725 ch	73	M	70 000	384 229	
FIAT					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
PANDA CLASSIC					
1.0 BSG 70 ch Hybrid City	4	M	50	15 900	
Surcouf Pandina : City + 2 000 €					
500 E					
23,8 kWh	3	B	2 000	30 400	
42 kWh	3	B	2 000	33 900	
Surcouf La Prima : “base” + 4 000 €					
Surcouf Giorgio Armani : La Prima + 3 600 €					

106 [LE PRIX DU NEUF]

500 E 3+1				
Surcoult : berline + 2 000 €				
500 E CABRIOLET				
Surcoult : berline + 3 400 €				
ABARTH 500E				
42 kWh	3	2 000	36 900	
Surcoult Pack : "base" + 2 000 €				
Surcoult Turismo : Pack + 2 000 €				
ABARTH 500E CABRIOLET				
Surcoult : berline + 3 400 €				
GRANDE PANDA				
Électrique 113 ch (RED)	4	2 000	24 900	
Surcoult 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	
Surcoult La Prima : RED + 5 000 €				
ABARTH 600E				
54 kWh Turismo	4	2 000	44 900	
Surcoult Scorpionissima : Turismo + 4 000 €				
TIPO				
1.6 Multijet 130 ch	7	260	16 900	
Surcoult City : "base" + 2 000 €				
FORD				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
PUMA				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch Titanium	6	230	27 490	
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch Titanium Powershift	8	400	30 090	
ST	8	1 074	38 290	
Gen-E 168 ch	5	2 000	33 990	
Surcoult ST-Line : Titanium + 1 500 €				
Surcoult ST-Line X : ST-Line + 2 000 €				
Premium : Gen-E "base" + 2 500 €				
FOCUS				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line X	NC	210	31 450	
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X Powershift	NC	230	34 250	
ST	17	40 468	40 200	
1.5 EcoBlue 115 ch ST-Line X Powershift	NC	650	34 550	
FOCUS ACTIVE				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	NC	260	31 450	
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	8	310	34 250	
1.5 EcoBlue 115 ch X Powershift	NC	898	34 550	
FOCUS SW (BREAK)				
Surcoult : berline + 1 200 €				
FOCUS SW ACTIVE				
Surcoult : berline + 1 200 €				
KUGA				
2.5 Duratec Hybrid 183 ch Hybrid Titanium i-AWD	8	540	41 490	
2.5 Duratec 243 ch Hybrid Rechargeable Titanium	8	0	46 090	
2.5 Duratec 180 ch Hybrid FlexFuel Titanium	8	0	39 490	
Surcoult ST-Line : Titanium + 1 500 €				
Surcoult Active : ST-Line + 0 €				
Surcoult ST-Line X : Active + 3 500 €				
Surcoult 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	70 000	59 300	
Dark Horse	NC	70 000	71 300	
MUSTANG CONVERTIBLE				
Surcoult : Fastback + 4 500 €				

