

SEP M  
TOP  
ventes

Du 15 au 27 mai 2025

Tous les plaisirs de l'automobile

# l'auto-journal

N°1184

DIESEL  
EN VUE

NOUVELLE VERSION  
ÉLECTRIQUE

TOUJOURS  
AUSSI CHIC

NOUVEAU  
VISAGE

NOUVEAUTÉ

## DS N°4

## OPÉRATION RECONQUÊTE



NOUVEAUTÉ

**Jeep Compass**  
Un 3008 avec l'accent  
yankee

ESSAI

**ALFA ROMEO  
JUNIOR Q4**

Plus sympa,  
en intégrale ?



ESSAI

**LAND ROVER DEFENDER OCTA**

Totalement inutile...  
donc indispensable !



COMPARATIF

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

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

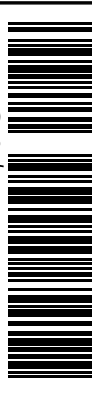


DOSSIER DEUX-ROUES



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

L 14595 - 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\$CAN  
MAR : 530H - TOM S : 700CFP  
TOM A : 1950CFP  
CH : 7,00PS - TUN : 140TU





\*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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>, 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<sup>(1)</sup>**

LLD 37 mois / Apport de 0€  
après bonus écologique majoré de 2 000€ déduit



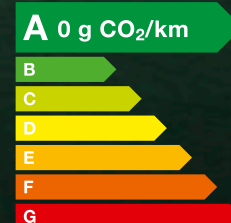
**Découvrez-le dès maintenant en concession ou sur [skoda.fr](https://www.skoda.fr)**

**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](https://economie.gouv.fr)) suivi de 36 loyers de 499€, remise Škoda 6 305€ déduite. Prime CEE déduite de 345€, détails sur [skoda.fr](https://www.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/100km) : 14,9-16,7. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) : 0 en phase de roulage.



Au quotidien, prenez les transports en commun **#SeDéplacerMoinsPolluer**





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

# N°1184

Du 15 au 27 mai 2025



DS N° 4/P. 12

## 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**

### Comprendre

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

### 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 Inster** 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

### Vibrer

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

### 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.



Suzuki e Vitara/P. 60



Audi A5/P. 64



Land Rover Defender/P. 66



Hyundai Ioniq 9/P. 70



Jeep Compass/P. 28



Alfa Romeo Junior/P. 42



Vinfast VF6/P. 46





# RENAULT 5 ROLAND-GARROS

E-TECH ELECTRIQUE

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







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

[renault.fr](https://www.renault.fr)

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer





**ABONNEZ-VOUS!**  
Retrouvez toutes  
nos offres p. 75 et sur  
[www.kiosquemag.com](http://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 dépenseraient 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](mailto: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 dotation 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 ë-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**



**DÉGRAISSAGE**



**BRILLANCE**



**PROTECTION**



**DÉPERLANCE**



**Fabrication française** Depuis 1968

Retrouvez tous nos produits Auto, Moto et Vélo  
sur [www.GS27.com](http://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 GOSSSES !

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**

**L**e 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.




 ÉTÉ

*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.**

**D**S 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 épingles*

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 dm<sup>3</sup> 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.



Exit le chrome, place au noir pour véhiculer un esprit plus chic. La longueur s'établit à 4,40 m.



*Thierry Métroz, le directeur du style de DS, a pris des mesures visant à identifier plus facilement le modèle dans la circulation.*





La N° 8 et le N° 7 ont pour mission de mettre du carburant dans le business de DS.

DS  
DS

## 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 dm<sup>3</sup> 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.

**D**ans la foulée des derniers C3 et C3 Aircross, Citroën poursuit l'adoption de sa nouvelle identité visuelle. Cette impulsion stylistique inédite insufflé 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 1 668 dm<sup>3</sup>, 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 ALLEMAGNE DANEMARK PAYS-BAS

Pour votre santé, évitez de grignoter entre les repas [www.mangerbouger.fr](http://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.

**L**es 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

A 26g CO<sub>2</sub>/km

B

C

D

E

F

G

## HYBRIDE 450h+

CHOISISSEZ LA DESTINATION,  
IL CHOISIT LA TECHNOLOGIE.



Gamme Lexus NX Hybride rechargeable : consommations mixtes combinées (L/100 km) et émissions de CO<sub>2</sub> 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 ?

**L**e 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.*







*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<sup>e</sup> 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 208 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 208 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 208 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.**

**A**vant l'arrivée du 2008, 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 2008, 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, soutenue 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 Interoid, 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.

**D**éveloppé par Ampere, la filiale électrique de Renault, l'Emblème incarne la vision d'un véhicule familial sobre en CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> émises pour la Mégane diesel, et 5 tonnes pour l'Emblème.

## Ce qu'il faut retenir du style

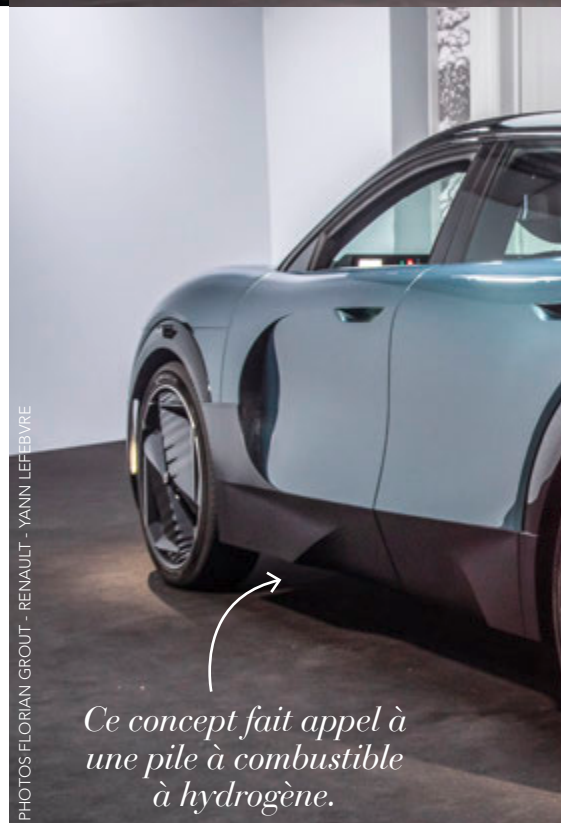
Même lorsqu'il affiche des ambitions purement technologiques ou industrielles, un concept car n'est jamais un exercice anodin. Il sert toujours à sonder l'accueil du public face à de nouvelles lignes ou à des partis pris stylistiques, et l'Emblème n'y fait pas exception. Premier indice concret : sa signature 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<sup>er</sup> trimestre 2026.



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 CO<sub>2</sub> 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

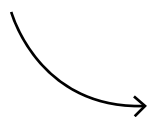
néanmoins une refonte majeure, destinée à défendre sa position face à la future Peugeot 208. À bord, Renault promet une révolution technologique : interface Google native, assistant virtuel Reno, matériaux durables ; et des innovations ergonomiques inspirées de ses modèles haut de gamme. Côté motorisations,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

**B**onne 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 **19 900 €\***

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

**A**vant 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.

La place progresse au second rang, on est bien assis.



Avec 550 dm<sup>3</sup>, 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.







*Sellerie bien dessinée, position de conduite facile à trouver, le poste de conduite donne satisfaction.*

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

La calandre conserve ses 7 fentes habituelles, mais elles sont moins hautes et fermées.



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 dm<sup>3</sup>, 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

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



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.



**AutoClassiques**  
**Plus** HORS-SÉRIE

# 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...

De  
à Z A

Par **Jean Bourquin**

Honda HR-V



LA GAMME HONDA HR-V

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

(1) 2 électromoteurs 131 ch + 4 cyl. 1.5 atmosphérique 107 ch + transmission à rapport fixe.



# 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 <sup>(1)</sup>	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Bonus CO <sub>2</sub>
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) étreignent 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 CO<sub>2</sub> minimales : 99 g/km).

Renault Captur



RENAULT

Renault Symbioz



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



PHOTOS NISSAN





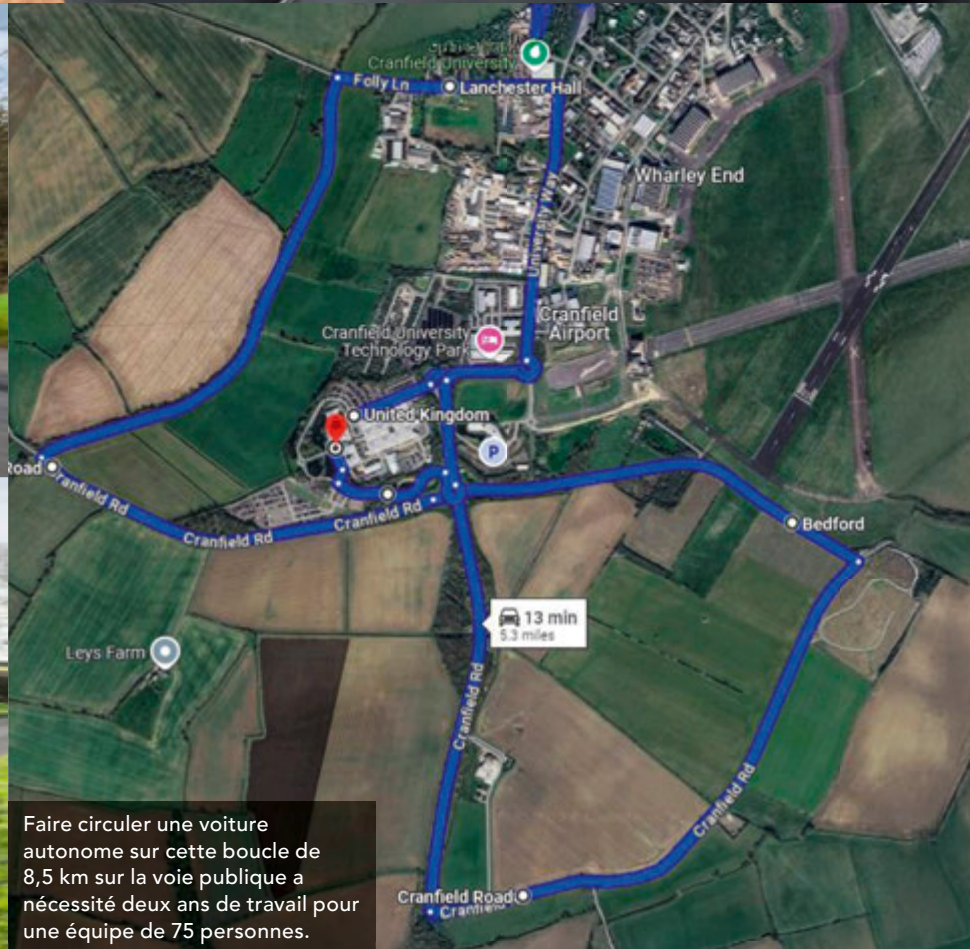
Mains ouvertes sur les genoux, toujours prêts à intervenir, différents "conducteurs" ont supervisé les 3200 km d'essai de cette expérience d'autonomie.



Absence de marquage au sol, chaussée étroite et vitesse soutenue ont fait partie des défis de cette évolution sur route de campagne.



6 LiDAR, 1 radar et 15 caméras équipent ces Nissan Leaf autonomes. Et les calculateurs occupent l'intégralité du coffre!



Faire circuler une voiture autonome sur cette boucle de 8,5 km sur la voie publique a nécessité deux ans de travail pour une équipe de 75 personnes.





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 evolAD, 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 CONTRAINTÉ, 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 sinueuses, étroites, ronds-points, absence de visibilité, de marquage au sol, traversées de villages... L'opérateur lance le programme et la Leaf commence par sillonner 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** Assistances 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 impressionnants. 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 !



LES  
NOUVEAUTÉS  
on vous les  
dévoile !

À  
découvrir  
le Toyota RAV4

66 pages  
d'essais  
qui dit  
mieux ?

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

EN VENTE ACTUELLEMENT





Le volume utile de 9,2 m<sup>3</sup> est supérieur à celui de l'actuel Trafic en version L2H2 (8,9 m<sup>3</sup>; 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 m<sup>3</sup> 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.

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

### 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'entraîner, l'électromoteur 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 :  
**30 000 € hors taxes \***

Concurrence : **aucune**

\* Estimation.







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 20 000 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.

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.

