

SEP M
TOP
ventes

Du 4 au 17 septembre 2025

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1191



PEUGEOT 308

Un nouveau regard et plus de watts

NOUVEAUTÉS

VOLKSWAGEN T-ROC

Une vraie
rupture

Plus grand

Plus polyvalent

Le premier vrai hybride
de Volkswagen



COMPARATIF

AUDI Q5 VS MERCEDES GLC VS BMW X3

En diesel, le bonheur des gros rouleurs

ESSAI MESURÉ

**CITROËN C3
HYBRIDE 110 CH**

Excellent rapport
prix/prestations



ESSAI

**RENAULT CAPTUR
HYBRIDE 160 CH**

Il gagne sur tous les tableaux



L 14595 - 1191 - F: 4,50 €



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



A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

(1) Autonomie du CLA 250+ Progressive Line. (2) Sur borne de charge rapide DC avec tension d'alimentation de 800 V. (3) Tarif constructeur conseillé TTC du CLA 250+ Limited Edition, hors options (commandes jusqu'au 31/12/25). Modèle présenté : CLA 250+ Limited Edition avec options au tarif constructeur conseillé de **59 700 € TTC**, autonomie jusqu'à 729 km. **Consommation électrique CLA avec technologie EQ : 12,2-14,7 kWh/100km (données cycle mixte WLTP au 29/04/25).** (4) Plus d'informations sur score-environnemental-bonus.ademe.fr. Photo non contractuelle. Limited Edition : Edition limitée. Détails sur [mercedes-benz.fr](https://www.mercedes-benz.fr). Mercedes-Benz France. RCS Versailles 622 044 287.

Pour les trajets courts, privilégiez la marche



NOUVEAU CLA 100% ÉLECTRIQUE JUSQU'À 790 KM D'AUTONOMIE⁽¹⁾

Recharge jusqu'à 325 km en 10 min⁽²⁾

Dès 52 900 €⁽³⁾

Éligible au score environnemental⁽⁴⁾

Mercedes-Benz

Scannez pour
en savoir plus



ou le vélo. #SeDéplacerMoinsPolluer

Polo

À partir de **129 €/mois⁽¹⁾**

LLD 37 mois, 30 000 km

1^{er} loyer de 4 000 €



On a souvent tendance à se tromper sur le prix d'une Volkswagen. Volkswagen Polo



Journées Portes Ouvertes du 11 au 15 septembre.⁽²⁾

(1) Polo 1.0 MPI 80 ch BVM5 neuf en Location Longue Durée.

Modèle présenté : Polo R-Line Edition 1.0 TSI 95 ch BVM5 (jantes non commercialisées en France), avec options aux mêmes conditions que la Polo 1.0 MPI 80 ch, 1^{er} loyer de **4 000 €** suivi de 36 loyers de **275 €**. Valable pour toute commande d'une Polo R-Line Edition **du 01/09/2025 au 30/09/2025 et immatriculation avant le 31/12/2025** dans le réseau participant en France métropolitaine. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, chez les distributeurs présentant ce financement et si acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH, SARL de droit allemand au Capital 318 279 200 € – Succursale France, RCS Pontoise 451 618 904 – Intermédiaire d'assurance européen: D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Conditions sur volkswagen.fr – Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 8 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. **(2)** Selon autorisation préfectorale.

Pour une Polo 1.0 MPI 80 ch BVM5 : consommation électrique mixte (kWh/100 km) : 5,2 min – 5,3 max ; rejets de CO₂ en phase de roulage (g/km) : 118 – 119 (WLTP). Valeurs au 12/06/2025, susceptibles d'évolution.

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.



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

Du 4 au 17 septembre 2025



Volkswagen Tayron - Peugeot 5008/P. 62

N° 1191



Peugeot 308/P. 10

SOMMAIRE

Découvrir

- 10 **Peugeot 308** restylée
- 14 **Volkswagen T-Roc**
- 20 **Opel Corsa** GSE Vision Gran Turismo
- 24 L'actu de votre marque : **Nissan, Isuzu, Volvo**. Le point sur le **leasing social**.

Comprendre

- 26 **Prix des voitures** : quelles pistes pour amortir la hausse ?
- 30 Zone rouge : photos espions de la **Renault Twingo E-Tech**

Conduire

- 34 **Citroën C3** Hybride 110 ch
- 40 **Porsche 911 Cabriolet** Spirit 70 541 ch
- 44 **Renault Captur** Full Hybrid E-Tech 160 ch
- 48 **Audi Q5** 2.0 TDI 204 ch - **BMW X3** 20d xDrive 197 ch - **Mercedes GLC** 220 d 197 ch
- 56 **Cupra Terramar** V 1.5 eTSI 150 ch
- 62 **Volkswagen Tayron** 1.5 eTSI 150 ch - **Peugeot 5008** 1.2 Hybrid 145 ch
- 70 **Skoda Elroq** RS 340 ch/84 kWh
- 74 **Nissan Qashqai** e-Power 190 ch
- 76 **Cadillac Optiq** 300 ch/85 kWh
- 80 Les Experts : **Alfa Romeo Junior Veloce** 280 ch/51 kWh
- 82 **Polestar 3** 489 ch/111 kWh
- 86 Le chef des essais vous répond

Vibrer

- 88 Reportage : **de l'asphalte au grand large**
- 94 **Endurance et Formule 1** : la montée en puissance de Cadillac
- 96 Rétro : **Autobianchi A112 Abarth** (1975)

S'offrir

- 100 Configurateur : **Renault Symbioz**
- 104 Occasion : **Mercedes GLC**
- 107 Prix du neuf Les tarifs



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.



Renault Captur/P. 44



Audi Q5 - Mercedes GLC - BMW X3/P. 48



Cupra Terramar/P. 56



Citroën C3/P. 34



Porsche 911 Cabriolet/P. 40



Polestar 3/P. 82

SKODA



NOUVEAU **ŠKODA ELROQ** 100 % électrique

Éligible au dispositif Mon Leasing Électrique⁽¹⁾



Vérifiez dès maintenant votre éligibilité
et inscrivez-vous sur skoda.fr
Nombre de bénéficiaires limité.

(1) Offre réservée aux particuliers, pour toute commande à partir du **30/09/2025** sous réserve d'éligibilité et du nombre maximum de dossiers acceptés.
Sous réserve de validation des conditions finales du dispositif leasing électrique www.service-public.fr/particuliers/actualites/A16990

Gamme Elroq : WLTP min/max – Consommation (kWh/100km) : 15,2-17,2. Rejets de CO₂ (g/km) : 0 en phase de roulage. Plus d'informations sur skoda.fr
Volkswagen Group France – SAS – Capital : 198 502 510 € – 11, av. de Boursonne – 02600 Villers-Cotterêts – RCS Soissons 832 277 370.

A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

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



ABONNEZ-VOUS!

Retrouvez toutes nos offres p. 87 et sur www.klosquemaq.com



LAURENT VILLARON

COCORICOS ÉCOLOS

L'ACEA, l'Association des constructeurs automobiles européens, vient de publier son mémento annuel, bourré de chiffres et de graphiques. Cela ne se feuillette pas exactement comme une B.D., mais cette synthèse est censée nous donner une image du poids et de l'impact de l'industrie automobile sur notre continent à la fin de l'année 2024. On peut tirer de nombreux enseignements de cette publication et j'invite les anglophones intéressés par le sujet à la télécharger librement sur le site de l'ACEA (*ACEA Pocket Guide 2024/2025*). Plutôt que de nous lamenter sur les ventes et la production en berne, profitons des quelques chiffres réjouissants qu'il recèle. Par exemple,

l'émission moyenne de CO₂ par voiture neuve vendue sur notre continent reste très basse, à 108 g/km, soit une baisse de 63 % depuis 2005 ! Les militants de la cause environnementale seraient bien inspirés de célébrer ce déclin spectaculaire. Oui, on peut toujours faire mieux. Mais tout de même, cette baisse a imposé des sacrifices aussi bien aux constructeurs qu'aux consommateurs. Il serait bienvenu de nous en féliciter collectivement. D'autant que, pour le cas français, le tableau est encore plus positif : 94,1 g/km en moyenne par voiture vendue, soit bien mieux que nos voisins comparables comme l'Espagne (117,6), l'Italie (119,8) ou l'Allemagne (117,2). Pour faire bonne mesure, on peut ajouter que les voitures électriques qui circulent sur notre territoire bénéficient d'une électricité largement plus décarbonée que celle de nos voisins. Double dose de cocoricos écolos, donc. Enfin, les émissions de CO₂ nécessaires à la production des voitures en question suivent la même tendance : -62,1 % au global depuis 2005, et encore -53,4 % si on s'intéresse aux émissions de CO₂ par voiture produite, ce qui mesure mieux l'effort accompli dans un contexte de baisse de la production. En résumé, les voitures produites et achetées en Europe émettent en moyenne plus de deux fois moins de CO₂ qu'il y a vingt ans, aussi bien pour leur production que pour leur utilisation. Le sait-on assez ? Au moment de renégocier avec les autorités européennes les trajectoires de décarbonation, les représentants de l'ACEA ne manqueront certainement pas de le faire valoir. Mais cela aura probablement plus d'impact si les citoyens de l'Union européenne en ont également conscience, au moment où les procès d'intention et les noms d'oiseaux adressés aux "affreux pollueurs" commenceront à circuler sur les réseaux sociaux.

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

Jean-Éric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Je viens d'acquérir *L'Auto-Journal Salon 2026*. Page 244, dans l'encadré "Technique", il est indiqué que la MG Cyberster de 340 ch réalise le 0 à 100 km/h en 2,4 secondes et la version 510 ch en 1,5 seconde ! La personne qui a saisi ces données a dû les taper... un peu trop vite elle aussi !

Pierre Gadd

Désolé pour cette erreur et ces chiffres qui évoquent plutôt les accélérations d'une Formule 1 ! Selon nos mesures, le Cyberster de 340 ch accélère de 0 à 100 km/h en 5,4 s et celui de 510 ch en 3,8 s, ce qui est déjà spectaculaire.

On parle à juste titre des airbags défectueux. On n'évoque jamais un autre scandale sécuritaire, très "visible" celui-là, que sont les phares en polycarbonate, qui se ternissent au fil du temps, ce qui diminue drastiquement la vision nocturne. Sont-ils au moins remboursés, même hors période de garantie ?

B.C.

Aucune prise en charge n'est prévue à notre connaissance par les constructeurs pour ce qu'ils considèrent sans doute comme une usure normale. Ce qui ne réjouit ni l'automobiliste, surtout en constatant le prix de remplacement extravagant des optiques modernes, ni les contrôleurs techniques. Heureusement, des méthodes de polissage permettent la plupart du temps de retrouver une certaine clarté.



ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ

FFSA

APRÈS LE CÉCIFOOT, LE CÉCIKART !

Martin Baron n'est pas du genre à se laisser brider par la déficience visuelle qui l'affecte depuis sa naissance. Déjà médaillé paralympique de cécifoot, il vient de participer à une grande première, fin août. Tout comme Thomas Samyn (lui aussi non-voyant et membre de l'association Accessi Méca Sports), il a piloté en toute autonomie un kart sur la piste normande d'Anneville. Soutenu par la Fédération française du sport automobile (FFSA) et le ministère des Sports, de la Jeunesse et de la Vie associative, ce projet a pu

se concrétiser grâce au développement d'un kart spécial embarquant une technologie GPS de pointe comprenant un boîtier électronique innovant et une liaison audio permettant la communication avec un instructeur. Martin et Thomas étaient guidés par un système sonore intégré à leur casque leur permettant de se situer en permanence. À l'issue de cette première mondiale, les deux pilotes se sont vu remettre par Pierre Gosselin, le président de la FFSA, une licence leur donnant accès au karting de loisir.

Par **Alain Pernot**





Dans le sillage de la DS 4

En novembre, les concessions Peugeot recevront leurs premières Peugeot 308 restylées. Hormis l'avant renouvelé, le gros des évolutions concerne les versions électrifiées, qui reprennent les nouvelles batteries vues sur la DS 4. Et le maintien d'un diesel est confirmé.

Par **Camille Pinet** Photos **Denis Meunier**



Les “pampilles”, les petits éléments qui dessinent la calandre, reprennent désormais la couleur de la caisse.

Michaël Trouvé (à gauche), responsable de projet design, insiste sur la mise en valeur du regard.



À l'intérieur, c'est bonnet blanc et blanc bonnet, hormis le renouvellement de la sellerie sur les GT et l'instrumentation revue.



À partir de **33 900 €***

**Commercialisation : septembre (commandes),
premières livraisons en novembre**

* Estimation L'A.J.

Peugeot croit encore aux “silhouettes basses”, même si elles se raréfient dans sa gamme avec la disparition récente de la 508. Il subsiste néanmoins toujours une clientèle pour la compacte 308, qui, selon les experts de la mercatique du Lion, se révèle à la fois plus jeune, plus masculine et plus fidèle que celle des SUV omniprésents. Parmi ses concurrentes, elle se place première sur le marché français et cinquième en Europe, où la Volkswagen Golf continue de régner. Sans surprise, elle passe par la case restylage quatre ans après son lancement, intervenu en septembre 2021, en pleine crise de Covid.

Calandre allégée

Les zones concernées par la refonte sont comme toujours concentrées à l'avant avec une révision complète de son faciès... jusqu'au sommet de sa calandre seulement. On remarque également des jantes redessinées et de très légères modifications à l'arrière, où le logo et les coins de boucliers sont revus. Le minimum syndical en somme, mais observées de près, les évolutions apportées à l'auto traduisent une réelle inflexion de son style vers plus de simplicité. Une direction plutôt bienvenue, la 308 troisième du nom ayant pu donner l'impression d'en faire un peu trop en comparaison de sa devancière, l'un des plus gros succès de Peugeot des dix dernières années. *“La nouvelle calandre a tendance à s'effacer et à s'intégrer au reste de la carrosserie, explique Michaël Trouvé, responsable de projet design Peugeot. Elle profite d'une transition plus diffuse avec la peau de bouclier grâce à la présence accrue de couleur caisse. ➔*

Par ailleurs, nous faisons presque disparaître les projecteurs et les codes pour donner la priorité à la zone du regard.”

Parmi les changements esthétiques notables, on remarque l'apparition de prises d'air non factices qui débouchent dans les passages de roue. “Nous avons ajouté des rideaux d'air qui nous permettent de sculpter les coins de bouclier, mais qui contribuent aussi à l'efficacité aérodynamique de la voiture, même si nous n'avons pas chiffré le gain”, précise le designer. Par ailleurs, la compacte n'échappe pas à la mode du logo illuminé et de lignes éclairées intégrées à la calandre, sur les finitions GT et GT Exclusive de haut de gamme. Enfin, tous les modèles ont maintenant droit à un éclairage full LED, la livrée GT accédant pour sa part aux phares Matrix. À l'arrière, la signature lumineuse des GT a été généralisée à toute la gamme. Le profil pour sa part reste identique, comme d'habitude, les seuls indices permettant de repérer

la nouveauté étant les nouvelles jantes de 17 et 18 pouces des finitions Allure et GT. Leur dessin n'est pas sans évoquer certaines jantes aérodynamiques des années 80, l'idée étant de conférer à l'auto un côté plus efficace associé à l'électrique. “Ces roues moins rayonnantes rompent avec la tradition, elles sont réalisées grâce à des inserts qui offrent d'atteindre plus facilement l'équilibre entre masse, refroidissement des freins et aéro : c'est un vrai compromis”, ajoute Michaël Trouvé.

Le diesel maintenu

Concernant les motorisations, la stabilité est de mise pour le moteur micro-hybride de 145 ch, introduit très récemment dans la gamme. Surprise en revanche, le maintien du diesel, afin de répondre à une demande persistante, notamment du côté des flottes, qui restent les principales clientes du modèle. Il a même enregistré dernièrement une remontée de ses ventes !



L'hybride rechargeable développe désormais 195 ch, tout comme à bord du 3008, et il dispose de la nouvelle boîte robotisée e-DCS7.



Les plus grosses évolutions concernent la version électrique, qui reçoit la batterie des DS 4 et 408, et l'hybride rechargeable, qui profite également de nouveaux accumulateurs.

❶ L'instrumentation a été remaniée, seule évolution notable perceptible à l'intérieur. ❷ L'habitabilité à l'arrière, correcte mais sans plus, n'évolue bien sûr pas à la faveur du restylage. La 308 n'est toujours pas une référence du rapport encombrement/habitabilité. ❸ Le volume d'export reste inchangé, sauf sur l'hybride rechargeable, dont la nouvelle batterie empiète sur le coffre. ❹ La sellerie Alcantara a été revue sur les versions GT mais seulement dans le détail.



Le gros des évolutions se concentre toutefois sur les versions électrifiées, à commencer par la 100 % électrique, qui fait le plein de kilowattheures, sa batterie passant à 58,3 kWh, tout comme la DS 4. Toujours en provenance du fournisseur CATL, elle gagne 7,3 kWh par rapport à la précédente, mais la puissance du moteur de 156 ch reste inchangée, afin de laisser à la 408 l'exclusivité des 210 ch. L'autonomie selon l'homologation WLTP s'améliore sensiblement : elle atteint 450 km pour la berline et 444 km pour le break contre respectivement 410 et 416 km auparavant. Un progrès à vérifier sur nos bases d'essai, naturellement. De même que la légère progression des accélérations annoncée, avec 0,5 s de mieux au 0 à 100 km/h pour la berline.

La valse des batteries

La version hybride rechargeable bénéficie du bloc 4 cylindres 1.6 de 150 ch entièrement remanié. Celui-ci est associé à un moteur électrique de 125 ch pour une puissance cumulée de 195 ch, au lieu de 180 ch sur l'ancien attelage. Ce dernier est logé dans le même carter que la boîte de vitesses à double embrayage et sept rapports e-DCS7. La batterie a également gagné en capacité pour passer de 12,4 à 17,2 kWh brut. À noter néanmoins que le tampon a été singulièrement augmenté puisque la capacité nette s'établit à 14,6 kWh contre 11,3 kWh sur le modèle précédent. Voilà qui devrait profiter à la constance des performances mais aussi à la consommation. L'autonomie en mode tout électrique est annoncée à 85 km, soit 20 km de mieux. Il faudra cependant consentir pour ces progrès à une nouvelle diminution du volume de coffre qui descend de 361 à 314 dm³ sur la berline, soit 98 dm³ de moins que la micro-hybride 145 ch.

L'intérieur, qui bénéficie toujours d'une finition de qualité, ne fait l'objet d'aucun changement, sinon une nouvelle sellerie sur les Allure et GT et l'apparition d'un compteur numérique rénové.

L'avis de L'Auto-Journal

Pourvue d'une face avant plus fluide, la 308 conserve son attrait stylistique et sa finition d'excellent niveau, tandis que son offre mécanique demeure la plus large de la gamme Peugeot. À cet égard, l'arrivée de batteries de plus grande capacité apparaît comme une formidable nouvelle, à la fois pour l'électrique et l'hybride rechargeable. On aurait toutefois apprécié des améliorations du côté du système multimédia.





*Le T-Roc adopte
les codes stylistiques
de son grand frère,
le Tiguan.*

L'heure





À partir de **30 000 €***

Commercialisation : **novembre**

* Estimation.

du renouveau



L'habitacle fait appel à un taux élevé (20 % environ) de plastiques recyclés.

La première génération de T-Roc n'était pas folichonne en qualité, mais elle a trouvé son public avec une large déclinaison de motorisations et même une version cabriolet. Cette seconde mouture témoigne d'un certain progrès.

Par **Didier Laurent** Photos **Matthew Klein**

Volkswagen a déjà vendu un total de 2 millions de T-Roc, signe que le modèle a trouvé sa clientèle. Dessiné avec sagesse mais évoquant indéniablement un côté chic, il s'est intelligemment positionné entre l'économique Taigo et le Tiguan, quant à lui récemment renouvelé. Lancé en 2017, restylé en 2022, le T-Roc a jusqu'ici pu être indifféremment la première ou la seconde voiture du foyer grâce à une polyvalence avérée. Mais il lui manque aujourd'hui quelques centimètres en longueur pour être encore compétitif dans un segment où la concurrence a grandi. Avec 4,37 m

de long, soit 12 cm de plus que le modèle actuel, le T-Roc 2025 apparaît tout de suite comme plus imposant, moins ramassé, et davantage dans le marché. Son empattement gagne près de 3 cm, ce qui semble peu au regard du changement de gabarit. Nouveauté oblige, le T-Roc se doit d'épouser les dernières normes de design de la marque, et reprend les codes esthétiques du nouveau Tiguan. Pour cela, il a revu son avant comme son arrière avec un principe devenu à présent très à la mode. On parle ici d'une signature lumineuse très nette et franche, plutôt réussie car assez simple, et associée à des logos rétroéclairés, en blanc à l'avant et en rouge à l'arrière. Ainsi défini, le T-Roc nouvelle génération s'insère bien dans la gamme, tout →

+ 12 cm en longueur
et un style préservé,
assez dodu, pour
le nouveau T-Roc.



en rehaussant son statut de SUV avec un capot plus horizontal, positionné plus haut, et des lignes plus affirmées qui cherchent à évoquer un sentiment de robustesse. La séance de musculation s'achève avec l'adoption de jantes inédites qui peuvent grimper jusqu'à 20 pouces au lieu de 19 actuellement.

Un intérieur plus sérieux

En style, l'intérieur est largement inspiré de celui du Tiguan, avec une pointe d'austérité et une technologie a priori impressionnante. Volkswagen a voulu éviter l'écueil d'une finition trop bas de gamme, avec des plastiques rigides, fins et luisants aperçus dans l'habitacle de la première génération. Le constructeur allemand a mis en avant le fait qu'il avait utilisé du tissu pour la planche de bord, mais c'est un peu un cache-misère, à la mesure de ce qu'on trouve dans un Citroën C5 Aircross. Pour la finition, au demeurant meilleure qu'à bord du modèle actuel, le nouveau T-Roc cherche à s'excuser en s'abritant sous l'ombrelle de la durabilité. Volkswagen indique qu'environ 20 % des matières plastiques employées dans le véhicule sont issues du recyclage, ce qui correspond à un poids pouvant

❶ Le combiné d'instruments de 10,25 pouces est livré de série sur toutes les finitions. ❷ Prises USB-C, emplacement pour smartphone, molette de contrôle : le T-Roc 2025 fait preuve de modernité.

atteindre 40 kg. Le T-Roc est le premier véhicule de la marque à parvenir à une proportion aussi élevée en la matière. À bord, l'espace ne manque pas à l'avant et les rangements sont nombreux. La sellerie nous a semblé un poil ferme au niveau de l'assise, mais peut-être est-ce un avantage pour les longs parcours. Malgré l'accroissement de l'empattement, l'espace à l'arrière est toujours compté, et la place centrale de la banquette est à réserver à une personne de petite taille ou pour des trajets très courts. Le coffre est annoncé au maximum à 465 dm³ (soit 20 dm³ de plus que le modèle actuel) lorsque le plancher adaptable sur deux niveaux est au plus bas, ce qui est un bon score. Attention, le seuil de chargement est assez haut, ce qui n'est pas très pratique à l'usage. →



Volkswagen a implanté un écran de 12,9 pouces dans son nouveau SUV compact. L'effet produit est impressionnant.



LEXUS NX HYBRIDE

LES RENCONTRES D'EXCEPTION

À PARTIR DE

499 €/MOIS⁽¹⁾

Entretien inclus & sans condition de reprise
LLD* 37 mois - 30 000 km

1^{er} loyer de **7 300 €**** suivi de 36 loyers de **499 €**.

Gamme Lexus NX Hybride rechargeable : consommations mixtes combinées (L/100 km) et émissions de CO₂ combinées (g/km) selon norme WLTP : de 2,9 à 3,2 et de 65 à 74.

(1) Offre aux particuliers, non cumulable avec toute offre en cours, valable pour un **Lexus NX 350h Hybride 2WD Pack** neuf commandé avant le **30/09/2025** dans le réseau Lexus participant, en *Location Longue Durée, entretien inclus, de 37 mois & 30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint). 1^{er} loyer majoré de **7 300 €**, suivi de 36 loyers de **499 €**. **Frais de dossier de **150 €** inclus dans la première échéance. Modèle présenté : Lexus NX 450h+ Hybride Rechargeable 4WD F SPORT EXECUTIVE neuf à **704 €/mois**. Sous réserve d'acceptation par Toyota France Financement - RCS 412 653 180 - ORIAS n°D-P3GY-MUFY9-27 consultable sur www.orias.fr. Voir Lexus.fr.

A 73g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

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

Ce qu'on sait de la future motorisation hybride

Si Volkswagen a organisé une présentation en amont de la révélation officielle du nouveau T-Roc et que les représentants de la marque ont insisté sur l'arrivée d'une motorisation hybride non rechargeable inédite, ce fut en revanche l'omerta sur le détail de la chaîne cinématique. À force de questions, nous avons tout de même appris que beaucoup de choses seraient très nouvelles, et que la base thermique serait un moteur 1.5 TSI remanié, mais toujours avec un cycle Miller et un turbo. Rien n'a filtré sur la transmission, mais nous pensons que Volkswagen évitera une boîte à variateur et préférera un modèle à double embrayage, dont il a été un précurseur. La capacité de la batterie est aussi restée secrète, mais elle pourrait être assez élevée (de l'ordre de 2 kWh) afin de permettre de faire de courtes distances en tout électrique et d'évoluer souvent sur ce mode en zone urbaine. À la question "Avez-vous travaillé avec un partenaire technique ou avez-vous développé seul votre système hybride ?", notre interlocuteur a également été embarrassé pour répondre, ce qui laisse penser que le constructeur allemand s'est certainement fait aider. Il est vrai qu'arriver vingt-cinq ans après Toyota et au moins quinze ans après Hyundai-Kia sur l'hybride non rechargeable ne peut s'improviser, et qu'il est peut-être possible d'aller plus loin que les acteurs historiques en étant accompagné. Cette nouvelle chaîne de traction, qui sera intéressante à plus d'un titre, sera lancée au cours du second semestre 2026.

Développé sur la plateforme MQB Evo, celle des nouveaux Tiguan et Tayron, le T-Roc profite de technologies embarquées issues des segments supérieurs. Il accueille ainsi dès l'entrée de gamme des motorisations modernes, électrifiées en mode micro-hybride 48 V, de 116 et 150 ch. Pas encore de tarif, mais Volkswagen souligne que l'accès à la gamme restera sous 30 000 € (comme actuellement), avec un niveau d'équipement supérieur et, donc, une micro-hybridation.

Enfin un hybride non rechargeable

Là où les tarifs seraient susceptibles de s'envoler, c'est avec les deux autres motorisations, cette fois totalement hybrides (une première chez Volkswagen – voir encadré) de 136 et 170 ch, et qui pourraient devenir une source d'attractivité. Le constructeur allemand a aussi évoqué une version 2.0 TSI (micro-hybride) avec transmission intégrale, mais elle ne sera pas proposée en France pour cause de fiscalité anti-voiture (malus écologique et au poids). Cette génération de T-Roc se passera de boîte de vitesses manuelle, Volkswagen imposant dorénavant la boîte DSG à 7 rapports. Ce qui est plutôt une bonne chose en matière d'agrément de conduite, du moment que le porte-monnaie et la consommation n'en sont pas affectés. Le constructeur n'a pas parlé de diesel ou d'hybride rechargeable, déjà absents de la gamme actuelle et qui, c'est vrai, n'auraient pas beaucoup de sens sur un modèle de ce gabarit. Le T-Roc R ne viendra pas non plus en France et la version cabriolet ne devrait pas avoir de descendant. Dans l'Hexagone, la gamme sera développée sur quatre niveaux : T-Roc, Life, Style et R-Line, cette dernière adoptant des attributs sportifs sans impact sur la motorisation.



La série R-Line dispose d'une sellerie spécifique, avec logo.




Les places arrière sont assez spacieuses.



465 dm³ de coffre, c'est 20 dm³ de plus que sur le modèle actuel.

L'association du jaune et du rouge n'est pas celle qui met le T-Roc le plus en valeur.





Au lancement, il y aura des motorisations mild hybrid 48 V de 116 et 150 ch.

Le T-Roc abandonne la boîte de vitesses manuelle. Toutes les versions viennent avec une DSG à 7 rapports, en attendant les modèles hybrides.

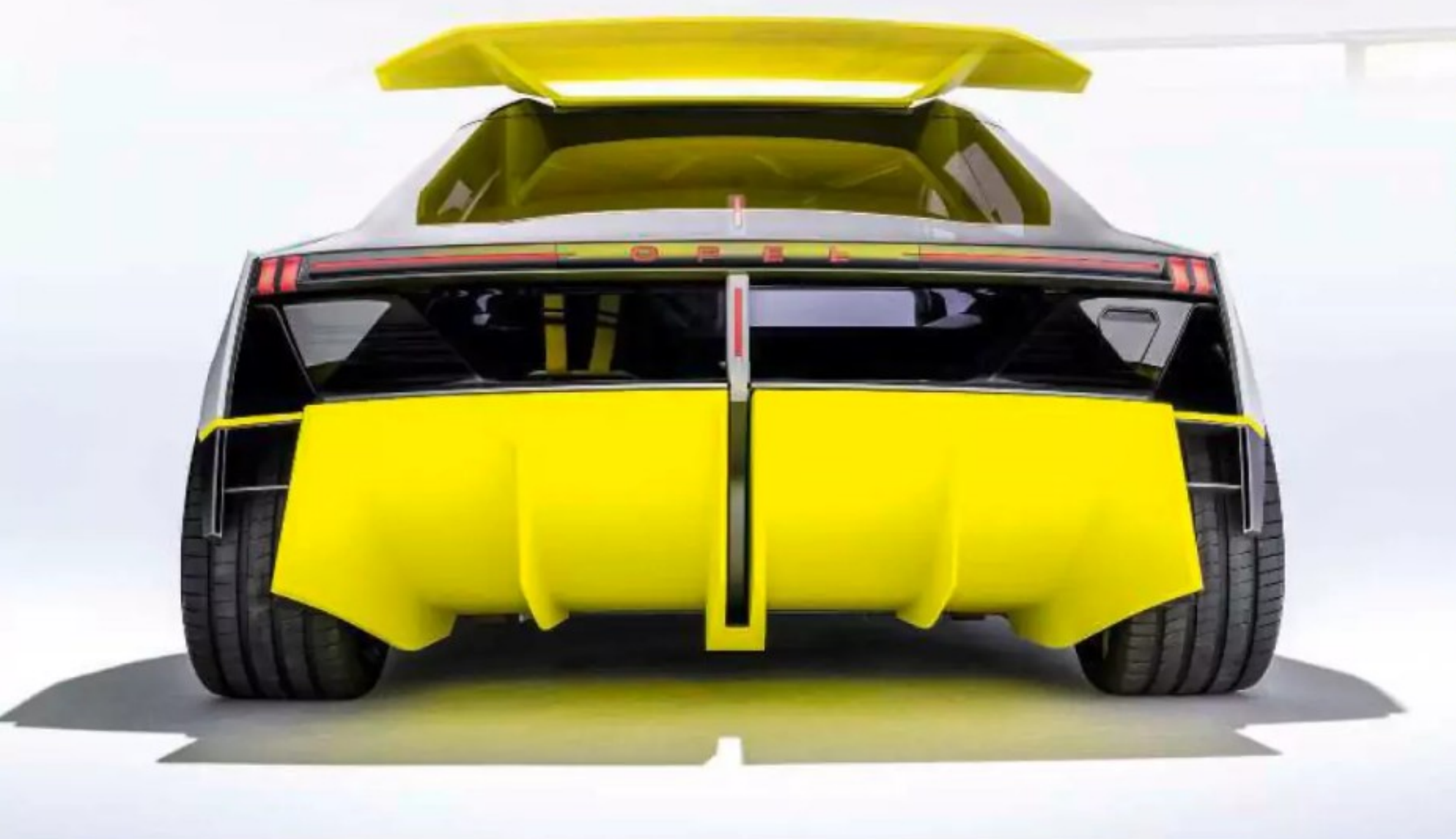
L'avis de **L'Auto-Journal**

Mieux pensé et sûrement plus polyvalent que le modèle actuel grâce à l'accroissement de ses dimensions, le nouveau T-Roc devrait tirer son épingle du jeu. L'inconnue sera le positionnement tarifaire des futures motorisations totalement hybrides, qui signent la fin progressive du diesel chez Volkswagen, en tout cas en dessous d'une certaine taille de SUV.

Un peu plus qu'un jeu

Ce véhicule au look décoiffant animera le stand Opel lors du Salon de Munich, en ce début septembre. Nous sommes allés découvrir ses secrets en avant-première dans les locaux de la marque, à Francfort.

Par **Didier Laurent**



Ce concept car, c'est aussi l'occasion pour le constructeur germanique de raconter une autre histoire autour de ses véhicules de petite taille. Et si vous trouvez que l'engin ressemble à une voiture de jeu vidéo, vous avez raison. Cette Opel sera l'un des choix offerts aux gamers du jeu *Gran Turismo* en 2026. Mais ce qui est également intéressant, c'est de voir comment la marque au Blitz cherche à nous mettre l'eau à la bouche en déflorant quelques-uns des principes de design qu'elle appliquera bientôt à ses modèles de série. Pour entrevoir les traits de la prochaine Corsa, il convient de se concentrer sur les éléments blancs du concept. Ainsi, la partie avant, avec le masque et le logo de la marque mais aussi une nouvelle signature lumineuse, est ici évoquée. Le bas de bouclier n'est

pas envisageable sous cette forme, mais il permet d'imaginer une pièce pleine, pourquoi pas aidée par des éléments aérodynamiques actifs. Évidemment, quand on observe les dimensions du concept, on s'aperçoit que si la longueur et la hauteur sont réalistes pour une voiture de série (4 m de long pour 1,45 m de haut), la largeur annoncée à 2 m avec les appendices aérodynamiques est exagérée. Même remarque pour l'aileron situé en haut du toit et qui coulisse selon la force du freinage, ou le diffuseur actif qui s'allonge de 25 cm pour améliorer la traînée. Les ailes avant, ajoutées elles aussi dans un esprit aérodynamique, tout comme l'arrière très élargi, sont là pour le folklore ainsi que pour flatter la rétine du public et des futurs gamers. Le label "GSE", qu'Opel veut désormais destiner uniquement à ses voitures électriques, trouve ici un bon outil de promotion. ➔



Les parties en blanc donnent des informations sur le style de la future Corsa.



Les bas de caisse et les boucliers, en jaune, sont purement conceptuels mais donnent un méchant look à cette Opel.



Le petit volant rectangulaire et l'affichage des informations au travers du tissu de la planche de bord pourraient arriver un jour de série.



Ce concept Opel sera présent dans le jeu vidéo Gran Turismo dès l'année prochaine.



Ce concept est une monoplace, mais avec le conducteur à gauche.

La partie la plus impressionnante du concept est sans aucun doute l'arrière, avec une verrière (qui est en réalité en plastique) foncée, qui pose la voiture sur la largeur et qui accueille le fameux compas d'Opel, marqueur identitaire ici formalisé en rouge, autour de la marque apposée en toutes lettres sur une bonne largeur. Fait amusant, lorsqu'on se penche au-dessus de l'arrière, on aperçoit les ressorts de suspension positionnés à l'horizontale (il s'agit de la version haut de gamme de chez Bilstein), comme sur une voiture de course. On biche aussi en voyant les gros tubes de l'arceau-cage et la structure interne arrière en triangle, qui rappelle indéniablement l'univers de la course et du rallye (*lire interview*).

Un intérieur conceptuel

L'impression d'espace est aidée par le fait qu'il n'y a pas vraiment de sièges. En tout cas, pas au sens propre du terme. L'espace réservé au conducteur semble taillé dans un bloc technique intégré à l'habitacle. L'assise et le dossier sont fixes, des harnais six points verrouillent le candidat à l'aventure, puis le pédalier et la colonne de direction avec le volant viennent à lui (grâce à une télécommande). On espérait un passager potentiel dans un espace à peine formé (un peu comme dans la première version de la Ferrari F80, qui était pensée comme une monoplace),

mais aucun dispositif de sécurité n'a été prévu. Au contraire, Opel a installé des interrupteurs et certainement de la technologie invisible au service d'un plaisir égoïste. Le conducteur ne sera pas non plus embarrassé par des compteurs ou des écrans, absents de l'habitacle. Les informations lui parviennent sur un système d'affichage tête haute, mais aussi par le biais de LED disposées sur l'ensemble de la planche de bord et des contre-portes. Ces parties sont habillées d'un tissu légèrement rembourré, ce qui constitue la seule coquetterie de la vie à bord. Tout le reste est plutôt brut, dans une ambiance sportive affirmée et selon un caractère épuré. Le volant, d'un format qui fait penser au projet Hypersquare de Peugeot, est positionné de manière à ce que la visibilité demeure optimale en toutes circonstances. Et c'est tant mieux, car le pilote risque d'avoir du boulot s'il veut exploiter l'auto au maximum de son potentiel.

Opel mise à fond sur la performance électrique avec ce concept, qui donnera naissance à une Corsa GSE, cousine technique de la Peugeot 208 E-GTi.

Opel a intégré deux moteurs électriques – un sur chaque train roulant – de 400 ch. Résultat, l'engin développe 800 ch pour 800 Nm de couple et abat le 0 à 100 km/h en 2 s.

Des performances de très haut niveau

Vous en voulez encore ? La vitesse maximale est de 320 km/h. Sur le papier, l'ensemble est très alléchant, avec une carrosserie bodybuiltée, des jantes pleines, un look d'enfer, et même une position de conduite très agréable. Problème :



800 ch, 800 Nm de couple, faire un galop d'essai de ce concept est plus que tentant.



l'engin est électrique, et Opel est tellement à l'aise avec le sujet que la capacité de la batterie est restée secrète. Objectivement, il y a de la place derrière le conducteur, voire à sa droite, mais alors que la marque annonce 1 170 kg, on comprend aussi qu'il n'a pas été envisagé de gaver l'engin de cellules. Dès lors, on pense que ce concept peut pousser fort, très fort, mais pas pendant longtemps. Ce dont les joueurs de *Gran Turismo* se moquent éperdument.



Interview

Pierre-Olivier Garcia

Directeur artistique du design d'Opel

“Avant de faire un nouveau concept, on retourne dans notre musée, on s'assoit dans les voitures...”

L'Auto-Journal : Comment vous est venue l'idée de concept car, et pourquoi autour de la Corsa ?

Pierre-Olivier Garcia : L'angle de départ, c'est l'émergence de la marque GSE, qui est notre label performance. Nous avons un portfolio qui rajeunit, et nous voulions persévérer dans l'émotion et nous reconnecter avec nos fans. L'autre approche, c'était aussi de toucher les jeunes générations avec le gaming, en travaillant avec Polyphony Digital, qui est le développeur du jeu *Gran Turismo*. Un concept car n'est pas forcément un modèle de 6 m de long, mais quelque chose qui résonne avec l'héritage de la marque, en l'occurrence ici avec un véhicule de la taille d'une Corsa. C'est une réponse assez unique au sein du jeu, puisqu'elle sera la seule voiture du genre à y être proposée.

Jeu vidéo, héritage dans le design... c'est ce que vous avez trouvé de mieux pour faire accepter la technologie électrique dans les voitures de sport ?

Quand on a conduit un véhicule électrique, on sait que ça peut apporter de vraies sensations. De notre côté, nous sommes résolument tournés vers l'avenir en matière de style, nos concepts donnent des indications sur les futurs modèles de la marque, mais nous n'oublions jamais de reconsidérer notre histoire avant d'agir. Avant de faire un nouveau concept, on retourne dans notre musée, on s'assoit dans les voitures...



L'arrière est particulièrement spectaculaire, qu'est ce qui vous a guidés sur cette voie ?

Quand on joue à *Gran Turismo*, on voit principalement l'arrière de la voiture. C'était donc un point capital. Le guide graphique a été le compas, cet élément que nous avons poussé à l'extrême, avec un diffuseur énorme juste en dessous. La partie vitrée vient quant à elle contraster avec l'ensemble, et on peut y distinguer un autre motif de notre histoire, qui est le triangle. Cette figure géométrique rappelle les trous d'aération des Manta 400 ou Ascona 400 de rallye. C'est quelque chose qu'on aime utiliser comme un fil conducteur.

Pourquoi avez-vous installé un seul siège alors que c'est une voiture de rallye ?

Dans les jeux vidéo, le pilote est seul “à bord”, et nous avons aussi pensé à évoquer la Calibra de DTM. Parmi les éléments clés du sport automobile chez Opel, le DTM a été très important en Allemagne, avec beaucoup de fans, au même niveau que la Formule 1.

L'avis de L'Auto-Journal

Poussé par le besoin de devenir sexy pour entrer dans le monde du gaming, Opel a été plus loin que n'importe quelle marque du groupe Stellantis avec ce concept ultra-sportif. Bravo pour la démarche, même si personne n'est dupe sur la réalité de l'électrique. Et puis l'exercice de style donne des indications sur les traits de la future Corsa, ce qui est un plus pour l'image de la marque et le consommateur. En quatre mots, c'est bien joué.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Nissan



Nissan Micra

De
à Z A

Par Jean Bourquin

Micra Le clone japonais de la Renault 5 E-Tech est disponible à la commande aux prix indiqués dans le tableau ci-dessous. À comparer les deux sœurs, ces tarifs sont très proches les uns des autres, à ensembles mécaniques identiques et à niveau de finition correspondant, à 10 € près en défaveur de la Micra... Cette dernière est privée du module watté de 95 ch. Du côté des équipements, la nouvelle arrivante embarque en entrée de gamme les compteurs

numériques de 7 pouces, l'écran central de 10 pouces (interface smartphone incluse) et les aides à la conduite réglementaires, sans rien de plus. Jantes acier de 18 pouces dans son cas. Celles-ci demeurent en l'état à l'échelon suivant, agrémenté pour sa part du combiné d'instrumentation de 10 pouces, du chargeur de smartphone par induction, du régulateur de vitesse adaptatif et du freinage régénératif avec palettes au volant pour moduler l'intensité. Le troisième étage

offre de série le volant et les sièges chauffants, le siège conducteur électrique, une installation audio haut de gamme et des jantes en alliage de 18 pouces. La pompe à chaleur est de série sur l'ensemble de la gamme. Selon le Journal officiel daté du 27 août, la Micra répond aux critères de l'éco-score et donne ce faisant accès au Coup de pouce VE. Elle est également éligible au leasing social – mensualité non communiquée au moment où nous bouclons ces pages.

LA GAMME NISSAN MICRA

Puissance / batterie	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Primes écologiques
Monomoteur roues avant motrices					
Batterie 40 kWh - Électromoteur 120 ch/40 kWh	317 km	11/80 kW	Engage/Advance	28 000/30 000 €	3 181 € ⁽¹⁾
Batterie 52 kWh - Électromoteur 150 ch/52 kWh	416 km	11/100 kW	Advance/Evolve	33 500/36 000 €	3 181 € ⁽¹⁾

(1) À partir de 3 181 €.



ISUZU

D-Max Isuzu lance sur le marché français un pick-up chargé de watts, sous la forme d'une variante du D-Max dite "EV". Du classique : deux électromoteurs, un à l'avant, l'autre à l'arrière, quatre roues motrices en permanence par définition, une batterie de 66,9 kWh pour alimenter le tout. Cette machinerie développe 190 ch, pour une autonomie annoncée de

263 km. Le D-Max EV, en lui-même, fait valoir une charge utile de 950 kg et un poids remorquable de 3 500 kg, deux valeurs à tenir en haute considération s'agissant d'un pick-up. L'engin est disponible en simple cabine ou en double cabine aux prix respectifs de 83 880 ou 86 400 € T.T.C. si l'acquéreur est un particulier. Isuzu ne fait pas mention d'une possible prime CEE.

Isuzu D-Max



ISUZU



Volvo

EX30 Le SUV électrique EX30 commercialisé en Europe n'est plus fabriqué en Chine, mais en Belgique. Le véhicule répond ce faisant aux sévères critères de l'éco-score en vigueur en France, et donne désormais accès au Coup de pouce véhicule électrique. Comptez sur un rabais de 3 100 ou 4 200 € selon le revenu fiscal de l'acquéreur, comme le veut la règle. Sont concernées, rappelons-le, les versions dont les prix s'établissent sous la barre des 47 000 €. Les voici.

EX30 Single (monomoteur de 272 ch, batterie de 42 kWh) : 39 100 ou 42 050 € sous les finitions respectives Start ou Plus.

EX30 Single Extended Range (monomoteur de 272 ch, batterie de 69 kWh) : 43 300 ou 46 400 € sous les mêmes finitions.

Facturée 49 550 €, la livrée supérieure Ultra donne pour sa part accès à la prime CEE de 350 € pour les particuliers.