TOURNEO CONNECT				
1.5 EcoBoost 114 ch Titanium	NC	2 370	30 800	
2.0 EcoBlue 102 ch Titanium	NC	400	32 000	
2.0 EcoBlue 122 ch Titanium	NC	240	33 200	
Surcoult Active : Titanium + 1 100 €				
Surcoult Sport : Active + 940 €				
HONDA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
JAZZ				
e:HEV Advance	6	0	29 620	
JAZZ CROSSTAR				
e:HEV Advance	6	0	30 900	
ZR-V				
e:HEV Sport	7	650	47 450	
Surcoult Advance : Sport + 1 500 €				
HR-V				
e:HEV Executive	6	240	34 340	
Surcoult Advance : Executive + 2 500 €				
Surcoult Advance Style : Advance + 2 500 €				
E:NY1				
Advance	4	0	47 700	
CIVIC				
e:HEV Executive	7	0	39 220	
Type R	21	48 901	57 220	
Surcoult Sport : Executive + 1 300 €				
Surcoult Advance : Sport + 3 400 €				
Surcoult Type-R : Type R + 580 €				
CR-V				
e:HEV Executive	NC	2 313	54 980	
e:HEV Advance Tech	NC	1 880	63 150	
Surcoult 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	190	19 300	
1.2 79 ch N Line	4	310	20 500	
1.0 T-GDI 90 ch N Line	5	260	21 250	
Surcoult Creative : Intuitive + 1 050 €				
INSTER				
42 kWh	2	0	25 000	
49 kWh Intuitive	3	0	28 250	
Surcoult Intuitive : "base" + 1 500 €				
Surcoult Creative : Intuitive + 1 000 €				
INSTER CROSS				
49 kWh Creative	NC	0	30 450	
i20				
1.2 79 ch Intuitive	4	230	20 200	
1.0 T-GDI 100 ch Intuitive	5	190	22 800	
Surcoult Intuitive : Intuitive + 1 300 €				
Surcoult Creative : Intuitive + 1 500 €				
Surcoult N Line Creative : Creative + 800 €				
Surcoult Executive : N Line Creative + 800 €				
BAYON				
1.0 T-GDI 100 ch Intuitive	5	260	23 000	
Surcoult Intuitive : Intuitive + 1 800 €				
Surcoult Creative : Intuitive + 1 500 €				
Surcoult Executive : Creative + 3 200 €				
KONA				
1.0 T-GDI 100 ch Intuitive	5	450	28 100	
1.6 T-GDI 138 ch Creative DCT	7	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	
Surcoult Creative : Intuitive + 1 000 € à + 2 350 €				
Surcoult Premium : Creative + 2 000 €				
Surcoult Executive : Creative + 2 000 €				
Surcoult Premium : Creative + 2 000 € à + 5 500 €				
JAGUAR				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
E-PACE				
P270e S R-Dynamic	11	14 050	63 600	
D200 S R-Dynamic	11	10 255	58 400	
Surcoult SER R-Dynamic : S R-Dynamic + 3 500 €				
Surcoult HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 3 100 €				
F-PACE				
SVR	47	70 000	115 100	
P400e S R-Dynamic	19	6 250	84 700	
D200 S R-Dynamic	11	15 001	69 300	
D300 SE R-Dynamic	19	66 584	83 800	
Surcoult SER R-Dynamic : S R-Dynamic + 5 000 €				
Surcoult HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 4 400 €				
I-PACE				
EV400 SE R-Dynamic	13	0	93 100	
Surcoult HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 8 100 €				
JEEP				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
AVENGER				
1.2 Turbo 130 ch Longitude	5	450	24 750	
1.2 Turbo 130 ch e-Hybrid 100 ch Longitude	5	0	26 750	
1.2 Turbo 136 ch Upland 4xe	7	240	32 750	
Électrique 156 ch Longitude	4	2 000	36 500	
Surcoult Altitude : Longitude + 2 000 €				
Surcoult Summit : Altitude + 2 500 €				
Surcoult The North Face : Upland + 6 000 €				
RENEGADE				
e-Hybrid 130 ch	7	310	32 190	
4xe 240 ch Overland	10	450	44 900	
Surcoult Altitude : "base" + 2 010 €				
Surcoult Summit : Altitude + 2 800 €				
Surcoult North Star : Altitude + 2 000 €				
COMPASS				
1.5 Turbo T4 e-Hybrid 130 ch Altitude	7	280	38 900	
4xe 190 ch Altitude	7	1 350	46 950	
4xe 240 ch Summit	10	1 350	50 950	
Surcoult Summit : Altitude + 4 000 €				
Surcoult North Star : Summit -500 € à -1 500 €				
WRANGLER UNLIMITED				
4xe Sahara	16	38 900	81 700	
Surcoult Rubicon : Sahara + 2 500 €				
GRAND CHEROKEE				
4xe 380 ch Summit Reserve	16	18 170	99 500	
LAMBORGHINI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
HURACÁN				
STO	59	70 000	299 295	
Sterrato	NC	70 000	270 000	
REVUELTO				
1 015 ch	NC	70 000	506 808	
URUS				
Performante	59	70 000	266 555	
LANCIA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
YPSILON				
1.2 MHEV 100 ch	NC	0	24 500	
Électrique 156 ch	NC	2 000	34 800	
Surcoult LX : "base" + 3 000 €				
Surcoult Cassina : LX + 500 € à + 1 700 €				

■ Bonus écologique (en €). 2 000, 3 000 ou 4 000 € selon revenu fiscal. ■ Malus écologique et masse (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base. NC : non communiqué.

LAND ROVER

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

RANGE ROVER EVOQUE

PHEV S	11	M	5 340	61 200
D200 S	11	M	16 032	57 100
Surcoût Dynamic SE : S + 7 200 €				
Surcoût Dynamic HSE : Dynamic SE + 5 400 €				

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 X X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 20 600 €				
Surcoût XS Edition : SE + 7 200 €				

Surcoût P525 Carpathian X-Dynamic : P525 X-Dynamic + 7 600 €				
DEFENDER 110				

P400 SE	28	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 X X-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 : Elegant + 500 €			
Surcoût Relax : Emotion + 4 300 €			

Surcoût Cool : Relax + 0 €			
Surcoût Select : Agile + 1 000 €			

UX

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

300h	8	M	50
Surcoût Pack : "base" + 2 480 €	4	0	57 400

NX

350h Pack	10	M	1 750
Surcoût Luxe : Pack + 6 000 €	10	M	19 000

ES

450h+ Luxe 4WD	10	M	1 900
Surcoût Executive : Luxe + 10 000 € à +11 000 €	10	M	20 000