## 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 €	2839 €
Professionnel	555 €	4696 €
Société plus de 100 véhicules	444 €	3756 €
Collectivité plus de 20 véhicules	333 €	2818 €

#### NISSAN : LES MONTANTS DE LA PRIME CEE

	Voitures particulières	Quadricycles sans permis	Quadricycles avec permis	Véhicules utilitaires
Particulier	353 €	273 €	524 €	2730 €
Professionnel	534 €	594 €	1 049 €	4515 €
Société plus de 100 véhicules	427 €	702 €	1 239 €	3611 €
Collectivité plus de 20 véhicules	320 €	702 €	1 239 €	2710 €

(50

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

C'est la dernière "bombinette" 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.



TOYOTA



39 060

C'EST LE NOMBRE DE VOITURES  
NEUVES IMMATRICULÉES EN  
FRANCE EN AVRIL PAR LES TROIS  
MARQUES DE RENAULT GROUP.



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, avéré, 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 trimestre. 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/DPPI

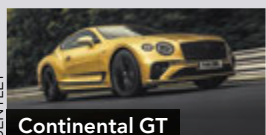
Ça se complique. Pour atténuer les effets négatifs des droits de douane, fixés à 25 %, infligés aux véhicules et aux pièces détachées importés aux États-Unis, l'administration Trump opère en deux temps. Acte un, les constructeurs américains et étrangers qui produisent aux États-Unis des véhicules avec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

Continental GT

Une Bentley "de base", ça existe. On appelle cela une "entrée de gamme" en des termes

plus courtois. Pour la bâtir, 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 débuta 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](http://www.peterauto.fr/evenement/spa.classic)**

## 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 (9432 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<sup>e</sup> 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 remplacent 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 500000 € pour ce que nous en savons.



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



PHOTOS FERRARI



### Ferrari ferait appel à Leapmotor



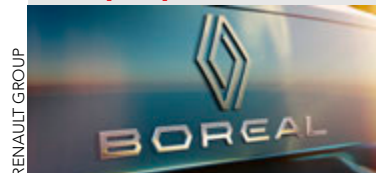
LEAPMOTOR

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



RENAULT GROUP

Un nouveau SUV dans la gamme Renault, ça commence à faire beaucoup. Cela posé, celui-ci ne sillonnnera 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.



# Look





# intégral

**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**

**P**eut-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 discrétion 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 pinailler pour deux dixièmes. Si, lors de notre essai dans les Langhe, région sinueuse 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 homologage 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



**L'avis de Méline Priam**



J'ai un faible pour l'ambiance à bord, d'où mon indulgence. Mais ce Junior est bien trop cher.



**PLUS**  
Comportement routier  
Ambiance  
Équipement de série

**MOINS**  
Tarif  
Plastiques durs  
Confort ferme

**PAS LOIN DE 40 000 € POUR UN SUV URBAIN ! AUSSI STYLÉ ET PLAISANT SOIT-IL, CELA COMMENCE À FAIRE TRÈS CHER POUR LE GENRE ●●●**





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

❶ 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. ❷ Comme ses cousins du groupe Stellantis, le Junior offre tout juste ce qu'il faut d'espace aux passagers arrière. ❸ Selon Alfa Romeo, le second moteur électrique fait perdre 75 dm<sup>3</sup> 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 <sup>(1)</sup>
Couple maxi	230 Nm à 1 900 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	1 199 cm <sup>3</sup> / 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 5 500 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	1 565/620 kg

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

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

(2) Selon nos mesures.

### LE BUDGET

Prix	■ 37 000 €
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 190 à 230 € (119 à 121 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(3)</sup>	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 élec., induction, instr. num. 10,25 pouces, jantes all. 18 pouces, lect. panneaux, sièges AV chauff. et conducteur élec., 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 !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



# 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'honnête second rôle serait déjà un succès. En a-t-il les moyens ?

---

Par Antoine Arnoux Photos Nicolas Soler





**I**l 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... Créée 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 minimaliste 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 (régénération) 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...



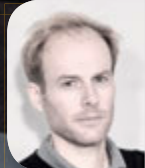
① Toutes les fonctions passent par l'écran (12,9 pouces), manie devenue fréquente ces dernières années pour des questions d'économies. Au détriment du sens pratique ! ② Sous l'accoudoir se trouvent deux ports USB-A ainsi qu'un support pour smartphone. ③ Ambiance lumineuse, mais pas de store pour le toit panoramique... Espérons que le traitement anti-UV soit efficace en plein été. ④ 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.





❶ 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. ❷ Volume limité côté bagages : à 285 dm<sup>3</sup> 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.

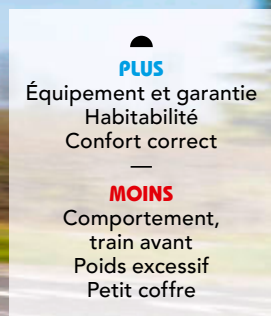
**Le score n'est guère plus brillant en parcours mixte : 21 kW/h, soit 290 km d'autonomie.**

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 sinueux 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 dm<sup>3</sup>), 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... ■



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 <sup>3</sup>
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.

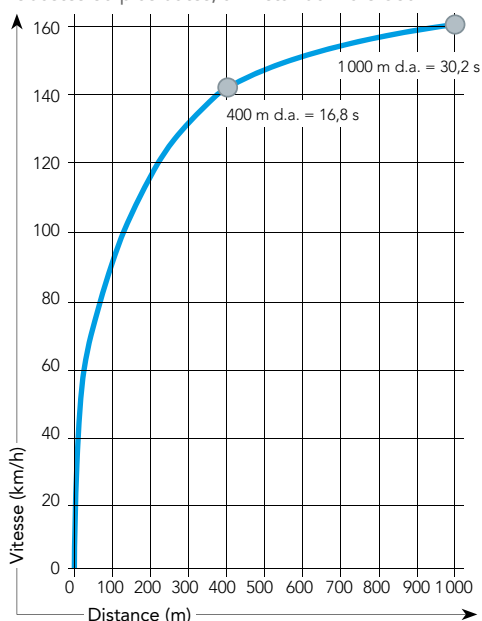
\* Capacité nette.

### LA CONDUITE

Performances	
1 000 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 €
Bonus écologique (CO <sub>2</sub> )	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(1)</sup>	38 840 €
Garantie	7 ans ou 160 000 km <sup>(2)</sup>

(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 bizonne, 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 €)...

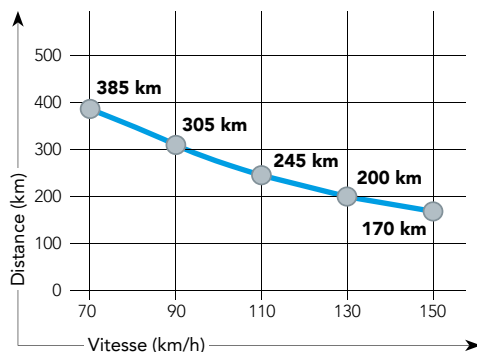
#### Consommation/Autonomie/Recharge

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 <sup>(3)</sup>

(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-2008. 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 truste 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

**A**u 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'Inster qui ajustent vraiment le réglage.
- ❷ Le bloc compteur de la Grande Panda est disposé classiquement et parfaitement lisible.



impression car l'Inster 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 d'avantage contenue contribue aussi à des performances plus percutantes que celles des Fiat et Citroën.

#### Accélérations, reprises et même vitesse maxi, l'Inster 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

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.



#### CITROËN È-C3

- 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.





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 INSTER

❶ Le sélecteur de marche est bien placé, sur la colonne de direction, mais son maniement demandera un peu d'habitude. ❷ 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 ●●●**





## FIAT GRANDE PANDA

## PLUS

Confort/comportement  
Câble recharge intégré  
Présentation originale

## MOINS

Qualité des plastiques  
Autonomie juste  
Consommations

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

## DES TROIS, C'EST L'È-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 È-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 étreinte 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 2 000 à 4 000 euros que la Grande

## FIAT GRANDE PANDA

① Les places arrière sont assez généreuses, même si le cinquième passager devra se faire tout petit. ② Le coffre de 310 dm³ présente en plus des formes régulières : ce serait parfait avec un seuil de chargement moins haut.



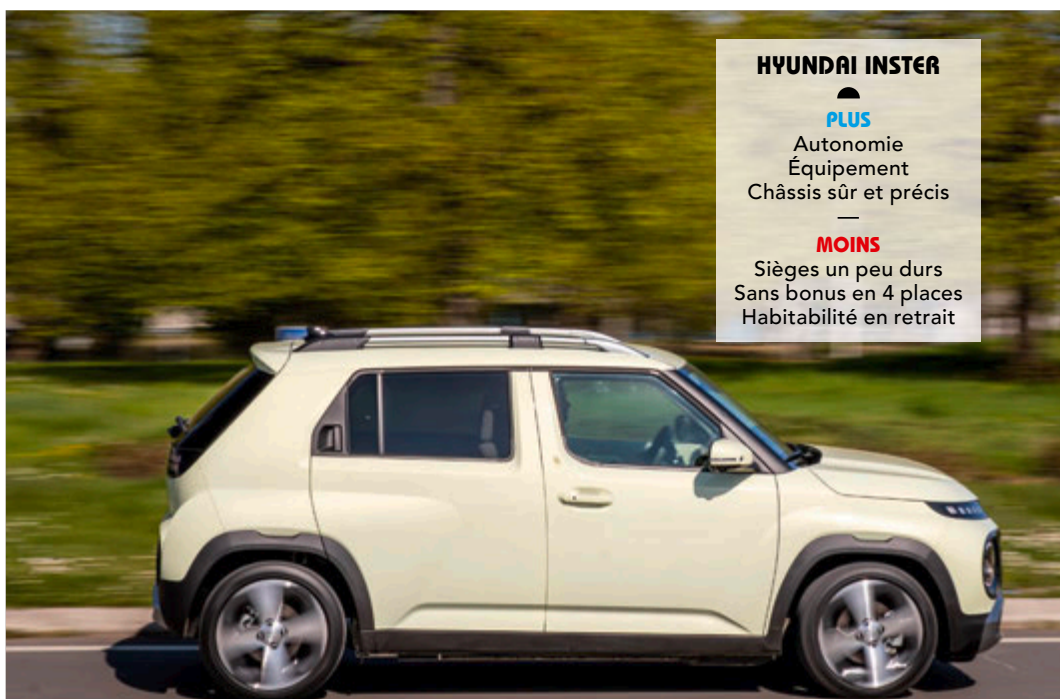
## HYUNDAI INSTER

## PLUS

Autonomie  
Équipement  
Châssis sûr et précis

## MOINS

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



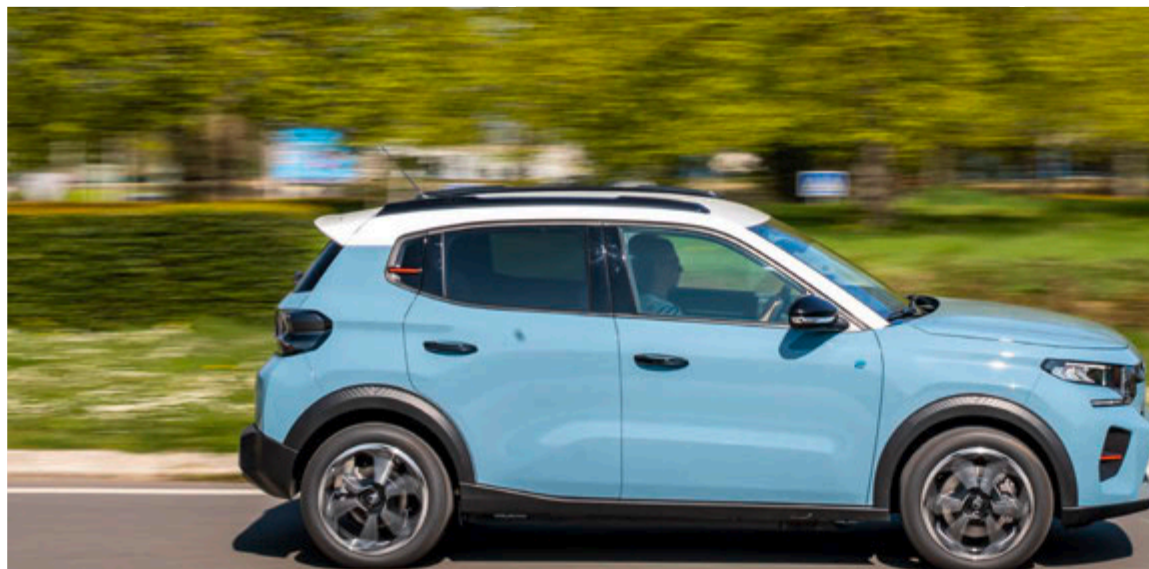
La Hyundai profite de sa masse inférieure d'une centaine de kilos et de sa compacité pour s'avérer la plus maniable et plaisante à mener.