Enfin, l'EX30 bimoteur de 428 ch est éligible à ladite prime.

Volvo EX30



VOLVO

Leasing social

La liste des modèles éligibles

Le dispositif gouvernemental dit "Mon leasing électrique" entre en service le 30 septembre. Voici la liste des voitures électriques éligibles à cette noble entreprise à la date du 26 août. Pour le cadre et les conditions d'accès à l'opération, voir la précédente édition de L'Auto-Journal page 31.

MODÈLE	FINITION	PUISANCE/ BATTERIE	MENSUALITÉ
Alfa Romeo Junior Elettrica	Speciale	156 ch / 54 kWh	199 €
Citroën ë-C3	You	113 ch / 42 kWh	95 €
Citroën ë-C3 Aircross	You	113 ch / 42 kWh	119 €
Citroën ë-C4	You	136 ch / 46 kWh	179 €
Citroën ë-Berlingo	Plus	136 ch / 51 kWh	149 €
Cupra Born	One	204 ch / 59 kWh	189 €
Fiat Grande Panda Électrique	Red	113 ch / 44 kWh	95 €
Fiat 500e	Red	95 ch / 24 kWh	129 €
Fiat 600e	Pop	156 ch / 54 kWh	145 €
Ford Puma Gen-E	Gen-E	168 ch / 44 kWh	139 €
Ford Explorer	Style	170 ch / 52 kWh	159 €
Hyundai Inster 5 places	Inster	97 ch / 42 kWh	99 €
Jeep Avenger Électrique	Altitude	156 ch / 54 kWh	179 €
Lancia Ypsilon Elettrica	LX	156 ch / 54 kWh	179 €
Opel Frontera Electric	Edition / GS	113 ch / 44 kWh	139 / 147 €
Opel Mokka Electric	Edition / GS	156 ch / 54 kWh	149 / 151 €
Peugeot E-208	Allure	136 ch / 50 kWh	135 €
Peugeot E-2008	Style	156 ch / 54 kWh	150 €
Peugeot E-308	Style	156 ch / 54 kWh	200 €
Peugeot E-Rifter	Allure	136 ch / 54 kWh	155 €
Renault 5 E-Tech	Five	95 ch / 40 kWh	120 €
Renault 5 E-Tech	Évolution / Techno	120 ch / 40 kWh	139 / 170 €
Renault 5 E-Tech	Évolution / Techno	150 ch / 52 kWh	170 / 195 €
Renault 4 E-Tech	Évolution	120 ch / 40 kWh	170 €
Renault 4 E-Tech	Évolution	150 ch / 52 kWh	195 €
Renault Mégane E-Tech	Équilibre	130 ch / 40 kWh	195 €
Skoda Elroq	City	170 ch / 55 kWh	149 €
Skoda Elroq	Element	204 ch / 63 kWh	189 €
Volkswagen ID.3	Life Max	170 ch / 52 kWh	139 €
Volkswagen ID.4	Life Max	170 ch / 53 kW	169 €

QUELLES PISTES POUR AMORTIR DES PRIX DES VOITURES

L'après-Covid-19 a été marqué par une hausse importante du tarif des voitures neuves. Les prix se stabilisent aujourd'hui mais restent à un niveau élevé. Leasing social, Coup de pouce voiture électrique... les nouvelles aides suffiront-elles à faire baisser la pression sur le budget de l'automobiliste ?

Par **Bertrand Gay**

Le prix des voitures neuves s'est emballé au cours des cinq dernières années. Une étude de l'Institut Mobilités en transition (IMT) chiffre à 24 % la hausse des tarifs des véhicules sur le marché français alors que l'inflation cumulée de 2020 à 2024 est de 14,9 %. Dans cette inflation subie par tous les secteurs économiques se trouve l'augmentation générale des coûts, salaires et matières premières notamment. Les 9 % restants proviennent de l'industrie automobile elle-même, de la stratégie de hausse des tarifs et évidemment des coûts issus de normes environnementales et sécuritaires (GSR II). À la fois cause et conséquence de ces mouvements, les ventes de voitures en France et en Europe sont inférieures de 20 % à la moyenne de la décennie 2010.

D'ailleurs, le mouvement de hausse des prix, en particulier pour les marques de Stellantis, date plutôt de 2015, avec le lancement du label DS et le positionnement relatif plus clair de Citroën

et de Peugeot. En 2017, la seconde génération de 3008 a représenté le début de l'envolée des tarifs de la marque au lion. Cela a été particulièrement scruté par ses concurrents, et un grand nombre d'entre eux, notamment les marques premium, ont suivi le mouvement.

De plus, cette augmentation des prix s'inscrivait dans la tendance à la "SUVisation" du marché français. Ce type de carrosserie a attiré 52 % des acheteurs de voitures en France au cours des sept premiers mois de l'année 2025, avec une écrasante majorité dans les segments B et C. Séduits par ces véhicules et leur fonctionnalité, les acheteurs acceptent de les payer plus cher que les berlines correspondantes.

2020 : LE TOURNANT DES MATIÈRES PREMIÈRES ET DE L'ÉNERGIE

Le Covid-19 et les différents confinements géographiques ont désorganisé la logistique mondiale comme locale de l'industrie automobile. La baisse de la demande et le fort redémarrage

qu'ont connus les marchés ont créé des à-coups dans la demande de matières premières. L'étude IMT chiffre à 1 950 € l'augmentation des coûts de production d'une voiture hybride du segment C de 2020 à 2022. Cette hausse se décompose de la manière suivante : 1 090 € pour les matières premières, 480 € pour l'énergie et 380 € pour les coûts salariaux et autres. Le mouvement s'inverse partiellement de 2022 à 2024 : les matières premières et l'énergie déclinent, de respectivement 600 et 330 €, alors que les salaires et divers croissent de 180 €. De 2020 à 2024, l'augmentation des coûts de production est de 1 200 €.

Tenant compte de cette flambée, les constructeurs relèvent les prix, parfois dans d'importantes proportions pour compenser la baisse des ventes d'environ 20 %. Ce chiffre n'est pas uniforme et atteint quelquefois des niveaux vertigineux, comme l'indique Florent Delaunay, directeur chez AlixPartners Paris : "De 2019 à 2024, le prix de la motorisation la plus vendue avec le second niveau d'équipement a augmenté de 35 % pour la Renault Clio et de 40 % pour la Volkswagen Golf." La hausse est même de 60 % pour la Dacia Sandero. Ces augmentations comprennent le changement de génération de voiture et concernent des motorisations qui ont évolué en cinq ans, passant de l'essence à l'hybride dans le cas de la Clio, par exemple.

DES COÛTS RÉGLEMENTAIRES EN HAUSSE

Outre l'inflation des matières premières et l'augmentation des marges des constructeurs, les contraintes réglementaires jouent également un rôle dans ces progressions. Et, en valeur relative, les normes pèsent plus lourdement sur les modèles les plus abordables, d'où la forte hausse du prix moyen de la Dacia Sandero au cours des cinq dernières années. Durant cette période, à l'évolution des normes de maîtrise des émissions polluantes s'est ajoutée la première étape des normes de sécurité GSR II. Et ce n'est pas fini. "Chacune des prochaines années sera marquée par l'application de trois ou quatre normes sur les véhicules neufs", confient les spécialistes normes et réglementation de Renault



Avec le lancement de la marque DS en 2015, puis le repositionnement de Peugeot, PSA a lancé le mouvement de hausse des prix.

SHUTTERSTOCK

LA HAUSSE RES ?

ARNAUD SAUNIER



Même les marques les plus abordables n'échappent pas au phénomène, notamment en raison des nouvelles réglementations.

et de Stellantis. Ces textes concernent la pollution, la sécurité, la traçabilité des matières, le recyclage des batteries, la cybersécurité ainsi que le stockage des données générées par les systèmes de surveillance du fonctionnement des voitures.

DES OPPORTUNITÉS, À CONDITION DE ROULER ÉLECTRIQUE

Enfin, les objectifs de baisse des émissions de CO₂ que doivent atteindre les constructeurs pourraient être positifs pour les acheteurs de véhicules... à condition que ceux-ci soient électriques ! En effet, les marques doivent accroître les ventes de leurs voitures électriques et proposent pour cela des opportunités financières. Celles-ci seront intéressantes à la fois à l'achat et en location avec option d'achat. Des opérations promotionnelles fleurissent à l'occasion et permettent d'abaisser la facture.

Rappelons à ce sujet que le bonus, alias "Coup de pouce voiture électrique", est assujéti à de nombreuses conditions : un prix d'acquisition inférieur à 47 000 €, un score environnemental minimal et un poids de moins de 2,4 tonnes. Une fois que ces conditions sont remplies, en fonction des revenus et de la composition du foyer, il est d'au moins 3 100 € et peut s'élever à plus de 4 200 €.

À titre d'exemple, notons que l'écart tarifaire s'est réduit chez Volkswagen entre une ID.3 Pure et la Golf 1.5 TSI. Avec le malus, cette dernière coûte 31 110 € alors que l'ID.3 Pure est à 31 890 € avec le bonus minimal de 3 100 €. Mais les offres en LLD sont très différentes, avec un loyer →

SHUTTERSTOCK



Le mouvement de hausse des prix observé ces dernières années peut-il être stoppé ?



NICOLAS SOLER

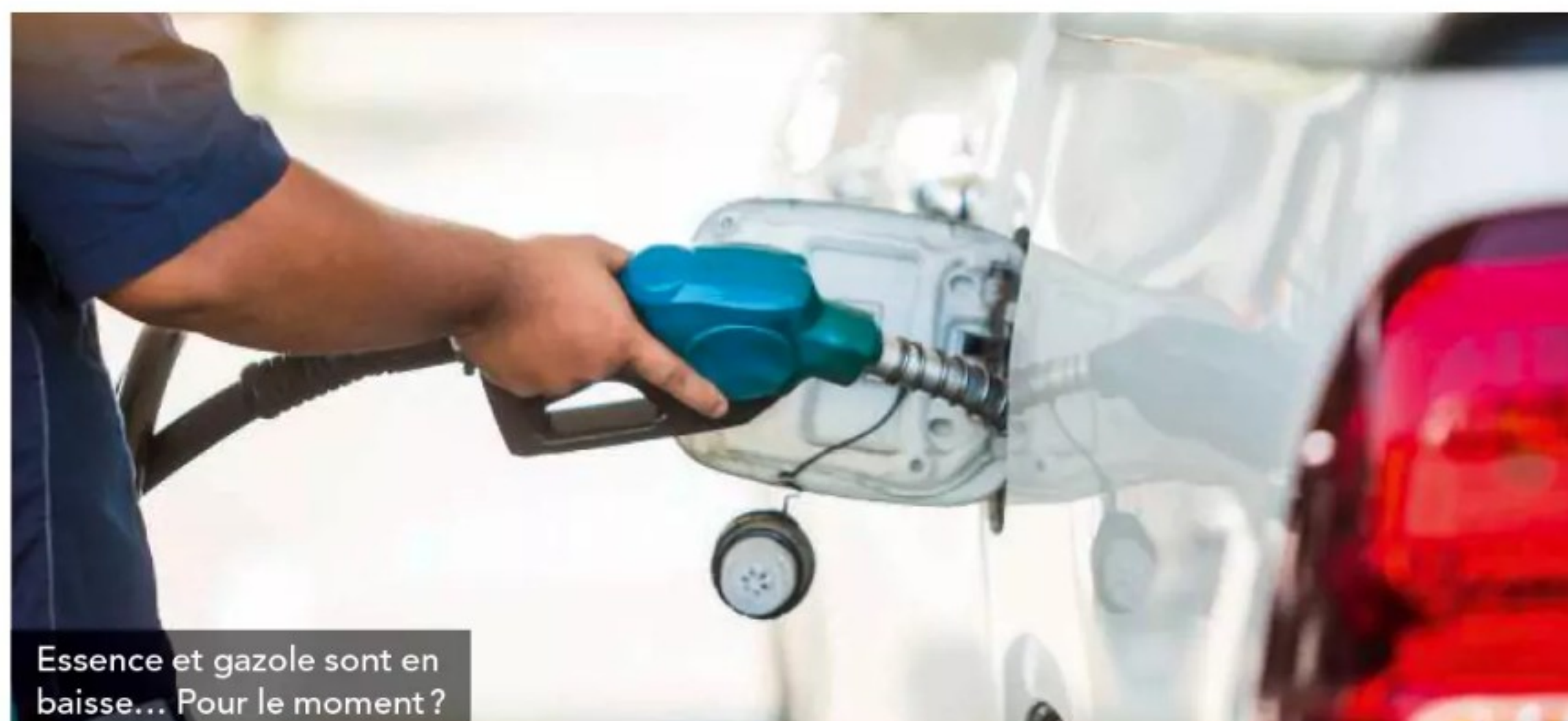
Volkswagen a repositionné, fin 2024, les prix de ses modèles ID.

de 554 € pour l'ID.3 et de 427 € pour la Golf avec un même apport initial de 4 000 €. Attention donc au mirage de la location.

Évidemment, l'usage d'une voiture électrique impose la possibilité de recharger chez soi ou sur son lieu de travail en évitant, autant que faire se peut, la recharge sur la route, souvent facturée au prix fort.

FIN SEPTEMBRE, RETOUR DU LEASING SOCIAL

Après le succès massif de la première vague de leasing social mis en place en janvier 2024, le Gouvernement a ajusté le dispositif pour le deuxième volet. Les commandes de véhicules électriques seront ouvertes à partir du 30 septembre prochain auprès des loueurs conventionnés ou bien sur la plateforme spécifique. Les conditions d'éligibilité sont les suivantes : ne pas avoir bénéficié du leasing social en 2024, avoir un revenu fiscal de référence inférieur à 16 300 € au titre des revenus de 2024, utiliser sa voiture lors d'un trajet domicile-travail supérieur à 15 km ou effectuer plus de 8 000 km par



SHUTTERSTOCK

Essence et gazole sont en baisse... Pour le moment ?

Quid des carburants et des autres coûts ?

Actuellement, les prix de l'essence et du gazole sont à des niveaux bas à la fois en raison d'une économie mondiale en faible croissance et parce que les pays producteurs maintiennent leurs volumes. À 64 \$, le baril a vu son tarif chuter de 17 % au cours des douze derniers mois. De plus, depuis février, le dollar a perdu près de 10 % de sa valeur face à l'euro. Dans le même temps, et cela ne va pas dans le sens souhaité, le prix de l'électricité ne cesse d'augmenter depuis trois ans.

Les autres coûts liés à l'achat et à l'usage évoluent également à la hausse, qu'il s'agisse du décalage prévu de la grille du malus pour 2026, des assurances ou des péages. Côté entretien, deux facteurs influent dans des directions opposées : la complexité croissante des voitures pousse à la hausse des coûts, mais les intervalles d'entretien s'allongent. Par ailleurs, même si elles ne protègent pas de tout, les garanties longue durée, jusqu'à huit ans chez certains, peuvent aider à contenir le budget global.

an dans le cadre de son activité professionnelle. Attention, le leasing social n'est plus cumulable avec le Coup de pouce voiture électrique.

Une Renault 5 E-Tech en finition Five avec la petite batterie de 40 kWh est accessible à 120 € par mois pendant 37 mois. Toujours dans le cadre du leasing social, une Citroën ë-C3 en finition You s'affiche à 95 € par mois. Plus polyvalente avec son grand coffre, une ë-C3 Aircross demande 119 € par mois.

La nécessité de mettre en place des dispositifs d'aide, qu'il s'agisse du leasing social ou du bonus/malus destiné à écarter la différence de prix entre voitures électriques et thermiques, montre qu'il reste du chemin pour atteindre la

parité des tarifs et des coûts. Une voiture électrique, plus lourde d'au moins 300 kg que son équivalent thermique, est plus chère car, comme le remarquait récemment Christophe Périllat, directeur général de Valeo, *"il faut bien payer cette masse additionnelle et je ne connais pas de matière qui soit gratuite"*.

Même le tarif de la première Dacia a augmenté de 2005 à 2025 plus rapidement que l'inflation moyenne : 2,75 contre 2,19 %. Évidemment, une Sandero SCe de 2025 offre d'autres prestations que la Logan 1.4 de 2005. Dacia n'a plus l'ambition de vendre la voiture la moins chère mais de proposer le meilleur équilibre prix/prestations sur chaque segment du marché. ■

Demain, une Renault 5 E-Tech à 120 € par mois dans le cadre du leasing social.



RENAULT

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

L'augmentation du prix des voitures neuves observée depuis 2020 se heurte au budget que les automobilistes peuvent consacrer à leur véhicule. L'inflation réglementaire promise pour les prochaines années ainsi que les coûts liés à l'électrification et à l'industrialisation des batteries ne feront pas baisser les tarifs, loin de là. Par ailleurs, compter sur la concurrence chinoise pour cela reste hasardeux. Portés par leur réussite en Chine, ces constructeurs ne veulent pas entrer sur le marché européen par le bas.

AUTODROME DRIVERS DAYS

- LINAS - MONTLHÉRY -

UTAC

6 ET 7 SEPTEMBRE 2025

*Infos
&
Inscriptions*





Une silhouette reconnaissable... Plus imposante que son aïeule, la descendante de la célèbre Twingo se maintient sous les 4 m en longueur.



Les différences entre l'ancienne et la moderne se font dans les détails, à l'exemple de la lunette arrière, moins étendue que dans le temps.

PHOTOS : SB MEDIEN

RENAULT TWINGO : PROGRAMME FIDÉLITÉ

Le camouflage ne le cache pas, la Twingo en phase terminale d'essai reste bien fidèle, dans la forme, au concept car qui l'annonçait. On prend.

L'expression "néo-rétro" prend parfois une connotation péjorative dans les commentaires de certains observateurs de la chose automobile. Comme si réinterpréter le passé masquait un flagrant manque d'inspiration. Nous ne sommes pas de ceux-là. Une silhouette qui a marqué son temps, voire l'Histoire, entre dans la postérité et devient indémodable. Ce qui pénètre dans les mémoires y reste. La démarche stylistique a du sens et, le plus souvent, produit d'admirables résultats. Exemple type récent : la Renault 5 E-Tech, authentique réussite esthétique.

Même remarque en ce qui concerne la R4, dont la copie d'origine

n'avait pourtant aucune chance de faire bonne figure dans les concours de beauté. La Twingo, la première, relevait pour sa part du coup de génie, dans tous les domaines, y compris sur le plan visuel. Sortir cette silhouette de la naphtaline sonnait comme une évidence, par le biais d'un concept car dans un premier temps. La voiture en tenue de camouflage ici en photos demeure fidèle audit prototype et par là même à l'inspiratrice historique : nous nous en doutions, mais encore fallait-il le vérifier. C'est fait.

Pour les détails et le traité intérieur, nous verrons cela plus tard. D'ici peu, au demeurant, car la Twingo sera dévoilée sous ses traits définitifs avant la fin de l'année.

E-Tech, rien d'autre

Les R5, R4 et maintenant la Twingo qualifiées d'"E-Tech" : ces descendantes de voitures populaires ne fonctionnent qu'à l'électricité, ce qui pose problème. Le ratio prix/usage, défavorable, qu'induit la locomotion électrique peut calmer les élans de sympathie... En tout cas, la Twingo joue sa propre partition, là où les R5 et R4 se partagent tout. La nouvelle entrante bénéficiera d'un ensemble mécanique composé d'un électromoteur de 85 ch et d'une batterie de traction de 30 kWh, deux données chiffrées qu'il restera toutefois à vérifier le moment venu. C'est pour bientôt, donc.

Qui dit "petit" module watté dit "petite" autonomie. En 1993, l'auteur de ces lignes a fait un Paris-Tunis en passant par l'Espagne, le Maroc et l'Algérie avec la Twingo historique. Là, ça se complique...

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
printemps 2026

Premier prix :
19 900 €*

Concurrence :
Dacia Spring

* Estimation.



PRODUIT

Tesla Model Y L : viendra, viendra pas ?



Nouvel entrant dans la gamme Tesla, le SUV Model Y L est à la vente en Chine, où il est produit. Et, comme la lettre "L" le suggère, il s'agit de la version gonflée à l'hélium du Model Y, ce qui donne 4,98 m en longueur et 1,67 m en hauteur (respectivement + 19 cm et + 5 cm par rapport au modèle standard). L'empattement s'étend sur 3,04 m (+ 15 cm), les 6 places sont disposées en 3 rangées de 2 sièges, et la solution bimoteur dite "Grande Autonomie" est le seul ensemble mécanique retenu. Voilà pour la carte de visite. Reste l'inévitable question : ce véhicule réservé en priorité à une clientèle chinoise en quête perpétuelle d'habitabilité sortira-t-il

de Chine ? Elon Musk l'a fait savoir, le Model Y L n'ira pas aux États-Unis. Le patron de Tesla, en revanche, laisse la porte entrouverte en Europe. Dans ce cas, le spécimen pourrait faire valoir une configuration 7 places, une hypothèse à ne pas écarter car, c'est acté, une version du Model Y ainsi définie est attendue chez nous l'an prochain. La silhouette la plus longue, maintenant qu'elle existe, semble la plus indiquée. En toute logique. Encore que la logique, avec Elon Musk...



4,98 m en longueur. Cela reste raisonnable pour l'Europe...

WANG GANG/AFP

TAO LIAN/AFP



MERCEDES-BENZ AG

"La Classe A continue d'être très populaire auprès des clients en Europe."

Jörg Burzer, directeur de la production pour le compte de Mercedes

La Classe A devait prendre sa retraite l'an prochain et céder la place à l'entrée de la gamme Mercedes au coupé 4 portes CLA. Mais ce n'est plus d'actualité, selon des sources bien informées. L'arrêt de la production de la Classe A est reporté de deux ans, pour plusieurs raisons. Le succès commercial de ce modèle vieillissant ne se dément pas, ses prix restent plus attractifs que ceux du CLA, et la berline dans sa forme traditionnelle a encore ses adeptes. La norme de dépollution Euro 7, par-dessus tout, n'entrera en vigueur qu'à la fin novembre 2027 : un sursis inespéré pour les modèles thermiques plus tout jeunes.

15%

CE SONT LES DROITS DE DOUANE FIXÉS ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET LES ÉTATS-UNIS POUR L'AUTOMOBILE.



SHUTTERSTOCK

Fixés à 27,5 % depuis le mois d'avril, les droits de douane imposés par Donald Trump pour les automobiles en provenance de l'Union européenne sont ramenés à 15 %, au même titre que la plupart des produits européens expédiés aux États-Unis, à la suite de l'accord commercial entre les deux parties officialisé le 21 août. Ce taux est appliqué rétroactivement depuis le 1^{er} août. Les constructeurs européens sauvent donc les meubles, mais ces droits de douane restent élevés et auront à coup sûr un impact négatif. À voir dans quelle proportion : au deuxième trimestre, Volkswagen Group attribue la chute de 38,5 % de ses profits à la hausse des taxes initiale. Les pertes à venir seront plus supportables...

869 271

C'EST LE NOMBRE DE VOITURES ÉLECTRIQUES IMMATRICULÉES DANS L'UNION EUROPÉENNE AU PREMIER SEMESTRE.



Cela représente une progression de 22 % par rapport au premier semestre 2024. La part de marché, néanmoins, se limite à 15,6 %, et autant dire qu'à mi-chemin, on est loin d'une part de marché dépassant les 20 % dès la fin de cette année, comme l'y invite fortement la norme CAFE (81 g/km CO₂ en moyenne par constructeur avant sanction financière). En ce qui concerne l'Europe élargie, la part s'élève à 17,5 %, pour une raison simple : l'Islande, la Norvège, le Royaume-Uni et la Suisse ne boudent pas la voiture électrique. Contrairement à la France et son marché de l'auto wattée en recul de 6,4 %, le maillon faible parmi les marchés majeurs : l'Espagne (+ 83,9 %), l'Allemagne (+ 35,1 %), le Royaume-Uni (+ 34,6 %), l'Italie (+ 28 %) et la Suède (+ 18,2 %) ont moins de réticences envers la locomotion électrique.

SHUTTERSTOCK



CHARLY LOPEZ / DPPI

“Je ne vois pas cela comme une reconversion.”

Sarah Bovy,
pilote et consultante
pour l'émission Automoto
sur TF1

Une nouvelle tête dans le paysage audiovisuel français. Celle de la pilote belge Sarah Bovy, 36 ans, figure reconnue des épreuves d'Endurance où elle a signé 2 pole positions. Ses 5 participations au Mans pour Iron Dames complètent la carte de visite. La pilote a intégré, le 24 août, l'équipe d'Automoto sur TF1. Elle y teste “le potentiel de tous types de véhicules, de la Renault Clio à la puissante Lamborghini, en tant que pilote pro”, annonce-t-elle dans *Télé 7 jours*. Et de préciser : “Je n'y vois pas le début de la fin de ma carrière sportive.” On l'a vue, de fait, aux 4 Heures de Francorchamps dans le cadre du championnat European Le Mans Series le... 24 août.



PHOTOS SHUTTERSTOCK

INDUSTRIE

Tata Motors rachète Iveco

C'est acquis. Le constructeur italien Iveco passera sous pavillon indien dans le courant de l'année prochaine. Cette pépite, pour mémoire, produit ses utilitaires, ses bus, ses camions et ses moteurs en toute indépendance, à l'écart du groupe Stellantis, dont la holding Exor NV, son actuel propriétaire, est également le principal actionnaire. Avec ce rachat, finalisé aux alentours de 5,5 milliards d'euros, le géant Tata Motors met la main sur un savoir-faire indéniable et une image de marque forte,

en vue de constituer un acteur de premier ordre dans le domaine du transport routier, à l'échelle mondiale. Les sites de production d'Iveco ne seront pas délocalisés. En parallèle, Tata Motors nomme un nouveau patron à la tête de Jaguar Land Rover après le départ d'Adrian Mardell, à l'origine de choix discutables en ce qui concerne Jaguar, l'arrêt de toute production en premier lieu. PB Balaji la relancera à brève échéance en maintenant le cap vers le très haut de gamme et l'électrification.



JEEP

DÉPART

Le Jeep Renegade quitte l'Europe

Une haute autorité du groupe Stellantis l'a fait savoir par voie de presse, les chaînes de production du Jeep Renegade cesseront de tourner avant la fin de l'année. Dans les faits, l'usine italienne de Melfi, d'où sort également la DS N° 8, fait place nette pour l'entrée en fabrication du DS 7 restylé, alias N° 7, et d'une Lancia à venir. De manière plus générale, le Renegade fait doublon dans la gamme Jeep avec l'Avenger plus récent, certes plus petit (4,08 m en longueur, contre 4,24 m). Il entre de même en concurrence avec le Citroën C3 Aircross, le Peugeot 2008 et le futur SUV Fiat Pandissima posés sur des plateformes plus modernes que la sienne. En bref, ce véhicule né en 2014 sous l'ère Fiat est de trop sur le marché européen. Il ne sera pas remplacé en tant que tel. La production se poursuit en Amérique du Sud.

Jeep peut dire merci au Renegade, qui lui a ouvert en grand les portes de l'Europe.



(1) Apprendre et former en transport logistique.
(2) Association de gestion du fonds pour l'insertion professionnelle des personnes handicapées.

EXPÉDITION

Un raid au service du handicap

Apprendre la route aux personnes à mobilité réduite. C'est ce que propose l'association Afri4L dirigée par Alain Brousse, personnalité reconnue dans le milieu du pilotage 4x4 et organisateur de rallye-raids. Les organismes Aftral⁽¹⁾ et Agefiph⁽²⁾ viennent en soutien. L'idée est simple : les binômes, composés d'une personne valide et d'une personne en situation de handicap, laquelle peut conduire si la réglementation routière l'autorise, sont invités à parcourir une région française – la Bretagne cette année – à bord de voitures anciennes. Celles-ci sont adaptées à l'invalidité du conducteur concerné, du siège spécifique à l'écran qui retranscrit les consignes aux malentendants. Outre le capital de sympathie que le rallye entraîne autour de lui à chaque étape, celui-ci a pour premier mérite de promouvoir l'entrée des handicapés dans le secteur professionnel du transport. Un engagement à saluer.

TransFrance Handicap

Raid handi-valide en voitures anciennes

Du 21 au 27 septembre

De Moncheaux (Nord) à Carnac (Morbihan) en 6 étapes

Contact : transfrance.handicap@gmail.com

Les chiffres du marché européen en juillet 2025



1 085 356

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe 31 (Union européenne, Islande, Norvège, Royaume-Uni et Suisse) en juillet. En progrès de 5,9 % par rapport à juillet 2024.

5,8%

La progression de Renault Group de janvier à juillet (9,7 % de part de marché). Le groupe français croît plus vite que BMW Group (+5 %) et Volkswagen Group (+3,6 %).

17,1 %

La hausse des ventes en Espagne en juillet. Parmi les pays majeurs, suivent l'Allemagne (+11,1 %) et la Suède (+8,2 %). Le Royaume-Uni (-5 %), l'Italie (-5,1 %) et la France (-7,7 %) décroissent.

7 900 877

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées de janvier à juillet. En recul de 0,1 % par rapport à la même période en 2024.

SALON

Lyon, le ban et l'arrière-ban

Pour info, c'est à Lyon qu'il faut se rendre plutôt qu'à Munich ou à Paris, ces grands raouts automobiles internationaux désertés en partie par les acteurs du secteur, et pas des moindres. Encore est-ce de moins en moins vrai. Pas grand monde, en revanche, ne boude le Salon bisannuel de Lyon. Pour cette édition 2025, tous répondent à l'appel, ou presque, de Dacia à Ferrari, d'Aixam à McLaren, de PGO à Honda. Sans oublier l'ensemble des labels européens du groupe Stellantis, tous en même temps au même endroit, la cohorte de constructeurs chinois, dont

l'inévitable BYD, et les nouveaux venus à l'exemple de Polestar... Ils étaient 55 inscrits à la date du 22 août. À Lyon, il est vrai, on ne fait pas que découvrir.

On achète, aussi, ce qui n'échappe pas aux premiers intéressés par l'odeur alléchée. Et avant d'acheter, on essaie : pas moins de 400 voitures sont mises à disposition. Cette année, le Salon lyonnais ouvre ses portes à la vanlife et aux utilitaires.



Salon automobile de Lyon
Eurexpo Lyon
Boulevard de l'Europe,
Chassieu (Rhône)

Du 24 au 28 septembre

Billetterie et infos pratiques :

www.salon-automobile-lyon.com



**Volkswagen :
ID sans suite**

VOLKSWAGEN AG



Qu'on ne se méprenne pas sur ce titre : Volkswagen continuera de produire des voitures électriques. Retour aux dénominations traditionnelles pour les désigner, en revanche, après le probable abandon de l'appellation "ID". En clair, l'ID.2 attendue l'an prochain pourrait se nommer "Polo".

**Mercedes et BMW :
l'entente cordiale**

SHUTTERSTOCK



Un moteur siglé BMW sous le capot d'une Mercedes, mais oui ! Ce serait en 2027 – l'accord de principe entre les deux constructeurs ne saurait tarder. Le 4 cylindres en question équipera les Mercedes d'entrée de gamme. À suivre, bien sûr.

**BMW veut
son Classe G**

Puisque l'on parle de BMW et de son nouvel ami Mercedes, il se dit que le premier aurait dans l'idée de produire un pur tout-terrain haut de gamme.

Le concurrent direct du Classe G, rien de moins, dont le succès commercial, à son échelle, fait des envieux. Pas avant 2029, si cela se fait.

SIMPLE, EFFI ET PAS (TROP) CHÈ

Elle s'est un peu fait attendre, mais la Citroën C3 Hybride 110 ch est enfin là! Avec sa boîte automatisée, elle permet de se faufiler partout sans se fatiguer à passer des vitesses, et son hybridation promet des économies à la pompe.

Par Mélina Priam Photos Yann Lefebvre



CACE RE!



Entre airbag Takata et fiabilité des anciens PureTech, l'actualité laisse à penser que tout va mal chez Stellantis. En fait, non ! Certes, le champagne attendra, mais il y a aussi de bonnes nouvelles ; l'arrivée en concession de la Citroën C3 Hybride 110 ch e-DCS6 en est une ! Cette version devrait faire gonfler les commandes, qui ne se portent déjà pas si mal : plus de 130 000 depuis le lancement, toutes énergies confondues. Les petites citadines hybrides qui permettent aux urbains pressés de s'affranchir de passer les vitesses pour à peine plus de 20 000 € ne sont pas légion. En ajustant sa politique commerciale, Citroën semble avoir flairé l'air du temps pour tirer son épingle du jeu. Dans sa définition la plus haut de gamme, Max, la C3 Hybride 110 ch est ainsi 850 € moins chère que la plus abordable des Peugeot 208 (23 900 €), dotée du même ensemble mécanique. Il s'agit du 3 cylindres de 100 ch (feu PureTech, désormais doté d'une chaîne et non plus d'une courroie de distribution), épaulé par un petit moteur électrique, hébergé dans la boîte de vitesses multi-embayage à 6 rapports. À niveau d'équipement plus comparable, une 208 Allure coûte même 2 850 € de plus. Il faut par ailleurs déboursier 24 500 € minimum pour une Renault Clio E-Tech – certes plus puissante avec son ensemble Full Hybrid de 145 ch – et pas moins de 24 450 € pour une Toyota Yaris 116h Dynamic... Vous me direz, actuellement, tout cela est ouvert à la



La présentation ne manque pas d'originalité mais les plastiques durs sont nombreux. La faible amplitude de réglages du volant en chagrinerait certains.



L'avis de Méline Priam



Une citadine sympa mais un peu plus limitée que les ténors sur la route.



③

❶ Sur cette livrée Max, l'écran de 10 pouces et le GPS sont de série, mais le premier manque de réactivité et ses graphismes sont austères. ❷ La boîte de vitesses e-DCS6 est bien étagée, mais il n'y a pas de mode manuel ni de palettes au volant. ❸ Deux boutons très pratiques pour déconnecter l'alerte de dépassement de la vitesse (agaçante!) et celle de franchissement de ligne (plus discrète).

LA C3 HYBRIDE CONSOMME SENSIBLEMENT PLUS QUE SES COUSINES DE CHEZ PEUGEOT, OPEL OU LANCIA, MOINS HAUTES SUR PATTES! ●●●

négociation. Jouer la carte du prix est aussi un pari risqué. Inévitablement, la petite C3 réalise des concessions. Lesquelles? Il s'agit de viser juste, car elle n'est pas la seule à se positionner ainsi. Sur ce créneau, la Dacia Sandero est bien installée; la chinoise MG3 Hybrid+ a jeté un pavé dans la mare (195 ch pour moins de 20 000 €, qui dit mieux?) et la nouvelle Fiat Grande Panda, qui emprunte ses affaires à la C3, frappe plus fort encore, avec un premier prix à 17 900 € ou, pour comparer ce qui est comparable, 22 700 € en finition La Prima. Bref, la C3 en donne-t-elle pour son argent?

Mécaniquement oui! Sans problème. Cet ensemble hybride a largement fait ses preuves depuis son arrivée sous le capot de la 208 notamment. Contrairement aux Full Hybrid Renault

ou Toyota, il n'évolue jamais vraiment en tout électrique, excepté au démarrage, sur quelques mètres, ou pour se garer. Mais il se montre assez tonique à l'accélération grâce au surplus de puissance électrique, souple, et il procure un réel agrément de conduite. Il est parfaitement secondé par la boîte de vitesses e-DCS6, laquelle apporte un vrai confort de conduite. Elle a en outre corrigé ses petits défauts de jeunesse : les à-coups sont rares et elle est bien étagée. Heureusement d'ailleurs, car ici, point de palettes au volant (concession n° 1) : puisque vous ne voulez plus passer les vitesses, vous ne les passerez plus du tout! Après tout, ce n'est pas la seule. Il n'empêche, nous aimerions bien avoir la possibilité de reprendre la main pour effectuer un dépassement sur route. Notez aussi que si la C3 n'est nullement à la peine, si elle s'insère même dans le trafic avec une bonne volonté certaine et évolue en milieu urbain comme un poisson dans l'eau, ses accélérations et ses relances sont légèrement en retrait par rapport à celles de ses homologues du groupe (voir tableau p. 39 – concession n° 2).

Plutôt légère, elle affiche un tempérament enjoué et se révèle plaisante à mener.

Elle n'a toutefois pas l'assurance d'une Clio ou d'une 208, qui offrent des compromis confort/tenue de route plus fins et affûtés. Sa direction, pourtant consistante, manque un peu de resenti et de précision; elle donne la sensation de conduire une "petite" voiture. Mais, n'étant pas là aux commandes d'une sportive qui tente de battre le record du Nürburgring, nous ne lui en tiendrons pas rigueur. Nous serons plus critiques quant à son diamètre de braquage, supérieur à 11 m, ce qui fait beaucoup pour une urbaine!

Elle se montre aussi plus bruyante (concession n° 3), surtout en aérodynamique. Son look de petit SUV n'y est sans doute pas étranger et Citroën a aussi rogné sur les matériaux isolants pour faire quelques économies. Évidemment, réputation oblige, un bon point au confort quand même!

Il a certes beaucoup perdu du moelleux et de la douceur de sa devancière, mais reste d'un bon niveau pour la catégorie. Les jantes de 17 pouces de la livrée Max n'y sont pas étrangères. Ce n'est pas pour rien que Citroën laisse la possibilité d'opter pour une monte pneumatique de 16 pouces et vous accorde en prime une ristourne de 200 €! ➔

PLUS	Confort/tenue de route
	Prix/prestations
	Habitabilité
MOINS	Consommation
	Insonorisation
	Équipements



❶ Le confort de l'assise est un peu sommaire mais les passagers ne peuvent pas se plaindre d'un manque de place. La C3 est la plus spacieuse des citadines de Stellantis. ❷ Avec ses 310 dm³, le coffre assure pour les petits chargements du quotidien, mais la hauteur du seuil ne facilite pas la vie.



SON STYLE DE PETIT SUV EST SYMPA, MAIS IL CAUSE DES BRUITS D'AIR, UNE PRISE DE ROULIS ET UNE CONSOMMATION UN PEU PLUS ÉLEVÉE ●●●

En revanche, n'espérez pas faire beaucoup d'économies à l'usage. La C3 ne consomme certes pas plus que de raison, loin de là : 6 l aux 100 km, cela reste une moyenne acceptable. C'est même légèrement plus économique (0,3 l/100 km en moyenne) que sa jumelle de 100 ch, non hybridée, à boîte de vitesses manuelle. Mais c'est plus que ses cousines 208, Ypsilon et Corsa, ou encore que les rivales citées plus haut... Sur ce terrain, 208 et Yaris battent les records avec une moyenne de 5,4 l/100 km (concession n° 4).

Un des atouts de la C3, c'est indéniablement son rapport encombrement/espace intérieur. Elle

est l'une des plus courtes de sa classe (4,02 m), et pourtant elle propose un bel espace intérieur. Pas en largeur cependant : à l'arrière, les passagers sont plus à l'aise à deux qu'à trois, mais ils disposent d'un espace confortable pour installer leurs jambes. Et grâce à son physique de mini-SUV, les grands n'auront pas à courber l'échine pour s'installer. Enfin, avec 310 dm³, le coffre remplit correctement son office. À l'avant, le spectacle est moins grandiose qu'à bord d'une 208 ou qu'une Clio. Ici, pas de compteurs en 3D, d'i-Cockpit ni de tablette verticale branchée sur Google! Les plastiques durs sont majoritaires

et la finition est moins léchée (concession n° 5). La présentation n'en souffre pas trop, grâce à un dessin original de la planche de bord.

Sur cette version Max, les inserts en tissu clair rehaussent l'impression d'espace.

Si à première vue le compte est bon sur les équipements (induction pour le smartphone, écran tactile, prises USB, assistances à la conduite réglementaires), certains s'agaceront de se retrouver avec une clé de contact à insérer dans un Neiman comme au bon vieux temps (oubliez la carte mains-libres; concession n° 6) ou encore de devoir rester appuyé sur le bouton du lève-vitre pour remonter celle-ci, Citroën ayant fait l'économie d'un dispositif anti-pincement et donc de la remontée automatique : un peu mesquin. ■



Ses suspensions à butées hydrauliques travaillent bien mais la C3 a un peu perdu du légendaire moelleux des Citroën d'antan.

EN CHIFFRES

CITROËN C3 Hybride 110 ch e-DCS6 Max

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	110 ch à 5500 tr/mn ⁽¹⁾
Couple maxi	205 Nm à 1750 tr/mn + 55 Nm élec.
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess. + micro-hybridation 48 V
Cylindrée / puissance fiscale	1199 cm ³ / 5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	robotisée double embr. / 6
Batterie / capacité brute (nette)	Li-ion / 0,890 (0,432) kWh

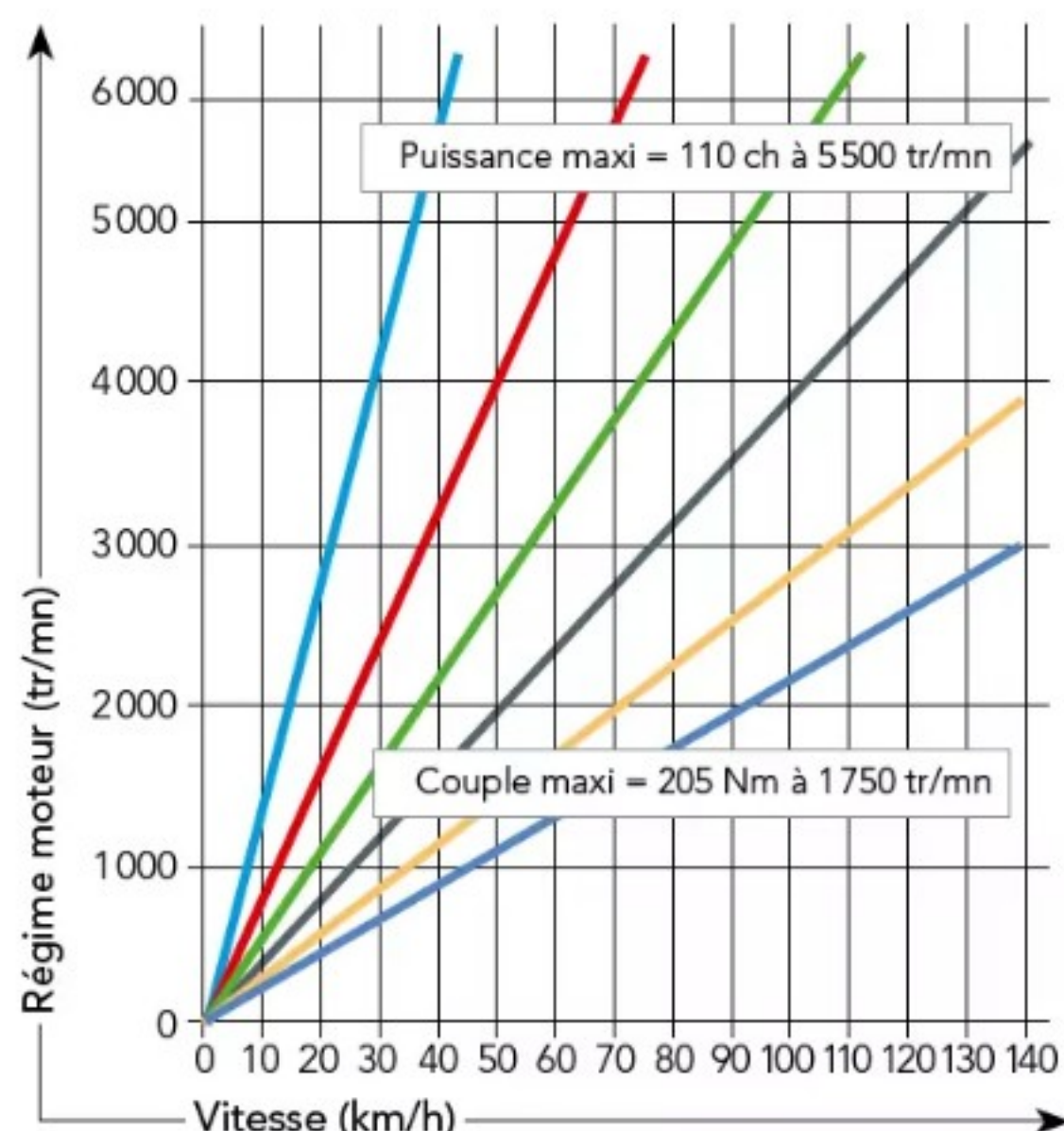
(1) 100 ch à 5500 tr/mn + 28 ch élec.