RX

300h Luxe	9	M	900
Surcoût Executive : Luxe + 8 800 €	9	M	17 800

RX

450h+ Luxe	10	M	3 700
Surcoût Executive : Luxe + 10 000 € à +11 000 €	10	M	20 000

RZ

300e Pack	12	0	57 500
Surcoût Luxe : Pack + 3 000 €	12	0	60 500

LM

350h Executive 7 places	10	M	28 292
Surcoût Executive : Lux			

108 [LE PRIX DU NEUF]

CLASSE E			
200 Avantgarde Line	11	4 199	65 450
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	5 300	73 650
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line 4Matic	15	6 125	83 500
53 AMG Hybrid 4Matic+	34	10 700	113 150
200 d Avantgarde Line	NC	NC	63 150
220 d Avantgarde Line	11	3 810	68 600
450 d Avantgarde Line 4Matic	25	10 776	89 950
300 d Avantgarde Line	11	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	7 901	78 150
450 d	25	16 448	97 100
300 d e	11	10 400	88 750
CLE COUPÉ			
200 AMG Line	11	3 949	66 300
300 AMG Line 4Matic	15	8 529	69 150
450 AMG Line 4Matic	26	24 969	77 800
53 AMG 4Matic+	34	10 700	92 450
300 e Hybrid EQ AMG Line	NC	5 000	72 000
220 d AMG Line	11	3 290	68 150
CLE CABRIOLET			
200 AMG Line	11	7 552	74 650
300 AMG Line 4Matic	15	14 395	77 900
450 AMG Line 4Matic	26	42 846	86 550
53 AMG 4Matic+	34	10 700	100 200
220 d AMG Line	11	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	10 700	105 550
63 AMG S 4Matic+	55	10 700	159 700
400 e Avantgarde Line	15	18 950	99 300
53 AMG Hybride 4Matic+	34	23 000	116 250
300 d Avantgarde Line	16	38 030	86 950
350 d Avantgarde Line	11	26 300	95 750
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 11 500 €			
GLE COUPÉ			
53 AMG 4Matic+	32	10 700	123 650
63 S AMG 4Matic+	55	10 700	174 450
400 e AMG Line	15	20 300	109 900
53 AMG Hybride 4Matic+	34	22 400	134 250
450 d AMG Line	25	10 700	95 700
350 d AMG Line	11	22 100	110 500
CLASSE S			
580 Maybach	40	10 700	206 350
680 Maybach	57	10 700	252 350
450 e Hybrid EQ Executive	19	11 300	135 300
580 e Hybrid EQ Executive	25	12 500	148 400
63 AMG S E Performance	55	16 850	224 200
350 d Executive	17	11 776	115 460
450 d Executive 4Matic	25	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 €			

EOS SUV			
450 AMG Line	10	0	150 300
580 AMG Line	10	0	168 150
680 Maybach	10	0	216 100
GLS			

AMG GT COUPÉ			
43	NC	10 700	146 300
63 4Matic+	51	10 700	201 500
63 Pro 4Matic+	NC	10 700	230 800
63 S E Performance	NC	145 868	230 800
AMG GT COUPÉ 4 P.			

AMG SL			
43	26	10 700	134 700
53 4Matic+	32	10 700	151 850
63 S E-Performance	59	10 700	225 900
CLASSE G			

CLASSE T			
500 AMG Line	31	10 700	169 350
63 AMG	51	10 700	204 700
580 Technologie EQ AMG Line	18	0	174 950
Surcoût Edition One : AMG Line + 21 400 €			
EQT			

MG			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
MG3	5	0	19 990
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	50	22 990
Surcoût Comfort : Standard + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €			
EHS			
PHEV Comfort	7	300	37 990
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €			
MARVEL R			
180 ch Comfort	5	0	44 490
288 ch Performance 4WD	7	0	50 990
Surcoût Luxury : Comfort + 2 500 €			
CYBERSTER			

HATCH 5 PORTES			
Surcoût 3 portes + 1 000 €			
CABRIO			

ACEMAN			
E Essential	4	0	33 550
SE Essential	5	0	37 350
eJCW	5	0	45 450
Surcoût Essential : Essential + 2 920 €			
Surcoût JCW : Favoured + 1 880 €			
COUNTRYMAN			