### 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 dm<sup>3</sup> de coffre, comme sa cousine, la Citroën offre un volume parfaitement adapté.



### CITROËN ë-C3

#### PLUS

Habitabilité  
Premier prix abordable  
Voiture confortable...

#### MOINS

... mais un peu pataude  
Autonomie limitée  
Modularité basique

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



### HYUNDAI INSTAR

- 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 dm<sup>3</sup>, le coffre de cette configuration 4 places affiche une belle modularité mais cette version est privée de bonus.



Panda et l'ë-C3. L'Instar 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'Instar 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 habitacle 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 dm<sup>3</sup>, les coffres des ë-C3 et Panda sont identiques, quand celui de l'Instar varie de 245 à 359 dm<sup>3</sup> 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 !



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



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

## 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<sup>re</sup> HYUNDAI INSTER
- 2<sup>e</sup> FIAT GRANDE PANDA
- 3<sup>e</sup> CITROËN È-C3

#### VIE À BORD

- 1<sup>res</sup> ex æquo FIAT GRANDE PANDA et CITROËN È-C3
- 3<sup>e</sup> HYUNDAI INSTER

#### BUDGET

- 1<sup>re</sup> HYUNDAI INSTER
- 2<sup>es</sup> ex æquo FIAT GRANDE PANDA et CITROËN È-C3



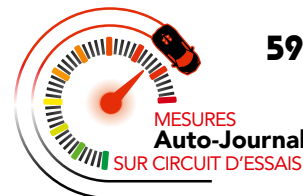
FIAT GRANDE PANDA 113 ch/44 kWh La Prima

CITROËN È-C3 113 ch/44 kWh Max

HYUNDAI INSTER 115 ch/49 kWh (net)

Creative

EN CHIFFRES



## NOS MESURES

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

### FIAT GRANDE PANDA

### CITROËN È-C3

### HYUNDAI INSTER

Moteur/Transmission			
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			
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			
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			
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			
Longueur aux jambes AR	■ 20 cm	■ 22 cm	■ 19-35 cm <sup>(1)</sup>
Largeur aux coudes AV/AR	■ 140/140 cm	■ 142/141 cm	■ 132/128 cm
Volume de coffre	■ 310 dm <sup>3</sup>	■ 310 dm <sup>3</sup>	■ 245-359 dm <sup>3</sup> <sup>(1)</sup>

(1) Selon la position de la banquette coulissante. Version 4 places.

Niveau sonore			
À 90/130 km/h	■ 66,8/70 dB	■ 65,5/69,7 dB	■ 65,2/70,2 dB

## LE BUDGET

Prix	■ 27 900 €	■ 27 800 €	■ 29 250 €
Bonus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 2000 € <sup>(2)</sup> (0 g/km)	■ 2000 € <sup>(2)</sup> (0 g/km)	■ 2000 € <sup>(2)(3)</sup> (0 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(4)</sup>	26 450 €	26 220 €	28 600 €
Garantie <sup>(5)</sup>	■ 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 Instar), 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 rob. 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	1 050 €
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			
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 <sup>(6)</sup>	■ 22 h/7 h/4 h 30/27 mn <sup>(6)</sup>	■ 23 h/8 h/5 h/30 mn <sup>(7)</sup>

(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 Instar 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.



■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie



# 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





**L**es 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 habitée 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-2008 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.





Disponibilité du 4x4  
Multimédia bien conçu  
Motorisation suffisante

**MOINS**

Amortissement sur 4x2  
Coffre exigü  
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 dm<sup>3</sup> 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 <sup>(1)</sup>
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 <sup>3</sup>

### LE BUDGET

Prix	38 000 € <sup>(2)</sup>
Bonus écologique (CO <sub>2</sub> )	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(2)(3)</sup>	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 <sup>(3)</sup>

(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.**

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



# 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 régulé 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 CO<sub>2</sub> ). Malus au poids : 1 710 €



ARNAUD SAUNIER

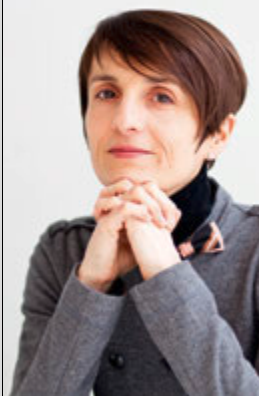
Cette A5 reste relativement raisonnable sur autoroute (7 l/100 km). En revanche, en l'absence d'hybridation, même minime, sa consommation grimpe vite en ville (10 l/100 km).





**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.



**Méline 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.

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

**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?

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

**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.

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

**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

**L**a pente rocailleuse 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. Joueur, 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 rocaillante 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 Warnery



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



# 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 <sup>(1)</sup>
Type	V8 biturbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	4 395 cm <sup>3</sup> / 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/emplacement	5,00/2,10/1,99/3,02 m
Poids / tractable freiné	2 585 / 3 500 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 4 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h <sup>(2)</sup>

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

Coffre	
Volume	■ 786 dm <sup>3</sup>

### LE BUDGET

Prix	■ 204 200 €
Malus écologique (CO <sub>2</sub> ) <sup>(3)</sup>	■ 70 000 € (294 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(4)</sup>	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, AFIL 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 assujéti 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.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

❶ Le volant typique de cette version Octa intègre dans sa partie inférieure un commodo qui permet de régler les modes de conduite. ❷ Les places arrière sont larges avec un bel espace aux jambes. Encore faut-il y grimper au vu de la garde au sol généreuse ! ❸ Le coffre annonce une contenance sous pavillon de 786 dm<sup>3</sup>, mais l'ouverture de porte latérale ne facilite pas son accessibilité. Le seuil de chargement est haut perché.

de virage et coupe les élans du V8 en sortie. Heureusement, la déconnexion partielle arrête 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 ! ■

**PLUS**  
Performances  
Exclusivité  
Polyvalence

**MOINS**  
Trop d'électronique  
Tarif exagéré  
Seulement en carrosserie 110





# 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



**L**e 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 ➔





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 Warnery



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

60%  
Quotient  
Émotionnel





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. ■

#### PLUS

Qualité de vie à bord  
Technologie  
Douceur de conduite

#### MOINS

Poids et gabarit  
Matériaux clinquants  
Place centrale arrière



① 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. ② Malgré une accessibilité moyenne, les deux places de troisième rang conviennent à deux adultes. ③ 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	2 549 kg <sup>(1)</sup> / 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 <sup>3</sup>

### LE BUDGET

Prix	90 000 € <sup>(2)</sup>
Bonus écologique (CO <sub>2</sub> )	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé	90 000 € <sup>(2)</sup>
Garantie	5 ans, km illimité <sup>(3)</sup>

(2) Estimation L'A.J. (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°, clim 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 <sup>(4)</sup>

(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.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



# Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

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.

FLORIAN GROUT



Ford Puma

## 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

## Quel SUV pour remplacer ma BM ?

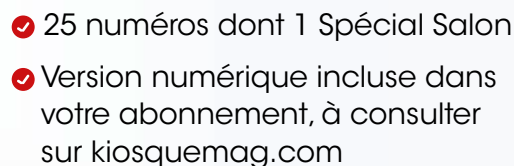
Je souhaite changer ma BMW 118i par un SUV. J'hésite entre le Ford Puma 125, le Jeep Avenger hybride, l'Alfa Romeo Junior hybride et le MG ZS Hybrid+, tous avec une boîte automatique. Sachant que je suis un professionnel libéral qui parcourt 25000 km par an. Quel modèle me conseillez-vous ? L. G.

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+.



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



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

ou rendez vous sur :  
**bit.ly/aj-1184**



**KIOSQUE**  
mag.com

## # M042 # D1641919

25 n° dont 1 Spécial Salon + les versions numériques offertes  
**+ un sac week-end en cadeau pour seulement 89 €**  
 au lieu de 133,75 €\*. Mon abonnement annuel se renouvellera  
 automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part<sup>(1)</sup>.

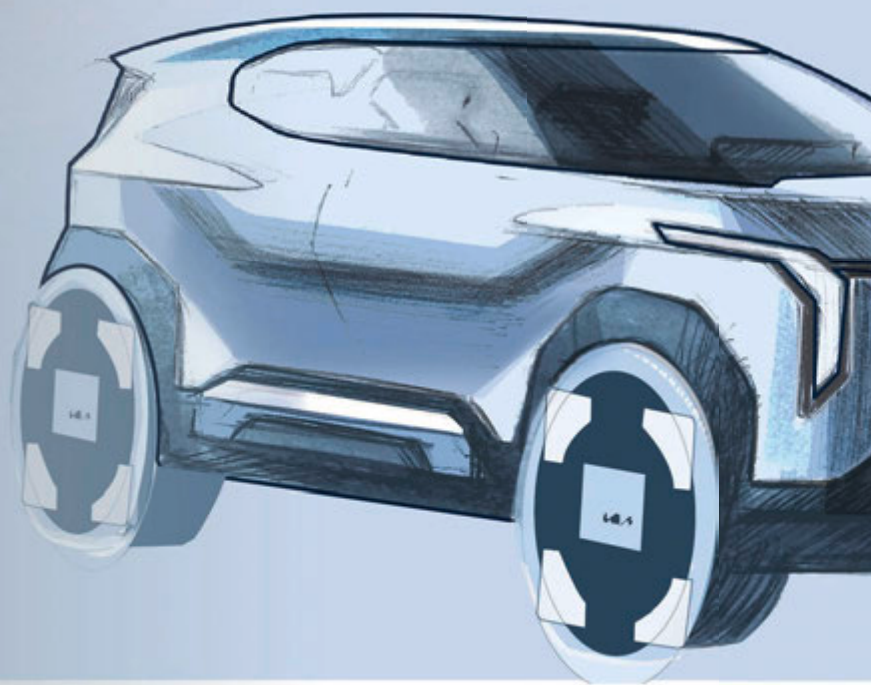
L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 dont 1 Spécial Salon/an  
+ les versions numériques offertes pour **seulement 3€**  
le premier mois puis 6,90 €/mois au lieu de 11,15 €\*.  
**Résiliable sans frais à tout moment**<sup>(2)</sup>.

Le prix de référence, l'année se compose du prix kiosque (115,99 €) et des frais de port (17,76 €). (I) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement en cours. (II) Offre sans engagement : vous pouvez vous abonner à KiosqueMag en passant par courrier au service client. Au bout d'un mois, si vous êtes prélevé de 6,90 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [kiosquemag.com](http://kiosquemag.com) et contacter le service client par mail sur [serviceabonne@kiosquemag.com](mailto:serviceabonne@kiosquemag.com) ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 30/06/2025. DCM- et autres pays sous consultation. Les abonnés pourront bénéficier d'un droit de rétractation sous forme de lettre de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires. Vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de suppression, de limitation et d'un droit de rétractation, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à [dpd@rewordmedia.com](mailto:dpd@rewordmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](http://www.cnil.fr) - Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, les droits de l'utilisateur et la politique de confidentialité sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com).