→ Diagramme des vitesses

La C3 Hybride reprend l'ensemble hybride désormais bien connu chez Stellantis qui associe le 3 pattes de 100 ch à un petit moteur électrique de 21 kW en crête (28 ch) logé dans la boîte de vitesses multi-embayage à 6 rapports. Depuis ses débuts il y a un peu plus d'un an, celle-ci a adopté le principe d'amélioration continue pour lisser les à-coups dont elle souffrait à son lancement sur la 208. Si bien qu'aujourd'hui, ils ont presque disparu.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1^{re} = 7,3 km/h En 2^e = 12,1 km/h En 3^e = 19,1 km/h
En 4^e = 25,1 km/h En 5^e = 33,9 km/h En 6^e = 44,6 km/h



Châssis

Diamètre de braquage	11,1 m
Pneumatiques	205/50 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,02/1,76/1,57/2,54 m
Poids/tractable freiné	1268/1200 kg

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	22 cm
Largeur aux coudes AV/AR	142/141 cm
Garde au toit AV/AR	102/95 cm
Volume de coffre	310 dm ³
Seuil de chargement	80 cm

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	44,7 / 67,7 / 70,3 dB
----------------------------	-----------------------

Note EuroNCAP

Pays de fabrication	Slovaquie et Serbie
---------------------	---------------------

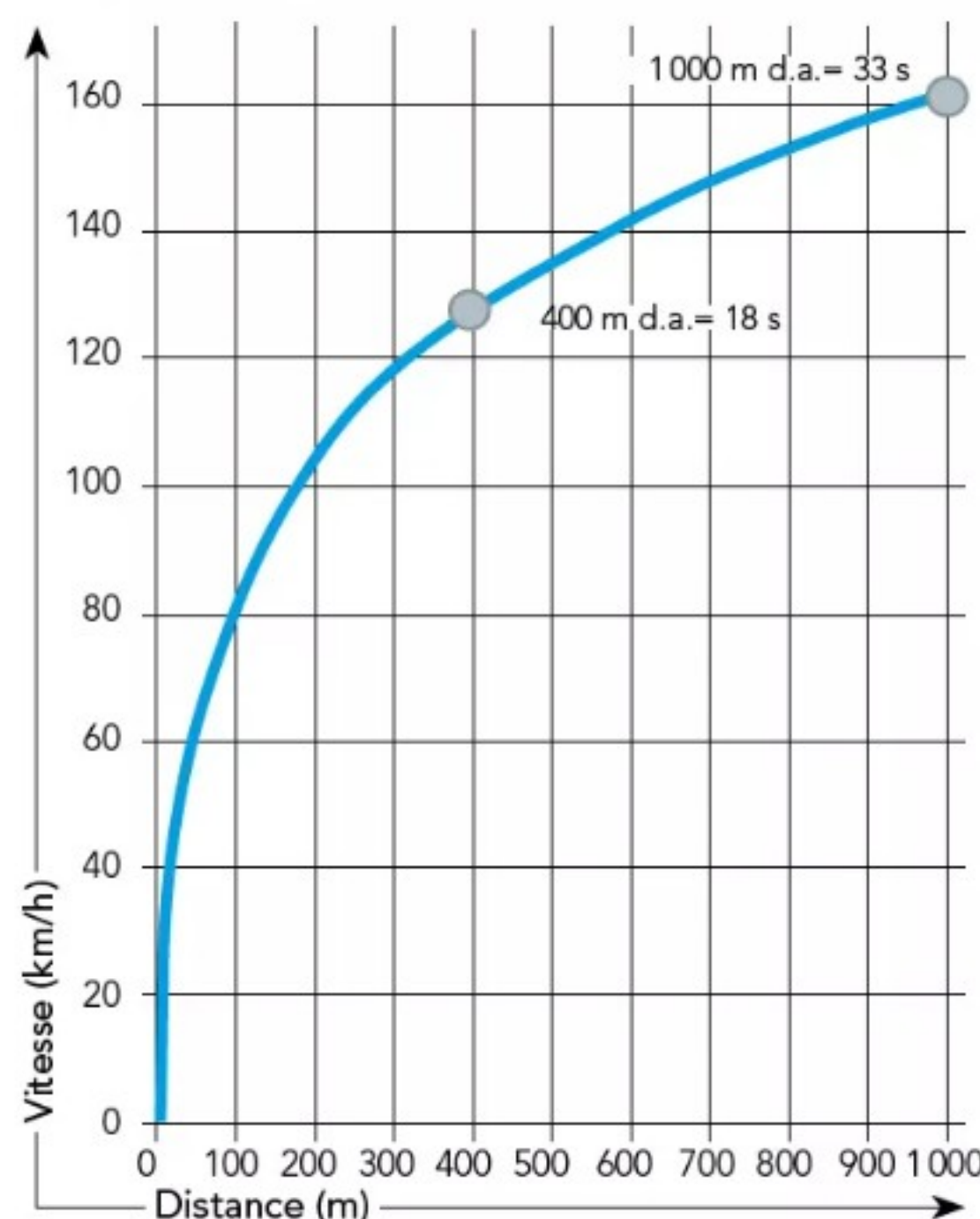
LA CONDUITE

Performances

1 000 m d.a.	33 s
400 m d.a.	18 s
0 à 100 km/h	11 s
Vitesse maxi	163 km/h

→ Courbe d'accélération

La Citroën C3 de notre essai affichait 500 petits kilomètres. Aussi, au risque de parler comme au siècle dernier, son moteur n'était peut-être pas assez rodé (je sais, plus personne ne rode les voitures, mais...) ni "libéré". Les quelques kilos en plus sur la balance peuvent également influencer un peu, de même que son look de petit SUV pas forcément très aérodynamique. Toujours est-il que si elle se montre assez nerveuse pour circuler aisément en ville et sur route, ses accélérations sont en retrait de celles des autres citadines du groupe et elle plafonne vite.



Reprises

De 90 à 130 km/h en Drive	10,7 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en Drive	13,8 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en D	440 m

Freinage

Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	32 m
Depuis 130 km/h	67 m

Elle chausse du 17 pouces sans trop pénaliser le confort. Les jantes de 16 pouces sont disponibles en option "négative". Elles vous feront économiser 200 € et quelques décilitres de sans-plomb.



LE BUDGET

Prix	22 950 €
Malus écologique (CO ₂)	75 € (114 g/km)
Prix du modèle essayé (2)	23 650 €
Garantie	8 ans ou 160 000 km ⁽³⁾

(2) Options et malus inclus. (3) Sous réserve d'entretien dans le réseau Citroën.

Équipements de série

6 airbags, AFIL, aide au parking AR (capteurs), chargeur smartphone par induction, clim auto 1 zone, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, jantes alliage 17 pouces, frein de parking élec., instrumentation de bord "affichage tête haute", lecture des panneaux + préconisation vitesse, phares LED, régl./limit. de vitesse, rétro int. jour/nuît auto, rétros ext. élec./dégivrants/rabattables, syst. multimédia avec écran tactile 10 pouces/syst. audio/prises USB/Android Auto et Apple CarPlay, toit noir biton, vitres élec...

Options

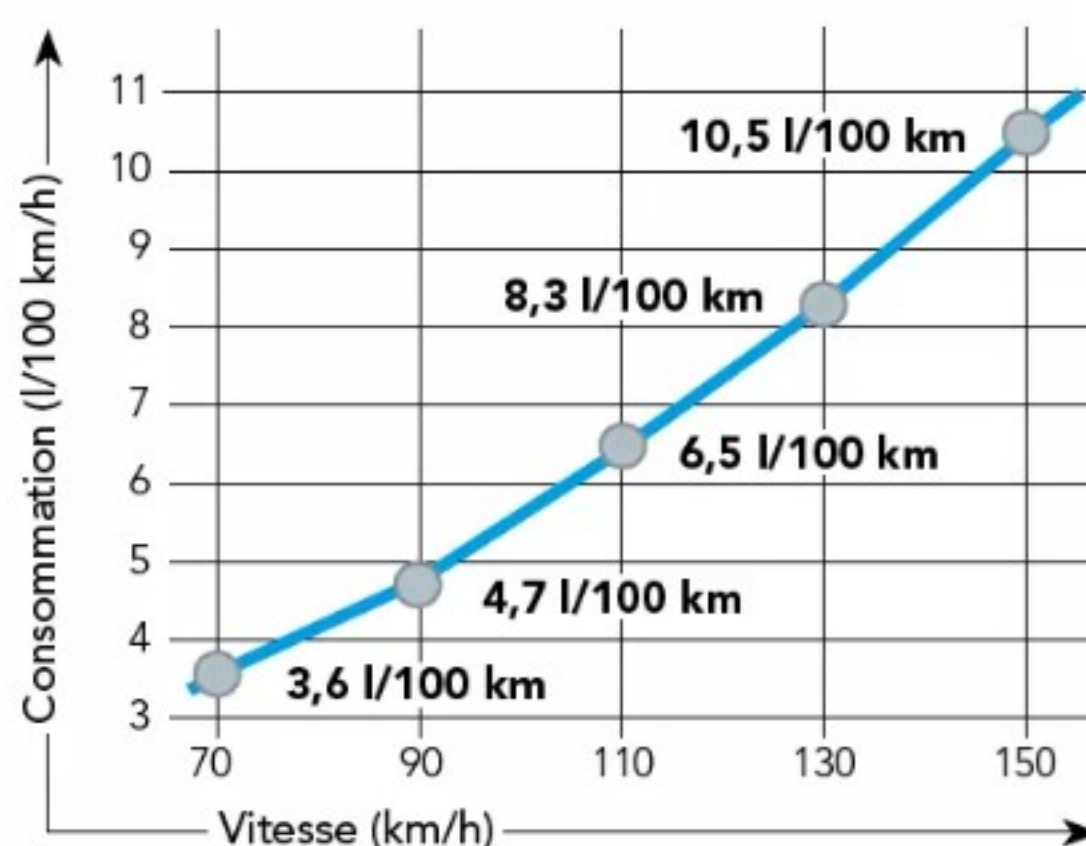
Peinture metall./Rouge Élixir/Blanc Banquise (700/900/300 €).

Consommation

Moyenne	6 l/100 km
Ville/route/autoroute	5,9/5,7/6,5 l/100 km
Capacité du réservoir / autonomie	44 l / 733 km

→ Courbe de consommation

Si elle reste relativement économique, la C3 se révèle toutefois la plus gourmande des citadines Stellantis. Et notamment sur autoroute où elle réclame 0,7 l/100 km de plus qu'une Peugeot 208, voire 1 l/100 km si vous maintenez réellement 130 km/h à vitesse stabilisée : ce n'est pas rien ! Là encore, son physique plus haut sur pattes, moins profilé, est sans doute en cause et pénalise quelque peu l'efficacité.



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Agréable à mener, spacieuse pour une citadine et abordable, la Citroën C3 Hybride tape dans le mille. En donne-t-elle pour son argent ? Oui ! Et sa transmission e-DCS6 contribue à l'agrément. Mais attention à la consommation, pas si économique que cela en 2025 !

CAPSULE



TEMPORELLE

Livrée flashy, jantes dans l'esprit des anciennes Fuchs, autocollants et sellerie Pascha craquante : la Porsche 911 Spirit 70 vous renvoie cinq bonnes décennies en arrière, via une Carrera Cabriolet GTS très actuelle. Un voyage temporel aussi délicieux qu'onéreux.

Par Jacques Warnery Photos Florian Grout

Ils sont décidément très forts au service marketing de chez Porsche ! Leur maîtrise de la chose en ferait même un exemple à enseigner dans toute bonne école de commerce.

Cette manière bien à eux de susciter l'envie par le simple recyclage d'un modèle déjà au catalogue est loin d'être une première pour le constructeur allemand empêtré dans une coûteuse électrification de sa gamme. C'est aujourd'hui au tour de la toute dernière 911 Cabriolet Carrera GTS de se prêter à l'exercice. Une couleur exclusive Olive Neo qui s'ajoute aux autres livrées disponibles au configurateur, une teinte Bronzite subtilement disséminée sur les boucliers ou les jantes Sport Classic, quelques badges dorés et logos Exclusive Manufaktur çà et là, trois bandes noires en finition satinée sur le capot et la capote ou encore un numéro personnalisé sur les portes : voilà "notre" découvrable devenue Spirit 70.

Ce retour aux seventies rend la gourmandise bien plus savoureuse.

Et autant bien la savourer, car elle est affichée la bagatelle de 52 400 € supplémentaires par rapport à sa donneuse d'organes... La ficelle est bien trop grosse pour ne pas y voir une rentrée facile d'argent dans les caisses de Porsche. Surtout que la corde sensible de la nostalgie et l'argument "collector" d'une version limitée à 1 500 exemplaires facilitent encore la surfacturation d'un modèle qui n'offre aucune valeur ajoutée technique. La démarche est d'autant plus habile que cette opération cosmétique valorise le travail de l'enseigne Porsche Exclusive Manufaktur, proposant pas moins de 1 000 options de personnalisation aux marges juteuses pour le constructeur.

L'ouverture de la porte fait vite oublier ces considérations basement financières. Comment résister aux fameux motifs Pascha singeant un drapeau à damier en mouvement ? Cette signature que l'on retrouve sur la partie centrale de la sellerie, les contre-portes et la planche de bord ainsi que les nombreux placages spécifiques →



La Spirit 70 dispose d'un tableau de bord entièrement numérique et se démarre avec un bouton situé à gauche du volant. L'ergonomie est absolument impeccable.



❶

❶ La Spirit 70 arbore divers badges et écussons Porsche Exclusive, dont ce très stylisé "Porsche Heritage" qui vient orner l'aérateur arrière. ❷ Les places arrière sont pratiquement inutilisables, sauf pour les enfants en bas âge. Elles accueillent plus facilement un excédent de bagages, qu'il est possible d'attacher avec les ceintures de sécurité. ❸ La 911 Spirit 70 chausse des jantes Sport Classic de type Fuchs de 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière. Elles adoptent une nuance gris-or et un écrou central esthétique et léger.



❷



❸

La 911 Spirit 70 reste plus que jamais une redoutable sportive. Cette livrée Signalorange est une peinture personnalisée, facturée 10548 €.

L'avis de Jacques Warnery



Elle est peut-être un peu trop parfaite pour me rendre totalement accro, mais quel outil !

80%
Quotient
Emotionnel



SOUFFLANT GÉNÉREUSEMENT DERRIÈRE SON PILOTE, CETTE USINE À GAZ QUI CUMULE 541 CH S'INTERDIT TOUTE ÉVOLUTION EN SILENCE ●●●

flattent l'œil et donnent furieusement envie de ressortir son bon vieux pates d'éph, ses bottines à talons, ses grosses lunettes de soleil et ses motifs à fleurs. La playlist de l'époque devient en revanche vite superflue avec un si volubile flat 6. Il est cependant possible de lui reprocher d'abuser des artifices pour chanter d'une manière moins naturelle que dans les seventies, mais ses grognements prennent toujours aux tripes. Ses fameux râles sont ici secondés par un sifflement de turbo omniprésent qui donne l'impression que la mécanique respire. La raison tient dans l'hybridation de cette version GTS qui comprend une batterie de 1,9 kWh installée sur le train avant, un premier moteur électrique de 56 ch dans sa boîte PDK à huit rapports et un second de 15 ch intégré dans l'unique turbo de cet inédit flat 6 3.6 de 485 ch. Celui-ci permet non seulement de gommer tout temps de réponse à la réaccélération mais aussi de recharger la batterie lors d'une

surpression du système de suralimentation, en remplaçant la traditionnelle wastegate (soupape de décharge) devenue inutile.

Soufflant généreusement derrière son pilote, cette usine à gaz qui cumule 541 ch s'interdit toute évolution en silence et privilégie la performance à la sauvegarde de la banquise. Une simple pression sur la pédale de droite le confirme. À l'exception peut-être d'un imperceptible temps mort à la flexion de ladite pédale, le réveil du flat 6 est imminent. Il déménage fort dès le régime de ralenti, souffle la tempête jusqu'à 7 500 tr/mn et n'a évidemment rien de vintage. Avec de telles performances, l'irréprochable boîte PDK s'apprécie d'autant plus qu'elle permet de garder les deux mains sur le volant. Douce à un rythme de sénateur ou percutante en mode Sport Plus, elle autorise des rétrogradages musclés et s'adapte à toutes les humeurs. Le châssis rassure tout autant.

Difficile de ressentir l'architecture du cabriolet, tant la rigidité de cette Spirit 70 est impossible à prendre en défaut.

Il suffit comme toujours de quelques virages pour comprendre pourquoi la 911 reste la référence du genre. Lui trouver des failles est peine perdue, à l'exception peut-être d'une direction un poil légère ou d'un amortissement raide à basse vitesse, même dans son réglage le plus conciliant. Cette fermeté qui se ressent moins en haussant le rythme permet surtout de conserver de la tenue en appui et de la précision. Particulièrement réactive dans les changements de cap, elle profite en outre de ses roues arrière directrices (de série) pour gommer cette paresse typique des 911 en entrée de virage serré. La Spirit 70 aborde les épingles avec davantage de gourmandise et exploite son moteur en porte-à-faux arrière pour en ressortir encore plus vite. Difficile de venir à bout de la motricité de cette propulsion au couple opulent, à moins de remettre la première en sortie. Sa stabilité sur les freinages brutaux, sa facilité à encaisser les gros appuis en font un des cabriolets sportifs les plus aboutis du marché. Ils sont décidément très forts chez Porsche! ■

PLUS
Performances
Efficacité
Exclusivité
—
MOINS
Surcoût injustifié
Poids de l'hybridation
Confort à basse vitesse

PORSCHE 911 CABRIOLET Spirit 70-541 ch EN CHIFFRES DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance cumulée	■ 541 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 570 Nm à 2 000 tr/mn + 150 Nm (élec.) ⁽²⁾
Type	6 cyl. à plat, turbo + 2 élec.
Cylindrée/puissance fiscale	3 591 cm ³ / 38 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	robotisée double embrayage PDK/8
Batterie/capacité brute (nette)	■ lithium-ion / 1,9 (NC) kWh

(1) Puissance maxi : 485 ch à 6 500 tr/mn (thermique) + 56 ch & 15 ch (élec.). (2) Couple cumulé : 610 Nm.

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,9 m
Pneumatiques AV-AR	245/35 ZR 20-315/30 ZR 21

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,55/1,85/1,30/2,45 m
Poids/tractable freiné	1 750 kg/NC

Performances	
0 à 100 km/h	■ 3,1 s
Vitesse maxi	■ 312 km/h

Coffre	
Volume	■ 135 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 247 200 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 70 000 € (246 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	341 522 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(3) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

4 airbags, AFIL active, aide au parking AV/AR et cam. recul, amortissement piloté, instrum. de bord num., jantes Sport Classic 20/21 pouces, kits extérieurs spécifiques Porsche Exclusive, pack Sport Chrono, phares Matrix LED teintés, rég. vitesse, roues AR directrices, sièges AV Sport adaptatifs et élec. avec sellerie Pascha, syst. multimédia avec écran tactile/GPS/Apple CarPlay et Android Auto, volant cuir chauffant réglable en hauteur et profondeur...

Options

Contrôle dynamique de châssis PDCC (4 441 €), disques de frein en céramique (10 620 €), peinture spéciale Exclusive Manufaktur (10 548 €), réservoir de 84 l (192 €), système de levage de l'essieu avant (2 376 €)...

Consommation	
Mixte	■ 10,8 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 17,8/9,1 l/100 km
Réservoir	63 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Difficile de justifier l'intérêt de cette 911 Spirit 70 d'un simple point de vue financier. Les esthètes à la recherche d'exclusivité y trouveront toutefois une auto encore plus désirable qui conserve les qualités sportives exceptionnelles de la Carrera GTS Cabriolet.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Le Captur se rebiffe

Pas question pour le Captur de se reposer sur ses lauriers ni de se laisser voler la vedette par les petits jeunes. Après un nouveau look en 2024, il s'offre les services du nouvel ensemble hybride autorechargeable du groupe de 160 ch. Pour remettre les pendules à l'heure.

Texte Méline Priam Photos Yann Lefebvre

Il ne fallait pas lui chercher des noises ! Le Peugeot 2008 qui lui grille la politesse au classement des ventes et annonce haut et fort développer 145 ch (au lieu de 136 ch par un simple changement d'appellation), le Citroën C3 Aircross qui casse les prix et même un Symbioz qui lui pique ses affaires pour lui faire de l'ombre : c'en est trop ! Le Captur n'entend pas se laisser faire. Si certains pensaient qu'après le restylage de l'an dernier, il se contenterait d'une fin de carrière tranquille, pari perdu. Pour une fois, c'est lui qui emprunte aux autres pour rester dans le coup. Il troque ainsi son ensemble E-Tech de 145 ch au profit du nouvel attelage hybride non rechargeable du groupe, de maintenant 160 ch. Celui-là même inauguré il y a peu par le nouveau Dacia Bigster (en version 155 ch) et repris par le Symbioz (encore lui !) avec les mêmes 5 ch de plus (voir L'AJ n° 1189). Comme sur ce dernier, *exit* donc le 1.6 de 94 ch, remplacé par une évolution 1.8 de 109 ch, dotée d'un nouveau système d'injection directe à 350 bar et adoptant le cycle Atkinson, plus vertueux. Le moteur thermique est toujours épaulé par deux moteurs électriques (un de 59 ch et un démarreur/alternateur de 20 ch) et une batterie de 1,4 kWh (soit 0,2 kWh de plus qu'avant), et le tout est coordonné par la boîte de vitesses dite "multimode à crabots". ➔





Premières grandes gagnantes de l'opération : les performances ! Avec 15 ch et surtout 22 Nm de couple en plus, accélérations et relances font un bond en avant. Le Captur E-Tech 160 ch gagne 2,2 s sur l'exercice du 0 à 100 km/h et 2,3 s sur celui du 1 000 m départ arrêté. *Idem* pour relancer : il ne met plus "que" 8,2 s pour reprendre de 90 à 130 km/h, contre 10,2 s pour l'ancienne version. Vous allez me dire : les performances pour un SUV urbain, ce n'est pas l'essentiel tant qu'elles assurent le minimum syndical. Mais quand même, plus d'entrain, ça ne mange pas de pain et apporte un surplus d'agrément bienvenu lorsqu'on voyage avec du monde et des bagages à bord. S'agissant de voyager chargé, le Captur tracte désormais 1 000 kg contre 750 précédemment. En prime, les 200 cm³ de cylindrée procurent plus de rondeur et de souplesse à l'ensemble hybride, et les transitions électrique-hybride gagnent en fluidité. Grâce à sa batterie plus puissante, le Captur évolue aussi en tout électrique sur des phases légèrement plus longues, ce qui repose les oreilles. Mais ne rêvez pas, ce n'est pas un hybride rechargeable ! Et, hélas, le moteur thermique se réveille toujours en grognant méchamment, notamment quand il faut alimenter la batterie. C'est d'autant plus désagréable que c'est en totale contradiction avec la discrétion de son mode électrique. Dommage car la transmission



Pas de changement à bord. Le grand écran vertical de 10 pouces et surtout le système multimédia qu'il supporte font toujours référence dans la catégorie.



L'avis de Méline Priam



Rationnel, pas spectaculaire, mais un bon compagnon de route.





PLUS
Performances/conso
Modularité
Présentation

MOINS
Confort un peu sec
Coffre plus petit qu'en
version thermique
Moteur bruyant



❶ Le Captur adopte un nouveau petit sélecteur de la boîte de vitesses : c'est plus une question esthétique que pratique. ❷ La place ne manque pas, à condition toutefois de voyager avec la banquette coulissante reculée à fond. ❸ Le coffre ne bat aucun record. Il rend environ 70 dm³ à celui de la version 100 % thermique, mais là encore, la banquette coulissante permet de "tricher" un peu en cas de plus gros chargement.



LE RENAULT CAPTUR
GAGNE SUR TOUS
LES TABLEAUX. SAUF
CELUI DU PRIX ●●●

à crabots gagne en douceur. Si elle manque d'un soupçon de réactivité (par rapport aux boîtes à double embrayage), les à-coups sont lissés et elle a le mérite de vous épargner les envolées sonores du moteur subies avec une transmission à variation continue... mais pas les grognements! Surtout, elle contribue aux économies de carburant.

Plus puissant et plus performant, le Captur E-Tech 160 ch consomme moins qu'avant. Et pas qu'un peu !

En moyenne, le plus petit des SUV Renault se contente de 5,5 l/100 km, soit 0,9 l/100 km de moins que le feu E-Tech 145 ch. L'écart est particulièrement notable sur route : 1,3 l/100 km – il s'établit à 0,8 l/100 km en ville et à 0,5 l/100 km sur autoroute. Soulignons qu'il s'agit là de valeurs relevées avec une livrée Esprit Alpine, la plus chic, la plus huppée, qui chausse de jolies jantes de 19 pouces mais fait payer ses charmes 34 700 €. Si vous voulez économiser quelques décilitres de sans-plomb à la pompe et quelques euros sur la facture finale, optez pour une version Techno. Vous gagnerez 2 400 € à l'achat et encore 0,1 l/100 km à la pompe grâce aux jantes de 18 pouces. Celles-ci sont déjà bien assez grandes pour remplir les passages de roue, et pour ne rien gâcher, vos passagers et leurs vertèbres vous remercieront, le Captur péchant toujours un peu par un excès de fermeté en suspension. Puisque nous en sommes à parler gros sous, Renault n'a pas pu s'empêcher d'augmenter les tarifs de son SUV urbain. Mais la version E-Tech ne subit pas plus d'inflation que les autres motorisations (plus ou moins 300 € selon les livrées) alors qu'elle gagne en puissance, en agrément et en consommation.

Pour le reste, le Captur est égal à lui-même : précis, serein, équilibré, plaisant à mener sur la route. Accueillant et soigné faute d'être follement gai ou original à bord, il s'apprécie pour son bon sens, son ergonomie fonctionnelle et intuitive et sa modularité bien pensée du fait de sa fameuse banquette coulissante. Notez néanmoins que le coffre de cette version E-Tech, qui affiche un volume déjà convenable de 334 à 454 dm³, rend tout de même environ 70 dm³ à son homologue thermique TCe 90 ch, qui ne joue toutefois pas dans la même cour. Le grand écran vertical de 10 pouces et surtout le système multimédia (de série dès le deuxième niveau de finition) qu'il supporte font toujours référence dans la catégorie. ■

RENAULT CAPTUR Full Hybrid E-Tech

160 ch Esprit Alpine

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission

Puissance cumulée	■ 160 ch à 5 750 tr/mn ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 172 Nm à 3 500 tr/mn + 205 et 50 Nm (élec.)
Type	4 cyl. essence + 2 élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1 793 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	multimode à crabots/4 + 2 (élec.)
Batterie/capacité nette	■ lithium-ion/1,4 kWh

(1) Puissance maxi : 109 ch à 5 750 tr/mn + 49 et 20 ch (élec.).

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Pneumatiques	225/45 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,24/1,80/1,58/2,64 m
Poids/tractable freiné	1 385/1 000 kg

Performances

1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 30,8/9 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 8,2 s
Vitesse maxi	■ 177 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/66 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 11 à 26 cm ⁽²⁾
Largeur aux coudes AV/AR	■ 140/139 cm
Volume de coffre	■ 334 à 454 dm ³ ⁽²⁾

(2) Selon la position de la banquette coulissante.

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 50/66/71,4 dB
------------------------	-----------------

LE BUDGET

Prix	■ 34 700 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (99 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	35 900 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(3) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

Accès/dém. sans clé, AFIL active, aide park. AV + cam. recul, clim auto, full LED, induction, jantes 19 pouces, rég./lim. de vitesse, syst. multimédia tact. 10,4 pouces/GPS/Android Auto et Apple CarPlay/prises USB...

Options

Hi-fi avancée (650 €), pack Hiver (sièges AV/volant chauff., siège cond. élec. : 600 €), pack Parking 360° (parking mains-libres, cam. 360° : 600 €), peinture métall. (600 à 800 €), toit ouvrant élec. (1 000 €)...

Consommations

Moyenne	■ 5,5 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 5,2/5,2/6,1 l/100 km
Autonomie (élec.)/réservoir	■ 872 km/48 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Espagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Plus performant, plaisant, moins gourmand et très serein à mener : que demander de plus ? Un prix plus doux. Mais les acheteurs sont en position de force pour négocier !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

48 [COMPARATIF] AUDI Q5 2.0 TDI 204 ch Quattro S line

BMW X3 20d xDrive 197 ch M Sport

MERCEDES GLC 220 d 197 ch 4Matic AMG Line

VALEURS SÛ



Audi Q5

2.0 TDI 204 ch Quattro S line

71 870 €



BMW X3

20d xDrive 197 ch M Sport

70 100 €



RES

Audi renouvelle le Q5, son modèle le plus vendu au monde en 2024. Et même en 2025, il n'hésite pas à le proposer en version diesel : pas question de laisser ses rivaux BMW X3 et Mercedes GLC faire seuls le bonheur des gros rouleurs. Si vous en êtes un, lequel faut-il choisir ?

Par Cyril Biotteau Photos Yann Lefebvre

Il est encore trop tôt pour savoir si la suppression des ZFE, votée par l'Assemblée nationale, favorisera une remontée des ventes de voitures diesel. Ni même si elle sera effective un jour, le chemin avant l'entrée en vigueur restant long. En attendant, ZFE ou pas, suppression ou pas, les moteurs qui carburent au gazole demeurent, quoi que certains en disent, intéressants pour les gros rouleurs car moins "énergivores", notamment sur autoroute, par rapport aux hybrides. Dans ce contexte, si certains constructeurs choisissent de bannir le diesel de leurs gammes, d'autres y restent fidèles : c'est le cas du trio allemand haut de gamme qui maintient ses propositions, y compris sur les

dernières productions, preuve qu'il ne s'agit pas d'un reliquat à destination de quelques irréductibles marginaux. Le tout récent Audi Q5 (3^e génération) illustre le propos avec un TDI de 204 ch, tandis que le 4^e BMW X3 y va de ses versions 20d et 40d de respectivement 197 et 303 ch, cette dernière donnant droit à un 6 cylindres en ligne – nous vous en reparlerons prochainement. Et le GLC abrite, quant à lui, également un "6 en ligne" de 367 ch sous le capot du modèle 450 d, mais laisse plus de choix avec les 200 d, 220 d et 300 de, ce dernier étant le seul diesel hybride rechargeable. Le Mercedes fait presque figure d'ancien puisqu'il a été lancé fin 2022, alors que ses rivaux datent de 2024. Cela pèse-t-il dans la balance ? ➔



MERCEDES GLC

220 d 197 ch 4Matic AMG Line

71 850 €



Dans le Q5, la grande dalle numérique est inclinée vers le conducteur façon BMW. La qualité de présentation est bonne mais ne fait pas (plus) la différence.



AUDI Q5

- ❶ Le combiné d'instrumentation offre une bonne lisibilité, même en plein soleil.
- ❷ Cet écran, en face du passager, est optionnel (2850 € dans le pack Tech Plus). Le conducteur ne voit pas ce qui s'affiche en roulant.

VIE À BORD

Outre son "âge avancé", le GLC se distingue d'emblée à l'intérieur par l'agencement de sa planche de bord : là où ses rivaux déploient une grande dalle numérique liant combiné d'instruments et écran central, le Mercedes divise les deux et déroule une tablette verticalement sur la console centrale. Avantage : la partie la plus éloignée du conducteur reste accessible sans trop tendre le bras. Inconvénient : regarder ce qu'il y a en bas de l'écran oblige à quitter davantage la route des yeux. Le combiné d'instruments du Mercedes est celui qui permet le plus de personnalisation, pouvant afficher divers styles de compteurs, y compris un "à l'ancienne", avec des aiguilles (numériques). Le SUV Mercedes est aussi celui qui, dans l'ensemble, présente le mieux par rapport à ses deux adversaires du jour, dont la qualité des plastiques s'avère assez inégale. Il s'illustre aussi par son éclairage d'ambiance plus chaleureux en cas de conduite nocturne, les aérateurs rétroéclairés assurant à eux seuls un accueil visuellement marquant. Enfin, le GLC se révèle le plus spacieux en ce qui concerne les places arrière, même si le X3 n'est pas loin derrière. Quant au coffre, il frôle les 600 dm³ : c'est mieux que celui du X3, mais nos trois protagonistes sont plutôt généreux en la matière.

Le petit nouveau, l'Audi Q5, est le seul à proposer un troisième écran, optionnel, en face du



À bord du X3, comme dans le Q5, une grande dalle regroupe combiné d'instrumentation et écran central, mais ici, elle n'est pas incurvée.

BMW X3

- ❶ Les graphismes sont lisibles mais ne varient guère, notamment en fonction des modes de conduite.
- ❷ Curieux : l'ouverture des aérateurs s'effectue avec ce curseur digital placé sur un plastique quelconque.



passager. Bien sûr, ce qui s'affiche sur celui-ci n'est pas visible par le conducteur en roulant, pour d'évidentes raisons de sécurité. La planche de bord reprend dans son ensemble le style et les éléments de celles des nouvelles productions A5, A6 e-tron et Q6 e-tron avec cette grande dalle numérique, légèrement incurvée vers le conducteur. La définition très fine s'avère agréable à l'œil, l'affichage est toujours lisible même en plein soleil, et les commandes de base de climatisation restent constamment visibles. La réactivité est bonne, mais pas meilleure que celle des rivaux, tous assez doués sur le sujet. La différence se fera plutôt sur l'agencement des menus, plus ou moins long à appréhender.

Le X3 se distingue, car il dispose de la fonction tactile de l'écran central mais conserve aussi la molette entre les deux sièges avant.

Celle-ci est même entourée de quelques touches de raccourcis pour accéder à la plupart des fonctions. Redondance générant de la confusion ou choix laissé à l'utilisateur? L'usage vient avec l'habitude, et certaines fonctions sont plus faciles à utiliser directement sur l'écran, d'autres avec la molette. Plutôt bien vu, donc. Dommage que le BMW pêche par la qualité de certains plastiques, par exemple avec ces curieux pavés tactiles qui servent à contrôler les aérateurs latéraux. ➔



Contrairement à ses rivaux, le GLC sépare le combiné d'instruments de l'écran central tactile pour mettre ce dernier en format vertical.

MERCEDES GLC

❶ C'est le combiné numérique du GLC qui offre le plus vaste choix de personnalisation, pouvant afficher des compteurs "à l'ancienne" et la carte du GPS. ❷ Les aérateurs rétroéclairés contribuent à créer une ambiance chaleureuse la nuit. Il est possible de choisir la couleur et l'intensité.



AUCUN DES TROIS N'A DE TEMPÉRAMENT SPORTIF, CE QUE VOUS ENTENDREZ À LEURS VOIX DE 4 CYLINDRES DIESEL, VÉRITABLES TUE-L'AMOUR ●●●





AUDI Q5

PLUS

Confort
Performances relatives
Banquette coulissante

MOINS

Options et malus
Châssis trop sage
Conso autoroute



C'est le plus confortable, quitte à se montrer le moins dynamique malgré ses suspensions pilotées.

AUDI Q5

❶ Le Q5 est le seul à disposer d'une banquette arrière coulissante, mais même avec celle-ci reculée à fond, l'espace aux jambes est en retrait par rapport à celui offert par ses rivaux. ❷ Banquette reculée, le coffre est le plus "petit" du lot : 550 dm³, ce qui reste toutefois confortable !

BMW X3

❶ Pas de problème d'espace à l'arrière du X3 pour les jambes, mais la largeur aux coudes est inférieure à celle du Q5. ❷ Avec 570 dm³, le coffre du BMW est généreux mais ce n'est pas le plus grand ! Les trois SUV affichent une modularité standard selon le schéma 40/20/40.

Le BMW se révèle le plus dynamique en châssis. On aimerait de fait plus de puissance.



BMW X3

PLUS

Le plus dynamique
Consommations
Molette centrale

MOINS

Confort (dans cette configuration)
Options onéreuses
Plastiques décevants



MERCEDES GLC**PLUS**

Le plus spacieux
Ambiance
Insonorisation

MOINS

Le moins performant
Confort sans
suspension pilotée
Peu dynamique sans
les 4 roues directrices



Selon la configuration à l'achat et le choix des options, le GLC peut être très différent à la conduite.

MERCEDES GLC

❶ C'est dans le GLC qu'il y a le plus de place pour les jambes, et c'est aussi sa banquette qui soutient le mieux les cuisses. ❷ Excepté le Q5 en position banquette avancée, c'est le GLC qui propose le plus grand coffre. Tous les hayons s'ouvrent et se ferment grâce à une assistance électrique.

À l'arrière, c'est le Q5 qui offre le moins d'espace aux jambes malgré sa banquette coulissante – il est le seul à en disposer. Il reste cependant accueillant, en tout cas pour deux adultes à l'arrière. Quant au coffre, la banquette coulissante lui permet de passer du tout au tout : reculée à fond pour préserver la place aux jambes des passagers, elle laisse alors le plus petit volume du trio avec 550 dm³ "seulement" ; avancée au maximum, elle dégage au contraire le plus grand (635 dm³) mais condamne presque les places arrière. Finalement, le GLC marque des points et emporte cette première manche pour son ambiance plus chaleureuse, sa qualité perçue un cran au-dessus et son espace intérieur légèrement supérieur. L'Audi et le BMW rivalisent, ce dernier étant un poil plus spacieux mais moins qualitatif et le côté high-tech ne les départageant pas.

SUR LA ROUTE

Sur ce chapitre, commençons par une précision de... poids : nos trois gaillards dépassent

les 2 tonnes. Voilà qui relativise tout de suite les 200 ch à disposition et explique des performances suffisantes mais sans brio, quel que soit le modèle. Si vous en voulez plus, Mercedes et BMW ont ce qu'il faut, pas Audi. En l'état, c'est justement le Q5 qui s'en sort le mieux face au chrono, passant de 0 à 100 km/h en 1,4 s de moins que le GLC. Les écarts se réduisent au kilomètre départ arrêté avec 0,6 s d'amplitude entre les trois, toujours au bénéfice de l'Audi, alors qu'en reprise, il n'y a que 0,5 s entre le meilleur (le X3) et le moins bon (le GLC). Au-delà des chiffres, comme dit précédemment, aucun des trois ne vous donne de coup de pied aux fesses ni ailleurs, chacun étant occupé au contraire à préserver votre séant.

De nos trois adversaires, l'Audi se révèle le plus prévenant, celui qui filtre le mieux les inégalités de la route. Mais au prix d'une certaine "indolence" dans son comportement. À l'inverse, le BMW est le moins inertiel. Il faut toutefois tempérer ce jugement, car les options proposées par les uns et les autres peuvent changer significativement les

sensations de conduite. Entre la taille des roues, la suspension pilotée ou pas, et même, sur la Mercedes, les roues arrière directrices ou non, vous pouvez transfigurer votre voiture. Ainsi, notre GLC d'essai ne disposait pas de suspension pilotée ni de roues arrière directrices : avec, il aurait été plus dynamique et plus confortable à la fois. Sur "notre" X3, les roues de 20 pouces (18 de série, 19 en finition M Sport) et la suspension pilotée le rendaient assurément plus dynamique, mais nuisaient au confort. L'Audi Q5 bénéficiait, lui, d'une suspension pilotée optionnelle (2 500 €) qui avait fort à faire en confort avec les roues de 21 pouces optionnelles (18 de série, 19 sur S line) à 3 350 €, mais il s'en sortait finalement mieux. En revanche, même en mode Sport, il se révélait moins alerte que le Mercedes GLC.

De toute façon, rappelons que les performances, somme toute quelconques, de ces engins limitent fortement leur tempérament "sportif".

Vous le ressentirez dès la première montée dans les tours où vous pourrez bien entendre leurs voix de 4 cylindres diesel, véritables tue-l'amour. Sur ce point, le Mercedes soigne davantage l'insonorisation, y compris à vitesse stabilisée sur le neuvième rapport sur autoroute avec presque 2 dB de moins que le BMW. Les boîtes de vitesses, justement, sont toutes réglées pour garantir et privilégier le confort à la vitesse de passage. Toutes sont couplées à des palettes au volant pour ➔

LE MERCEDES REMPORTE L'AFFAIRE FINANCIÈRE DEVANT UN BMW TRÈS FRUGAL. L'AUDI EST LE PLUS CHER ET LE PLUS GOURMAND ●●●

jouer au pilote, mais seul le BMW propose une fonction "boost" sur la commande gauche, qui s'avère plus contre-productive qu'autre chose puisqu'elle fait rétrograder alors que le 2.0 diesel relance mieux à bas régime, au couple. Terminons par le freinage, très proche pour chacune des voitures en matière de distance d'arrêt et sans problème particulier de ressenti lié à la micro-hybridation. En cas de descente de col, n'oubliez pas les plus de 2 tonnes que vous avez entre les mains et utilisez le frein moteur au maximum. Difficile au bout du compte de départager nos trois SUV ! Nous donnerons l'avantage à l'Audi pour ses "performances" et son confort. Le BMW est plus dynamique mais ferme et le Mercedes séduira les gros rouleurs pour son niveau sonore sur autoroute et son bon compromis général.

BUDGET

Sur cette partie également, les choses s'engagent mal pour départager le trio : moins de 2000 €

séparent leurs tarifs catalogue. Mais décortiquons : si le BMW X3 semble légèrement moins cher et le seul doté de série de l'accès et démarrage mains-libres, notre modèle embarquait 18 920 € d'options qui font grimper la note furieusement, sans parler des malus CO₂ et au poids.

"Notre" Q5 pousse le bouchon plus loin encore avec 24 820 € d'options, dont 5 350 € pour le pack Tech Pro.

Celui-ci est l'unique manière d'obtenir la conduite semi-autonome de niveau 2 (le pack contient d'autres éléments, voir le tableau page 55). C'est aussi lui qui peut être le plus pénalisé par le malus écologique au CO₂ (plus de 20 000 € selon la configuration), notre modèle atteignant en la matière 15 736 € du fait, notamment, des roues de 21 pouces ! En face, le Mercedes GLC pourra presque passer pour une bonne affaire avec ses 1 386 € de malus CO₂ et ses 10 650 € d'options "seulement". Certains

objecteront que, par définition, il n'est pas du tout obligatoire de prendre autant d'options. Vrai ! Hélas, même à plus de 70 000 € "de base", l'équipement comporte souvent quelques lacunes et les constructeurs comme Audi, BMW et Mercedes s'y entendent pour vous pousser à la consommation.

À propos de consommation, jetons-y un œil. Le GLC n'ingurgite que 0,3 l/100 km de plus que le X3, premier dans ce domaine. Avec un tarif sensiblement plus raisonnable, le Mercedes GLC remporte l'affaire financière devant un BMW très frugal : l'Audi est d'assez loin le plus cher et le plus gourmand. ■

VERDICTS

VIE À BORD

1^{er} MERCEDES GLC

2^e ex æquo AUDI Q5 ET BMW X3

SUR LA ROUTE

1^{er} AUDI Q5

2^e ex æquo BMW X3 ET MERCEDES GLC

BUDGET

1^{er} MERCEDES GLC

2^e BMW X3

3^e AUDI Q5

L'avis de Cyril Biotteau



Je n'accroche pas avec cette 3^e génération d'Audi Q5, pas très fun à conduire.



Le châssis du BMW X3 est le plus agréable, mais il lui faudrait un meilleur moteur pour en tirer parti.



Tant qu'à choisir le GLC, il faut ajouter les roues arrière directrices pour le rendre plus sympa.



AUDI Q5 2.0 TDI 204 ch Quattro S line BMW X3 20d xDrive 197 ch M Sport MERCEDES GLC 220 d 197 ch 4Matic AMG Line

NOS MESURES

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

EN CHIFFRES



AUDI Q5

BMW X3

MERCEDES GLC

Moteur/Transmission			
Puissance maxi	■ 204 ch à 3800 tr/mn ⁽¹⁾	■ 197 ch à 4000 tr/mn ⁽²⁾	■ 197 ch à 3600 tr/mn ⁽³⁾
Couple maxi	■ 400 Nm à 1750 tr/mn ⁽¹⁾	■ 400 Nm à 1500 tr/mn ⁽²⁾	■ 440 Nm à 1800 tr/mn ⁽³⁾
Type	4 cyl. turbo diesel + micro-hybridation ⁽¹⁾	4 cyl. turbo diesel + micro-hybridation ⁽²⁾	4 cyl. turbo diesel + micro-hybridation ⁽³⁾
Cylindrée/puissance fiscale	1968 cm ³ /11 CV	1995 cm ³ /11 CV	1993 cm ³ /11 CV
Transmission	intégrale	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique à double embrayage/7	automatique à convertisseur/8	automatique à convertisseur/9
Batterie/capacité brute	■ lithium-ion/1,7 kWh	■ LFP/0,9 kWh	■ lithium-ion/0,9 kWh

(1) Puissance et couple du moteur thermique. Moteur électrique : 24 ch et 230 Nm, non inclus dans la puissance et le couple annoncés. (2) Puissance et couple du moteur thermique. Moteur électrique : 11 ch et 25 Nm non inclus dans la puissance et le couple annoncés. (3) Puissance et couple du moteur thermique. Moteur électrique : 23 ch et 200 Nm, non inclus dans la puissance et le couple annoncés.