MITSUBISHI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
SPACE STAR			
1.2 Mivec 71 ch Inform	4	0	16 490
Surcoût Invite : Inform + 600 €			
Surcoût Red Line Edition : Invite + 1 200 €			
COLT			
1.0 MPI 67 Invite	4	170	18 890
1.0 MPI-T 91 Intense	5	170	23 190
1.6 MPI HEV 143 Intense	5	0	29 490
Surcoût Instyle : Intense + 1 000 €			
ASX			
1.0 MPI-T 91 Invite	NC	898	27 190
1.3 Di-T MHEV 140 ch Intense	NC	898	31 290
1.6 MPI HEV 143 ch Intense	NC	0	35 890
1.0 MPI-T GPL 101 ch Invite	NC	230	27 590
Surcoût Intense : Intense + 3 900 €			
Surcoût Instyle : Intense + 3 400 €			
ECLIPSE CROSS			
2.4 Mivec PHEV 188 ch Invite 4WD	5	1 000	42 990
Surcoût Intense : Intense + 5 000 €			
Surcoût Black Collection : Intense + 1 200 €			
Surcoût Instyle : Intense + 2 000 €			
OUTLANDER			
PHEV Invite	NC	3 050	51 590
Surcoût Invite + : Invite + 4 200 €			
Surcoût Intense : Intense + 2 800 €			
Surcoût Instyle : Intense + 5 500 €			
Surcoût Instyle + : Instyle + 2 000 €			
NISSAN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

NISSAN JUKE			
1.0 DIG-T 114 ch Acenta	5	1650	25 400
Hybrid 143 ch Acenta	5	0	30 700
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 100 €			
Surcoût N-Sport : Tekna + 650 €			
Surcoût N-Design : N-Sport + 1 000 €			
QASHQAI			

MINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
HATCH 3 PORTES			

ARIYA			
218 ch Engage 63 kWh	3	0	39 300
242 ch Engage 87 kWh	3	0	45 800
306 ch Advance 87 kWh e-Force	3	0	52 300
Nismo	6	0	59 300
X-TRAIL			

OPEL			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CORSA			
1.2 Turbo 100 ch Edition	5	170	20 900
1.2 Turbo Hybrid 110 ch Edition	5	0	23 700
1.2			

308			
1.2 Hybrid 136 ch Style	7	0	32 250
Plug-in Hybrid 180 ch Allure	8	0	42 820
1.5 BlueHDi 130 ch Style	7	400	34 720
Électrique 156 ch Style	4	2 000	42 500
Surcoût Allure : Style + 1 400 € à + 1 850 €			
Surcoût GT : Allure + 2 600 €			
308 SW			
Surcoût : berline + 1 000 €			
408			
1.2 Hybrid 136 ch Allure	7	75	37 300
Plug-in Hybrid 225 ch GT	10	0	51 250
Électrique 210 ch Allure	7	2 000	43 900
Surcoût GT : Allure + 4 000 €			
3008			
1.2 Hybrid 136 Allure	7	260	38 990
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8	1 050	43 490
Électrique 210 ch Allure	7	2 000	44 990
Électrique 230 ch Grande autonomie Allure	7	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	920	70 650
508 SW			
Surcoût : berline + 1 300 €			
5008			
1.2 Hybrid 136 ch Allure	7	790	40 990
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8	2 720	45 490
Électrique 210 ch Allure	7	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	70 000	162 500
718 BOXSTER			
Spyder RS	40	70 000	162 500
911 COUPÉ			
Carrera	28	70 000	131 700
Carrera T	28	70 000	145 100
Carrera S	NC	70 000	157 300
Carrera GTS	38	70 000	174 900
911 TARGA			
4 GTS	NC	70 000	197 400
911 CABRIOLET			
Carrera	28	70 000	145 900
Carrera T	28	70 000	159 300
Carrera S	NC	70 000	171 500
Carrera GTS	NC	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	130 668
Turbo	NC	0	181 048
Turbo S	NC	0	216 692
PANAMERA			
3.0	24	70 000	109 726
GTS	40	70 000	167 787
4 E-Hybrid	19	8 150	125 306
4S E-Hybrid	24	8 900	140 540
Turbo E-Hybrid	42	12 050	200 434
Turbo S E-Hybrid	NC	12 200	232 397

MACAN ÉLECTRIQUE			
Propulsion	6	0	82 959
4	8	0	86 439
4S	8	0	93 091
Turbo	8	0	118 910
CAYENNE			
3.0	24	70 000	102 200
S	37	70 000	122 400
GTS	40	70 000	144 700
E-Hybrid	19	14 000	116 800
S E-Hybrid	24	13 550	126 700
Turbo E-Hybrid	53	18 350	188 400
CAYENNE COUPÉ			
3.0	24	70 000	106 900
S	37	70 000	127 400
GTS	40	70 000	146 100
E-Hybrid	19	14 900	118 600
S E-Hybrid	24	14 450	130 700
Turbo E-Hybrid	53	19 100	192 000
RENAULT			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CLIO V			
1.0 SCe 65 ch Evolution	4	210	19 600
1.0 TCe 90 ch Evolution	5	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	2 000	27 990
150 ch Autonomie Confort Techno	4	2 000	33 490
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €			
Surcoût Iconic Cinq : Techno + 2 000 €			
Surcoût Roland-Garros : Iconic Cinq + 1 000 €			
CAPTUR			
1.0 TCe 90 ch Evolution	5	818	26 900
E-Tech Full Hybrid 145 ch Evolution	5	0	29 700
1.0 Eco-G 100 ch Evolution	5	210	26 400
Surcoût Techno : Evolution + 2 300 €			
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 300 €			
4 E-TECH			
120 ch Autonomie Urbaine Evolution	5	2 000	29 990
150 ch Autonomie Confort Evolution	5	2 000	33 490
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €			
Surcoût Iconic Cinq : Techno + 2 000 €			
MÉGANE E-TECH			
220 ch Autonomie confort Techno	4	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 Iconic : Techno + 2 000 €			
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	2 000	39 990
220 ch Grande autonomie Techno	4	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
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 4 500 €			
Surcoût Atelier Alpine : Esprit Alpine + 4 500 €			