# LA GE FUTUR

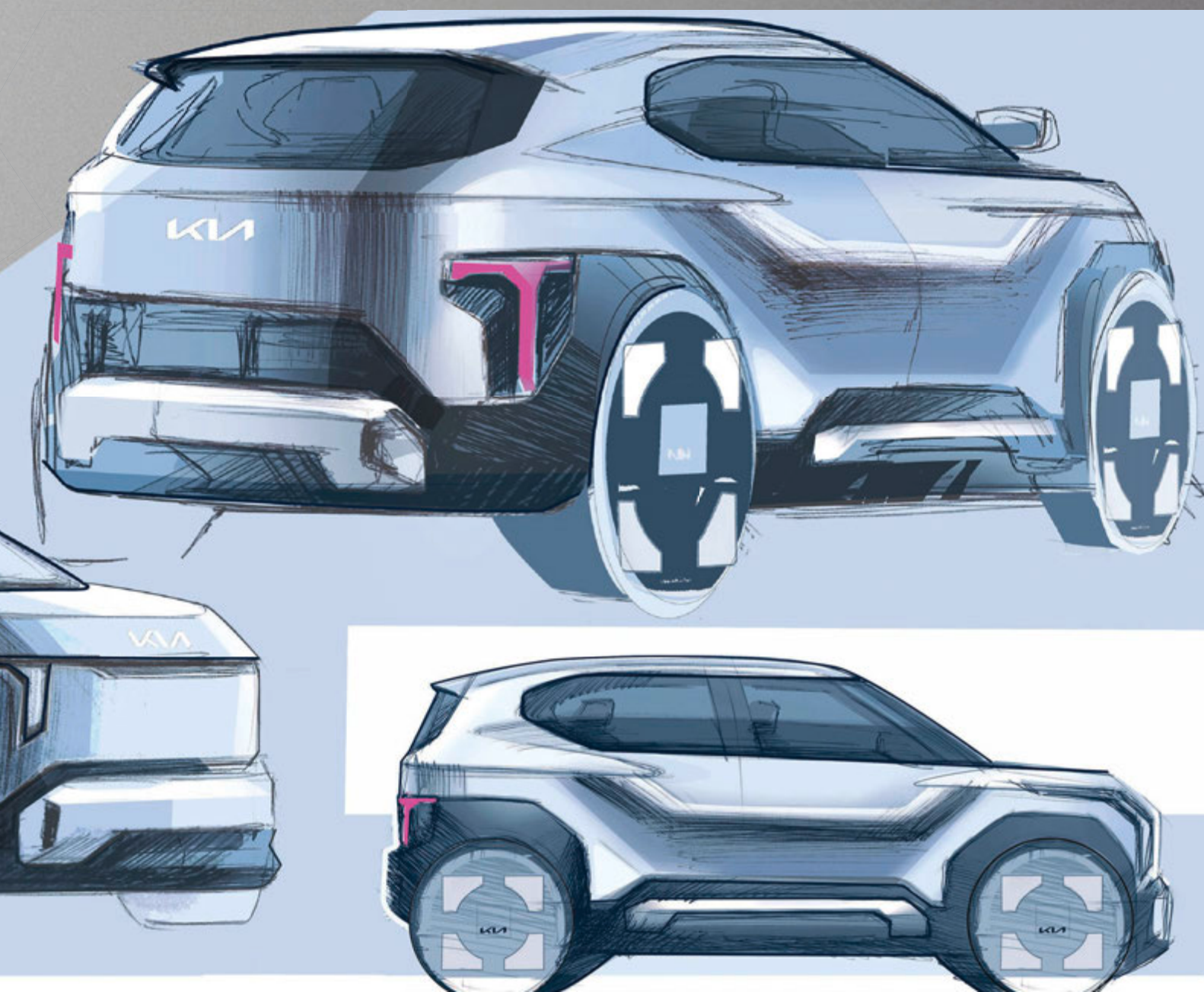




# NÈSE DE L'EV2, SUV URBAIN

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 parachévé. 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 prédéfini. 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 sketches, 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, gommages 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 sourcer 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

**V**oilà 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.





CHARLY LOPEZ / DPPI



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

BUTCH PHOTO AGENCY / RED BULL CONTENT POOL



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

MAURIN BISIG / RED BULL CONTENT POOL



Sébastien Buemi savoure sa victoire monégasque en FE.

JULIEN DELFOSSÉ / DPPI MEDIA

TTRE

“ 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.

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. ■





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

#### EN MESURES

**L/l/h :**  
4,52/1,73/1,45 m

**Poids :** 1175 kg

**Puissance :**  
90 ch DIN à 5750 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."

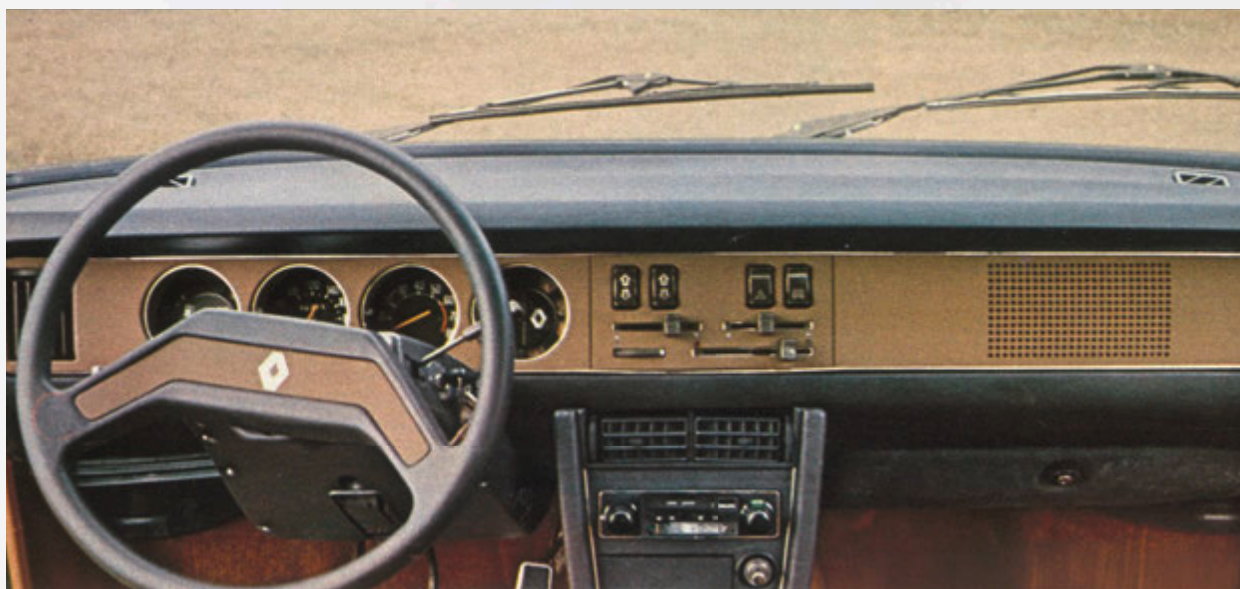
■ "Les circonstances économiques, les limitations de vitesse, la cherté de l'essence, tout milite en faveur de la formule Simca Ariane : un petit groupe dans une grosse caisse. Renault a donc suivi ce fil qui fut à l'époque

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<sup>e</sup> 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 efficace, 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.”

## ↓ 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.”

### RÉSONANCE À 120 KM/H

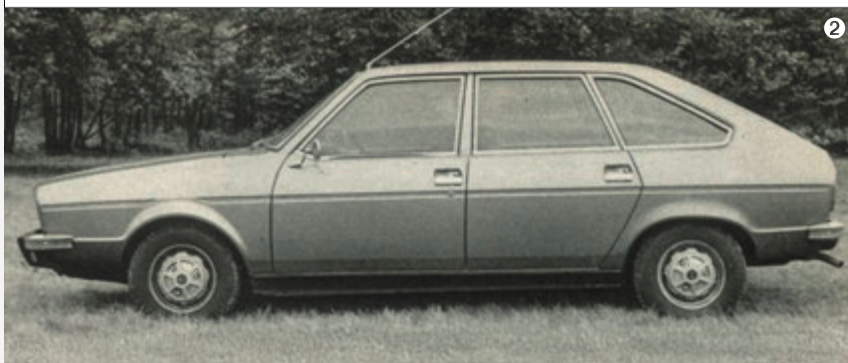
“Pour le niveau sonore, il faut aussi ranger la 20 parmi les voitures silencieuses, sauf une résonance assez désagréable et très courte au point précis de 120 km/h.”

### 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.”



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 statuaire. 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.

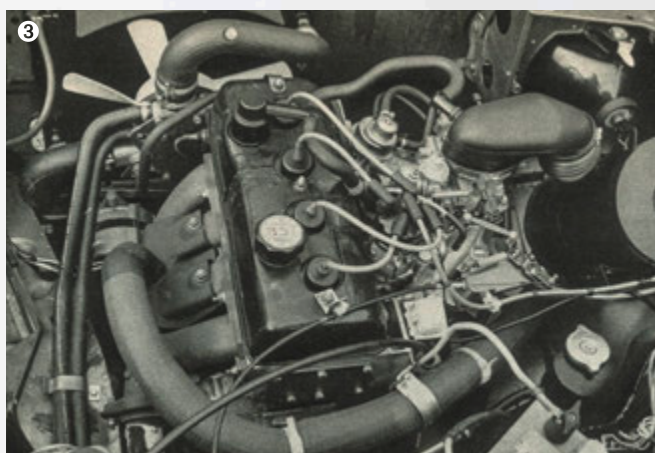


“ Avec sa tenue de route, sa direction assistée précise et directe et son freinage efficace, la Renault 20 rejoint les meilleures voitures pour la sécurité. ”





❶ 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. ❷ À l'instar de cette dernière, la R20 bénéficie d'un coffre profond, accessible par un hayon, pouvant facilement se transformer en "break". ❸ Dans le vaste compartiment moteur prend place un 4 cylindres de 1 650 cm<sup>3</sup>, 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'écarter 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 feuilleté. 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

**À** 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 €	30 200 €	Malus 0 € (109 g/km CO <sub>2</sub> )
	1.2 Hybrid Turbo 145 DCT6 ♥	26 700 €	–	28 200 €	28 200 €	29 700 €	31 700 €	Malus 0 € (109 g/km CO <sub>2</sub> )
Élec.	156 ch 54 kWh	–	35 900 €	37 400 €	37 400 €	38 900 €	40 900 €	Bonus 2 000* € (0 g/km CO <sub>2</sub> )

\* 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.

## 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 <sup>(1)</sup>		145 <sup>(2)</sup>
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.).

## 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 1 500 € 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.



## 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-glaces 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 <sup>(1)</sup>	—	série <sup>(2)</sup>
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 <sup>(2)</sup>
Projecteurs antibrouillard à LED	—	—	série	—
Radars de stationnement AV et latéral	—	série	—	—
Rétroviseur intérieur électrochromatique	—	—	série	—
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement	—	—	—	série <sup>(1)</sup>
Siège conducteur à réglages électriques et massant	—	—	—	série
Sièges AV chauffants	—	—	—	série
Surveillance des angles morts	—	—	—	série <sup>(1)</sup>
Système audio 6 HP	—	série	—	—
Vitres AR surteintées	—	—	—	série

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



❶ Le gros bloc rond qui contient le combiné d'instruments évoque celui de la 500, mais l'écran est de seulement 7 pouces... ❷ L'écran central en format horizontal atteint 10,25 pouces, une taille respectable, mais il manque de réactivité. ❸ 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 ! ❹ Le coffre a un volume de 368 dm<sup>3</sup>, juste en dessous de la moyenne de la catégorie. ❺ 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 réplique 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

### ACCESSOIRES

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

**P**our 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 divisé, 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 remises. 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
1.5 Hybrid 130	130	7,4	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	<b>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.</b>
1.3 PHEV	190	1,1* Autonomie électrique : de 62 à 70 km*	Presque 300 kg de plus que les essence 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	8,7 (batterie vide) Autonomie électrique : 45 km	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'escomptez 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.
1.6 Multijet	130	6,6	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

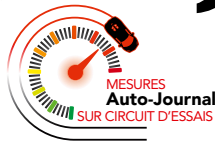
Nombre d'exemplaires en circulation : 8 000





## NOTRE CHOIX

Alfa Romeo Tonale  
1.5 Hybrid 160 TI 2023  
1<sup>er</sup> prix prospecté :  
30000 € / 15000 km



### TECHNIQUE

#### MOTEUR

Puissance maxi	160 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	240 Nm à 1500 tr/mn
Type	4 cylindres + turbo, micro-hybridation
Puissance fiscale	8 CV
Cylindrée	1469 cm <sup>3</sup>
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/l/h/empattement	4,53/1,84/1,60/2,64 m
Poids/tractable freiné	1632/1500 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 <sup>3</sup>

### LE BUDGET

Assurance <sup>(1)</sup> : 970 €	Carte grise <sup>(2)</sup> : 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 <sup>(3)</sup>	773 €	Distribution	chaîne
Amortisseur AR <sup>(3)</sup>	745 €	Embrayage	817 €
Disques AV <sup>(3)</sup>	469 €	FAP <sup>(5)</sup>	3429 €
Disques AR <sup>(3)</sup>	219 €	Pneus <sup>(3)</sup>	320 €
Plaquettes AV <sup>(4)</sup>	231 €	Feu AV	2849 €
Plaquettes AR <sup>(4)</sup>	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 PANNES

### 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.

### AUTRES DÉFAILLANCES

#### ROTULE DE DIRECTION

Plusieurs propriétaires témoignent de son usure prématurée, 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 prématurée des pneumatiques. Il convient de demander un remplacement sous garantie.

## LES RAPPELS

### MAJEURS

#### PÉDALE DE FREIN (NOV. 2024)

Sur 2758 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.

#### BATTERIE 12 V (FIN 2022)

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

(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.

### MINEURS

#### SPÉCIFICATION ROUE/PNEU (JUILLET 2024)

Sur certains Tonale assemblés avant juillet 2024 – 8024 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.

#### BATTERIE 48 V (SEPT. 2023)

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

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





# 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

[hjchemets.eu](http://hjchemets.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**

**A**

l'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 ratrape 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 dérangent 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 cm<sup>3</sup>
- **Puissance maxi** : ■ 12,2 ch à 8000 tr/mn
- **Couple maxi** : ■ 11,2 Nm à 6000 tr/mn
- **Empattement** : 1 340 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.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



# 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.

**D**ans 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...

## EN CHIFFRES

Données constructeur

### LA TECHNIQUE

- **Moteur** : monocylindre 125 cm<sup>3</sup>
- **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 €**



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

**PLUS**  
Look  
Confort

**MOINS**  
Selle passager  
Prix élevé



# Une sacrée gueule

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



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



## 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

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 10000 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.

**PLUS**  
Look ravageur  
Position de conduite

**MOINS**  
Hauteur de selle  
Selle passager

## EN CHIFFRES

Données constructeur

### LA TECHNIQUE

- **Moteur** : monocylindre 124,66 cm<sup>3</sup>
- **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 rechigne jamais à aller tutoyer la zone rouge et sa boîte de vitesses parfaitement étagée. Côté pratique, c'est moins bien...



CV3

LA MUSIQUE ÉVOLUE, LA MOBILITÉ AUSSI.



PERMIS B

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 550cm<sup>3</sup> 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](http://www.kymco.fr)

**5**  
ANS  
GARANTIE

Suivez-nous sur :    

KYMCO recommande :

**AMV**  **MOTUL**

AUTO BANK



**KYMCO**

Pour les trajets courts, privilégiez 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 cm<sup>3</sup> se veut plus accessible malgré un tarif supérieur à 8 000 € et remplace le précédent 300 cm<sup>3</sup>. 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 déçus. 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 cm<sup>3</sup> se caractérise par un niveau sonore plutôt élevé et un bruit très particulier, propre aux trois-roues Piaggio. Le moteur propulse bien le gros scoot 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.

## EN CHIFFRES

Données constructeur

### LA TECHNIQUE

- **Moteur** : monocylindre 310 cm<sup>3</sup>
- **Puissance maxi** : ■ 26,4 ch à 7 500 tr/mn
- **Couple maxi** : ■ 27,3 Nm à 6 000 tr/mn
- **Empattement** : 1 455 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

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.



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.



**PIAGGIO MP3 310**

**8099 €**

**PLUS**

Confort de conduite  
Tenue de route

**MOINS**

Gabarit imposant  
Vibrations au ralenti

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



**TMAX**  
TECH MAX

NOTHING BUT THE  
**MAX**

Face avant redessinée

Nouveaux thèmes de  
l'écran TFT & nouveaux  
comodos 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<sup>(1)</sup>**  
ASSURANCE PERTE FINANCIÈRE INCLUSE

PENDANT 36 MOIS EN LOA  
APRÈS UN 1<sup>ER</sup> LOYER DE 3 135,40 €

**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 €<sup>TTC</sup> 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 €<sup>TTC</sup>. Premier loyer à la livraison hors assurances : 3 119,80 €<sup>TTC</sup> suivi de 36 loyers de 168,74 €<sup>TTC</sup> hors assurances. Coût total des loyers : 9 194,44 €<sup>TTC</sup>. Option d'achat finale : 9 359,40 €<sup>TTC</sup>.

**Montant total dû par le locataire en cas d'option d'achat : 18 553,84 €<sup>TTC</sup>.**

Le coût de l'assurance facultative You Value Protect (Garantie Perte Financière) s'élève à 15,60 €<sup>TTC</sup> 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) ballon s'élève à 577,20 €<sup>TTC</sup>. 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.



[www.yamaha-motor.fr](http://www.yamaha-motor.fr)



YAMAHA MOTOR  
SERVICES



YAMAHA MOTOR  
FINANCE

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.

**D**ans 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 cm<sup>3</sup> 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 remontrées 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 cadrans 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 cm<sup>3</sup>
- **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.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie





### 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 €



### Lustreur 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 lustreur, 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 €



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 €

### 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 €





# LE PRIX DU NEUF

ALFA ROMEO			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
JUNIOR			
1.2 Ibrida 136 ch	7	0	29 500
Elettrica 156 ch	4		2 000 38 500
Elettrica 280 ch Veloce	7		2 000 46 900
Surcôt Techno : "base" + 2 500 €			
Surcôt Premium : Techno + 2 500 €			
Surcôt Sport : Premium + 2 500 €			
Surcôt Speciale : "base" + 2 000 €			
Surcôt Intensa : Premium + 1 000 €			

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

GIULIA			
2.0 Turbo 280 ch Sprint Q4	17		24 291 58 100
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8		540 50 600
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12		1 761 55 600
Surcôt Veloce : Sprint + 5 000 €			
Surcôt 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
Surcôt Veloce : Sprint + 5 000 €			
Surcôt 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
Surcôt GT Premium : GT + 3 200 €			
Surcôt GTS : GT Performance + 3 000 €			
Surcôt 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
Surcôt S line : Design + 2 700 €			
Surcôt 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
Surcôt S line : Design + 2 400 €			
Surcôt S line Plus : S line + 2 750 €			

A3 SPORTBACK			
30 TFSI Design	6		400 34 600
30 TFSI Hybride Design	6		240 36 780
35 TFSI Design	8		400 35 900
35 TFSI Hybride Design	8		230 38 080
S3	20		67 567 63 000
RS 3	28		70 000 75 600
40 TFSI e Design	8		0 47 900
45 TFSI e S line	8		0 55 900
35 TDI Design	8		400 40 600
Surcôt S line : Design + 4 950 €			

A3 ALLSTREET			
35 TFSI Design	8		650 37 800
35 TFSI Hybride Design	8		280 39 980
40 TFSI e Design	8		0 49 800
35 TDI Design	8		650 42 500
Surcôt Avus : Design + 4 450 €			

A3 BERLINE			
Surcôt : Sportback + 565 € à + 1 400 €			
Q3			
35 TFSI Design	8		2 918 40 890
35 TDI Design	8		2 451 45 790
40 TDI S line Quattro S tronic	11		11 031 55 550
Surcôt S line : Design + 4 200 €			
Surcôt S line Plus : S line + 2 200 €			

Q3 SPORTBACK			
35 TFSI Design	8		3 119 43 390
35 TDI Design	8		2 599 48 290
40 TDI S line Quattro S tronic	11		13 153 58 050
Surcôt S line : Design + 4 200 €			
Surcôt S line Plus : S line + 2 200 €			

Q4 E-TRON			
45	6		2 000 46 990
55 S line Quattro	7		0 70 450
Surcôt S line : "base" + 18 760 €			

Q4 E-TRON SPORTBACK			
45	6		2 000 46 990
55 S line Quattro	7		0 72 450
Surcôt S line : Design + 20 760 €			

A5			
2.0 TFSI 150 ch Design	8		4 819 45 500
2.0 TFSI 204 ch Design	11		4 819 50 400
S5	25		19 139 79 750
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		3 735 53 600
Surcôt S line : Design + 9 170 €			

A5 AVANT			
Surcôt : berline + 1 500 €			

Q5			
2.0 TFSI 204 ch Hybride Design	11		6 426 57 550
SQ5	25		57 351 98 930
2.0 TDI 204 ch Hybride Design Quattro	11		10 793 61 470
Surcôt S line : Design + 8 400 €			

Q5 SPORTBACK			
2.0 TFSI 204 ch Hybride Design	11		6 726 59 750
SQ5	25		57 131 101 130
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	11		10 904 63 670
Surcôt 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
Surcôt 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
Surcôt S line : Design + 4 100 €			

A6 AVANT			
2.0 TDI 204 ch Hybride S line	11		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
Surcôt S line : Design + 6 890 €			

A6 E-TRON AVANT			
Surcôt : Sportback + 1 500 €			

E-TRON GT			
S GT Base	12		0 128 250
RS	12		0 162 400
RS Performance	12		0 175 350
Surcôt 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
Surcôt Avus : S line + 13 150 €			

Q8			
SQ8	43		70 000 137 720
RS Performance	59		70 000 191 550
55 TFSI e S line	22		13 700 106 960
60 TFSI e Competition	22		13 700 115 280
Surcôt Avus : 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
Surcôt Avus : Design + 5 600 €			

BENTLEY			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
FLYING SPUR			
V8	NC		70 000 212 773
Speed	NC		70 000 260 975
Mulliner W12	59		70 000 301 412
Hybrid	NC		14 360 219 126

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









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

BMW			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
SÉRIE 1			
116	6		983 34 950
120	8		230 38 900
123 xDrive	12		948 44 950
M135 xDrive	19		19 108 57 250
120d	8		0 41 550
Surcôt M Sport Design : "base" + 1 300 €			
Surcôt 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
Surcôt Luxury : "base" + 2 050 €			
Surcôt M Sport : Luxury + 1 200 €			

SÉRIE 2 GRAN COUPÉ			
220	8		190 42 450
M235 xDrive	19		14 825 60 750
220d	8		0 45 050
Surcôt M Sport Design : "base" + 1 300 €			
Surcôt M Sport : M Sport Design + 2 150 €			

X1			
sDrive18i	7		2 049 43 700
sDrive20i	8		400 45 700
M35i xDrive	19		21 219 62 900
xDrive25e	7		550 55 950
xDrive30e	8		600 58 950
sDrive18d	8		650 46 400
sDrive20d	9		250 48 500
xDrive23d	12		1 180 52 750


















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



500 E 3+1			
Surcôt : berline + 2 000 €			
500 E CABRIOLET			
Surcôt : berline + 3 400 €			
ABARTH 500E			
42 kWh	3	 2 000	36 900
Surcôt Pack : "base" + 2 000 €			
Surcôt Turismo : Pack + 2 000 €			
ABARTH 500E CABRIOLET			
Surcôt : berline + 3 400 €			
GRANDE PANDA			
Électrique 113 ch (RED)	4	 2 000	24 900
Surcôt 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
Surcôt La Prima : RED + 5 000 €			
ABARTH 600E			
54 kWh Turismo	4	 2 000	44 900
Surcôt Scorpionissima : Turismo + 4 000 €			
TIPO			
1.6 Multijet 130 ch	7	 260	16 900
Surcôt 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
Surcôt ST-Line : Titanium + 1 500 €			
Surcôt ST-Line X : ST-Line + 2 000 €			
Premium : Gen-E "base" + 2 500 €			
FOCUS			
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line X	NC	 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)			
Surcôt : berline + 1 200 €			
FOCUS SW ACTIVE			
Surcôt : berline + 1 200 €			
KUGA			
2.5 Duratec Hybrid 183 ch Hybrid Titanium i-AWD	8	 540	41 490
2.5 Duratec 243 ch Hybride Rechargeable Titanium	8		0 46 090
2.5 Duratec 180 ch Hybrid FlexiFuel Titanium	8		0 39 490
Surcôt ST-Line : Titanium + 1 500 €			
Surcôt Active : ST-Line + 0 €			
Surcôt ST-Line X : Active + 3 500 €			
Surcôt Active X : ST-Line X + 0 €			
EXPLORER			
Standard Range 170 ch 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			
Surcôt : 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
Surcôt Active : Titanium + 1 100 €			
Surcôt Sport : Active + 940 €			
HONDA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
JAZZ			
e:HEV Advance	6		0 29 620
Surcôt Advance Sport : Advance + 1 050 €			
JAZZ CROSSTAR			
e:HEV Advance	6		0 30 900
ZR-V			
e:HEV Sport	7	 650	47 450
Surcôt Advance : Sport + 1 500 €			
HR-V			
e:HEV Executive	6	 240	34 340
Surcôt Executive : Executive + 2 500 €			
Surcôt 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
Surcôt Sport : Executive + 1 300 €			
Surcôt Advance : Sport + 3 400 €			
Surcôt Type-R S : Type R + 8 580 €			
CR-V			
e:HEV Executive	NC	 3 213	54 980
e:PHEV Advance Tech	NC	 1 880	63 150
Surcôt 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
Surcôt Creative : Intuitive + 1 050 €			
INSTER			
42 kWh	2		0 25 000
49 kWh Intuitive	3		0 28 250
Surcôt Intuitive : "base" + 1 500 €			
Surcôt Creative : Intuitive + 1 000 €			
INSTER CROSS			
49 kWh Creative	NC		0 30 450
Surcôt Executive : Creative + 1 500 €			
i20			
1.2 79 ch Initia	4	 230	20 200
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5	 190	22 800
Surcôt Intuitive : Initia + 1 300 €			
Surcôt Creative : Intuitive + 1 500 €			
Surcôt N Line Creative : Creative + 800 €			
Surcôt Executive : N Line Creative + 800 €			
BAYON			
1.0 T-GDi 100 ch Initia	5	 260	23 000
Surcôt Intuitive : Initia + 1 800 €			
Surcôt Creative : Intuitive + 1 500 €			
Surcôt Executive : Creative + 3 200 €			
KONA			
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5	 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
Surcôt Creative : Intuitive + 1 000 € à + 2 350 €			
Surcôt Premium : Creative + 2 000 €			
Surcôt Executive : Creative + 3 150 € à + 5 500 €			
Surcôt N Line Executive : Executive + 1 000 €			
i30			
1.0 T-GDi 100 ch Creative	5	 540	29 200
1.5 T-GDi 140 ch Hybrid 48 V N Line DCT	7	 2 205	36 650
i30 SW			
Surcôt : berline + 1 000 €			

IONIQ 5			
170 ch Intuitive	3	0	44 800
229 ch Intuitive	4	0	48 800
325 ch HTrac N Line	6	0	62 800
N	10	0	78 000
Surcôt Creative : Intuitive + 3 400 €			
Surcôt Executive : Creative + 5 400 €			
Surcôt N Line : Executive + 1 200 €			
TUCSON			
Hybrid 215 ch Initia	8		900 37 550
Plug-in 253 ch Initia	8	NC	42 300
Surcôt Intuitive : Initia + 1 900 €			
Surcôt Creative : Intuitive + 3 000 €			
Surcôt N Line Creative : Creative + 1 000 €			
Surcôt Executive : Creative + 6 000 €			
Surcôt N Line Executive : Executive + 1 000 € à + 3 000 €			
Surcôt 20ème Anniversaire : Executive + 800 €			
IONIQ 6			
229 ch	4	0	52 400
325 ch HTrac	6	0	65 400
NEXO			
Executive	1	0	80 600
SANTA FE			
Hybrid 215 ch Intuitive	8		7 526 50 400
Plug-in 253 ch Intuitive HTrac	8		4 800 59 700
Surcôt Creative : Intuitive + 3 000 € à + 3 900 €			
Surcôt Executive : Creative + 4 000 € à + 4 900 €			
Surcôt Calligraphy : Executive + 3 000 €			
STARIA			
Hybrid 215 ch Creative	8		30 497 57 400
Surcôt Executive : Creative + 4 100 €			
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
Surcôt SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 3 500 €			
Surcôt 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
Surcôt SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 5 000 €			
Surcôt HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 4 400 €			
I-PACE			
EV400 SE R-Dynamic	13		0 93 100
Surcôt HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 8 100 €			
JEEP			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
AVENGER			
1.2 Turbo T3 100 ch Longitude	5		450 24 750
1.2 Turbo T3 e-Hybrid 100 ch Longitude	5		0 26 750
1.2 Turbo T3 136 ch Upland 4xe	7		240 32 750
Électrique 156 ch Longitude	4		2 000 36 500
Surcôt Altitude : Longitude + 2 000 €			
Surcôt Summit : Altitude + 2 500 €			
Surcôt The North Face : Upland + 6 000 €			
RENEGADE			
e-Hybrid 130 ch	7		310 32 190
4xe 240 ch Overland	10		450 44 900
Surcôt Altitude : "base" + 2 010 €			
Surcôt Summit : Altitude + 2 800 €			
Surcôt North Star : Altitude + 2 000 €			
COMPASS			
1.5 Turbo T4 e-Hybrid 130 ch Altitude	7		280 38 900
4xe 190 ch Altitude	7		1 350 46 950
4xe 240 ch Summit	10		1 350 50 950
Surcôt Summit : Altitude + 4 000 €			
Surcôt North Star : Summit - 500 € à -1 500 €			
WRANGLER UNLIMITED			
4xe Sahara	16		38 900 81 700
Surcôt Rubicon : Sahara + 2 500 €			
GRAND CHEROKEE			
4xe 380 ch Summit Reserve	16		18 170 99 500



## LAND ROVER

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

## LEAPMOTOR

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

## LEXUS

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

<b>UX</b>			
300h	8	50	41 990
300e Pack	4	0	57 400
Surcoût Pack : "base" + 2 480 €			
Surcoût F Sport Design : Pack + 1 920 €			
Surcoût Luxe : F Sport Design + 2 900 €			
Surcoût F-Sport Executive : Luxe + 11 600 €			
<b>NX</b>			
350h Pack	10	1 750	57 500
450h+ Luxe 4WD	10	1 900	67 000
Surcoût Luxe : Pack + 6 000 €			
Surcoût Executive : Luxe + 10 000 € à +11 000 €			
Surcoût F Sport Executive : Executive + 0 à +3 500 €			

<b>ES</b>			
300h Luxe	9	900	64 700
Surcoût Executive : Luxe + 8 800 €			
<b>RX</b>			
450h+ Luxe	10	3 700	91 600
500h F Sport Executive	18	88 725	99 200
Surcoût F Sport Design : Luxe + 0 €			
Surcoût Executive : F Sport Design + 6 200 €			
<b>RZ</b>			
300e Pack	12	0	57 500
Surcoût Luxe : Pack + 3 000 €			
Surcoût Executive : Luxe + 10 000 €			
<b>LM</b>			
350h Executive 7 places	10	28 292	131 000
<b>LS</b>			
500h	19	41 174	119 900
Surcoût Executive : "base" + 33 000 €			
Surcoût Executive Innovation : Executive + 5 000 €			

## LOTUS

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

## LYNK &amp; CO

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

## MASERATI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>GRECALE</b>			
GT	19	70 000	81 200
Modena	21	70 000	90 800
Trofeo	44	70 000	121 600
Folgore	NC	0	125 850
<b>GHIBLI</b>			
GT	21	70 000	105 250
Modena	32	70 000	145 350
<b>LEVANTE</b>			
GT	21	70 000	111 500
Modena	32	70 000	149 000
<b>QUATTROPORTE</b>			
Modena	32	70 000	174 500
<b>GRANTURISMO</b>			
Modena	39	70 000	181 350
Trofeo	46	70 000	225 650
Folgore	10	0	199 900
<b>MC20</b>			
630 ch	58	70 000	251 950
<b>MC20 CIELLO</b>			
630 ch	NC	70 000	287 250

## MAZDA

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

<b>3 (5 PORTES)</b>			
2.5 e-SkyActiv-G 140 ch Prime-Line	NC	818	28 000
2.0 e-SkyActiv-X 186 ch Centre-Line	10	330	32 500
Surcoût Centre-Line : Prime-Line + 2 200 €			
Surcoût Homura : Prime-Line + 0 €			
Surcoût Nagisa : Homura + 1 300 €			
Surcoût Exclusive-Line : Nagisa + 1 000 €			
Surcoût Takumi : Exclusive-Line + 1 900 €			

<b>3 BERLINE</b>			
Surcoût : 5 portes + 0 €			
<b>CX-30</b>			
2.5 e-SkyActiv G 140 ch Prime-Line	7	983	30 350
2.0 e-SkyActiv X 186 ch Centre-Line	10	450	35 100
Surcoût Centre-Line : Prime-Line + 2 450 €			
Surcoût Homura : Centre-Line + 400 €			
Surcoût Nagisa : Homura + 1 400 €			
Surcoût Exclusive-Line : Nagisa + 950 €			
Surcoût Takumi : Exclusive-Line + 1 900 €			

<b>MX-30</b>			
e-SkyActiv EV 145 ch Prime-Line	6	2 000	36 250
e-SkyActiv R-4V 170 ch Prime-Line	NC	530	38 250
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 1 000 €			
Surcoût Makoto : Exclusive-Line + 2 600 €			
Surcoût Edition R : Makoto + 3 100 €			

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

<b>MX-5 RF</b>			
Surcoût : Roadster + 2 500 €			

<b>NOUVELLE 6E</b>			
68,8 kWh Takumi	NC	0	42 900
80 kWh Grande Autonomie Takumi	NC	0	44 500
Surcoût Takumi Plus : Takumi + 2 000 €			

<b>CX-60</b>			
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Prime-Line	NC	2 885	59 050
3.3 e-SkyActiv D 200 ch Prime Line	NC	3 830	54 750
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Exclusive-Line	15	5 756	59 700
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 1 350 €			
Surcoût Homura : Exclusive-Line + 6 300 €			
Surcoût Takumi : Exclusive-Line + 1 050 €			
Surcoût Homura Plus : Takumi + 3 850 €			
Surcoût Takumi Plus : Takumi + 3 850 €			

<b>CX-80</b>			
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Exclusive-Line	10	6 500	64 100
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Homura Plus	15	13 459	73 150
Surcoût Homura : Exclusive-Line + 6 150 €			
Surcoût Takumi : Homura + 1 050 €			
Surcoût Homura Plus : Takumi + 2 750 €			
Surcoût Takumi Plus : Homura Plus + 1 050 €			

## McLAREN

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

## MERCEDES

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>CLASSE A</b>			
180 Progressive Line	7	650	39 450
200 Progressive Line	9	650	41 450



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 e 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	70 000	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	70 000	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	70 000	105 550
63 AMG S 4Matic+	55	70 000	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 e Avantgarde Line	11	26 300	95 750
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 11 500 €			
GLE COUPÉ			
53 AMG 4Matic+	32	70 000	123 650
63 S AMG 4Matic+	55	70 000	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	70 000	95 700
350 d e AMG Line	11	22 100	110 500
CLASSE S			
580 Maybach	40	70 000	206 350
680 Maybach	57	70 000	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 €			

EQS SUV			
450 AMG Line	10	0	150 300
580 AMG Line	10	0	168 150
680 Maybach	10	0	216 100
GLS			
450 Executive	26	70 000	122 900
580 AMG Line	40	70 000	151 300
63 AMG 4Matic+	55	70 000	198 850
600 Maybach	NC	70 000	208 950
450 d Executive	25	70 000	121 250
Surcoût AMG Line : Executive + 5 000 €			
AMG GT COUPÉ			
43	NC	70 000	146 300
63 4Matic+	51	70 000	201 500
63 Pro 4Matic+	NC	70 000	230 800
63 S E Performance	NC	45 868	230 800
AMG GT COUPÉ 4 P.			
43 4Matic+	25	70 000	134 700
53 4Matic+	32	70 000	151 850
63 S E-Performance	59	70 000	225 900
AMG SL			
43	26	70 000	151 050
63 4Matic+	51	70 000	203 100
63 S E Performance	55	27 780	232 400
CLASSE G			
500 AMG Line	31	70 000	169 350
63 AMG	51	70 000	204 700
580 Technologie EQ AMG Line	18	0	174 950
Surcoût Edition One : AMG Line + 21 400 €			
CLASSE T			
180 Style	7	NC	36 412
160 d Style	5	NC	37 317
180 d Style	6	NC	38 787
Surcoût Progressive : Style + 1 895 €			
EQT			
200 Style	4	2 000	48 517
Surcoût Progressive : Style + 2 440 €			
MG			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
MG3			
Hybrid+ Standard	5	0	19 990
Surcoût Comfort : Standard + 1 500 €			
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €			
MG4			
170 ch Standard	4	0	29 990
204 ch Luxury	5	0	35 990
XPower	11	0	40 490
MG5			
Autonomie Standard 177 ch Comfort	5	0	32 990
Autonomie Etendue 156 ch Comfort	5	0	35 990
Surcoût Luxury : Comfort + 1 500 €			
ZS			
Hybrid+ Standard	5	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			
340 ch	12	0	62 990
510 ch AWD	20	0	67 990
MINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
HATCH 3 PORTES			
Cooper C Essential	8	818	28 050
Cooper S Essential	11	1 276	31 400
John Cooper Works	NC	2 544	39 850
Cooper E Essential	4	0	30 650
Cooper SE Essential	4	0	34 450
eJCW	5	0	42 550
Surcoût Classic : Essential + 1 050 € à + 1 920 €			
Surcoût Favourite : Classic + 1 080 € à + 2 910 €			
Surcoût JCW : Favourite + 1 190 € à + 1 640 €			

HATCH 5 PORTES			
Surcoût 3 portes + 1 000 €			
CABRIO			
Cooper C Classic	10	2 544	33 450
Cooper S Classic	11	2 726	36 800
John Cooper Works	13	4 279	44 850
Surcoût Favourite : Essential + 3 920 €			
Surcoût JCW : Favourite + 1 880 €			
ACEMAN			
E Essential	4	0	33 550
SE Essential	5	0	37 350
eJCW	5	0	45 450
Surcoût Classic : Essential + 2 050 € à + 3 240 €			
Surcoût Favourite : Classic + 1 530 € à + 2 780 €			
Surcoût JCW : Favourite + 1 190 €			
COUNTRYMAN			
Cooper C Essential	8	450	37 400
Cooper S Essential All4	11	1 931	42 500
JCW	19	17 607	53 050
Cooper D Essential	8	100	40 200
Cooper E Essential	5	2 000	39 150
Cooper SE Essential All4	7	2 000	44 150
Surcoût Classic : Essential + 1 050 €			
Surcoût Favourite : Classic + 1 360 €			
Surcoût JCW : Favourite + 1 810 €			
MITSUBISHI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
SPACE STAR			
1.2 Mivec 71 ch Inform	4	0	16 490
Surcoût Invite : Inform + 600 €			
Surcoût Red Line Edition : Invite + 1 200 €			
Surcoût Intense : Red Line Edition + 1 200 €			
COLT			
1.0 MPI 67 Invite	4	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 ch 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 : Invite + 3 900 €			
Surcoût Instyle : Intense + 3 400 €			
ECLIPSE CROSS			
2.4 Mivec PHEV 188 ch Invite 4WD	5	1 000	42 990
Surcoût Intense : Invite + 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 : Invite + + 2 800 €			
Surcoût Instyle : Intense + 5 500 €			
Surcoût Instyle + : Instyle + 2 000 €			
NISSAN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
JUKE			
1.0 DIG-T 114 ch Acenta	5	650	25 400
Hybrid 143 ch Acenta	5	0	30 700
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 100 €			
Surcoût N-Sport : Tekna + 650 €			
Surcoût N-Design : N-Sport + 1 000 €			
QASHQAI			
1.3 Mild-Hybrid 140 ch Acenta	7	1 761	34 700
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	1 629	37 800
e-Power 190 ch Acenta	8	775	39 600
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 900 €			
Surcoût N-Design : Tekna + 400 €			
Surcoût Tekna+ : Tekna +3 600 €			
Surcoût N-Design+ : Tekna+ + 0 €			

ARIYA			
218 ch Engage 63 kWh	3	0	39 300
242 ch Engage 87 kWh	3	0	45 800
306 ch Advance 87 kWh e-4orce	3	0	52 300
Nismo	6	0	59 300
Surcoût Advance : Engage + 2 500 €			
Surcoût Evolve : Advance + 3 500 €			
X-TRAIL			
e-Power 204 ch Acenta	8	2 360	43 800
e-4orce 213 ch Acenta	8	4 874	46 100
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €			
Surcoût N-Trek : N-Connecta + 2 000 €			
Surcoût Tekna : N-Trek + 3 000 €			
TOWNSTAR COMBI			
1.3 Tce 130 ch Acenta	7	3 552	28 860
EV 45 kWh Acenta	5	2 000	39 000
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 700 € à + 3 000 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 400 € à + 3 000 €			
OPEL			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CORSA			
1.2 Turbo 100 ch Edition	5	170	20 900
1.2 Turbo Hybrid 110 ch Edition	5	0	23 700
1.2 Turbo Hybrid 145 ch GS	7	0	27 300
Electric 136 ch Edition	4	2 000	32 000
Electric 156 ch Edition	4	2 000	33 500
Surcoût GS : Edition + 1 700 €			
FRONTERA			
1.2 Turbo Hybrid 110 ch Edition	5	170	24 500
1.2 Turbo Hybrid 145 ch Edition	7	170	26 000
Electric 113 ch Edition	4	2 000	29 000
Surcoût GS : Edition + 2 500 €			
MOKKA			
1.2 Turbo 130 ch Edition Auto.	7	1 172	28 500
1.2 Turbo 136 ch Edition	7	360	26 500
1.2 Turbo Hybrid 145 ch Edition	7	0	29 500
Électrique 156 ch Edition	4	2 000	36 900
Surcoût GS : Edition + 2 000 €			
ASTRA			
1.2 Turbo 130 ch Edition	7	240	29 350
1.2 Turbo Hybride 145 ch Edition	7	0	32 650
Hybrid 180 ch GS	8	0	44 050
GSe	10	0	49 150
1.5 Diesel 130 ch Edition Auto.	7	310	33 550
Electric 156 ch Edition	4	2 000	38 990
Surcoût GS : Edition + 3 450 €			
ASTRA SPORTS TOURER			
Surcoût : berline + 1 150 €			
GRANDLAND			
1.2 Turbo Hybrid 145 ch Edition	7	260	37 000
Hybride Rechargeable 195 ch Edition	8	1 710	41 990
Électrique 213 ch 73 kWh Edition	NC	2 000	42 490
Électrique 213 ch 82 kWh GS	7	2 000	45 990
Surcoût GS : Edition + 2 500 € à + 4 000 €			
COMBO LIFE			
Electric Elegance	4	2 000	36 850
Surcoût Elegance Pack : Edition + 3 950 €			
PEUGEOT			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
208			
1.2 Turbo 100 ch Style	5	150	21 150
1.2 Hybrid 110 ch Style	5	0	23 550
1.2 Hybrid 145 ch Allure	7	0	26 250
Électrique 136 ch Style	4	2 000	28 000
Électrique 156 ch Allure	4	2 000	35 400
Surcoût Allure : Style + 1 900 € à + 8 100 €			
Surcoût GT : Allure + 1 900 €			
2008			
1.2 Turbo 100 ch Style	5	400	27 500
1.2 Hybrid 145 Style	7	0	31 400
Électrique 156 ch Style	4	2 000	38 000
Surcoût Allure : Style + 1 600 €			
Surcoût GT : Allure + 1 400 € à + 7 100 €			



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

308 SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				

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

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

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

508 SW				
Surcoût : berline + 1 300 €				

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

## PORSCHE

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

718 CAYMAN			
------------	--	--	--

718 BOXSTER			
-------------	--	--	--

Spyder RS	40	M	70 000 162 500
-----------	----	---	----------------

911 COUPÉ			
-----------	--	--	--

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

911 TARGA			
-----------	--	--	--

4 GTS	NC	M	70 000 197 400
-------	----	---	----------------

911 CABRIOLET			
---------------	--	--	--

Carrera	28	M	70 000 145 900
Carrera T	28	M	70 000 159 300
Carrera S	NC	M	70 000 171 500
Carrera GTS	NC	M	70 000 189 100

TAYCAN			
--------	--	--	--

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

TAYCAN SPORT TURISMO			
----------------------	--	--	--

Surcoût : berline + 16 € à + 9 €			
----------------------------------	--	--	--

TAYCAN CROSS TURISMO			
----------------------	--	--	--

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

PANAMERA			
----------	--	--	--

3.0	24	M	70 000 109 726
GTS	40	M	70 000 167 787
4 E-Hybrid	19	M	8 150 125 306
4S E-Hybrid	24	M	8 900 140 540
Turbo E-Hybrid	42	M	12 050 200 434
Turbo S E-Hybrid	NC	M	12 200 232 397

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

CAYENNE				
---------	--	--	--	--

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

CAYENNE COUPÉ				
---------------	--	--	--	--

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

## RENAULT

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

CLIO V			
--------	--	--	--



1.0 SCe 65 ch Evolution	4	M	210 19 600
1.0 TCe 90 ch Evolution	5	M	170 21 200
E-Tech Hybride 145 ch Evolution	5		0 24 200
1.0 Eco-G 100 ch Evolution	5		0 20 700
1.5 Blue dCi 100 ch Evolution	5		0 22 900

Surcoût Techno : Evolution + 1 500 €				
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 300 €				

5 E-TECH			
----------	--	--	--

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

CAPTUR			
--------	--	--	--

1.0 TCe 90 ch Evolution	5		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	B	2 000	29 990
150 ch Autonomie Confort Evolution	5	B	2 000	33 490
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €				
Surcoût Iconic : Techno + 2 000 €				

MEGANE E-TECH			
---------------	--	--	--

220 ch Autonomie confort techno	4	B	2 000	39 500
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 000 €				
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 1 500 €				

SYMBIOZ			
---------	--	--	--

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

NOUVEL AUSTRAL			
----------------	--	--	--

E-Tech Full Hybrid 200 ch Evolution	NC	NC	41 800
Surcoût Techno : Evolution + 1 200 €			
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 900 €			

ARKANA			
--------	--	--	--

E-Tech Full Hybrid 145 ch Techno	5	0	34 200
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 4 500 €			

SCÉNIC E-TECH			
---------------	--	--	--

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

NOUVEL ESPACE			
---------------	--	--	--

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

RAFALE			
--------	--	--	--

E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno	7		0	45 000
E-Tech 300 ch Esprit Alpine 4x4	8		1 340	54 500
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 4 500 €				
Surcoût Atelier Alpine : Esprit Alpine + 4 500 €				

KANGOO				
1.3 TCe 100 ch Evolution	5	M	2 918	29 000
1.3 TCe 130 ch Techno	7	M	4 543	31 500
1.5 Blue dCi 95 ch Evolution	5	M	1 901	29 000
1.5 Blue dCi 115 ch Techno	6	M	983	31 500
120 ch Evolution	4	B	2 000	37 500
Surcoût Techno : Evolution + 3 000 €				

## ROLLS-ROYCE

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

GHOST			
-------	--	--	--

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

PHANTOM			
---------	--	--	--

"base"	NC	M	70 000 486 000
--------	----	---	----------------

CULLINAN			
----------	--	--	--

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

## SEAT

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

IBIZA			
-------	--	--	--

1.0 MPI 80 ch Edition	4	M	100	21 000
1.0 TSI 95 ch Copa	5		0	23 195
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6	M	125	25 345
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8	M	260	29 450

ARONA			
-------	--	--	--

ARUNA				
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
Surcoût Copa : Edition + 1 250 €				

LEON			
------	--	--	--

LEON				
1.5 TSI 115 ch Copa	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
Surcoût FR : Copa + 1 310 €				



LEON SPORTSTOURER			
-------------------	--	--	--

Surcoût : 5 portes + 1 120 €			
------------------------------	--	--	--

ATECA			
-------	--	--	--

1.0 TSI 115 ch Edition	6	M	740 32 990
1.5 TSI 150 ch Edition DSG	8	M	1 629 37 450





S-CROSS				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7		230	29 140
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	5		125	33 140
Surcôt Privilège : Avantage + 1 200 €				
Surcôt Style : Privilège + 1 900 €				

ACROSS				
2.5 Hybride Rechargeable Pack	10		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		2 000 44 990
Grande Autonomie Propulsion	NC		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
Surcôt Design : Dynamic + 1 000 €			
Surcôt Collection : Design + 2 600 €			

YARIS			
GR	17		70 000 48 600
116h Dynamic	5	0	24 450
130h Collection	5	0	29 950
Surcôt Design : Dynamic + 2 000 €			
Surcôt GR Sport : Collection + 850 €			

YARIS CROSS			
116h Dynamic	6	0	28 800
130h Design	5	0	31 600
Surcôt Design : Dynamic + 2 300 €			
Surcôt Trail : Design + 3 300 €			
Surcôt 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
Surcôt Design : Dynamic + 1 000 € à + 2 000 €			
Surcôt Collection : Design + 4 500 €			
Surcôt Collection Première : Collection + 4 000 €			
Surcôt GR Sport : Collection + 0 €			

COROLLA			
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	6	0	33 750
2.0 Hybride 196 ch GR Sport	5	0	39 150
Surcôt Design : Dynamic + 2 100 €			
Surcôt GR Sport : Design + 1 300 €			
Surcôt Collection : GR Sport + 2 600 €			