Châssis			
Diamètre de braquage	■ 12 m	■ 12,2 m	■ 11,8 m
Pneumatiques AV-AR	255/45 R 21	255/40-285/35 YR 20	235/55 R 19

Dimensions/Poids			
L/l/h/empattement	4,72/1,90/1,65/2,82 m	4,76/1,92/1,66/2,87 m	4,72/1,89/1,64/2,89 m
Poids/tractable freiné	2070/2400 kg	2000/2500 kg	2010/2500 kg

Performances			
1000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 29,4/7,6 s	■ 29,9/8 s	■ 30/9 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 7,8 s	■ 7,7 s	■ 8,2 s
Vitesse maxi	■ 226 km/h ⁽⁴⁾	■ 215 km/h ⁽⁴⁾	■ 219 km/h ⁽⁴⁾
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/64 m	■ 10/30/63 m	■ 10/31/64 m

(4) Données constructeurs.

Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	■ 16 à 26 cm ⁽⁵⁾	■ 30 cm	■ 31 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 154/150 cm	■ 152/147 cm	■ 150/148 cm
Volume de coffre	■ 550 à 635 dm ³ ⁽⁵⁾	■ 570 dm ³	■ 590 dm ³

(5) Selon la position de la banquette arrière coulissante.

Niveau sonore			
Au ralenti/90/130 km/h	■ 43,3/63,6/67,3 dB	■ 43,6/63,6/67,5 dB	■ 42,4/62,3/65,7 dB

LE BUDGET

Prix	■ 71 870 €	■ 70 100 €	■ 71 850 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 4543 à 20569 € (156 à 174 g/km)	■ 4026 à 6126 € (154 à 161 g/km)	■ 898 à 4026 € (134 à 154 g/km)
Malus au poids (MOM ⁽⁶⁾ de référence)	■ 4120 € (2030 kg)	■ 2990 € (1965 kg)	■ 3290 € (1985 kg)
Prix du modèle essayé ⁽⁷⁾	116 546 €	97 725 €	87 176 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

(6) MOM : masse en ordre de marche. (7) Malus et options inclus.

Équipements communs

6 airbags, AFIL act., aides park. AV/AR (radar), Bluetooth, clim auto, dét. pluie/lum., frein. auto urg., hayon électrique, induction, instrumentation de bord numérique, rétro intérieur auto jour/nuit, rétros ext. rabattables électriquement, syst. multimédia avec écran tactile/Android Auto et Apple CarPlay/GPS connecté/radio/prise USB...

Options

Accès à bord et dém. sans clé	2850 € ⁽⁸⁾	série	1150 €
Affichage tête haute	3000 € ⁽⁹⁾	2600 € ⁽¹⁰⁾	1200 €
Caméra 360°	2850 € ⁽⁸⁾	2600 € ⁽¹⁰⁾	600 €
Conduite semi-autonome de niveau 2	5350 € ⁽¹¹⁾	850 €	2950 €
Phares matriciels	2850 € ⁽⁸⁾	600 €	1650 €
Roues AR directrices	non	non	3400 € ⁽¹²⁾
Sellerie cuir	à partir de 1800 €	3400 €	à partir de 2000 €
Suspension pilotée	2500 €	650 €	3400 € ⁽¹²⁾
Toit panoramique ouvrant ou fixe	1900 €	1550 €	1750 €

(8) Options groupées dans le pack Tech Plus. (9) Option incluse dans un pack. (10) Options groupées. (11) Option groupée incluant aussi le pack Tech Plus. (12) Options groupées.

Consommation			
Moyenne	■ 6,9 l/100 km	■ 6,3 l/100 km	■ 6,6 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 6,6/7/7 l/100 km	■ 6,7/6,2/6 l/100 km	■ 7/6,5/6,4 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 942 km/65 l	■ 952 km/60 l	■ 939 km/62 l

Note EuroNCAP	5 étoiles	En cours	5 étoiles
Pays de fabrication	Mexique	Afrique du Sud	Allemagne

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL MERCEDES GLC

Le "vieux" Mercedes GLC coiffe au poteau ses rivaux plus récents grâce à un intérieur plus spacieux et chaleureux et à une meilleure maîtrise du budget.

L'Audi perd toute chance de victoire à cause de ses options chères et presque inévitables auxquelles s'ajoutent de gros malus. Le BMW ne démérite pas mais n'enchant pas non plus, en tout cas pas dans cette configuration.

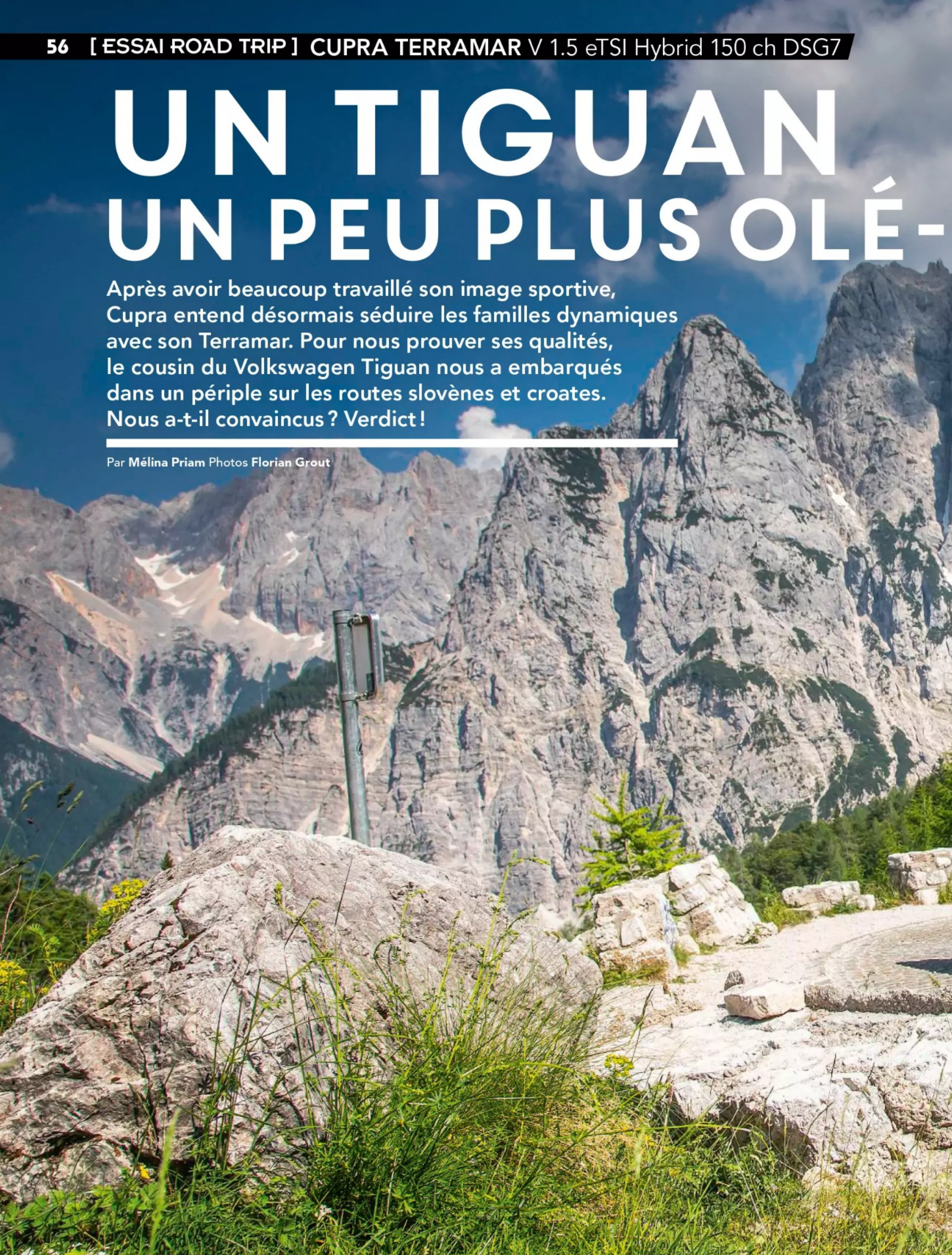


■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

UN TIGUAN UN PEU PLUS OLÉ-

Après avoir beaucoup travaillé son image sportive, Cupra entend désormais séduire les familles dynamiques avec son Terramar. Pour nous prouver ses qualités, le cousin du Volkswagen Tiguan nous a embarqués dans un périple sur les routes slovènes et croates. Nous a-t-il convaincus ? Verdict !

Par Méлина Priam Photos Florian Grout



OLÉ!



Cupra, c'est, dans un contexte assez morose, la petite marque qui monte, qui monte, qui monte de Volkswagen. Celle qui enquiquine ses cousins.

Et les autres ! À l'origine label sportif de Seat, elle s'est muée en entité distincte, en misant sur l'idée d'incarner "l'Audi accessible". Ce n'est d'ailleurs sans doute pas un hasard si le Terramar du jour est fabriqué dans l'usine hongroise du constructeur aux anneaux. Le coup marketing fonctionne : 700 000 voitures vendues depuis 2019. Et tant pis s'il s'écoule moins de Seat. C'est au point qu'aujourd'hui, les nouveaux modèles ne sont même plus développés pour la "maison mère" mais pour Cupra. Ainsi, alors que le Seat Tarraco a discrètement tiré sa révérence l'an dernier sans avoir de successeur, le Cupra Terramar prend la relève avec le nouvel écusson.

Mais quand même... Un look musclé, quelques fanfreluches cuivrées de-ci de-là et de jolies jantes ne vous transforment pas un cheval de trait en pur-sang. Rappelons que sous ce plumage moderne se cache le même ramage que celui des cousins Volkswagen Tiguan et Skoda Kodiaq. Certes, le Terramar s'en distingue visuellement et leur rend quelques centimètres



L'avis de Méline Priam



Il se distingue en style, et au volant c'est l'un des moins ennuyeux de sa classe.



Ceux qui connaissent le Tiguan reconnaîtront certains éléments, tel l'écran central. Mais l'ambiance est plus dynamique et la qualité soutient la comparaison.



PLUS

Compromis confort/
tenue de route
Ambiance moderne
Équipement complet

MOINS

Malus
Consommation
Moteur assez sonore

Le Terramar se révèle moins sec et plus confortable que le Formentor.



❶ Hérités du Tiguan, les compteurs numériques sont personnalisables à souhait, avec la possibilité d'afficher la carte du GPS en plein écran. ❷ Il hérite du sélecteur rotatif au volant de la boîte DSG qui est complété par les palettes au volant pour reprendre la main manuellement sur le passage des rapports. ❸ Ce bouton (cercle) permet un accès direct aux réglages des aides à la conduite sans passer par l'écran. Histoire de couper facilement l'agaçante alerte de survitesse ou celle de sortie de voie !

– respectivement 2 cm et 24 cm (Skoda jouant sur un registre plus familial). En revanche, la confusion est aisée avec le Formentor. Le Terramar est juste 7 cm plus long et partage les mêmes codes stylistiques, à la nuance près d'une ligne de toit moins fuyante.

Sous le capot, c'est bonnet blanc et blanc bonnet : il reprend les mécaniques connues et reconnues du groupe, à commencer par "notre" 1.5 eTSI micro-hybridé de 150 ch, associé à la boîte à double embrayage DSG que l'on ne présente plus. Elle apparaît ici dans sa version 7 rapports, parfaitement à même d'encaisser sans broncher le couple somme toute modeste de 250 Nm. À l'inverse, les motorisations hybrides rechargeables font appel à la version à 6 rapports "seulement", qui intègre le moteur électrique.

Dès lors, avec plus de 1 600 kg à mouvoir, il ne faut pas attendre une sportivité débridée d'un pareil attelage.

Même en mode Sport. Celui-ci tente bien de donner l'illusion d'un tempérament plus "pêchu", mais au point d'apparaître vite caricatural. Il garde inutilement le moteur dans les tours, en délivrant une sonorité artificielle en décalage avec la pression exercée sur l'accélérateur : beaucoup de décibels en plus pour rien ! D'autant que des décibels, l'eTSI en distille déjà assez : ce n'est ni un modèle d'insonorisation ni un bon vocaliste. Pour autant, il s'en sort avec les honneurs et ne donne jamais l'impression d'être sous-motorisé. La boîte DSG contribue à l'agrément et au confort de conduite : en style coulé, nul besoin de recourir aux palettes au volant.

Toutefois, pour éviter de lasser rapidement son conducteur et tenter de tenir sa promesse de départ, c'est sur un châssis bien né que mise le Terramar. Là encore, vous dire que c'est le jour et la nuit avec un Tiguan, prétendre que le Cupra est *tellement* plus amusant et plaisant serait quelque peu exagéré... Cependant, à coups de petits ajustements de réglages apportés par les équipes espagnoles, il nous a semblé sensiblement plus alerte et enjoué. Assez précis et pas trop pataud, il bénéficie d'une direction bien calibrée qui permet de placer là où le conducteur le souhaite un train avant volontaire. Et si l'arrière, très neutre et sécurisant, se contente de suivre le mouvement, il évite au moins de trop traîner de l'essieu. Il arrive même plutôt bien à nous faire oublier sa masse. En fait, sur un segment qui, sur l'autel de l'électrification et des kilos qu'elle engendre, a complètement assagi et uniformisé les comportements routiers des voitures – même le Peugeot 3008 est rentré dans le rang ! –, le Terramar apparaît comme l'un des SUV les moins ennuyeux à mener. *Au pays des aveugles, les borgnes sont rois* en somme, mais c'est déjà pas mal !

En prime, contrairement au Formentor qui a le tort de faire payer son comportement agile par un excès de fermeté en suspension, le Terramar maîtrise l'art du compromis pour mieux satisfaire un usage familial. Ses sièges baquets complètent le tableau à la perfection : ils assurent un excellent maintien tout en apportant la touche sportive pour y croire un peu plus encore. Parenthèse personnelle : j'ai apprécié le fait de pouvoir ajuster l'assise →

**MALGRÉ LES PERFORMANCES MOYENNES,
LE PLAISIR DE CONDUITE EST AU RENDEZ-VOUS
SUR LES ROUTES CROATES ●●●**



au plus bas et trouver ainsi une position de conduite "à la BMW", c'est-à-dire plus proche de celle d'une berline que d'un utilitaire. Évidemment, cela réjouira moins les adeptes des positions surélevées.

Le Terramar soigne sa présentation et l'accueil. Là encore, les connaisseurs reconnaîtront les éléments du groupe Volkswagen. À commencer par le grand écran tactile central, les commodos et les rares boutons encore égarés sur la console – le Cupra cédant lui aussi au tout-tactile. Mais loin de nous l'idée de lui jeter la pierre : pourquoi se priver d'équipements performants et efficaces ? Un bémol (là encore sans doute personnel) concernant la commande rotative au volant de la boîte DSG, reprise des Volkswagen, qui ne me convainc toujours pas.

Dans cet univers qui affiche un air de déjà-vu, Cupra apporte une touche d'originalité grâce au dessin de la planche de bord plus travaillé et à des détails de finition spécifiques. Et si certains plastiques durs ne sont pas aussi agréables visuellement et au toucher que ceux de Volkswagen ou même d'un Peugeot 3008, ils ne jurent pas, sont

Non loin de Hum, il enchaîne les virages avec bonne volonté.

bien assemblés et le tout n'a pas à rougir de la comparaison. En somme, le Terramar rend une bonne copie. En plus, il affiche un prix sensiblement plus attractif que son cousin.

Tout serait parfait s'il ne pêchait pas par... gourmandise !

L'ETSI se contente en effet d'une micro-hybridation 48 V via un électro-démarrreur minimaliste, aujourd'hui un peu dépassé techniquement. Non seulement elle ne fournit pas un surplus de puissance suffisant pour donner la sensation d'un petit boost électrique, mais surtout elle montre ses limites sur la consommation, comme nous avons pu le constater lors de notre road trip croate entre terre et mer (clin d'œil à *terra... mar!*). Certes, dès qu'ils le peuvent,

les modes 2 cylindres ou roues libres entrent en action, mais nous sommes loin des économies réalisées par les systèmes hybrides ou même par les micro-hybrides plus poussés comme le 1.2 MHEV de Stellantis. Verdict : une consommation moyenne de 7 l/100 km. Rien de scandaleux dans l'absolu. Il y a peu, nous aurions même trouvé ce Terramar assez vertueux, mais aujourd'hui un Peugeot 3008 Hybride de 145 ch se contente de 6,3 l/100 km, et un Renault Austral Full Hybrid de 200 ch de 6,1 l/100 km !

Difficile aussi de ne pas noter que s'il est légèrement moins cher qu'un Tiguan, le jeune Cupra n'est pas donné. Sur ce point, un Peugeot 3008 Hybride 145 ch, qui n'a pas la réputation d'être bon marché, reste plus accessible. Ne parlons pas des concurrents asiatiques ! ■



① Les passagers ont assez de place et le Terramar reprend l'astucieuse banquette coulissante. Il est cependant sensiblement moins spacieux que ses cousins du groupe.
② Selon la position de la banquette, le coffre varie de 462 à 582 dm³ : c'est correct pour la catégorie, mais là encore, un peu moins que les autres représentants du groupe Volkswagen.



LA MICRO-HYBRIDATION DU GROUPE VOLKSWAGEN EST HÉLAS MOINS EFFICACE QUE LES SYSTÈMES HYBRIDES QUI RECOURENT À UN VRAI PETIT MOTEUR ÉLECTRIQUE ●●●



CUPRA TERRAMAR V 1.5 eTSI Hybrid 150 ch DSG7

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	150 ch à 5 000 tr/mn ⁽¹⁾
Couple maxi	250 Nm de 1 500 à 3 500 tr/mn ⁽¹⁾
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess. + micro-hybridation 48 V
Cylindrée/puissance fiscale	1 498 cm ³ /8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robotisée double emb./7
Batterie/cap. brute (nette)	Li-ion/0,25 (NC) kWh

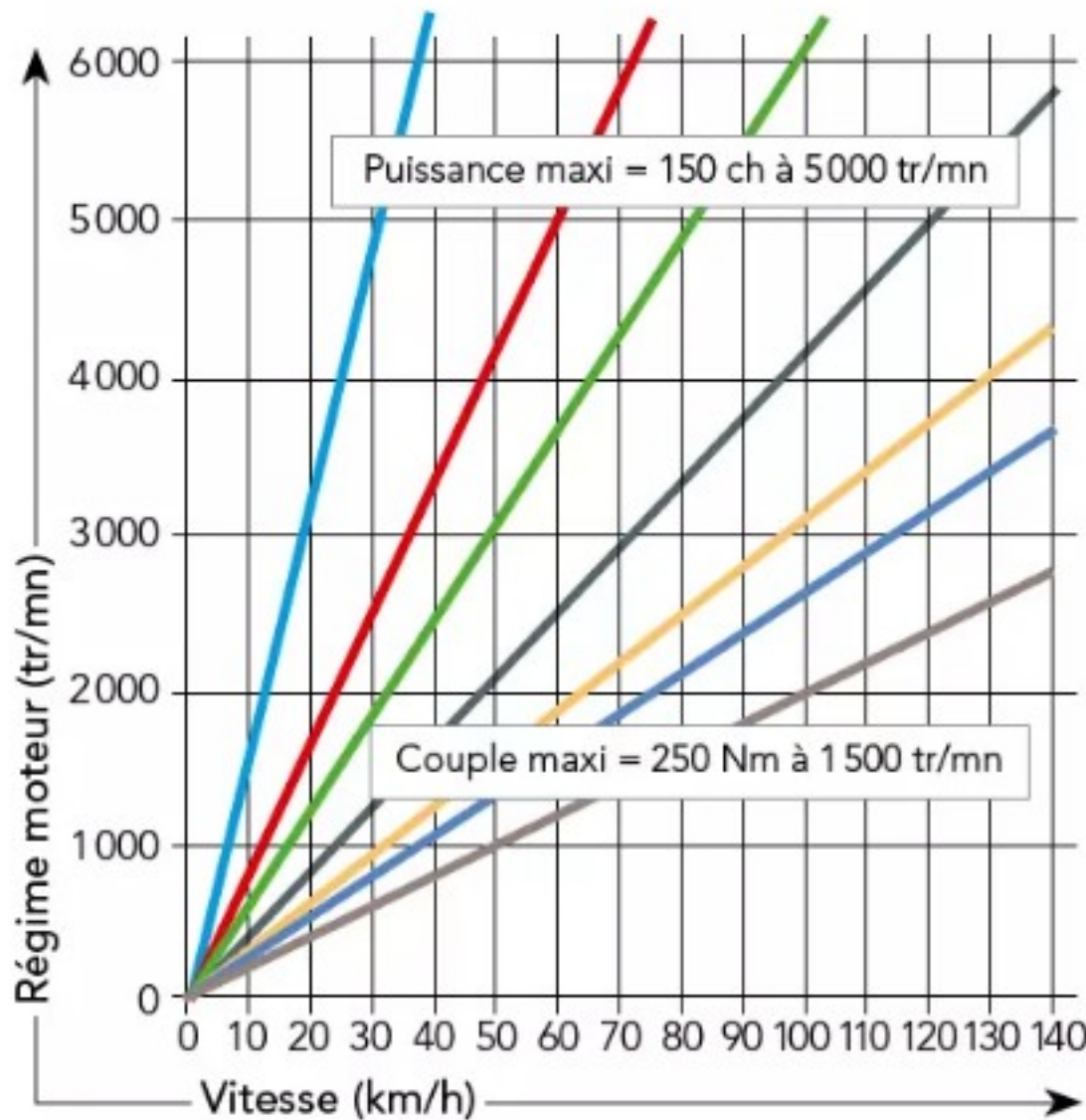
(1) Puissance et couple du moteur électrique : non inclus et non communiqués.

→ Diagramme des vitesses

La fameuse boîte à double embrayage DSG ne domine plus la concurrence mais reste douce et assez réactive pour contribuer au confort de conduite. Le 1.5 eTSI se contentant d'une hybridation légère minimaliste de 48 volts (électro-démarrage simple), il est secondé par la version 7 rapports de cette transmission, à l'inverse des motorisations hybrides rechargeables qui, du fait de leur couple supérieur, reçoivent une DSG6 spécifique.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1^{re} = 7,86 km/h En 2^e = 12,15 km/h En 3^e = 17,62 km/h
En 4^e = 24,10 km/h En 5^e = 31,60 km/h En 6^e = 38,86 km/h
En 7^e = 50,53 km/h



Châssis

Diamètre de braquage	11,5 m
Pneumatiques	255 /45 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,52/1,87/1,59/2,68 m
Poids/tractable freiné	1 599/1 800 kg

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	11 à 26 cm ⁽³⁾
Largeur aux coudes AV/AR	151/148 cm
Garde au toit AV/AR	98/94 cm
Volume	462 à 582 dm ³ ⁽³⁾
Seuil de chargement	76 cm

(3) Selon position de la banquette coulissante.

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	40,6/66/68,5 dB
------------------------	-----------------

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

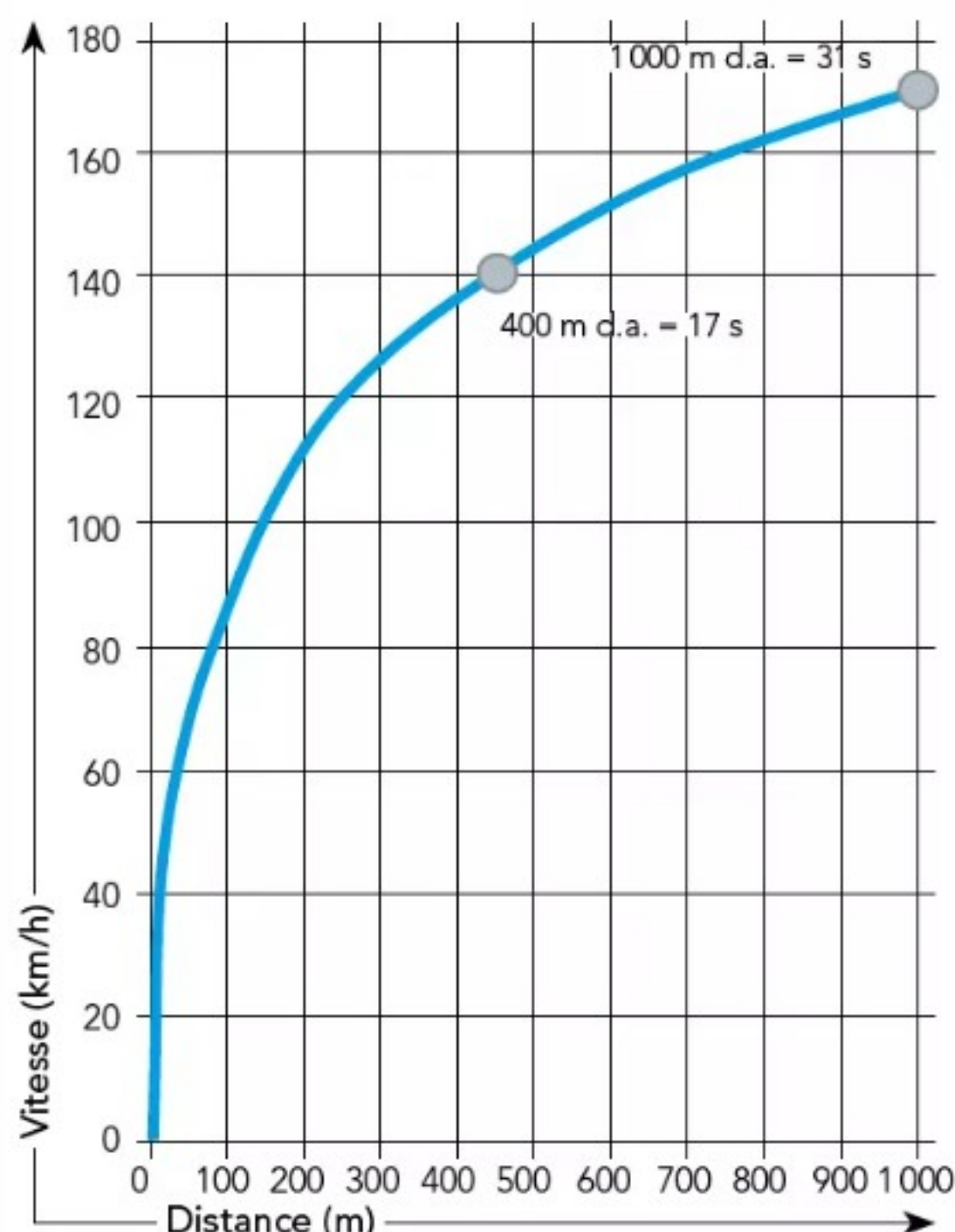
Hongrie

LA CONDUITE

Performances	
1 000 m d.a.	31 s
400 m d.a.	17 s
0 à 100 km/h	9,4 s
Vitesse maxi	202 km/h

→ Courbe d'accélération

L'hybridation légère 48 V ne donne pas vraiment la sensation d'un "boost" électrique perceptible comme peuvent le faire le 1.2 Hybride de Stellantis ou les Full Hybrid (Renault, Toyota, Honda...). Avec 150 ch sous le capot, mais 1 600 kg à tracter, il ne faut pas attendre du Terramar des accélérations façon boulet de canon. Il ne paraît pas sous-motorisé pour autant (quoiqu'en montagne...), mais n'espérez aucune sportivité en provenance de la mécanique.



Reprises

90 à 130 km/h en Drive	9 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en Drive	12,8 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en D	416 m

Freinage

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



De série, il chausse du 18 pouces. Ces belles jantes de 19 pouces sont facturées 700 €.

LE BUDGET

Prix	48 180 €
Malus écologique (CO ₂)	1 386 à 2 049 € (139 à 144 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽⁴⁾	52 774 €
Garantie	5 ans ou 100 000 km (4) Malus et options inclus.

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR (+ caméra recul), banquette AR coulissante, chargeur smartphone par induction, clim auto trizone, ESP, hayon élec., freinage auto urg., instrumentation numérique 10 pouces, jantes 18 pouces, phares LED Plus, préconisation vitesse, régulateur/limiteur de vitesse adaptatif, rétros ext. élec./rabattables, syst. multimédia avec écran tactile 12,9 pouces/système audio/prises USB/Android Auto et Apple CarPlay...

Options

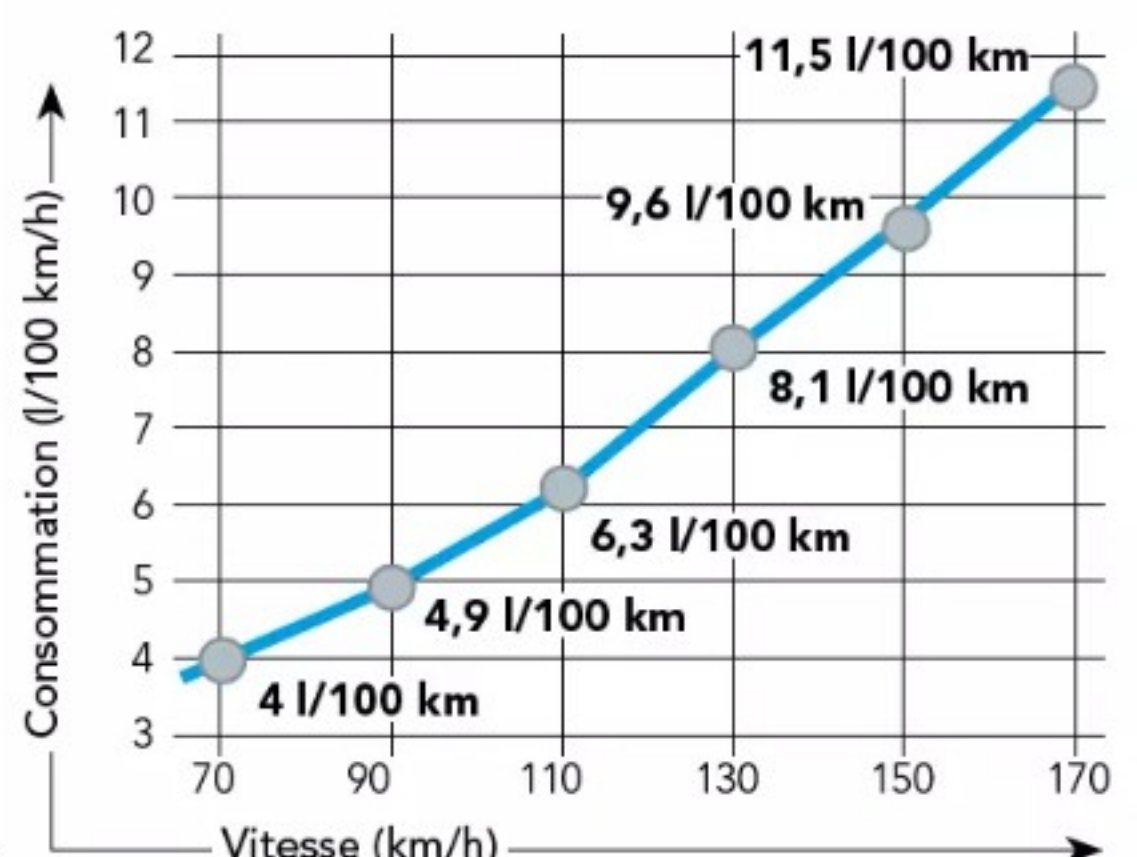
Intérieur High Canyon à sellerie cuir (1 400 €), jantes 19/20 pouces (700 à 900/1 000 à 1 390 €), pack Digital Drive (affichage tête haute, instrumentation 10,25 pouces, GPS : 850 €), pack Intelligent Drive (aide active au parking, codes/phares auto, prévention collisions, Travel et Side Assist : 635 €), pack Intelligent Drive Full (+ caméra 360° : 890 €), peinture métallisée/spéciale (800/2 400 €), phares Matrix LED (900 €), hi-fi avancée (650 €), toit panoramique (1 150 €)...

Consommation

Moyenne	7 l/100 km
Ville/route/autoroute	7,8/6,8/6,3 l/100 km
Capacité du réservoir/autonomie	55 l/785 km

→ Courbe de consommation

La micro-hybridation et la coupure des cylindres font leur maximum pour réduire la consommation, mais ce n'est pas suffisant face à une concurrence qui recourt à des systèmes plus aboutis. Le Terramar passe presque pour un vil soiffard ! En ville, c'est carrément un ivrogne. C'est sur autoroute qu'il est le plus raisonnable à condition de ne pas avoir le pied lourd. Se caler à 130 km/h au lieu de 110 km/h coûte 1,8 l/100 km de plus !



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le cousin du Tiguan a pour lui son look sportif et un tarif plus contenu. Par un subtil ajustement des réglages, il paraît sensiblement plus alerte et pas moins confortable. Moins ennuyeux mais moins familial aussi, il pêche un peu par gourmandise.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Bataille de

Étroitement apparenté au 3008 comme son prédécesseur, le 5008 a beaucoup forcé à l'occasion de son renouvellement en 2024. Le SUV 7 places de Peugeot subit l'attaque frontale du nouveau Volkswagen Tayron qui, malgré son patronyme inédit et sa carrosserie originale, doit, lui aussi, tout à un certain Tiguan.

Par Camille Pinet Photos Arnaud Saunier



dérivés





La finition est au niveau de ce que l'on attend d'une Volkswagen et c'est heureux, compte tenu du prix du Tayron.



VOLKSWAGEN TAYRON

❶ Le système multimédia Volkswagen semble enfin débarrassé de ses bugs, et se révèle parfaitement à la page, voire assez ludique.

❷ L'instrumentation numérique ne diffère en rien de celle du Tiguan, dont le Tayron est dérivé.



Le taux de natalité déclinant en Europe de l'Ouest ne milite pas pour la prolifération des transports de troupes civiles. Il y subsiste tout de même quelques valeureuses familles nombreuses à véhiculer et donc un marché à prendre pour les constructeurs généralistes, qui continuent à renouveler leurs SUV 7 places. Volkswagen pousse même la coquetterie jusqu'à lancer un tout nouveau modèle pour remplacer le Tiguan Allspace. Place au Tayron, qui s'offre une carrosserie entièrement spécifique puisqu'il ne partage plus sa face avant avec son petit frère. Pas de mystère toutefois, sous ces atours inédits, nous retrouvons bien la même plateforme et les mêmes motorisations, à commencer par l'omniprésent 1.5 eTSI 150 ch qui ne profite toujours que d'une hybridation légère de 48 V minimale. Le retard du géant allemand, qui a préféré miser sur le haut de gamme rechargeable, est manifeste. Bien que le 5008, restylé en 2024, ne propose pas une gamme aussi large que son adversaire allemand, il a mieux flairé l'air du temps

avec son moteur de 145 ch (ex-136 ch) dont la micro-hybridation a recours à une assistance électrique plus puissante. Certes, il ne s'agit pas d'un système hybride aussi complet que les propositions de Toyota ou Renault, mais sa petite machine électrique de 28 ch, sa batterie de 0,43 kWh net et son originale transmission à trois embrayages poussent assurément l'électrification plus loin. Sur un autre plan, il est rentré dans le rang en matière de gabarit : alors que l'ancien modèle tirait le meilleur parti de dimensions plus raisonnables que ses concurrents, le nouveau frise les 4,80 m et rejoint, au centimètre près, son rival de Volkswagen en longueur. Il le dépasse même nettement en largeur, de 4 cm ! Nous le répétons : tant que les rues à géométrie variable et les parkings déployants n'auront pas été inventés, cette constante inflation des gabarits doit cesser.

SUR LA ROUTE

Impossible pour le Tayron de cacher au conducteur qu'il est issu d'un Tiguan. Non seulement parce que sa planche de bord est en grande →



Plus spectaculaire dans sa présentation intérieure, le 5008 impose de faire quelques sacrifices sur le plan ergonomique.

PEUGEOT 5008

❶ Le 5008 aussi reprend l'instrumentation de bord de son petit frère, le 3008. Il en met plein la vue... Un peu trop parfois au goût de certains. ❷ Depuis son lancement, le système multimédia PSA n'a que peu évolué, et reste en deçà de celui de Volkswagen en matière de fonctionnalités.

AUTREFOIS LE PLUS COMPACT DE SA CLASSE, LE 5008 EST RENTRÉ DANS LE RANG ET AFFICHE QUASIMENT LE MÊME GABARIT QUE LE TAYRON ...

**VOLKSWAGEN
TAYRON**
PLUS
Confort
Finition
Équipements
—
MOINS
Prix très élevé
Malus très élevé
Consommation très élevée



L'un des avantages du Tayron par rapport au 5008 réside dans sa capacité de traction, qui atteint 1 800 kg, soit 800 kg de plus.



VOLKSWAGEN TAYRON

❶ L'habitabilité au dernier rang est sensiblement meilleure sur le Tayron, mais l'accessibilité est un peu moins bonne. ❷ Au deuxième rang, l'espace apparaît naturellement généreux lorsque la banquette est reculée au maximum. ❸ Le volume de coffre en position 5 places dépasse celui du 5008 de quelques décimètres cubes symboliques.

partie identique, mais aussi parce qu'il dispose des mêmes aides à la conduite, à commencer par le système de frein de parking automatique, qui se déclenche systématiquement à l'arrêt sur le plat et oblige à accélérer trop fort pour "décoller". Un dispositif désagréable en manœuvre, qui peut heureusement se désactiver. Rien de tel sur le Peugeot, qui bénéficie par ailleurs de phases de roulage en électrique beaucoup plus nombreuses à basse vitesse.

Nos deux comparses ne sont pas pour autant à l'aise en ville car trop longs et trop larges.

Chaque manœuvre dans un parking se transforme en punition et choisir la caméra à 360° optionnelle est un impératif catégorique dans les deux cas. Nous nous empressons donc de rejoindre les grands espaces qui semblent mieux leur correspondre. Cela a déjà été écrit : la ré-

jouissante agilité de l'ancien 5008 et sa capacité à faire oublier à son conducteur qu'il mène un engin familial ne sont, hélas, plus. Mais il a tout de même gardé un peu de savoir-faire de son constructeur en matière de trains roulants, parfaitement mis en valeur par cette comparaison avec le Tayron. Il se révèle en effet plus plaisant à conduire à la faveur d'une direction un peu plus directe et à un train avant un brin plus incisif en virage. L'allemand n'est pas pour autant incompetent sur départementale grâce à une bonne maîtrise du roulis et des mouvements de caisse, mais il conserve une neutralité un rien ennuyeuse et une direction peu informative. Notre exemplaire pouvait néanmoins faire valoir un confort de suspension plus ouaté à basse vitesse grâce à l'amortissement piloté DCC à 1 250 €, qui profite d'une remarquable amplitude de réglages. Au-dessus de 50 km/h, les deux SUV deviennent cependant comparables

TOUS DEUX OFFRENT LES 7 PLACES DE SÉRIE MAIS SONT DISPONIBLES EN 5 PLACES SANS SUPPLÉMENT ●●●

PEUGEOT 5008**PLUS**

Sobriété
Qualités routières
Présentation

MOINS

Ergonomie
Filtrage à basse vitesse
Système multimédia
plus limité



Le Peugeot 5008 a perdu en agilité par rapport à son prédécesseur. Pour autant, il reste un peu plus sympa à mener que le Volkswagen.

**PEUGEOT 5008**

❶ Les places d'appoint sont sensiblement moins spacieuses. Pourtant, deux adultes y seront un peu plus confortablement assis du fait d'un plancher moins surélevé. ❷ Le 5008 a malheureusement perdu ses sièges séparés à l'arrière et ne fait pas beaucoup mieux que son prédécesseur en habitabilité. ❸ Le seuil de coffre du 5008 se révèle 6 cm plus haut que celui du Tayron, une des rares réelles différences entre les deux modèles.

à ce sujet. Malgré le couple électrique du 5008 qui lui permet de se propulser plus facilement à basse vitesse, le Volkswagen prend l'avantage au 1 000 m départ arrêté mais aussi dans l'exercice du 0 à 100 km/h et en reprise. Au volant, ces différences de chrono ne sont guère perceptibles : ces deux SUV font le job et n'apparaissent ni comme des foudres de guerre ni comme des chicanes mobiles. Le 1,5 litre du Volkswagen, qui semble toujours rechigner à monter dans les tours, se montre toutefois plus silencieux à haute vitesse, comme en atteste notre sonomètre, qui relève 2 dB de moins à 130 km/h. Du point de vue des aides à la conduite, l'avantage revient

encore au Volkswagen, dont le système Travel Assist optionnel se révèle nettement plus réactif et évolué que celui du 5008.

VIE À BORD

S'agissant de SUV 7 places, c'est à la troisième rangée que nous commençons notre visite des lieux. Ni l'un ni l'autre n'y réservent un grand confort pour des adultes, mais il est néanmoins possible dans les deux cas d'y réaliser un court trajet, avec un petit peu plus d'aisance à bord du Volkswagen en matière d'espace aux coudes et aux jambes. En revanche, le Peugeot offre une meilleure accessibilité et une manipulation plus

facile des dossiers grâce à de vraies poignées, alors que le Tayron préfère des languettes lorsqu'il s'agit de redresser le dossier.

Une différence qui relève du détail, car la modularité apparaît très similaire dans les deux cas.

Les deux concurrents font appel à des banquettes fractionnables et coulissantes au deuxième rang, ménagent un espace sous plancher bienvenu pour le cache-bagages et des volumes de coffre très proches, même si, là encore, le Volkswagen peut prétendre à un léger avantage. Aux places avant, la palme du spectacle revient bien sûr au Peugeot 5008 et sa planche de bord de concept car avec des effets lumineux et des détails de design et de finition haute couture très bien exécutés. À l'usage néanmoins, c'est l'allemand qui convainc le plus grâce à sa position de conduite plus naturelle, à ses rangements →

LE 5008 TOUT COMME LE TAYRON BÉNÉFICIE DE QUALITÉS ROUTIÈRES DE HAUT NIVEAU, MÊME SI LE CHÂSSIS DU PREMIER DISTILLE UN PEU PLUS D'AGRÈMENT ●●●

plus logiques et à son système multimédia nettement plus évolué, qui compte des fonctionnalités plus nombreuses, parmi lesquelles (depuis peu) le jeu *Pac-Man* cher aux nostalgiques des années 80. Saluons chaudement le retour de vrais boutons sur le volant, tellement plus naturels que les anciennes touches haptiques que nous avons failli ne pas les remarquer. Dans cette version R-Line, un niveau de finition digne de l'idée que l'on peut se faire d'une Volkswagen est de retour, avec un dessus de planche de bord revêtu de simili, un éclairage d'ambiance sophistiqué et des assemblages de qualité.

BUDGET

Le Tiguan se fait déjà remarquer par des tarifs stratosphériques; le Tayron enfonce le clou. Les plus de 9 000 € qui le séparent du 5008 ne se justifient absolument pas, d'autant que son équipement de série n'apparaît pas beaucoup plus riche. Certes, il profite de sièges Sport massants, mais c'est à peu près le seul atout qu'il peut faire valoir, nos deux comparses offrant d'office les 7 places, le hayon mains-libres ou encore le régulateur adaptatif. Volkswagen France en est apparemment conscient puisqu'il présente une livrée spéciale R-Line Edition qui

propose la peinture métallisée et le toit ouvrant panoramique... pour 100 € de moins, soit un avantage total de 2 210 €. Alors bien sûr, il est possible d'arguer que ces engins s'achètent en majorité en location longue durée. Voyons cela de plus près : Volkswagen demande un loyer de 554 € par mois pour une durée de 48 mois avec un premier loyer de 7 686 €, pour une loi de roulage annuelle de 10 000 km. Le 5008 ne réclame pour sa part qu'un premier versement de 5 500 € et des loyers de 434,74 € sur une durée de 49 mois pour le même kilométrage : sans commentaire !

Le hic, c'est que ça ne s'arrange pas pour l'allemand lorsque l'on examine nos mesures de consommation.

Oui, ce n'est pas une erreur de transcription sur notre fiche technique, nous avons bien relevé 1,2 litre aux 100 km d'écart en moyenne entre

Le 5008 actuel ne fait pas oublier l'ancien, plus agile et beaucoup plus malin.