KANGOO			
1.3 TCe 100 ch Evolution	5	2 918	29 000
1.3 TCe 130 ch Techno	7	4 543	31 500
1.5 Blue dCi 95 ch Evolution	5	1 901	29 000
1.5 Blue dCi 115 ch Techno	6	983	31 500
120 ch Evolution	4	2 000	37 500
Surcoût Techno : Evolution + 3 000 €			
ROLLS-ROYCE			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
GHOST			
"base"	49	70 000	319 800
Ghost Black Badge	NC	70 000	376 200
PHANTOM			
"base"	NC	70 000	486 000
CULLINAN			
"base"	NC	70 000	361 800
Black Badge	NC	70 000	417 000
SEAT			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
IBIZA			
1.0 MPI 80 ch Edition	4	210	19 600
1.0 TSI 95 ch Copa	5	0	23 195
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6	125	25 345
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8	260	29 450
ARONA			
1.0 TSI 95 ch Edition	5	190	24 200
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6	240	28 350
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8	260	34 450
LEON			
1.0 TSI 95 ch Copa	5	190	24 200
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6	240	28 350
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8	260	34 450
LEON SPORTSTOURER			
Surcoût : 5 portes + 1 120 €			
ATECA			
1.0 TSI 115 ch Edition	6	740	31 260
1.5 eTSI Hybrid 115 ch Copa	6	280	33 950
1.5 eTSI Hybrid 150 ch Copa	8	210	35 320
eHybrid 204 ch FR	8	0	43 340
2.0 TDI 115 ch Copa	6	240	35 440
SKODA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
FABIA			
1.0 MPI 80 ch Active	4	150	20 530
1.0 TSI Evo 2 95 ch Selection	4	75	23 670
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection DSG	5	190	25 440
1.5 TSI Evo 2 150 ch Selection DSG	8	210	27 250
Surcoût Selection : Active + 1 940 €			
Surcoût Monte-Carlo : Selection + 3 210 €			
KAMIQ			
1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	5	260	25 020
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6	240	28 610
1.5 TSI Evo 2 150 ch ACT Selection DSG	8	360	31 780
Surcoût Selection : Active + 2 630 €			
Surcoût Monte-Carlo : Selection + 5 200 €			
SCALA			
1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	5	100	25 980
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6	150	29 430
1.5 TSI 150 ch ACT Selection	8	260	30 920
Surcoût Selection : Active + 2 450 €			
Surcoût Monte-Carlo : Selection + 7 260 €			
KAROQ			
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6	740	35 580
1.5 TSI Evo 2 ACT 150 ch Selection	8	983	37 650
1.0 TDI 116 ch Selection	6	400	39 070
2.0 TDI 150 ch Selection DSG	8	818	42 440
Surcoût Sportline : Selection + 4 770 €			

ELROO			
50 City	5	2 000	33 300
60 Element	5	2 000	36 620
85 Clever	6	2 000	42 470
Surcoût Clever : Element + 1 770 €			
Surcoût Plus : Clever + 1 840 € à + 1 960 €			
ENYAQ			
85 Element	6	2 000	46 270
85x Element	5	0	49 130
Surcoût Clever : Element + 1 590 €			
Surcoût Plus : Clever + 2 310 €			
Surcoût Sportline : Plus + 650 €			
ENYAQ Coupé			
85 Element	6	0	49 020
85x Element	5	0	51 880
Surcoût Clever : Element + 1 590 €			
Surcoût Plus : Clever + 2 310 €			
Surcoût Sportline : Plus + 650 €			
OCTAVIA			
1.5 TSI 116 ch Selection	6	190	30 760
1.5 TSI 116 ch Hybrid Selection	6	0	33 290
1.5 TSI 150 ch Hybrid Selection	8	0	35 380
RS	13	3 784	47 310
2.0 TDI 116 ch Selection	6	0	34 000
2.0 TDI 150 ch Selection DSG	8	150	37 330
OCTAVIA COMBI			
Surcoût : berline + 1 100 €			
KODIAQ			
1.5 TSI 150 ch Hybrid ACT Selection	8	1 714	45 620
1.5 TSI PHEV 204 ch Selection	8	1 170	51 820
RS			