COROLLA TOURING SPORTS			
Surcôt : berline + 2 100 €			

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




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

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

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





HIGHLANDER			
Hybride 248 ch Lounge AWD	10		14 215 71 000

LAND CRUISER			
204 D-4D LeCap	11		70 000 73 000
Surcôt Life : LeCap + 3 000 €			
Surcôt Légende : Life + 8 000 €			
Surcôt Lounge : Légende + 7 000 €			
Surcôt First Edition : Lounge + 5 000 €			




GR SUPRA			
2.0 Auto.	15		6 126 64 100
3.0 Auto.	23		40 468 75 600
3.0 Evo	23		70 000 79 300

PROACE CITY VERSO			
1.2 VVT-i 110 ch Dynamic	6		1 901 25 900
1.5 D-4D 100 ch Dynamic	5		1 386 26 850
1.5 D-4D 130 ch Dynamic	7		3 552 28 450
Electric 50 kWh Dynamic	7		2 000 40 295
Surcôt Executive : Dynamic + 3 500 €			
Surcôt Lounge : Executive + 3 500 €			

VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
POLO			
1.0 MPI 80	4		230 21 630
1.0 TSI 95 ch Life	5		125 24 975
1.0 TSI 116 ch Style DSG	6		240 28 880
GTI	11		2 918 34 940





Surcôt VW Edition : Life - 270 €			
Surcôt Life Plus : Life + 585 €			
Surcôt Style : Life Plus + 585 €			
Surcôt R-Line : Style + 970 €			
Surcôt R-Line Edition : Style + 925 €			

T-CROSS			
1.0 TSI 95 ch Life	5		360 27 240
1.0 TSI 116 ch Life	6		280 28 740
1.5 TSI 150 ch Style DSG	8		1 074 35 590

Surcôt VW Edition : Life + 0 €			
Surcôt Life Plus : Life + 1 160 €			
Surcôt Style : Life Plus + 3 820 €			
Surcôt R-Line : Style + 320 €			
Surcôt R-Line Edition : R-Line - 2 000 €			






TAIGO			
1.0 TSI 95 ch	5		240 24 570
1.0 TSI 116 ch Life Plus	6		230 29 050
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8		740 34 360

Surcôt Life Plus : "base" + 3 370 €			
Surcôt VW Edition : "base" + 2 250 €			
Surcôt R-Line : Life Plus + 3 710 €			
Surcôt R-Line Edition : R-Line - 1 930 €			

T-ROC			
1.0 TSI 116 ch	6		650 27 540
1.5 TSI EV02 150 ch Life	8		1 074 34 680
2.0 TDI 116 ch	6		310 30 800
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8		650 41 160

Surcôt Life : "base" + 4 730 €			
Surcôt VW Edition : Life - 250 €			
Surcôt Life Plus : Life + 1 000 €			
Surcôt Style : Life Plus + 1 610 €			
Surcôt Style Exclusive : Style + 5 350 €			
Surcôt R-Line : Style + 4 440 €			
Surcôt R-Line Edition : Style + 2 190 €			

T-ROC CABRIOLET			
1.0 TSI 116 ch Style	6		1 386 41 530
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8		1 901 46 700
Surcôt R-Line : Style + 4 710 €			
Surcôt Edition Karmann : R-Line + 3 590 €			

GOLF			
1.5 TSI EV02 116 ch	6		230 30 740
1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG	6		170 35 820
1.5 eTSI Evo 2 150 ch Style DSG	8		240 42 570
GTI	16		6 637 49 750
GTI Clubsport	19		18 858 54 530
R	22		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		75 37 150
2.0 TDI 150 Life Plus DSG	8		190 41 410

Surcôt Life Plus : "base" + 2 260 €			
Surcôt VW Edition : "base" + 2 010 €			
Surcôt Style : Life Plus + 4 150 €			
Surcôt R-Line : Style + 110 €			
Surcôt R-Line Edition : R-Line - 1 830 €			

GOLF SW			
1.5 TSI Evo2 116 ch Life Plus	6		260 34 050
1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG	6		210 36 870
1.5 eTSI Evo2 150 ch Style DSG	8		260 43 780
2.0 TDI 116 ch Life Plus	6		125 38 230
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8		240 41 630

Surcôt Style : Life Plus + 4 330 €			
Surcôt R-Line : Style + 310 €			

ID.3			
Pure 170 ch	5		2 000 34 990
Pro 204 ch	5		2 000 39 990
Pro S 204 ch	5		2 000 42 990
GTX	5		2 000 46 990
GTX Performance	6	0	47 990

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

TOURAN			
1.5 TSI EVO 150 ch Life Plus	8		1 761 43 650
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8		1 814 50 050
Surcôt Style : Life Plus + 4 310 €			

ID.BUZZ			
Pure 170 ch 59 kWh 5 places	5	0	49 540
Pro 286 ch 79 kWh 5 places	6	0	52 850
Pro 286 ch 86 kWh 7 places	6	0	58 400
GTX 79 kWh 5 places	5	0	69 515
GTX 86 kWh 7 places	6	0	72 800

TIGUAN			
1.5 eTSI 130 ch	7		1 386 40 800
1.5 eTSI 150 ch Elegance	8		2 469 51 500
eHybrid 204 ch Life Plus	8		660 53 900
eHybrid 272 ch Elegance	9		790 61 150
2.0 TDI 150 ch Life Plus	8		2 244 49 700
2.0 TDI 193 ch R-Line Exclusive 4Motion	10		13 543 65 100

Surcôt Life Plus : "base" + 3 400 €			
Surcôt VW Edition : Life Plus + 200 €			
Surcôt Elegance : Life Plus + 5 000 €			
Surcôt R-Line : Life Plus + 3 600 €			
Surcôt R-Line Edition : R-Line + 920 €			
Surcôt R-Line Exclusive : R-Line + 7 400 €			

TAYRON			
1.5 eTSI 150 ch Life Plus	8		3 600 51 900
eHybrid 204 ch Life Plus	8		390 58 400</



# ***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](mailto:jaldabo@reworldmedia.com)

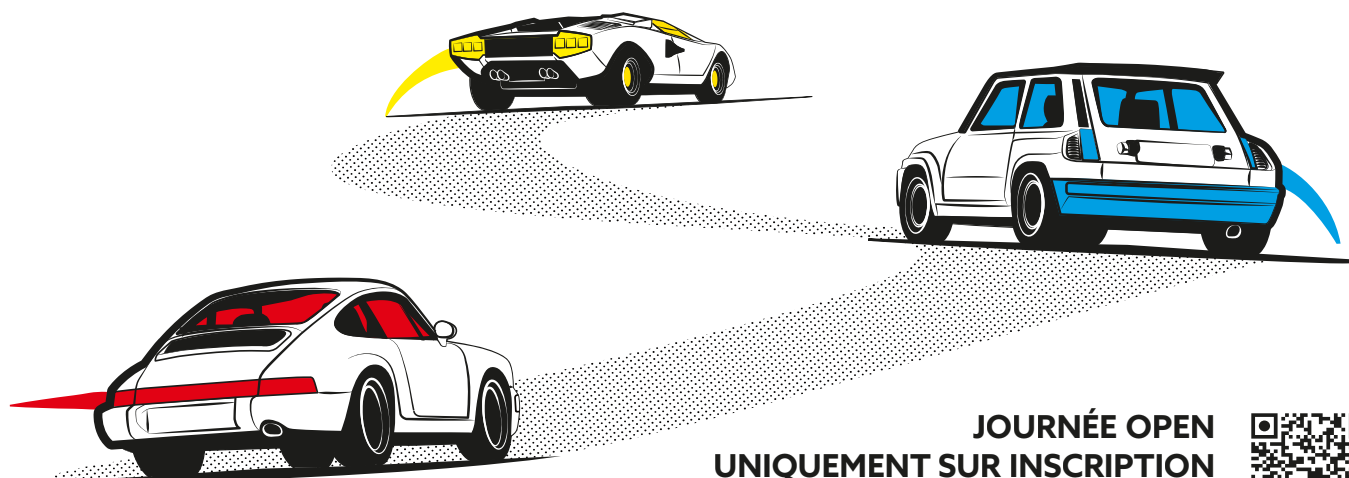
— 2ÈME ÉDITION —

## **TRACKDAY**

LES CIRCUITS DE VENDÉE  
LE 20 JUIN 2025



& **OSRAM**



Réservez dès maintenant votre journée de roulage 160 euros TTC

**JOURNÉE OPEN  
UNIQUEMENT SUR INSCRIPTION**



[billetweb.fr/autoplustrackday2](http://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 !*

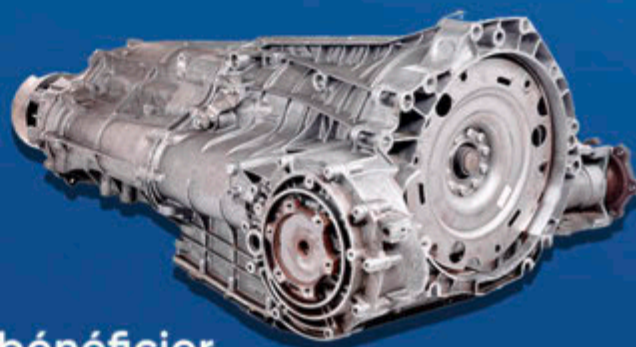


Boîtes de vitesses manuelles  
Boîtes de vitesses automatiques  
Boîtes de transfert  
Ponts avant et arrière

tél: 07 69 78 81 29

[contact@boiteatelier.eu](mailto: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° 1185

## le 28 mai 2025

C. CHOULOT / RENAULT



### 1<sup>er</sup> 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 ?

### 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 ?



PEUGEOT

### 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'étréner une nouvelle motorisation hybride, plus puissante que celle du français pour quelque temps encore.

ADRIEN CORTESI



Et aussi... En kiosque

Et où que vous  
soyez, sur  
**SMARTPHONE**  
et  
**TABLETTE**

ACTUELLEMENT

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

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



## ÉDITEUR

ÉRAS (ÉDITIONS REWORLD AXEL SPRINGER)

40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex

Directeur de la publication : Gautier Normand

Actionnaires : Président Reworld Media France (RCS Nanterre 477 494 371) et Axel Springer France (RCS Paris 440 097 004)

Tél. accueil : 01 41 33 50 00

www.autojournal.fr

E-mail : autojournal@reworldmedia.com

## RÉDACTION

Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (01 41 33 55 94)

Rédacteur en chef adjoint : Guy L'Hospital

Directeur artistique : Yannis Jacoby-Koaly

Essais : Mélina Priam (cheffe de rubrique), Cyril Biotteau

Technique : Frédéric Haas

Convoyage : Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction : Denis Riffade

Maquette : Pykha

Secrétariat de rédaction : Vediteam

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 Fontelles

Directeur commercial pôle automobile : Franck Graisset

Directrice commerciale adjointe pôle automobile :

Anne Buré-Emmel (01 41 33 29 21)

Contact publicité : Christian Touzay (01 41 33 52 21)

Planning : Angélique Consoli (01 41 33 53 52),

Stéphanie Guillard (01 41 33 53 50)

Trafic : Laurie Benevent (01 45 19 58 68), Léa Joya

## MARCHÉS DIRECTS

Tél. : 01 41 33 55 54

Directrice de publicité : Julie Aldabo

## MARKETING

Directrice marketing et diversification : Sylvie Siguret

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

## ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directrice marketing direct : Catherine Grimaud

Cheffe de produit : Julie Duarte

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

## SERVICE ABONNEMENTS

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

Internet : formulaire sur [www.serviceabomag.fr](http://www.serviceabomag.fr)

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

Abonnement France : 115,99 € (1 an, 25 numéros).

Prix de vente incluant la TVA à 2,10 %.

## FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat

Cheffe de fabrication : Bénédicte Larue

Responsable service prépresse : Sylvain Boularand (01 41 33 29 88)

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

## AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier : Allemagne

Taux de fibres recyclées : 0 %

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

Date du dépôt légal : mai 2025

Prix de vente : 4,50 €

Date de parution : 15 mai 2025

N° ISSN : 0005-0768

N° CPPAP : 0328 K 82833

ACPM











# 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 CO<sub>2</sub>/km

B

C

D

E

F

G

**Modèle présenté:** Tiguan R-Line 1.5 eHybrid 8 CV 204 ch DSG6. Certains équipements sont en option. Plus d'informations sur [volkswagen.fr](https://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 CO<sub>2</sub> (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