L'avis de Camille Pinet



La possibilité de jouer à *Pac-Man* sur l'écran du Tayron ne suffit pas à engendrer la passion !



nos deux concurrents en faveur du Peugeot ! C'est tout simplement énorme, même si on peut en partie incriminer le kilométrage de notre Tayron d'essai, à peine sorti de rodage. Volkswagen paie ici cher son refus de lancer une véritable motorisation hybride. Bien entendu, un tel appétit n'est pas sans conséquences fiscales, notre exemplaire devant s'acquitter de la bagatelle de 3 552 € de malus, un montant qui peut atteindre jusqu'à 4 818 € selon l'équipement ! Bref, impossible de défendre le cas allemand, qui ferait presque passer le 5008 pour l'affaire du siècle. Le Peugeot se montre en effet beaucoup moins pénalisant fiscalement, bien qu'il n'échappe pas à la taxe CO₂. Rien ne va plus, refaites vos jeux, il remporte ce match grâce à ce critère financier, même si le Volkswagen marque son terrain sur les chapitres précédents. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : ÉGALITÉ

VIE À BORD : VOLKSWAGEN TAYRON

BUDGET : PEUGEOT 5008



Tous deux remplissent bien leur mission de SUV familial, mais le Tayron fait payer ses qualités beaucoup trop cher et maîtrise mal sa consommation.

VOLKSWAGEN TAYRON

1.5 eTSI 150 ch R-Line

PEUGEOT 5008

1.2 Hybrid 145 ch GT

EN CHIFFRES



69

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.

	VOLKSWAGEN TAYRON	PEUGEOT 5008
Moteur/Transmission		
Puissance	■ 150 ch à 5 000 tr/mn ⁽¹⁾ (maxi)	■ 145 ch ⁽²⁾ (cumulée)
Couple maxi	■ 250 Nm à 1 500 tr/mn + 56 Nm élec.	■ 230 Nm à 1 750 tr/mn + 55 Nm élec.
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence + micro-hybridation 48 V	3 cyl. en ligne, turbo essence + micro-hybridation 48 V
Cylindrée/puissance fiscale	1 498 cm ³ /8 CV	1 199 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/7	triple embrayage/6
Batterie/capacité brute (nette)	■ lithium-ion/0,25 (NC) kWh	■ lithium-ion/0,890 (0,432) kWh

(1) Puissance thermique + 19 ch élec. (2) Puissance maxi : 136 ch à 5 500 tr/mn + 28 ch élec.

Châssis		
Diamètre de braquage	■ 12,1 m	■ 11,6 m
Pneumatiques	255/40 VR 20	225/55 R 19

Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,80/1,86/1,67/2,79 m	4,79/1,90/1,69/2,90 m
Poids/tractable freiné	1 710/1 800 kg	1 750/1 000 kg

Performances		
1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 32,2/10,2 s	■ 32,8/11 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 9,8 s	■ 10,2 s
Vitesse maxi	■ 193 km/h	■ 193 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/33/67 m	■ 10/30/64 m

Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■ 14-32 cm ⁽³⁾	■ 18-33 cm ⁽³⁾
Largeur aux coudes AV/AR	■ 139/135 cm	■ 138/135 cm
Volume de coffre 5/7 places	■ 675-850 ⁽³⁾ /350 dm ³	■ 685-835 ⁽³⁾ /330 dm ³

(3) Selon position de la banquette.

Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■ 39/64,2/67,3 dB	■ 43,2/64,7/69,2 dB

LE BUDGET

Prix	■ 54 900 €	■ 45 890 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 3 552 € (152 g/km)	■ 740 € (132 g/km)
Malus au poids	■ 240-1 180 €	■ 0 €
Prix du modèle essayé ⁽⁴⁾	63 982 €	52 280 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 8 ans ou 160 000 km ⁽⁵⁾

(4) Malus et options inclus. (5) Si entretien dans le réseau Peugeot.

Équipements communs

6 airbags, 7 places, accès/dém. sans clé, AFIL, aide parking AV/AR, Bluetooth, clim auto 2 zones (3 zones sur 5008), dét. pluie/lum., instr. num., jtes all. 19 pces, rég./lim. vitesse, syst. multimédia avec écran tactile/prise USB/Apple CarPlay et Android Auto, vitrage AR surteinté...

Options

Volkswagen Tayron : cond. semi-auton. niv. 2 et cam. 360° (1 030 €), jtes 20 pces (720 €), pack Hiver (560 €), peint. metall. (800 €), susp. pilotée DCC (1 250 €), toit ouv. pano (1 410 €)...

Peugeot 5008 : conduite semi-autonome niv. 2 et cam. 360° (1 300 €), peinture metall. (1 200 €), sellerie Alcantara (1 900 €), sièges AV chauffants (400 €), toit ouvrant (1 250 €)...

Consommation		
Moyenne	■ 7,8 l/100 km	■ 6,6 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 8,4/7,6/7,3 l/100 km	■ 6,8/6/6,2 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 705 km/55 l	■ 833 km/55 l

Note EuroNCAP	En cours	En cours
Pays de fabrication	Allemagne	France

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL PEUGEOT 5008

Volkswagen a-t-il oublié sa vocation de constructeur généraliste ? C'est à croire face aux prétentions financières extravagantes du Tayron, qui ne se justifient même pas par une supériorité sur le plan de sa motorisation, beaucoup trop gourmande. Le sens des réalités du 5008 lui permet de remporter facilement la mise malgré le léger avantage en prestations de son rival.


■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

VITRINE VERTE

Transformer un respectable SUV familial électrique en GTI ne relève pas de l'évidence, mais la démarche permet à Skoda d'entretenir son image à peu de frais. Raisonnable, l'Elroq RS, très proche de l'Enyaq, ne pousse cependant pas les feux de la sportivité très loin.

Texte Camille Pinet Photos Yann Lefebvre





En matière d'électrique, la recette de la performance semble désormais partagée par tous les constructeurs disposant d'une plateforme spécifique ou presque : l'emploi d'une version à deux moteurs, afin de gagner en puissance et en motricité grâce à la transmission intégrale. Le groupe Volkswagen a d'ailleurs été parmi les premiers à jouer à ce petit jeu sur sa plateforme MEB, les ID.4 et ID.5 ayant vite été déclinées en variantes GTX, faussement baroudeuses. Il était logique que Skoda use du même procédé pour faire (re)vivre cette fois sa ligne sportive RS. Depuis 2022, l'Enyaq RS de 340 ch (restylé cette année) a ouvert la voie ; il est dorénavant secondé par l'Elroq RS, dont le moins que l'on puisse dire est qu'il ne cherche pas la difficulté. Il reprend en effet la même motorisation et bien sûr la même batterie de 84 kWh, qui affiche 2 kWh de plus que celle des Elroq "85". Autant dire que l'effet nouveauté fait "pschitt". D'autant

que les deux frères de gamme partagent une planche de bord identique. Seules réelles différences : le format, le petit dernier mesurant 16 cm de moins en longueur, et, bien entendu, le prix. Le "Vert Mamba" de notre modèle d'essai est depuis longtemps une exclusivité et un signe de reconnaissance des Skoda RS : une véritable "couleur de sécurité" comme on les aimait dans les années 70, visible de très loin dans le rétroviseur. Rassurez-vous, elle n'est pas obligatoire, le nuancier proposant évidemment des noirs et des gris plus consensuels. L'Elroq RS en rajoute encore un peu avec ses jantes noires et ses boucliers noir mat. Ce costume de guerre fort peu discret est souligné à l'intérieur par des surpiqûres vertes et des décors façon carbone.

Certains penseront peut-être que le sage SUV à vocation familiale a perdu tout sens commun. Il n'en est rien.

Il conserve toutes ses qualités d'habitabilité. À l'arrière, les passagers peuvent même ➔

glisser leurs pieds sous les sièges sport, et Skoda revendique le même volume de coffre que les autres versions de la gamme malgré la batterie de plus grande capacité. Derrière le volant, la petite instrumentation et les lignes de la planche de bord n'évoquent pas vraiment la course, mais la finition flatte l'œil grâce à la suédine qui recouvre la planche de bord et la console centrale et aux assemblages soignés.

Les premiers tours de roues renseignent cependant bien vite sur le tempérament de ce RS, dont la sportivité apparaît sérieusement émoussée par la masse considérable de 2 229 kg annoncée par Skoda. Certes, la suspension DCC de série maîtrise assez efficacement les mouvements de caisse, mais même dans son réglage le plus agressif, le poids du bestiau se rappelle toujours au conducteur, qui peste contre le manque de ressenti de la direction, dont l'assistance privilégie la souplesse, et un freinage difficile à doser. Si les accélérations jusqu'à 100 km/h impressionnent à la faveur d'une motricité sans faille procurée par les 4 roues motrices, l'effet, atténué par la masse, s'épuise plutôt rapidement. Rien à voir par exemple avec la violence d'une MG4 Xpower ! Reconnaissons au moins à Skoda d'avoir fait un choix de pneumatiques pertinent, les Hankook Ventus de notre modèle chaussé en jantes de 21 pouces optionnelles faisant preuve d'une adhérence sur le sec satisfaisante. C'est finalement en adoptant un rythme coulé, avec le réglage le plus souple de la suspension, que cet Elroq RS se révèle le plus à son aise, comme s'il n'avait quitté son costume de monture strictement familiale qu'à contrecœur.

Même si le frisson vert apparaît quelque peu émoussé, il faut tout de même consentir un effort de plus de 50 000 € pour se l'offrir.

Et donc renoncer à la prime écologique, qui a récemment été augmentée à 3 100 €, voire 4 200 € selon les revenus. Un tarif catalogue qui permet quand même d'économiser 4 510 € par rapport à l'Enyaq doté de la même motorisation. Skoda semble cependant décidé à faire profiter ses clients du coup de pouce étatique, puisque des remises sont accordées en concession pour y accéder. Son équipement de série s'avère pourtant très proche de celui du grand frère, la seule différence notable étant la climatisation bizona sur l'Elroq au lieu de trizone

L'avis de Camille Pinet

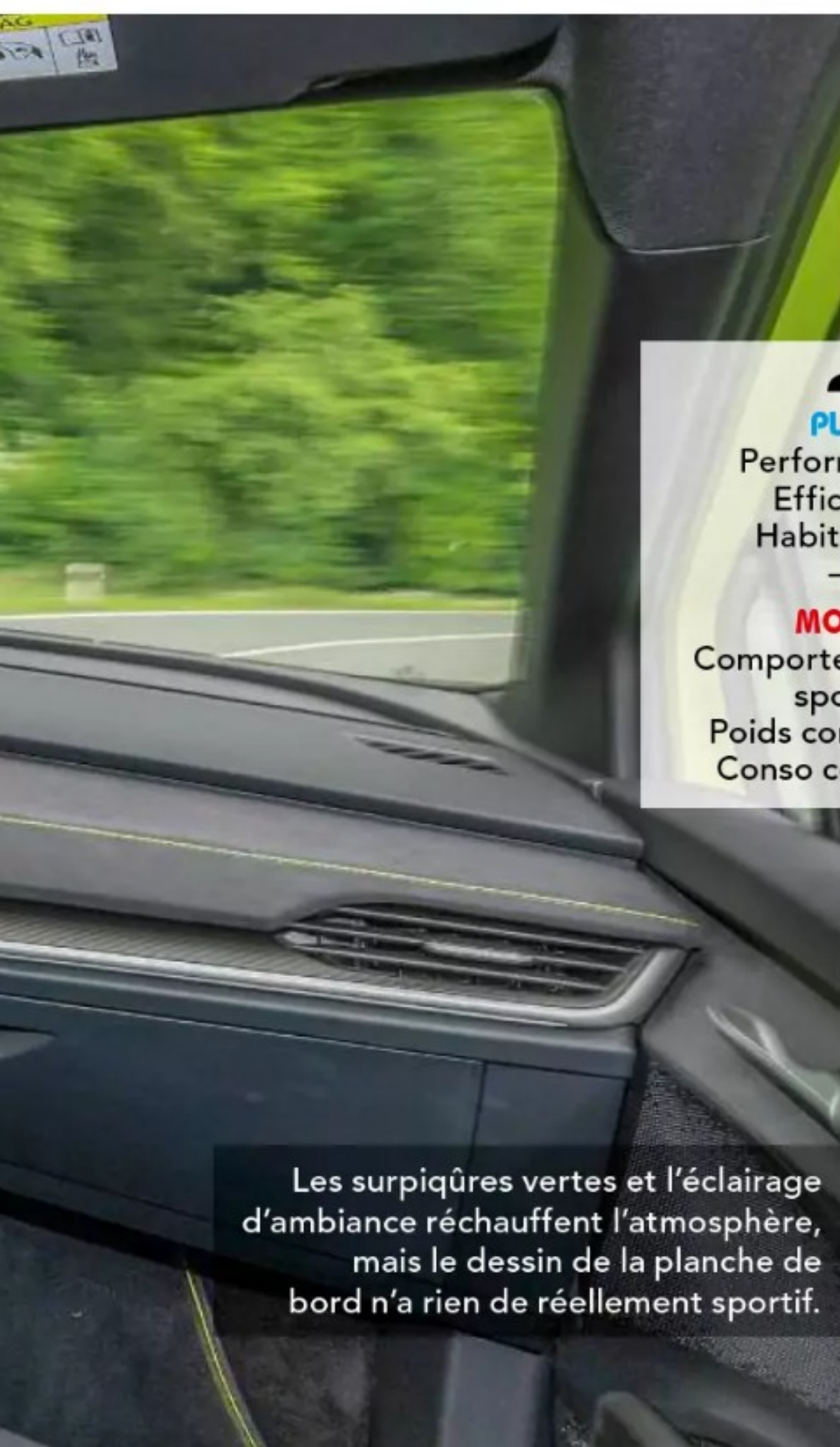


Il n'est pas donné à tout le monde de rendre sportif un SUV de plus de 2 tonnes.

55%
Quotient Émotionnel



MALGRÉ DES ACCÉLÉRATIONS
SUBSTANTIELLES, L'ELROQ RS
NE PEUT PAS VRAIMENT
ÊTRE CONSIDÉRÉ COMME
UN MODÈLE SPORTIF ●●●



3

- ❶ La petite instrumentation numérique de seulement 5,3 pouces renforce la sensation d'une esthétique intérieure typée "monospace" pas vraiment sportive.
- ❷ À la hauteur de ce que beaucoup d'utilisateurs attendent d'un SUV compact, l'habitabilité à l'arrière ne pâtit pas des sièges sport.
- ❸ Relativement volumineux, le coffre ne souffre pas des 2 kWh de batterie supplémentaires.

sur l'Enyaq. Comme lui, il facture la pompe à chaleur en supplément mais livre de série la conduite semi-autonome et les phares Matrix. Le choix de cette version permet par ailleurs de bénéficier d'une vitesse de recharge un peu plus rapide que celle des 2 roues motrices et de gagner deux minutes pour passer de 10 à 80 % par rapport aux autres modèles de la gamme.

En revanche, nous avons été moins convaincus par la consommation, qui nous a paru un brin élevée : nous avons relevé environ 20 kWh/100 km sur un parcours routier plutôt peu exigeant. De quoi espérer arpenter à

peu près 400 km avant de s'arrêter, une valeur évidemment très éloignée des 549 km annoncés par Skoda. À vérifier cependant sur nos bases, car cette plateforme électrique se montre habituellement compétitive en la matière. Pour mémoire, nous avons mesuré 19 kWh/100 km et 410 km sur le Volkswagen ID.4 GTX doté de la même plateforme et de la même puissance, mais de la batterie de 77 kWh net. ■

PLUS
Performances
Efficacité
Habitabilité
—
MOINS
Comportement peu sportif
Poids conséquent
Conso constatée

Les surpiqûres vertes et l'éclairage d'ambiance réchauffent l'atmosphère, mais le dessin de la planche de bord n'a rien de réellement sportif.

SKODA ELROQ RS 340 ch / 84 kWh EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 340 ch
Couple maxi	■ 134 (AV) + 545 (AR) Nm
Type	2 élec. synchrones AV/AR
Puissance fiscale	5 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	réducteur / 1
Batterie / cap. brute (nette)	■ NMC / 84 (79) kWh

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,8 m
Pneumatiques AV-AR	235/50 - 255/45 R 20

Dimensions / Poids	
L/l/h/empattement	4,49/1,88/1,64/2,77 m
Poids/tractable freiné	2229/1 200 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 5,4 s
Vitesse maxi	■ 180 km/h

Coffre	
Volume	■ 470 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 50 380 €
Primes écologiques (CO ₂)	■ 0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	55 830 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(1) Primes écologiques et options incluses.

Équipements de série ■

6 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL active, aide au parking AV/AR, Bluetooth, chargeur smartphone à induction, clim auto bizona, conduite semi-auton. niv. 2, détecteurs pluie/lum., hayon élec. "mains-libres", instrumentation numérique, jantes alliage 20 pouces, phares Matrix, rétros rabatt. élec., sièges AV sport chauffants, susp. pilotée, syst. multimédia avec écran tactile 13 pouces/Apple CarPlay, Android Auto/prise USB, vitrage AR surteinté...

Options

Jantes 21 pouces (630 €), pack Hiver (600 €), pack Max (cam. 360°, clim trizone, hi-fi avancée, siège cond. élec., stationn. à distance, tête haute : 2 450 €), peinture métall. (700 €), pompe à chaleur (1 100 €)...

Consommation / Autonomie / Recharge	
Moyenne	■ 16,3 à 17,2 kWh/100 km
Autonomie maxi (WLTP)	■ 549 km
Chargeur AC/DC	■ 11/185 kW
Tps de charge 11/185 kW	■ 8 h 30/26 mn ⁽²⁾

(2) 185 kW : 10 à 80 % de charge (donnée constructeur).

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	République tchèque

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



À moins de craquer pour le style RS ou de rechercher à tout prix une transmission intégrale, peu de raisons justifient l'achat de cette version de l'Elroq. En dépit de sa puissance, les sensations ne sont pas vraiment à la hauteur de son grand méchant look.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

CONSO EN BAISSSE, CONFORT EN HAUSSE

Avec son prolongateur d'autonomie, le Qashqai e-Power roule toujours à l'électricité. Mais jusque-là, son moteur thermique, censé recharger les batteries, se manifestait un peu trop souvent. Les choses évoluent nettement avec cette seconde génération.

Par Guy L'Hospital Photos Florian Grout

L'avis de Guy L'Hospital



Il progresse dans tous les domaines, mais garde un comportement routier très sage.



5 EN 1

Un moteur électrique, un générateur, un onduleur, un réducteur et un multiplicateur : soit cinq éléments qui, sur la précédente génération, étaient positionnés à différents endroits du véhicule et qui, aujourd'hui, sont regroupés dans un même package, fixé sur le berceau moteur.

Résultat : une réduction drastique des vibrations, et donc un meilleur confort.



PLUS DE NERF

Doté d'un plus gros turbo, le 3 cylindres 1.5 propose 158 ch à 4600 tr/mn. La puissance maxi électrique reste de 190 ch, sauf en mode Sport où elle peut désormais atteindre 205 ch.

Les performances en profitent, avec un gain sensible sur le 1 000 m d.a. : 29,6 s contre 31 s. En reprise, l'écart est beaucoup moins marqué avec un gain de 0,2 s pour passer de 90 à 130 km/h (6,6 contre 6,8 s auparavant).



CALME PLAT À BORD

Étonnamment, Nissan ne profite pas de cette innovation technique pour l'associer à quelques modifications d'ordre esthétique ou d'équipements. Rien ne change, si ce n'est les informations de bord. Cela dit, la troisième génération de Qashqai est apparue en 2021 et a bénéficié d'un léger restylage l'année dernière. Dans la catégorie, il est loin d'être dépassé, même s'il y avait sans doute matière à améliorer l'ergonomie de manière générale.



SILENCE, ON TOURNE

Selon le constructeur, le niveau sonore à l'intérieur de la cabine est abaissé de 5,6 dB – gain que ne confirme pas notre sonomètre, mais qui se perçoit dans certaines phases de conduite, notamment sur autoroute, où le moteur thermique se déclenche plus tard. Il est possible de rouler jusqu'à 110 km/h pendant une longue période sans solliciter le 3 cylindres essence.

BEST IN CLASS

Si Nissan s'empresse de glisser sa troisième génération du système e-Power sous le capot du Qashqai, ce n'est pas uniquement pour le confort. Sur notre circuit d'essai, nous avons relevé une consommation moyenne de 5,4 l/100 km, soit 0,4 l/100 km de moins que la précédente génération. Sur autoroute, le progrès est particulièrement notable : alors que l'ancien modèle demandait 8,2 l/100 km, le nouveau se contente de 6,1 l/100 km, soit 2 l économisés tous les 100 km. Cela se ressent aussi sur les émissions de CO₂, le Qashqai étant l'un des rares SUV compacts épargnés par le malus.

NISSAN QASHQAI e-Power 190 ch Tekna+



EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 190 ch élec. ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 311 Nm élec. ⁽²⁾
Type	élec. + 3 cyl., turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	1497 cm ³ /8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	variation continue/1
Batterie/capacité nette	■ Li-ion/1,97 kWh

(1) 205 ch en mode Sport. Moteur therm. : 158 ch à 4600 tr/mn.

(2) 330 Nm en Sport. Moteur therm. : 250 Nm à 2400 tr/mn.

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,1 m
Pneumatiques	235/45 R 20

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,43/1,84/1,63/2,67 m
Poids/tractable freiné	1687/1800 kg

Performances

1000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 29,6/8 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 6,6 s
Vitesse maxi	■ 177 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/65 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 149/146 cm
Volume de coffre	■ 498 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 44,6/64/68 dB
------------------------	-----------------

LE BUDGET

Prix	■ 46300€
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (106 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	47200 €
Garantie	■ 3 ans ou 100000 km

(3) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

Aff. tête haute, cam. 360°, induction smartphone, clim auto, conduite semi-autonome niv. 2, hayon élec., peinture biton, phares LED, sellerie cuir, sièges AV élec., chauffants/massants, système multimédia connecté avec écran tactile 12,3 pouces/GPS/audio Bose 10 HP/prixe USB, toit pano, volant chauffant...

Options

Jantes alliage 19 pouces + roue de secours temporaire (200 €), peint. métallisée (700 à 900 €).

Consommation

Moyenne	■ 5,4 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 5,1/5/6,1 l/100 km
Réservoir/autonomie	■ 55 l/1018 km

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Royaume-Uni

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Performances et confort en progrès, consommation et prix en baisse, intervalles de révision allongés : le Qashqai e-Power est armé pour séduire aussi bien les professionnels que les particuliers.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



BIENVU!

Après les Lyriq et Vistiq, Cadillac s'apprête à compléter sa gamme de modèles 100 % électriques avec l'Optiq. En vue, l'objectif de retrouver une place en Europe pour la marque de prestige américaine, dans une démesure très mesurée, bien loin des gros V8 et des excès d'antan.

Par Nicolas Valeano

Visuellement comme au travers de ses noms, la jeune gamme électrique de Cadillac entretient l'esprit de famille. Ainsi, mis à part

le Vistiq, plus long et carré pour laisser l'espace à ses sept passagers, difficile de distinguer au premier coup d'œil le SUV Lyriq (*essayé dans L'AJ n° 1175*) de l'Optiq dont nous prenons le volant aujourd'hui. S'il s'agit du plus petit modèle de la gamme électrique, celui-ci est pourtant loin d'être compact pour nos contrées européennes : avec une longueur de 4,82 m (19 cm de moins que le Lyriq), l'Optiq joue dans la cour des Tesla Model Y ou encore Ford Mustang Mach-E, pour comparer avec des compatriotes. Ce "baby" Cadillac, le plus adapté à notre marché, tarde à traverser l'Atlantique et est attendu d'ici la fin de l'année. Nous sommes donc allés chez General Motors à Detroit pour l'essayer, dans une version avec des réglages destinés à sa clientèle nationale.

Cousin technique du Chevrolet Equinox EV, l'Optiq adopte un design bien affirmé pour souligner son appartenance au monde du haut de gamme.

La signature lumineuse verticale très marquée, la calandre à la forme classique mais traitée avec force détails modernes et la silhouette de SUV musclé font leur petit effet, comme les feux arrière verticaux en deux parties.

Les couleurs et matières de l'habitacle ont été définies par une Française, Laetitia Lopez. Le résultat est très réussi, avec un choix de teintes parfois

très osées, comme un bleu Pantone intense ou le joli tabac de notre voiture d'essai. En complément, 126 couleurs d'ambiance en rétroéclairage sont réglables au choix. La qualité des matériaux et assemblages est au niveau des prétentions de la marque, même si nous aurions aimé des pièces façon métal au toucher moins... plastique. Un impressionnant écran incurvé ultra-large de 33 cm de diagonale en haute résolution affiche la cartographie Google Maps (l'ensemble est basé sur le performant système d'exploitation Android Automotive) et inclut certaines touches tactiles à gauche de l'instrumentation, pour ajuster les phares par exemple. Une molette pour interagir avec le système d'infodivertissement est disposée sur la console centrale flottante qui ménage de beaux rangements, et des boutons d'accès direct permettent les réglages de climatisation (ouf de soulagement). Un vaste toit panoramique baigne l'habitacle de lumière et peut être occulté d'un velum. Un bon point aussi pour la superbe sono AKG et Dolby Atmos avec 19 haut-parleurs.

L'empattement certes très généreux de 2,95 m n'offre cependant pas un espace de limousine, mais les passagers arrière sont bien traités et deux adultes voyagent ici à leur aise. Ils n'auront pas de restrictions quant à leurs effets personnels grâce au coffre très vaste de 744 dm³ selon les mesures américaines, qui ne précisent pas quelle hauteur est prise en compte. En revanche, aucun "frunk" sous le capot avant pour ranger les câbles de recharge, casés dans une valisette qui se glisse dans un espace vertical sous le →

plancher du coffre. Côté modularité, l'Optiq se contente du strict minimum avec une simple banquette 1/3-2/3, sans même une trappe à skis pour aller en week-end dans les Rocheuses... ou les Alpes. Une fois l'ensemble rabattu, le volume culmine tout de même à 1 600 dm³.

L'Optiq est basé sur la plateforme Ultium réservée à l'électrique, comme les autres modèles à batterie de la gamme de la marque de luxe de General Motors. Mais il n'a pas droit à la remarquable suspension hydraulique que nous avons pu tester sur le nouveau Vistiq.

Une comparaison cruelle tant la finesse d'amortissement et le confort prodigué par son grand frère viennent à manquer ici.

L'Optiq est équipé d'amortisseurs conventionnels passifs à double valve pour une plus grande polyvalence. Le confort dispensé est de bon aloi malgré les grosses roues de 21 pouces, mais c'est loin de la sophistication du système à air. De manière générale, avec une direction un brin lourde et un comportement plus pataud (2 355 kg), l'Optiq appartient clairement à une gamme inférieure, mais il est aussi nettement plus abordable. La conduite à une pédale manque un peu de douceur, mais à l'usage, la molette au volant pour ajuster la force de régénération à la demande selon la pres-



Le confort est d'un bon niveau, mais sans rapport avec les modèles plus haut de gamme de la marque.



L'avis de Nicolas Valeano



Son raffinement ne se retrouve pas dans ses prestations au volant, en deçà des autres Cadillac.



Avec une immense résolution de 9K et une diagonale XXL, l'écran incurvé est la pièce maîtresse du joli habitacle du SUV américain.

CADILLAC OPTIQ

300 ch/85 kWh

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 300 ch
Couple maxi	■ 480 Nm
Type	2 électriques à aimants permanents (AV) et induction (AR)
Puissance fiscale	NC
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 1
Batterie / capacité brute (nette)	■ lithium-ion NCMA/NC (85) kWh

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,25 m
Pneumatiques	275/40 R 21

Dimensions / Poids	
L/l/h/empattement	4,82/1,9 1/1,64/2,95 m
Poids / tractable freiné	2355 ⁽¹⁾ / NC kg

(1) À vide, sans conducteur, normes américaines.

Performances	
0 à 100 km/h	■ 6,7 s
Vitesse maxi	■ 177 km/h

Coffre	
Volume	■ 744 dm ³ (2)

(2) Selon les normes américaines.

LE BUDGET

Prix	■ 69 000 € ⁽³⁾
Primes écologiques (CO ₂)	■ 0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé	75 000 € ⁽⁴⁾
Garantie	■ 4 ans ou 100 000 km

(3) Estimation L'A.J. (4) Primes écologiques et options (estimation) incluses.

Équipements de série (États-Unis) ■

6 airbags, affichage tête haute, animation lumineuse d'accueil, chargeur smartphone à induction, conduite semi-autonome Super Cruise, fonction one pedal, jantes aluminium de 20 pouces, sièges AV élec. réglables sur 8 plans/ventilés/massants/chauff, sièges AR chauffants, système multimédia avec écran 33 cm/services Google/sono AKG 19 haut-parleurs et Dolby Atmos, toit pano...

Options (prix non communiqués)

Toit noir, intérieur bleu ou marron, roues de 21 pouces, recharge AC 19,2 kW.

Consommation / Autonomie / Recharge	
Consommation mixte ⁽⁵⁾	■ 20,4 kWh/100 km
Autonomie mixte ⁽⁵⁾	■ 486 km
Chargeur AC/DC	■ 11,5 (19,2 en option) / 150 kW
Temps de recharge 150 kW	■ 127 km en 10 mn

(5) Selon les normes EPA américaines.

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Mexique, Chine ⁽⁶⁾

(6) Les modèles fabriqués en Chine ne seront pas importés en Europe.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Une proposition originale dans le paysage automobile électrique haut de gamme. L'Optic compte sur son blason prestigieux et son style raffiné, mais ses prestations de recharge demeurent en retrait et son prix reste un grand point d'interrogation.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



PLUS
Présentation
Interfaces raffinées
Habitabilité et coffre

MOINS
Sensations de conduite
Filtrage de suspension
Temps de recharge



- ❶ Le freinage régénératif commandé avec une palette au volant se montre très agréable à l'usage. ❷ Les passagers arrière sont bien accueillis. ❸ Le vaste coffre propose une modularité basique.

sion exercée, agissant comme un frein manuel, est très convaincante.

La répartition de puissance entre les deux moteurs privilégie la traction et ne cultive pas la sportivité, même si les 300 ch et 480 Nm distillent des relances très correctes. Une version plus puissante Optiq-V de 519 ch avec une répartition plus importante aux roues arrière est lancée aux États-Unis, mais rien ne dit qu'elle sera exportée chez nous.

À noter, il est prévu qu'en 2026 la conduite semi-autonome mains-libres Super Cruise arrive en Europe : notre législation est appelée à évoluer dès septembre à ce sujet. Nous l'avons essayée à bord du gros SUV Vistiq, sur les autoroutes du Michigan. Le résultat est impressionnant avec une conduite en douceur et des changements de file automatiques parfois un peu surprenants. Cependant, le système a pu se voir troubler par des phases de travaux avec des marquages au sol abîmés. Personne n'est (encore) parfait parmi ceux qui offrent ce genre de conduite déléguée.

Côté batterie, l'Optiq est bien doté avec son gros accumulateur de 85 kWh net, donnant une autonomie théorique de 486 km selon la norme américaine EPA. Mais le tableau se gâte avec la capacité de recharge rapide limitée à seulement 150 kW, ce qui permet de regagner sur le papier 127 km en 10 mn. La consommation relevée lors de notre essai se montait à environ 31 kWh/100 km, en usage certes intensif, mais cela demeure très élevé. Une valeur à vérifier lorsque l'auto arrivera chez nous.

Reste une grande inconnue : son prix ! Aux États-Unis, l'Optiq est proposé à partir de 53 495 \$ (environ 46 000 €) – très compétitif au vu de l'équipement de série. Considérant qu'un Lyriq est vendu à partir de 58 500 \$ (50 500 €) aux États-Unis mais 83 000 € ici, nous pourrions imaginer pour l'Optiq un tarif européen autour des 70 000 € : ça pique ! Mais rien n'est moins sûr avec les surenchères incessantes dans les droits de douane, qui auront eu le temps de maintes fois fluctuer d'ici l'automne, date de lancement de l'Optiq en Europe. ■

LES EXPERTS AJ

Avec ses 280 ch, l'Alfa Junior Veloce entend réinterpréter l'esprit GTi à la sauce petit SUV urbain électrique. Pourquoi pas ? Mais l'autonomie risque de trinquer... Nos Experts ont voulu savoir ce qu'il avait à raconter pour livrer leur verdict.



ARNAUD SAUNIER

L'ambiance se veut ultra-sportive, mais aucun de nos experts n'a vraiment apprécié le confort du siège baquet trop ferme, trop raide, trop serré...



ARNAUD SAUNIER

Les 280 ch assurent les sensations, mais les exploiter se solde irrémédiablement par une autonomie en berne.



ARNAUD SAUNIER

Reste un comportement routier assez enjoué et plaisant, quoique notre pilote n'ait pas été franchement convaincu.

ALFA ROMEO JUNIOR

Veloce 280 ch / 51 kWh net **46 900 €**
Primes écologiques : à partir de 3 100 €
(0 g/km CO₂)



YANN LEBEVRE

Les ingénieurs ont semble-t-il poussé le curseur un peu trop loin concernant l'amortissement, beaucoup trop raide.



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.

Le point positif, c'est le moteur ! Les 280 ch et le couple assurent les sensations. Mais c'est le seul.

L'avis du pilote



Il m'a l'air fort sympathique, ce Junior ! Je trouve que les designers ont su habilement concentrer l'ADN Alfa dans ce SUV de poche. Ce siège baquet me fait de l'œil, en plus... Mais quelle déception ! Il est d'un inconfort surprenant : trop dur et la bosse au milieu du dossier qui vous rentre dans la colonne vertébrale n'est pas agréable. Le défaut est exacerbé par des suspensions bien trop raides, même pour une petite sportive. Le volant est très joli, mais l'épaisse jante ne conviendra pas forcément aux mains menues. **Ce sont surtout la direction et le comportement qui me chiffonnent.** La première est trop directe et réactive pour le quotidien : à haute vitesse ou à l'accélération, elle balance de gauche à droite, l'auto semblant de ce fait chercher sa route. Cela nuit à la tenue de route avec un sous-virage un peu trop marqué. Le freinage manque de mordant à l'attaque de la pédale et d'efficacité dès que l'auto est en appui. Enfin, ce Junior est bruyant (un comble pour une électrique) en aérodynamique, passé les 120 km/h. Alors oui, il y a un bon moteur et du couple pour assurer des sensations, mais c'est à peu près tout !

Le rapport sensations/performances/autonomie est trop déséquilibré. Et quel tape-fesses !

L'avis de la journaliste



Mes camarades ne sont pas tendres. J'ai envie de l'aider, ce Junior : je n'y peux rien, j'ai un faible pour les Alfa ! **Je dirais donc qu'à moins d'être accro aux sensations électriques, ce n'est pas la version qu'il faut choisir.** 280 ch, c'est certes très tentant, mais avec une pile de 51 kWh (net), l'autonomie en prend pour son grade : à peine plus de 300 km en ville ; tout juste plus de 200 km sur autoroute. Et encore... ça, c'est pour 100 % de batterie, qui ne sont jamais exploités, et en ayant le pied léger. Pour un usage courant de petit SUV urbain électrique, le modèle de 156 ch fait déjà très bien le job. Il est de surcroît moins "pousse-au-crime", permet donc de ménager un peu plus l'autonomie et se montre moins tape-fesses. Parce que, franchement, mettre plus cher dans un Junior que dans une Alpine A290 qui souffre du même défaut, c'est gonflé ! Quitte à casser sa tirelire, j'opterais davantage pour le Junior Ibrida Q4 qui coûte déjà bien assez cher : 37 000 €. Il est moins sensationnel à l'accélération, mais plus endurant, polyvalent, et surtout il est le seul, en plus de sa transmission Q4, à recevoir un train arrière multibras qui fait une petite différence en comportement routier.

Très grisant à conduire, mais presque inexploitable au quotidien. Un jouet ! Mais un jouet très cher.

L'avis du taxi



En principe, j'aime bien les ambiances sportives, mais là je n'accroche pas du tout ! La conduite est certes très grisante, mais je me sens engoncé. Des sièges baquets qui maintiennent fermement, c'est le nec plus ultra, mais là c'est trop : j'ai la sensation d'être complètement coincé au niveau des cuisses. Pourtant, je ne suis pas un gros gabarit ! Le mariage de matériaux assez raffinés comme l'Alcantara avec des plastiques durs bas de gamme ne me semble pas non plus très heureux. Et l'ajustement des éléments entre le tableau de bord et la ceinture de caisse est indigne d'une auto de ce prix-là. **En matière d'ergonomie, l'écran tactile central, par lequel passent beaucoup de fonctionnalités, est positionné bien trop bas.** Il oblige à détourner le regard de la route : cela en devient dangereux ! À l'arrière, l'espace laissé aux passagers est ridicule et ces derniers ne voient rien de la route : la faute à ces sièges baquets très encombrants. Après, la conduite est amusante, mais le tour de manège ne dure vraiment pas longtemps, compte tenu de l'autonomie. Ce Junior, c'est un jouet. Mais 47 000 € pour un jouet, c'est cher payé !

82 [1^{er} ESSAI] POLESTAR 3 489 ch / 111 kWh

Long Range Dual Motor AWD Pack Plus & Pack Pilot

ROULER



DIFFÉRENT

Inconnue du grand public, la marque sœur de Volvo, Polestar, tisse peu à peu sa toile. Déjà présente dans 28 pays, elle arrive en France. Trois véhicules 100 % électriques sont d'ores et déjà disponibles, dont le "3", un SUV familial aussi chic que performant.

Par Charles Thouluc Photos Florian Grout



A

u même titre qu'AMG chez Mercedes ou Abarth chez Fiat, Polestar était à l'origine le préparateur attitré des Volvo sportives. Apparus en 1997, elle s'est peu à peu émancipée pour devenir aujourd'hui la marque sino-suédoise (membre du groupe chinois Geely) spécialisée dans les voitures 100 % électriques hautes performances. Après l'Espagne, le Portugal et l'Italie, elle accélère son développement en Europe en investissant sur le marché français. À côté de la berline familiale "2" et du SUV coupé "4", ce jeune constructeur compte beaucoup sur le "3" pour gagner en notoriété. Un SUV familial de 4,90 m de long qui n'a pas la partie facile pour se faire une place face à ses concurrents haut de gamme tels les Audi SQ6 Sportback e-tron, Mercedes EQE, Porsche Macan...

Pour se distinguer, le Polestar mise sur son style empreint d'élégance et de discrétion. Ici, pas de calandre chromée façon râpe à fromage ni de formes massives découpées à la serpe. Il préfère les lignes douces et épurées et ne nie pas un air de famille avec certaines Volvo (la mai-

son mère), à l'image des phares notamment. Un dessin moins agressif et m'as-tu-vu que certains ! Mais ne vous fiez pas à cette sagesse stylistique. Le "3" dispose d'assez de watts pour combler les amateurs de sensations intenses. Inutile pour cela de viser la version Performance de 517 ch. Pour 5 000 € de moins, le modèle Dual Motor, fort de ses 489 ch et 840 Nm de couple, ainsi que de ses quatre roues motrices, accélère de 0 à 100 km/h en 4,9 s selon nos propres relevés. Ça pousse fort et ça va vite, jusqu'à 210 km/h en vitesse de pointe, sur circuit, d'après Polestar cette fois. Forcément, à cette vitesse, et même en deçà, les 632 km d'autonomie annoncés par le constructeur se transforment en doux mirage.

En adoptant une conduite sage, il est possible de parcourir en moyenne 450 km sans recharger.

Sur route, les conducteurs les plus vertueux pourront même effectuer un peu plus de 500 km : pas mal ! La crainte de la panne sèche s'éloigne... En prime, cet imposant SUV de presque 5 m offre un comportement agile et bénéficie de trains roulants affûtés qui permettent de ➔

bien passer la puissance aux quatre roues, sans perte de motricité. Pour son genre, il prend assez peu de roulis dans les virages et son châssis fait la part belle à l'efficacité. Pour ne rien gâcher, il freine fort, très fort même, comme en témoignent les 9 m pour s'arrêter à partir de 50 km/h et les 61 m à partir de 130 km/h : un record dans la catégorie.

Plus de dynamisme dans les virages procurerait toutefois un agrément supérieur en conduite sportive. Les ingénieurs ont préféré ménager le confort. Les suspensions, certes fermes mais pas sèches sur un revêtement dégradé, préservent un bon compromis. Y compris avec de grandes jantes de 20 pouces, une agréable douceur perdure lors du passage sur les irrégularités. Les passagers apprécient. Autant que l'espace aux jambes à l'arrière qui lui aussi figure dans le haut de nos relevés (40 cm). Pour une installation au top, une banquette plus élevée offrirait cependant une meilleure assise. Hélas, du fait des batteries positionnées sous le plancher, les genoux remontent trop haut et les cuisses ne sont pas suffisamment maintenues dans les virages. Désagréable !

Mention bien en revanche au coffre correct qui affiche un volume de 555 dm³, complété par les 37 dm³ du compartiment avant, bien utile pour stocker les câbles de recharge lorsque la soute est pleine. Des valeurs comparables à celles des rivaux directs : Porsche Macan (540 + 84 dm³ à l'avant) ou Mercedes EQE (520 dm³). En prime,



Comme toujours, l'autonomie annoncée (632 km) est très optimiste, mais avec une batterie de 111 kWh, le Polestar 3 parcourt tout de même 500 km sur route.



L'avis de Charles Thouluc



Les autos électriques m'ennuient vite. Pas là ! Je n'ai pas vu les kilomètres défilier.

80%
Quotient
Émotionnel

Le grand écran de 14,5 pouces regroupe la plupart des commandes. L'habitacle affiche ainsi un design très épuré, avec peu de boutons physiques.



PLUS
Présentation/ finition
Confort correct
Équipements

—

MOINS
Commandes
peu intuitives
Manque de rangements
Temps de charge AC



❶ Le petit écran numérique 9 pouces du bloc d'instrumentation affiche un design sobre.
❷ Le grand gabarit de l'auto profite à l'habitabilité. Les passagers disposent d'un bel espace aux jambes. Mais la banquette, trop basse, ne maintient pas assez les cuisses. ❸ Avec 555 dm³, le coffre se situe légèrement en dessous de la moyenne de la catégorie. Dans l'absolu, son volume suffit, d'autant que s'ajoute le rangement de 37 dm³ dans le compartiment avant du véhicule.

il se révèle pratique grâce à des parois planes qui cachent bien les passages de roue. Le plancher, en partie relevable, sert aussi à compartimenter l'espace de rangement, et les petits crochets sont commodes pour maintenir des sacs souples.

Dommage que l'habitacle, pourtant vaste, ne soit pas dans cet esprit. Les rangements manquent.

Et ceux existants se montrent trop petits ou peu accessibles, comme celui situé sous la console centrale. Polestar privilégie le style aux aspects fonctionnels : drôle de choix pour un véhicule familial, mais choix assumé qui permet à ce SUV de se démarquer de ses concurrents en présentation. Ses origines scandinaves sont bien visibles. Comme le style extérieur, les lignes douces et épurées du mobilier tranchent avec celles plus massives et ostentatoires de ses

rivaux germaniques. Les amateurs de véhicules élégants construits avec des matériaux de qualité soigneusement assemblés ne resteront pas insensibles à l'ambiance que distille le Polestar 3. Mais à trop vouloir faire "light", il complexifie le fonctionnement des commandes. Un temps d'adaptation est par exemple nécessaire pour comprendre le mode d'emploi de la conduite semi-autonome, qui s'active avec le levier de vitesses : peu commun ! Même constat pour les vitres électriques. Le conducteur commande les quatre avec... trois boutons ! L'un d'eux sert à actionner, au choix, celles avant ou arrière : une mauvaise idée, déjà vue sur la Volkswagen ID.3. Enfin, le réglage des rétroviseurs s'effectue sur le grand écran tactile de 14,5 pouces comme chez Tesla. Maigre consolation : ces dispositifs sont déjà de série sur le modèle de base, qui s'affiche tout de même à 79 800 €. ■

POLESTAR 3

489 ch/
111 kWh

Long Range Dual Motor
AWD Pack Plus & Pack Pilot

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission

Puissance	■ 489 ch
Couple	■ 840 Nm
Type AV / AR	2 élec. asynchrones / synchr. à aimants perm.
Puissance fiscale	21 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	réducteur / 1
Batterie / cap. brute (nette)	■ NMC / 111 (107) kWh

Châssis

Diamètre de braquage	■ 12,3 m
Pneumatiques AV - AR	255/50-285/45 R 20

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,90/1,97/1,62/2,99 m
Poids / tractable freiné	2 578 / 2 200 kg

Performances

1 000 m d.a. / 0 à 100 km/h	■ 25 / 4,9 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 3,9 s
Vitesse maxi	■ 210 km/h ⁽¹⁾
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 9/30/61 m

(1) Donnée constructeur.

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 40 cm
Largeur aux coudes AV / AR	■ 153 / 150 cm
Volume du coffre AV / AR	■ 37 / 555 dm ³

Niveau sonore

À 90 / 130 km/h	■ 60,8 / 66,3 dB
-----------------	------------------

LE BUDGET

Prix	■ 95 100 €
Primes écologiques (CO ₂)	■ 0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	109 000 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité ⁽³⁾

(2) Primes et options incluses. (3) Batterie : 8 ans ou 160 000 km.