110 [LE PRIX DU NEUF]

S-CROSS

1.4 Boosterjet Hybrid Avantage 7 M 230 29 140

1.5 Dualjet Hybrid Privilège 5 M 125 33 140

Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €

Surcoût Style : Privilège + 1 900 €

ACROSS

2.5 Hybride Rechargeable Pack 10 M 1 400 59 290

TESLA

TYPE CV B/M* PRIX

MODEL 3

Propulsion 7 0 39 990

Grande Autonomie Propulsion 11 0 44 990

Grande Autonomie Transmission Intégrale NC 0 49 990

Performance 12 0 57 490

MODEL Y

Propulsion NC M 2 000 44 990

Grande Autonomie Propulsion NC M 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 VVT-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 € + 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

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 WTI 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 M 2 000 40 295

Surcoût Executive : Dynamic + 3 500 €

Surcoût Lounge : Executive + 3 500 €

VOLKSWAGEN

TYPE CV B/M* PRIX

POLO

1.0 MPI 80 4 M 230 21 630

1.0 TSI 95 ch Life 5 M 125 24 975

1.0 TSI 116 ch Style DSG 6 M 240 28 880

GTI 11 M 2 918 34 940

Surcoût VW Edition : Life - 270 €

Surcoût Life Plus : Life + 585 €

Surcoût Style : Life Plus + 585 €

Surcoût R-Line : Style + 970 €

Surcoût R-Line Edition : Style + 925 €

T-CROSS

1.0 TSI 95 ch Life 5 M 360 27 240

1.0 TSI 116 ch Life 6 M 280 28 740

1.5 TSI 150 ch Style DSG 8 M 1 074 35 590

Surcoût VW Edition : Life + 0 €

Surcoût Life Plus : Life + 1 160 €

Surcoût Style : Life Plus + 3 820 €

Surcoût R-Line : Style + 320 €

Surcoût R-Line Edition : R-Line - 2 000 €

TAIGO

1.0 TSI 95 ch 5 M 240 24 570

1.0 TSI 116 ch Life Plus 6 M 230 29 050

1.5 TSI 150 ch R-Line DSG 8 M 740 34 360

Surcoût Life Plus : "base" + 3 370 €

Surcoût VW Edition : "base" + 2 250 €

Surcoût R-Line : Life Plus + 3 710 €

Surcoût R-Line Edition : R-Line - 1 930 €

T-ROC

1.0 TSI 116 ch 6 M 650 27 540

1.5 TSI EVO 150 ch Life 8 M 1 074 34 680

2.0 TDI 116 ch 6 M 310 30 800

2.0 TDI 150 ch Life DSG 8 M 650 41 160

Surcoût Life : "base" + 4 730 €

Surcoût VW Edition : Life - 250 €

Surcoût Life Plus : Life + 1 000 €

Surcoût Style : Life Plus + 1 610 €

Surcoût Style Exclusive : Style + 5 350 €

Surcoût R-Line : Style + 4 440 €

Surcoût R-Line Edition : Style + 2 190 €

T-ROC CABRIOLET

1.0 TSI 116 ch Style 6 M 1 386 41 530

1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG 8 M 1 901 46 700

Surcoût R-Line : Style + 4 710 €

Surcoût Edition Karmann : R-Line + 3 590 €

GOLF

1.5 TSI EVO 216 ch 6 M 230 30 740

1.5 eTSI EVO 216 ch Life Plus DSG 6 M 170 35 820

1.5 eTSI EVO 215 ch Style DSG 8 M 240 42 570

GTI 16 M 6 637 49 750

GTI Clubsport 19 M 18 858 54 530

R 22 M 43 179 57 860

eHybrid 204 ch Life Plus 8 0 44 340

GTE 9 0 53 530

2.0 TDI 116 ch Life Plus 6 M 75 37 150

2.0 TDI 150 Life Plus DSG 8 M 190 41 410

Surcoût Life Plus : "base" + 2 260 €

Surcoût VW Edition : "base" + 2 010 €

Surcoût Style : Life Plus + 4 150 €

Surcoût R-Line : Style + 110 €

Surcoût R-Line Edition : R-Line - 1 830 €

GOLF SW

1.5 TSI Evo2 116 ch Life Plus 6 M 260 34 050

1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG 6 M 210 36 870

1.5 eTSI Evo2 150 ch Style DSG 8 M 260 43 780

2.0 TDI 116 ch Life 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

Pure 170 ch 5 B 2 000 34 990

Pro 204 ch 5 B 2 000 39 990

Pro S 204 ch 5 B 2 000 42 990

GTx 5 B 2 000 46 990

GTx Performance 6 0 47 990

Surcoût Life Max : "base" + 1 000 € à + 1 500 €

TOURAN

1.5 TSI EVO 150 ch Life Plus 8 M 1 761 43 650

2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG 8 M 1 814 50 050

Surcoût Style : Life Plus + 4 310 €

ID.BUZZ

Pure 170 ch 59 kWh 5 places 5 0 49 540

Pro 286 ch 79 kWh 5 places 6 0 52 850

Pro 286 ch 86 kWh 7 places 6 0 58 400

GTx 79 kWh 5 places 5 0 69 515

GTx 86 kWh 7 places 6 0 72 800

TIGUAN

1.5 eTSI 130 ch 7 M 1 386 40 800

1.5 eTSI 150 ch Elegance 8 M 2 469 51 500

eHybrid 204 ch Life Plus 8 M 660 53 900

eHybrid 272 ch Elegance 9 M 790 61 150

2.0 TDI 150 ch Life Plus 8 M 2 244 49 700

2.0 TDI 193 ch R-Line Exclusive 4Motion 10 M 13 543 65 100

Surcoût Life Plus : "base" + 3 400 €

Surcoût VW Edition : Life Plus - 200 €

Surcoût Elegance : Life Plus + 3 000 €

Surcoût R-Line : Life Plus + 2 900 €

Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 6 100 €

TAYRON

Pure 170 ch 8 M 3 600 51 900

eHybrid 204 ch Life Plus 8 M 1 390 58 400

eHybrid 272 ch R-Line 9 M 1 480 63 600

2.0 TDI 150 ch Life Plus 8 M 4 424 55 200

Surcoût VW Edition : Life Plus - 1 100 €

Surcoût Elegance : Life Plus + 3 400 €

Surcoût R-Line : Life Plus + 3 000 €

Surcoût R-Line Edition : Life Plus + 2 900 €

Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 6 100 €

ID.4

Pure 170 ch 5 B 2 000 41 500

Pro 286 ch 6 B 2 000 45 990

GTx Life max 5 0 54 990

Surcoût Life Max : "base" + 1 000 €

ID.5

Pro 286 ch 6 M 0 50 500

GTx Life Max 5 0 59 500

Surcoût Life Max : "base" + 1 000 €

PASSAT

1.5 eTSI 150 ch 8 M 240 45 300

eHybrid 204 ch 8 M 490 52 790

eHybrid 272 ch Elegance 9 M 580 64 590

2.0 TDI EVO 122 ch 6 M 1 270 47 200

2.0 TDI EVO 150 ch Life Plus 8 M

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

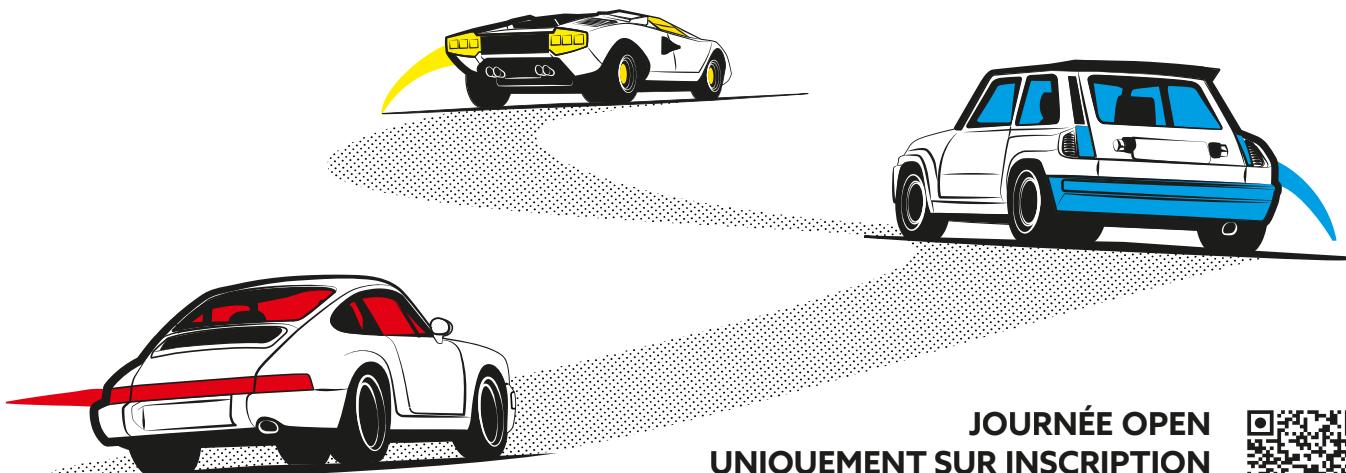
2ÈME ÉDITION

TRACKDAY

LES CIRCUITS DE VENDÉE

LE 20 JUIN 2025

**Auto Young
Plus** & **OSRAM**



JOURNÉE OPEN
UNIQUEMENT SUR INSCRIPTION

Réservez dès maintenant votre journée de roulage 160 euros TTC

billetweb.fr/autoplustrackday2





Banner

THE POWER COMPANY



PLEINE PUISSANCE

SUR 2 OU 4 ROUES,
LE CHOIX DE LA QUALITÉ !