Équipements de série ■

Cond. semi-auton. niv. 2, pompe à chaleur, susp. pilot., multimédia avec GPS/Android et Apple, toit pano...

Options

Peinture métallisée ou premium (1 300 €)...

Consommation / Autonomie / Recharge

Consommation moyenne / ville / route / autoroute	■ 24,1 / 23,2 / 21,1 / 28 kWh/100 km
Auton. moy. / ville / rte / autor.	■ 450 / 460 / 505 / 380 km
Chargeur AC / DC	■ 11 / 250 kW

Tps de rech. 7,4 / 11 / 250 kW ■ 16 h⁽⁴⁾ / 10 h⁽⁴⁾ / 30 mn⁽⁵⁾
(4) 0 à 100 %, donnée constr. (5) 10 à 80 %, donnée constr.

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

États-Unis

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Même si le "3" ne parcourt pas d'une traite autant de kilomètres que le prétend Polestar, il permet de voyager loin sans stress. De plus, il assure un bon compromis confort/efficacité et dispose des technologies dernier cri.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Quel SUV pour remplacer mon Kuga ?

Assez déçu de la fiabilité de notre Ford Kuga III de 2020 (nombreux problèmes électriques et électroniques), je souhaite le remplacer par un autre SUV, neuf ou d'occasion, mais avec 4 roues motrices et motorisation diesel ou hybride non rechargeable.

La capacité du coffre est également un point important. T.L.

Pas de diesel chez les constructeurs français. Renault Austral et Espace répondent à certains de vos critères, mais ne sont pas proposés en 4x4. Plus cher, le Rafale peut disposer de 4 roues motrices, mais uniquement en hybride rechargeable, tout comme les Peugeot 3008 et 5008. Je vous conseille d'étudier les offres suivantes :

- Toyota RAV4 Hybride 2.5 AWD.
 - Dacia Bigster Hybrid 155 (4x2) ou Mild Hybrid (4x4).
 - Suzuki Vitara 1.5 Dualjet (4x4).
 - Volkswagen Tiguan 2.0 TDI (4x4).
- En occasion, vous pouvez rechercher un Citroën C5 Aircross BlueHDi de dernière génération ou un modèle premium allemand (BMW X3 ou Audi Q5).



Dacia Bigster

Que penser de la boîte à crabots Renault ?

Le Dacia Bigster et le Renault Austral partagent la même boîte de vitesses à crabots. Dans votre essai du Dacia (n° 1181), vous notez "une agaçante tendance à faire inutilement grimper le moteur dans les tours". Ce problème existe-t-il sur l'Austral ? Quelle est la fiabilité de cette boîte ? J.J.

Il est trop tôt pour se prononcer sur la fiabilité de cette technologie, inaugurée sur la Clio. Tous les modèles qui en sont équipés présentent cette caractéristique, plus marquée en cas de forte sollicitation.



Renault Austral



Mercedes CLA

Précisions sur la charge du CLA

Dans votre essai du Mercedes CLA, je n'ai pas compris l'intérêt d'une architecture 800 volts. Pouvez-vous aussi préciser les contraintes en station et à domicile ? J.-P.C.

Souvenez-vous de la formule : $P = U \times I$. Pour obtenir une puissance de charge supérieure à 300 kW, il faut une tension élevée (U) multipliée par un ampérage important (I). Avec son architecture 800 V, le Mercedes CLA peut accepter jusqu'à 320 kW en courant continu ; ce qui permet de récupérer environ 300 km d'autonomie en 10 mn. Chez soi, en courant alternatif, son chargeur embarqué accepte jusqu'à 11 kW (à condition que votre installation soit dimensionnée en conséquence), soit une recharge complète en une nuit. À noter : le CLA n'est, pour l'instant, pas compatible avec les bornes rapides 400 V.

Pleins phares sur la rentrée

Offre d'abonnement exclusive
8 numéros offerts
sur **25 + 1 montre**
en cadeau



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



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

ou rendez vous sur : bit.ly/aj-1191



KIOSQUE
mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M042 # D1642008

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

☐ Formule **ANNUELLE** **8 numéros OFFERTS**

25 n° dont 1 Spécial Salon + les versions numériques offertes + **une montre en cadeau** pour **seulement 89 €** au lieu de 134,26 €*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽¹⁾.

(1)

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

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 dont 1 Spécial Salon/an + les versions numériques offertes pour **seulement 3€** le premier mois puis 6,90 €/mois au lieu de 11,19 €*. **Résiliable sans frais à tout moment⁽²⁾.**

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

☒ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](https://kiosquemag.com) : bit.ly/aj-1191 la boutique officielle de L'Auto-Journal

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M. Date de naissance (pour fêter votre anniversaire):

Nom**:

Prénom**:

Adresse**:

Code postal**: Ville**:

Téléphone: (pour vous envoyer un SMS en cas de problèmes de livraison)

Email:

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur [Kiosquemag.com](https://kiosquemag.com) et gérer votre abonnement)

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

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

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (116,50 €) et des frais de port (17,76 €). (1) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Au bout d'un mois, je serai prélevé de 6,90 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabom@mag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/10/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L. 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, 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@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.





Armel Le Cléac'h (ici aux commandes de Maxi Banque Populaire XI) et l'équipe Lexus ASP Akkodis (à droite, aux 24 Heures du Mans) incarnent deux conceptions de... l'endurance.

LE VENT EN POUPE

Invité par l'écurie Lexus ASP Akkodis, le navigateur Armel Le Cléac'h a vécu les 24 Heures du Mans en immersion au sein de cette équipe en pleine ascension avant de la convier à monter à bord de son bateau *Maxi Banque Populaire XI*. Une rencontre passionnante entre deux univers que *L'Auto-Journal* a suivie au plus près.

Par Alain Pernot Photos Laurent Villaron





Le courant est très bien passé entre Jérôme Policand, patron de l'équipe Lexus ASP Akkodis, et Armel Le Cléac'h.

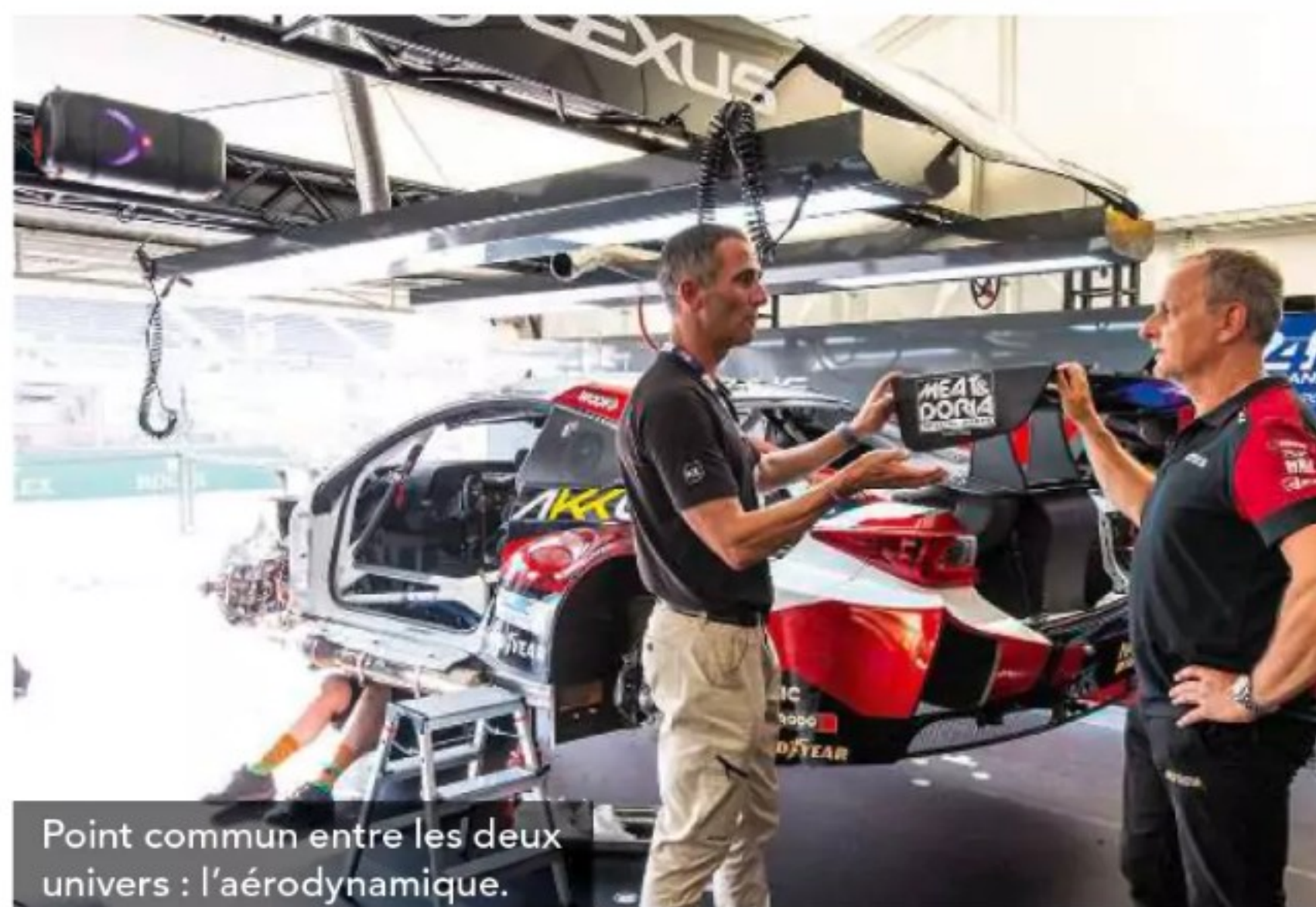
Vendredi 13 juin, 17 h 30. Alors que le paddock se vide progressivement en cette veille des 24 Heures du Mans, un petit groupe se dirige d'un pas décidé vers le stand de l'équipe ASP Akkodis. Directeur de cette écurie qui représente Lexus en championnat du monde d'Endurance, l'ancien pilote Jérôme Policand accueille chaleureusement ces visiteurs de marque. Il s'agit en effet d'Armel Le Cléac'h, vainqueur en solitaire du Vendée Globe 2016, accompagné de certains membres de l'équipe de voile Banque Populaire. *"C'est une grande première pour moi!"* précise le navigateur. Dès cette première poignée de main, le contact passe parfaitement entre les deux hommes. Jérôme Policand commence dès lors une visite guidée de ses installations. *"Voici l'atelier composite où l'on reconditionne les pièces en fibre de carbone qui ont été utilisées lors des essais et ont éventuellement été endommagées après un passage sur les vibreurs..."*

Émeric Lynch écoute avec passion ces explications. En tant que technicien composite de l'équipe Banque Populaire, il est lui aussi un spécialiste du carbone. Mais entre le sport auto et la voile, il y a une "légère" différence d'échelle : *"Notre bateau, qui court dans la classe Ultim, est composé de 16 tonnes de carbone! Rien que notre mât mesure 37 m de long!"* En comparaison, les pièces de la Lexus RC F qui court dans la catégorie LMGT3 passeraient presque pour des éléments miniatures...

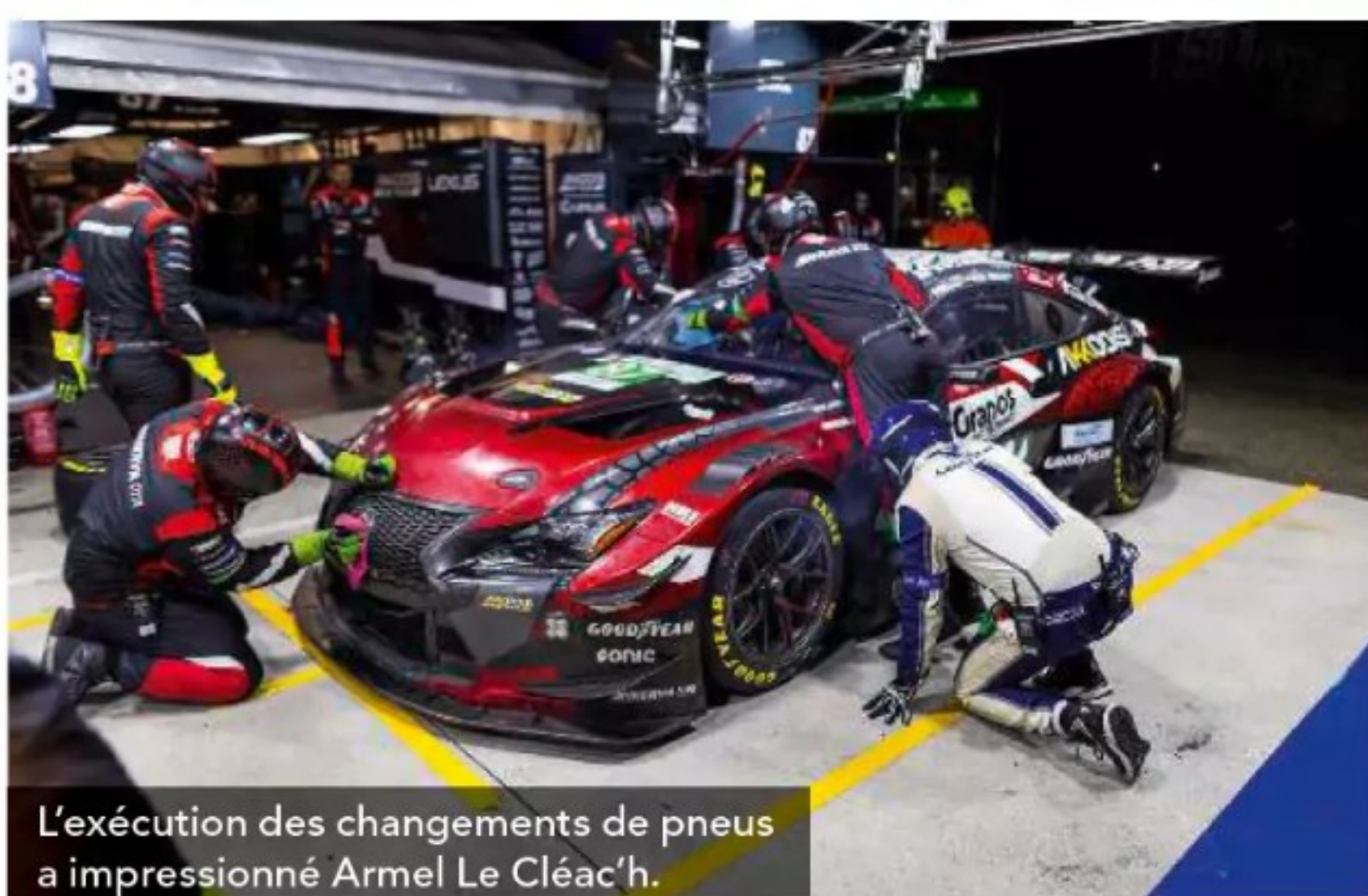
Pour François Barbazanges, le responsable mécanique et hydraulique de Banque Populaire, cette visite a des allures de retour aux sources. Il a en effet longtemps sévi dans le milieu du sport automobile et a



Les membres de l'équipe Banque Populaire dans le stand Lexus.



Point commun entre les deux univers : l'aérodynamique.



L'exécution des changements de pneus a impressionné Armél Le Cléac'h.



L'ambiance de la nuit a aussi conquis le navigateur.

“En piste, ils passent souvent à quelques millimètres des autres voitures... Nous, lorsqu'on est au large, nous luttons certes contre les éléments, mais au moins il y a de l'espace entre les bateaux.”

Armél Le Cléac'h,
skipper Banque Populaire

notamment participé aux 24 Heures du Mans au sein de l'équipe Oreca : *“Je constate qu'en vingt-cinq ans, le niveau de professionnalisme s'est encore élevé!”*

“Là, c'est la partie électronique et data.” Dès la première minute de la visite, Armél Le Cléac'h se montre captivé et enchaîne les questions. *“Les plus gros progrès dans notre domaine à l'heure actuelle se font dans le secteur des softs et de l'électronique. Mais en même temps, nous tenons à garder des systèmes le plus simples possible. En voile, la course se gagne sur l'eau, sur la manière d'exploiter le bateau plus que sur la façon de le construire. J'ai l'impression que c'est une différence avec le sport auto où la conception de la voiture est un facteur important.”*

LA MÊME ADRÉNALINE AU DÉPART

Cette visite de stand qui se termine autour de la Lexus RC F, sur le point de disputer pour la deuxième fois les 24 Heures du Mans, n'est que le début d'une véritable immersion. Le lendemain, le navigateur visite la direction de course et monte à bord d'une voiture de sécurité de l'organisation, histoire de prendre la mesure d'un des circuits les plus prestigieux au monde. *“J'ai trouvé les freinages très impressionnants! On se sent littéralement projeté vers l'avant. Et là, on n'était qu'à 200 km/h! Sans doute que les concurrents font ça plusieurs fois par tour à plus de 300 km/h! Je n'imagine même pas les contraintes physiques qu'il faut conjuguer avec la nécessité de garder toute sa lucidité sur de longs relais... C'est un niveau de maîtrise qui est vraiment hors norme.”*

Nous le retrouvons dans le stand quelques heures après le départ alors que la Lexus n° 87 pointe en tête de la catégorie LMGT3 : *“J'ai eu la chance d'aller sur la grille de départ pour le grid walk, c'est très intéressant de pouvoir approcher les voitures d'aussi près. On peut les toucher! On sent l'adrénaline qui monte exactement comme au départ d'un Vendée Globe ou d'une Route du Rhum. Il y a une vraie ferveur populaire autour de la course. On perçoit que l'émotion prend le dessus, et puis ça part à fond! En piste, ils sont sans cesse en train de se doubler en passant parfois à quelques millimètres des autres voitures... Nous, lorsqu'on est au large, nous luttons certes contre les éléments, mais au moins il y a de l'espace entre les bateaux. Là, on sent qu'on vient de basculer dans la nuit. C'est aussi quelque chose qu'on ressent quand on est en mer : lorsque la nuit tombe, on change de repères. J'imagine que pour les pilotes, ce n'est pas la même manière d'appréhender les virages. C'est une super découverte. C'est un environnement assez dingue quand on ne le connaît pas. Je ne regrette pas d'être venu. Je regrette juste de ne pas être venu avant!”* ➔





Dix jours après les 24 Heures du Mans, Armel Le Cléac'h a accueilli l'équipe Lexus ASP Akkodis et L'Auto-Journal sur son trimaran Maxi Banque Populaire XI à Lorient.



Armel Le Cléac'h à la barre et Sébastien Josse au winch.

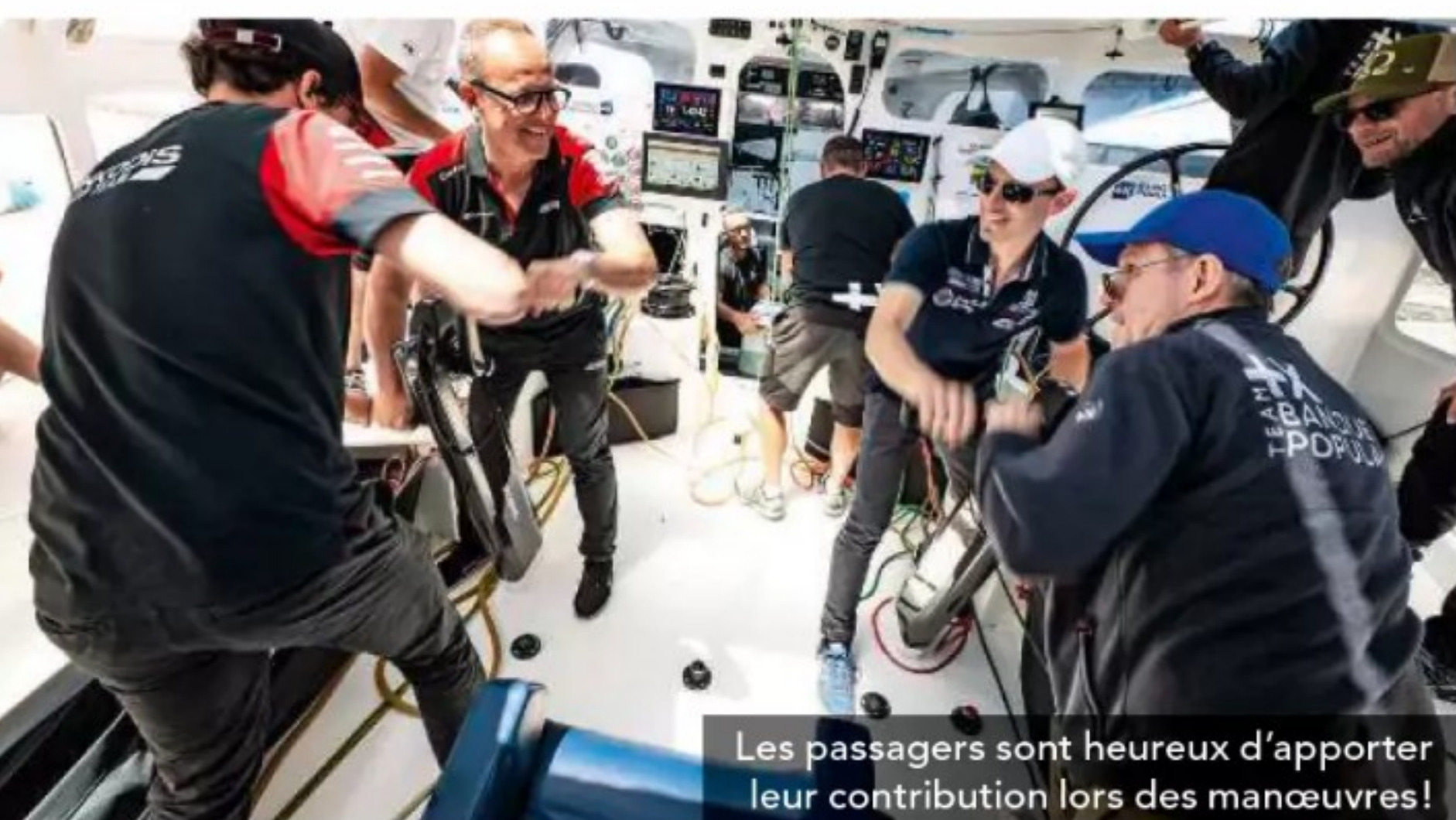
Afin de remercier ses hôtes avant de quitter le circuit, Armel Le Cléac'h lance à Jérôme Policand une invitation pour une petite virée à Lorient sur *Maxi Banque Populaire XI*, le bateau de la classe Ultim avec lequel il disputera la Transat Jacques Vabre (désormais rebaptisée "Transat Café L'Or") à partir du 26 octobre. C'est donc avec beaucoup d'impatience qu'une petite délégation de l'équipe ASP Akkodis s'est rendue en Bretagne, dix jours plus tard, pour cette immersion dans l'univers de la voile.

Directeur de l'équipe, Erwan Steff assure le comité d'accueil. C'est au tour de Jérôme Policand, Guillaume Andrieux, le directeur technique, et Arnold Robin, l'un des pilotes de l'équipe, de suivre religieusement la visite du QG de l'équipe Banque Populaire, installé dans une ancienne base de sous-marins réhabilitée en capitale française de la course au large (d'autres équipes sont en effet établies sur ce site). Le passage par un premier atelier permet de visualiser ce qui est généralement caché à la vue des spectateurs massés au départ des grandes courses : les fameux foils. Ces lames verticales en fibre de carbone permettent aux bateaux de la classe Ultim de voler tout en gardant le contact avec la mer. "Une fois au large, le bateau vole environ 90 % du temps, rappelle Erwan Steff. Donc, si on trouve un moyen de décoller dès 10 nœuds de vent plutôt qu'avec 12 ou 13 nœuds, c'est un avantage... Nous travaillons ainsi beaucoup sur les foils. Mais vu qu'il faut presque un an pour en fabriquer une paire et que ça coûte près d'un million d'euros, on y réfléchit à deux fois ! Nous sommes très loin d'avoir les mêmes budgets qu'en Formule 1 !"

Le passage par le bureau d'études permet de constater certains points communs entre ces deux univers technologiques. "Nous travaillons de plus

“Il ne m’a pas prévenu qu’on s’apprêtait à voler ! Il m’a juste dit : « Viens à la barre. » J’avoue que j’ai ressenti un léger coup de pression !”

Arnold Robin,
pilote ASP Akkodis



Les passagers sont heureux d'apporter leur contribution lors des manœuvres !



La lame de carbone qui dépasse est la partie supérieure d'un des foils.



Sous les conseils d'Armel Le Cléac'h, le pilote Lexus Arnold Robin à la barre !

en plus avec des outils de simulation. Auparavant, nous faisons de nombreux tests en bassin de carène, mais désormais nous sommes passés à 100 % en modélisation.” Petit privilège : les membres d’ASP Akkodis sont invités à chauffer un casque de réalité virtuelle qui leur fait voir l’habitacle du prochain bateau Banque Populaire (cette fois de la classe monocoque Imoca), en cours de conception.

UN MÈTRE AU-DESSUS DE L'EAU

Après cette simulation, place au réel ! Une fois les gilets de sauvetage dûment distribués, la petite délégation venue de Toulouse suit Armel Le Cléac'h sur le ponton afin de prendre place sur le trimaran *Maxi Banque Populaire XI*. Émeric Lynch n’avait pas menti lorsqu’il avait évoqué la différence d’échelle avec une LMGT3 ! Avec ses 32 m de long sur 23 de large, le bateau peut se permettre d’accueillir quelques passagers ébahis (parmi lesquels votre serveur). Majestueusement, il quitte la rade de Lorient et se dirige vers l’île de Groix. Malheureusement, si le soleil est radieux, le vent manque à l’appel, empêchant de révéler le véritable potentiel de la bête en sommeil.

Heureusement, après une paisible balade, un brin de vent se présente. L’équipage novice est dès lors mis à contribution pour activer les manivelles permettant d’ajuster la position des foils et des dérives. Le vent est alors suffisant pour que le trimaran se mette à voler environ un mètre au-dessus de l’eau. Un peu avant cette zone, Armel Le Cléac'h confie la barre à Arnold Robin, qui a une petite expérience de navigation. “Il ne m’a pas prévenu qu’on s’apprêtait à voler ! Il m’a juste dit : « Viens à la barre. » J’avoue que j’ai ressenti un léger coup de pression ! Les sensations sont incroyables. Tu sens que tu es aux commandes de quelque chose d’extrêmement puissant et qui a énormément d’inertie également.”

En guise de préparation à la Transat Café L’Or qui se disputera en double au mois d’octobre en direction de la Martinique, *Maxi Banque Populaire XI* a terminé deuxième, fin juillet, de la Rolex Fastnet Race après 42 heures et 3 minutes d’effort. Quelques jours plus tôt, l’équipe ASP Akkodis remportait sa première victoire en championnat du monde d’Endurance en s’imposant dans la catégorie LMGT3 sur le circuit de São Paulo. Démonstration que, même sans littoral, les Toulousains aussi peuvent avoir le vent en poupe ! ■

LA MONTÉE EN PUISSANCE DE CADILLAC

Jusque-là acteur mineur en compétition, la marque du groupe General Motors est en train d'affirmer des ambitions sportives sans limites. Après avoir remporté sa première victoire en championnat du monde d'Endurance en juillet, elle prépare son entrée en F1, prévue pour l'année prochaine.

Par Alain Pernot

JULIEN DELFOSSE / DPPI

Pour être honnête, l'incursion de Cadillac sur la scène de l'Endurance, au début des années 2000, avec notamment 3 participations aux 24 Heures du Mans, n'avait pas vraiment impressionné. La marque de Détroit avait d'ailleurs par la suite abandonné tout projet sportif d'envergure internationale... jusqu'en 2023. En engageant une V-Series.R en championnat du monde d'Endurance, elle a alors amorcé une politique de grande ampleur. Et son hypercar (de type LMDh) a démontré un potentiel très intéressant en s'adjugeant les troisième et quatrième places aux 24 Heures du Mans dès sa première participation. Certes, cette performance remarquable a été un peu éclipsée par la victoire historique de Ferrari. Mais la dynamique était lancée. Après deux saisons avec une seule auto sur l'ensemble du championnat, Cadillac s'est donné pleinement les moyens de ses ambitions

cette année en engageant deux autos, désormais confiées à l'excellente équipe anglaise Jota. Lors de la première manche de la saison, au Qatar, les V-Series.R ont fait trembler Ferrari avant que les deux voitures sœurs ne s'auto-éliminent durant une malencontreuse relance de course. Une fois encore, le potentiel était manifeste. Ce n'était qu'une question de temps pour qu'il se traduise par un résultat tangible. Ce moment est arrivé aux 6 Heures de São Paulo, mi-juillet. Après s'être adjugé les deux premières places sur la grille de départ, l'équipe Cadillac a réalisé un doublé avec la victoire de l'équipage Lynn-Nato-Stevens devant le trio Bamber-Bourdais-Button et s'est positionnée à la deuxième place du championnat des constructeurs derrière Ferrari. Ce succès tombe à pic au moment où Cadillac prépare un autre projet encore plus ambitieux : son entrée en Formule 1 ! Cet engagement a été

Esquisse préliminaire de la future Cadillac de Formule 1.

CADILLAC



Plus qu'une victoire, Cadillac s'est offert un doublé en WEC.



À Interlagos, les Cadillac V-Series.R ont imposé leur loi à toute l'élite de l'Endurance.



un peu long à mettre en œuvre. La première tentative menée par Michael Andretti, le fils du légendaire Mario, s'est heurtée à une fin de non-recevoir alors même que la F1 n'a jamais été aussi populaire aux États-Unis, à la suite notamment de la série *Drive to Survive* sur Netflix. En fait, l'establishment de la Formule 1 ne voyait pas d'un très bon œil l'arrivée d'une onzième équipe avec laquelle il allait devoir partager les juteux revenus générés par ce sport. Surtout, il ne souhaitait pas faire cet effort pour un opérateur privé. Andretti et Cadillac ont donc bien reçu le message et ont revu leur copie. Le premier a pris du recul en vendant son écurie et la seconde a porté directement la demande d'engagement qui a été cette fois acceptée par le petit monde des grands prix.

Le constructeur américain est actuellement en pleine préparation de cet assaut historique.

Le changement de réglementation constitue d'ailleurs une superbe opportunité de rejoindre la discipline reine du sport automobile, car les cartes vont être redistribuées sur le plan technique. Cadillac a joué la sécurité en passant un partenariat avec Ferrari. Pour ses deux premières saisons d'activité, l'écurie américaine se fournira en moteurs italiens avant de

concevoir ses propres ensembles propulseurs. Il ne lui en reste pas moins à bâtir de toutes pièces une équipe de F1 et à construire un châssis prêt à entrer en piste au début de l'année 2026. L'Anglais Graeme Lowdon, l'ex-patron de l'équipe Manor, s'est vu confier la coordination du projet. En plus du tout nouveau Q.G. d'Andretti Global à Indianapolis et de la base Cadillac où seront conçus les futurs moteurs à Charlotte (Caroline du Nord), l'écurie a inauguré une antenne sur le circuit de Silverstone. Elle recrute à tour de bras. Nick Chester, un ancien de Renault F1, officie comme directeur technique alors que le responsable de l'aérodynamique, Jon Tomlinson, vient, lui, de chez Williams. L'ingénieur Pat Symonds, qui a fait les beaux jours de Benetton et de Renault F1, partage avec cette jeune équipe sa vaste expérience en tant que consultant.

Tout ce staff est lancé dans une course contre la montre pour tenir les délais imposés par la saison 2026. Restait à déterminer quels seraient les pilotes de cette nouvelle écurie. Outre-Atlantique, nombreux étaient ceux qui espéraient des pilotes de nationalité américaine afin d'incarner l'engouement des États-Unis pour la Formule 1. Cet espoir a été déçu. L'état-major de Cadillac a préféré miser sur l'expérience en recrutant deux vice-champions du monde. La marque américaine a en effet jeté son dévolu sur le Finlandais Valtteri Bottas (10 victoires au compteur et actuel pilote de réserve Mercedes) et sur le Mexicain Sergio Pérez (6 victoires à son actif), de retour donc après une saison 2024 calamiteuse chez Red Bull. Ces deux pilotes totalisent 527 grands prix à eux deux ! De quoi apporter un peu d'expérience à une équipe qui en manquera cruellement...

Le changement de réglementation de 2026 constitue une superbe opportunité de rejoindre la Formule 1.



Sergio Pérez



Valtteri Bottas



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

EN MESURES

L/l/h :
3,20/1,48/1,34 m

Poids : 700 kg

Puissance :
70 ch à 6600 tr/mn

1000 m d.a. :
35,2 s

Vitesse maxi :
154 km/h

**Consommation
à 90 km/h :**
6,1 l/100 km



Calandre "sport" spécifique, jantes alliage et éléments noir mat annoncent la couleur : cette A112 est une bombinette de nature énervée !

L'AUTOBIANCHI A112 ABARTH 70 HP À L'ESSAI

Lancée en 1969, l'Autobianchi A112 devient vite un best-seller parmi les citadines, en se montrant plus facile à vivre que la Mini anglaise. Et elle réplique à merveille à la sportive Cooper à travers cette variante Abarth de 70 ch !

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

■ "Chez Autobianchi, les A112 Abarth se succèdent à un rythme accéléré. Jusqu'où ne monteront-elles pas ? En effet, le dernier moteur est frappé de l'insigne 70 HP. La version 58 HP est d'ailleurs toujours au programme des fabrications."

■ "La nouvelle Abarth se différencie par une cylindrée de 1 050 cm³ grâce à un alésage porté à 67,2 mm. L'arbre à cames est calculé tout spécialement, les bielles sont renforcées, la culasse ainsi que le collecteur d'admission sont redessinés."

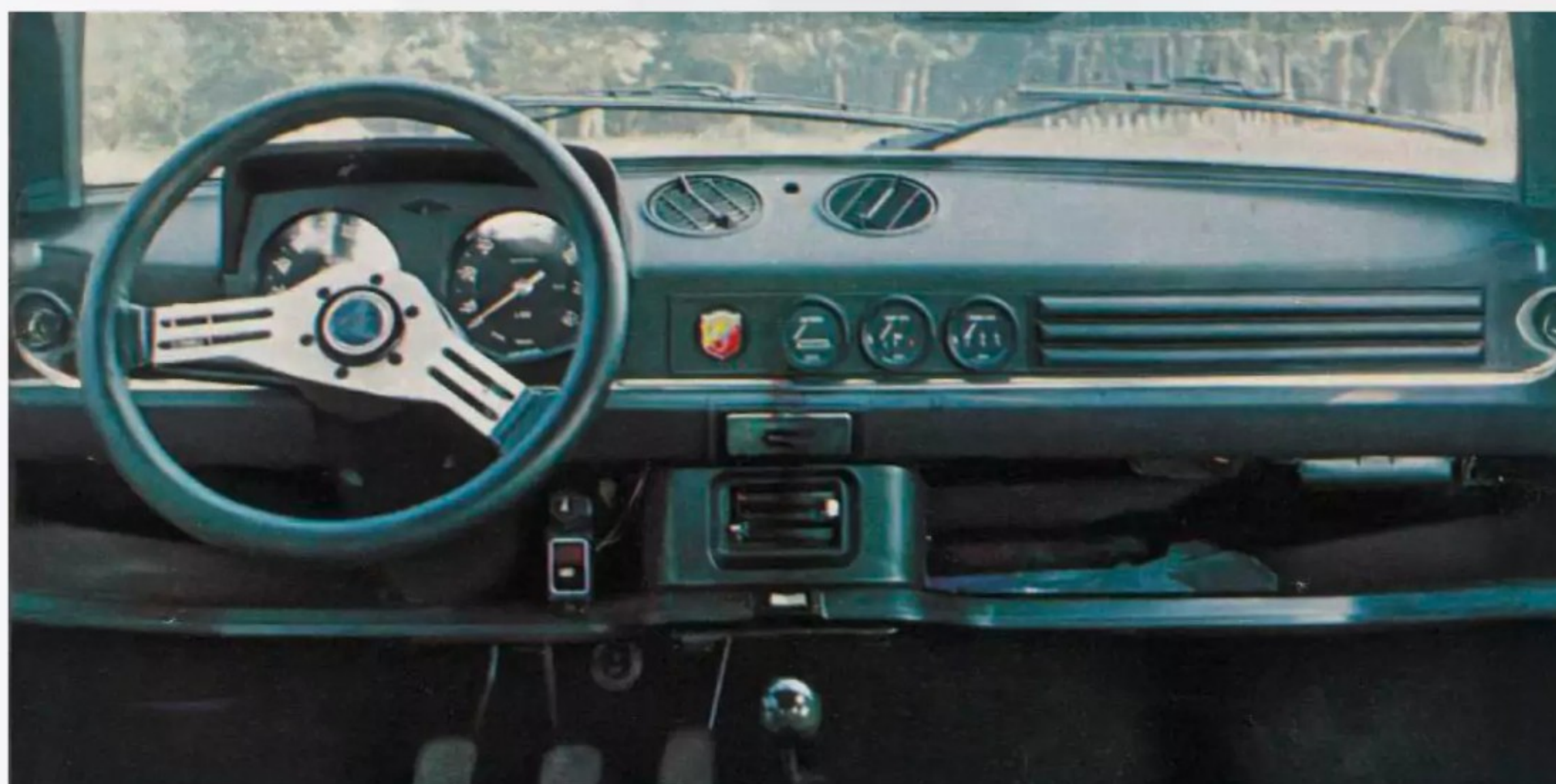
■ "Avec un carburateur double corps et un taux de compression très élevé de 10, on obtient la puissance réelle de 70 ch DIN à 6 600 tr/mn,

ce qui place cette Autobianchi en tête de toutes les mini-voitures dans le domaine du rendement."

■ "Il convient de remarquer tout de suite que ce petit groupe Fiat a une longue carrière derrière lui, et l'on se demande quand il aura fini de nous étonner."

■ "Extérieurement, elle s'aligne sur les autres A112 avec les larges pare-chocs en plastique de la E, les nouveaux feux rouges débordants et les sorties d'air en dépression."

■ "Les sièges sont garnis d'un très beau velours côtelé de teinte assortie à la carrosserie et sont plus enveloppants."



Le tableau de bord de cette puce a presque "tout d'une grande" en disposant d'une instrumentation complète.

/// Nous avons enregistré 18,4 s au 400 m
départ arrêté et 35,2 s au 1 000 m. ///

↑ Ses qualités

NERVOSITÉ SPECTACULAIRE

“L’Abarth 70 HP monte en régime de façon spectaculaire et atteint sa vitesse de pointe très rapidement.”

TRÈS GRANDE MANIABILITÉ

“La conduite de la nouvelle Abarth est un vrai régal pour l’amateur de sensations fortes, car aucune audace ne semble devoir arrêter la maniabilité sur les petites routes accidentées.”

BON FREINAGE

“Le freinage est très largement à la hauteur grâce à une assistance efficace. Les distances d’arrêt sont courtes, et à chaud, la perte d’efficacité est minime, ce qui est un bon point.”

↓ Ses défauts

PNEUS TROP PETITS

“Les roues légères, toujours proposées en option, seront accompagnées bientôt d’une monte spéciale en pneumatiques de 155 série 70 au lieu des petits 135 actuels. Hélas, cette option n’était pas encore disponible au moment de notre essai, et nous avons dû nous contenter de pneus de série un peu trop étroits par rapport aux possibilités de la voiture.”

SUSPENSION FERME

“Le confort n’a pas été la préoccupation de ceux qui ont étudié l’Abarth, et la suspension demeure plutôt dure avec des réactions assez sèches.”

HABITABILITÉ MOYENNE

“À l’intérieur, la place disponible est toujours mesurée, ce qui est un peu normal par rapport aux dimensions extérieures.”



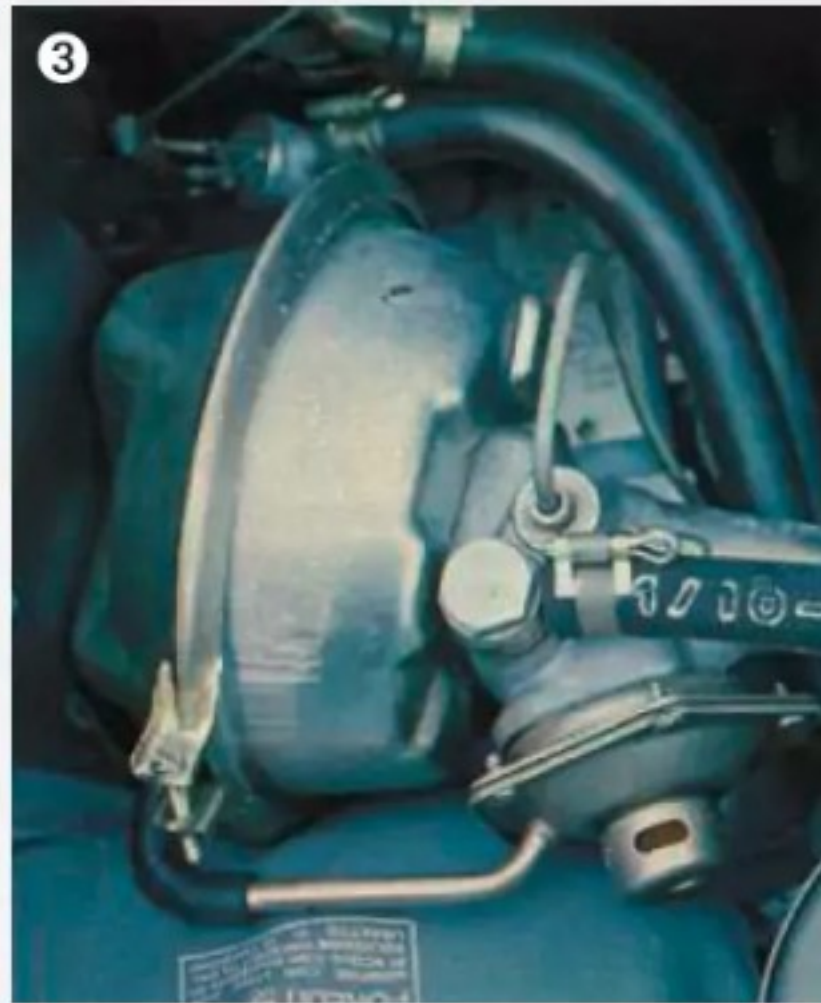
❶ Sans surprise, la petite A112 ne fait pas de miracle sur le plan de l’habitabilité, assez mesurée, surtout à l’arrière. La présentation reste néanmoins plutôt flatteuse. ❷ Par rapport à l’Austin Mini qui doit se contenter d’un simple ouvrant, l’A112 a l’excellente idée d’adopter un hayon pratique qui change la vie. ❸ Courte (3,20 m) et légère (700 kg), l’A112 Abarth a tout d’une GTI avant l’heure!



“ La boîte de vitesses avec son petit levier central est extrêmement maniable, tandis que chaque rapport paraît être exactement à sa place. ”



- ❶ Pas moins de 70 ch sur une aussi petite voiture, voilà qui est respectable, et Autobianchi entend bien le faire savoir!
- ❷ Par rapport à la petite variante Abarth de 58 ch, rien ne distingue en apparence ce dérivé de 70 ch, bien plus vélocé.
- ❸ Les performances étant assez élevées, Autobianchi a eu la bonne idée de monter de série une assistance, en plus de disques à l'avant.
- ❹ La contre-porte, assortie à la couleur de la carrosserie, témoigne d'un certain raffinement.



Extraits...

■ "Au tableau, on trouve, en plus des instruments habituels de grand diamètre, trois petits cadrans au centre : un voltmètre, un manomètre et un thermomètre d'huile."

■ "En Italie, le constructeur annonce une vitesse de pointe de 160 km/h, mais à Montlhéry, nous n'avons pu dépasser 154 km/h bien que les conditions soient très favorables."

■ "Les vitesses intermédiaires donnent de très bons résultats, non seulement sur route sinueuse mais aussi dans les agglomérations, où la voiture bondit aux feux verts et se faufile avec la plus grande aisance."

■ "Grâce à la souplesse du moteur qui réduit les changements de vitesse, grâce également au pont plus long et au double corps, la consommation de l'Abarth 70 HP est particulièrement économique en usage normal."

■ "La nouvelle Abarth est avant tout un moteur remarquablement mis au point. Tout le reste n'a pas été modifié, sauf sur le rapport du pont."

■ "Elle peut être utilisée aussi bien en ville, grâce à sa souplesse, que sur les autoroutes libres de certains de nos voisins à la faveur de ses performances élevées. Mais plus que sa vitesse de pointe, sa nervosité est au-dessus du commun."

■ "Pour la joie de conduire, elle est imbattable, même dans la catégorie des petites voitures sportives qui prolifère en ce moment."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Cette pétillante A112 Abarth préfigurait la déferlante à venir des GTI. Une catégorie qui en offrait beaucoup pour pas cher, tuée par l'Europe au nom de la chasse au CO₂ ! D'ailleurs, avec la multiplication des normes environnementales et sécuritaires, toujours plus pesantes (et coûteuses !), ce sont toutes les citadines du segment A qui en ont fait les frais... avec pour corollaire direct la disparition de cette catégorie, au grand dam des automobilistes. Reste le marché de l'occasion pour se consoler, où l'on trouve en nombre la Fiat 500 Abarth, digne héritière de cette A112 !

RENAULT SYMBIOZ

Parmi les 7 SUV de Renault, le Symbioz affiche actuellement les meilleures ventes avec un bon positionnement prix/habitabilité/équipement. L'arrivée d'un second moteur moins cher devrait accentuer le trait.

Par Cyril Biotteau

Techniquement, le Symbioz est un Captur allongé : il affiche 4,42 m de long, soit 17 cm de plus par rapport au Captur mais en gardant le même empattement. Traduction : l'espace accordé aux passagers reste identique entre les deux modèles, mais le Symbioz profite d'un coffre bien plus généreux. L'utilisation d'une plateforme du segment inférieur est une des façons de réduire les coûts et

de préserver des tarifs attractifs. Ladite plateforme étant réussie, les prestations routières sont convaincantes, avec un compromis châssis correct, qui privilégie surtout le confort. Le Symbioz a d'abord été lancé avec une motorisation hybride non rechargeable de 145 ch, remplacée à la mi-2025 par une autre de 160 ch (la même que sur le Duster 155) qui vient de se voir adjoindre un bloc 1,3 l de 140 ch avec

micro-hybridation. Ce dernier permet de faire baisser le prix juste sous les 30 000 €, ce qui devient rare pour un SUV compact ! Côté finitions, quatre niveaux sont proposés, mais la motorisation 140 ch n'a accès qu'aux deux premiers pour rester dans la cohérence du tarif attractif. À ces quatre niveaux viennent s'ajouter des options intéressantes, comme le toit vitré occultant déjà vu sur le Scénic.

LA GAMME

Moteur / Finition	Évolution	Techno ❤️	Esprit Alpine	Iconic	Malus écologique
Essence micro-hybride					
1.3 Mild Hybrid 140 ❤️	29 900 €	31 900 €	–	–	818 à 898 € (133 à 134 g/km CO ₂)
Essence hybride non rechargeable					
1.8 E-Tech Full Hybrid 160	34 300 €	36 300 €	37 800 €	39 300 €	0 € (98 à 100 g/km CO ₂)



L'avant ressemble beaucoup à celui du Captur, et par ailleurs le Symbioz partage la plupart de ses composants techniques avec lui.

LES MOTEURS

ESSENCE MICRO-HYBRIDE

1.3 Mild Hybrid 140 ❤️

Dernier arrivé sous le capot du Symbioz, il s'agit d'un 4 cylindres 1,3 l avec micro-hybridation 12 V, qui est en fait le bloc apparue à la fin des années 2010 et développé avec Mercedes, ayant déjà disparu car inapte aux futures normes Euro 7. Toutefois, celles-ci ayant été retardées, Renault a choisi d'implanter ce 4 cylindres au lieu du 1,2 l Mild Hybrid 48 V de même puissance (celui qui équipe le Bigster, par exemple) mais plus cher. Premier constat : une rondeur et une douceur d'utilisation plaisantes. Ensuite, le couple important fait merveille lors des relances ou dans la conduite de tous les jours, malgré un petit temps de réponse au moment du réattelage et en arrivant parfois proche de la saturation du train avant. Doté d'une boîte manuelle, il fait travailler votre pied gauche mais évite en contrepartie les hésitations de la boîte à crabots de la version 160. Dernier bon point : même s'il consomme davantage que cette version, les 6,3 l/100 km représentent un bon score pour un modèle avec une simple micro-hybridation.

ESSENCE HYBRIDE NON RECHARGEABLE

1.8 E-Tech Full Hybrid 160

Cette motorisation hybride non rechargeable a remplacé le 1.6 E-Tech Hybrid 145 qui officiait au début de la carrière du Symbioz. Le moteur thermique passe de 1,6 à 1,8 l, gagnant au passage 15 ch et 22 Nm, et la batterie grimpe de 1,2 à 1,4 kWh, permettant de rouler plus longtemps en électrique seul. Le résultat est positif puisque les performances s'améliorent assez nettement (plus d'une seconde de gagnée au 0 à 100 km/h), les consommations stagnent ou baissent à la marge (-0,1 l/100 km de moyenne). Le tout avec une meilleure douceur d'utilisation qu'auparavant. Que du mieux, donc, hormis le prix car en passant de 145 à 160 ch, le Symbioz Hybrid a augmenté de 1 000 €. Attention, les 4 400 € d'écart avec la version 140 ch seront plutôt longs à rentabiliser, sauf si vous roulez surtout en ville, où le 160 ch consomme 1,2 l/100 km en moins !



La planche de bord ressemble elle aussi beaucoup à celle du Captur, avec l'écran central tactile au format vertical. Le niveau de qualité de la présentation est correct mais inférieur à celui de l'Austral.

LA TRANSMISSION

Boîte manuelle à 6 rapports

Le Symbioz 140 ch est seulement proposé avec une boîte manuelle à 6 rapports. Celle-ci ne pose aucun problème de manipulation avec des verrouillages assez clairs. L'étagement permet au couple généreux de s'exprimer correctement : même sur le dernier rapport, les relances ne sont pas fastidieuses. Et là, évidemment, aucune des hésitations de la boîte à crabots pilotés.

Boîte à crabots pilotés

Cette boîte unique en son genre se passe de pignons de synchronisation et utilise l'électricité pour harmoniser la vitesse des différents arbres. Une usine à gaz qui participe à la sobriété de l'engin mais entraîne des lenteurs en conduite rapide. Rien de rédhibitoire, surtout en conduite coulée. Ses défauts ont été atténués sur la version la plus récente.

L/l/h/empattement : 4,42/1,80/1,58/2,64 m

MOTEUR ESSENCE MICRO-HYBRIDE

1.3 MILD HYBRID 140 ❤️

Puissance maxi (ch à tr/mn)	140 à 4 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 1 750
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	178
0 à 100 km/h (s)	10,1
90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e (s)	8,4/11/15,8
Consommation	
Moyenne (l/100 km)	6,3

MOTEUR HYBRIDE NON RECHARGEABLE

1.8 E-TECH FULL HYBRID 160

Puissance cumulée (ch)	160
Couple maxi (Nm)	172 + 205 + 50 (élec.)
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	180
0 à 100 km/h (s)	9,6
90 à 130 km/h en Drive (s)	9,2
Consommation	
Moyenne (l/100 km)	5,8

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, accès et démarrage mains-libres, Android Auto et Apple CarPlay, banquette arrière coulissante et rabattable 2/3-1/3, caméra de recul, climatisation automatique, détecteur de pluie, écran central tactile 10,4 pouces, régulateur et limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs électriques et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres électriques AV et AR à impulsion.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	ÉVOLUTION	TECHNO ♥	ESPRIT ALPINE	ICONIC
Caméra 360°	–	–	–	série
Chargeur à induction	–	série	série	série
Combiné d'instruments numérique 7 pouces	série	–	–	–
Combiné d'instruments numérique 10 pouces	–	série	série	série
Conduite autonome de niveau 2	–	800 €	–	série
GPS connecté	1 000 €	série	série	série
Hayon motorisé	–	450 €	–	série
Jantes alliage 18 pouces	–	série	–	–
Jantes tôle 17 pouces avec enjoliveur	série	–	–	–
Pack Iconic	–	–	2 000 €	–
Radars de parking AV et latéraux	–	série	série	série
Régulateur adaptatif	–	série	série	série
Roue de secours	200 €	200 €	200 €	200 €
Sièges AV électriques et chauffants	200 €	–	–	série
Système audio premium	–	1 000 €	1 000 €	1 000 €
Toit vitré panoramique occultant	–	–	1 500 €	1 500 €
Volant chauffant ⁽¹⁾	–	400 €	série	–

(1) Comprend les sièges AV chauffants. (2) Voir "Les principales options" page de droite.

LES FINITIONS**ÉVOLUTION**

Toujours un nom curieux pour une entrée de gamme : "évolution" par rapport à quoi ? Ce détail mis à part, l'équipement de base comprend déjà la carte d'accès à bord et de démarrage mains-libres, la banquette arrière coulissante, l'écran central 10,4 pouces avec Android Auto et Apple CarPlay sans fil, la climatisation automatique et la caméra de recul. L'aspect cosmétique pâtit en revanche de roues de 17 pouces à enjoliveur et de quelques détails moins flatteurs pour l'œil comme les bas de porte et l'entourage de vitre noirs au lieu d'être chromés.

TECHNO

(ÉVOLUTION + 2 000 €) ♥

Le deuxième niveau apporte pas mal d'équipements supplémentaires, dont quelques éléments qui enjolivent l'extérieur : touches de chrome, jantes alliage 18 pouces. Le combiné d'instruments passe de 7 à 10 pouces et l'écran central gagne de son côté les services Google, dont le GPS sans besoin d'un téléphone. Les options possibles deviennent nombreuses : ce niveau représente selon nous le meilleur choix et reste bien assez personnalisable.

ESPRIT ALPINE

(TECHNO + 1 500 €)

Ici, l'idée est de rendre votre Symbioz plus "sportif", au moins esthétiquement. En effet, à part le volant chauffant en plus, l'équipement stagne par rapport à Techno et ne varie que par de la cosmétique. À l'extérieur, les jantes passent en 19 pouces, les boucliers avant et arrière sont spécifiques, des badges Esprit Alpine apparaissent sur les ailes avant, et à l'intérieur, le volant gagne des coutures bleu, blanc, rouge, les sièges ont un marquage Alpine et le bandeau supérieur décoratif devient bleu.

ICONIC

(ESPRIT ALPINE + 1 500 €)

Cette fois, il s'agit du haut de gamme, qui ajoute plusieurs éléments de confort comme les sièges avant électriques et chauffants, tandis que la conduite autonome de niveau 2 de série fait enfin son apparition. Esthétiquement, il faut avoir un œil très averti pour reconnaître cette version.



- ❶ Le combiné d'instruments numérique de 10 pouces peut afficher la carte de la navigation.
- ❷ L'écran central tactile se révèle particulièrement fluide et facile à utiliser.
- ❸ Les places arrière bénéficient d'une banquette coulissante qui dégage un espace aux jambes suffisant.
- ❹ Le coffre peut passer de 480 à 610 dm³ selon la position de la banquette, et même de 500 à 630 dm³ sur la version 140 ch.
- ❺ Le toit vitré occultant est en option à 1 500 € sur les finitions hautes.



Le Symbioz mesure 18 cm de plus que le Captur, mais l'empattement reste le même : tout va dans le porte-à-faux au bénéfice du coffre.



Le Symbioz n'est pas désagréable à conduire mais offre surtout un bon niveau de confort.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK ICONIC (2 000 €, UNIQUEMENT SUR ESPRIT ALPINE)

Réservé à la finition Esprit Alpine, ce pack complète le design "sportif" par certains éléments du haut de gamme Iconic. La conduite autonome de niveau 2 en fait partie, de même que les sièges avant électriques et chauffants, le hayon motorisé ou la caméra 360°. Remarquez qu'une Esprit Alpine avec le pack Iconic coûte plus cher qu'une Iconic "de base". Donc, si vous n'avez que faire du look "sportif" de l'Esprit Alpine mais que vous souhaitez les équipements en question, rabattez-vous sur une Iconic, mieux dotée et moins onéreuse.

SELON VOS GOÛTS

TOIT EN VERRE PANORAMIQUE OPACIFIANT (1 500 €)

Grande première lorsqu'il est arrivé sur le Scénic, ce toit en verre panoramique n'est pas ouvrant et n'a pas de vélum : il passe de la transparence du verre à une apparence quasi opaque grâce à une réaction électrochimique commandée par le conducteur. Il est possible d'opacifier la totalité du toit ou bien seulement l'avant ou l'arrière. La commande se situe classiquement près du plafonnier, mais il est aussi envisageable de l'actionner par commande vocale.

CONSEILLÉE PAR L'AJ

NOTRE CHOIX

Renault Symbioz 1.3 Mild Hybrid 140 Techno (31 900 € hors options, malus 818 à 898 €)

La version Full Hybrid de 160 ch est une bonne voiture. Mais elle coûte plus de 4 000 € de plus que celle de 140 ch (moins le malus), qui propose aussi d'excellentes prestations et donc forcément un meilleur rapport qualité/prix. Seul le fait de rouler très souvent en ville peut vous faire hésiter, avec dans ce cas une différence de consommation importante en faveur de la 160 ch. Pour la finition, pas d'hésitation à avoir : le rapport prix/équipement est meilleur sur Techno et vous laisse la possibilité de beaucoup d'options. Vous avez alors un SUV compact assez spacieux, plutôt sympa à conduire et pas trop cher !

LES TEINTES

Teintes vernies



Blanc Nacré
(série sur Evolution, 800 €
sur les autres finitions)



Rouge Flamme
(série sur Techno,
Esprit Alpine et Iconic,
800 € sur Evolution)



Noir Étoilé (800 €)



Gris Cassiopée (800 €)



Gris Rafale (800 €)



Bleu Iron (800 €)



Bleu Mercure
(950 €, uniquement
sur Techno et Iconic)

LES JANTES



Jantes tôle avec
enjoleur 17 pouces
Nymphae
(série sur Evolution)



Jantes alliage
18 pouces Gravity
(série sur Techno)



Jantes alliage
19 pouces Elixir
(série sur Esprit Alpine)



Jantes alliage
19 pouces Pulsar
(série sur Iconic)

MERCEDES GLC

SUV relativement statuaire, le Mercedes GLC rencontre un certain succès dans l'Hexagone. Ses qualités sont en phase avec une marque premium, ses prix également.

Par Didier Laurent

Les lignes arrondies et à la fois galbées du GLC résistent bien au temps, y compris dans sa déclinaison "coupé" qui représente environ un tiers des propositions en occasion. Depuis la première génération, en 2015, ce modèle a évolué par touches et a toujours bonne allure. À l'intérieur, sa technologie a de quoi impressionner, et il vous faudra un peu de temps pour vous familiariser avec toutes les fonctionnalités, même si l'ergonomie ne souffre pas de défaut particulier. La planche de bord est une pièce maîtresse de l'habitacle, qui donne une apparence premium malgré certains détails. Nous sommes chez Mercedes, mais dans le milieu de la gamme.

S'il rend de fiers services en matière de capacité d'export, on ne peut pas dire que l'habitabilité soit la qualité numéro un de ce SUV. À l'avant, on se sent cerné par le mobilier, et les places arrière sont mesurées au regard de la longueur de la voiture. Le volume de coffre se situe dans la moyenne, sans plus. Sur la route, le GLC mise d'abord sur le confort, même si certaines de ses versions sont très sportives et bénéficient à ce titre d'un châssis et de trains roulants adaptés. En occasion, l'offre est plutôt constituée d'hybrides rechargeables, mais le diesel n'est pas absent. Ne vous posez pas de questions sur l'équipement, les acheteurs en neuf ont souvent la main lourde sur les options.

LA GAMME GLC	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
43 AMG	421	9,8*	Cette version micro-hybride se contente d'un moteur essence à 4 cylindres et d'un petit bloc électrique de 14 ch. Le bruit est donc assez artificiel, mais les performances sont de bon niveau.
300 e	313	Autonomie électrique : 85 km Consommation batterie vide : 9,8 l/100 km	Un petit moteur 4 cylindres de 204 ch et une machine électrique permettent de constituer une offre valable, d'autant que la batterie de près de 30 kWh net de ce PHEV autorise à parcourir 85 km en tout électrique.
400 e	381	0,5*	Toujours un petit moteur 2 litres turbo, mais cette fois poussé à 252 ch et épaulé par une machine électrique de 136 ch. Très rare en occasion, cet ensemble convient bien au style sportif de la carrosserie "coupé" dérivée de ce SUV.
63 AMG SE	476 + 204	7,5*	L'artifice de l'hybride rechargeable pour éviter le gros malus à l'achat fonctionne bien avec cette imposante version, aussi bien par la taille de ses roues que par sa puissance cumulée, qui positionne le GLC sur une autre planète en matière de performances. Mais cela reste à la base un 4 cylindres...
300 de	333	Autonomie électrique : 87 km Consommation batterie vide : 7 l/100 km	C'est un diesel hybride rechargeable, ce qui est très rare. Un 4 cylindres diesel de 197 ch sert de base à l'hybridation. On arrive à une puissance et un couple élevés et à un certain agrément au volant. La batterie de près de 30 kWh (net) permet une belle autonomie électrique.
200 d	163	5,1	Cette petite exécution diesel micro-hybride se destine aux entreprises qui n'ont pas voulu aller sur l'hybride rechargeable ou aux particuliers qui font attention à leur budget. Il est vendu de 4000 à 5000 € de moins que la version 220 d en neuf.
220 d	197	6,6	Ce diesel micro-hybride 48 V a notre faveur car il est le plus rationnel. Il propose des performances correctes pour une consommation qui l'est tout autant, aidée par la micro-hybridation qui apporte ponctuellement 23 ch et 200 Nm de couple. Il s'adresse plutôt aux gros rouleurs.
450 d	367	6,3*	Si vous recherchez le bruit et l'onctuosité d'un 6 cylindres en ligne, c'est la seule option qui s'offre à vous. L'agrément est de niveau supérieur, tout comme la puissance.

* Données constructeur.

LES INFOS CLÉS

Essence :
à partir de 31 000 €

Diesel :
à partir de 34 000 €

Hybride rechargeable :
à partir de 39 000 €

Génération : deuxième

Commercialisation :
novembre 2022

Restylage : non

Nombre d'exemplaires
en circulation : 21 500



NOTRE CHOIX

Mercedes GLC 220 d AMG Line 2023

1^{er} prix prospecté :
59 000 € / 40 000 km



TECHNIQUE

MOTEUR

Puissance maxi	197 ch à 3 600 tr/mn
Couple maxi	440 Nm à 1 800 tr/mn
Type	4 cylindres + turbo
Puissance fiscale	11 CV
Cylindrée	1 993 cm ³
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/9

Châssis

Diamètre de braquage	11,8 m
Pneumatiques	235/55 R 19

Dimensions/Poids

L/I/h/empattement	4,72/1,89/1,64/2,89 m
Poids/tractable freiné	2010/2 500 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1 000 m d.a.	30,3 s
0 à 100 km/h	9 s
90 à 130 km/h (en Drive)	8,2 s
Vitesse maxi	219 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/64 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	31 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150/148 cm
Volume de coffre	590 dm ³

LE BUDGET

Assurance ⁽¹⁾ : 1 126 €	Carte grise ⁽²⁾ : 583 €
------------------------------------	------------------------------------

Consommation

Moyenne	6,6 l/100 km
Ville/route/autoroute	7/6,5/6,4 l/100 km
Autonomie/réservoir	939 km/62 l

Coût de l'entretien

Amortisseur AV ⁽³⁾	867 €	Distribution	Chaîne
Amortisseur AR ⁽³⁾	579 €	Embrayage	BVA
Disques AV ⁽³⁾	536 €	FAP	1 701 €
Disques AR ⁽³⁾	515 €	Pneus ⁽³⁾	340 €
Plaquettes AV ⁽⁴⁾	195 €	Feu AV	2 520 €
Plaquettes AR ⁽⁴⁾	247 €	Feu AR	271 €
Filtre à air	76 €	Bouclier AV	810 €
Filtre à huile	34 €	Bouclier AR	1 193 €

■ 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 53 € par cheval. (3) La paire. (4) Le jeu.

LE BILAN FIABILITÉ

Plusieurs opérations de rappel ont eu lieu, le plus souvent sur un petit nombre d'exemplaires et de manière préventive, signe d'une attention particulière de Mercedes, somme toute normale à ce niveau de gamme. Hormis cela, on peut dire que la fiabilité est au rendez-vous.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

HYBRIDES RECHARGEABLES

Défaut de communication entre la borne de recharge et la voiture, ce qui fait que la batterie du système hybride rechargeable ne peut se recharger. Souvent, ce défaut est accompagné de messages d'erreur au tableau de bord. Des reprogrammations peuvent venir à bout de ce phénomène, mais des remplacements de chargeur ou de boîtier de commande intégrant le logiciel de charge en courant alternatif sont parfois nécessaires. Des décharges soudaines de batterie ont également été signalées.

MOTEURS DIESEL

Ils sont globalement fiables, car très répandus sur la gamme Mercedes depuis près de dix ans, et ont évolué par touches. Avec une distribution par chaîne, ils offrent a priori une bonne tenue dans le temps. Leur bilan est néanmoins entaché par l'allumage intempestif de voyants d'anomalie moteur ou antipollution (à faire analyser par un concessionnaire), ou par des défauts de capteurs concernant l'AdBlue ou le filtre à particules.

AUTRES DÉFAILLANCES

BOÎTE AUTOMATIQUE 9G-TRONIC

Des à-coups à basse vitesse et des changements de rapports brusques sont parfois relevés par les utilisateurs (un peu moins sur les diesels). Heureusement, cette boîte de vitesses développée entièrement par Mercedes pour ses modèles à 4 roues motrices est maîtrisée et les soucis, reposant le plus souvent sur un défaut électronique, se règlent par des reprogrammations de boîtiers. Les pièces maîtresses (c'est une boîte à convertisseur) ne posent généralement pas de problème dans le temps.

SYSTÈME (MBUX) MULTIMÉDIA

Des dysfonctionnements électroniques sont à signaler sur certaines fonctionnalités. On parle d'un écran central qui peut se figer, de problèmes de connectivité Bluetooth (Apple CarPlay, Android Auto), d'une navigation lente ou inexacte, voire de coupures du son (souvent juste après le démarrage) ou de caméra. L'ensemble se règle le plus souvent par la mise à jour de logiciel ou par la reprogrammation de boîtiers de gestion, plus rarement par leur remplacement.

LES RAPPELS

MAJEURS

BOÎTE À PRÉFUSIBLES (MARS 2024 ET MAI 2025)

Sur 4 610 GLC sortis de chaîne entre mars et octobre 2023, certains fusibles 80 A peuvent ne pas correspondre aux exigences techniques de la voiture, causant des dysfonctionnements divers. Mercedes a décidé de remplacer la boîte à préfusibles. En mai 2025, une seconde action de rappel a eu lieu sur des voitures fabriquées entre mai et juillet 2023 et ayant déjà été corrigées. Sur 154 d'entre elles, l'opération doit être à nouveau menée.

DISPOSITIF DE REMORQUAGE AV ET AR (OCT. ET AOÛT 2023)

Sur 2 477 GLC produits entre juillet 2022 et mai 2023, la fixation du dispositif de remorquage avant pourrait ne pas être conforme et se détacher en cas de traction. Les concessionnaires doivent contrôler et, au besoin, remplacer la traverse avant. Sur 74 voitures fabriquées entre juillet 2021 et août 2022, le raccordement à vis du renfort du dispositif pour remorque peut aussi être défaillant. Un rappel a été organisé en août 2023 pour remplacer ces vis.

MINEURS

ALTERNO-DÉMARREUR HAUTE TENSION (MARS 2025)

Sur 209 GLC sortis de chaîne entre octobre 2023 et février 2025, un processeur dans le calculateur de l'alternateur haute tension pourrait subir une surcharge sporadique. Cela peut augmenter le risque d'incendie. La solution en après-vente, qui consiste à mettre à jour le logiciel du calculateur de l'alternateur haute tension, ne demande qu'une demi-heure d'immobilisation.

ENROULEURS DE CEINTURES DE SÉCURITÉ AVANT (FIN 2022)

Sur une centaine de GLC produits en août et septembre 2022, la fixation d'un tapis insonorisant ainsi que la pose d'un faisceau de câbles derrière l'habillage du montant B (central) pourraient ne pas être conformes. Il convient d'enlever les tapis insonorisants, puis de contrôler les enrouleurs de ceinture et les remplacer si nécessaire. Le faisceau de câbles est également à vérifier et à rectifier.

**400 PAGES, 5000 MODÈLES
POUR NE RIEN MANQUER !**



**EN VENTE
ACTUELLEMENT**

La référence pour tout savoir sur toutes les voitures
vendues en France et dans le monde.

Prix, équipements, options, fiches techniques :

5000 modèles sur plus de 400 pages.

Votre lecture indispensable de l'été !

Suivez-nous sur



Pour une info en continu

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
JUNIOR				
1.2 Ibrida 145 ch	7	0	30 250	
Electrica 156 ch	4	P	3 100	38 500
Elettrica 280 ch Veloce	7	P	3 100	46 900
Surcoût Speciale : "base" + 2 000 €				
Surcoût Techno : Speciale + 500 €				
Surcoût Premium : Techno + 2 500 €				
Surcoût Intensa : Premium + 1 000 €				
Surcoût Sport : Premium + 2 500 €				
TONALE				
1.5 Ibrida 160 ch Sprint	8	M	360	44 000
1.3 Ibrida Plug-In 280 ch Q4 Sprint	10	M	750	53 300
1.6 Mjet II 130 ch Sprint	7	M	1 372	42 500
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcoût Intensa : Veloce + 5 000 €				
GIULIA				
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	M	540	50 600
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	M	1 761	55 600
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcoût Intensa : Veloce + 5 000 €				
STELVIO				
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	M	3 170	55 800
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	M	6 854	60 800
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcoût Intensa : Veloce + 5 000 €				
ALPINE				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
A290				
180 ch GT	NC	P	3 100	38 700
220 GT Performance	NC	P	3 100	41 700
Surcoût GT Premium : GT + 3 200 €				
Surcoût GTS : GT Performance + 3 000 €				
Surcoût Première Edition : GTS + 1 500 €				
A110				
"base"	15	M	3 784	65 000
GTS	NC		NC	79 500
R 70	NC		NC	122 500
ASTON MARTIN				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
VANTAGE				
665 ch	NC	M	70 000	199 700
DB12				
680 ch	NC	M	70 000	227 000
680 ch Volante	NC	M	70 000	244 538
DBX				
707	NC	M	70 000	252 100
VALKYRIE				
1 155 ch	NC	M	70 000	270 000
AUDI				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
A1 SPORTBACK				
25 TFSI Design	5	M	310	27 750
30 TFSI Design	6	M	330	28 750
35 TFSI S line S tronic	8	M	650	35 300
40 TFSI S line S tronic	11	M	2 918	37 100
Surcoût S line : Design + 2 700 €				
A1 ALLSTREET				
30 TFSI	6	M	650	30 350
35 TFSI S tronic	8	M	983	34 200
Q2				
30 TFSI Design	6	M	898	34 800
35 TFSI Design	8	M	1 172	36 850
SQ2	19	M	64 456	58 750
30 TDI Design	6	M	540	36 750
35 TDI Design S tronic	8	M	1 386	41 500
Surcoût S line : Design + 2 400 €				
Surcoût S line Plus : S line + 2 750 €				

A3 SPORTBACK				
1.5 TFSI 116 ch Design	6	M	400	34 600
1.5 TFSI 116 ch Hybride Design	6	M	240	36 780
1.5 TFSI 150 ch Design	8	M	400	35 900
1.5 TFSI 150 ch Hybride Design	8	M	230	38 080
S3	20	M	67 567	63 000
RS 3	28	M	70 000	75 600
TFSI e 204 ch Design	8		0	47 900
TFSI e 272 ch S line	8		0	55 900
2.0 TDI 150 ch Design	8	M	400	40 600
Surcoût S line : Design + 4 950 €				
A3 ALLSTREET				
1.5 TFSI 150 ch Design	8	M	650	37 800
1.5 TFSI 150 ch Hybride Design	8	M	280	39 980
TFSI e 204 ch Design	8		0	49 800
2.0 TDI 150 ch Design	8	M	650	42 500
Surcoût Avus : Design + 4 450 €				
A3 BERLINE				
Surcoût : Sportback + 565 € à + 1 400 €				
Q3				
1.5 TFSI Hybride 150 ch Design	8	M	1 632	43 850
e-hybrid 272 ch Design	9	M	1 000	55 000
2.0 TDI 150 ch Design	8	M	2 496	45 950
Surcoût S line : Design + 6 150 €				
Q4 E-TRON				
45	6	P	3 100	46 990
55 S line Quattro	7		0	70 450
Surcoût S line : "base" + 18 760 €				
Q4 E-TRON SPORTBACK				
45	6	P	3 100	46 990
55 S line Quattro	7		0	72 450
Surcoût S line : Design + 20 760 €				
A5				
2.0 TFSI 150 ch Design	8	M	4 819	45 500
2.0 TFSI 204 ch Design	11	M	4 819	50 400
S5	25	M	19 139	79 750
e-hybrid 299 ch Design Quattro	15	M	4 400	62 150
e-hybrid 367 ch S line Quattro	15	M	4 900	74 150
2.0 TDI Hybride 204 ch Design	11	M	3 735	53 600
Surcoût S line : Design + 9 170 €				
A5 AVANT				
Surcoût : berline + 1 500 €				
Q5				
2.0 TFSI 204 ch Hybride Design	11	M	6 426	57 550
SQ5	25	M	57 351	98 930
e-hybrid 299 ch Design	15	M	6 125	67 900
e-hybrid 367 ch S line	15	M	6 625	78 400
2.0 TDI 204 ch Hybride Design Quattro	11	M	10 793	61 470
Surcoût S line : Design + 8 400 €				
Q5 SPORTBACK				
2.0 TFSI 204 ch Hybride Design	11	M	6 726	59 750
SQ5	25	M	57 131	101 130
e-hybrid 299 ch Design	15	M	6 125	70 100
e-hybrid 367 ch Design	15	M	6 625	80 600
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	11	M	10 904	63 670
Surcoût S line : Design + 8 400 €				
Q6 E-TRON				
251 ch Design	7		0	72 170
Performance 306 ch Design	9		0	77 400
387 ch Design Quattro	9		0	83 450
SQ6	9		0	99 870
Surcoût S line : Design + 4 100 €				
Q6 E-TRON SPORTBACK				
251 ch Design	7		0	74 570
Performance 306 ch Design	9		0	79 800
387 ch Design Quattro	9		0	85 850
SQ6	9		0	102 270
Surcoût S line : Design + 4 100 €				
A6				
2.0 TDI 204 ch Hybride S line	11	M	5 600	72 450
e-Hybrid 299 ch S line Quattro	15	M	5 625	79 000
e-Hybrid 367 ch S line Quattro	15	M	6 000	81 400

A6 AVANT				
Surcoût : berline + 2 000 €				
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	10		0	105 020
Surcoût S line : Design + 6 890 €				
A6 E-TRON AVANT				
Surcoût : Sportback + 1 500 €				
E-TRON GT				
"base"	12		0	119 000
S	12		0	137 650
RS	12		0	161 600
RS Performance	12		0	174 550
Q7				
SQ7	43	M	70 000	133 130
TFSI e 394 ch S line	22	M	12 800	97 170
TFSI e 490 ch Competition	22	M	12 800	105 480
Surcoût Avus : S line + 13 150 €				
Q8				
SQ8	43	M	70 000	137 720
RS Performance	59	M	70 000	191 550
TFSI e 394 ch S line	22	M	13 700	106 960
TFSI e 490 ch Competition	22	M	13 700	115 280
Surcoût Avus : S line + 10 000 €				
A8				
S8	49	M	70 000	170 967
60 TFSI e Design	22	M	11 000	136 749
50 TDI Hybride Design	17		NC	118 185
Surcoût Avus : Design + 5 600 €				

BENTLEY

TYPE	CV	P/M	PRIX	
FLYING SPUR				
"base"	46	M	70 000	235 966
Speed	59	M	70 000	294 857
CONTINENTAL				
GT	46	M	70 000	253 109
GT Speed	46	M	70 000	311 900
GTC	46	M	70 000	278 420
GTC Speed	NC	M	70 000	338 420
BENTAYGA				
V8	46	M	70 000	219 328
S	46	M	70 000	253 513
S Hybrid	NC	M	14 300	245 950

BMW

TYPE	CV	P/M	PRIX	
SÉRIE 1				
116	6	M	983	36 050
120	8	M	230	40 050
123 xDrive	12	M	948	46 050
M135 xDrive	19	M	19 108	58 350
120d	8		0	42 650
Surcoût M Sport Design : "base" + 1 300 €				
Surcoût M Sport : M Sport Design + 2 150 €				
SÉRIE 2 COUPÉ				
220i	10	M	2 205	52 250
230i	14	M	3 119	55 850
M240i xDrive	26	M	47 640	68 250
M2	38	M	70 000	86 800
220d	10	M	1 000	55 150
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
220i	8	M	400	41 500
225e xDrive	7	M	250	51 000
218d	8	M	330	42 000
220d	9	M	150	44 100
Surcoût Luxury : "base" + 2 450 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 800 €				

SÉRIE 2 GRAN COUPÉ				
216	6		NC	39 550
220	8	M	190	43 550
223 xDrive	12		NC	49 550
M235 xDrive	19	M	14 825	61 850
220d	8		0	46 150
Surcoût M Sport Design : "base" + 1 300 €				
Surcoût M Sport : M Sport Design + 2 150 €				
X1				
sDrive20i	8	M	400	47 250
M35i xDrive	19	M	21 219	64 500
xDrive25e	7	M	550	56 350
xDrive30e	8	M	600	59 350
sDrive18d	8	M	650	47 950
sDrive20d	9	M	250	50 050
xDrive23d	12	M	1 180	54 300
Surcoût xLine : "base" + 2 600 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 050 €				
iX1				
eDrive20	5		0	46 990
xDrive30	7		0	57 300
Surcoût xLine : "base" + 2 600 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 050 €				
X2				
sDrive20i	8	M	850	49 250
M35i xDrive	19	M	24 080	66 500
sDrive18d	8	M	1 568	49 950
sDrive20d	9	M	1 290	52 050
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €				
iX2				
eDrive20	5		0	46 990
xDrive30	7		0	59 300
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €				
SÉRIE 3				
318i	8	M	2 205	50 350
320i xDrive	10	M	3 784	54 850
M340i xDrive	26	M	27 553	74 200
M3 Competition xDrive	44	M	70 000	122 100
330e	10		0	63 050
318d	8	M	450	52 350
320d xDrive	10	M	1 472	57 850
M340d xDrive	22	M	7 105	74 200
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €				
SÉRIE 3 TOURING				
M3 CS		NC		NC 165 500
Surcoût : Berline + 1 300 €				
SÉRIE 4 COUPÉ				
420i	10	M	1 901	55 850
M440i xDrive	26	M	22 794	77 700
M4 Competition xDrive	44	M	70 000	123 100
M4 CS	46	M	70 000	162 050
420d xDrive	10	M	2 433	61 350
M440d xDrive	22	M	9 004	77 700
Surcoût M Sport : "base" + 3 750 €				
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ				
420i	10	M	4 069	55 850
M440i xDrive	26	M	55 412	77 700
420d xDrive	10	M	3 911	61 350
430d xDrive	17	M	7 231	68 350
Surcoût M Sport : "base" + 4 400 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
420i	10	M	1 202	64 050
M440i xDrive	26	M	42 657	85 900
M4 Competition xDrive	44	M	70 000	129 800
420d	10	M	3 824	67 050
M440d xDrive	22	M	17 567	85 900
Surcoût M Sport : "base" + 5 150 €				
i4				
eDrive35	6		0	57 850
eDrive40	7		0	64 250
M60 xDrive	9		0	78 950
Surcoût M Sport : "base" + 4 100 €				

X3				
20 xDrive	15	M	8 643	65 350
M50 xDrive M Sport	42	M	33 177	91 450
30e xDrive	15	M	4 300	73 350
20d xDrive	16	M	8 584	66 350
40d xDrive	17		NC	75 350
Surcoût M Sport : "base" + 3 050 € à + 3 750 €				
SÉRIE 5				
520i	11	M	2 422	64 350
530e	10	M	2 075	73 150
550e xDrive	20	M	2 825	85 150
M5	51	M	14 300	161 900
520d	11	M	3 254	66 650
540d xDrive	17	M	8 418	77 650
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	109 900
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €				
M Sport Edition : "base" + 3 300 €				
i5 TOURING				
Surcoût : Berline + 1 500 €				
SÉRIE 7				
750e xDrive	20	M	12 650	135 150
M760e xDrive	26	M	14 750	160 500
740d xDrive	17	M	18 365	123 000
Surcoût M Sport : "base" + 6 950 €				
i7				
eDrive50	9		0	130 350
xDrive60	10		0	153 650
Surcoût M Sport : "base" + 6 950 €				
X5				
xDrive50e xLine	20	M	11 600	105 150
xDrive30d xLine	17	M	60 501	91 150
Surcoût M Sport : xLine + 3 450 € à + 4 150 €				
XM				
50e	17	M	19 850	142 500
Label	51		NC	187 500
iX				
xDrive45	10		0	88 600
xDrive60	11		0	106 400
M70	11		0	136 800
Surcoût M Sport : "base" + 5 600 €				
BUGATTI				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
CHIRON				
"base"	NC	M	70 000	265 000
Super Sport	NC	M	70 000	384 000
DIVO				
"base"	NC	M	70 000	500 000
BYD				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
ATTO 2				
Active	5		0	29 990
Surcoût Boost : Active + 2 000 €				
DOLPHIN				
Comfort	5		0	33 990
Surcoût Design : Comfort + 2 000 €				
ATTO 3				
Comfort	5		0	38 990
Surcoût Design : Comfort + 2 000 €				
SEAL				
Design	5		0	46 990
Excellence-AWD	11		0	49 990
SEAL U				
DM-i Boost	5	M	1 400	37 500
Électrique Comfort	5		0	42 890
Surcoût Design : Comfort + 3 500 €/ Boost + 7 000 €				
SEALION 7				
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	P/M	PRIX	
LYRIQ				
Luxury		NC	0	83 100
Surcoût Sport : Luxury + 0 €				
CATERHAM				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
SEVEN				
170R		NC	0	42 854
340 R		NC	M	2 726 59 214
SUPER SEVEN				
600		NC	0	44 874
CHEVROLET				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
CORVETTE				
Stingray Coupé 2LT	60	M	70 000	104 980
Stingray Cabriolet 2LT	60	M	70 000	111 530
Surcoût 3LT : 2LT + 6 550 €				
CITROËN				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
C3				
1.2 Turbo 100 ch You	5	M	310	15 750
1.2 Hybride 110 ch Plus	5	M	75	20 650
Électrique 113 ch You	4	P	3 100	23 300
Surcoût Plus : You + 2 200 €				
Surcoût Max : Plus + 2 000 € à + 2 300 €				
C3 AIRCROSS				
1.2 Turbo 100 ch You	5	M	450	19 700
1.2 Hybride 145 ch Plus	7	M	100	25 800
Électrique 113 ch You	4	P	3 100	27 400
Surcoût Plus : You + 2 100 €				
Surcoût Max : Plus + 2 100 €				
C4				
1.2 PureTech 130 ch Plus	7	M	898	29 600
1.2 Hybride 110 ch You	5		0	29 150
1.2 Hybride 145 ch Plus	7		0	31 600
Électrique 136 ch You	4	P	3 100	33 850
Électrique 156 ch Plus	4	P	3 100	35 800
Surcoût Plus : You + 950 € à + 2 450 €				
Surcoût Collection : Plus + 1 500 €				
Surcoût Max : Plus + 2 200 €				
C4 X				
1.2 130 Plus	7	M	818	30 300
1.2 Hybride 145 ch You	7		0	31 350
Électrique 136 ch You	4	P	3 100	34 550
Électrique 156 ch Plus	4	P	3 100	36 500
Surcoût Plus : You + 950 €				
Surcoût Max : Plus + 2 200 €				
NOUVEAU C5 AIRCROSS				
1.2 Hybride 145 ch You	7	M	230	34 990
Électrique 210 ch Autonomie Confort You	7	P	3 100	40 290
Surcoût Plus : You + 3 000 €				
Surcoût Max : Plus + 3 000 €				
C5 X				
1.2 Hybride 145 ch Plus	7	M	125	43 850
Surcoût Max : Plus + 2 400 €				
É-BERLINGO				
Taille M Électrique 136 ch Plus	4	P	3 100	36 850
Surcoût Max : Plus + 1 950 €				
CUPRA				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
LEON				
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M	310	41 110
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				
One	5	P	3 100	37 390
V230 Batterie XL	5	P	3 100	40 990
VZ 325	6	P	3 100	46 990

TERRAMAR				
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M	2 376	48 180
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	44 325
2.0 TSI 265 ch VZ	16	M	26 302	52 260
2.0 TSI 333 ch VZ 4Drive	20	M	70 000	58 365
eHybrid 204 ch V	8		0	52 445
eHybrid 272 ch VZ	8		0	58 365
2.0 TDI 150 ch V	8	M	818	46 810
Surcoût Midnight Edition : V + 2 555 €				
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 €				
Surcoût VZ Extreme : VZ - 335 €				
DACIA				
TYPE	CV	P/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 €				
DUSTER				
1.3 Mild Hybrid 130 ch Expression	7	M	280	24 000
Hybrid 140 ch Expression	5	M	75	26 900
1.3 Eco-G 100 ch Essential	5	M	330	19 990
Surcoût Expression : Essential + 2 310 €				
Surcoût Extrême : Expression + 1 500 €				
Surcoût Journey : Extrême + 0 €				
Surcoût Extrême+ : Extrême + 600 €				
BIGSTER				
1.2 Mild Hybrid 130 ch Expression 4x4	NC	M	898	29 300
1.2 Mild Hybrid 140 ch Essential	NC	M	150	24 990
1.8 Hybrid 155 ch Expression	NC		0	29 700
1.2 Eco-G 140 ch Essential	NC		NC	24 990
Surcoût Expression : Essential + 1 510 €				
Surcoût Extrême : Expression + 1 800 €				
Surcoût Journey : Extrême + 0 €				
DS AUTOMOBILES				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
3				
1.2 Hybride 136 ch Pallas	7		0	36 150
E-Tense Pallas	4	P	3 100	42 300
Surcoût Edition France : Pallas + 500 €				
Surcoût Etoile : Edition France + 3 050 €				
N° 4				
1.2 Hybride 145 ch Pallas	7	M	125	39 300
Plug-In Hybrid 225 ch Pallas	10		NC	48 200
E-Tense Pallas	7	P	3 100	46 990
Surcoût Pallas Jules Verne : Pallas + 2 200 €				
Surcoût Etoile Alcantara : Pallas + 4 300 €				
Surcoût Etoile Cuir Nappa : Etoile Alcantara + 3 000 €				

FOCUS				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line X	NC	M	210	31 450
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X Powershift	NC	M	230	34 250
ST	17	M	40 468	40 200
1.5 EcoBlue 115 ch ST-Line X Powershift	NC	M	650	34 550
FOCUS ACTIVE				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	NC	M	260	31 450
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	8	M	310	34 250
1.5 EcoBlue 115 ch X Powershift	NC	M	898	34 550
FOCUS SW (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 200 €				
FOCUS SW ACTIVE				
Surcoût : berline + 1 200 €				
KUGA				
2.5 Duratec Hybrid 183 ch Hybrid Titanium i-AWD	8	M	540	41 490
2.5 Duratec 243 ch Hybride Rechargeable Titanium	8		0	46 090
2.5 Duratec 180 ch Hybrid FlexFuel Titanium	8		0	39 490
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €				
Surcoût Active : ST-Line + 0 €				
Surcoût ST-Line X : Active + 3 500 €				
Surcoût Active X : ST-Line X + 0 €				
EXPLORER				
Standard Range 170 ch Style	5	P	3 100	39 990
Extended Range 286 ch Select	6	P	3 100	46 900
Extended Range 340 ch Select	6		0	53 900
CAPRI				
Standard Range 170 ch Style	5	P	3 100	42 490
Extended Range 286 ch Select	6		0	49 400
Extended Range 340 ch AWD Select	6		0	56 400
MUSTANG MACH-E				
268 ch Standard Range	9		0	52 990
294 ch Extended Range Premium	7		0	66 990
329 ch Standard Range Premium AWD	12		0	58 990
370 ch Extended Range Premium AWD	NC		0	73 990
GT	16		0	81 990
Rally	NC		0	84 990
MUSTANG FASTBACK				
GT	NC	M	70 000	59 300
Dark Horse	NC	M	70 000	71 300
MUSTANG CONVERTIBLE				
Surcoût : Fastback + 4 500 €				
TOURNEO CONNECT				
1.5 EcoBoost 114 ch Titanium	NC	M	2 370	30 800
2.0 EcoBlue 102 ch Titanium	NC	M	400	32 000
2.0 EcoBlue 122 ch Titanium	NC	M	240	33 200
Surcoût Active : Titanium + 1 100 €				
Surcoût Sport : Active + 940 €				
HONDA				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
JAZZ				
e:HEV Executive	6		0	28 160
Surcoût Advance : Executive + 2 030 €				
Surcoût Advance Sport : Advance + 1 050 €				
JAZZ CROSSTAR				
e:HEV Advance	6		0	31 510
HR-V				
e:HEV Executive	6	M	240	34 590
Surcoût Advance : Executive + 1 750 €				
Surcoût Advance Plus : Advance + 3 650 €				
Surcoût Advance Style : Advance + 3 000 €				
Surcoût Advance Style Plus : Advance Style + 1 000 €				
E:NY1				
Executive	4		0	45 700
Surcoût Advance : Executive + 2 000 €				
CIVIC				
e:HEV Executive	7		0	37 720
Type R	21	M	48 901	57 220
Surcoût Sport : Executive + 1 300 €				
Surcoût Advance : Sport + 3 400 €				
Surcoût Type-R S : Type R + 8 580 €				
ZR-V				
e:HEV Executive	7		NC	43 950
Surcoût Sport : Executive + 2 000 €				
Surcoût Advance : Sport + 2 500 €				
CR-V				
e:HEV Executive	8	M	3 213	49 980
e:PHEV Advance Tech	8	M	1 880	58 150
Surcoût Advance : Executive + 3 000 €				

HYUNDAI				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
i10				
1.0 63 ch Eco Intuitive	4		0	18 400
1.0 63 ch Intuitive BVR	4	M	190	19 300
1.2 79 ch N Line	4	M	310	20 500
1.0 T-GDi 90 ch N Line	5	M	260	21 250
Surcoût Creative : Intuitive + 1 050 €				
iNSTER				
42 kWh 4 places	2		0	25 000
42 kWh 5 places	2	P	3 100	25 000
49 kWh Intuitive 4 places	3		0	28 250
49 kWh Intuitive 5 places	3	P	3 100	28 250
Surcoût Intuitive : "base" + 1 500 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 000 €				
iNSTER CROSS				
49 kWh Creative	3		0	30 450
Surcoût Executive : Creative + 1 500 €				
i20				
1.2 79 ch Initia	4	M	230	20 200
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5	M	190	22 800
Surcoût Intuitive : Initia + 1 300 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €				
Surcoût N Line Creative : Creative + 800 €				
Surcoût Executive : N Line Creative + 800 €				
BAYON				
1.0 T-GDi 100 ch Initia	5	M	260	23 000
Surcoût Intuitive : Initia + 1 800 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 200 €				
KONA				
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5	M	450	28 100
1.6 T-GDi 138 ch Creative DCT	7	M	1 629	33 300
Hybrid 129 ch Intuitive	5		0	34 350
Electric 48 kWh Intuitive	3	P	3 100	36 850
Electric 65 kWh Intuitive	4	P	3 100	40 250
Surcoût Creative : Intuitive + 1 000 € à + 2 350 €				
Surcoût Premium : Creative + 2 000 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 150 € à + 5 500 €				
Surcoût N Line Executive : Executive + 1 000 €				
i30				
1.0 T-GDi 100 ch Creative	5	M	540	29 200
1.5 T-GDi 140 ch Hybrid 48 V N Line DCT	7	M	2 205	36 650
i30 SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				
ioniQ 5				
170 ch Intuitive	3		0	44 800
229 ch Intuitive	4		0	48 800
325 ch HTrac N Line	6		0	62 800
N	10		0	78 000
Surcoût Creative : Intuitive + 3 400 €				
Surcoût Executive : Creative + 5 400 €				
Surcoût N Line : Executive + 1 200 €				
TUCSON				
Hybrid 215 ch Initia	8	M	900	37 550
Plug-in 253 ch Initia	8		NC	42 300
Surcoût Intuitive : Initia + 1 900 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 3 000 €				
Surcoût N Line Creative : Creative + 1 000 €				
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €				
Surcoût N Line Executive : Executive + 1 000 € à + 3 000 €				
Surcoût 20ème Anniversaire : Executive + 800 €				
ioniQ 6				
229 ch	4		0	52 400
325 ch HTrac	6		0	65 400
NEXO				
Executive	1		0	80 600
SANTA FE				
Hybrid 215 ch Intuitive	8	M	7 526	50 400
Plug-in 253 ch Intuitive HTrac	8	M	4 800	59 700
Surcoût Creative : Intuitive + 3 000 € à + 3 900 €				
Surcoût Executive : Creative + 4 000 € à + 4 900 €				
Surcoût Calligraphy : Executive + 3 000 €				
STARIA				
Hybrid 215 ch Creative	8	M	30 497	57 400
Surcoût Executive : Creative + 4 100 €				
NOUVEAU ioniQ 9				
218 ch Creative	4		0	69 900
307 ch Executive HTrac	5		0	81 500
426 ch Performance Calligraphy HTrac	8		0	86 900

JEEP				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
AVENGER				
1.2 Turbo T3 100 ch Longitude	5	M	450	25 550
1.2 Turbo T3 e-Hybrid 110 ch Longitude	5		0	27 550
1.2 Turbo T3 145 ch Upland 4xe	7	M	240	33 150
Électrique 156 ch Longitude	4	P	3 100	36 500
Surcoût Altitude : Longitude + 2 000 €				
Surcoût Summit : Altitude + 2 000 €				
Surcoût Overland : Upland + 2 000 €				
Surcoût The North Face : Upland + 6 000 €				
RENEGADE				
e-Hybrid 130 ch	7	M	310	32 190
4xe 240 ch Overland	10	M	450	44 900
Surcoût Altitude : "base" + 2 010 €				
Surcoût Summit : Altitude + 2 800 €				
Surcoût North Star : Altitude + 2 000 €				
COMPASS				
e-Hybrid 145 ch First Edition	7	M	818	40 990
100 % électrique 213 ch First Edition	7	P	3 100	46 490
WRANGLER UNLIMITED				
4xe Sahara	16	M	38 900	81 700
Surcoût Rubicon : Sahara + 2 500 €				
GRAND CHEROKEE				
4xe 380 ch Summit Reserve	16	M	18 170	99 500
KIA				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
PICANTO				
1.0 DPi 63 ch Motion	4	M	100	16 290
1.2 DPi 79 ch Active	4	M	190	17 890
Surcoût Active : Motion + 1 100 €				
Surcoût GT-line : Active + 900 €				
STONIC				
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	M	260	22 790
Surcoût Active : Motion + 1 600 €				
Surcoût Collection : Active + 1 530 €				
Surcoût GT Line : Active + 2 300 €				
EV3				
204 ch 58,3 kWh	4		0	35 990
204 ch 81,4 kWh	4		0	40 990
Surcoût Earth : "base" + 2 100 € à + 2 400 €				
Surcoût GT-line : Earth + 2 900 €				
CEED				
1.0 T-GDi 100 ch Active	5	M	360	27 990
1.5 T-GDi 140 ch Active	8	M	740	29 190
Surcoût GT Line : Active + 2 800 €				
CEED SW (BREAK)				
Hybride Rechargeable Motion	5		0	39 240
Surcoût : 5 portes + 1 000 €				
PROCEED				
1.5 T-GDi 140 ch GT Line	8	M	818	33 250
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 700 €				
XCEED				
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	M	1 074	28 550
1.5 T-GDi 140 ch Active	8	M	1 761	31 050
Hybride Rechargeable Motion	5		0	37 840
Surcoût Active : Motion + 1 500 €				
Surcoût GT-Line Premium : Active + 3 000 €				
Surcoût Lounge : Active + 1 900 €				
NOUVELLE EV4				
Autonomie Standard 58,3 kWh Air	NC	P	3 100	38 290
Autonomie Longue 81,4 kWh	NC	P	3 100	42 890
Surcoût Earth : Air + 2 300 €				
Surcoût GT-line : Earth + 1 800 €				
NOUVELLE EV4 FASTBACK				
Autonomie Standard 58,3 kWh Earth	NC		0	42 290
Autonomie Longue 81,4 kWh Earth	NC		0	46 890
Surcoût GT-line : Earth + 1 800 €				
NIRO				
Hybride Motion	5		0	34 090
Hybride Rechargeable Motion	5		0	40 940
EV Motion	4		0	45 690
Surcoût Active : Motion + 1 000 €				
Surcoût Premium : Active + 2 600 €				

DEFENDER 110				
V8 P425 X-Dynamic SE	28	M	70 000	101 700
Octa	NC	M	70 000	185 400
PHEV 300 S	NC		NC	80 700
D250 S	14	M	70 000	76 400
D300 X-Dynamic SE	19	M	70 000	91 800
Surcoût X-Dynamic SE : S + 9 500 €				
Surcoût X-Dynamic HSE : X-Dynamic SE + 6 700 €				
Surcoût Sedona Edition : X-Dynamic HSE + 9 400 €				
Surcoût X : HSE X-Dynamic + 12 100 €				
Surcoût Octa Edition One : Octa + 18 800 €				
RANGE ROVER SPORT				
P635 DV Edition Two	NC		NC	211 400
P460e S	28	M	21 050	103 200
P550e Autobiography	28	M	23 300	143 700
D250 SE	14	M	70 000	96 500
D350 Autobiography	23	M	70 000	126 100
Surcoût SE : S + 6 600 €				
Surcoût Dynamic SE : SE + 3 400 €				
Surcoût Dynamic HSE : SE + 8 800 €				
RANGE ROVER				
P530 Autobiography	44	M	70 000	194 300
P615 SV	56	M	70 000	241 400
P460e SE	28	M	22 100	147 500
P550e HSE	28	M	23 300	167 400
D350 HSE	23	M	70 000	153 400
Surcoût HSE : SE + 8 600 €				
Surcoût Autobiography : HSE + 17 400 €				
Surcoût SV : Autobiography + 37 700 €				
LEAPMOTOR				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
T03				
"base"	NC		0	19 500
C10				
"base"	NC		0	36 400
REEV	NC		0	37 400
LEXUS				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
LBX				
"base"	5		0	34 800
Surcoût Elegant : "base" + 3 500 €				
Surcoût Emotion : Elegant + 500 €				
Surcoût Relax : Emotion + 4 300 €				
Surcoût Cool : Relax + 0 €				
UX				
300h	8	M	50	41 990
300e Pack	4		0	57 400
Surcoût Pack : "base" + 2 480 €				
Surcoût F Sport Design : Pack + 1 920 €				
Surcoût Luxe : F Sport Design + 2 900 €				
Surcoût F-Sport Executive : Luxe + 11 600 €				
NX				
350h Pack	10	M	1 750	57 500
450h+ Luxe 4WD	10	M	1 900	67 000
Surcoût Luxe : Pack + 6 000 €				
Surcoût Luxe Plus : Luxe + 3 500 €				
Surcoût Executive : Luxe + 10 000 € à +11 000 €				
Surcoût F Sport Executive : Executive + 0 à +3 500 €				
ES				
300h Luxe	9	M	900	64 700
Surcoût Executive : Luxe + 8 800 €				
RX				
450h+ Luxe	10	M	3 700	91 600
Surcoût F Sport Design : Luxe + 0 €				
Surcoût Executive : F Sport Design + 6 200 €				
RZ				
300e Pack	12		0	57 500
Surcoût Luxe : Pack + 3 000 €				
Surcoût Executive : Luxe + 10 000 €				
LM				
350h Executive 7 places	10	M	28 292	131 000
LS				
500h	19	M	41 174	119 900
Surcoût Executive : "base" + 33 000 €				
Surcoût Executive Innovation : Executive + 5 000 €				

LOTUS				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
EMIRA				
Turbo SE	NC	NC	111 190	
V6	30	M 70 000	114 190	
EMEYA				
600 GT	NC	0	109 690	
900 Sport	NC	0	147 990	
Surcoût GT SE : GT + 9 000 €				
Surcoût Sport SE : GT SE + 13 200 €				
Surcoût Sport Carbon : Sport + 15 100 €				
ELETRE				
600	NC	0	101 590	
900 Sport	NC	0	147 990	
Surcoût GT : "base" + 8 100 €				
Surcoût GT SE : GT + 9 000 €				
Surcoût Sport SE : GT SE + 13 200 €				
Surcoût Sport Carbon : Sport + 15 100 €				
LYNK & CO				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
02				
Core	NC	0	35 995	
01				
Core	NC	NC	41 495	
MASERATI				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
GRECALE				
GT	19	M 70 000	81 200	
Modena	21	M 70 000	90 800	
Trofeo	44	M 70 000	121 600	
Folgore	NC	0	125 850	
GHIBLI				
GT	21	M 70 000	105 250	
Modena	32	M 70 000	145 350	
LEVANTE				
GT	21	M 70 000	111 500	
Modena	32	M 70 000	149 000	
QUATTROPORTE				
Modena	32	M 70 000	174 500	
GRANTURISMO				
Modena	39	M 70 000	181 350	
Trofeo	46	M 70 000	225 650	
Folgore	10	0	199 900	
MC20				
630 ch	58	M 70 000	251 950	
MC20 CIELO				
630 ch	NC	M 70 000	287 250	
MAZDA				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
2 HYBRID				
Pure	5	0	25 250	
Surcoût Pure Pack Plus : Pure + 1 000 €				
Surcoût Agile : Pure + 1 900 €				
Surcoût Agile Pack Confort : Agile + 1 250 €				
Surcoût Agile Pack Confort & Safety : Agile + 2 200 €				
Surcoût Select : Agile + 3 100 €				
Surcoût Select Pack Panoramique : Select + 1 100 €				
3 (5 PORTES)				
2.5 e-SkyActiv-G 140 ch Prime-Line	7	M 818	28 000	
2.0 e-SkyActiv-X 186 ch Centre-Line	10	M 330	32 500	
Surcoût Centre-Line : Prime-Line + 2 200 €				
Surcoût Homura : Prime-Line + 0 €				
Surcoût Nagisa : Homura + 1 300 €				
Surcoût Exclusive-Line : Nagisa + 1 000 €				
Surcoût Takumi : Exclusive-Line + 1 900 €				
3 BERLINE				
Surcoût : 5 portes + 0 €				
CX-30				
2.5 e-SkyActiv G 140 ch Prime-Line	7	M 983	30 350	
2.0 e-SkyActiv X 186 ch Centre-Line	10	M 450	35 100	
Surcoût Centre-Line : Prime-Line + 2 450 €				
Surcoût Homura : Centre-Line + 400 €				
Surcoût Nagisa : Homura + 1 400 €				
Surcoût Exclusive-Line : Nagisa + 950 €				
Surcoût Takumi : Exclusive-Line + 1 900 €				

MX-30				
e-SkyActiv R-EV 170 ch Prime-Line	4	M	530	38 250
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 1 000 €				
Surcoût Makoto : Exclusive-Line + 2 600 €				
Surcoût Nagisa : Makoto + 2 500 €				
Surcoût Makoto Plus : Makoto + 2 200 €				
MX-5 ROADSTER				
1.5 SkyActiv-G 132 ch Prime-Line	NC	M	1 504	33 000
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 3 600 €				
Surcoût Kazari : Exclusive-Line + 800 €				
Surcoût Homura : Kazari + 2 500 €				
MX-5 RF				
Surcoût : Roadster + 2 500 €				
6E				
68,8 kWh Takumi	15		0	42 900
80 kWh Grande Autonomie Takumi	14		0	44 500
Surcoût Takumi Plus : Takumi + 2 000 €				
CX-60				
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Prime-Line	NC	M	2 885	59 050
3.3 e-SkyActiv D 200 ch Prime Line	NC	M	3 830	54 750
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Exclusive-Line	15	M	5 756	59 700
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 1 350 €				
Surcoût Homura : Exclusive-Line + 6 300 €				
Surcoût Takumi : Exclusive-Line + 1 050 €				
Surcoût Homura Plus : Takumi + 3 850 €				
Surcoût Takumi Plus : Takumi + 3 850 €				
CX-80				
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Exclusive-Line	10	M	6 500	64 100
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Homura Plus	15	M	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	P/M	PRIX	
ARTURA				
680 ch	NC		0	235 548
GT				
620 ch	NC	M	70 000	199 500
750S				
750 ch	NC	M	70 000	282 400
765 LT SPIDER				
765 ch	NC	M	70 000	372 500
MERCEDES				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
CLASSE A				
180 Progressive Line	7	M	650	39 450
200 Progressive Line	9	M	650	41 450
35 AMG 4Matic	19	M	51 912	63 950
45 AMG S 4Matic+	31	M	70 000	79 200
250 e Hybrid EQ Progressive Line	9		0	49 050
180 d Progressive Line	6	M	740	40 750
200 d Progressive Line	8	M	400	42 750
Surcoût Star Edition : Progressive Line + 0 €				
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 2 300 €				
Surcoût AMG Exclusive Design : AMG Line + 3 350 €				
CLASSE B				
180 Progressive Line	7	M	1 276	40 650
200 Progressive Line	9	M	1 276	42 650
250 e Hybrid EQ Progressive Line	9		0	50 550
180 d Progressive Line	6	M	1 074	41 950
200 d Progressive Line	8	M	818	42 750
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 250 € à + 3 650 €				
CLA				
250+ Technologie EQ Limited Edition	11		0	52 900
350 Technologie EQ Limited Edition 4Matic	16		0	62 150
Surcoût Progressive Line : Limited Edition + 550 €				
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 4 750 €				
GLA				
180 Progressive Line	7	M	2 370	45 450
200 Progressive Line	9	M	2 370	47 200
35 AMG 4Matic	19	M	70 000	70 600
45 AMG S 4Matic	31	M	70 000	84 250
250 e Progressive Line	9		0	55 500
180 d Progressive Line	6	M	2 104	46 350
200 d Progressive Line	8	M	2 104	48 100
220 d Progressive Line 4Matic	10	M	3 976	54 800
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 650 €				
Surcoût AMG Exclusive Design : AMG Line + 2 400 €				

CLE CABRIOLET				
200 AMG Line	11		7 552	75 600
300 AMG Line 4Matic	15		14 395	78 850
450 AMG Line 4Matic	26		42 846	87 500
53 AMG 4Matic+	34		70 000	101 150
220 d AMG Line	11		5 900	77 450

EQE				
300 Executive Line	8		0	71 400
350+ Electric Art	8		0	82 750
53 AMG 4Matic+	15		0	127 100

EQE SUV				
300 AMG Line Edition	8		0	85 300
350+ Electric Art	8		0	93 800
350 Electric Art 4Matic	10		0	96 550
500 Electric Art 4Matic	10		0	107 300
53 AMG 4Matic+	10		0	147 050

GLE				
53 AMG 4Matic+	33		70 000	105 800
63 AMG S 4Matic+	55		70 000	159 950
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line	15		18 950	99 950
53 AMG Hybride 4Matic+	34		23 000	116 500
300 d Avantgarde Line	16		38 030	87 200
350 de Hybrid EQ Avantgarde Line	11		26 300	96 000

GLE COUPÉ				
53 AMG 4Matic+	32		70 000	123 900
63 S AMG 4Matic+	55		70 000	174 700
400 e Hybrid EQ AMG Line	15		20 300	110 550
53 AMG Hybride 4Matic+	34		22 400	134 500
450 d AMG Line	25		70 000	96 350
350 de Hybrid EQ AMG Line	11		22 100	111 150

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

EQS				
350 Electric Art	8		0	106 350
450+ Electric Art	8		0	120 600
580 AMG Line 4Matic	10		0	167 300

EQS SUV				
450 AMG Line	10		0	150 550
580 AMG Line	10		0	168 400
680 Maybach	10		0	216 500

GLS				
450 Executive	26		70 000	123 150
580 AMG Line	40		70 000	151 550
63 AMG 4Matic+	55		70 000	199 100
600 Maybach	47		70 000	209 200
450 d Executive	25		70 000	121 500

AMG GT COUPÉ				
43	31		70 000	146 550
63 4Matic+	51		70 000	201 750
63 Pro 4Matic+	55		70 000	231 050
63 S E Performance	55		45 868	231 050

AMG GT COUPÉ 4 P.				
43 4Matic+	25		70 000	134 950
53 4Matic+	32		70 000	152 100
63 S E-Performance	59		70 000	226 150

AMG SL				
43	26		70 000	151 300
63 4Matic+	51		70 000	203 350
63 S E-Performance	55		27 780	232 650
680 Maybach Monogram Series	NC		70 000	259 750

CLASSE G				
500	31		70 000	171 600
63 AMG	51		70 000	206 950
580 Technologie EQ AMG Line	18		0	176 150

CLASSE T				
180 Style	7		NC	36 412
160 d Style	5		NC	37 317
180 d Style	6		NC	38 787

EQT				
200 Style	4		3 100	48 517

MG				
Surcoût Progressive : Style + 1 895 €				
Surcoût Progressive : Style + 2 440 €				

MG3				
Hybrid+ Standard	5		0	19 990
Surcoût Comfort : Standard + 1 500 €				
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €				

ZS				
Hybrid+ Standard	5		50	23 490
Surcoût Comfort : Standard + 2 000 €				
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €				

MG5 EV				
170 ch Comfort	NC		0	32 490
231 ch Comfort	NC		0	35 990

MG4				
170 ch Standard	4		0	29 990
204 ch Luxury	5		0	35 990
XPower	11		0	40 490

EHS				
Hybrid+ Comfort	7		930	32 490
PHEV Comfort	7		300	37 990

CYBERSTER				
340 ch	12		0	62 990
510 ch AWD	20		0	67 990

MINI

TYPE	CV	P/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 Favouré : Classic + 1 080 € à + 2 910 €			
Surcoût JCW : Favouré + 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

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 Favouré : Classic + 1 530 € à + 2 780 €				
Surcoût JCW : Favouré + 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		3 100	39 150
Cooper SE Essential All4	7		3 100	44 150

Surcoût Classic : Essential + 1 050 €				
Surcoût Favouré : Classic + 1 360 €				
Surcoût JCW : Favouré + 1 810 €				

MITSUBISHI

TYPE	CV	P/M	PRIX
COLT			
1.0 MPI-T 91 Invite+	5		150 25 090
1.6 MPI HEV 143 Invite+	5		0 29 190
1.0 MPI-T 101 GPL Invite+	5		240 24 790

Surcoût Intense : Invite+ + 1 300 €			
Surcoût Instyle : Intense + 1 000 €			

ASX				
1.8 MPI HEV 158 ch Invite+	NC		NC	31 990

Surcoût Intense : Invite + 3 300 €				
Surcoût Instyle : Intense + 3 400 €				
OUTLANDER				
PHEV Invite	7		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	P/M	PRIX
NOUVELLE MICRA			
40 kWh 120 ch Engage	NC		3 100 28 000
52 kWh 150 ch Advance	NC		3 100 33 500

Surcoût Advance : Acenta + 2 000 €				
Surcoût Evolve : Advance + 2 500 €				
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	32 700

1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8		1 629	35 800
e-Power Gen3 190 ch Acenta	8		NC	37 600
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €				

Surcoût Tekna : N-Connecta + 3 200 €				
Surcoût N-Design : N-Connecta + 2 800 €				
Surcoût Tekna+ : Tekna + 3 300 €				
ARIYA				
218 ch Engage 63 kWh	3		0	39 300
242 ch Advance 87 kWh	3		0	49 300
306 ch Evolve 87 kWh e-4orce	6		0	55 800

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	29 160

EV 45 kWh Acenta	5		3 100	39 000
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 700 € à + 3 000 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 400 € à + 3 000 €				

OPEL

TYPE	CV	P/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 27 800

Electric 136 ch Edition	4		3 100 32 000
Electric 156 ch Edition	4		3 100 33 500
Surcoût Colour Edition : Edition + 1 000 €			
Surcoût GS : Edition + 2 200 €			
FRONTERA			
1.2 Turbo Hybrid 110 ch Edition	5		170 26 500

1.2 Turbo Hybrid 145 ch Edition	7		170 28 000
Electric 113 ch Edition	4		3 100 31 000
Surcoût GS : Edition + 2 000 €			
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		3 100 36 900
Surcoût GS : Edition +			

4				
Long Range Single Motor 100 kWh	5	0	61 800	
Long Range Dual Motor Performance 100 kWh	11	0	79 300	
Surcoût Plus Pack : "base" + 5 000 €				
Surcoût Prime Pack : Plus Pack + 600 €				

3				
Long Range Single Motor 111 kWh	10	0	79 800	
Long Range Dual Motor 111 kWh	21	0	86 800	
Long range Dual Motor Performance 111 kWh	23	0	91 800	
Surcoût Plus Pack & Pilot Pack : "base" + 6 300 €				

PORSCHE

TYPE	CV	P/M	PRIX
------	----	-----	------

718 CAYMAN				
GT4 RS	40	M	70 000	162 500

718 BOXSTER				
Spyder RS	40	M	70 000	162 500

911 COUPÉ				
Carrera	28	M	70 000	140 000
Carrera T	28	M	70 000	150 900
Carrera S	37	M	70 000	158 200
Carrera GTS	38	M	70 000	180 600
GT3	41	M	70 000	213 700

911 TARGA				
4S	NC	M	70 000	182 400
4 GTS	38	M	70 000	203 100

911 CABRIOLET				
Carrera	28	M	70 000	154 200
Carrera T	28	M	70 000	165 000
Carrera S	37	M	70 000	172 400
Carrera GTS	38	M	70 000	194 800
Spirit 70	38	M	70 000	247 200

TAYCAN				
Propulsion	9		0	106 500
4S	10		0	125 800
GTS	12		0	154 000
Turbo	12		0	181 600
Turbo S	12		0	216 700
Turbo GT	13		0	248 000

TAYCAN SPORT TURISMO				
Surcoût : berline + 1 000 €				

TAYCAN CROSS TURISMO				
4	12		0	118 900
4S	12		0	131 600
Turbo	12		0	183 000
Turbo S	12		0	218 200

PANAMERA				
3.0	24	M	70 000	119 000
GTS	40	M	70 000	174 300
4 E-Hybrid	19	M	8 150	133 000
4S E-Hybrid	24	M	8 900	148 200
Turbo E-Hybrid	42	M	12 050	207 700
Turbo S E-Hybrid	53	M	12 200	240 000

MACAN				
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	104 600
S	37	M	70 000	124 800
GTS	40	M	70 000	147 100
E-Hybrid	19	M	14 000	118 200
S E-Hybrid	24	M	13 550	129 100
Turbo E-Hybrid	53	M	18 350	190 800

CAYENNE COUPÉ				
3.0	24	M	70 000	108 700
S	37	M	70 000	129 800
GTS	40	M	70 000	160 500
E-Hybrid	19	M	14 900	120 500
S E-Hybrid	24	M	14 450	133 100
Turbo E-Hybrid	53	M	19 100	194 400

RENAULT

TYPE	CV	P/M	PRIX
------	----	-----	------

CLIO V				
1.0 SCe 65 ch Generation	4	M	210	16 900
1.0 TCe 90 ch Generation	5	M	170	18 500
E-Tech Hybride 145 ch Evolution	5		0	24 200
1.0 Eco-G 100 ch Generation	5		0	18 000
1.5 Blue dCi 100 ch Evolution	5		0	22 900
Surcoût Evolution : Generation + 2 700 €				
Surcoût Techno : Evolution + 1 500 €				
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 300 €				

5 E-TECH				
95 ch Autonomie Urbaine Five	NC	P	3 100	24 990
120 ch Autonomie Urbaine Evolution	5	P	3 100	27 990
150 ch Autonomie Confort Techno	4	P	3 100	33 490
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €				
Surcoût Iconic Cinq : Techno + 2 000 €				
Surcoût Roland-Garros : Iconic Cinq + 1 000 €				

CAPTUR				
1.0 TCe 90 ch Evolution	5	M	818	26 900
E-Tech Full Hybrid 160 ch Evolution	5		0	30 000
1.0 Eco-G 100 ch Evolution	5	M	210	26 400
Surcoût Techno : Evolution + 2 300 €				
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 300 €				

4 E-TECH				
120 ch Autonomie Urbaine Evolution	5	P	3 100	29 990
150 ch Autonomie Confort Evolution	5	P	3 100	33 490
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €				
Surcoût Iconic : Techno + 2 000 €				

MÉGANE E-TECH				
130 ch Autonomie Confort Evolution	4	P	3 100	38 000
220 ch Autonomie Confort Techno	4	P	3 100	39 500
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 000 €				
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 1 500 €				

SYMBIOZ				
E-Tech Full Hybrid 160 ch Evolution	5		0	33 800
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €				
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 1 500 €				
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 1 500 €				

AUSTRAL				
E-Tech Full Hybrid 200 ch Evolution	7		0	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 Techno	4	P	3 100	41 990
220 ch Grande Autonomie Techno	4	P	3 100	46 990

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	45 500
E-Tech 300 ch Esprit Alpine 4x4	8	M	1 340	54 500
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 4 000 €				
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	P	3 100	37 500
Surcoût Techno : Evolution + 3 000 €				

ROLLS-ROYCE

TYPE	CV	P/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

base	NC	70 000 486 000
CULLINAN		

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
Surcoût FR : Copa + 2 505 €				

ARONA				
1.0 TSI 95 ch Edition	5	M	190	24 200
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6	M	240	28 350
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8	M	260	34 450
Surcoût Copa : Edition + 1 250 €				
Surcoût FR : Copa + 3 900 € à + 4 100 €				

LEON				
1.5 TSI 115 ch Style	6	M	330	27 820
1.5 eTSI Hybrid 115 ch Style	6	M	150	30 310
1.5 eTSI Hybrid 150 ch Style	8	M	150	31 880
eHybrid 204 ch Style	8		0	39 760
2.0 TDI 115 ch Style	6	M	190	32 000
2.0 TDI 150 Style DSG	8	M	260	35 820
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
2.0 TDI 150 ch Edition DSG	8	M	650	41 450
Surcoût Copa : Edition + 965 €				
Surcoût FR : Copa + 5 495 €				

1.0 TSI 95 ch Copa	5	0	23 195
--------------------	---	---	--------

FABIA				
1.0 MPI 80 ch Active	4	M	150	20 530
1.0 TSI Evo 2 95 ch Selection	4	M	75	23 670
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection DSG	5	M	190	25 440
1.5 TSI Evo 2 150 ch Selection DSG	8	M	210	27 250
Surcoût Selection : Active + 1 940 €				
Surcoût Clever Edition : Selection + 2 170 €				
Surcoût Monte Carlo : Selection + 3 210 €				

KAMIQ				
1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	5	M	260	25 020
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6	M	240	28 610
1.5 TSI Evo 2 150 ch ACT Selection DSG	8	M	360	31 780
Surcoût Selection : Active + 2 630 €				
Surcoût Clever Edition : Selection + 2 600 €				
Surcoût Monte-Carlo : Selection + 5 200 €				

SCALA				
1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	5	M	100	25 980
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6	M	150	29 430
1.5 TSI 150 ch ACT Selection	8	M	260	30 920
Surcoût Selection : Active + 2 450 €				
Surcoût Clever Edition : Selection + 2 790 €				
Surcoût Monte-Carlo : Selection + 7 260 €				

KAROQ				
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6	M	740	36 280
1.5 TSI Evo 2 ACT 150 ch Selection	8	M	983	38 350
2.0 TDI 116 ch Selection	6	M	400	39 770
2.0 TDI 150 ch Selection DSG	8	M	818	43 140
Surcoût Sportline : Selection + 4 070 €				

1.5 TSI 115 ch DSG	8		240	28 950
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8		260	34 450

SWACE				
1.8 Hybrid Privilège	5		0	33 750
Surcoût Pack : Privilège + 2500 €				
S-CROSS				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	M	230	29 140
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	5	M	125	33 140
Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €				
Surcoût Style : Privilège + 1 900 €				
ACROSS				
2.5 Hybride Rechargeable Pack	10	M	1 400	59 290
TESLA				
TYPE	CV		P/M	PRIX
MODEL 3				
Propulsion	7		0	39 990
Grande Autonomie Propulsion	11		0	44 990
Grande Autonomie Transmission Intégrale	11		0	49 990
Performance	12		0	57 490
MODEL Y				
Propulsion	NC	P	3 100	44 990
Grande Autonomie Propulsion	NC	P	3 100	46 990
Grande Autonomie Transmission Intégrale	NC		0	52 990
MODEL S				
Transmission Intégrale	14		0	109 990
Plaid	15		0	119 990
MODEL X				
Transmission Intégrale	14		0	114 990
Plaid	15		0	124 990
TOYOTA				
TYPE	CV		P/M	PRIX
AYGO X				
1.0 WT-i 72 ch Dynamic	4		0	18 900
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Collection : Design + 2 600 €				
YARIS				
GR	17	M	70 000	49 950
116h Dynamic	5		0	24 450
130h Collection	5		0	29 950
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €				
Surcoût GR Sport : Collection + 850 €				
YARIS CROSS				
116h Dynamic	6		0	28 800
130h Design	5		0	31 600
Surcoût Design : Dynamic + 2 300 €				
Surcoût Trail : Design + 3 300 €				
Surcoût GR Sport : Trail + 0 €				
C-HR				
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	5		0	35 250
2.0 Hybride 200 ch Design	8		0	39 250
Hybride Rechargeable 225 ch Dynamic	8		0	40 900
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 € à + 2 000 €				
Surcoût Collection : Design + 4 500 €				
Surcoût Collection Première : Collection + 4 000 €				
Surcoût GR Sport : Collection + 0 €				
COROLLA				
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	6		0	33 750
2.0 Hybride 196 ch GR Sport	5		0	39 150
Surcoût Design : Dynamic + 2 100 €				
Surcoût GR Sport : Design + 1 300 €				
Surcoût Collection : GR Sport + 2 600 €				
COROLLA TOURING SPORTS				
Surcoût : berline + 2 100 €				
PRIUS				
Hybride Rechargeable 223 ch Dynamic	8		0	44 400
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €				
Surcoût Lounge : Design + 5 800 €				
RAV4				
Hybride Dynamic	9	M	330	44 950
Hybride Rechargeable Design AWD	9	M	1 100	50 450
Surcoût 30 Years : Dynamic + 2 500 €				
Surcoût Lounge : Dynamic + 6 400 €				
Surcoût Collection Access : Lounge + 1 000 €				
Surcoût GR Sport : Lounge + 4 050 €				
Surcoût Collection : Design + 7 600 €				
BZ4X				
Pure	5		0	39 900
Surcoût Origin : Pure + 4 000 €				

MIRAI				
Lounge	4		0	73 000
Surcoût Executive : Lounge + 7 000 €				
LAND CRUISER				
204 D-4D LeCap	11	M	70 000	73 000
Surcoût Life : LeCap + 3 000 €				
Surcoût Légende : Life + 8 000 €				
Surcoût Lounge : Légende + 7 000 €				
Surcoût First Edition : Lounge + 5 000 €				
GR SUPRA				
2.0 Auto.	15	M	6 126	64 100
3.0 Auto.	23	M	40 468	75 600
3.0 Evo	23	M	70 000	79 300
VINFAST				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
VF6				
Eco	NC		0	33 990
Surcoût Plus : Eco + 4 000 €				
VF8				
Eco	NC		0	46 490
Surcoût Plus : Eco + 5 000 €				
VOLKSWAGEN				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
POLO				
1.0 MPI 80	4	M	230	21 630
1.0 TSI 95 ch Life	5	M	125	24 975
1.0 TSI 116 ch Style DSG	6	M	240	28 880
GTI	11	M	2 918	34 940
Surcoût VW Edition : Life - 270 €				
Surcoût Life Plus : Life + 585 €				
Surcoût Style : Life Plus + 585 €				
Surcoût Edition 50 : Style -120 €				
Surcoût R-Line : Style + 970 €				
Surcoût R-Line Edition : Style + 925 €				
T-CROSS				
1.0 TSI 95 ch Life	5	M	360	27 380
1.0 TSI 116 ch Life	6	M	280	28 880
1.5 TSI 150 ch Style DSG	8	M	1 074	35 730
Surcoût VW Edition : Life + 0 €				
Surcoût Life Plus : Life + 1 190 €				
Surcoût Style : Life Plus + 3 790 €				
Surcoût R-Line : Style + 320 €				
Surcoût R-Line Edition : R-Line - 2 000 €				
TAIGO				
1.0 TSI 95 ch	5	M	240	24 570
1.0 TSI 116 ch Life Plus	6	M	230	29 050
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	M	740	34 360
Surcoût Life Plus : "base" + 3 370 €				
Surcoût VW Edition : "base" + 2 250 €				
Surcoût R-Line : Life Plus + 3 710 €				
Surcoût R-Line Edition : R-Line - 1 930 €				
T-ROC				
1.0 TSI 116 ch VW Edition	6	M	650	31 980
1.5 TSI EVO2 150 ch VW Edition DSG	8	M	1 172	36 715
2.0 TDI 116 ch VW Edition	6	M	310	36 400
2.0 TDI 150 ch VW Edition DSG	8	M	650	40 910
Surcoût Life Plus : VW Edition + 1 250 €				
Surcoût Style Edition : Life Plus + 810 €				
Surcoût R-Line Edition : Style Edition + 1 990 €				
T-ROC CABRIOLET				
1.0 TSI 116 ch Style	6	M	1 386	41 530
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M	1 901	46 700
Surcoût R-Line : Style + 4 710 €				
GOLF				
1.5 TSI EVO2 116 ch	6	M	230	30 740
1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG	6	M	170	35 820
1.5 eTSI Evo 2 150 ch Style DSG	8	M	240	42 570
GTI	16	M	6 637	49 750
GTI Clubsport	19	M	18 858	54 530
R	22	M	43 179	57 860
eHybrid 204 ch Life Plus	8		0	44 340
GTE	9		0	53 530
2.0 TDI 116 ch Life Plus	6	M	75	37 150
2.0 TDI 150 Life Plus DSG	8	M	190	41 410
Surcoût Life Plus : "base" + 2 260 €				
Surcoût VW Edition : "base" + 2 010 €				
Surcoût Style : Life Plus + 4 150 €				
Surcoût R-Line : Style + 110 €				
Surcoût R-Line Edition : R-Line - 1 830 €				

GOLF SW				
1.5 TSI Evo2 116 ch Life Plus	6	M	260	34 050
1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG	6	M	210	36 870
1.5 eTSI Evo2 150 ch Style DSG	8	M	260	43 780
2.0 TDI 116 ch Life Plus	6	M	125	38 230
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M	240	41 630
Surcoût Style : Life Plus + 4 330 €				
Surcoût R-Line : Style + 310 €				
ID.3				
Pure 170 ch	5	P	3 100	34 990
Pro 204 ch	5	P	3 100	39 990
Pro S 204 ch	5	P	3 100	42 990
GTX	5	P	3 100	46 990
GTX Performance	6		0	47 990
Surcoût Life Max : "base" + 1 000 € à + 1 500 €				
TOURAN				
1.5 TSI EVO 150 ch Life Plus	8	M	1 761	44 420
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M	1 814	50 820
Surcoût VW Edition : Life Plus -370 €				
Surcoût Style : Life Plus + 4 815 €				
ID.BUZZ				
Pure 170 ch 59 kWh 5 places	5		0	49 540
Pro 286 ch 79 kWh 5 places	6		0	52 850
Pro 286 ch 86 kWh 7 places	6		0	58 400
GTX 79 kWh 5 places	5		0	69 515
GTX 86 kWh 7 places	6		0	72 800
TIGUAN				
1.5 eTSI 130 ch	7	M	1 386	40 800
1.5 eTSI 150 ch Elegance	8	M	2 469	51 700
eHybrid 204 ch Life Plus	8	M	660	53 900
eHybrid 272 ch R-Line	9	M	800	60 050
2.0 TDI 150 ch Life Plus	8	M	2 244	49 700
2.0 TDI 193 ch R-Line Exclusive 4Motion	10	M	13 543	65 300
Surcoût Life Plus : "base" + 3 400 €				
Surcoût VW Edition : Life Plus + 200 €				
Surcoût Elegance : Life Plus + 5 200 €				
Surcoût R-Line : Life Plus + 3 800 €				
Surcoût R-Line Edition : R-Line + 920 €				
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 7 400 €				
TAYRON				
1.5 eTSI 150 ch Life Plus	8	M	3 600	51 900
eHybrid 204 ch Life Plus	8	M	1 390	58 400
eHybrid 272 ch R-Line	9	M	1 480	63 600
2.0 TDI 150 ch Life Plus	8	M	4 424	55 200
Surcoût VW Edition : Life Plus - 1 100 €				
Surcoût Elegance : Life Plus + 3 400 €				
Surcoût R-Line : Life Plus + 3 000 €				
Surcoût R-Line Edition : Life Plus + 2 900 €				
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 6 100 €				
ID.4				
Pure 170 ch Life	5	P	3 100	41 500
Pro 286 ch Life	6	P	3 100	45 990
Surcoût Life Max : Life + 1 000 €				
ID.5				
Pro 286 ch Life	6		0	50 500
GTX Life Max	5		0	59 500
Surcoût Life Max : Life + 1 000 €				
PASSAT				
1.5 eTSI 150 ch	8	M	240	45 300
eHybrid 204 ch	8	M	490	52 790
eHybrid 272 ch Elegance	9	M	580	65 100
2.0 TDI EVO 122 ch	6	M	1 270	47 200
2.0 TDI EVO 150 ch Life Plus	8	M	1 470	53 350
Surcoût Life Plus : "base" + 4 650 €				
Surcoût Elegance : Life Plus + 5 650 €				
Surcoût R-Line : Elegance + 900 €				
ID.7				
Pro 286 ch	6		0	58 290
Pro S 286 ch Life Max	6		0	61 690
Surcoût Life max : "base" + 1 700 €				
ID.7 TOURER				
Pro 286 ch	6		0	58 990
Pro S Life Max	6		0	62 390
GTX	6		0	75 000
Surcoût Life Max : "base" + 1 700 €				

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1192

le 18 septembre



1^{er} essai : Xiaomi YU7

Si vous êtes de ceux qui rêvaient d'associer smartphone et voiture, vous voilà comblé ! Le SUV YU7 débarque bientôt en Europe. Au programme : look spectaculaire, gabarit XXL, contenu technologique impressionnant et prix cassé. Mais est-ce bien raisonnable de craquer pour un téléphone sur roues ?

La Citroën C3 Hybride 110 ch face à ses rivales

Elle nous a plutôt convaincus lors de notre essai mesuré (lire p. 34). Mais surclasse-t-elle pour autant ses plus sérieuses rivales ? Sa gourmandise risque de lui jouer des tours... Surtout face à une Peugeot 208 frugale et à la reine des petites citadines hybrides, la Toyota Yaris. Laquelle est la meilleure ? Réponse dans quinze jours.



Essai : BMW X3 40d

Le diesel est mort ! Vive le diesel... micro-hybridé ! Contrairement aux constructeurs français, les allemands croient toujours au mazout et lui laissent sa chance en lui injectant une dose d'électricité. Le nouveau BMW X3 peut ainsi encore faire ronfler son noble "6 en ligne". Pour le plaisir des gros rouleurs, mais hélas pas pour toutes les bourses.



En kiosque

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

ACTUELLEMENT

**NE MANQUEZ PAS LE NUMÉRO 113
DE L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & SUV**
156 PAGES - 6,90 €

L'Auto-Journal Évasion & SUV présente en détail le SUV Alpine A390 qui défiera le Porsche Macan. Toujours au chapitre "nouveau", découverte des Citroën C5 Aircross et Audi Q3 qui arriveront bientôt. Côté essais, le très attendu Dacia Bigster et un match entre les Audi Q5 et BMW X3.



ÉDITEUR

ÉRAS (ÉDITIONS REWORLD AXEL SPRINGER)

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

Directeur de la publication : Gautier Normand

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

Tél. accueil : 01 41 33 50 00

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

RÉDACTION

Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Saunier-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

Directrice commerciale pôle automobile : Nathalie Martins

Directrice commerciale adjointe pôle automobile :

Anne Buré-Emmel (01 41 33 29 21)

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

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

Stéphanie Guillard (01 41 33 53 50)

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

MARCHÉS DIRECTS

Tél. : 01 41 33 55 54

Directrice de publicité : Julie Aldabo

MARKETING

Directrice marketing et diversification : Sylvie Siguret

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directrice marketing direct : Catherine Grimaud

Cheffe de produit : Julie Duarte

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

SERVICE ABONNEMENTS

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

Internet : formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

Abonnement France : 116,50 € (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 : septembre 2025

Prix de vente : 4,50 €

Date de parution : 4 septembre 2025

N° ISSN : 0005-0768

N° CPPAP : 0328 K 82833



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

☎ 05 65 100 100
www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéennes SAS, Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Dyssé - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350934046. N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr) - Création : design.fr. *Au 18/09/2023



PEUGEOT

E-208 ÉLECTRIQUE



JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE⁽¹⁾

I-Cockpit 3D⁽²⁾

Jusqu'à 433 km d'autonomie⁽³⁾

Également disponible en hybride

A 0g CO₂/km



Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

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

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