GAMME COMPLETE
DÉMARRAGE &
ALIMENTATION

bannerbatterien.com

LEADING
COMPANIES OF AUSTRIA

Boiteatelier.eu

®

Leader Européen en Echange Standard et Réparation



2 ans de garantie !



Boîtes de vitesses manuelles
Boîtes de vitesses automatiques
Boîtes de transfert
Ponts avant et arrière



tél: 07 69 78 81 29

contact@boiteatelier.eu

Contactez-nous et commencez à bénéficier
des réductions pour nos clients fidèles.



Plus de sécurité.
Créateur de Valeur.
ISO 9001

À découvrir dans notre prochain numéro

N°
185

le 28 mai 2025

C. CHOULOT / RENAULT

**1^{er} essai de la Renault 4**

Après le lancement réussi de sa R5, Renault sort la Renault 4 E-Tech qui, comme son nom ne l'indique pas, sera positionnée plus haut dans la gamme car plus spacieuse, tout en reprenant les mêmes plateforme, moteur, batterie et planche de bord. La R4 sera-t-elle la R5 des familles ?



PEUGEOT

Essai du Peugeot E-3008 de 320 ch

Les 210 ch de l'E-3008 ne vous suffisent pas ? Voici la version 320 ch, soit le 3008 le plus puissant jamais produit, qui aura droit à deux moteurs électriques : autrement dit, il s'agira d'une 4 roues motrices. Doté de la même batterie de 73 kWh que les versions actuelles, il affiche 525 km d'autonomie WLTP. Un peu court ?

ADRIEN CORTESI

**Face-à-face : Dacia Bigster Hybrid vs Renault Symbioz**

Vous cherchez une voiture familiale, spacieuse, sobre et dans un prix abordable ? Ces deux-là devraient faire partie de votre *short list* ! Le Bigster, Dacia oblige, reste moins cher, mais il se permet d'étranner une nouvelle motorisation hybride, plus puissante que celle du français pour quelque temps encore.

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

**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.

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.frE-mail : autojournal@reworldmedia.com**RÉDACTION**

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

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan
Éditeur : Tommaso Albinati

PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52
Directrice générale : Élodie Brétaudeau Fonteilles
Directeur commercial pôle automobile : Franck Graisset
Directrice commerciale adjointe pôle automobile : Anne Buré-Emmel (01 41 33 29 21)
Contact publicité : Christian Touzay (01 41 33 52 21)
Planning : Angélique Consoli (01 41 33 53 52), Stéphanie Guillard (01 41 33 53 50)
Trafic : Laurie Benevent (01 45 19 58 68), Léa Joya

MARCHÉS DIRECTS

Tél. : 01 41 33 55 54
Directrice de publicité : Julie Aldabo

MARKETING

Directrice marketing et diversification : Sylvie Siguret
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directrice marketing direct : Catherine Grimaud
Cheffe de produit : Julie Duarte
Responsable service diffusion : Philippe Merrien
Responsable des ventes : Mélanie Caillé

SERVICE ABONNEMENTS

Tél. : 01 46 48 48 75 Du lundi au vendredi de 9 h à 19 h et le samedi de 9 h à 18 h (prix d'un appel local).

Internet : formulaire sur www.serviceabomag.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 Boularan (01 41 33 29 88)

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

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier : Allemagne
Taux de fibres recyclées : 0%
Impact sur l'eau : Ptot 0,016 kg/tonne

Date du dépôt légal : mai 2025

Prix de vente : 4,50 €

Date de parution : 15 mai 2025

N° ISSN : 0005-0768

N° CPPAP : 0328 K 82833

ACPM





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



Croiser une borne sans s'y arrêter, c'est ça la vraie liberté.

Volkswagen Tiguan eHybrid

Jusqu'à 120 km d'autonomie en 100% électrique
et jusqu'à 940 km d'autonomie cumulée*.



A 12 g CO₂/km



Modèle présenté: Tiguan R-Line 1.5 eHybrid 8 CV 204 ch DSG6. Certains équipements sont en option.
Plus d'informations sur volkswagen.fr *Distance totale maximum en combinaison essence/électrique
pour un Tiguan eHybrid dont 128 km en 100% électrique, données WLTP. L'autonomie réelle en mode
tout électrique dépend de nombreux paramètres dont l'équipement, le style de conduite et la vitesse.

Cycles mixtes gamme Tiguan 1.5 eHybrid (l/100 km) WLTP : 0,4-0,6. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 9-12.
Valeurs au 15/02/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer