

SEP M
TOP
ventes

Du 21 août au 3 septembre 2025

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1190



Fiat Pandissima
C3 Aircross à l'italienne



Lancia Gamma
Mi-berline, mi-SUV...

Alfa Romeo
Stelvio

Il visera le BMW iX3



DOSSIER
NOUVEAUTÉS

FUTURES ITALIENNES

De l'ambition pour 2026!

ESSAI 10 000 KM

RENAULT 5 E-TECH

Géniale en ville
Et elle sait aussi voyager!



ESSAI

DACIA BIGSTER

140 ch essence, moins
de 30000 € : le très bon choix

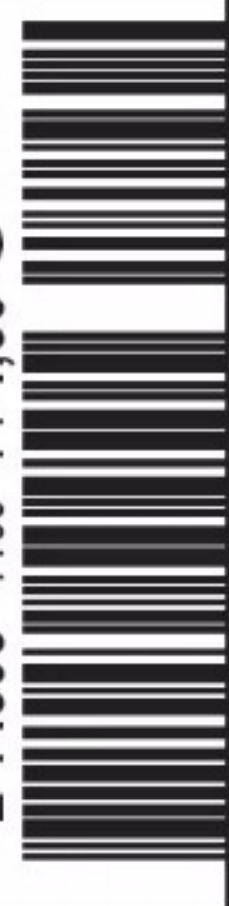
FACE À FACE

RENAULT AUSTRAL
VS KIA SPORTAGE

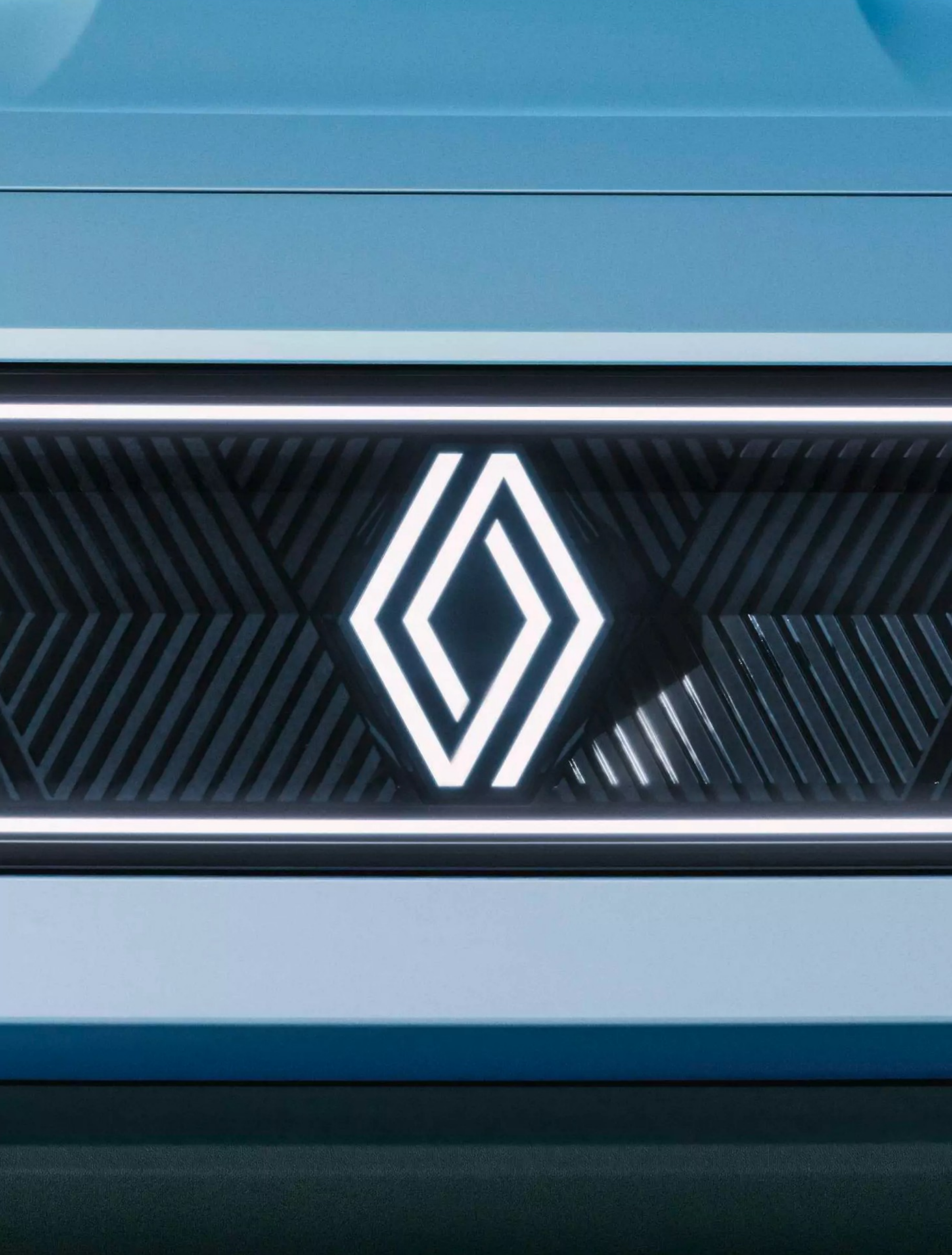
Le français restylé
revient dans le jeu



L 14595 - 1190 - 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



le losange préféré de l'hexagone

**Renault, marque automobile
favorite des français.
baromètre Posternak/IFOP juin 2025.
classement image grandes
entreprises françaises**



PEUGEOT

E-2008 ÉLECTRIQUE



JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE⁽¹⁾

I-Cockpit 3D⁽²⁾

Jusqu'à 406 km d'autonomie⁽³⁾

Également disponible en hybride

A 0g CO₂/km



Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

(1) Allure care: 2 ans de garantie constructeur et jusqu'à 6 ans de garantie additionnelle activée à chaque entretien prévu au plan d'entretien effectué dans le réseau Peugeot participant, valable jusqu'à l'entretien suivant dans la double limite de 8 ans et 160 000 km. Conditions sur [Peugeot.fr](https://www.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.

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer



Alfa Romeo Stelvio/P. 14



Renault 5 E-Tech/P. 34



Mazda6e/P. 46



Dacia Bigster/P. 50

SOMMAIRE

Découvrir

12 Les nouveautés italiennes

Alfa Romeo Stelvio, Giulia; **Fiat** Pandissima, Panda berline, 500 thermique; **Lancia** Gamma, Delta

22 **Opel** Mokka GSE

23 **Subaru** Uncharted, E-Outback, Solterra

24 L'actu de votre marque : **Audi**, **Citroën**, **Kia**

Comprendre

26 Gazole de synthèse : l'arrivée du **diesel aussi propre que l'électrique**

30 Zone rouge : François Provost, **le nouveau patron de Renault Group**

Conduire

34 **Renault 5 E-Tech** 150 ch/52 kWh

46 **Mazda6e** 258 ch/68,8 kWh

50 **Dacia Bigster** 1.2 Mild Hybrid 140 ch

56 **Opel Frontera** Electric 113 ch/44 kWh

60 **Renault Austral** Full Hybrid E-Tech

200 ch/**Kia Sportage** Hybride 210 ch

68 **Lexus RZ** 550e 408 ch/77 kWh

72 **Toyota GR Supra** A90 441 ch

74 **Renault Espace** Full Hybrid E-Tech 200 ch

78 Le chef des essais vous répond

Vibrer

80 Reportage : California Festival, **la fête du Volkswagen Combi**

86 **WRC** : le championnat s'emballe

88 Rétro : **Saab 900 Cabriolet** Turbo (1986)

S'offrir

92 Configurateur : **Cupra Terramar**

96 Occasion : **Renault Austral**

99 Prix du neuf

Le tarif des voitures neuves



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...



Opel Frontera/P. 56



Lexus RZ/P. 68



Toyota GR Supra/P. 72



Le combi Volkswagen, un art de vivre/P. 80



Renault Austral - Kia Sportage/P. 60



LEXUS

NX

HYBRIDE

OÙ L'EXCEPTIONNEL COMMENCE

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.

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



ABONNEZ-VOUS!

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



TOUTES LES MÊMES?

Au début, j'ai cru à une forme de provocation estivale : à 200 m du journal, un proto camouflé fait des tours de rond-point avant de se stationner en pleine rue juste devant moi. Sans blague, à quoi ça sert que l'on paie des photographes espions à se geler les pieds en Laponie ou à se faire courser par les lapins dans la forêt du Nürburgring, si les protos que l'on traque viennent nous narguer sous nos fenêtres? Voilà ma première réaction. La seconde? J'ai évidemment cherché à démasquer l'engin. Mais là, en dépit d'un tout petit peu d'expérience, d'une certaine connaissance des modèles en préparation ici ou là, de regards

appuyés, rien, *nada*, impossible de sortir même une marque. Au mieux, j'ai pu annoncer à la rédaction qu'il s'agissait d'un SUV électrique au format compact. Un petit indice? La voiture en question était plaquée en Pologne, où Fiat, donc Stellantis, a des usines. La belle affaire... Le camouflage n'était pourtant pas si sophistiqué. Il masquait juste efficacement les faces avant et arrière, ainsi que l'éclairage. Mais la silhouette restait parfaitement lisible, jusque dans les détails des lignes de carre. Cela pourrait aussi bien être une nouvelle Hyundai qu'une future DS (la remplaçante de la DS 7?) ou encore, évidemment, une chinoise inconnue. Bref, j'ai lamentablement séché. Mais je plaide non coupable. Car que nous dit cette impossibilité à poser ne serait-ce qu'un nom de marque sur une silhouette? Que ce format de SUV compact électrique est devenu strictement générique. Ah, ils nous baladent bien, les designers, avec leurs discours enflammés sur l'ADN de leur marque, leur pli "*iconique*", leur silhouette "*immédiatement identifiable*", l'héritage, la tradition! Là, sous mes yeux, j'avais la preuve qu'ils se moquent du monde. Sans badge ni signature lumineuse, désolé, votre voiture peut être tout et n'importe quoi. C'est un peu triste, même s'il suffit d'observer une photo de circulation des années 30 pour se convaincre que, non, cette convergence des silhouettes n'a rien d'inédit. Après réflexion collective et observation en détail des illustrations de ce numéro, plutôt bien renseignées, nous avons fini par conclure que cet inconnu pourrait bien être le futur Alfa Stelvio... C'était gentil, finalement, de venir nous présenter discrètement la vedette de notre dossier Nouveautés de la quinzaine juste avant le bouclage.

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

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Je suis un fidèle lecteur de vos éditions "Spécial Salon" puisque je possède tous les numéros depuis 1978. Dans l'édition 2026, la marque Jaguar n'apparaît nulle part. Aucune référence à ces modèles pourtant splendides. Pourriez-vous m'en donner la raison?

Denis Proy

Jaguar, membre du groupe JLR, s'est mise en retrait commercial pour l'année 2025, ayant arrêté toute production. L'idée est de revenir en 2026 avec un nouveau positionnement, plus luxueux, tout électrique, avec un style pour le moins clivant. Mais aucun modèle définitif n'a pour l'instant été présenté. *Wait and see*, pour rester dans la couleur locale.

J'ai pris possession fin 2024 de ma seconde Peugeot 208 GT. Le vendeur m'a dit qu'il me ferait parvenir le manuel d'utilisateur papier ultérieurement. Ne voyant rien venir, je le contacte au bout de quelque temps et il me répond qu'il faut déboursier 80 € pour obtenir ce mode d'emploi en format papier. Est-ce normal et légal?

Robert Moreno

Rien n'interdit légalement de ne pas fournir un manuel d'utilisateur au format papier. Et les constructeurs, jamais à court d'une petite économie, n'hésitent plus désormais à le supprimer de la boîte à gants en conseillant de lire les instructions, si nécessaire, via l'écran de la voiture. Ce qui n'offre pas tout à fait le même service. Quoi qu'il en soit, on s'étonne que votre vendeur n'ait pas spontanément proposé ce geste commercial en prenant en charge le coût, au demeurant élevé, de ce manuel.

A photograph of a modern, minimalist building made of concrete. The building features a large, flat roof and a series of horizontal concrete slats on the left side. A horse is standing in the foreground, looking towards the building. The background shows a body of water and distant hills under a clear sky. A large yellow circular graphic is overlaid on the top left of the image.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ

PLAISIR SOLITAIRE

Bugatti, comme toutes les marques de luxe, proposait déjà à ses clients de nombreuses possibilités de personnalisation. Avec la Brouillard, révélée en Californie lors des événements automobiles liés au concours d'élégance de Pebble Beach, un cap supplémentaire est franchi. Elle est en effet la première incarnation d'un programme baptisé "Solitaire" qui, comme son nom l'indique, vise la réalisation de modèles uniques, inspirés par un long dialogue entre le bienheureux client (celui de la Brouillard est déjà propriétaire de plusieurs Bugatti, anciennes et modernes) et le designer de la marque, afin de réaliser le modèle de ses rêves.

Ici, on peut identifier une sorte de version fermée de la Mistral, soit la déclinaison ultime de la génération Veyron, forte d'un W16 quadriturbo de 1 600 ch. Mais à y regarder de près, aucun panneau de carrosserie n'est identique, le nez s'est allongé, l'arrière porte un copieux aileron élégamment intégré dans le mouvement de la carrosserie, les quatre sorties d'échappement superposées deux par deux impressionnent. Mais au fait, pourquoi "Brouillard" ? C'était le nom du cheval personnel préféré d'Ettore Bugatti, dont la passion pour l'équitation a conduit à la fameuse calandre... en fer à cheval !





A 0g CO₂/km



(1) sous réserve validation conditions finales dispositif leasing social www.service-public.fr/particuliers/actualites/A16990. (2) fait d'esprit français. (3) ex. pour R5 e-tech électrique five autonomie urbaine noir étoilé, location longue durée de 37 mois/37 500 km, sans apport, et 6 230€ prime CEE déduite dans dispositif leasing social. loyer hors options, assurance facultative et entretien. offre sous réserve de : validation des conditions finales du dispositif, éligibilité au dispositif d'aide à location de véhicule électrique 2025, disponibilité stocks et aides, étude et acceptation du dossier par loueur, diac agissant sous la marque commerciale Mobilize financial services, capital 415 100 500€, siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex, siren 702 002 221 rcs bobigny. n° orias : 07 004 966 (www.orias.fr). restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. vous disposez délai de rétractation. offres non cumulables, réservées aux particuliers, valables dans réseau Renault participant pour toute commande de R5 e-tech électrique five neuve à partir **du 30/09/2025** jusqu'à fin du dispositif. voir conditions sur renault.fr. (4) seuls modèles e-tech électriques suivants sont éligibles au leasing électrique : R5 five autonomie urbaine, R5 evolution autonomie urbaine et autonomie confort, R5 techno autonomie urbaine et autonomie confort, noir étoilé, Megane equilibre autonomie urbaine noir étoilé et R4 evolution autonomie urbaine et autonomie confort, rouge carmin, hors options. **consommations min/max en kwh/100 km* et émissions de co₂ min/max en g/km* : R5 : 14,5/15,5 et 0,** Megane : 14,4/15,1 et 0,** R4 : 14,7/15,6 et 0.**** *selon norme wltp. **à l'usage, hors pièces d'usure. renault.fr



le 30 septembre, le dispositif gouvernemental Mon Leasing Electrique est de retour⁽¹⁾

Une fois de plus,
Renault s'engage pleinement
dans le dispositif avec ses 3 véhicules
électriques phares : R5, R4 et Megane,
tous assemblés en France.

Nombre de bénéficiaires limité.⁽¹⁾
Inscrivez-vous dès maintenant sur renault.fr
ou scannez ce QR code



avec Renault, choisissez
le Leasing Electrique made of France⁽²⁾



à partir de
120€/mois⁽³⁾
sans apport

découvrez la gamme Renault

éligible au dispositif Mon Leasing Electrique⁽⁴⁾

À L'HEURE DE LA **RELANCE**

L'industrie transalpine a entamé sa mue et dispose de nombreux projets dans ses cartons. Fiat va reprendre des couleurs avec plusieurs déclinaisons de Panda, Alfa Romeo se redéploie et Lancia continue de se construire. Rien n'est gagné, mais dans un contexte difficile, voir de nouveau émerger des marques endormies est un signal positif.

Dossier réalisé par Didier Laurent



ILLUSTRATION PR DESIGNS

ALFA ROMEO STELVIO p. 14



FIAT PANDISSIMA p. 16



ILLUSTRATION PR DESIGNS



LANCIA GAMMA p. 20

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

ALFA ROMEO STELVIO

Reculer pour mieux sa

La rumeur était grossissante, c'est cette fois officiel : le nouveau Stelvio, initialement prévu pour la fin de l'année 2025, est repoussé. Et il ne sera pas seulement électrique, mais finalement multi-énergie.



L'avant mixe des éléments de style historiques dans un esprit de modernité. L'ensemble sera très démonstratif.

À partir de **70 000 €***

Commercialisation : **second semestre 2026**

* Estimation.

Lors d'une conférence de presse numérique organisée par le constructeur le 10 juin dernier, et présentée comme "une nouvelle page de l'histoire de la marque", on s'attendait à une actualité produit forte. Mais alors que toute la presse automobile était présente, l'annonce portait sur le sponsoring d'un bateau qui participera à l'America's Cup... En matière de communication, c'est quand on n'a rien à dire qu'il faut prendre la parole. Ce moment aura au moins offert l'opportunité à Santo Ficili, le patron d'Alfa Romeo, de répondre à une question "auto" plutôt que bateau, et d'officialiser le retard de la présentation du Stelvio. Par ailleurs, alors que le

constructeur au *Biscione* devait passer au tout-électrique en 2027, il n'en sera rien. C'est bien logique, car c'est la demande du marché.

Un Stelvio électrique et hybride

Prévu sur la plateforme STLA Large du groupe Stellantis, le Stelvio va donc adopter d'autres motorisations, de toute évidence hybrides, rechargeables ou non. Esthétiquement, le modèle, dont la date de présentation demeure aujourd'hui ignorée, est assez différent de celui que nous connaissons. Il faut dire qu'il vise haut : le futur SUV italien souhaite rivaliser avec les prochains BMW iX3 et Audi Q6 e-tron

pour l'électrique, et avec tout le reste de la concurrence premium pour l'hybride. Arborant une calandre qui rappelle les Alfa historiques, en "V", le Stelvio est néanmoins dans une veine stylistique Stellantis, avec un profil à la custode marquée et un toit de couleur distincte. Les feux avant seront très minces mais perçants, soulignant une bordure parfaitement droite. L'arrière se dotera lui aussi d'une signature lumineuse spécifique et très nouvelle. Au lancement, le Stelvio sera uniquement présenté en 100 % électrique, avec des batteries pouvant atteindre une capacité de près de 120 kWh. En haut de gamme, le constructeur italien évoque un modèle de 800 ch et 800 km d'autonomie... L'arrivée des

uter

L'aérodynamique reste un critère important, et le Stelvio devrait adopter un style effilé et des poignées de porte affleurantes.



ILLUSTRATION PR DESIGNS

autres versions permettra au futur Stelvio de décupler ses ventes, voire de performer sur d'autres marchés. Il fera certainement une très bonne proposition aux États-Unis, où la marque a besoin de muscler ses ventes malgré les droits de douane en dents de scie.

L'avis de L'Auto-Journal

Alfa a raison de reculer pour mieux sauter, surtout qu'en France les ventes de ce gros SUV seront faibles en comparaison d'autres marchés. En outre, le Stelvio actuel est toujours dans le coup sur le plan stylistique, même s'il a disparu des statistiques de vente.

ALFA ROMEO GIULIA

Elle prend de la hauteur

La berline à papa a vécu. Les clients veulent des voitures plus hautes, pas trop quand même mais toujours statutaires. Pour la future Giulia, il s'agissait de trouver un compromis entre le modèle actuel et un SUV.

Et puis il n'y a pas 50 solutions pour intégrer beaucoup de batteries dans une voiture électrique. La plus simple est de faire évoluer la hauteur de l'auto pour compenser l'épaisseur augmentée du châssis. C'est ainsi que la Giulia va devenir un crossover, dans un esprit cousin de la Lancia Gamma ou de la DS N° 8, mais selon des cotes extérieures plus importantes. Elle sera construite sur la même plateforme que le futur Stelvio, c'est-à-dire la base STLA Large. Cela lui donnera la possibilité d'affirmer son caractère haut de gamme et d'embarquer plus de cellules pour afficher une autonomie qui dépassera 800 km. Elle sera également déclinée dans des versions électrifiées, potentiellement plus ou moins en fonction des marchés,

afin d'éviter les mesures fiscales couperet. En France, nous aurons certainement plusieurs versions électriques, à deux ou quatre roues motrices. Et comme l'électrique permet d'atteindre facilement des niveaux de puissance très élevés (il faut tout de même un châssis bien né et des trains roulants compétents), Alfa a déjà annoncé que la livrée Quadrifoglio (actuellement mue par un V6 biturbo chantant de 510 ch) développera 1 000 ch. Sans le bruit ni les vibrations, le plaisir éventuel de passer les vitesses, et même si le 0 à 100 km/h est abattu en moins de temps qu'il ne faut pour le dire, l'expérience sera différente. Il devrait aussi y avoir de l'hybride rechargeable, quant à un hybride plus simple et moins cher, la France pourrait en être privée pour cause de malus.

À partir de **60 000 €***
Commercialisation : **2027**

* Estimation.

En transformant la Giulia en crossover, Alfa Romeo abandonne la berline.

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



L'avis de L'Auto-Journal

La future Giulia va apporter du nouveau sans forcément démoder exagérément le modèle actuel. Ce dernier symbolisera alors la berline ultime d'Alfa Romeo, qui offre encore un plaisir de conduite supérieur à de nombreux modèles.

*Ce SUV annoncé
comme bon marché
s'attaque, entre autres,
au Dacia Duster.*



À partir de **20000 €***
Commercialisation : **fin 2026**

* Estimation.

*Hybride ou électrique,
la Pandissima
reprenra les moteurs de
la Citroën C3 Aircross.*

ILLUSTRATION PR DESIGNS

FIAT PANDISSIMA

Entre deux eaux

Ce nouveau modèle aux airs de SUV pourrait pousser sa longueur au-delà de 4,40 m, à la limite de la catégorie supérieure malgré un prix bien calibré. Bonne affaire en vue ?

“**P**andissima” est un nom plutôt bien adapté à ce modèle qui va donc étendre la plateforme de la Grande Panda jusqu’à devenir un SUV. Fiat vise à élargir sa gamme et à répondre à la demande croissante de voitures familiales compactes, aux dimensions néanmoins aussi serrées que leur prix, tout en capitalisant sur le succès du nom (et dès lors également du modèle actuel). Avec la Pandissima, la marque souhaite s’attaquer aux Dacia Duster, Renault Symbioz, mais également, plus proches d’elle, aux

Citroën C3 Aircross et Opel Frontera. Très proches même puisque cette nouvelle Fiat sera construite sur la même plateforme Smartcar. Cette dernière a d’abord été pensée pour un modèle vendu en Inde, puis adaptée pour l’Europe pour Citroën, puis à destination de la Fiat Grande Panda. Elle peut donc recevoir des

motorisations thermiques ou électriques, mais Fiat n’a pas confirmé qu’elle pourrait accueillir 7 passagers à bord, comme le C3 Aircross le fait dans 4,39 m de long. Le SUV Fiat axerait plutôt sa communication sur le volume de coffre, qui dépasserait 450 dm³. Il n’y aura pas tellement de surprise quant à la série de motorisations, avec une version à essence de 100 ch en entrée de gamme, un micro-hybride de 145 ch ainsi qu’une déclinaison électrique dotée d’une batterie de 44 kWh annonçant environ 320 km d’autonomie WLTP. On peut aussi espérer que la Pandissima proposera un accumulateur de plus grosse capacité pour aller plus loin, comme vient de le faire son cousin au double chevron (51 kWh, 400 km).

L’avis de L’Auto-Journal

Le renouveau de Fiat passe par la multiplicité des modèles sur une même base, avec des motorisations identiques, et personne ne s’en plaindra. D’autant qu’il a joué la carte des intérieurs distincts, ce qui devrait fonctionner si le prix accessible est maintenu.

Nouveau Puma Gen-E®

Le félin passe à l'électrique



A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Recharge rapide de 10 à 80% en 23 min⁽¹⁾

Et en ce moment

jusqu'à 3 ans de recharge offerte⁽²⁾

Ford

Consommations combinées WLTP Puma Gen-E (kWh/100km) : 13.1 - 13.8.

(1) Basée sur la recharge d'un Puma Gen-E Standard Range 43 kWh sur une borne de recharge rapide DC (100 kW). (2) Grâce au versement des crédits sur la cagnotte Octopus : Crédit de bienvenue client Ford de 175 € par an, pendant 3 ans. Crédit de 0,12 € par kWh rechargé avec l'option « recharge optimisée » Intelligent Octopus. Le montant des crédits sera fixe pendant la 1ère année. En cas d'évolution des tarifs de l'offre fourniture électricité ou d'évolution du crédit de 0,12 € / kWh, le versement du crédit de 175 € restera inchangé pour la 2ème et 3ème année. Offre valable en France Métropolitaine, hors Corse, pour tout achat de Véhicules Electriques éligibles du 03/06/2025 au 30/09/2025 et toute nouvelle souscription à l'Offre Intelligent Octopus auprès d'Octopus Energy. Détails sur Ford.fr. 0 g CO₂/km : en phase de roulage.

Ford France - 1 rue du 1^{er} mai, Immeuble Axe Seine, 92000 Nanterre. SIREN 425 127 362 RCS Nanterre.

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

FIAT PANDA "BERLINE"

Donner de la valeur ajoutée

Fiat aura bientôt une nouvelle berline compacte, dont le design pourrait se rapprocher de celui d'une Citroën C4 X, selon des dimensions extérieures voisines. Elle aura pour mission de viser une clientèle un peu plus aisée.

On n'arrête plus le studio de design du constructeur italien, qui va passer d'une gamme quasi mono-modèle à un portefeuille de produits qui pourrait permettre à Fiat d'exister davantage sur la scène internationale. Toujours sur la plateforme Smartcar, cette déclinaison supplémentaire de Panda serait une berline "fast-back" (à l'arrière plongeant), comme le laissait deviner l'un des concepts dévoilés en février 2024. Le modèle de série n'aura pas de portières antagonistes, mais son toit fuyant lui donnera de

l'originalité, pour une longueur comprise entre 4,35 et 4,40 m, contre 4,17 m pour la Fiat 600. À l'intérieur, Fiat devrait continuer de cultiver sa différence avec des matériaux inhabituels et un style décalé, qui marche bien sur la Grande Panda qui vient d'être lancée. S'agissant d'une Stellantis de grande série, il n'y a aucune surprise à attendre de la part de la palette de motorisations, avec une proposition 1.2 turbo (distribution à chaîne) de 100 ch en entrée de gamme, un moteur à hybridation légère de 145 ch et au moins deux déclinaisons électriques. La première, de

113 ch sur une batterie de 44 kWh, sera destinée à un usage régional avec une autonomie WLTP qui aura du mal à dépasser 300 km, et la seconde de 51 kWh (tout juste commercialisée chez Citroën pour 2 000 € de plus) promettra de franchir la barre des 400 km avant de recharger.

L'avis de L'Auto-Journal

Ce modèle un peu plus haut de gamme ne pourra pas faire de mal à la marque, qui cherchera avec lui à séduire une nouvelle clientèle avec une proposition légèrement plus exclusive. Reste à souhaiter qu'elle se distingue par des motorisations ou des niveaux de puissance différents, car le fait que Fiat serve la même gamme sur tous ses modèles pourrait finir par rebuter.



À partir de **28 000 €***

Commercialisation : **fin 2026**

* Estimation.

ILLUSTRATION PR DESIGNS

FIAT 500 THERMIQUE

Ça se précise

Après avoir fait marche arrière pour continuer de vendre une 500 initialement promise à la seule fée électricité, Fiat va de nouveau ajouter au catalogue une livrée thermique. Il s'agira du moteur Fiat 1.0 à 3 cylindres, avec une hybridation légère de 12 V en association avec une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports. Fiat n'a rien dit de la puissance, mais on peut espérer environ 80 ch afin de lui donner de l'aisance sur route. Cette Fiat 500 micro-hybride sera produite à partir de novembre 2025 dans l'usine de Mirafiori (Italie). Est-ce que son arrivée va sonner le glas de la version électrique ? Les ventes de cette dernière ont déjà été divisées par près de six depuis le début de l'année. Sa seule raison d'exister est désormais le leasing social, qui vient d'être remis en place, alors qu'elle ne devrait pas être remplacée avant la fin de la décennie.



Volkswagen T-Roc Cabriolet

À partir de **309 €**/mois⁽¹⁾

LLD 37 mois, 30 000 km

1^{er} loyer 4 000 €



Enfin, le meilleur moment des vacances. T-Roc Cabriolet



⁽¹⁾T-Roc Cabriolet Style 1.0 TSI 116 ch neuf en Location Longue Durée.

Modèle présenté : T-Roc Cabriolet R-Line 1.5 TSI EVO2 8 CV 150 ch avec options aux mêmes conditions que T-Roc Cabriolet Style, 1^{er} loyer de 4000€ suivi de 36 loyers de **538 €**. Valable pour toute commande d'un T-Roc Cabriolet R-Line **du 01/08/2025 au 31/08/2025 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.oria.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.

Pour un T-Roc Cabriolet Style 1.0 TSI 116 ch BVM6 : consommation en cycles mixtes (l/100 km) 6,0 min – 6,5 max ; rejets de CO₂ (g/km) 138 min – 151 max (WLTP). Valeurs au 05/06/2025, susceptibles d'évolution.

SAS Volkswagen Group, RCS Soissons 832 277 370.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

LANCIA GAMMA

La suite du plan

Après la berline polyvalente Ypsilon lancée mi-2024, et avant la Delta prévue début 2028, Lancia mettra à la route un crossover dont le nom, Gamma, est évocateur du passé de la marque.

Ce ne sera donc pas une berline ni un SUV, mais quelque chose entre les deux. La Lancia Gamma sera un crossover. Le véhicule sera fabriqué à Melfi, en Italie, sur des chaînes voisines de celles du Jeep Compass ou de la DS N° 8, dont Lancia utilise la base technique. Ce crossover 100 % nouveau deviendra le porte-drapeau de la marque. Pour attiser la curiosité, Luca Napolitano, le patron de Lancia, a dévoilé une photo d'une partie de l'arrière de la Gamma. Le chemin stylistique emprunté semble aller vers le spectaculaire. On y voit une barre de LED verticale en guise de feu arrière, laquelle trouve sa continuité en barrant le volet de coffre. Tout sera à l'avenant. Comme l'Ypsilon, ce crossover aura pour mission de se différencier de la concurrence par des lignes travaillées, expressives, avec des extrémités chargées de mettre en

Long capot, avant spectaculaire, la future Gamma se veut singulière et premium.



Le lien stylistique avec le modèle historique pourrait être visible. Mais sous le capot, ce sera tout autre chose...



À partir de **35 000 €***
Commercialisation : **2028**

* Estimation.



À partir de **60 000 €***
Commercialisation : fin 2026

* Estimation.

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

exergue sa personnalité. Inévitablement, le rapprochement serait fait avec le futur Alfa Romeo Stelvio, mais celui-ci se positionnera dans une autre catégorie car il sera plus grand et encore plus haut de gamme. Pour comprendre le gabarit de cette Lancia, mieux vaut prendre pour référence la forme de la DS N° 8 (longue de 4,82 m), mais à une échelle légèrement inférieure. La Gamma sera sûrement un peu plus proche de l'Alpine A390 (4,62 m), déjà identifiée comme une concurrente. Car nous aurons bien chez Lancia une version sportive HF Integrale (100 % électrique) de la Gamma, dont la puissance se situera autour de 400 ch. Par ailleurs, la marque a déjà confirmé que ce véhicule serait multi-énergie (contrairement à ce qu'a déclaré DS Automobiles concernant la N° 8). Le crossover Gamma va soigner son aérodynamisme pour offrir une bonne autonomie à ses versions électriques, mais il se dotera également de motorisations hybrides et rechargeables. Le passage semble obligé pour mieux exister commercialement au cours des prochaines années.

L'avis de *L'Auto-Journal*

À l'instar du réseau de distribution de Lancia sur le sol français, la Gamma risque malheureusement d'être quasi invisible sur nos routes. La mutualisation technologique avec les autres modèles de Stellantis la privera de l'exclusivité revendiquée, à moins que son style définitif ne soit réellement original dans la catégorie.

LANCIA DELTA

Surfer sur l'Histoire

La Delta, berline compacte, sera présentée peu ou prou en même temps que sera restylée l'Ypsilon. Elle sera aussi le dernier des trois modèles annoncés par la marque, en attendant la suite.

Lancer trois modèles en six ans quand on prétend faire du premium, c'est prendre le contre-pied de constructeurs comme Audi, BMW ou Mercedes, dont les gammes sont énormes et en renouvellement perpétuel. Aussi, les ambitions de Lancia semblent mesurées au regard du nombre de points de vente ouverts, et donc du déploiement d'une gamme qui mise tout sur le design et pas grand-chose sur la distinction mécanique en comparaison des autres marques du groupe Stellantis. La future Delta est une berline compacte qui pourrait quant à elle partager ses dessous avec la prochaine Peugeot 308. Ce qui veut dire qu'elle pourrait

non pas être construite sur la plateforme STLA Medium, désormais plutôt réservée aux modèles plus hauts ou plus longs, mais sur la version étirée de la STLA Small, dont bénéficiera la 308. On ne connaît pas le potentiel impact que ce choix industriel pourrait avoir sur les prestations, mais il est de toute évidence économique.

Il y a néanmoins une bonne nouvelle pour les passionnés de la marque et de sportivité, car la version légendaire HF Integrale fera son retour (au moins le nom), avec deux moteurs électriques et quatre roues motrices pour au minimum 375 ch de puissance. Comme sur le crossover Gamma, qui ne se privera pas de jouer la carte de la sportivité tout en évitant toute émission de CO₂, cette version viendra coiffer la gamme. Prévue pour 2028, la Delta pourrait *a priori* elle aussi être proposée en hybride, mais pour l'heure, Lancia n'a rien annoncé en la matière.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Faire revivre un nom mythique, c'est à la fois une promesse et un risque. Mais Lancia comptera davantage sur une clientèle non avisée, qui sera attirée par la technologie et le design actuels plutôt que par les performances du passé. Ça tombe bien, car la nouvelle Delta n'aura rien à voir avec celle qui nous a fait rêver dans les années 80 et 90.

OPEL MOKKA GSE

Il prend sa part du gâteau

Opel occupe sa rentrée avec un Mokka déluré. Eh non, ce n'est pas la Corsa qui enfile la panoplie sportive façon Peugeot E-208 GTi, mais le petit SUV qui profite du moteur électrique Stellantis de 280 chevaux.

Dévoilé en mai dernier en marge du Rallye ELE aux Pays-Bas dans sa version de course "GSe Rally", développée pour la catégorie eRally5 de la FIA, ce Mokka survitaminé annonce la couleur : 280 ch, 345 Nm et 200 km/h en vitesse de pointe (en mode Sport). De quoi abattre le 0 à 100 km/h en seulement 5,9 secondes, ce qui fait de lui l'Opel la plus performante du catalogue. À l'image de ses cousins Stellantis – Peugeot 208, Alfa Romeo Junior ou Lancia Ypsilon – bâtis sur la même base, il profite d'un moteur commun aux versions sportives "sans émissions à l'échappement" du groupe. Pour aller plus loin, Opel a soigné plusieurs détails techniques, et la mise au point a été assurée par un pilote de Rallye. Ce qui donne des trains roulants affûtés, un différentiel Torsen, des freins généreux en taille et un châssis rabaissé, le tout posé sur d'importantes jantes de 20 pouces. Esthétiquement, les modifications demeurent discrètes mais affirmées, renforçant son caractère dynamique sans

tomber dans l'exubérance ou le tuning. Même remarque pour l'intérieur, qui arbore des sièges développés spécifiquement pour cette version et quelques détails de décoration. Sous le plancher, la batterie de 51 kWh net lui permet une autonomie de 336 km homologuée selon la norme WLTP, ce qui est peu mais reste dans la moyenne des sportives compactes à électrons. Le Mokka GSE (pour Grand Sport Electric) se pose alors en rival naturel du Mini Aceman JCW, avec un tarif potentiellement plus doux.

L'avis de L'Auto-Journal

Il a de la gueule ce petit Mokka ! Tout dépendra bien sûr de l'effort financier demandé au client, et les limites de l'électrique sont connues. Mais reconnaissons qu'Opel a fait ce qu'il faut pour le rendre attractif, aussi bien sur le plan esthétique que technique. Le GSE restera à la marge dans les ventes, mais il muscle la gamme du Mokka pour la seconde partie de sa carrière.



PHOTOS OPEL

SUBARU UNCHARTED

Et voilà le C-HR+ de Subaru



Le SUV compact tout électrique de Subaru arrivera chez nous en début d'année prochaine.

Subaru enrichit sa gamme électrique avec un peu de retard grâce à ses collaborations avec Toyota. Ce nouveau SUV, basé sur le Toyota C-HR+, vient d'être dévoilé.

À partir de **40 000 €***

Commercialisation :

premier trimestre 2026

* Estimation.



À partir de **45 000 €***

Commercialisation :

octobre

* Estimation.



À l'intérieur, les éléments visuels qui distinguent le GSE sont discrets, mais les sièges sont spécifiques.

SUBARU E-OUTBACK

Loin des racines

Aux États-Unis, il se nomme Trailseeker et a lui aussi été élaboré en collaboration avec Toyota, qui commercialisera son équivalent sous le nom de bZ4X Touring. En Europe, Subaru rebaptise "E-Outback" cette réinterprétation électrique de son break aventurier. Il est doté d'une batterie de 74,7 kWh pour plus de 450 km d'autonomie, de moteurs délivrant un total de 375 ch, d'une transmission intégrale symétrique avec garde au sol de 210 mm et, précise Subaru, d'un... essuie-glace arrière. On retiendra plus volontiers qu'il est beaucoup plus volumineux que l'Outback historique. Basé sur le SUV Solterra, il est plus long que celui-ci, et est annoncé avec un coffre plus grand (Subaru précise pour 4 grandes valises ou une cage pour chien). Est-ce que ce sera suffisant pour convaincre ?

À partir de **55 000 €***

Commercialisation :

premier trimestre 2026

* Estimation.

SUBARU



Ce break/crossover reprend le nom d'Outback en Europe, mais n'a plus rien à voir avec le modèle au style de petit break aventurier d'origine.

SUBARU SOLTERRA

Le vrai départ ?

Trois ans après son lancement, ce SUV quasi jumeau du Toyota bZ4X peine toujours à convaincre. La faute à une autonomie qui est jugée trop limitée et à des prestations globalement en retrait face à la concurrence. Mais Subaru a décidé de rectifier le tir avec une batterie de 73,1 kWh qui autorise désormais jusqu'à 500 km d'autonomie. La puissance passe quant à elle à 338 ch en transmission intégrale, de quoi offrir de meilleures performances tout en conservant les gènes Subaru. Le style évolue par petites touches, avec un avant plus sobre, un habitacle modernisé et une ergonomie quelque peu revue. Le poste de conduite accueille un écran tactile de 14 pouces, et l'équipement s'enrichit, notamment avec un chargeur embarqué de 22 kW proposé en option.

À partir de **50 000 €***

Commercialisation :

fin d'année

* Estimation.

BENJAMIN BROLET

Une mise à jour du Solterra, avec davantage d'autonomie que la phase 1.



L'Uncharted – littéralement "inexploré" – s'apprête à faire son entrée sur le marché début 2026. Ce nouveau SUV compact partage sa base technique avec le Toyota C-HR+, tout en affichant un style qui se veut un peu plus démonstratif. Long d'environ 4,50 m, il se distingue par des boucliers redessinés et des jantes allant jusqu'à 20 pouces. À bord, place à une ambiance high-tech avec un combiné d'instruments large et vertical face au conducteur, un écran central horizontal de 14 pouces, et un double chargeur à induction pour smartphones. L'Uncharted sera proposé avec deux batteries en deux roues motrices : 57,7 kWh pour 445 km d'autonomie, et 73,1 kWh pour 585 km. En haut de gamme, seule la grosse pile officie avec deux moteurs (soit 4 roues motrices) pour une puissance de 343 ch et une autonomie de 470 km.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Audi

Q3 Offre moteurs succincte pour le Q3 troisième du nom, laquelle retient un diesel, Audi oblige. Les gros rouleurs apprécieront. Ce "mazout" reprend du service en l'état, en passant d'une génération à l'autre de ce SUV compact (4,53 m en longueur). La remarque vaut pour le bloc essence 1.5 TFSI micro-hybridé de 150 ch, désormais privé de la boîte mécanique à six rapports. La grande nouveauté, c'est donc l'apparition d'un module hybride rechargeable riche de 272 ch cumulés (voir le tableau ci-dessous).

L'autonomie en mode électrique en cycle

mixte, soit 120 km, capte l'attention.

Une batterie de traction de 19,7 kWh, cela aide. Au rayon des équipements, rien d'essentiel ne manque dès l'entrée de gamme Design (compteurs numériques de 11,9 pouces, GPS ou encore ouverture et fermeture électrique du hayon). Néanmoins, et partant du principe que l'on est chez Audi, packs et options prolifèrent. Le toit panoramique ouvrant réclame 1 500 € sur les deux finitions supérieures. La variante SUV coupé du Q3, alias "Sportback", entrera en scène dans un second temps.

De
à Z A

Par Jean Bourquin

Audi Q3



LA GAMME AUDI Q3

Puissance / Boîte	Autonomie électrique	Finition	Prix	Malus CO ₂	Malus masse
Essence hybridation légère					
TFSI 150 Hybride – 4 cyl. 1.5 150 ch / BVR7	–	Design / Business Executive / S line	43 850 / 47 600 / 50 000 €	650 à 3 331 €	0 €
Diesel					
TDI 150 – 2.0 150 ch / BVR7	–	Design / Business Executive / S line	45 950 / 49 700 / 52 100 €	1 386 à 3 552 €	1 120 €
Essence hybridation rechargeable					
e-Hybrid 272 – 272 ch cumulés ⁽¹⁾ / BVR6	120 km	Design / Business Executive / S line	55 000 / 58 550 / 60 550 €	0 €	1 010 €

(1) 4 cyl. 1.5 176 ch + électromoteur 115 ch.

Citroën

ë-C3 Aircross La gamme du SUV urbain électrique ë-C3 Aircross s'enrichit d'une variante dite "Autonomie étendue". Dans son cas, la puissance délivrée par l'électromoteur reste figée à 113 ch, mais la capacité de la batterie de traction grimpe à 54 kWh, contre 44 kWh pour l'ë-C3 Aircross standard.

Le véhicule gagner ce faisant 100 km d'autonomie annoncée (400 km après addition). ë-C3 Aircross

Autonomie étendue : 32 500 ou 34 500 € sous les finitions respectives Plus ou Max. Coup de pouce VE : 3 181 ou 4 242 € selon le revenu fiscal.

Citroën C5 Aircross



Citroën ë-C3 Aircross



Kia

EV4 En introduction, la berline électrique EV4 est fabriquée en Slovaquie, et ce faisant, tout laisse à penser qu'elle est éligible au coup de pouce VE en considérant ses prix (voir le tableau ci-contre) et son poids (1 910 kg maxi à vide). C'est juste une question de temps, en attendant la confirmation de la part de l'administration française. La gamme, en elle-même, est simple : un électromoteur, deux batteries de traction au choix. La variante dite "Autonomie

longue" n'usurpe pas son appellation : au-delà de 600 km d'autonomie annoncés, cela commence à causer.

Triple écran panoramique, GPS et cinq modes de conduite servis de série dès l'entrée de gamme : la richesse de la dotation n'est pas à démontrer. Les jantes de 17 pouces sont réservées à la livrée Air – 19 pouces pour les deux suivantes. Gros bémol, la pompe à chaleur est facturée 1 550 € sur l'ensemble de la gamme. La recharge bidirectionnelle V2L est fournie avec.



Kia EV4

LA GAMME KIA EV4

Puissance/Batterie	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Coup de pouce VE
Monomoteur roues avant motrices					
Autonomie standard – électromoteur 204 ch / 58,3 kWh	440/425 km ⁽¹⁾	11 / 108 kW	Air / Earth	38 290 / 40 590 €	3 100 € ⁽²⁾
Autonomie longue – électromoteur 204 ch / 81,4 kWh	625/594 km ⁽¹⁾	11 / 128 kW	Air / Earth / GT-line	42 890 / 45 190 / 46 990 €	3 100 € ⁽²⁾

(1) Jantes 17 pouces / 19 pouces. (2) À partir de 3 100 € (dans l'attente de confirmation par le Journal officiel).



Kia EV4 Fastback

EV4 Fastback La gamme de l'EV4 à 4 portes, alias "Fastback", s'organise autour de deux finitions suréquipées, du siège conducteur électrique à la banquette arrière chauffante fournis de série en livrée Earth. La recharge bidirectionnelle et la pompe à chaleur restent regroupées dans un pack, au prix indiqué plus haut. Produite en Corée du Sud, l'EV4 Fastback ne donnera pas droit au coup de pouce VE.

LA GAMME KIA EV4 FASTBACK

Puissance/Batterie	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Prime CEE
Monomoteur roues avant motrices					
Autonomie standard – électromoteur 204 ch / 58,3 kWh	456/440 km ⁽¹⁾	11 / 108 kW	Earth	42 990 €	310 € ⁽²⁾
Autonomie longue – électromoteur 204 ch / 81,4 kWh	633/612 km ⁽¹⁾	11 / 128 kW	Earth / GT-line	46 890 / 48 690 €	310 € ⁽²⁾

(1) Jantes 17 pouces / 19 pouces. (2) Particulier : 310 € ; professionnel : 490 €.

C5 Aircross & ë-C5 Aircross

La gamme n'affiche pas complet d'entrée de jeu. À la date du 25 juillet, manquent à l'appel l'ensemble mécanique hybride rechargeable riche de 195 ch cumulés et la variante au long cours de l'ë-C5 Aircross électrique, équipée d'un électromoteur de 230 ch et d'une batterie de traction de 97 kWh. Les mécaniques retenues dans l'immédiat sont connues de nos

services (voir le tableau ci-dessous), inutile d'insister. Du côté des équipements, l'écran central tactile vertical de 13 pouces, dit "en cascade", est servi d'office dès l'entrée de gamme You, tout comme le combiné numérique de 10 pouces et le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction "stop & go". Jantes de 18 pouces (19 pouces pour l'ë-C5 Aircross). Sur Plus, lesdites jantes passent à

19 pouces sur la version thermique. Le GPS et la caméra de recul à 180° entrent en service. Le siège conducteur électrique, le hayon motorisé, l'affichage tête haute, les projecteurs matriciels Matrix et une pelletée d'assistants à la conduite composent l'ordinaire de la livrée Max, qui réserve en option le toit panoramique ouvrant à 1 200 €. La pompe à chaleur réclame 800 € sur l'ensemble de la gamme wattée.

LA GAMME CITROËN C5 AIRCROSS

Puissance/Boîte	Finition	Prix	Malus CO ₂	Malus au poids
Essence hybridation légère				
Hybride – 145 ch cumulés ⁽¹⁾ / BVR6	You/Plus/Max	34 990 / 37 990 / 40 990 €	230 à 360 €	0 €

LA GAMME CITROËN ë-C5 AIRCROSS

Puissance/Batterie ⁽²⁾	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Coup de pouce VE
Monomoteur roues avant motrices					
Électromoteur 213 ch / 73,7 kWh	520 km	11 / 160 kW	You/Plus/Max	40 290 / 43 290 / 46 290 €	3 181 € ⁽³⁾

(1) 3 cyl. 1.2 turbo 136 ch + électromoteur 28 ch. (2) Capacité nette. (3) À partir de 3 181 €.

LE DIESEL AUSSI PROPRE QUE L'ÉLECTRIQUE ?

Plus propre, n'émettant pas de CO₂, mais un peu plus cher que le gazole, le HVO 100 utilisé pour ravitailler votre diesel vous offrira un plaisir plus cérébral que financier. Et si cela changeait dans les prochains mois avec la reconnaissance des qualités de ce carburant par les autorités européennes ?

Par Bertrand Gay

Dans le cadre des discussions liées à la révision de la législation européenne sur les émissions de CO₂ qui doivent se tenir cet automne, les carburants non issus du pétrole devraient constituer un sujet que les constructeurs allemands vont mettre en avant. Ils sont de deux natures : carburants synthétiques et biocarburants. Ces derniers semblent plus prometteurs car plus aisés à produire, et certains sont déjà

disponibles. C'est notamment le cas de l'E85 utilisable dans les moteurs essence. Mais qu'en est-il des carburants non fossiles destinés aux moteurs diesel ? Diesel, le mot est lâché : surprise, le pestiféré de ces dix dernières années pourrait démontrer ses performances environnementales grâce à un nouveau carburant.

QU'EST-CE QUE LE HVO 100 ?

Le HVO 100, pour "Hydrotreated Vegetable Oil" à 100 %, est un carburant alternatif conçu en

assemblant plusieurs matières premières renouvelables ou des sous-produits tels que des graisses animales ou des huiles de cuisson. Plus largement, le HVO 100 appartient à la famille des carburants XTL (X to Liquid), c'est-à-dire qu'ils peuvent être produits en utilisant différentes sources de déchets et amenés à l'état liquide.

La production du HVO 100 repose sur une hydrogénation, qui consiste en une réaction chimique où l'huile végétale est convertie en hydrocarbure en présence d'hydrogène et d'un catalyseur. Cette transformation permet d'obtenir un carburant qui peut alors être mélangé au diesel classique, comme c'est le cas pour le biodiesel.

Ce carburant aide à réduire les émissions de CO₂ jusqu'à 90 % par rapport au diesel fossile sur l'ensemble du cycle de vie, c'est-à-dire en tenant compte de la production et du transport du carburant. Un litre de gazole comprend un équivalent CO₂ de 2,65 kg quand un litre de HVO n'est qu'à 0,26 kg.

SHUTTERSTOCK





La production de HVO 100 devrait tripler au cours des prochains dix-huit mois, mais les volumes resteront faibles comparativement aux carburants issus du pétrole.

LES AVANTAGES DU HVO 100

Le HVO 100 est de meilleure qualité que le gazole d'origine pétrolière. Ce dernier a un indice de cétane (la mesure de la capacité d'un carburant à s'enflammer) de 48 à 50 alors que celui du HVO 100 est de 71. Cela se traduit par de meilleurs démarrages par temps froid. Par ailleurs, le HVO 100 contient très peu d'impuretés (moins de 5 mg de soufre par kilo), ce qui rend sa combustion plus propre.

Celle-ci est quasi dépourvue de particules, et les émissions de NOx sont fortement réduites également. Et, paradoxalement pour un carburant issu d'huiles de cuisson et de graisses, il ne sent rien !

Autre avantage du HVO 100, ce carburant est directement utilisable dans les véhicules compatibles et il peut être mélangé avec du gazole traditionnel. Il n'y a donc pas de contrainte pour l'automobiliste.

QUI PRODUIT DU HVO 100 ?

Le producteur de carburant finlandais Neste produit du HVO 100 depuis trois ans dans son usine de Rotterdam. Avec 2,7 millions de tonnes par an, celle-ci dispose de la plus grande capacité de production en Europe. Neste prévoit d'atteindre les 7 millions de tonnes à la fin 2026. D'autres pétroliers comme Eni en Italie et l'espagnol Repsol produisent du HVO 100. Le total de ces productions européennes que l'on peut estimer à 10 millions de tonnes est à rapporter aux 32 millions de tonnes de gazole consommées en France sur la route, dont près de 60 % pour les poids lourds.

DÉJÀ EN PLACE POUR LES POIDS LOURDS

Le HVO 100 est un carburant qu'utilisent déjà les poids lourds. Leurs constructeurs peuvent ainsi honorer la législation européenne qui leur

est applicable et qui demande une baisse des émissions de CO₂ de 90 % en 2040. Cela laisse donc la place à des carburants liquides peu ou pas carbonés tel le HVO 100. C'est pour répondre à cette demande du transport poids lourds que les pétroliers ont développé ces produits.

BMW À L'AVANT-GARDE

Parmi les constructeurs allemands, très actifs dans la recherche en carburants non pétroliers, BMW est le plus avancé sur l'utilisation du HVO 100. "Toutes nos voitures à moteur diesel produites depuis 2015 peuvent fonctionner avec du HVO 100", précise Johannes Schmid, chargé des émissions et des motorisations au sein des Affaires publiques de BMW. D'ailleurs, les BMW diesel sortent d'usine avec du HVO 100 dans leur réservoir – pas plus de 5 à 8 litres en raison de la réglementation de sécurité concernant le transport de voitures neuves. Par ailleurs, trois BMW fonctionnant →



Après de nombreuses années de développement, la distribution du HVO 100 progresse en Europe.

NESTE



Actuellement, près d'un millier de pompes distribuent du HVO 100 en Allemagne, en Espagne et en Italie pour les voitures particulières.

SHUTTERSTOCK

au HVO 100 ont récemment participé à un tour d'Europe des carburants alternatifs. Dans ce cadre, 28 entreprises partenaires avec 16 véhicules, dont des BMW, entendaient démontrer que des solutions de décarbonation faciles à mettre en œuvre étaient à portée de main. Enfin, outre le HVO 100, BMW a également validé le fonctionnement de ses moteurs au B10 (90 % de gazole et 10 % de biocarburant) et aux carburants synthétiques conformément à la norme EN590.

D'AUTRES MARQUES SUIVENT

Chez Audi, les V6 TDI produits depuis la mi-2022 peuvent fonctionner avec du HVO 100. Depuis 2021, certains 4 cylindres TDI, sous le capot de voitures destinées à l'Italie ou aux pays scandinaves, peuvent également accepter ce carburant. La liste des véhicules compatibles avec ce carburant a été publiée dans le Journal officiel du 6 juillet 2024. Le marquage XTL dans la trappe à carburant ou une mention dans le manuel de l'utilisateur vous renseigneront. Outre les BMW et Audi déjà mentionnées, la liste comprend des Mini, des Ford, des Renault et des Fiat.

FRANCE : UNE FRILOSITÉ SINGULIÈRE

Hormis la satisfaction de rouler avec un carburant n'émettant pas de CO₂ et encrassant moins le moteur, il y a actuellement peu d'avantages à rouler au HVO 100 en raison de son prix un peu supérieur à celui d'un gazole.

En France, il n'est pas distribué pour les particuliers. Comme explication, les réseaux pétroliers se retranchent derrière la baisse de la consommation de gazole par les voitures de particuliers. Il est vrai qu'avec seulement 4,9 % de diesel, contre plus de 60 % il y a dix ans, parmi les voitures neuves vendues au cours des six premiers mois de l'année, la chute est spectaculaire. Seul le réseau spécialisé poids lourds AS 24 et quelques stations Avia, toujours pour les camions, distribuent donc du HVO 100 en France. Shell le livre directement dans les cuves privées de ses clients transporteurs routiers.



En France, contrairement à l'Allemagne et l'Italie par exemple, les pétroliers et la grande distribution ne commercialisent pas encore de HVO 100 aux particuliers.

Néanmoins, la situation pourrait évoluer car les arrêtés relatifs à la distribution au grand public du gazole XTL ont été publiés au cours de l'été 2024. Plus rien ne s'oppose à ce que les grands distributeurs français le proposent dans leurs stations. Nous attendons...

Cette frilosité contraste avec ce que réalisent nos voisins pour les voitures particulières : 460 stations en Allemagne et 120 en Italie. À moyen terme, près de 8 000 pompes pourraient distribuer du HVO 100 dans l'ensemble de l'Europe. Dans la plupart des pays où il est fourni, le prix du HVO est 5 à 8 centimes supérieur à celui du gazole standard, mais il est moins cher que le Premium ou l'Ultimate Diesel de certains distributeurs. À l'exception de l'Italie, où le Gouvernement désire en favoriser la consommation et a abaissé les taxes qui le concernent. Le HVO 100 y est donc moins cher que le gazole standard.

En abaissant de 90 % les émissions de CO₂ sur la totalité de l'usage, et même de 100 % sur le périmètre du cycle de mesure, le HVO 100 permet à une voiture diesel d'émettre autant de CO₂

qu'une voiture électrique, soit 0 g/km. Les autorités européennes sont-elles prêtes à reconnaître ce fait cet automne lors des prochaines étapes de négociation avec les constructeurs ?

LE DIESEL ZÉRO ÉMISSION POUR TOUT LE MONDE, C'EST POSSIBLE

Ouvrir la porte aux carburants renouvelables bouleverserait le marché ainsi que les perspectives de l'industrie automobile. "Parmi les options envisagées, les carburants alternatifs neutres en carbone montrent qu'il existe d'autres voies technologiques que le tout-électrique pour tendre vers l'objectif de 0 g/km de CO₂", estime Laurent Favre, directeur général d'OPmobility. "Sachant que l'aviation, en l'absence d'alternative électrique, en sera probablement un utilisateur important."

En conclusion, le HVO 100 a démontré sa pertinence technique et son adaptabilité mais attend un ou plusieurs aménagements réglementaires pour que ses bénéfices soient reconnus par le législateur européen. Des capteurs de qualité de carburant peuvent alerter en cas d'utilisation de gazole en lieu et place du HVO 100. Ce carburant, et d'autres pour moteurs essence, pourrait faire émerger des moteurs hybrides rechargeables ou des électriques à prolongateur d'autonomie homologués à 0 g/km de CO₂. ■

Toutes les BMW à moteur diesel produites depuis 2015 acceptent du HVO 100.



L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Ne nécessitant pas, ou peu, de modifications techniques sur les moteurs, le HVO 100 pourrait surprendre en replaçant les diesels dans le panorama des solutions techniques "zéro carbone". D'ores et déjà utilisé par les poids lourds et les engins agricoles ou de travaux publics, il n'attend qu'un petit ajustement réglementaire de la part de Bruxelles. Dix ans après le scandale du diesel causé par Volkswagen, BMW tiendrait sa douce revanche.

AUTODROME DRIVERS DAYS

- LINAS - MONTLHÉRY -

UTAC

6 ET 7 SEPTEMBRE 2025

*Infos
&
Inscriptions*



ALPINE DESIGN



L'A290 "booste" les ventes d'Alpine, et l'A390, tout autre stature, devrait faire de même. Sera-ce suffisant, là est la question pour François Provost.



RENAULT DESIGN

Le dédoublement de la gamme internationale, à l'exemple du Renault Boreal, porte ses fruits. Une bonne base pour le nouveau patron.

RENAULT GROUP CHOISIT FRANÇOIS PROVOST

Après le départ surprise de Luca de Meo puis l'intérim assuré par Duncan Minto, François Provost prend les rênes de Renault Group. Portrait et défis.

Une nomination en interne. C'est le choix opéré par les hautes autorités de Renault Group au moment de remplacer à la tête de la compagnie Luca de Meo, précipitamment parti vers d'autres horizons. Rien d'acquis d'avance, car parmi les prétendants au titre de directeur général figurait Maxime Picat, récent transfuge du groupe Stellantis et ex-bras droit de Carlos Tavares du temps où celui-ci cornaquait la multinationale franco-italienne. La sélection retenait deux autres postulants, Denis Le Vot, patron de Dacia, et, donc, François Provost, directeur des achats avant sa promotion au poste suprême. La fonction

dit tout : il est question d'argent dans cette affectation, avant toute autre considération.

Au demeurant, Luca de Meo n'était pas réputé pour ses dépenses princières, lui qui a pris les rênes en 2020 et a assaini sans attendre les finances d'un groupe automobile dans la panade, dès 2021, au moyen du plan dit "Renaulution". Piloté, cela tombe bien, par François Provost, lequel serrera la vis de plusieurs crans supplémentaires selon toute probabilité. La carte de visite ne saurait mentir. Âgé de 57 ans, ce diplômé de l'École polytechnique et de l'École des mines de Paris a fait un petit détour par le ministère de l'Économie et des Finances, à la direction du Trésor, poste stratégique s'il en est, avant de rejoindre Renault en 2002. Le profil type du chasseur de coûts, catégorie tireur d'élite.

Les défis qui l'attendent

En ces temps difficiles pour l'industrie automobile, pour diverses raisons (électrification forcée, la Chine, Trump...), Renault Group peut s'estimer heureux. Les finances sont saines, les ventes se tiennent vaille que vaille sur les marchés principaux, certains modèles cartonnent et la mayonnaise prend hors d'Europe.

Le tableau retient ses parts d'ombre. Les objectifs de la CAFE (réduction des émissions de CO₂ exigée par l'Union européenne) ne sont pas remplis, gros problème pour un groupe qui ne fait partie d'aucun pool pour partager le fardeau, l'électrification de la gamme Dacia tarde, la montée en gamme de la marque Renault – et les marges qui vont avec, imposées par la Renaulution –, ne porte que partiellement ses fruits, la rentabilité d'Alpine est sujette à caution et sa présence en Formule 1 comme dans le championnat du monde d'Endurance coûte beaucoup d'argent pour des résultats discutables. François Provost réévaluera le plan Futurama lancé par son prédécesseur, sans le moindre doute.

FISHEYE MANUFACTURE/SARAH AUBEL

"Je suis un « car guy » qui a appris l'humilité."

François Provost, homme discret qui passe de l'ombre à la lumière.

MISE À JOUR

Dacia Sandero : refonte mécanique

Bien sûr, il y a le restylage, à l'intérêt limité car à l'évidence il ne change pas la donne. Derrière cette opération cosmétique, Dacia, en revanche, ne fait pas les choses à moitié. À l'intérieur, la Sandero gagne l'écran central de 10 pouces accordé au Duster, en lieu et place de l'actuel moniteur de 8 pouces. De même succombe-t-elle à la mode des compteurs numériques. Cela a son importance, certes, mais dans les faits, c'est sous le capot qu'a

lieu le grand chambardement. Premier acte, le 3 cylindres 1.0 qui équipe l'ensemble de la gamme actuelle, sous diverses puissances, disparaît. À la place officie le 3 cylindres 1.2 qui anime le Duster, fort de 130 ch dans le cas du SUV et ramené à des puissances moindres dans les entrailles de la Sandero. Une micro-hybridation semble acquise. Autre nouveauté majeure, le Bigster fournit son ensemble mécanique hybride non rechargeable au cœur duquel œuvre un 4 cylindres 1.8. Bon d'accord, il ne faut pas trop compter sur les 155 ch développés quand la chose animera la Sandero.

Commercialisation : printemps 2026.

Premier prix estimé : 14 000 €.



PHOTOS : STEFAN BALDAUF/SB-MEDIEN



STELLANTIS

“Je suis enthousiaste à l'idée de revenir chez Stellantis”

Gilles Vidal,
directeur du design
des marques européennes
de Stellantis.

AIDE

Leasing social : saison 2

La “location sociale de voitures électriques”, communément appelée “leasing social”, revient pour une seconde saison, laquelle débute le 30 septembre prochain. Comme cela est désormais la règle, ce dispositif entre dans le cadre des “certificats d'économies d'énergie”, ou CEE, financés par les fournisseurs d'énergie. Le principe est connu. Les loyers de cette location longue durée sont minorés, ce qui équivaut à une aide de 7 000 € par véhicule financé (13 000 € lors de la précédente saison). Dans le cas présent, les mensualités ne doivent pas excéder 199,99 €, contre 150 € l'an dernier. Les contrats s'étendent sur trois ans au minimum, et aucun apport n'est demandé. Selon le site Internet du Gouvernement⁽¹⁾, enfin, le législateur établit les conditions d'accès comme suit. Le revenu fiscal de référence par part de l'acquéreur “doit être inférieur ou égal à 16 300 €”, et ledit acquéreur doit dépendre de son véhicule pour se rendre à son travail. La voiture convoitée répond aux critères de sélection exigés pour l'obtention du “coup de pouce CEE” (prix inférieur à 47 000 €, poids inférieur à 2 400 kg, éco-score dûment rempli).

(1) www.info.gouv.fr/actualite/leasing-social-date-montant-et-conditions-de-versement

Au moins 50 000 voitures électriques, sans plus de précision

chiffrée à cette heure, seront mises à disposition des demandeurs, lesquels devront déposer leur dossier sur une plateforme Internet spécifique mise en ligne à partir du 30 septembre. Il est cependant possible de s'inscrire dès maintenant sur les sites des constructeurs concernés : Renault, Ford, Hyundai et autres... Le cadre posé, le loyer mensuel maximal porté à 200 € élargit sensiblement l'offre. Bon nombre de constructeurs sont d'ores et déjà sur les rangs et le choix est nettement plus varié qu'en 2024, de la citadine à la berline compacte, sans oublier une pelletée de SUV. Nous ne pouvons citer l'ensemble des modèles sélectionnés, c'est entendu. Ces trois exemples résument l'état des lieux.

- Citroën ë-C3 : 95 €/mois, 36 mois, 36 000 km.
- Volkswagen ID.3 Pure Life Max 52 kWh : 139 €/mois, 37 mois, 37 000 km.
- Renault Mégane E-Tech 130 ch Autonomie Urbaine : 195 €/mois, 37 mois, 37 000 km.



SHUTTERSTOCK/SCHARFSINN

Un détour par Renault durant cinq ans, qui laissera des traces, puis retour à la case départ. Gilles Vidal, styliste reconnu pour ses silhouettes tout en angles, prendra ses fonctions dans le groupe Stellantis le 1^{er} octobre, là où, chez Peugeot en particulier, il imposa son style et sa signature. L'artiste aura la charge de renforcer, ou reconstruire le cas échéant, l'identité visuelle des marques européennes de l'entreprise. Il succédera à Jean-Pierre Ploué, qui aspire à prendre sa retraite selon les échos que nous en avons. Dans les rangs de Renault Group, Laurens van den Acker, chef du design de l'entité, cherchait un remplaçant à la date du 7 août.

11475

C'EST LE NOMBRE DE FIAT IMMATRICULÉES EN FRANCE DE JANVIER À JUILLET.

Cela représente une part de marché de 1,2 % et une régression de 50,9 % par rapport à la même période en 2024. En juillet, la part de marché s'établissait à 1,5 % et la chute des immatriculations “se limitait” à 38,7 % (1 737). En comparaison, Tesla, régulièrement citée dans ces colonnes eu égard à ses nombreux déboires, résiste mieux (13 280 immatriculations sur sept mois, 1,4 %, -38,5 %). Pourtant, la marque Fiat, elle, n'a pas de patron en permanence dans l'actualité (et rarement en sa faveur). L'entrée dans la gamme de la Grande Panda n'y change rien, dans l'immédiat en tout cas. Disponible à la commande en octobre dernier, arrivée dans les concessions en mars, elle ne figure toujours pas dans le Top 100 en dépit de ses prix très attractifs. Le hic.



AFPH

52 millions

C'EST LE NOMBRE DE MOTEURS PRODUITS DEPUIS 1971 DANS L'USINE DE DOUVVIN, ACTUELLEMENT STELLANTIS.

L'histoire débute en 1969, quand Peugeot et Renault décident de produire en commun des moteurs dans une usine érigée à Douvrin (Pas-de-Calais).

La coentreprise a pour nom "Française de mécanique" avant de devenir la propriété exclusive de PSA en 2013, puis de Stellantis. Le premier bloc sort de chaîne en 1971. Des millions d'autres suivront, diffusés dans le monde entier au travers de marques comme Ford, Mini, Rover ou encore la malaisienne Proton. Le lot retient le célèbre V6 dit "PRV", pour Peugeot-Renault-Volvo, dont la DeLorean DMC-12 fit grand cas. C'est terminé. Stellantis arrêtera la production sur place du diesel 1.5 BlueHDi le 1^{er} novembre prochain et le 3 cylindres essence 1.2 PureTech quittera la scène quelques mois plus tard. La fin d'une époque.



SHUTTERSTOCK/CLÉMENT DEMAZURE

YVES FORESTIER, ALKAMA



"Un héritage qui nous rend fiers et que nous cherchons à faire vivre pleinement"

Fabrice Cambolive,
directeur de Renault.

Ne cherchez pas. Il n'existe pas de musée consacré à la marque Renault en France, géré par le constructeur comme peut l'être le musée de l'Aventure Peugeot sis à Sochaux (Doubs). Le tort sera réparé en 2027, sur le site industriel historique de Flins (Yvelines), mis à l'arrêt définitif l'an dernier. Là sera érigé un bâtiment futuriste, destiné à abriter un musée automobile, mais pas seulement. Aux centaines de véhicules attendus s'ajouteront publicités, photos (Robert Doisneau exerça pour Renault), documents d'archives, jouets et œuvres issues du Fonds Renault pour l'art et la culture. L'automobile, c'est un tout...

KARTING

Le marathon Jules-Bianchi reprend la piste



Ce sera la troisième fois consécutive, sur le circuit Paul Ricard sis au Castellet (Var). Rappelons le principe. Organisée par l'Association

pilotes professionnels et amateurs, parmi lesquels concourent de nombreuses personnalités, du chanteur Benjamin Biolay au cycliste Richard Virenque. Les équipages se composent de cinq à vingt personnes, les karts thermiques (270 cm³) sont bridés à 90 km/h et les équipements nécessaires sont fournis, si demandés. Un chèque de 50 000 € sera remis à l'hôpital L'Archet de Nice à l'issue de l'événement.

Jules Bianchi, qui rend hommage au pilote français décédé le 17 juillet 2015 à la suite d'un accident survenu lors du Grand Prix de Formule 1 du Japon le 5 octobre 2014, cette course caritative s'étend sur 42 heures 19 minutes et 50 secondes. Elle réunit

Marathon Jules-Bianchi
Du 12 au 14 septembre 2025
Circuit Paul Ricard, Le Castellet (Var)
Renseignements : marathonkarting@gmail.com
Les inscriptions sont clôturées.

PETITE ANNONCE

Cherche équipage pour 4L Trophy

En 2008, Johan Branca et Laurent Assis-Arantes préparent une 4L fourgonnette dans l'intention de participer au rallye-raid solidaire dit "4L Trophy", que nous ne présentons pas dans ces colonnes. Pas de chance, les pièces d'origine nécessaires à la restauration sont difficiles à trouver, et de cette expérience naît deux ans plus tard leur société nommée Opisto, sise à Toulouse et spécialisée dans les pièces de réemploi. Pour l'édition 2026 du 4L Trophy, Opisto remet en service sa Renault 4 précieusement conservée, à requinquer toutefois. À cet effet, un appel à candidatures est lancé

jusqu'à la date butoir du 30 septembre. Les deux membres de l'équipage postulants doivent avoir entre 18 et 28 ans, leur permis B en poche et un passeport en cours de validité. Le binôme sélectionné bénéficiera d'un soutien logistique et financier complet.

Candidature en ligne : www.opisto.fr

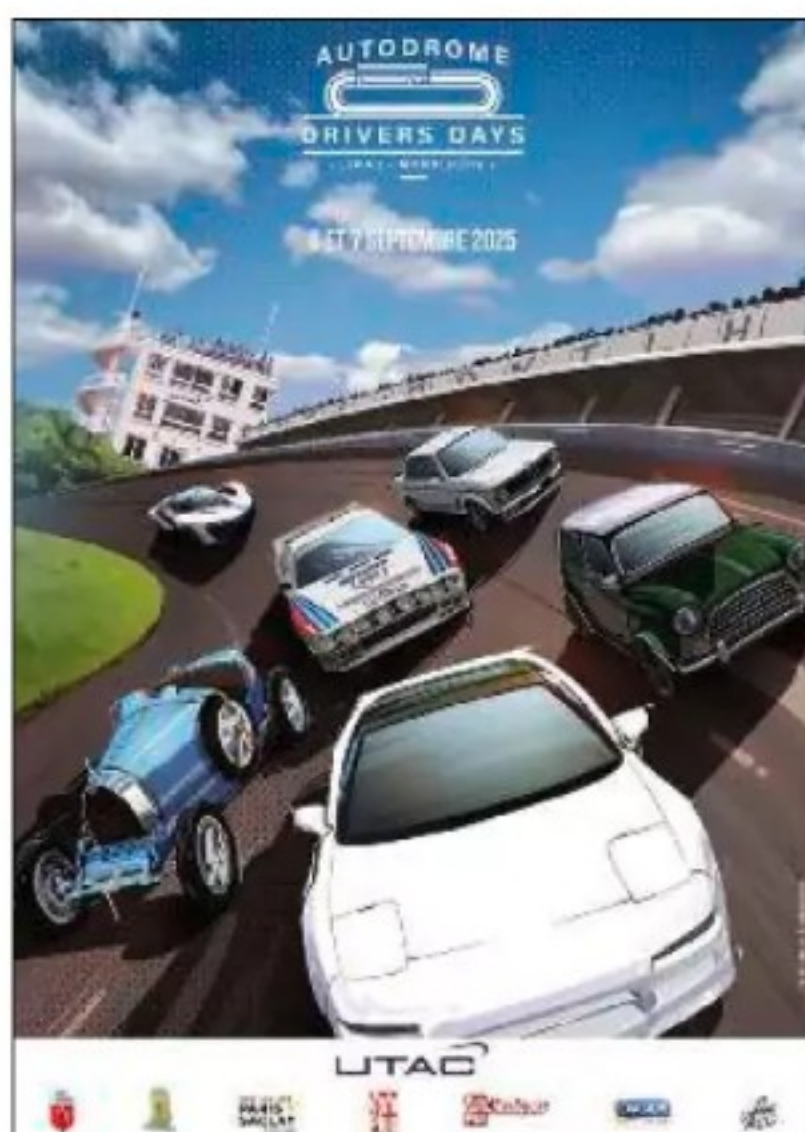
4L Trophy
Du 18 février au 1^{er} mars 2026
De Biarritz à Marrakech (Maroc).
Six étapes dans le Sud marocain.
Inscriptions : www.4ltrophy.com

PHOTOS : FLASHSPORT/RAID 4L TROPHY



Si cela vous tente, n'hésitez pas...





CIRCUIT DE MONTLHÉRY

En piste

Montlhéry, c'est un peu notre deuxième maison à L'Auto-Journal. Aussi, nous ne pouvons que conseiller de vous y rendre les 6 et 7 septembre, à l'occasion d'un nouvel événement baptisé "Autodrome Drivers Days". Le concept? Durant deux jours, le circuit historique de 3,405 km sera à vous, qu'il s'agisse de rouler sur la piste ou d'admirer un éventail de plus de 200 voitures de toutes époques, des modèles d'avant-guerre jusqu'aux sportives récentes en passant par des prototypes ou des voitures de compétition. Cerises sur l'anneau, des zones d'observation fermées au public depuis longtemps (les virages de la Ferme et du Faye, pour les connaisseurs) seront exceptionnellement accessibles, des parades de véhicules seront organisées, on appréciera la présence de certains constructeurs et artisans (dont BMW, Devalliet ou PGO), et l'ami Jean-Louis Moncet sera à votre disposition, le samedi, pour des séances de dédicace. Nos confrères d'Auto Plus ont également préparé

une exposition inédite retraçant plus d'un siècle d'histoire de l'automobile, en présentant une voiture par décennie, de 1900 à 2020. Dernier détail, qui n'en est pas un : les tarifs semblent assez amicaux, puisque l'inscription "pilote" qui permet de rouler en piste est de 140 € pour le week-end, tandis que l'entrée visiteur s'affiche à 20 € pour une journée.

Renseignements : <https://autodrome-drivers-days-2025.eventmaker.io/fr>

Les chiffres du marché français en juillet 2025



958 582

C'est le nombre

de voitures neuves immatriculées de janvier à juillet. En recul de 7,9 % par rapport à la même période en 2024.

1,9 %

La part de marché de la Renault 5 E-Tech de janvier à juillet (17 785 immatriculations, 13^e position dans le Top 100 général). La Citroën ë-C3 suit loin derrière (10 054, 1 %, 20^e place).

116 377

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en juillet. En recul de 7,7 % par rapport à juillet 2024.

99 %

La progression des immatriculations d'Alfa Romeo en juillet (410). Les immatriculations de Lancia augmentent de 68,4 % (32).

COUP DE POUCE

Tesla : bienvenue au club

Le cadre. Les versions Propulsion et Grande Autonomie Propulsion du SUV Model Y "made in Germany", à ce jour vendues aux prix respectifs de 39 990 et 44 990 €, étaient éligibles au bonus étatique jusqu'au 30 juin. Pas de coup de pouce le 1^{er} juillet, en revanche, car à cette date Tesla n'avait pas conclu d'accord avec l'un des fournisseurs d'énergie appelés à la rescousse par le Gouvernement. Pour mémoire, ce sont eux qui "raquent". C'est chose faite. Depuis le 1^{er} août, les deux livrées du Model Y susnommées donnent droit au coup de pouce VPE, pour "véhicule particulier électrique", avec l'aimable soutien de TotalEnergies. 3 100 ou 4 200 € selon le revenu fiscal, c'est la règle. À noter, la berline Model S et le SUV Model X sont retirés du catalogue français. Dans les deux cas, une poignée d'exemplaires neufs reste disponible sur stock.



Les ventes du Model Y remontent en flèche.



Ford Fiesta : retour envisagé



FORD

Fiesta portée disparue, Focus en phase terminale : la gamme européenne de Ford fond comme neige au soleil. Les autorités de la marque n'entendent cependant pas abandonner le terrain et parlent ouvertement de redévelopper une offre propre à l'Europe. Une future Fiesta ferait partie du lot, électrique mais pas seulement.

Mitsubishi Pajero : ça vient



MITSUBISHI

En Espagne, ces jours-ci, circule en tenue de camouflage un tout-terrain de facture classique siglé Mitsubishi, descendant direct du Pajero. L'engin reprend l'architecture mécanique hybride rechargeable de l'Outlander, dit-on. Le bon profil pour une possible commercialisation en Europe...

Porsche Macan : thermique acté

Pour le coup, ce n'est pas du "off". Aujourd'hui sous l'emprise des watts sans autre choix, le SUV Macan regagnera des motorisations thermiques en 2028. C'est Oliver Blume, le patron de Porsche, qui le dit. L'engin se démarquera du Macan électrique sur le plan physique, précise-t-il.

CINQ SUR

Agréable à conduire, confortable et – surtout – très craquante, la Renault 5 E-Tech conserve-t-elle ses arguments en dehors des villes ? C'est la question que nous nous sommes posée. Après avoir atteint 10 000 km au compteur, nous pouvons apporter une réponse...

Par Guy L'Hospital Photos Yann Lefebvre



CINQ





Notre 10000 km en chiffres
 Km parcourus **9946**
 kWh consommés **1515**
 Conso moyenne de l'essai **15,3 kWh/100 km**
 Coût total estimé* **530 €**
* Prix du kWh établi à 0,35 €, moyenne charge domicile/ bornes rapides.

A 130 km/h sur autoroute, l'autonomie fond plus vite qu'une glace au soleil! C'est vrai pour toutes les voitures électriques, plus encore pour celles qui se satisfont d'une batterie de capacité modeste. Dès lors, une conclusion s'impose : hors des villes, point de salut pour la nouvelle Renault 5 E-Tech, même avec son pack de 52 kWh? Pas forcément, et nous allons essayer de vous le démontrer à l'occasion de cet Essai 10000 km. Certes, les premiers trajets, tout comme les nouvelles mesures réalisées, montrent une certaine disparité en fonction de la température, de la vitesse moyenne, du type de conduite et bien évidemment du nombre de kilomètres parcourus sur autoroute.

Lundi matin caniculaire, batterie à 100 %, départ du journal pour le plus long périple de l'essai. L'ambition nous anime, la confiance moins. L'idée serait de rejoindre la Suisse le plus vite possible, enchaîner quelques cols, redescendre sur la Toscane pour remonter par la côte et traverser à nouveau les Alpes plus au sud.

Toutes les applications sont unanimes. Au plus court, en prenant au maximum les autoroutes, il va falloir compter 9 charges pour atteindre Sienne. Le planificateur de la Renault 5 E-Tech est, lui, beaucoup plus pessimiste, un trait de caractère qui ne le lâchera pas tout au long du trajet. La prudence nous incite à rouler sur le mode Éco qui limite la puissance, la vitesse maxi (115 km/h) et n'abuse pas de la climatisation. Il fait plus de 30 °C mais l'incidence sur la charge reste marginale. La première mesure de courbe permet de noter que le pic de 100 kW est obtenu avant la première minute et maintenu à ce niveau pendant les cinq premières minutes. En moins de vingt minutes, nous passons de 30 à 80 %. Plus loin, à Dole, dans le Jura, nous testons la solution Mobilize Fast Charge (voir encadré ci-contre). Constat identique, avec une courbe de charge qui passe en dessous de 70 kW après la dixième minute. Nous avons déjà récupéré 60 % de la batterie. À 90 %, la puissance n'atteint plus que 33 kW. Il est temps de reprendre la route.

À partir de là, nous préférons les petites routes pour atteindre la frontière suisse. La consommation chute, le plaisir augmente. Grâce à son train

arrière multibras, la R5 ménage à la fois le confort et le guidage. La petite française se montre réellement plaisante à conduire. En mode Sport, la direction gagne en consistance et la réponse à l'accélérateur devient plus réactive avec des relances vigoureuses.

L'équilibre est remarquable et le freinage facile à doser et particulièrement efficace.

C'est ce que nous pourrions confirmer le lendemain, après quelques images dans le centre-ville de Berne. Nous avons planifié deux cols à plus de 2000 m d'altitude. La montée du premier est réalisée avec prudence car la consommation atteint au plus fort de la pente près de 30 kWh/100 km. Sachant que la batterie en contient 52 et qu'il faut garder au minimum 20 % pour être certain de parvenir à une nouvelle station en cas d'imprévu sur la première sélectionnée, l'autonomie passe rapidement en dessous des 100 km.



Le lounge est réservé à certaines stations Mobilize Fast Charge.



Avant de s'attaquer au premier col, un dernier passage devant le Zytglogge de Berne, alias la tour de l'Horloge.

Le moral reste au beau fixe après le passage du premier col, celui du Grimsel, à 2 164 m d'altitude, là où Sean Connery ne s'inquiétait pas trop de la consommation de son Aston dans *Goldfinger*. En utilisant le plus souvent possible le mode B pour décélérer plutôt que de freiner avant chaque épingle, le pourcentage de batterie remonte à 64 % et la consommation redescend à 11,7 kWh/100 km. Nous pourrions tenter l'ascension du passo della Novena avec l'autonomie annoncée, mais nous préférons assurer avec une charge rapide, afin de nous autoriser quelques allers-retours pour mettre d'autres images en boîte. Le passage de ce nouveau col sera effectué sans encombre et enchaîné par la longue descente vers le lac Majeur et l'Italie. La consommation moyenne de la journée s'établit à 12,6 kWh. C'est tout simplement remarquable, mieux que ce que la R5 est capable de faire en ville.

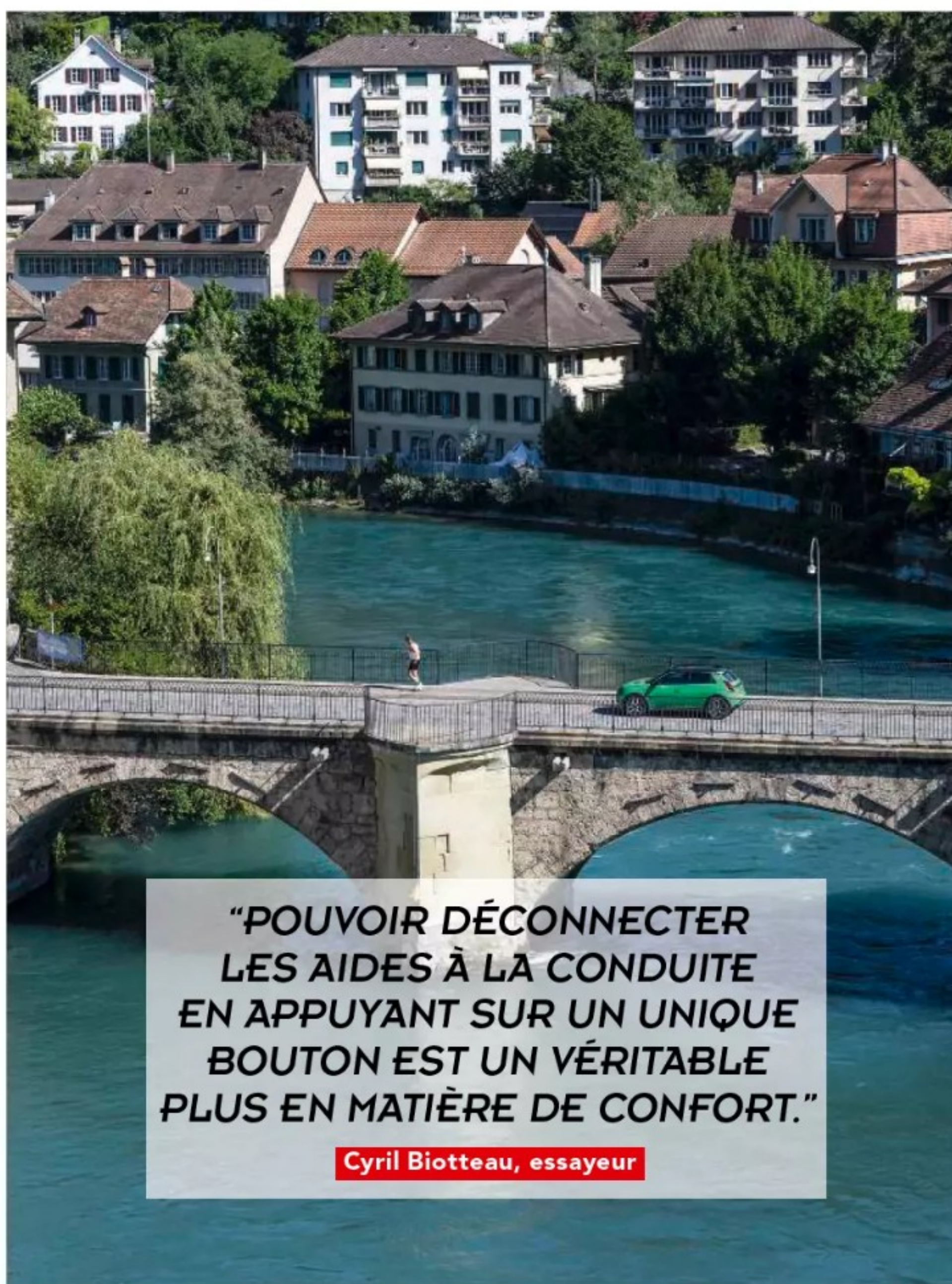
Après une charge lente pendant la nuit, permettant de récupérer 100 % de la batterie, l'afficheur dynamique de l'autonomie, qui donne en temps réel →

Mobilize, l'univers électrique de Renault

Renault, via sa filiale Mobilize, propose deux types de carte. La première, gratuite et automatique, offre un accès à plus de 500 000 bornes de recharge en Europe (150 000 en France), avec de faibles avantages financiers : 0,39 €/kWh sur les stations Mobilize Fast Charge (46 en France, près de 100 avant 2026). La seconde, dite Intense, permet de profiter de tarifs du kWh négociés chez certains opérateurs, comme chez Ionity avec 0,35 € du kilowattheure. Elle est facturée 5,99 €/mois. Les gros rouleurs auront sans doute intérêt à opter pour cette solution. Surtout qu'elle offre l'accès au lounge de certaines (trop rares) stations. Pendant la charge, il est possible de s'installer dans un espace climatisé, doté de distributeurs de boisson et de toute la connectique pour brancher smartphone ou ordinateur. Toutes les stations sont équipées de chargeurs pouvant fournir jusqu'à 350 kW. Elles sont situées le plus souvent à proximité d'une concession, sur les grands axes, autoroutes exceptées.



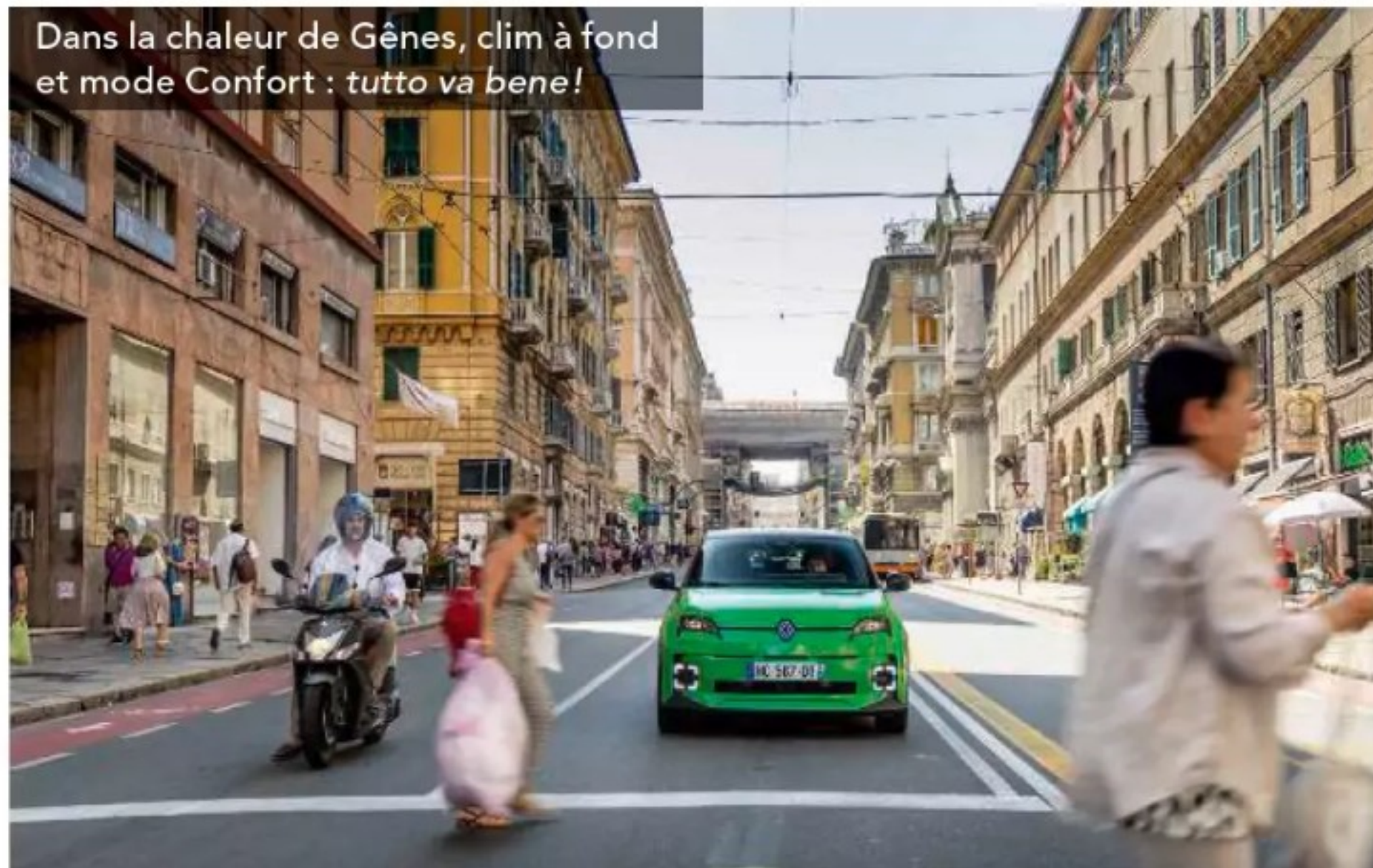
Par son confort, son agrément et son ambiance, la R5 donne l'impression d'appartenir à une catégorie supérieure.



"POUVOIR DÉCONNECTER LES AIDES À LA CONDUITE EN APPUYANT SUR UN UNIQUE BOUTON EST UN VÉRITABLE PLUS EN MATIÈRE DE CONFORT."

Cyril Biotteau, essayeur

Dans la chaleur de Gênes, clim à fond et mode Confort : tutto va bene!





POUR LES TÊTES EN L'AIR

Un message au tableau de bord alerte lorsque la trappe à carburant est restée ouverte. Toutes les électriques ne proposent pas cette fonction.



NE QUITTEZ PAS...

Pour passer de marche arrière (R) à Drive (D/B), il faut souvent donner deux impulsions sur le levier. Agaçant à la longue.



TOUJOURS EN ALERTE

Lorsque la conduite semi-autonome est enclenchée, il suffit d'appuyer sur ce bouton pour que le régulateur s'adapte aux panneaux de limitation de vitesse.



EN SOURDINE

Même si les aides à la conduite de la R5 ne sont pas trop envahissantes, ce bouton qui permet de centraliser l'arrêt de certaines alertes est appréciable.



COMME AVANT

L'habitacle est personnalisable uniquement en changeant de niveau de finition. Revêtement de planche de bord et sièges évoquent les toutes premières R5.

ERGONOMIE BIEN PENSÉE

Bien vu, les deux boutons décalés vers le bas concernent des fonctions nécessitant un repérage rapide, les feux de détresse et la condamnation des ouvrants.

Bien dessinée, bien pensée

La Renault 5 attire les regards, grâce à son style extérieur mais également à son audacieuse planche de bord qui, par certains détails, rappelle celle de son ancêtre. En se concentrant sur cet élément, la finition mérite des éloges. L'atmosphère se ressent dès l'accès à bord avec des matériaux qui se marient bien et un éclairage d'ambiance personnalisable. Le volant multifonction n'est pas surchargé, les commandes audio étant rejetées sur un satellite, et toutes les fonctions allouées à la climatisation sont alignées sur une même barrette. À chaque extrémité

de celle-ci, mais décalées au niveau inférieur, les commandes de feux de détresse et d'ouverture des portes aisément accessibles. Les sièges avant, élégamment dessinés, maintiennent parfaitement le buste. Le conducteur dispose d'un coussin lombaire et d'un réglage en hauteur électrique. À l'arrière, peu d'espace pour les jambes, guère plus au niveau du buste, des plastiques durs et de rares rangements. Quant au coffre, il remplit son contrat, sans plus, malgré un rangement sous le plancher pour loger le kit anticrevaison, les câbles et l'adaptateur 230 V.

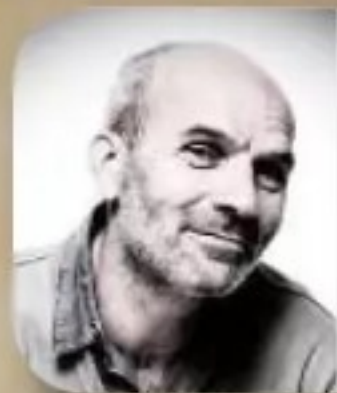
TROP LENT

Le chargeur à induction est bien placé mais il recharge beaucoup moins vite qu'il ne chauffe le téléphone.



Il est possible de personnaliser le combiné d'instruments. Ici en charge, il affiche au centre les informations de temps restant et de pourcentage de batterie. Sur la droite, le raccourci Renault avec l'autonomie moyenne et les deux extrêmes.

L'avis de Guy L'Hospital



Il fallait inventer la petite voiture électrique plaisir. Renault l'a fait!

90%
Quotient
Émotionnel

Lorsqu'elle ne se cache pas, la R5 suscite d'innombrables réactions de sympathie : une véritable starlette!

Le bateau à moteur (électrique) en sous-sol, le chalet en bois et une petite R5 pour tous les jours : la panoplie de l'écolo... riche.

le maxi réalisable en ville et le mini sur autoroute à 130 km/h avec, entre les deux, la moyenne à l'instant "T", annonce 450 km, chiffre théorique qui sera démenti le lendemain, même si le parcours à moins de 50 km/h de moyenne le long du lac permettra encore d'abaisser la consommation à un peu plus de 10 kWh/100 km.

Vers Stresa, nous empruntons l'autoroute pour rejoindre Gênes à quelque 300 km de distance. Changement d'ambiance avec un agrément de conduite quelconque malgré un système de conduite semi-autonome très efficace (sauf dans les tunnels). Outre une bonne gestion du placement de la voiture dans sa voie, il permet de respecter les limitations de vitesse à la lettre, de manière plus ou moins automatisée.

Comme pour la plupart des modèles électriques, la R5 voit sa consommation augmenter sérieusement passé 120 km/h. Les bruits d'air sont une autre raison de ne pas forcer l'allure.

Après un petit shampoing bien mérité (pour effacer les traces noires sur le capot laissées par le câble de recharge lorsque la borne ne se situe pas du bon côté de la voiture), nous décidons de confronter la R5 à la jungle urbaine de Gênes. La capitale ligure n'est plus ce qu'elle était. Le linge aux fenêtres a déserté le centre-ville, les vieux quartiers ont été réhabilités et les caméras traquent ceux qui tentent de pénétrer dans une des zones de trafic limité sans autorisation. Un enfer qui ne perturbe pas beaucoup notre R5. Avec ses 3,93 m de long, son assistance au stationnement et son court diamètre de braquage, elle se plie volontiers à l'exercice. Toutefois, le montant de caisse avant génère un important angle mort qui finit par nuire à la bonne perception de l'envergure et les appuie-tête arrière dégradent un peu le champ de rétrovision. Chose que l'on savait déjà : la consommation, particulièrement favorable ici, autorise une autonomie confortable même en mode Confort et avec la climatisation à fond de surcroît.

Pour retrouver un peu d'air, nous longeons la côte ligure, à la recherche de quelques spots photo que nous ne trouverons hélas pas, les alentours





Au sommet du col Agnel entre l'Italie et la France, il nous reste 120 km d'autonomie. En bas de la descente, nous serons à 160 km.

de Gênes et de Savone étant mangés par les empilements de parasols, les voies ferrées et les interdictions d'accès. Nous profiterons de ce temps mort photographique pour étudier les équipements et prévoir les détails à immortaliser. Outre la très réussie planche de bord, revêtue d'un tissu ourlé et soulignée d'un discret éclairage d'ambiance, il faut noter la finition soignée malgré une prépondérance de plastiques durs, y compris sur les contre-portes. L'ergonomie est très réussie avec des emplacements bien pensés pour la plupart des manettes. Au volant, la platine de commande des aides à la conduite et des différents affichages du combiné d'instruments tombe parfaitement sous la main du conducteur. Comme les autres Renault, la R5 dispose de deux touches de raccourci, une pour sélectionner plus rapidement certaines fonctions (assistance au stationnement, purificateur d'air...), l'autre pour couper court aux différentes alertes sonores. Sans l'option Harman Kardon, les mélomanes seront sans doute déçus par la qualité sonore de l'ensemble multimédia mais les geeks apprécieront à coup sûr la possibilité de multiplier les applications utilisables directement sur l'écran central (streaming télé et audio, jeux...). À l'arrière ➔

"CE QUI ME GÊNE PLUS QUE LA PETITE AUTONOMIE, C'EST LE FONCTIONNEMENT ET LA LOGIQUE DU PLANIFICATEUR, QUI EST VRAIMENT TRÈS PESSIMISTE."

Mélina Priam, cheffe du service Essais

High-tech Un coup d'avance



PLUS CHIC QUE PRATIQUE

Sur le capot, le 5 est divisé en cinq segments, chacun représentant 20 % de la charge. Pour connaître le niveau de la batterie, mieux vaut utiliser l'application MyRenault.



DU JUS À TOUTE HEURE

Grâce à cet adaptateur (300 €) qui se branche sur la prise de charge, il est possible d'alimenter ou recharger différents accessoires.



AUTONOMIE PRÉDICTIVE

Sur la droite du combiné d'instruments, l'indicateur d'autonomie donne le mini (sur autoroute), le maxi (en ville) et la moyenne à l'instant "T". Pratique et rassurant.



À LA NICHE, RENO !

La R5 a son avatar, nommé "Reno". Il est en liaison avec ChatGPT et a la fâcheuse habitude de se réveiller lorsque vous ne lui avez rien demandé.



PLUS

Ambiance intérieure
Confort
Plaisir de conduite

MOINS

Habitabilité arrière
Autonomie autoroute
Prix de vente



en revanche, l'ambiance est radicalement différente. Tous les plastiques sont durs, il n'y a pas de conduits d'aération et les passagers ont bien peu d'aisance pour loger leurs jambes et leur buste.

Difficile de glisser ses pieds sous les sièges avant, et les plus grands devront se tasser pour ne pas toucher le ciel de pavillon.

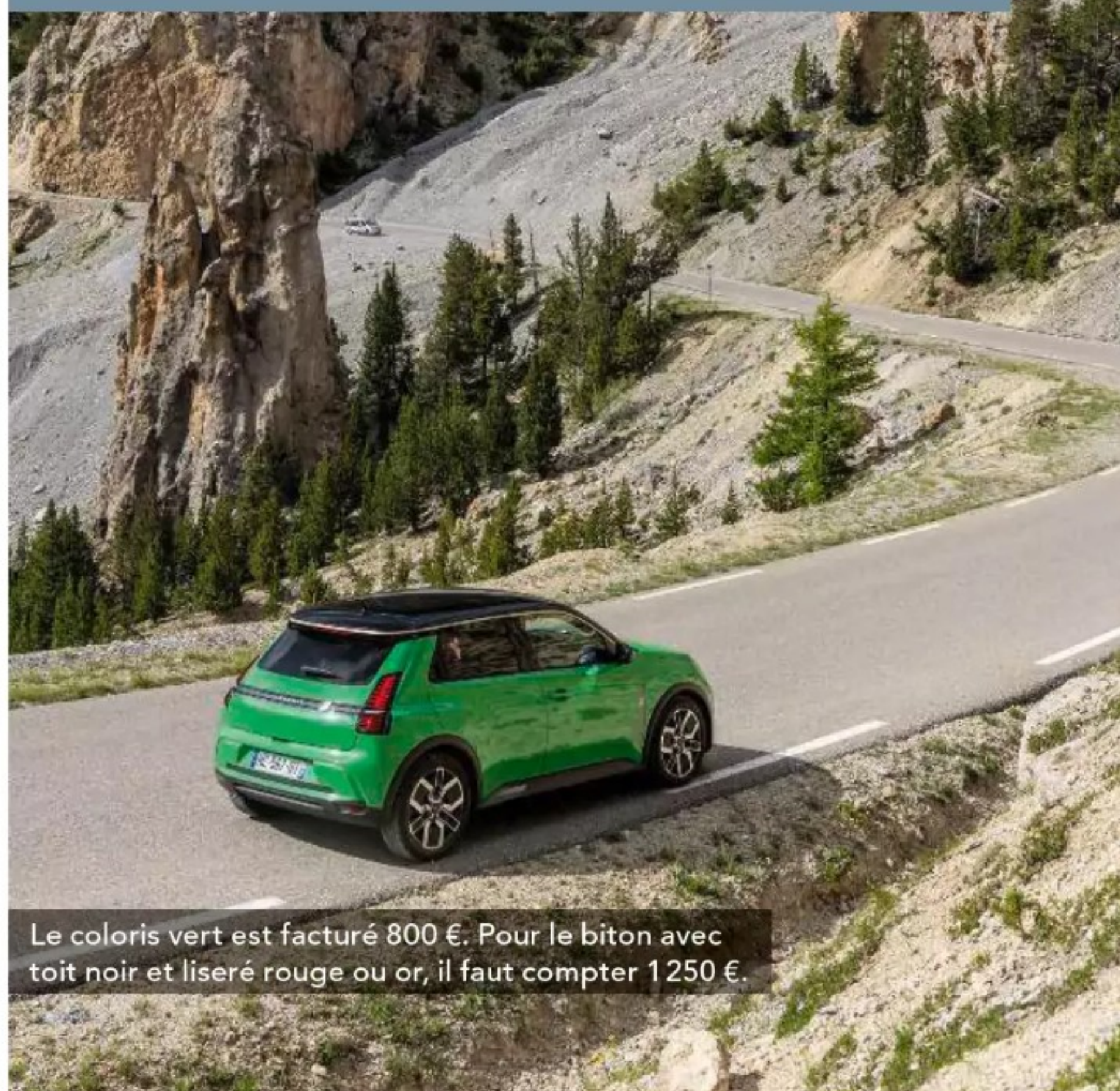
S'il ne fallait retenir qu'un défaut de la nouvelle Renault 5, ce serait bien celui-ci... Loin devant son rapport prix/prestations. À mi-parcours, nous avons réalisé 7 charges pour un total de 166 kWh et près de 100 €. Mais c'est surtout la facilité d'utilisation et de recharge que nous avons appréciée, même si nous n'avons pas pu profiter de la fonction Plug and Charge, liée à la carte Mobilize Charge Pass.

Pour le retour, nous reprenons la route des cols. La longue montée du col Agnel permet de rejoindre le Queyras et de là, nous filons en direction du splendide Izoard où nous pourrions valider nos premières impressions. La consommation moyenne de la journée s'établit à 16,6 kWh/100 km, ceci malgré une conduite pour le moins soutenue sur les dernières ascensions. Arrivée à La Grave, en dessous du glacier de la Meije, nous chargeons une petite heure sur une borne rapide de 50 kW afin de repartir le lendemain avec 100 % de la batterie. Autoroute direction Lyon, calé à 130 km/h autant que possible. Le gain de temps n'est pas probant par rapport au parcours aller réalisé sur le mode Éco. Pour atteindre Paris (depuis notre retour sur le sol français), il nous faudra recharger quatre fois, dont une où la puissance de charge s'est effondrée au bout de dix minutes. Problème de borne ou de mise en sécurité de la batterie à cause de la température extérieure ?

Malgré la fluctuation des coûts de recharge, la voiture électrique reste intéressante d'un point de vue économique. Dans cet univers, la R5 E-Tech n'est sans doute pas la mieux placée. Pour profiter de la batterie de 52 kWh et d'une finition suffisamment bien équipée, comme notre milieu de gamme Techno, il faut prévoir 33 490 € avant le nouveau Coup de pouce, de 3 180 € minimum chez Renault. Mais la R5 peut compter sur son capital sympathie qui fait lever les pouces sur son passage. Et cela change tout. ■

À la maison, c'est gagnant-gagnant

La Renault 5 E-Tech peut être équipée d'un chargeur bidirectionnel qui permet de réinjecter de l'électricité dans le réseau. À quoi cela peut-il servir ? À faire des économies ! Mieux, selon Mobilize, quelqu'un qui se recharge en moyenne quatorze heures par jour à la maison avec une borne bidirectionnelle peut gagner jusqu'à 55 € par mois. Dans la pratique, il suffit d'indiquer le niveau de charge en dessous duquel vous ne souhaitez pas que la charge descende. Dès que la voiture a atteint ce seuil, tout le surplus est réinjecté dans le réseau en échange d'une remise sur votre contrat d'électricité.

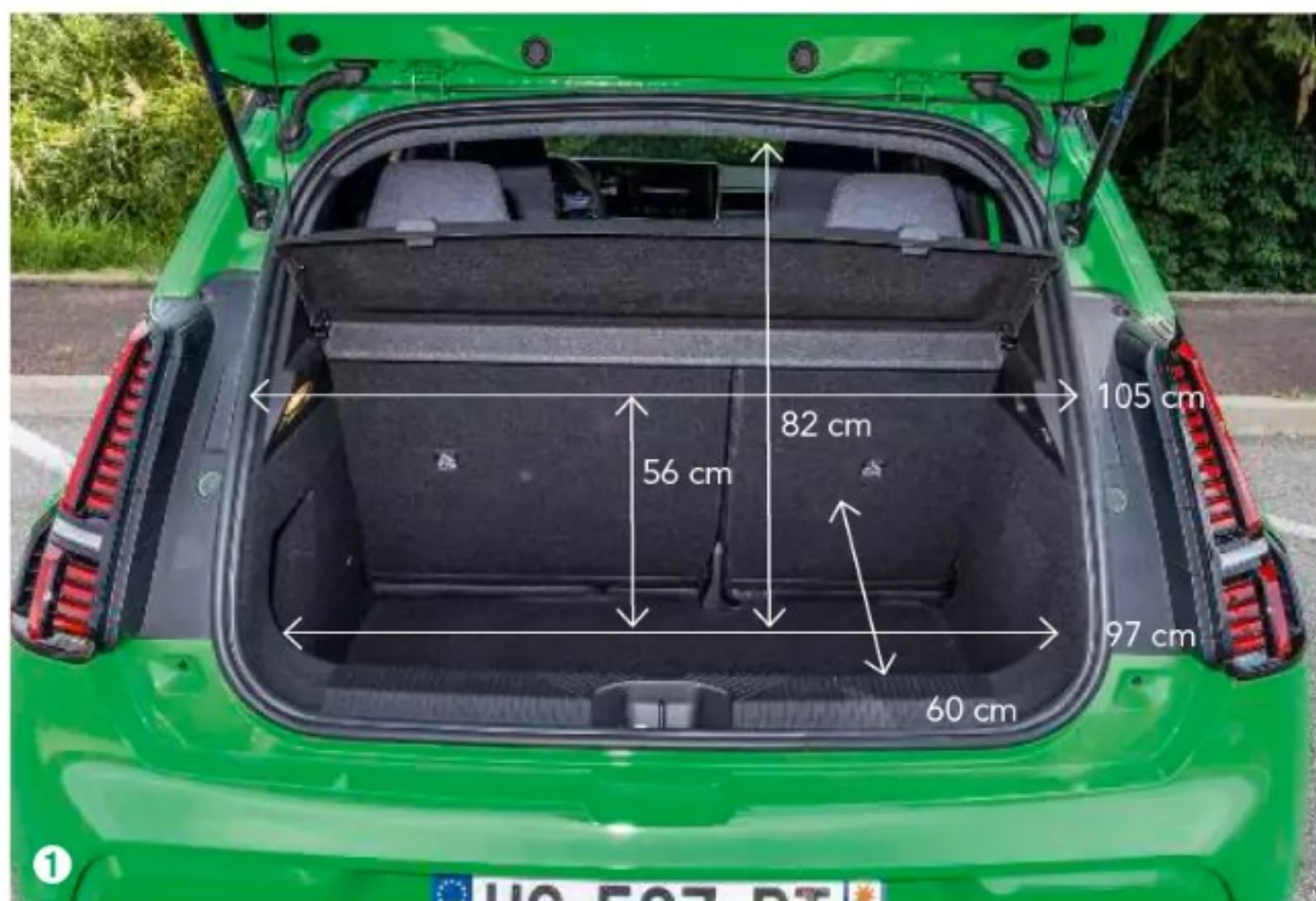


Le coloris vert est facturé 800 €. Pour le biton avec toit noir et liseré rouge ou or, il faut compter 1 250 €.

"AVEC CE MOTEUR, LA R5 E-TECH SE MONTRE TRÈS PLAISANTE À CONDUIRE DANS TOUTES LES SITUATIONS. LES BRUITS D'AIR SONT TOUTEFOIS TRÈS PRÉSENTS SUR AUTOROUTE."

Sylvain Cambier, responsable du service Convoyage

Sur les bords du lac Majeur, vitesse moyenne inférieure à 50 km/h, la conso se situe entre 10 et 12 kWh/100 km.



❶ Le coffre affiche une contenance moyenne pour la catégorie : 310 dm³. Bien que son plancher soit assez bas par rapport au seuil, il reste assez pratique d'utilisation. ❷ Puni! Malgré une assise inclinée, l'effet "plancher haut" est marqué et il est difficile de glisser ses pieds sous les sièges avant. Ce sera pénible sur un long trajet. L'espace aux jambes est peu généreux. L'ambiance est beaucoup plus froide que devant.

En détail

LA CONDUITE

AGRÉMENT ★★★★★

Avec ses 150 ch et sa batterie de 52 kWh, la R5 E-Tech se montre très agréable à conduire. Les performances sont au rendez-vous, les relances vigoureuses et son train arrière multibras participent à l'effet "kart" dans les virages serrés.

SÉCURITÉ ★★★★★

Tenue de route saine, freinage efficace et équipement de sécurité complet, la Renault 5 ne tergiverse pas avec la sécurité, tant passive qu'active. Parmi les aides à la conduite, certaines sont particulièrement utiles comme la lecture des panneaux de signalisation et l'adaptation à la vitesse, de manière automatisée ou non.

PERFORMANCES ★★★★★

Derrière le volant de la R5 E-Tech 150, à condition d'éviter le mode Éco, le conducteur n'a aucune raison de se plaindre d'un quelconque manque de puissance. La vitesse de pointe peut sembler un peu juste. Mais elle n'est atteignable qu'au sacrifice de l'autonomie.

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★★★

S'il est un domaine où la R5 coche toutes les – bonnes – cases, c'est celui du confort. Son train arrière multibras, solution technique rarement utilisée dans cette catégorie, lui permet de ne jamais se

désunir et d'effacer les saignées sans difficulté.

HABITABILITÉ ★★★★★

La R5 offre suffisamment de place et de rangements aux deux occupants des places avant mais ceux installés sur la banquette devront se serrer les coudes et plier les jambes, avec en prime un effet "plancher haut" qui n'améliore pas le confort.

QUALITÉ ★★★★★

L'ambiance colorée y est pour beaucoup, mais la R5 donne une belle impression de qualité perçue. Certes, quelques matériaux durs ou assemblages pas suffisamment soignés finissent par ternir le tableau mais le niveau de qualité est satisfaisant.

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT ★★★★★

Elle ne brade pas ses charmes. Pour un choix de robes biton, de jantes et de stickers, il faut forcément passer par la finition Techno à 33 490 €. Avec le "Coup de pouce véhicules électriques" de 3 180 €, le prix d'achat revient à un peu plus de 30 000 €.

COÛT À L'USAGE ★★★★★

Même avec la grosse batterie, la R5 est dimensionnée pour évoluer près de son lieu d'habitation, avec un prix de l'électricité très compétitif. Notez que Renault offre la borne "bidirectionnelle" en ce moment.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★★

Plaisante à conduire, efficace au quotidien, la R5 manque d'espace à l'arrière, ce qui l'éloigne du rôle de première voiture. Dès lors, pourquoi choisir la grosse batterie? Question légitime, mais la batterie 40 kWh interdirait des périples comme celui-ci, très agréable.



LA TECHNIQUE

Avec la grosse batterie de 52 kWh qui alimente un moteur de 150 ch, la R5 E-Tech pourrait prétendre au rôle de première voiture d'une petite famille, mais la capacité de charge maxi de 100 kW est un peu faible. Il faut accepter de s'arrêter fréquemment sur la route pour recharger entre 20 et 30 mn chaque fois. À la maison, son chargeur bidirectionnel de 11 kW est un atout. Il permet de fournir en énergie n'importe quel équipement électrique et peut renvoyer (contre monnaie sonnante) de l'électricité dans le réseau.

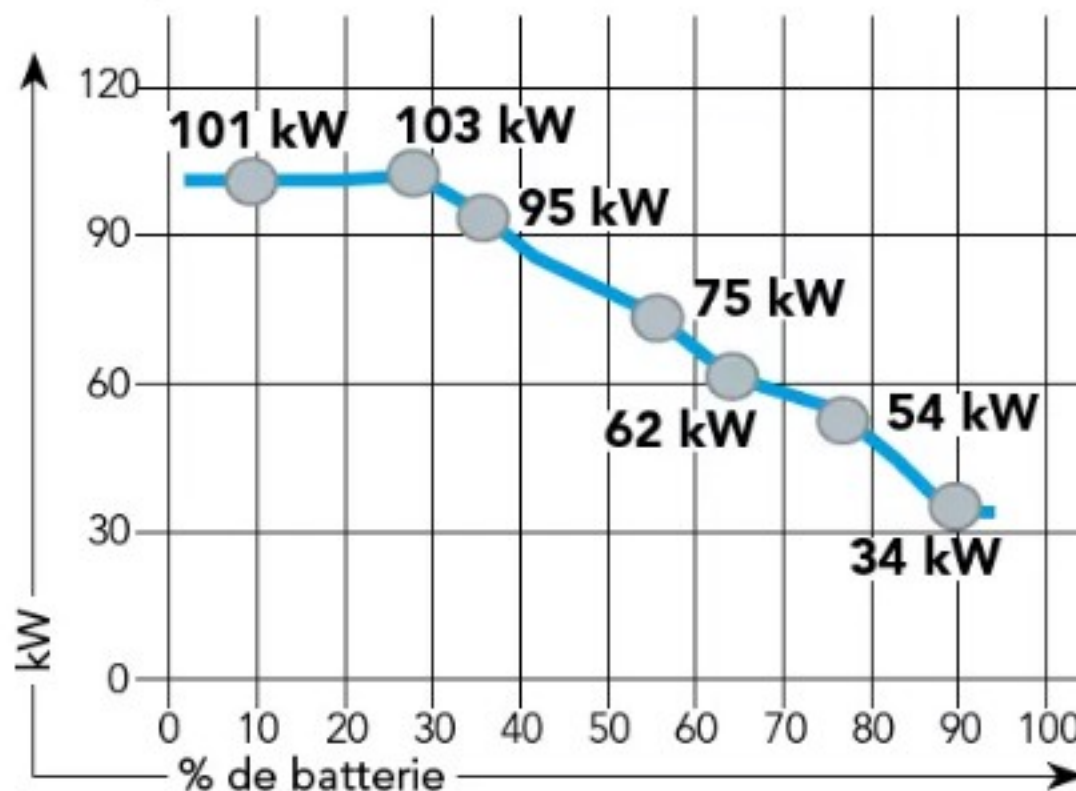
Moteur		
Puissance maxi	■	150 ch
Couple maxi	■	245 Nm
Type	élec. synchrone à rotor bobiné	
Puissance fiscale		5 CV

Transmission	
Type	aux roues avant
Boîte/nbre de rapports	réducteur/1

Batterie	
Type	lithium-ion NMC
Capacité brute/nette	■ NC/52 kWh
Chargeur AC/DC	■ 11/100 kW

→ Courbe de charge

La courbe de charge d'une voiture électrique montre une perte de puissance au fur et à mesure que la batterie se remplit. Celle de la R5 ne fléchit qu'au bout de 5 mn en général lorsque la voiture est branchée avec 15 % d'énergie restante. Ensuite, la puissance de charge baisse jusqu'à n'accepter que 30 kW, une fois passé les 80 %. La plage de charge idéale pour la R5 demeure donc entre 10 et 70 %.



Châssis	
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diam. braquage	■ 10,3 m
Suspensions AV	type MacPherson, ressorts hélicoïdaux et barre antiroulis
Suspensions AR	multibras, ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis
Freins AV/AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques	195/55 R 18
Roue de secours	kit anticrevaison

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	3,93/1,81/1,50/2,54 m
Poids/tractable freiné	1460/500 kg

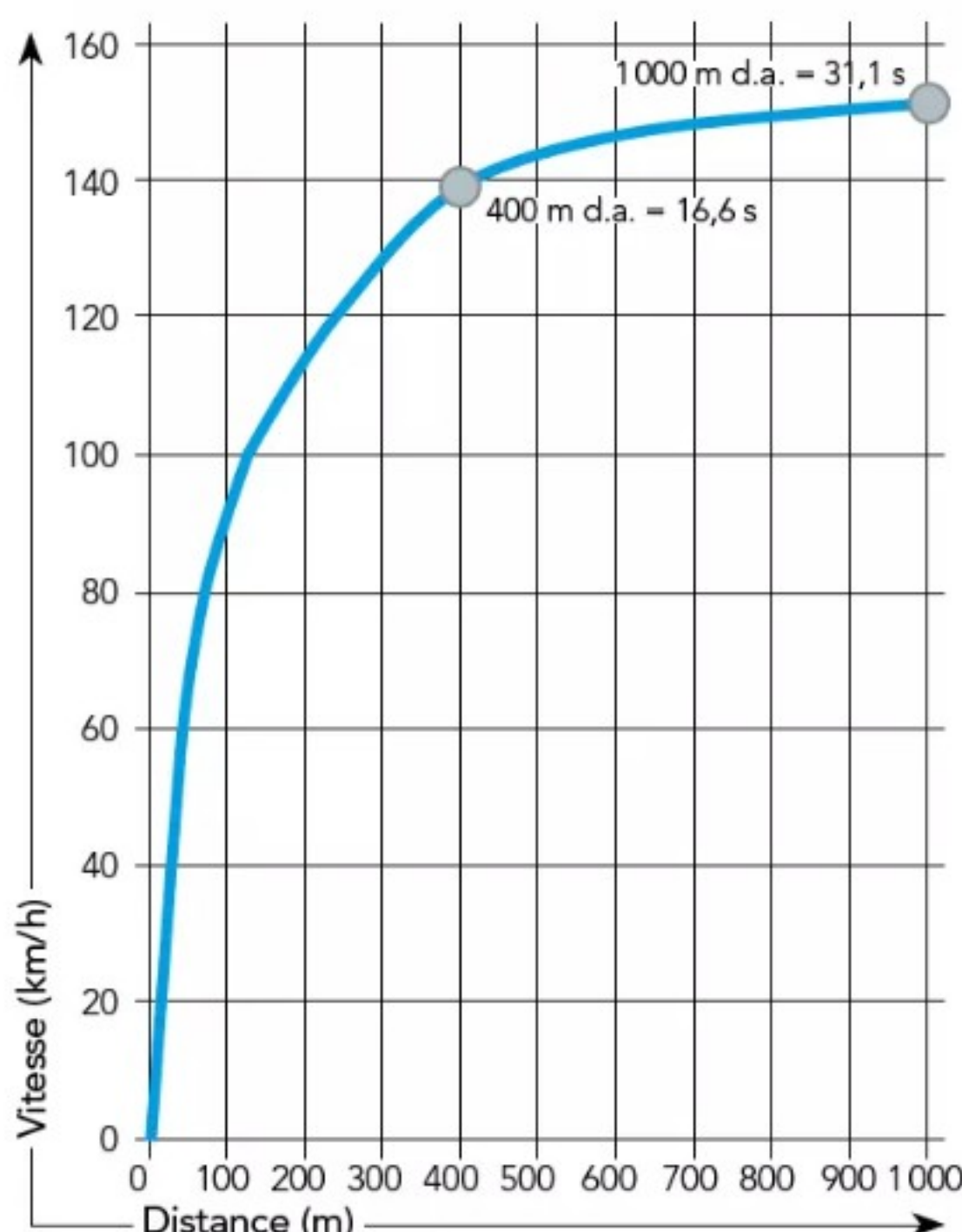
LA CONDUITE

La Renault 5 E-Tech ne déçoit pas sur la route. Ses trains roulants assurent un excellent compromis entre le confort et la précision de conduite. En mode Sport, son moteur réagit à la moindre sollicitation. Plus que les performances, très convenables (exception faite de la vitesse maxi un peu juste), le sentiment d'en avoir sous le pied ne s'évapore jamais, même en montagne. Bravo pour le freinage, facile à doser, capable de générer de bonnes distances d'arrêt.

Performances		
1000 m d.a.	■	31,1 s
400 m d.a.	■	16,6 s
0 à 100 km/h	■	8,7 s
Vitesse maxi	■	151 km/h

→ Courbe d'accélération

Les accélérations restent très linéaires mais elles demeurent efficaces. En reprise, la R5 permet de dépasser sans délai bien qu'il soit préférable de ne pas abuser de l'exercice pour conserver une bonne autonomie. La vitesse maxi est un peu faible même si, passé 140 km/h, l'incidence sur l'autonomie stoppe toute velléité de record.



Reprises		
90 à 130 km/h en Drive	■	7,5 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en Drive)	■	11,4 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en D)	■	383 m
Freinage		
Depuis 50 km/h	■	10 m
Depuis 90 km/h	■	30 m
Depuis 130 km/h	■	61 m

→ Tests sécurité **AJ**

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. Dans la bonne moyenne, la R5 E-Tech échoue à partir de 60 km/h où elle vient taper le cône extérieur de sortie. Les distances de freinage sur le mouillé sont plutôt courtes jusqu'à 40 km/h, mais s'allongent ensuite pour atteindre plus de 14 m à 50 km/h.

VERDICT ■



LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. La Renault 5 E-Tech décroche à 54 km/h après un sous-virage qui manque de progressivité et qui finit par engendrer un léger survirage au lever de pied.

VERDICT ■



ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 et 120 km/h. Carton plein sur cet évitement, la Renault 5 E-Tech n'échoue qu'une fois les 120 km/h atteints. Malgré le travail de l'ESP, la voiture tape le premier cône d'évitement et le cône de sortie. À des vitesses inférieures, tout se passe sans encombre même si l'ESP intervient légèrement à partir de 100 km/h.

VERDICT ■

FACE À LA CONCURRENCE

	Peugeot e-208 156 ch/50 kWh Allure	BYD Dolphin Surf Comfort
Puissance maxi (ch à tr/mn)	156	156
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260	220
Type moteur	synchrone à aimants permanents	synchrone à aimants permanents
L/l/h/empattement (m)	4,06/1,75/1,43/2,54	3,99/1,72/1,59/2,50
0 à 100 km/h (s)	8,6	8,9
Vitesse maxi (km/h)	150	154
90 à 130 km/h en Drive (s)	7	8,4
Prix/primes écologiques (€)	37500/3181 €* (0 g CO ₂ /km)	23990/0 € (0 g CO ₂ /km)
Autonomie moyenne (km)	305	275
Le verdict de L'Auto Journal	★★★★☆	★★★★☆

* À partir de 3181 €.



La Peugeot 208 en version 100 % électrique n'a pas le charme de la Renault 5. Mais sur la route, elle se défend très bien avec un bon niveau de confort et d'agrément. Elle est hélas trop chère avec le moteur 156 ch. Quant à la BYD Dolphin Surf, elle met tout le monde d'accord côté tarif, malgré l'absence de "coup de pouce" car fabriquée en Chine. L'équipement n'est pas indigent pour autant. Mais ses prestations consommation/autonomie/performances restent très moyennes.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

EN CHIFFRES

LA VIE À BORD

La Renault 5 multiplie les ingrédients qui agrémentent la vie à bord. Citons les détails de style, l'éclairage d'ambiance, les revêtements de la sellerie et de la planche de bord. Citons encore l'équipement qui joue un rôle important, tout comme le confort de suspension. Mais cela ne comble pas les carences en matière d'espace habitable, limité notamment aux places arrière. Le coffre affiche une modeste capacité, mais comme sur son illustre ancêtre, il reste très pratique d'usage.

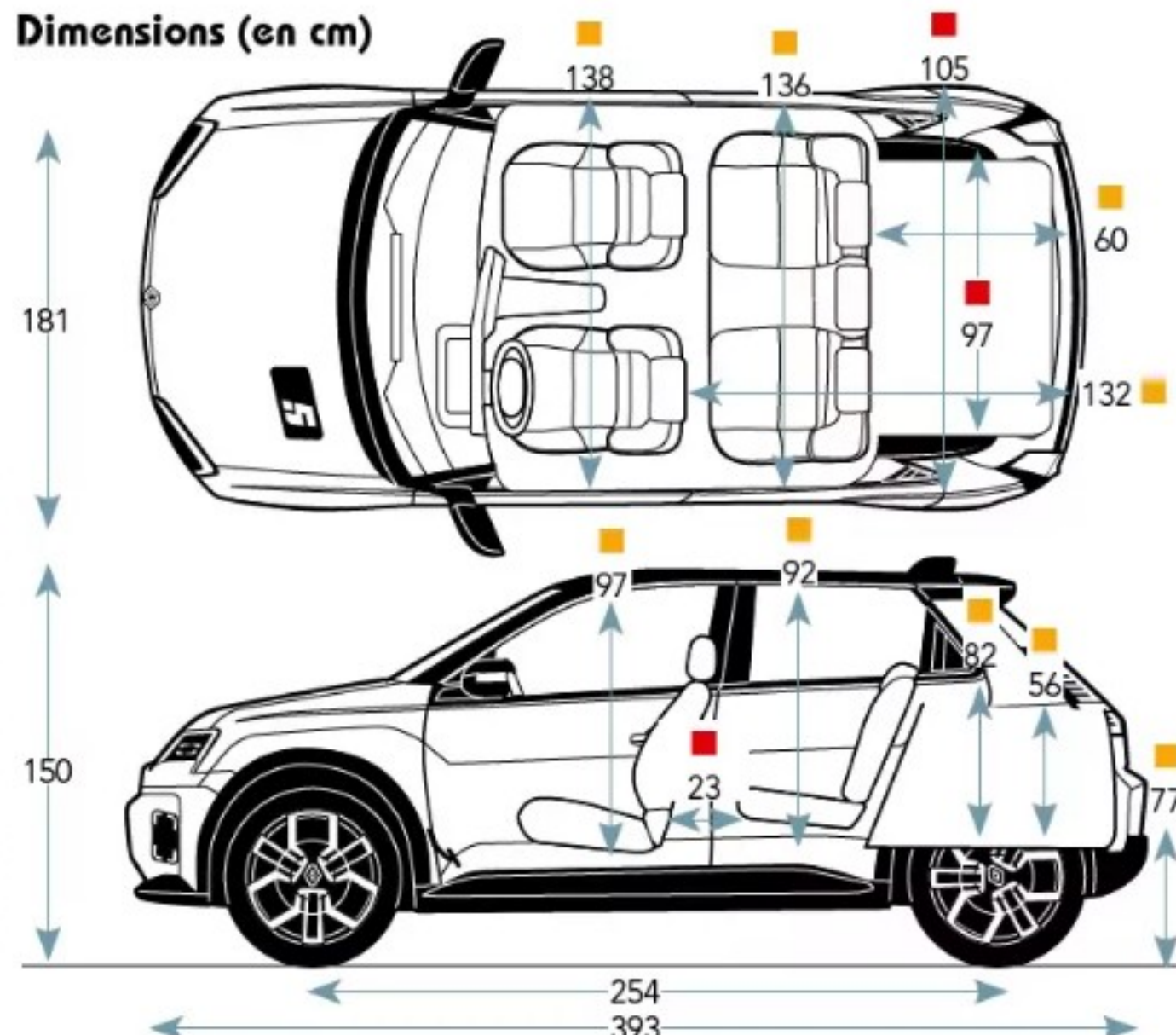
Coffre

Volume de coffre | 310 dm³

Niveau sonore

À 90/130 km/h | 64,5/69,4 dB

Dimensions (en cm)



→ Test éclairage AJ

Type de projecteurs	full LED
Puissance codes (à 25 m)/phares (à 80 m)	202/30 lux



Pas de projecteurs adaptatifs pour la R5, même en option. Mais la solution LED équipe à la fois les modules feux de croisement et phares avec une fonction automatisée pour le passage de l'un à l'autre. La puissance d'éclairage se situe dans la moyenne de la catégorie et, plus important, le faisceau offre une belle largeur et se montre homogène. **VERDICT** ■

→ Test climatisation AJ

La climatisation bizonne se révèle plutôt efficace en mode Normal ou Fast, mais peine à abaisser la température en mode Eco par forte chaleur. Sauf à augmenter la ventilation, qui génère pas mal de bruit à plein régime. Il est possible de préclimatiser l'habitacle depuis l'application My Renault, pour ainsi réaliser de précieuses économies lorsqu'il fait vraiment chaud. Sélectionner le pack Hiver (400 €) permet d'éviter d'utiliser trop vite le chauffage par temps froid. **VERDICT** ■

LE BUDGET

La R5 E-Tech est éligible au "coup de pouce véhicule électrique" qui remplace depuis cet été le bonus écologique. En fonction des revenus du foyer, il est possible de déduire entre 3 180 et 4 240 € du prix de vente de l'auto (le contrat de Renault au titre des primes CEE avec les fournisseurs d'énergie lui permet de rajouter entre 40 et 80 € de primes CEE aux 3 100 à 4 200 € du barème). Reste que notre modèle Techno, avec sa peinture verte, ses belles jantes, ses packs Hiver et Driving Assist, réclame près de 33 000 € primes minimales déduites. Une somme rondelette pour une petite voiture. Heureusement, Renault propose, au moins à l'occasion du lancement, l'installation de la borne de charge bidirectionnelle. Avec un contrat spécifique à négocier auprès de Mobilize, il est possible de réinjecter de l'électricité dans le réseau et, outre le coût de la recharge gratuit, de profiter d'une économie mensuelle d'environ 55 €, selon le constructeur.

Prix	33 490 €
Primes écologiques (CO ₂)	3 180 € (0 g/km) ⁽¹⁾
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	32 960 €
Garantie	2 ans, km illimité ⁽³⁾

(1) À partir de 3 180 €. (2) Options comprises, primes déduites. (3) Batterie : 8 ans ou 160 000 km.

Équipements de série ■

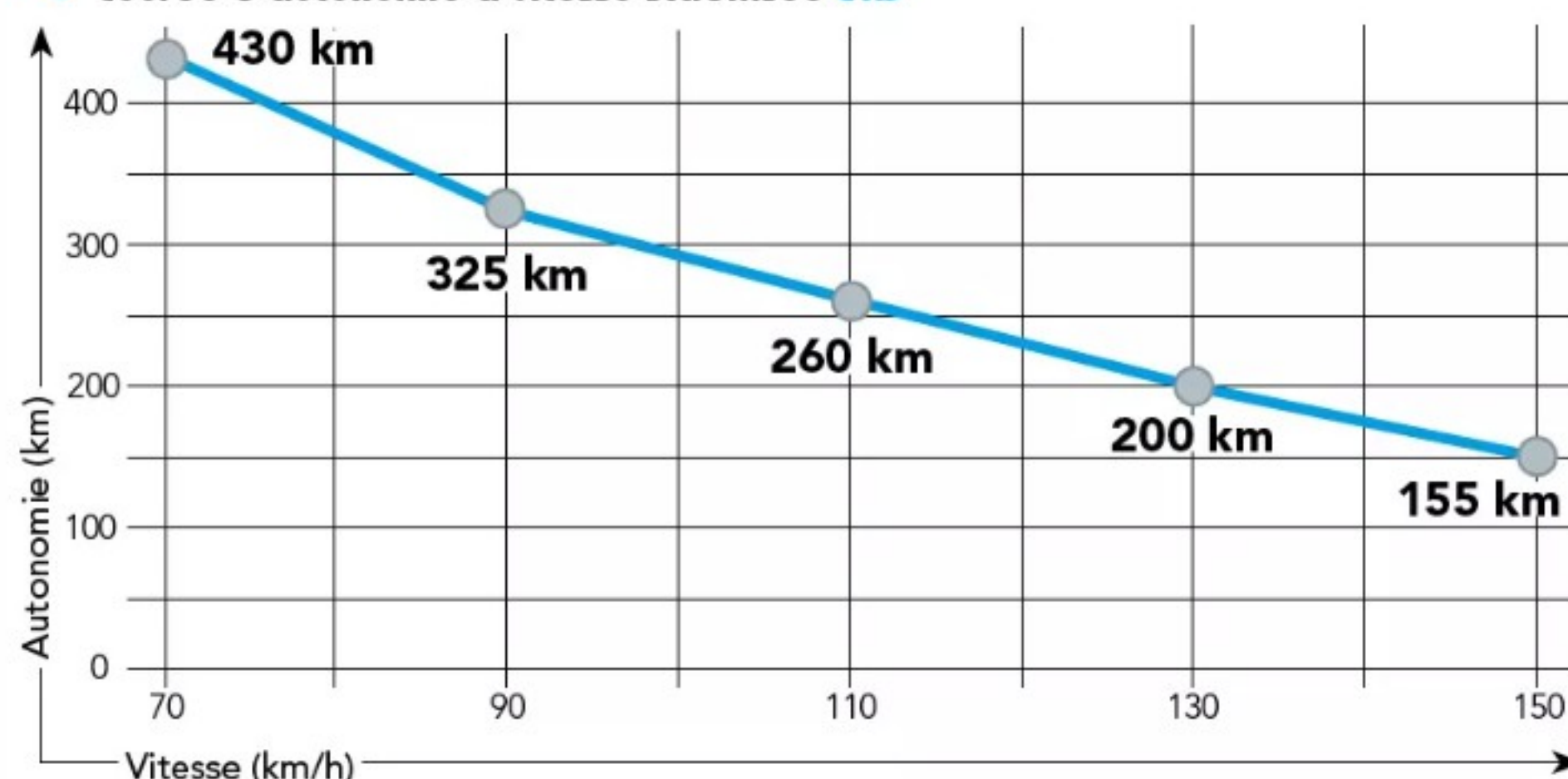
2 prises USB, 6 airbags, accès/dém. sans clé, assistances de la norme GSR 2, Bluetooth, chargeur bidirectionnel, clim auto bizonne, dét. pluie/lum., full LED, induction, instr. num., jtes all. 18 pces, pompe à chaleur, rég./lim. vitesse adapt., syst. multimédia tactile 10,1 pces avec GPS connecté via Google Maps/planif. de trajet/Apple CarPlay et Android Auto...

Options

Adaptateur V2L	400 €
Assistance au stationnement	400 €
Câble de recharge mode 2 (230 V)	400 €
Conduite semi-autonome niveau 2 + assistance stationnement	1 000 €
Décor de toit	600 €
Pack Hiver	400 €
Peinture métallisée ou nacrée	650 à 800 €
Système audio Harman Kardon	600 €
Peinture biton avec jonc de couleur	1 100 à 1 250 €

Consommation/Autonomie/Recharge

→ Courbe d'autonomie à vitesse stabilisée L'AJ



Conso moyenne (kWh/100 km)	13,4 ⁽⁴⁾
Conso ville/route/autoroute (kWh/100 km)	13,9/13,4/19,9 ⁽⁴⁾
Autonomie moy. (km)	340 ⁽⁵⁾
Autonomie ville/route/autor. (km)	375/390/260 ⁽⁵⁾
Tps de charge sur prise dom./7,4/11 kW/borne rapide 100 kW	26 h/8 h 20/4 h 40/30 mn ⁽⁶⁾

Comme toutes les voitures électriques, la Renault 5 E-Tech consomme plus ou moins en fonction des températures extérieures. Lorsqu'il ne fait pas trop froid (25 °C), la consommation moyenne atteint 13,4 kWh (à comparer aux 18,1 kWh par -2 °C). Ce qui est très convenable. Sur long parcours, cette moyenne n'est pas simple à tenir. Sur autoroute, il vaut mieux tabler sur 20 kWh aux 100 km, voire 22 kWh en hiver. Ce qui permet tout de même de parcourir entre 240 et 260 km entre deux charges. **VERDICT** ■

(4) Valeurs réalisées par 25 °C, vent faible. Moyenne par -2 °C : 18,1 kWh/100 km. Ville/route/autoroute : 15,6/16,5/22,2 kWh/100 km. (5) Valeurs réalisées par 25 °C, vent faible. Autonomie moy. par -2 °C : 290 km. Ville/route/autoroute : 330/315/235 km. (6) Borne rapide : donnée constructeur (15 à 80 %).

LA GAMME

Moteurs/Prix	CV	Primes écologiques	Five	Évolution	Techno	Iconic	Roland-Garros
95 ch/40 kWh	5	3 180 €* (0 g/km CO ₂)	24 990 €	—	—	—	—
120 ch/40 kWh	5	3 180 €* (0 g/km CO ₂)	—	27 990 €	29 990 €	31 990 €	—
150 ch/52 kWh	5	3 180 €* (0 g/km CO ₂)	—	31 490 €	33 490 €	35 490 €	36 490 €

* À partir de 3 180 €.

Note EuroNCAP 4 étoiles

Pays de fabrication France

GEISHA MÉTISSEE



Mazda lance la quatrième génération de sa berline familiale, la Mazda6. Avec une différence de taille par rapport à ses devancières : celle-ci est 100 % électrique. Elle partage ses dessous techniques avec des modèles chinois du constructeur partenaire Changan. Est-ce encore une vraie Mazda ?

Par Cyril Biotteau Photos Arnaud Saunier

La troisième génération de Mazda6 a connu une longue carrière, étirée de 2012 à 2024 grâce à deux restylages. Vu son époque de conception, celle-ci était 100 % thermique, dépourvue de toute hybridation, même micro. Autant dire que le changement est radical avec la nouvelle, entièrement électrique. Il s'agit du deuxième modèle uniquement à pile de la marque après le MX-30. Autre évolution notable : alors que la dernière Mazda6 était 100 % Mazda, la nouvelle partage ses dessous techniques avec la Deepal SL03. Si cela ne vous dit rien, c'est normal : Deepal est une marque filiale du groupe

chinois Changan. Mazda a toutefois adapté le style et la mise au point du châssis pour les rattacher à l'histoire de la marque et les mettre au goût des non-Chinois.

Nous voilà donc face à une berline de 4,92 m de long au dessin plutôt élégant, dans la lignée de sa devancière, qui annonce 258 ch et 479 km d'autonomie WLTP. Pas de quoi renverser la table à première vue, plusieurs concurrentes étant à la fois plus puissantes et revendiquant plus d'autonomie : c'est le cas des Tesla Model 3 Grande Autonomie Propulsion (320 ch, 702 km), BYD Seal (313 ch, 570 km), ou encore Volkswagen ID.7 (286 ch, 702 km). Mazda propose bien une autre version de ➔



sa 6e, dotée d'une batterie plus importante et annoncée à 552 km, mais le chargeur de 90 kW seulement entraîne le passage de 10 à 80 % en 47 mn ! Un record, dans le mauvais sens du terme, assez inexplicable vu l'état de l'art en la matière. *A priori*, cette déclinaison "grosse autonomie" intéressera peu de monde... Notre modèle d'essai "petite batterie" fait beaucoup mieux avec la recharge de 10 à 80 % promise en 24 mn grâce à un chargeur de 165 kW.

Avant de prendre la route, faisons le tour du propriétaire en commençant par l'arrière et ce becquet à déploiement électrique selon la vitesse (il sort au-dessus de 90 km/h et rentre sous les 50 km/h) ou manuellement, et sous lequel figure non pas le logo de la marque, mais son nom en toutes lettres : c'est une première. Il est juché sur un hayon qui permet une belle accessibilité au coffre de 337 dm³ : les 4,92 m de long laissent espérer mieux qu'un volume de citadine, mais, à l'avant, un *frunk* de 72 dm³ complète la capacité d'emport.

À bord, notre version supérieure Takumi Plus présente très bien avec une sellerie mixte cuir et suédine de couleur caramel chaleureuse, même si Mazda aurait pu laisser le choix de la couleur intérieure en option. La qualité de présentation est digne d'un modèle haut de gamme, voire meilleure, avec beaucoup de détails soignés.



LE COMPROMIS EST
D'UN BON NIVEAU ET PRÉSERVE
TOUJOURS LE CONFORT ●●●



L'avis de Cyril Biotteau



Jolie, élégante,
bien présentée,
pas désagréable
à conduire :
j'aime bien !

60%
Quotient
Émotionnel

La présentation intérieure est très agréable à l'œil, autant pour les matériaux que pour le soin des détails, mais dommage que la couleur caramel de la sellerie soit imposée.



❶ Le combiné d'instruments est bien sûr numérique mais peu personnalisable.

❷ L'espace aux jambes est généreux, mais la batterie située sous le plancher fait remonter les pieds. ❸ Le coffre se limite à 337 dm³ : très petit pour une voiture de 4,92 m, mais un coffre avant de 72 dm³ vient heureusement le compléter.



Mais la grosse nouveauté vient de l'écran central tactile plus grand qu'à l'habitude de la marque et qui n'est pas associé à une molette centrale, comme c'était le cas jusqu'ici chez Mazda. Certains pourront déplorer une perte d'identité, d'originalité et de personnalité typiques du constructeur japonais, mais globalement l'ergonomie en sort gagnante malgré quelques bémols. L'écran se montre en effet agréablement réactif. Il nécessite toutefois une exploration pas toujours intuitive, par exemple pour régler les rétroviseurs extérieurs ou désactiver certaines alertes de la norme de sécurité GSR II.

Il est temps de voir ce qui se passe au volant. Première observation : comme c'est de plus en plus fréquent dans les électriques, pas besoin de "démarrer", il suffit de passer en D avec le pied sur le frein pour que la voiture soit prête à rouler. Elle s'exécute en faisant profiter les

passagers d'une belle insonorisation, un bon point de la voiture, y compris sur autoroute. La suspension non pilotée associée aux roues de 19 pouces fournit un filtrage très correct, quelle que soit l'allure. Sur petites routes, l'ensemble procure un certain agrément tant que la conduite est fluide, même rapidement, le roulis est bien maîtrisé. Mais ne la prenez pas pour une sportive : ses 2037 kg vous en dissuaderont avec un train avant qui n'aime pas les gestes trop brusques du volant. Si vous évitez ce travers, le compromis ne se désunit pas et préserve toujours un bon niveau de confort.

Côté performances, les 258 ch suffisent mais le couple de 320 Nm paraît presque un peu juste pour donner à cette berline les relances qu'elle mérite.

Les concurrentes profitent souvent d'un couple nettement supérieur, comme la Volkswagen ID.7 avec ses 545 Nm. Rien de bien grave, ça suffit dans l'ensemble, mais n'espérez aucun coup de pied où que ce soit pour les sensations. Le freinage manque un poil d'attaque sans que cela devienne un problème, et la régénération peut se régler sur quatre niveaux mais uniquement via l'écran central et en mode de conduite Individuel. Autrement, chaque mode a son propre niveau. Mais même au maximum, il demeure trop léger si vous l'aimez corsé.

Reste la question du tarif : sur ce point, cette Mazda6e est bien placée puisqu'elle débute avec la petite batterie (celle qui recharge plus vite) à 42 900 € déjà très bien équipée, notre modèle d'essai atteignant 44 900 € en finition

haut de gamme Takumi Plus qui comprend la fameuse sellerie caramel et des inserts décoratifs en vrai bois sur la console centrale, entre autres. L'ID.7 évoquée plus haut est complètement larguée puisqu'elle dépasse largement les 50 000 €. La BYD Seal est elle aussi plus coûteuse, à 46 990 € : notre

Mazda est donc moins chère qu'une chinoise ! Seule la Tesla Model 3 fait mieux, car la version Grande Autonomie Propulsion est au même prix (44 990 € exactement) avec un peu moins d'équipements mais plus d'autonomie et de puissance. Mais la Mazda6e n'est pas loin : c'est l'un des bienfaits de l'association avec le constructeur chinois. ■

PLUS
Qualité de présentation
Confort général
Équipement et tarif

MOINS
Ergonomie compliquée
Version "grosse batterie" à éviter
Coffre de citadine

MAZDA6e

258 ch/68,8 kWh

Takumi Plus

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 258 ch
Couple maxi	■ 320 Nm
Type	1 moteur électrique synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	9 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	réducteur / 1
Batterie / capacité brute (nette)	■ lithium-ion (LFP) / 68,8 (66) kWh

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,6 m
Pneumatiques	245/45 R 19

Dimensions / Poids	
L/l/h/empattement	4,92/1,89/1,49/2,90 m
Poids/tractable freiné	2037/1 500 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 7,6 s
Vitesse maxi	■ 175 km/h

Coffre	
Volume AV / AR	■ 72/337 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 44 900 €
Primes écologiques (CO ₂)	■ 0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	45 950 €
Garantie	■ 6 ans ou 150 000 km

(1) Primes et options incluses.

Équipements de série ■

9 airbags, accès/dém. mains-libres, aff. tête haute, banquette AR rabattable 40/60, becquet AR élec. rétractable, calandre rétroéclairée, cam. 360°, clim auto bizonne, hayon élec., instr. num. 10,2 pouces, induction, jantes alliage 19 pouces, pompe à chaleur, sellerie cuir, sièges AV élec./chauff./ventilés, syst. multimédia tactile AV 14,6 pouces avec GPS/Android Auto et Apple CarPlay sans fil/audio 14 HP + écran tactile AR, toit pano avec vélum électrique, volant chauffant...

Options

Peinture métallisée (750 à 1 050 €).

Consommation / Autonomie / Recharge	
Consommation mixte	■ 16,6 kWh/100 km
Autonomie WLTP	■ 479 km
Chargeur AC/DC	■ 11/165 kW
Temps de recharge 11/165 kW	■ 7 h 30 (0 à 100 %) / 24 mn (10 à 80 %)

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Chine

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Son côté Mazda s'exprime par ses lignes, sa qualité de présentation et un châssis très correct. Son côté chinois se voit au grand écran central, à son ergonomie assez confuse mais aussi à son tarif intéressant. Tout n'est donc pas parfait, mais cette Mazda métissée est globalement un bon cru.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LA BONNE VE

Dernier arrivé dans la famille Dacia, le Bigster a d'abord été essayé avec sa nouvelle motorisation hybride de 155 ch qui accompagne sa montée en gamme par rapport au Duster. Mais que vaut-il avec la motorisation essence de 140 ch qui lui permet de rester sous les 30 000 € ?

Par Cyril Biotteau Photos Arnaud Saunier



RSION?



En gros, le Bigster est un Duster rallongé. En très gros, parce qu'en fait, les différences sont nombreuses, non seulement en matière de taille, mais aussi du côté des motorisations. Dans la série Bigster, le haut du panier est tenu par un hybride non rechargeable de 155 ch (contre 140 ch pour le Duster), tandis que l'entrée de gamme vient d'un 3 cylindres 1,2l de 140 ch avec micro-hybridation 48 V. Soit 10 ch de plus que le même bloc sur le Duster grâce notamment à un turbo plus important. C'est cette motorisation appelée "Mild Hybrid 140" qui nous intéresse ici : elle est vendue entre 3 190 et 3 400 € de moins que l'Hybrid 155 ch selon les finitions et permet de rester sous les 30 000 €, même en prenant un modèle bien équipé. Mais s'agit-il alors d'une sous-motorisation ?

Ne faisons pas durer le suspense : non. Précisons pour commencer que la différence de prix vient partiellement du type de boîte utilisé : point de boîte à crabots robotisée sur notre modèle 140 ch, mais une "simple" boîte manuelle à 6 rapports, plus économique.

Outre son intérêt financier, cette boîte manuelle a des avantages et des inconvénients par rapport à celle de l'hybride.

Parmi les atouts : fini les lenteurs ou hésitations dans certains cas, c'est vous qui commandez ; fini aussi les emballements du moteur parce que la boîte refuse de passer le rapport à ce moment-là. En contrepartie, il faudra bien entendu faire travailler le pied gauche, mais le plus gros couac de cette boîte manuelle vient du fait qu'elle accroche presque systématiquement sur le passage de 3^e en 4^e. Un défaut ressurgi des temps anciens, qui n'existe plus sur la production moderne normalement. Était-ce un problème de notre voiture spécifiquement ? Nous l'espérons...

Cela mis à part, les performances sont quasi identiques entre les deux motorisations. Excepté le 0 à 100 km/h où l'Hybrid 155 prend le pas de 0,5 s, le reste des exercices chronométriques se solde par des égalités à un ou deux dixièmes près. Le Mild Hybrid 140 donne même une sensation agréable de réponse immédiate à l'accélération et de ne jamais ramer en conduite normale. La notion de sous-motorisation est donc totalement écartée. Certes, pas question



① Le combiné d'instruments numérique atteint 10 pouces de diagonale. ② L'écran central tactile est plutôt réactif avec des graphismes assez simples. ③ La boîte de vitesses se montre accrocheuse : désagréable ! ④ À gauche du volant, la touche avec la voiture encerclée permet de supprimer facilement les alertes de sécurité liées à la norme GSR II.





Le GPL en plus au même prix

Le concurrent le plus dangereux pour notre Bigster d'essai est le Bigster 1.2 Mild Hybrid G-140 : il est vendu au même prix catalogue alors que le "G" indique qu'il profite d'une bicarburation sans-plomb/GPL permettant de réduire d'environ 25 % les frais de carburant (le GPL est moins cher mais le moteur consomme davantage dans le mode concerné). Seuls inconvénients : un malus écologique étrangement supérieur (jusqu'à 460 € de plus selon la finition, mais ce surcoût est rapidement amorti si vous roulez souvent en GPL), l'impossibilité d'avoir une roue de secours et une perte d'à peu près 50 dm³ dans le coffre pour loger le réservoir de GPL. Il ne restera donc "que" 650 dm³ de coffre...

de jouer les sportifs avec les chronos, mais de toute façon la partie châssis est à l'avenant. Ce Bigster subit en effet pas mal de rousis. Un peu comme si Dacia avait gardé les mêmes réglages que sur le Duster sans modification malgré les 6 cm de plus en hauteur : les mouvements de caisse sont amplifiés. Tant pis pour le dynamisme, mais c'est le confort qui sort gagnant de l'histoire, profitant des débattements supplémentaires (la garde au sol a augmenté de 11 mm par rapport au Duster) pour offrir légèrement plus de moelleux que sur le petit frère. D'ailleurs, le conducteur du Bigster est assis plus haut que celui du Duster : si c'est la position haute qui vous intéresse... Le confort bénéficie également d'une meilleure insonorisation

globale, aussi bien pour les bruits aérodynamiques que pour les bruits mécaniques, le 3 cylindres ne se montrant braillard que si vous montez franchement dans les tours. Quant aux différences d'insonorisation entre le Bigster 140 ch et le 155 ch, il n'y en a pas : les deux sont assez bruyants sur autoroute avec plus de 70 dB à 130 km/h. Les fréquences ne sont cependant pas trop gênantes et vous pourrez voyager sans boules Quies.

Entre l'Hybrid 155 ch, qui peut rouler de temps en temps à l'électricité seule, et le Mild Hybrid 140 ch, qui utilise toujours son moteur essence, la différence la plus attendue vient de la consommation. Et là, pas de suspense non plus, c'est le plus puissant qui prend les devants →

**CE N'EST QU'EN VILLE
QUE LE MOTEUR MILD HYBRID
CONSOMME DAVANTAGE
QUE LE FULL HYBRID ●●●**





❶ Sous l'écran central se situent des commandes de climatisation en accès direct, toujours un plus pour l'ergonomie. ❷ Les places arrière sont généreuses avec 6 cm de plus en espace aux jambes que dans le Duster. La largeur aux coudes reste en revanche la même. ❸ Le coffre est immense avec 700 dm³ selon nos mesures, le record de la catégorie, et au passage 75 dm³ de plus que le Bigster 155 ch.

avec 5,8 contre 6,3 l/100 km de moyenne. Toutefois, c'est surtout en ville que la différence se fait puisque les chiffres sont alors de 4,8 contre 6,6 l/100 km. Sur route et autoroute, l'écart se réduit drastiquement à 0,1 l/100 km. Autrement dit, si vous roulez plus souvent sur route et autoroute, vous n'amortirez jamais les plus de 3 000 € d'écart de mise de fonds entre les deux versions.

Dans l'absolu, les 6,3 l/100 km de moyenne de notre Bigster 140 ch constituent un bon score

dans la catégorie. Il se voit seulement battu par des modèles avec une "vraie" hybridation (qui peuvent rouler à l'électricité seule), comme le Bigster Hybrid 155 ch qu'on vient d'évoquer ou le Renault Symbioz E-Tech 160 ch et le Toyota C-HR (5,8 l/100 km également pour ces deux derniers). Ces rivaux sont toutefois plus chers : 3 190 ou 3 400 € supplémentaires pour le Bigster Hybrid,

au moins 5 000 € de plus pour le Symbioz et 7 000 € pour le C-HR. Mais ceux-ci sont moins

spacieux. Et chaque fois, ils sont surtout plus sobres en ville, mais consomment autant ou presque sur route et sur autoroute.

Le concurrent le plus sérieux de notre Bigster est son frère jumeau doté de la même motorisation et du GPL.

Celui-ci est en effet vendu au même prix (*voir encadré p. 53*). Quant au positionnement tarifaire justement, quelle que soit la motorisation choisie, ce Bigster est toujours une Dacia, c'est-à-dire intouchable en rapport prix/prestations : les autres sont loin ! ■

PLUS
Tarif
Espace intérieur
Confort
—
MOINS
Boîte accrocheuse
Mouvements de caisse
Version GPL
au même prix



L'un des points forts du Bigster vient de son confort de suspension, meilleur qu'à bord du Duster.

EN CHIFFRES

DACIA BIGSTER 1.2 Mild Hybrid 140 ch Extreme

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	140 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 2 100 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence + micro-hybridation 48 V ⁽¹⁾
Cylindrée/puissance fiscale	1 199 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6
Batterie/capacité brute (nette)	lithium-ion/0,84 (NC) kWh

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

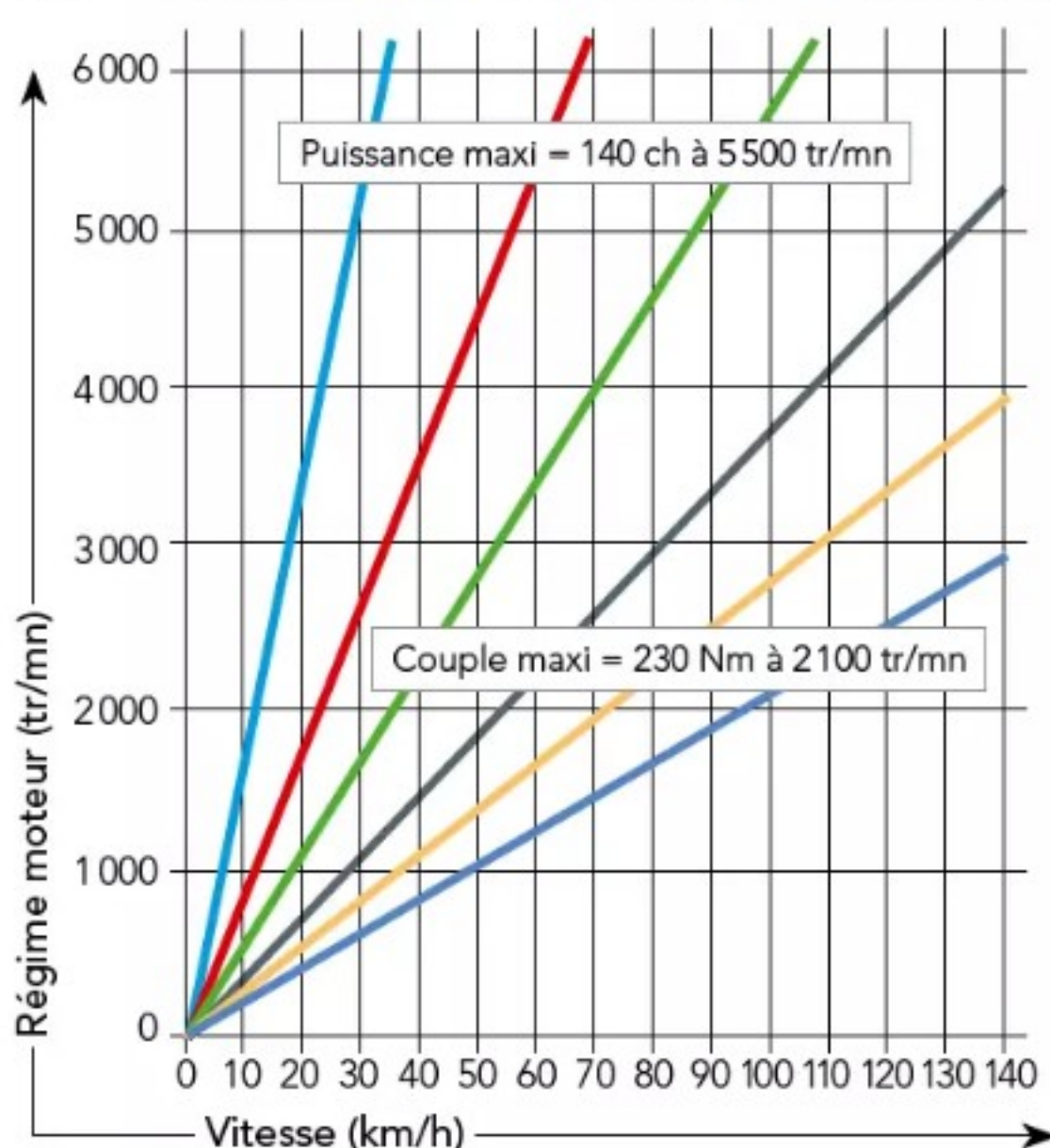
→ Diagramme des vitesses

La boîte manuelle comporte 6 rapports et se distingue par quelques craquements, notamment sur le passage de 3^e en 4^e. La commande n'est pas rapide mais propose des verrouillages clairs. Les deux premiers rapports sont courts et il y a presque un trou entre la 2^e et la 3^e. La vitesse maximale est malgré tout atteinte sur le dernier rapport, signe qu'il ne s'agit pas d'un "overdrive". Vous roulez à 130 km/h en 6^e à 2 650 tr/mn environ.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1^e = 7,38 km/h En 2^e = 12,64 km/h En 3^e = 19,74 km/h

En 4^e = 28,21 km/h En 5^e = 37,58 km/h En 6^e = 49,11 km/h



Châssis

Diamètre de braquage	11,3 m
Pneumatiques	215/60 HR 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,57/1,81/1,71/2,70 m
Poids/tractable freiné	1 417/1 500 kg

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	144/143 cm
Garde au toit AV/AR	98/95 cm
Volume de coffre	700 dm ³
Seuil de chargement	79 cm

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	44,5/65,8/70,2 dB
------------------------	-------------------

Note EuroNCAP

3 étoiles

Pays de fabrication

Roumanie

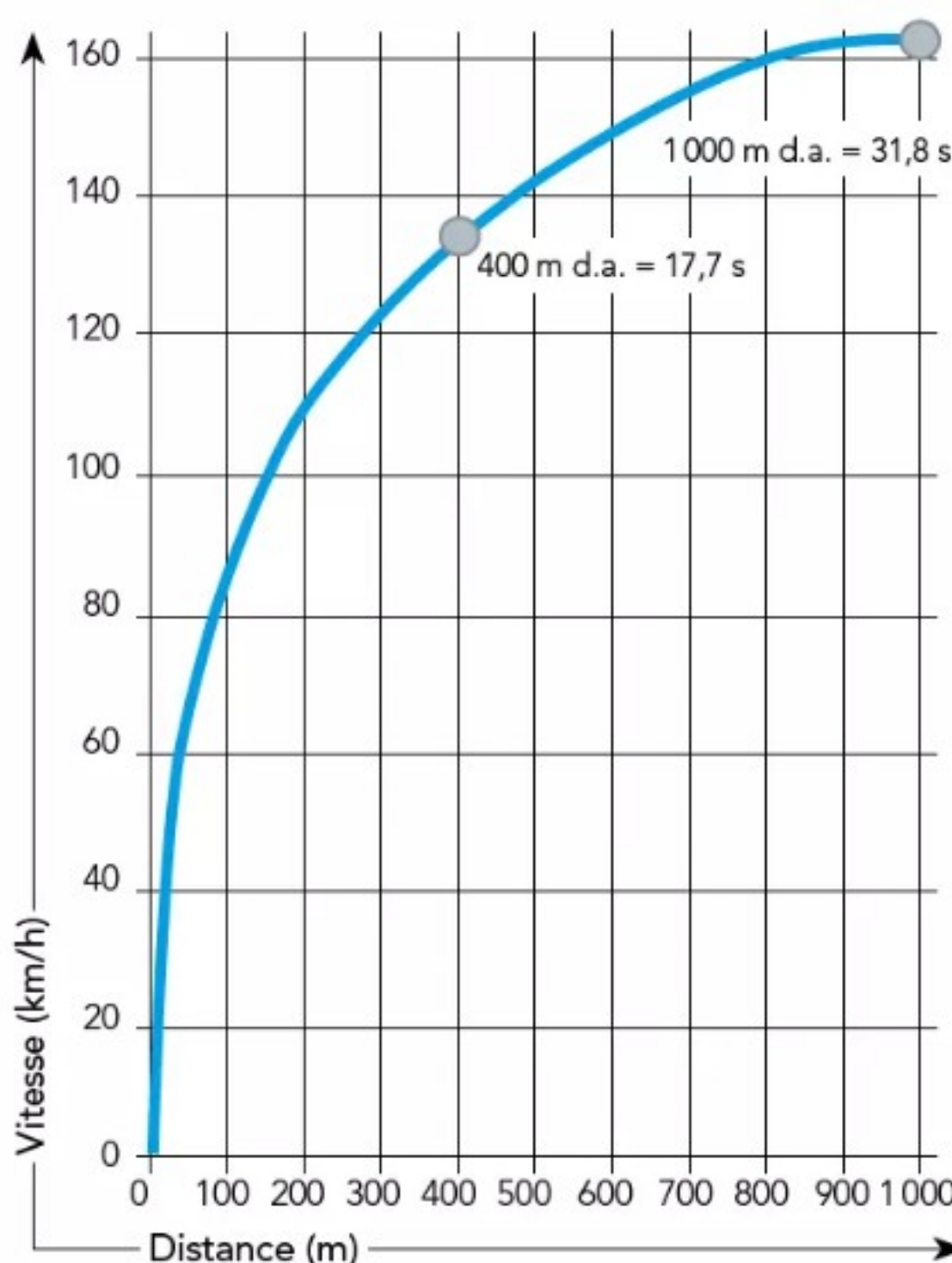
LA CONDUITE

Performances

1 000 m d.a.	31,8 s
400 m d.a.	17,7 s
0 à 100 km/h	10,4 s
Vitesse maxi	177 km/h

→ Courbe d'accélération

Le Bigster Mild Hybrid 140 ch n'a évidemment aucune vocation sportive, mais il suffit amplement et, à part sur le 0 à 100 km/h, il accélère et reprend aussi fort que l'Hybrid 155 ch. À l'usage, il ne donne pas l'impression de ramer et procure même la sensation d'être plus alerte que le petit frère Duster avec la version micro-hybride de 130 ch.



Reprises

90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8/11,6/18,2 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	12,2 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	400 m

Freinage

Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	32 m
Depuis 130 km/h	63 m

Ces jantes alliage 18 pouces sont de série sur la finition Extreme.



LE BUDGET

Prix	28 600 €
Malus écologique (CO ₂)	280 € (124 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	30 520 €
Garantie	3 ans ou 100 000 km

(2) Malus et options inclus.

Équipements de série

6 airbags, accès/démarrage sans clé, banquette rabattable 40/20/40, caméra de recul, climatisation automatique bizona, détecteur pluie/luminosité, induction, jantes alliage 18 pouces, régulateur de vitesse adaptatif, sièges avant réglables en hauteur, système multimédia avec écran central tactile 10,1 pouces/GPS connecté/radio 6 HP/Android Auto et Apple CarPlay sans fil/prise USB, toit ouvrant panoramique, vitres arrière électriques et surteintées, volant réglable en hauteur et en profondeur...

Options

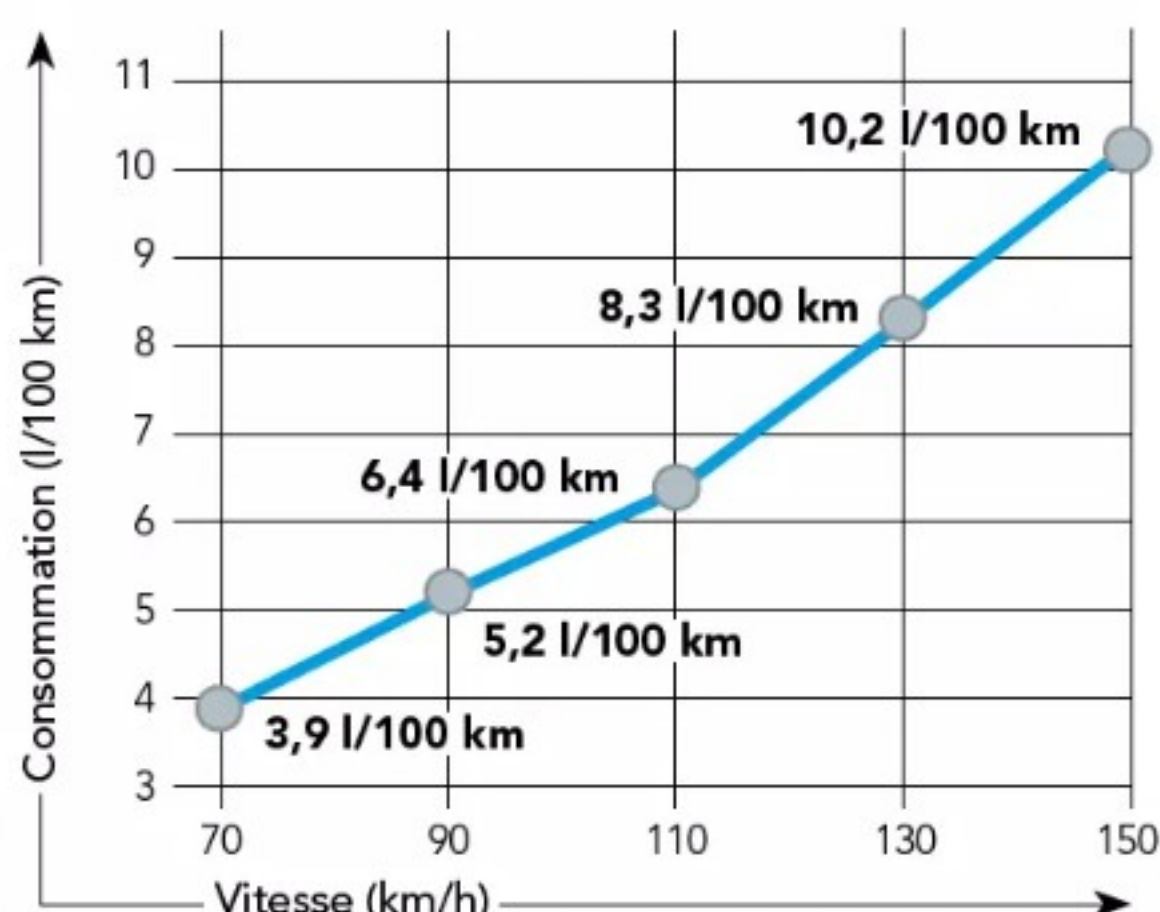
Hayon électrique (200 €), pack Hiver (sièges AV, pare-brise et volant chauffants : 500 €), pack Parking (radars avant et latéraux, détection angles morts, caméra 360° : 490 €), peinture métallisée (650 €).

Consommation

Moyenne	6,3 l/100 km
Ville/route/autoroute	6,6/6/6,4 l/100 km
Autonomie/réservoir	793 km/50 l

→ Courbe de consommation

Bien sûr, la consommation de cette version avec micro-hybridation est supérieure à celle du Bigster Hybrid 155 avec sa "vraie" hybridation qui demande 5,8 l/100 km en moyenne, soit 0,5 l/100 km de moins. Mais dans l'absolu, ce n'est pas si mal, et par exemple inférieur au Duster 130 ch pourtant moins lourd de 68 kg dans notre base de mesures. Dans sa catégorie, le Bigster n'est battu sur le sujet que par le Renault Symbioz hybride ou par le Toyota C-HR, qui sont des hybrides non rechargeables.



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La version 140 ch du Bigster propose des prestations assez proches de celles de l'Hybrid 155 pour un prix inférieur, sans consommer plus sur route et autoroute. Et si vous optez pour la version GPL au même prix, vous êtes encore plus gagnant en coût d'utilisation : un très bon choix !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

M
À L'



ARCHE OMBRE

Difficile pour le cousin germain du Citroën C3 Aircross de se faire une place au soleil. Derrière de nombreuses similitudes, le Frontera tente pourtant de cultiver sa "germanitude". Mais est-ce encore un atout pour un SUV urbain électrique, par ailleurs limité en autonomie ?

Par Méлина Priam Photos Florian Grout



Tous les pilotes vous le diront : il ne suffit pas de signer la pole position le samedi après-midi pour avoir course gagnée le dimanche ! En théorie, c'est

un avantage, mais souvent il arrive que le local de l'étape soit transcendé par son public. L'Opel Frontera avait certes dégainé le premier : il s'était permis, au sein d'un groupe Stellantis tout de même marqué par une forte empreinte franco-italienne, de griller la priorité au Citroën C3 Aircross avec lequel il partage beaucoup. Un peu trop peut-être... C'est connu, les Français sont un brin chauvins : ils achètent volontiers français (comme les Allemands achètent allemand, soit dit en passant !), et le Frontera peine à exister, du moins chez nous. Autant le dire tout de suite, les deux cousins jouent sur un registre identique, celui du low cost mais... pas trop. Ils reposent sur la même plateforme et reprennent les mêmes motorisations. Une précision : pour justement faire baisser les coûts, il s'agit de celle des C3 et ë-C3 (ou encore Fiat Panda), plus économique à produire que les plateformes des autres SUV (Peugeot 2008, Alfa Junior ou Fiat 600...) ou citadines du groupe, y compris la Corsa. De fait, alors qu'une certaine logique de gamme est respectée chez Citroën, elle disparaît chez Opel. Difficile d'expliquer qu'une "petite" Corsa Electric revendique 156 ch et ait les honneurs d'une batterie de 54 kWh quand le plus imposant Frontera (4,39 m) se contente de 113 ch et de 44 kWh !

Dès lors, il ne faut pas trop en demander au Frontera Electric : ni en performances ni en autonomie.

Ici point de "mal de l'électrique" à l'accélération : avec 124 Nm de couple seulement, c'est plutôt étonnamment progressif, voire long... Pour autant, en ville, au quotidien, faute d'être sensationnel, c'est suffisant pour un usage courant. Heureusement, comme le C3 Aircross, le Frontera n'est pas démesurément lourd pour le genre : cela lui évite d'être trop pataud. Malgré son physique haut sur pattes, il se tient plutôt bien sur ses appuis, un peu mieux même que le Citroën. Logique ! Nationalité allemande oblige (bien que produit en Slovaquie, comme le →

français), les ingénieurs de Rüsselsheim ont opté pour un compromis entre suspension et amortisseur légèrement différent et plus ferme. Mais ce que le Frontera gagne en maintien de caisse et rigueur, il le perd en confort. Sans devenir tape-fesses à l'excès, il se montre en effet plus sec et répercute davantage les irrégularités de la chaussée. Une caractéristique que nous pardonnerions aisément à une petite sportive, mais qui ne se justifie pas dans le cas présent.

Ses modestes performances et surtout son autonomie restreinte limitent sa polyvalence d'usage alors que son gabarit laisse espérer une vocation de SUV familial compact. Sur autoroute, son efficacité est mise à mal : il n'est même pas en mesure d'effectuer des relais de 200 km. Dans la pratique, qui en plus fait que l'on n'utilise que 70 à 80 % de la capacité de la batterie, cela se traduit même par un arrêt tous les 150 km : un peu court ! L'atout d'une petite batterie, si l'on peut dire, est qu'elle se recharge vite, y compris avec une capacité de charge moyenne : 100 kW sur borne rapide et 7,4 kW en courant continu à la maison. À ce sujet, Opel aurait pu s'abstenir de facturer le chargeur de 11 kW en option. C'est vrai que dans l'absolu, pour ceux qui rechargent essentiellement à domicile, 7,4 kW, c'est assez.

L'avis de Méline Priam



Je m'ennuie souvent dans les voitures électriques. Là encore plus : l'intérieur m'a donné le cafard.



Ça ne rigole pas beaucoup à bord et les plastiques durs sont légion. Point positif de cette version GS : ses sièges ergonomiques, un peu fermes (comme les suspensions !) mais qui maintiennent bien.

SES PERFORMANCES ET SON AUTONOMIE MODESTES LIMITENT UN PEU SON USAGE. DIFFICILE D'ENVISAGER DE LONGS TRAJETS ●●●





❶ Le Frontera n'a pas voulu du mini-affichage de bord du C3 Aircross et a préféré reprendre l'instrumentation sur un écran plus grand déjà vu sur d'autres citadines Stellantis : ce n'est pas plus mal pour la lisibilité. ❷ Point fort : son habitabilité XXL. Les passagers ont de la place en veux-tu en voilà pour leurs jambes, mais le confort de l'assise reste un peu sommaire. Contrairement aux versions Hybrid 145 ch, les modèles électriques ne peuvent pas recevoir la banquette coulissante et les deux sièges d'appoint dans le coffre. ❸ Pas de concessions non plus sur le volume du coffre, assez vaste et doté d'un plancher modulable et d'un rangement pour les câbles en dessous.

Compte tenu des différentes capacités de l'engin, il est cependant préférable de le brancher tous les soirs ou presque. C'est le principe (agaçant) de demander encore 400 € supplémentaires quand la facture s'élève déjà à 31 000 € (pour l'entrée de gamme Edition), voire 33 000 € dans le cas présent. Certes, à ce tarif, la version GS propose un équipement correct avec les standards du moment, notamment les dispositifs sécuritaires, qui sont toutefois désormais obligatoires pour nombre d'entre eux.

Mais pour le reste, c'est sans fioritures ni fantaisies.

La climatisation est à une seule zone par exemple, il faut faire une croix sur l'accès et le démarrage sans clé – comme le C3 Aircross, le Frontera adopte une bonne vieille clé de contact que le conducteur insère dans le Neiman –, et les plastiques durs du mobilier de bord font

bas de gamme. Si vous espérez du "made in Germany" et une finition léchée : perdu ! Cela étant, Opel n'a jamais été Audi ou Mercedes non plus... Bref, le Frontera n'est pas donné pour un engin dont l'usage se limite aux trajets ur-

PLUS
Habitabilité
Comportement routier
Équipement

MOINS
Autonomie
Plastiques durs
Confort un peu ferme

bains ou périurbains quotidiens. Il peine en tout cas à justifier le supplément réclamé par rapport, une fois de plus, à son cousin français, l'ë-C3 Aircross, qui s'affiche à partir de 27 400 € et à 31 600 € dans sa finition Max, la mieux fournie, comparable à la livrée

GS de l'Opel. En prime, le Citroën vient de lui faire un nouveau croche-pied en annonçant qu'il serait disponible en version "autonomie étendue" (tout est relatif) grâce à une batterie de 54 kWh, qui lui confèrera un peu plus de latitude. Heureusement pour lui, le Frontera y aura droit également, mais avec sans doute un petit temps de retard, ce qui a toutes les chances de le maintenir dans l'ombre du Citroën... ■

OPEL FRONTERA Electric 113 ch/44 kWh GS 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	■	113 ch
Couple maxi	■	124 Nm
Type		élec. synchr. aim. perm.
Puissance fiscale		4 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		réducteur/1
Batterie/cap. brute (nette)	■	LFP/44 (42) kWh

Châssis

Diamètre de braquage	■	11,3 m
Pneumatiques		215/60 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement		4,39/1,80/1,66/2,67 m
Poids/tractable freiné		1 524/350 kg

Performances

1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■	34,7/12,1 s
90 à 130 km/h en Drive	■	11 s
Vitesse maxi	■	145 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■	10/32/64 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■	30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	141/139 cm
Volume de coffre	■	460 dm ³

Niveau sonore

À 90/130 km/h	■	65/68,5 dB
---------------	---	------------

LE BUDGET

Prix	■	33 000 €
Primes écologiques (CO ₂)	■	3 100 € ⁽¹⁾ (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾		31 300 €
Garantie	■	2 ans, km illimité ⁽³⁾

(1) À partir de 3 100 €. (2) Primes et options incluses.
(3) Batterie : 8 ans ou 160 000 km.

Équipements de série ■

AFIL act., aide park. (capteurs) + cam. recul, clim auto, ESP, induction, jtes all. 17 pces, LED auto, rég./lim. vit., syst. multim. GPS connecté/Apple et Android...

Options

Chargeur embarqué 11 kW (400 €), pack Confort (rails de toit + volant, pare-brise et sièges AV chauffants + phares antibrouillard AV : 1 000 €)...

Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation moyenne	■	17,8 kWh/100 km
Consommation ville/route/autoroute	■	14,5/16,8/22,1 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■	245 km
Auton. ville/route/autor.	■	290/250/190 km
Chargeur AC/DC	■	7,4 ⁽⁴⁾ /100 kW
Tps charge prise dom. renforcée/7,4/11/100 kW	■	11 h 30/7 h/2 h 20/26 mn ⁽⁵⁾

(4) 11 kW en option. (5) 20 à 80 %, donnée constructeur.

Note EuroNCAP

Pays de fabrication

En cours

Slovaquie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Sa batterie de 44 kWh limite son usage alors que son gabarit de petit SUV laisse espérer une polyvalence plus large. Et comment justifier ces 1 400 € de plus que son cousin, le C3 Aircross ?

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

SUCCÈS CO



* Le Kia Sportage photographié est un modèle anniversaire "30 Years".

NOTRE SUCCÈS

Le Renault Austral espère retrouver sa couronne de SUV le plus vendu du marché grâce à son restylage. L'occasion de mesurer l'ampleur de son talent face à une référence parmi les hybrides, le Kia Sportage, qui reste la meilleure vente du constructeur coréen.

Par Camille Pinet Photos Florian Grout



Le saviez-vous? En 2024, le Kia Sportage caracolait à la tête des ventes des SUV compacts non électriques sur le Vieux Continent devant son cousin Hyundai Tucson et même le Peugeot 3008. Une belle reconnaissance pour une marque coréenne... qui prouve cependant qu'elle doit toujours compter sur des modèles hybrides malgré le fort accent mis ces dernières années sur sa gamme de véhicules 100 % électriques. Le Renault Austral ne peut que rêver de tels chiffres de vente même si sa position apparaît plus favorable en France, où il occupe la deuxième place de sa catégorie, derrière le Peugeot 3008 – mais celui-ci joue sur les deux tableaux, électrique et hybride. Même si elle est moins éclatante, il s'agit d'une réussite également pour Renault, qui rappelons-le a été longtemps à la traîne dans ce segment. L'Austral ne compte pas s'arrêter en si bon chemin et s'offre déjà une séance de remise en forme, à peine trois ans après son lancement. Elle ne passe pas inaperçue, puisque dans le rétroviseur, le SUV pourrait faire croire à un tout nouveau modèle. Tout a été modifié, de la calandre jusqu'aux optiques de

phare. Il ne s'agit pourtant bien que d'un ravalement de... façade, car sous le capot, la stabilité est de mise. Nous retrouvons en effet la motorisation Hybrid 200 ch basée sur le 1.2 TCe et la transmission multimode à crabots telle qu'en elle-même. Elle a simplement subi à nouveau des améliorations de gestion, mais ce n'est pas la première fois depuis l'apparition du modèle. Paradoxalement, le Sportage, qui attendra la fin de l'année pour se repoudrer le nez, a fait l'objet de transformations techniques plus importantes puisque sa puissance est tombée de 230 à 210 ch afin d'adapter son 4 cylindres aux nouvelles normes antipollution européennes.

SUR LA ROUTE

Difficile de confronter des facteurs de performances aussi proches que ceux des Kia Sportage et Renault Austral, très semblables en masse, puissance, couple et dimensions. Et pourtant, notre chronomètre accorde un avantage très fort au coréen dans toutes les mesures de performances : 0,7 s de mieux au 0 à 100 km/h, 1,1 s au 1 000 m d.a. et 1 s encore sur l'exercice de reprise de 90 à 130 km/h. Malgré toutes les améliorations qu'elle a reçues, la transmission multimode Renault reste



La présentation de l'Austral est agréable à l'œil, surtout en version Esprit Alpine avec ses nombreuses touches de bleu-blanc-rouge.

plus lente qu'une boîte automatique classique à 6 rapports, fût-elle aussi placide que celle du Kia : nous y trouvons là la principale explication de l'écart qui sépare nos deux comparses. Faut-il en conclure que le Sportage s'impose comme le plus dynamique des deux? Paradoxalement, →

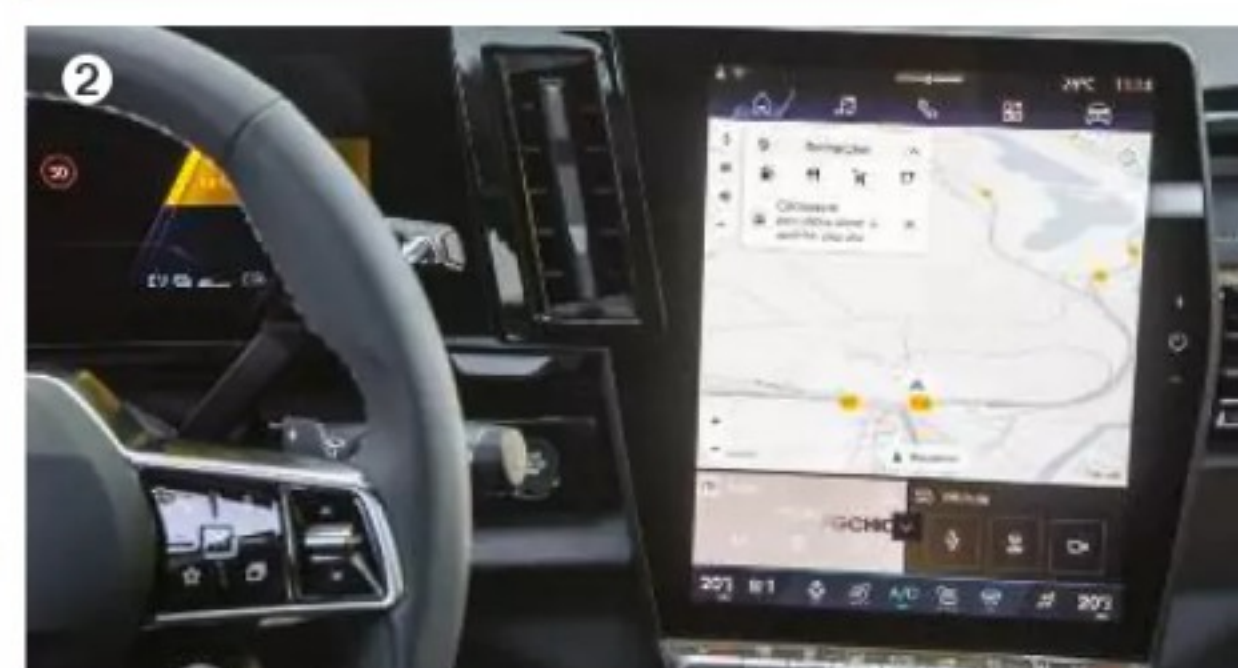
EN PERDANT 20 CH DE PUISSANCE CUMULÉE, LE KIA S'EST NETTEMENT RAPPROCHÉ DU RENAULT SUR CE POINT MAIS RESTE BEAUCOUP PLUS PERFORMANT ●●●





RENAULT AUSTRAL

- ❶ L'instrumentation numérique n'a pas été modifiée à l'occasion du restylage.
- ❷ Le système multimédia de Renault, conçu avec Google, reste l'un des plus intuitifs du marché.



KIA SPORTAGE

- ❶ Les problèmes d'instrumentation numérique du Sportage ont heureusement été résolus depuis le lancement.
- ❷ Ce pavé tactile bascule grâce à une touche sur un menu climatisation ou multimédia. Amusant mais peu pratique.



La finition est moins léchée à bord du Kia et le système multimédia sera mis à jour lors du restylage. Tant mieux, car il s'avère moins intuitif que celui du Renault.

la réponse est non, car l'Austral bénéficie d'un châssis infiniment plus agile, surtout lorsqu'il est équipé comme notre modèle d'essai des quatre roues directrices. En la matière, il domine de la tête et des épaules le segment, au point d'être le seul de sa classe à pouvoir revendiquer un comportement routier de berline. Sa direction précise, sa bonne maîtrise du roulis et la réduction de la sensation d'inertie dans les changements d'appui procurée par le train arrière le placent très au-dessus de son rival, qui ne semble apprécier qu'une conduite placide, la faute à un train avant peu incisif et à une direction dépourvue de retour d'information.

La bonne réactivité du Renault n'est pas obtenue au détriment du confort, car là aussi, c'est lui qui domine.

À son bord, le filtrage s'avère plus fin dès 50 km/h. En comparaison, le Sportage se montre peut-être un peu plus doux à basse vitesse, mais il ne le doit qu'aux jantes de 18 pouces de notre modèle d'essai qui réservent une hauteur de pneu nettement supérieure. Il peut tout de même faire valoir un fonctionnement de sa motorisation plus transparent pour le conducteur, le 4 cylindres ne s'allumant pas exclusivement pour recharger la batterie comme c'est le cas sur l'Austral, même si des améliorations acoustiques ont considérablement réduit cette nuisance sur ce dernier. Doté d'accumulateurs de plus grande capacité, le Renault roule plus souvent en électrique en ville et fait preuve de plus de vigueur grâce à une puissance supérieure des machines intégrées à sa transmission. Il a par ailleurs réduit pratiquement à zéro les à-coups, et les temps de réponse à l'accélération ont été diminués, si bien que le conducteur n'a plus l'impression de jouer à la loterie à chaque pression sur la pédale de droite. Malgré les améliorations apportées à son acous-



Depuis son lancement, l'Austral a profité des réglages de suspension de l'Espace, qui lui ont permis de gagner en confort sans perdre en dynamisme.



KIA SPORTAGE
PLUS
 Habitabilité
 Performances
 Équipement de série
 —
MOINS
 Comportement routier
 placide
 Consommation
 Malus écologique

Le Sportage dispose d'un groupe motopropulseur plus conventionnel que celui du Renault avec sa boîte automatique.



KIA SPORTAGE
 ❶ Le Kia profite d'un rapport entre encombrement et habitabilité très favorable, si bien qu'il souffre peu de l'absence de banquette coulissante. ❷ Le seuil du coffre plus bas de 7 cm est un véritable avantage au quotidien.





RENAULT AUSTRAL

PLUS

Présentation
Tenue de route
Sobriété

MOINS

Prix élevé
Transmission
encore lente
Niveau sonore



RENAULT AUSTRAL

- ① Satisfaisante, l'habitabilité à l'arrière profite bien entendu de la banquette coulissante.
- ② Lorsque la banquette est avancée au maximum, l'Austral affiche le volume de coffre le plus important.



déjà très correct. Qui plus est, il offre des prises USB dans le dossier des sièges très accessibles et des dossiers de banquette réglables à l'arrière, qui permettent de trouver la position d'assise la plus confortable... ou de gagner quelques décimètres cubes de coffre. Celui-ci bénéficie d'ailleurs d'un seuil de chargement plus bas de 7 cm, ce qui est loin d'être négligeable. Dans les deux cas, l'espace à la tête se révèle plus que correct, même lorsque l'option toit panoramique est cochée.

À l'avant, le Renault, qui a reçu de nouveaux sièges plus enveloppants, brille par sa présentation.

L'aspect du tableau de bord est plus agréable et son ergonomie plus logique. Non que le Sportage soit un contre-exemple en la matière, mais sa dalle tactile qui bascule sur le menu climatisation ou multimédia n'apparaît pas comme la plus pratique du genre – et il n'y renoncera pas lors du prochain restylage. C'est cependant sur la partie logicielle que nous attendons les plus grosses évolutions, tant les menus actuels se montrent à la traîne en comparaison de ceux du Renault. Non seulement il faut passer par l'écran central et de multiples manipulations pour désactiver les aides à la conduite les plus ennuyeuses, mais le Kia est ➔

tique, notamment sur autoroute où les bruits d'air sont désormais mieux contenus, il reste toutefois clairement plus bruyant que le Kia. Il est aussi possible de lui reprocher sa distance de freinage sur autoroute où il s'arrête une limousine plus loin que son rival, à cause de ses pneumatiques Michelin e.Primacy peut-être un peu trop "verts".

VIE À BORD

Avec là encore des dimensions aussi proches, nous nous attendions à un combat serré en

ce qui concerne l'habitabilité et nous n'avons pas été déçus. Le Renault dégage cependant un atout majeur sous la forme de sa banquette coulissante, qui lui permet de proposer au choix le plus grand volume de coffre ou le meilleur espace aux jambes. Cela ne doit pas occulter le fait que le Sportage profite d'un rapport entre encombrement et habitabilité supérieur, qui se matérialise par un espace aux jambes très semblable à celui de son rival lorsque sa banquette est reculée au maximum et par un volume de coffre

L'avis de Camille Pinet



Derrière le volant, l'Austral fait vraiment la différence.



PLUS PERFORMANT, LE SPORTAGE SE RÉVÈLE EN REVANCHE MOINS AMUSANT À CONDUIRE QUE L'AUSTRAL, LA FAUTE À UN COMPORTEMENT PLUS PATAUD ●●●

en outre dépourvu de connectivité Android Auto ou Apple CarPlay sans fil. Un équipement bien présent sur le système OpenR Link de Renault conçu avec Google, qui n'a pas évolué avec le restylage, tout simplement parce qu'il n'en avait pas besoin : ses menus s'avèrent limpides et ses fonctionnalités parfaitement au goût du jour.

BUDGET

Kia n'est plus depuis longtemps ce constructeur qui se distingue systématiquement par ses tarifs plus bas que la concurrence, mais

il trouve dans l'Austral un rival gourmand, qui profite de sa position de local de l'étape. Il faut en effet compter 2 110 € de plus pour se payer le français en finition haut de gamme Esprit Alpine. Certes, ce constat est à nuancer en raison des 450 € de malus écologique qui frappent le coréen, mais l'écart reste considérable, d'autant que son équipement a peu à rougir de la comparaison. Si le Sportage ne dispose pas des jantes de 20 pouces de série ni d'une décoration aussi léchée que celle de l'Austral en dotation Esprit Alpine, il bénéficie toutefois

bien de série des sièges électriques, chauffants à l'avant comme à l'arrière, ou encore des phares matriciels en option sur le Renault.

Bien sûr, le Kia avance aussi toujours sa fameuse garantie de sept ans, très rassurante.

En revanche, malgré sa fabrication européenne, il ne laisse à ses acheteurs qu'un choix réduit d'options et impose de passer au niveau d'équipement supérieur GT-line Premium à 47 840 € pour pouvoir jouir de la caméra 360°, du hayon motorisé ou du système audio haut de gamme. En face, le Renault applique une politique "à la carte" qui offre un peu plus de liberté au client grâce à de nombreux packs individuels qui ont l'avantage de grouper des équipements cohérents : qui veut profiter d'un son de haute qualité

RENAULT AUSTRAL Full Hybrid E-Tech 200 ch Esprit Alpine

67

KIA SPORTAGE Hybride 210 ch GT-line

EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

À trop chercher le consensus, le Sportage ne fait guère vibrer.

45%
Quotient Émotionnel



Alors que le Renault Austral vient d'être restylé, le Sportage attend la fin d'année, mais l'évolution s'annonce moins spectaculaire.

n'est pas contraint d'opter pour les phares matriciels comme cela peut se pratiquer chez certaines marques allemandes. Le Renault fait également valoir sa consommation nettement plus raisonnable : en moyenne, il réclame selon nos mesures 0,6 l/100 km de moins et l'écart apparaît encore plus important sur autoroute où il frise le litre d'économie tous les 100 km. Il brille aussi par son réservoir plus grand, qui lui permet de rouler en moyenne 125 km plus loin avec un plein. Notez enfin qu'aucun de nos protagonistes du jour n'est frappé par le malus au poids en 2025 grâce à la franchise de 100 kg sur les hybrides simples. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : RENAULT AUSTRAL

VIE À BORD : RENAULT AUSTRAL

BUDGET : KIA SPORTAGE

RENAULT AUSTRAL

KIA SPORTAGE

Moteur/Transmission		
Puissance cumulée	■ 200 ch ⁽¹⁾	■ 210 ch ⁽²⁾
Couple maxi	■ 205 Nm à 1 750 tr/mn + 205 + 50 Nm (élec.)	■ 265 Nm à 1 500 tr/mn + 264 Nm (élec.)
Type	3 cyl. en ligne, ess. + 2 élec.	4 cyl. en ligne, ess. + 1 élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1 199 cm ³ /7 CV	1 598 cm ³ /8 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	multimode à crabots/4 + 2	automatique/6
Batterie/capacité brute	■ lithium-ion/2 kWh	■ lithium-ion/1,49 kWh

(1) Puiss. maxi : 130 ch à 4 500 tr/mn + 68 ch + 34 ch élec. (2) Puiss. maxi : 160 ch à 5 500 tr/mn + 60 ch élec.

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,4 m	■ 11,7 m
Pneumatiques	235/45 R 20	235/55 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,54/1,83/1,65/2,67 m	4,52/1,87/1,65/2,68 m
Poids/tractable freiné	1 678/1 500 kg	1 650/1 360 kg

Performances

1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 30,5/9,1 s	■ 29,4/8,4 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 7,9 s	■ 6,9 s
Vitesse maxi	■ 178 km/h	■ 181 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/33/68 m	■ 10/30/62 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 13 à 28 cm ⁽³⁾	■ 27 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 150/148 cm	■ 154/151 cm
Volume de coffre	■ 525 à 650 dm ³ ⁽³⁾	■ 575 dm ³

(3) Selon position de la banquette coulissante.

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 49,2/65,2/68,5 dB	■ 49,8/63,9/68 dB
------------------------	---------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	■ 45 900 €	■ 43 790 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (108 g/km)	■ 450 € (129 g/km)
Malus au poids (MOM)	■ 0 € (1 612 kg)	■ 0 € (1 649 kg)
Prix du modèle essayé ⁽⁴⁾	50 100 €	45 840 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 7 ans, 150 000 km

(4) Malus et options inclus.

Équipements communs

6 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL, aide park. AV/AR, Bluetooth, caméra recul, clim auto bizona, détecteurs pluie/luminosité, éclairage d'ambiance, instrumentation numérique, jantes alliage 18 pouces (20 sur Renault), régul. de vitesse adaptatif, rétros élec. et rabatt. élec., syst. multimédia avec écran tactile/GPS/prise USB/Apple CarPlay et Android Auto, vitrage arrière surteinté...

Options

Renault Austral : pack Vision (affichage tête haute + pare-brise chauffant : 800 €), peinture métallisée (800 €), phares à LED Matrix (1 000 €), système 4Control (1 500 €), système audio Harman Kardon (1 000 €), toit pano (1 000 €)...

Kia Sportage : peinture métallisée/nacrée blanche (700/800 €), toit ouvrant pano (900 €)...

Consommation

Moyenne	■ 6,1 l/100 km	■ 6,7 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 5,7/6,1/6,6 l/100 km	■ 6,1/6,5/7,5 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 901 km/55 l	■ 776 km/52 l

Note EuroNCAP

	■ 5 étoiles	■ 5 étoiles
--	-------------	-------------

Pays de fabrication

	■ Espagne	■ Slovaquie
--	-----------	-------------

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

RENAULT AUSTRAL

Face à un Kia Sportage qui cherche le consensus et soigne son rapport prix/équipement, le Renault Austral déploie son pouvoir de séduction grâce à un châssis affûté et à une présentation léchée. Certes, il se révèle moins performant, mais son agrément reste supérieur sans obérer ses qualités pratiques.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

JUSTE UNE M



ISE AU POINT

Deux ans seulement après son lancement, le RZ, premier "vrai" modèle à pile de Lexus, bénéficie d'une grosse mise à jour technique pour se donner, enfin (!), les chances de rivaliser avec les copains. Il en profite pour inaugurer sa fameuse direction électrique sans liaison mécanique.

Par Méline Priam Photos Arnaud Saunier

Allons-nous devoir réapprendre à conduire? Pas complètement, n'exagérons pas. Nous allons toutefois devoir nous habituer à une tendance qui se profile : celle des volants façon vaisseau spatial! Tesla a ouvert le bal avec son "Yoke" et Peugeot a présenté son volant "carré" sur son prototype Inception Concept au Salon CES de Las Vegas 2023, promettant déjà de le généraliser sur toutes ses productions de série dès 2026. Mais c'est Lexus qui dégage le premier en associant un modèle du genre à une direction *by-wire*, c'est-à-dire électrique, sans liaison mécanique. Une technologie déjà vue sur certaines Infiniti, qui ont depuis quitté le marché européen, mais c'est la première fois que les deux éléments sont combinés. Depuis l'essai de la version prototype que nous avons expérimentée il y a deux ans, les ingénieurs ont peaufiné les détails pour tenter de rendre les sensations moins... déroutantes et la préhension plus... abordable! Ils ont notamment augmenté la démultiplication pour que la différence avec une direction classique soit moins grande, histoire que le changement soit plus progressif : elle passe de 300° à 400° de butée à butée. En pratique, un volant qui ne fait qu'un peu plus d'un tour complet au maximum (contre plus ou moins 2,5 sur une direction standard) se traduit, à la conduite, par moins d'angle de braquage à imprimer pour tourner. Cela peut paraître simple, mais pour ceux qui ont le permis depuis quelques années, il faut un petit temps d'adaptation. Et une bonne dose de

confiance dans sa voiture! Car oui, vous l'avez compris, cher lecteur, une direction sans liaison mécanique signifie que plus aucun élément matériel ne relie le volant aux roues. Tout est géré par des... capteurs. Mais promis, juré, Lexus nous assure que les circuits sont doublés et qu'une batterie de secours est prévue en cas de défaillance. Et que gagne-t-on? En théorie, moins d'effort, plus de précision, une meilleure ergonomie aussi, une vue plus... dégagée. Honnêtement, ce bref galop d'essai nous a encore laissés sur notre faim. Je reconnais toutefois qu'au bout de deux petites heures avec ce fameux volant "coupé" entre les mains et cette direction, je commençais à l'oublier et à placer mon train avant là où je le souhaitais. Du moins à un rythme classique. Il faudra plus de pratique pour vraiment comprendre les subtilités et la finesse de cette direction pour trouver le chemin, surtout à allure plus soutenue.

Si une direction influe beaucoup sur l'agrément de conduite, elle ne fait pas tout.

Ce deuxième lancement du RZ – non pas que le premier ait été raté mais, sans vouloir offenser personne, il est difficile de qualifier de succès commercial une voiture qui se vend à une centaine d'exemplaires par an en France – est aussi l'occasion pour Lexus de lui apporter des améliorations significatives. Le RZ en avait besoin! Le boss du groupe Toyota a beau déclarer : "Nous avançons vers l'électrique à la vitesse du client", le RZ n'avait guère d'arguments pour se défendre face aux Audi, Mercedes, BMW. Sans compter ➔

les nouveaux acteurs chinois. Il gagne donc des “watts” à tous les niveaux, et dans ses moteurs déjà. Désormais, la version d’entrée de gamme 350e développe 224 ch (contre 204 ch pour le 300e précédemment); le 500e passe à 380 ch grâce à deux machines électriques (une sur chaque essieu) contre 313 ch pour l’ancien 450e. Enfin, le RZ 550e de notre essai culmine à 408 ch et s’offre un look plus sportif (entrées d’air supplémentaires à l’avant, becquet et bouclier arrière spécifiques) en lien avec l’appellation “F Sport”. Évidemment, certains rivaux font mieux. Mais franchement, c’est déjà bien assez pour que vos vertèbres s’écrasent dans le cuir des sièges et que votre passager attrape la poignée de maintien si vous mettez les gaz!

Pour autant, le Lexus RZ n’est pas un sportif.

Et l’inédit mode Manuel de la transmission, qui simule le passage des vitesses comme avec une boîte robotisée, ne fait pas illusion longtemps. Il tourne à la farce. La sonorité façon soucoupe volante enrhumée est si caricaturale qu’elle fait rire, avant d’agacer. Dommage, car la sensation de coupure de puissance, un peu comme le ferait l’intervention d’un rupteur, si le conducteur n’engage pas le rapport supérieur, ou celle d’un pseudo-rétrogradage sont plutôt réussies. Devant notre mine déconfite, les ingénieurs nous ont assuré qu’il était possible d’éteindre la

bande-son, mais nous n’avons pas trouvé le menu idoine... Le gadget n’influe heureusement pas sur l’excellent équilibre routier du RZ. Le système 4 roues motrices, dont les réglages ont été ajustés, contrôle parfaitement l’assiette du véhicule et maîtrise le roulis. En action, le RZ n’est pas pataud pour son genre (la direction joue là aussi un rôle) mais privilégie le confort à un dynamisme pur et dur. L’électronique a beau réaliser des merveilles, un SUV de plus de 2 tonnes reste un... SUV de plus de 2 tonnes. Même si le Lexus n’est pas le plus gros de la bande! Ce qui lui rendra sans doute service si d’aventure (et c’est probable) le malus au poids venait à se durcir.

À l’aube de 2026 (sa commercialisation en France devrait intervenir au premier trimestre), le gain de puissance ne pouvait pas ne pas s’accompagner d’une plus grosse batterie. À condition qu’elle ne soit pas plus encombrante ni plus lourde. C’est chose faite, y compris sur le deuxième point.



Assurément, ce drôle de volant fait son petit effet et contribue tant à l’agrément qu’à l’ambiance! Les technologies embarquées sont à la page et le RZ intègre (enfin!) un planificateur de trajet.

L'avis de Méline Priam



Atmosphère sympa et direction originale restent hélas insuffisantes pour se démarquer.



La version F Sport a droit à quelques fioritures pour se démarquer : entrées d'air supplémentaires à l'avant, becquet et boucliers arrière spécifiques, jantes de 20 pouces...



❶ Les palettes ont une double fonction : en mode Drive, elles ajustent la récupération d'énergie au freinage, et si vous choisissez le mode Manuel, elles servent alors à passer de faux rapports de vitesse. ❷ Les passagers arrière n'ont pas à se plaindre : l'espace est plus que généreux. Mais le plancher trop haut oblige les plus grands à voyager les jambes un peu pliées. ❸ Assez vaste, le coffre permet d'envisager des départs en famille sans trop de souci. Un rangement sous le plancher est réservé aux câbles.

La pile passe de 64 à 72 kWh de capacité nette (de 71,4 à 77 brut) et permet au RZ de revenir dans le jeu de l'autonomie. Grâce, en outre, à une meilleure efficacité du moteur, celle-ci suit une progression similaire pour atteindre, selon Lexus, 450 km, voire 500 km dans le cas du RZ 350e.

Là encore, ce n'est pas mieux que la concurrence, mais au moins comparable. Pour recharger plus efficacement, la batterie bénéficie d'un système de préconditionnement et la puissance de charge a aussi été augmentée. Hélas, pas en courant continu (DC) sur borne rapide : elle plafonne toujours à 150 kW, mais elle grimpe à 22 kW (contre 11 kW) en courant alternatif (AC). Bref, si visuellement le RZ ne change rien, il fait de gros, gros efforts pour se mettre à niveau.

Il ajoute à cela une ambiance à nulle autre pareille, chaleureuse et raffinée. L'habitacle

dégage un luxe classique, sans ostentation, même si certains plastiques durs, sur le bas des contre-portes notamment, n'ont pas leur place dans une auto à plus de 60 000 € (pour l'entrée de gamme). Ce n'est pas donné et pourtant, Lexus pourrait bien tenir là un argument

de poids. En effet, en annonçant ne pas souhaiter augmenter les tarifs du RZ malgré le progrès et en assurant vouloir mettre "l'électrique au prix de l'hybride", Toyota-Lexus pourrait bien frapper un grand coup. Reste que dans le cas présent, le RZ 550e F Sport devrait friser les 80 000 €. Certes,

à ce tarif, il est *all inclusive*, direction *by-wire*, toit panoramique auto-occultant et système de chauffage par rayonnement compris, et Lexus a la réputation de soigner service et fiabilité. Mais bien des concurrents font aussi bien, voire mieux, pour moins cher. ■

PLUS
Agrément
Ambiance et habitabilité
Équipement complet
—
MOINS
Autonomie
Détails d'ergonomie
Aides à la conduite
intrusives

LEXUS RZ 550e

408 ch/77 kWh F Sport

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 408 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 269 (AV) & 269 (AR) Nm
Type	2 élec. synchrones à aimants permanents
Puissance fiscale	NC
Transmission	aux 4 roues
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/capacité brute (nette)	■ lithium-ion/77 (72) kWh

(1) 227 ch (AV) & 227 ch (AR).

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 12,2 m
Pneumatiques AV-AR	235/50-255/45 R 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,81/1,90/1,64/2,85 m
Poids/tractable freiné	2180/0 kg ⁽²⁾

(2) Poids tractable freiné de 750 kg sur RZ 350e et de 1500 kg sur RZ 500e.

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

Coffre	
Volume	■ 522 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 79 000 € ⁽³⁾
Primes écologiques (CO ₂)	■ 0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽⁴⁾	79 000 € ⁽³⁾
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km ⁽⁵⁾

(3) Estimation, sous réserve d'un malus au poids en 2026.

(4) Primes et options inclus. (5) Batterie : 10 ans.

Équipements de série ■

7 airbags, accès et dém. sans clé, off. tête haute, AFIL active, aide parking auto + cam. 360°, Bluetooth, cam. recul, chauff. par rayonnement, clim auto bizona, cond. semi-auton. niv. 2, dir. by-wire, ESP, freinage auto urg. + dét. piéton et coll., hayon élec., induction, instrum. num., jantes 20 pouces, lect. pann., peint. métall. et/ou biton, LED adapt., régl. vitesse adapt., rétro intérieur par cam., réglage mode de conduite avec mode Manuel et passage virtuel des rapports, sellerie en suédine, sièges AV chauffants et ventilés, syst. multim. avec écran tactile 14 pouces/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/audio Mark Levinson, toit pano vitré occultant...

Options

Aucune.

Consommation/Autonomie/Recharge	
Consommation mixte	■ 18,4 kWh/100 km
Auton. moyenne/urbaine	■ 450/594 km
Chargeur AC/DC	■ 22/150 kW
Temps de charge secteur/22/150 kW	■ NC/3 h 30 ⁽⁶⁾ /30 mn ⁽⁷⁾

(6) 10 à 100 %. (7) 10 à 80 %.

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Japon

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Au-delà de l'inédite direction sans liaison mécanique, qui contribue à un certain agrément, le RZ se remet à niveau en puissance, capacité de batterie et de charge. Avec une touche de raffinement et une technologie à la page en prime. De là à surclasser les meilleurs, c'est trop court.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

TROP TARD !

La Toyota Supra aura attendu le crépuscule de sa carrière pour atteindre un summum d'efficacité et de plaisir avec cette ambitieuse Final Edition. Hélas, les cinq exemplaires prévus pour la France sont déjà tous vendus !

Par Vincent Desmonts

PLUS PUISSANT, TOUJOURS BIEN ÉLEVÉ

D'origine BMW, le 6 en ligne a été revu. L'admission redessinée, le calculateur reprogrammé et l'échappement Akrapovic spécifique lui permettent de passer de 340 à 441 ch, tandis que le carter cloisonné et le refroidissement amélioré sont adaptés à un usage intensif. L'ensemble offre un supplément de punch bienvenu sur piste, tout en conservant une remarquable souplesse. Boîte manuelle (un peu lente) de rigueur.

L'avis de Vincent Desmonts



La Supra libère enfin tout son potentiel de machine à sensations !



PLUS INCISIVE QUE JAMAIS

Caisse rigidifiée, suspensions réglables KW, freins renforcés (disques ventilés et perforés de 395 mm à l'avant !), jantes alliage forgées et pneus Michelin Pilot Sport Cup 2 : l'A90 Final Edition troque la mollesse et le flou des autres Supra pour un comportement ultra-agile avec un essieu avant qui se jette à la corde, un train arrière réactif et un freinage endurant et facile à doser. Une révélation sur piste !



AMBIANCE "RACING"

Au kit carrosserie incluant des appendices aérodynamiques en carbone et une prise d'air amovible sur le capot répond un intérieur aux accents sportifs plus marqués que jamais, où trônent deux baquets Recaro à coque en carbone revêtus d'Alcantara (rouge côté conducteur, noir côté passager) qui offrent un maintien parfait. L'Alcantara orne aussi le volant, le petit levier de vitesses, la console centrale et la planche de bord.



AU PRIX D'UNE... PORSCHE!

Facturée 144 000 € (plus... 70 000 € de malus), la Supra A90 Final Edition coûte à peu près deux fois plus cher que la version 3.0 à boîte auto! Elle s'affiche ainsi au tarif d'une Porsche 911 Carrera d'entrée de gamme (140 000 €), certes un peu moins puissante (394 ch), mais offrant deux places d'appoint et un blason au prestige incomparable. Chez Gazoo Racing – la division sport de Toyota –, on répliquera que c'est le prix de l'exclusivité...

FAUTE DE GRIVES

Tous les exemplaires de la série limitée Final Edition étant déjà vendus, vous pourrez vous rabattre sur la Supra 3.0 Evo. Un peu plus abordable (79 300 € hors malus de 70 000 €), elle se contente de 340 ch et de suspensions pilotées classiques, mais bénéficie tout de même de freins renforcés, de trains roulants optimisés et d'un kit carrosserie. Sans égaler la rigueur d'une Final Edition, elle se montre plus précise qu'une Supra 3.0 normale.

TOYOTA GR SUPRA A90 441 ch Final Edition EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 441 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	■ 571 Nm à 4 500 tr/mn
Type	6 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	2 998 cm³/33 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,4 m
Pneumatiques AV - AR	265/35 R 19 - 285/30 R 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,38/1,87/1,28/2,47 m
Poids/tractable freiné	1 795 kg/NC

Performances	
0 à 100 km/h	■ 4,3 s
Vitesse maxi	■ 275 km/h

Coffre	
Volume	■ 250 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 144 000 €
Malus écologique (CO ₂) ⁽¹⁾	■ 70 000 € (204 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	214 000 €
Garantie	■ 3 ans ou 150 000 km

(1) Pas de malus au poids, le malus maxi étant atteint.
(2) Options et malus inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, accès et dém. sans clé, affichage tête haute, aide au parking AV/AR, AFIL, Bluetooth, cam. de recul, chargeur de smartphone à induction, clim auto bizona, détecteurs pluie/luminosité, différentiel à glissement limité, instrumentation numérique, jantes alliage forgées, lecture des panneaux, phares à LED et codes/phares auto, régl. vitesse adaptatif, rétros électrochromatiques, sellerie en Alcantara, sièges baquets carbone, surveillance des angles morts, suspensions KW réglables, syst. multimédia avec écran tactile/GPS/Apple CarPlay/système audio 10 HP...

Options
Aucune.

Consommations	
Mixte	■ 9 l/100 km
Réservoir	52 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Autriche

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



À se demander pourquoi Toyota a attendu si longtemps pour "débrider" sa Supra, qui s'en trouve transfigurée! Elle rate les 5 étoiles en raison du nombre d'exemplaires pour la France ridiculement bas et de la trop courte durée de l'essai pour jauger son plein potentiel.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LA BONNE ÉDUCATION

Excepté sa partie avant spectaculaire et inédite, inutile de chercher un chambardement dans le restylage de l'Espace. Toujours proposé avec un moteur hybride non rechargeable de 200 ch, il prend cependant quelques cours de maintien et ajoute quelques raffinements à sa panoplie.

Par Camille Pinet Photos Nicolas Soler





Pour tout modèle, citadine, compacte, SUV urbain ou familial, le restylage est un passage obligé. Pas toujours pour s'adapter à l'évolution des technologies, mais parfois pour satisfaire des motivations purement commerciales. Il permet "d'animer la gamme" et d'ajouter devant son patronyme la mention "nouveau", apparemment jamais galvaudée malgré un usage intensif et séculaire par des générations de vendeurs. Dans le cas de l'Espace, la nécessité d'évoluer en profondeur est d'autant moins prégnante qu'il a été lancé voici moins de deux ans.

Il s'agit donc plutôt de le mettre au diapason de l'Austral, dont il dérive étroitement.

Celui-ci vient de profiter de quelques mises à jour (*lire p. 60*) et l'Espace en reprend ainsi fort logiquement l'avant redessiné depuis la calandre jusqu'au bout des optiques, afin d'adopter la nouvelle identité visuelle de la marque. Il a au moins le mérite de rompre complètement sur le plan esthétique avec le précédent Koleos II, avec lequel il entretenait encore quelques similitudes visuelles. Pour le reste, la liste des changements annoncés par Renault laisse un peu sur sa faim : quelques équipements en plus, des sièges inédits et des améliorations de gestion de son moteur hybride non rechargeable... qui en a déjà reçu fréquemment depuis le lancement du système E-Tech 200 ch sur l'Austral en 2022.

En essayant cette nouveauté, ne sommes-nous pas justement en train de nous prêter au seul jeu commercial ? Le chronomètre semble corroborer ce sentiment. Sur notre piste d'essais de Montlhéry, l'Espace Full Hybrid de 200 ch restylé réalise rigoureusement les mêmes temps que l'exemplaire mis à l'épreuve il y a deux ans, hormis un gain négligeable d'un dixième de seconde au 0 à 100 km/h. Même constat pour les consommations... tandis que notre sonomètre relève une légère augmentation du bruit à 90 et 130 km/h ! Pour une fois, notre machine se montre cependant injuste, car elle ne distingue pas l'origine des nuisances sonores. L'Espace progresse nettement en ce qui concerne le filtrage des bruits d'air sur autoroute, qui apparaissaient comme →

LE DADA DE L'ESPACE, CE SERAIT PLUTÔT LE COMPORTEMENT ROUTIER, PARTICULIÈREMENT AGILE POUR UN MODÈLE SI IMPOSANT ●●●

l'un de ses gros points faibles. Il gagne en effet un nouveau vitrage, des joints de porte revus et un habillage inédit des rétroviseurs.

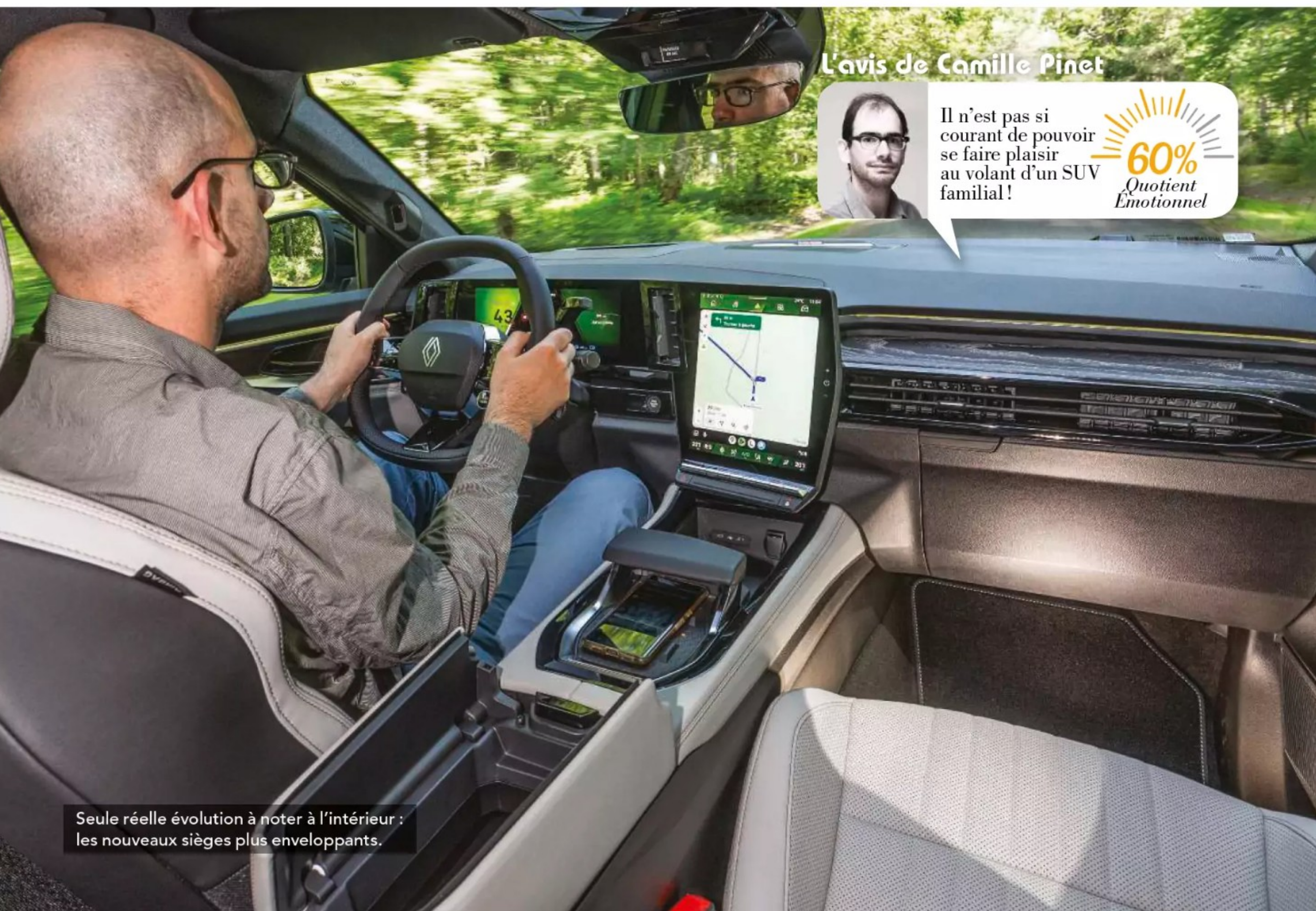
Le 3 cylindres se révèle également beaucoup plus discret lorsqu'il recharge la batterie à basse vitesse.

Voilà une véritable amélioration en matière d'agrément. Cela ne fait pas pour autant du grand SUV une nouvelle référence concernant le silence face à la concurrence. Il reste toujours plus bruyant qu'un C5 Aircross I ou qu'un Peugeot 5008.

Le dada de l'Espace, ce serait plutôt le comportement routier, particulièrement agile pour un modèle si imposant. Bien entendu, les quatre roues directrices de série sur notre version Iconic participent de façon non négligeable à cette impres-

sion, mais aucun changement n'est à relever de ce côté-là : le SUV avait touché juste dès l'origine, en remplaçant d'emblée le Peugeot 5008 dans le rôle de référence de son segment. Cependant, les efforts de mise au point de la motorisation apparaissent bien perceptibles. Renault s'est attaché à réduire le délai de réaction en dessous de 80 km/h, si bien que sur le plat, la transmission multimode adopte un comportement plus naturel, diminuant cette impression d'accélération à géométrie variable qui la caractérisait.

Aucun changement n'est à relever en matière de finition ni d'habitabilité. L'Espace reste un SUV logeable, même s'il ne rivalise pas avec son ancêtre monospace. Seule évolution notable, les nouveaux sièges plus enveloppants, qui maintiennent mieux en virage à l'avant. Sans surprise, nos mesures d'habitabilité ne mettent en évi-



L'avis de Camille Pinet



Il n'est pas si courant de pouvoir se faire plaisir au volant d'un SUV familial !

60%
Quotient
Émotionnel

Seule réelle évolution à noter à l'intérieur : les nouveaux sièges plus enveloppants.



PLUS
Comportement routier
Confort
Sobriété

—

MOINS
Progrès limités
Prix élevés
Toujours plus sonore
que la moyenne

L'Espace conserve l'agilité qui a fait sa réputation depuis son lancement et gagne un peu en agrément moteur.



1



2



3

1 Le système multimédia conçu avec Google reste très intuitif. 2 Pas de changement en matière d'habitabilité arrière, très satisfaisante sur l'Espace. 3 Le coffre propose en version 5 places un volume appréciable, et la banquette coulissante permet d'améliorer l'ordinaire.

dence aucune modification : le volume de coffre et l'habitabilité apparaissent satisfaisants, mais ne présentent pas de record dans la catégorie, tandis que la modularité se révèle toujours bien conçue. Du côté des équipements, nous étions inquiets d'apprendre que le grand Renault reçoive une caméra de surveillance du conducteur inédite, bien visible dans le montant gauche intérieur. Heureusement, celle-ci ne s'est pas manifestée par des alertes inopportunes comme c'est trop souvent le cas chez certains concurrents. Nous l'avons échappé belle!

Une fois n'est pas coutume, cette opération de remise en forme ne se traduit pas par une augmentation des tarifs, le grand SUV étant facturé 50 300 €, soit 500 € de moins qu'auparavant dans sa version haut de gamme Iconic. Un petit cadeau en trompe-l'œil puisqu'il faut désormais consentir un effort de 1 000 € supplémentaire pour disposer de la version 7 places. Comptez également 500 € de plus qu'avant pour le toit panoramique opacifiant Solarbay qui remplace le précédent modèle à rideau électrique. En revanche, la gamme d'options n'évolue qu'à la marge, sans recours excessif aux "packs" très à la mode. L'Espace reste cher, surtout si l'on considère le prix du Peugeot 5008 hybride rechargeable 195 ch, facturé 1 810 € de moins. ■

RENAULT ESPACE Full Hybrid E-Tech 200 ch Iconic



77

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	■ 200 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 205 Nm à 1750 tr/mn + 205 + 50 Nm (élec.)
Type	3 cyl. en ligne, essence + 2 électriques
Cylindrée/puissance fiscale	1199 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	multimode à crabots/4+2
Batt./capacité brute (nette)	■ lithium-ion/NC

(1) Puissance maxi : 130 ch à 4500 tr/mn + 68 ch + 34 ch élec.

Châssis

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

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,75/1,83/1,65/2,74 m
Poids/tractable freiné	1755/1 600 kg

Performances

1000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 31,2/9,5 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 8,0 s
Vitesse maxi	■ 178 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/33/67 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 16 à 38 cm ⁽²⁾
Largeur aux coudes AV/AR	■ 150/148 cm
Volume de coffre	■ 480 à 670 dm ³ ⁽²⁾

(2) Selon la position de la banquette, mesures sur version 7 places.

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 52,8/65,8/69,7 dB
------------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	■ 50300 € ⁽³⁾
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (111 g/km)
Malus au poids (MOM)	■ 480 € (1747 kg)
Prix du modèle essayé ⁽⁴⁾	55680 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(3) Version 7 places Iconic : 51 300 €. (4) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

Cam. 360°, clim auto bizona, cond. semi-auton. niv. 2, hayon élec. Jtes all. 20 pces, roues AR direct., sièges AV élec/chauff., syst. multim. tactile/USB/Apple et Android...

Options

Pack Vision (aff. tête hte, pare-brise chauff. : 800 €), peinture métall. (800 €), toit vitré Solarbay (1 500 €)...

Consommation

Moyenne	■ 6,2 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 5,9/6,2/6,5 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 887 km/55 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Espagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'Espace restylé conserve le châssis le plus dynamique du segment et gagne un peu en agrément moteur. Reste que sa nouvelle place de référence des SUV familiaux se monnaie cher.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Futures motorisations compatibles E85 ?

3900 stations distribuent du superéthanol E85 et une seule voiture neuve est aujourd'hui concernée sur le marché : le Ford Kuga. Connaissez-vous les projets des constructeurs français dans ce domaine ? Sur quels véhicules pourrait-on voir arriver des moteurs compatibles ? **P. B.**

Il ne faut jamais dire "jamais", mais l'E85 ne fait pas partie des plans des marques françaises, qui préfèrent présenter des solutions hybrides légères (micro-hybrides) ou complètes (hybrides non rechargeables), ou encore développer une offre bicarburation "sans-plomb/GPL", comme le fait le groupe Renault avec sa marque Dacia.



2021 TRYGVE FINKELSEN/SHUTTERSTOCK

Un essai du DS 7 Vauban

Je voulais savoir si le DS 7 Vauban avait été présenté dans l'un de vos numéros. S'agit-il d'une édition limitée ? **M. L.**

Nous n'avons pas effectué de tests spécifiques avec le DS 7 Vauban, car il est réservé à une clientèle très particulière. Il s'agit d'un véhicule blindé, transformé hors des chaînes de production sur le site de Welp France. Ce n'est pas une édition limitée, mais plutôt un modèle sur mesure, destiné à améliorer la protection des occupants. Il reprend le moteur du DS 7 E-Tense 4x4 300, mais pèse 164 kg de plus, ce qui a une incidence sur la consommation et les performances. Son prix dépasse les 160 000 € hors taxes.



STELLANTIS

DS 7 Vauban

Coffre de toit, sans pitié avec l'électrique

Quel impact un coffre de toit a-t-il sur l'autonomie d'un véhicule électrique ? Je n'ai encore rien vu sur le sujet, qui me semble pourtant important. **P. B.**

Nous savons qu'un coffre de toit peut entraîner entre 10 et 20 % de surconsommation sur un véhicule thermique, en fonction des performances aérodynamiques dudit coffre. Difficile de donner un pourcentage précis pour un véhicule électrique, mais l'incidence est d'autant plus notable sur autoroute et sur une auto bien

profilée. Si vous devez rouler avec un coffre de toit, il est conseillé d'adopter une vitesse plus modérée (environ 110 km/h) ou, mieux encore, d'utiliser le réseau secondaire.



2022 ELENA_ALEX_FERNES/SHUTTERSTOCK

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-1190



KIOSQUE
mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M042 # D1641992

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 éditrice de L'Auto-Journal, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de ERAS. Créancier : ERAS, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, France - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

☒ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](https://kiosquemag.com) : bit.ly/aj-1190 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 serviceabomag@kiosquemag.com ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 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.



CON



LE COMBI COMME ART DE VIVRE

La "vanlife" a le vent en poupe, et son véhicule emblématique reste le Combi Volkswagen dans sa version van, le California. Un véhicule culte qui vaut bien une fête : le California Festival.

Nous avons pris part à sa troisième édition près de Mimizan, hébergés dans un modèle T7 de dernière génération. L'occasion de rencontrer les fans de vans VW dans toute leur diversité.

Par Nicolas Valeano Photos Yann Lefebvre



T 1, 2, 3, 4, 5... Chaque génération de Combi Volkswagen a ses aficionados, dans des paroisses qui se respectent sans toujours se mélanger complètement. À la rencontre des différentes personnalités qui composent les propriétaires de VW California et consorts, on a tôt fait de comprendre que dès qu'il s'agit d'un véritable art de vivre, il y a autant de chapelles que de styles de véhicule. Pour cela, le California Festival représente un bel échantillon avec ses quelque 200 vans de tous types rassemblés pour une fête de trois jours au bord du lac d'Aureilhan dans les Landes, à quelques kilomètres de la plage de Mimizan. Le camping Huttopia qui nous reçoit voit sa population familiale traditionnelle transfigurée le temps d'un week-end de début d'été pour accueillir 500 "van-lifers" dans ses 10 hectares de verdure. Au programme : animations diverses avec concerts, projection de films en plein air, ateliers yoga ou cuisine en van, conduite *off-road*, jeu-concours pour gagner le tout dernier California, et pour la table, des *food-trucks* et *beer-trucks* ont pris leurs quartiers sur le sable. Tous sur base Volkswagen Combi, naturellement. L'ambiance est ainsi assurée pour les participants, à qui la marque demande la modique somme de 50 € de frais d'inscription, apéros inclus. De quoi réunir un bel échantillon de festivaliers motivés.

LA VANLIFE ATTITUDE

L'origine du nom "vanlife" viendrait des États-Unis, créé autour de l'année 2012 par Foster Huntington, un des influenceurs majeurs du genre. Attention à ne pas confondre camping-car et van : ici, les premiers sont gentiment moqués, appelés grands blancs à cause de leur embonpoint dû à leur capucine et leur cellule plus large que la cabine. Un gabarit qui leur interdit la liberté propre à la vie en van, aux →



Le Swell Kombi (un T2 brésilien de 1989) amène ses bières locales de la région de Saint-Jean-de-Luz.



La séance photos façon surfeur connaît un beau succès auprès des familles.

Ambiance bon enfant et tenues de vacances pour ce rendez-vous très relax.



Instrumentation tout en écrans et connectivité maximale : le T7 n'a rien à envier à la gamme des voitures Volkswagen.

AU VOLANT DU CALIFORNIA T7

Basé sur le Multivan en version longue plutôt que sur le Transporter, le tout dernier California (appelé T7) fait désormais le grand écart entre le monde des monospaces et celui des utilitaires. Il reste cependant plus proche de ces derniers en matière de sensations de conduite, ronflement du TDI 150 ch bien présent en fond. Apparue à la fin de l'année dernière, cette version très moderne assure des prestations de premier plan avec les aides à la conduite et la connectivité d'une voiture classique. La masse considérable (2,4 tonnes sans les bagages des vacances...) et le gabarit massif de 5,17 m de long se font ressentir, mais pour autant, le California est étonnamment maniable et facile. Sa hauteur contenue à 1,97 m donnera accès à de nombreux parkings sous gabarit de 2 m.

Dans l'habitacle, avec 4 ou 5 places selon la configuration choisie, les voyages seront tout confort, l'accès facilité par les deux portes coulissantes et les pauses, douillettes. Nous avons dormi dans ce cocon sur le lit supérieur, une fois le toit relevé d'un geste, où l'on bénéficie d'un sommier et d'un matelas remarquables. Les stores et panneaux occultants assurent des grasses matinées paisibles tandis que les moustiquaires qui se calent dans les portes, vitres semi-ouvertes, donnent une belle circulation d'air.

Si besoin est, un chauffage stationnaire est commandé depuis l'écran tactile qui gère l'énergie ainsi que les liquides embarqués, pour la kitchenette avec frigo et la douche intégrées. Compter au minimum 69 200 € pour la version de base de cette évolution bien moderne d'un concept éprouvé.

Le T7 donne désormais le choix entre une version TDI 150 ch et un hybride rechargeable de 245 ch et 95 km d'autonomie électrique avec traction intégrale.



La fête durera
48 heures,
non-stop pour les
plus motivés...

“C’est une tribu, un état d’esprit très cool.
Ce qu’on dépense en essence, on ne le met
pas dans l’hôtel, c’est la liberté!”

Julien-David Collombet, spécialiste du Combi

mensurations contenues permettant l’accès à beaucoup plus de lieux, mais au confort plus modeste aussi. Le journaliste Julien-David Collombet, rédacteur en chef du magazine spécialisé *Combi*, est venu avec son magnifique T2 Bay Window de 1974 racheté aux États-Unis à... Tom Hanks. Il explique le mode de vie qui va avec ces engins pas comme les autres, où la personnalisation joue un rôle prépondérant : “Un Combi, c’est comme un bateau, ce n’est jamais fini. C’est une tribu, un état d’esprit très cool. Ce qu’on dépense en essence, on ne le met pas dans l’hôtel, c’est la liberté!”

Un art de vivre de plus en plus populaire, porté par Instagram, et porteur d’un vrai business : une allée du California Festival rassemble aussi des vendeurs d’accessoires, pièces, produits dérivés, et l’appli communautaire de référence pour trouver un lieu pour la nuit, Park4night.

DES QUERELLES DE CLOCHER AU PAYS DU COOL

Pour les fans *hard core*, “le” VW Combi est le T1, première génération apparue en 1965 en version van à vivre, à l’époque avec le fabricant spécialisé Westfalia sous la référence SO 42. Le 4 cylindres boxer issu de la Coccinelle émet sa sonorité si particulière et, fort de ses 44 ch, il emporte l’engin tout juste au-dessus des 100 km/h, sous son look si évocateur des hippies et surfeurs de la côte ouest des États-Unis. Il sera produit à plus de 12 000 exemplaires, commençant une légende qui perdure, soixante-quinze ans et sept générations après. Mais n’allez pas parler des modèles plus récents aux propriétaires de T1 et de T2, son successeur jusqu’en 1979 (et... 2013 au Brésil), seuls à pouvoir

Être sellière aide à garnir élégamment l’habitacle de son Combi, comme celui de Gwendoline.



Le Combi de 1968 d’Hervé parcourt pas moins de 20 000 km par an, avec son boxer 2.0 de 100 ch.





Gwendoline est venue de Saint-Lary-Soulan avec son Combi de 1969 (à moteur 1641), son BMX et sa bonne humeur!



L'ancien propriétaire de ce T2 Bay Window de 1974 pose devant son bébé. Vous aurez peut-être reconnu un certain Tom Hanks!



Hervé, dit "Beep", a fait de son Combi sa résidence principale pour aller voir ses amis, tailler la route et surfer.



Certains habitacles ressemblent à un cabinet de curiosités (ici le T2 B de 1975 avec high roof de Matthieu, de Cahors).

revendiquer leur moteur arrière à refroidissement par air. Le T3 garde le moteur postérieur et la propulsion, mais adopte le refroidissement liquide, gagne en puissance et ses versions turbo diesel et 4 roues motrices offrent une polyvalence inédite. En plus des transformations Westfalia, il est lancé sous le nom officiel de California en 1988.

Mais la plus grosse rupture est probablement effectuée en 1990 avec l'arrivée du T4, avec moteur avant 4 ou 5 cylindres en ligne et traction (ou transmission intégrale), et suspension arrière indépendante : il perd en charme ce qu'il gagne en modernité. Le T5 qui lui succède (2003-2015) est entièrement fabriqué chez Volkswagen Utilitaires à Hanovre en version California, gagnant encore en performances et confort. Puis le T6 lancé en 2015 devient 6.1 une fois qu'il adopte une instrumentation numérique et un infodivertissement connecté. Aujourd'hui, le T7 basé sur le Multivan (*voir notre prise en main p. 83*) gagne encore en sophistication mécanique, jusqu'à sa toute récente version hybride rechargeable. Un petit Caddy California et un Grand California format XXL ont aussi rejoint l'offre des vans officiels de VW. De quoi trouver son bonheur, avec un budget en conséquence : un California T7 s'échange à 85 000 € en moyenne en version Ocean. Enfin, prochain modèle à faire saliver les nostalgiques sensibles aux véhicules zéro émission : l'ID. Buzz California est annoncé pour 2027. ■



Certains groupes d'amis se retrouvent régulièrement dans des rassemblements ou organisent des voyages lointains.

COUP D'ACCÉLÉRA

Après quelques mois de routine et d'incertitude quant à son avenir, le championnat du monde des rallyes s'emballe alors qu'il s'apprête à faire étape au Paraguay pour la première fois...

Par Alain Pernot



Kalle Rovanperä savoure sa victoire finlandaise.

Rovanperä, enfin prophète en son pays

Plus jeune champion du monde de l'histoire du WRC et double champion du monde en 2022 et 2023, Kalle Rovanperä a connu un parcours sensationnel. Mais il lui manquait un exploit à son actif : celui de s'imposer sur ses terres, dans l'épreuve la plus rapide du championnat du monde. Depuis qu'il évolue dans la catégorie reine, ses performances au Rallye de Finlande ont toujours été empreintes de frustration : crash en 2021, 2^e place en 2022 (à 6^e de Tänak), tonneaux en 2023 et accident en 2024... Cette année, il a totalement maîtrisé la course. Se portant en tête du classement général dès la deuxième spéciale, il ne l'a plus lâchée. Vainqueur de 10 spéciales sur 20, il s'est imposé sans coup férir devant ses équipiers Katsuta, Ogier, Evans et Pajari qui ont offert à Toyota un impressionnant quintuplé ! Le jeune Finlandais se replace au championnat à seulement 3 points de son partenaire Elfyn Evans, toujours leader.

Sébastien Ogier disputera les 4 prochains rallyes.

NIKOS KATIKIS / DPPI



TEUR

Première victoire pour **Oliver Solberg** !

Fils de Petter "Hollywood" Solberg, champion du monde 2003, le jeune Oliver Solberg (23 ans) n'a pas raté son retour dans la catégorie Rally1. Rétrogradé en Rally2 depuis trois ans, il a vu Toyota lui donner la possibilité de disputer le Rallye d'Estonie courant juillet au volant d'une Yaris de la catégorie reine. Mis en confiance par une prometteuse séance d'essais préparatoires, le Suédois a

réalisé un sans-faute. Mieux, il s'est offert le luxe de dominer l'élite mondiale du WRC ! Tenant parfaitement la pression, il remporte sa première victoire en WRC pour la plus grande fierté de ses parents Petter Solberg et Pernilla Walfredsson (ancienne pilote elle aussi). Ce succès est également le centième de Toyota en championnat du monde (seul Citroën a fait mieux avec 102 triomphes).

TGR WRT/MCKLEIN

Ogier joue les prolongations !

Après un programme très chargé l'an passé (10 épreuves au lieu des 6 prévues initialement), Sébastien Ogier avait affirmé vouloir lever un peu le pied en 2025. Enfin, au moins pour ce qui est du nombre d'épreuves... Il a disputé en Finlande son sixième rallye de l'année, censé être aussi le dernier. Classé troisième de l'épreuve, le Français pointe à la troisième place du championnat, à seulement 13 points d'Evans. Cette situation a semble-t-il changé la donne pour Ogier qui demeure le pilote ayant remporté le plus de rallyes cette année (trois contre deux pour Evans et Rovaniemi, un pour Tänak et Solberg). Après le podium finlandais, il a annoncé qu'il allait disputer les prochaines manches du championnat et pourquoi pas espérer un neuvième titre qui lui permettrait de viser le record de Sébastien Loeb.

WRC2 : Rossel toujours en lice

La deuxième division du WRC donne lieu à un joli duel opposant Oliver Solberg et le Français Yohan Rossel. Le pilote Citroën avait ouvert les hostilités en gagnant le Monte-Carlo. Oliver Solberg (sur Toyota Yaris) avait répliqué en triomphant en Suède. Rossel a par la suite remporté le Rallye des Canaries, Solberg s'imposant au Portugal et à l'Acropole. Les deux pilotes ont tous les deux disputé cinq manches (seuls les sept meilleurs résultats sont pris en compte) et ils sont séparés par seulement 3 points !

DPPI / PSNEWZ

ZUMA / PSNEWZ

Hyundai sera présent en WRC en 2026.

Hyundai toujours là en 2026

En attente d'une clarification du règlement technique de 2026, Hyundai avait fait planer le doute quant à sa présence en WRC l'année prochaine. Le législateur ayant assuré que les Rally1 dépourvues d'hybride seraient à nouveau la norme en 2026, le constructeur coréen a confirmé par un simple post sur les réseaux sociaux le prolongement de son engagement pour une saison supplémentaire. Aucune décision n'a été prise pour 2027, en revanche.



Nouvelle destination pour le WRC.

Cap sur l'**Amérique du Sud** !

Après 9 manches essentiellement disputées sur le continent européen (à l'exception du Rallye du Kenya), le championnat du monde des rallyes attaque une tournée inédite en Amérique du Sud. Celle-ci va débiter – du 28 au 31 août – par un pays qui n'a encore jamais accueilli le WRC : le Paraguay. Elle se poursuivra au Chili, du 11 au 14 septembre. Resteront alors trois épreuves à disputer : Europe centrale, Japon et Arabie saoudite, autre nouvelle épreuve.

Yohan Rossel bien placé en WRC2.





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

EN MESURES

L/l/h :
4,68/1,71/1,40 m

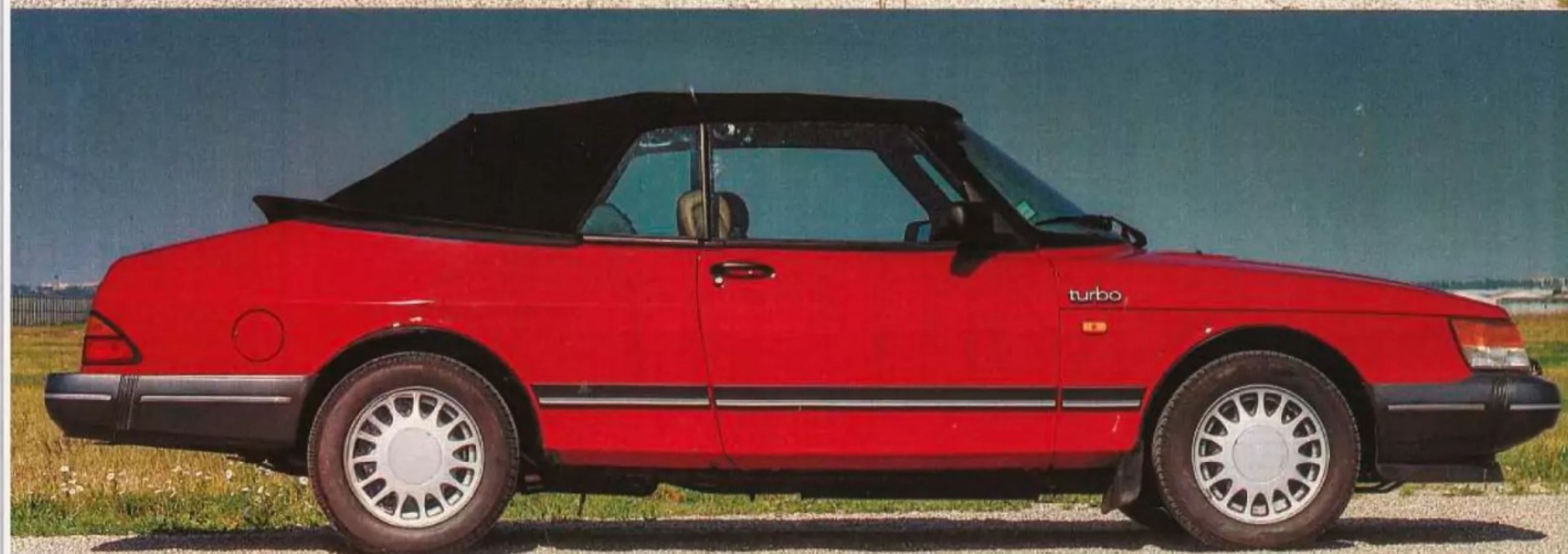
Poids : 1 342 kg

Puissance :
175 ch à 5 300 tr/mn

1000 m d.a. :
29,8 s

Vitesse maxi :
210 km/h

**Consommation à
90 km/h :** 7,4 l/100 km



Capotée ou décapotée, la Saab 900 cabriolet séduit par sa ligne autant classique qu'intemporelle...

LA SAAB 900 CABRIOLET TURBO À L'ESSAI

Quand on évoque les cabriolets à 4 places, on songe d'abord aux réalisations signées Mercedes ou BMW. Un genre qui a aussi trouvé grâce aux yeux du suédois Saab, qui nous a livré une superbe réalisation sur la base de la vénérable 900...

Par André Costa (1986)/Thomas Riaud (2025)

■ "La vogue du cabriolet bat décidément son plein et même les Scandinaves y succombent, comme en témoigne la très belle Saab décapotable qui nous est proposée aujourd'hui."

■ "Destinée en tout premier lieu au marché américain, cette voiture va également être lancée en Europe, où elle se heurtera entre autres au cabriolet BMW 325."

■ "Mécaniquement parlant, la similitude avec la berline 900 est à peu près totale. Le moteur est une très belle pièce, avec ses deux arbres à cames en tête, ses 16 soupapes, sa gestion électronique APC permettant d'utiliser le cas échéant des carburants à faible indice d'octane, son injection Bosch LH-Jetronic et son turbo malheureusement dépourvu d'un refroidissement par eau."

■ "Il est vrai que la carrosserie 900 n'a jamais été un modèle d'aérodynamisme et, qui plus est, la technique du cabriolet n'ajoute rien à la chose."

■ "Cela étant, les 175 ch parviennent néanmoins à amener l'ensemble à 209,5 km/h, les mesures ayant été effectuées sur l'anneau de Montlhéry."

■ "La vitesse décapotée est, curieusement, encore plus convaincante. Le ciel libre au-dessus de la tête à 199,1 km/h, c'est d'autant plus agréable que, derrière le grand pare-brise fortement incliné, les remous sont très supportables, à la condition de conserver les quatre glaces hautes."



Le tableau de bord, calqué sur celui de la berline et du coupé, est un modèle d'ergonomie. La finition est de surcroît irréprochable.

“ Par rapport à la berline 900, le supplément de poids est de l'ordre de 120 kg. ”

↑ Ses qualités

TRÈS BELLE SILHOUETTE

“Surtout considérée de profil, la 900 décapotable est une très jolie voiture, un peu « kitch » peut-être par rapport à la pureté technologique de certains dessins récents, mais riche néanmoins d’une élégance que je qualifierais volontiers d’intemporelle.”

PRÉSENTATION SÉDUISANTE

“La présentation générale est quasi irréprochable. Les sièges et les garnitures en cuir sont très beaux et seules les garnitures de portières m’ont laissé perplexe.”

CAPOTE D’EXCELLENTE QUALITÉ

“La capote doublée présente une épaisseur telle que tout hard-top devient inutile, au moins en ce qui concerne l’isolation thermique ou phonique.”

↓ Ses défauts

FAIBLE PUISSANCE À BAS RÉGIME

“Les reprises à bas régime – surtout lorsque le turbo n’est pas enclenché – ne peuvent être qu’assez molles, ce qui incitera à se servir assez souvent d’une boîte dotée fort heureusement d’une bonne maniabilité.”

SUSPENSION DISCUTABLE

“La suspension n’en avoue pas moins un certain âge. Elle combine – elle n’est malheureusement pas la seule – des ressorts fermes à des amortisseurs comparativement trop souples, ce qui amène l’ensemble à restituer par trop les chocs isolés et à mal contrôler les appuis prolongés, au détriment de la stabilité de plateforme et de lutter contre le roulis, principalement dans les grandes courbes abordées très rapidement.”

DÉFICIENCE DE FREINAGE À GRANDE VITESSE

“Quant à notre essai de freinage à chaud à grande vitesse réservé aux voitures capables d’atteindre 200 km/h, il a révélé non seulement des distances d’arrêt préoccupantes – 106 m – mais aussi des blocages imprévisibles et dangereux des roues arrière.”



❶ Composé de trois éléments en plastique à emboîter, ce couvre-capote n’est pas très pratique à installer. ❷ Grâce à son moteur turbocompressé, cette décapotable offre de bonnes performances, assez pour entrer dans le club des “plus de 200 km/h”. ❸ Chose rare dans la catégorie, la Saab 900 cabriolet offre véritablement 4 places, de surcroît confortables.



“ Pierre d’achoppement du cabriolet, le problème de la rigidité a été résolu dans le cas présent avec un bonheur appréciable. ”



- ❶ Capote en place, la Saab 900 cabriolet souffre d'une rétrovision très médiocre, à cause des épais montants arrière.
 ❷ Le coffre se trouve pénalisé par un seuil de chargement haut placé, et il est encombré par la présence du couvre-capote.
 ❸ À défaut de noble 6 cylindres, la Saab 900 reçoit un brillant 4 cylindres turbo à double arbre à cames en tête et 16 soupapes, délivrant 175 ch à 5 300 tr/mn.



Extraits...

■ "Passée sur la bascule, la caisse accuse en ordre de marche le poids assez respectable de 1 342 kg. Néanmoins, les accélérations sont de bonne facture : 16 s aux 400 m départ arrêté et 29,8 s aux 1 000 m."

■ "En dépit de la capote, l'insonorisation générale apparaît d'ailleurs fort satisfaisante ; au ralenti, on n'enregistre intérieurement que 53,5 dB, avec 67,5 dB à 90 km/h et 74,5 dB à 130 km/h. Ces résultats témoignent entre autres de l'excellente isolation fournie par la capote qui, jusqu'à 180 km/h, fait preuve d'une grande discrétion avant qu'apparaissent des sifflements au niveau du haut des portières."

■ "Traction avant et, si l'on peut dire, satisfaite de l'être, la 900 est une sous-vireuse généralement discrète, tranquille à mener à vitesse moyenne et dotée d'une bonne maniabilité en conduite sportive."

■ "Sauf chez BMW, il est rare de rencontrer quatre places sous capote, surtout dans ce format, et même lorsque cette dernière se trouve en place, la silhouette demeure agréable, bien que la visibilité par trois quarts arrière ait évidemment tendance à en souffrir."

■ "Le pouvoir de séduction de la Saab engendré par ses formes et le traitement de son habitacle est fort d'une subjectivité capable de jeter aux orties tous les beaux raisonnements."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Plus qu'une simple voiture, la 900 est un modèle emblématique de Saab, sublimé dans cette déclinaison cabriolet. La 9-3 qui lui a succédé sous la direction de GM saura renouveler le genre et donner le change face à une concurrence pour le moins étoffée à l'époque. Aujourd'hui, à l'image des petits roadsters, les grands cabriolets 4 places sont passés de mode. Depuis qu'Audi a lâché son A5, surtout BMW et Mercedes défendent encore ce genre pourtant bien sympathique. Jusqu'à quand ?

CUPRA TERRAMAR

Au côté du Tavascan 100 % électrique, le Terramar est l'autre SUV compact de Cupra, mais doté d'un moteur essence. C'est aussi un cousin du Volkswagen Tiguan, dont il tente de se distinguer par son design, mais pas seulement.

Par Cyril Biotteau Photos Florian Grout

Le premier SUV de Cupra n'était autre que l'Ateca, estampillé à l'origine Seat et qui a eu jusqu'à début 2025 une double vie puisqu'il existait dans les deux marques. C'est à lui que succède le Terramar chez Cupra (l'Ateca reste au catalogue de Seat) au poste de SUV compact thermique. Il entre tout à fait dans la logique habituelle du groupe Volkswagen : la déclinaison de plateforme. Cet espagnol reprend en effet celle du Tiguan, qui est également

cousin du Skoda Karoq ou de l'Audi Q3. Il en réutilise les motorisations, tout du moins une partie puisque les livrées diesel brillent par leur absence. Mais le 1,5 l essence avec micro-hybridation et les deux motorisations hybrides rechargeables sont déjà largement connus et employés dans le groupe sous d'autres capots espagnols, allemands ou tchèques. Étonnant, en revanche, de ne pas trouver (pour l'instant ?) de déclinaison musclée de ce SUV : la version 272 ch

ne peut décemment pas être qualifiée de telle eu égard à son poids ; rappelons que la marque Cupra est censée évoquer la sportivité... Il n'y a pas non plus de modèle 100 % électrique, mais là, tout est normal : la place est déjà occupée par le Tavascan. Le Terramar est proposé avec deux niveaux d'équipement, chacun étant associé à une motorisation, ce qui réduit les choix possibles. Un bémol compensé par de nombreuses options, dont certaines paraissent même incongrues...

LA GAMME

Moteur	V ♥	VZ	Malus écologique et poids
Essence micro-hybride			
1.5 eTSI Hybrid 150 DSG ♥	48 180 €	–	Malus CO ₂ : 1074 à 1504 € (136 à 140 g/km)
Hybride rechargeable			
eHybrid 204 DSG	55 600 €	–	Malus CO ₂ : 0 € (10 à 11 g/km) Malus au poids : 990 à 1 440 €
eHybrid 272 DSG	–	59 800 €	Malus CO ₂ : 0 € (10 à 11 g/km) Malus au poids : 1 050 à 1 450 €



Le Terramar est plus bas de 8 cm que le Tiguan : rien que par sa forme, il suggère plus de dynamisme.



L'habitacle du Terramar est plutôt soigné et les inserts décoratifs couleur cuivre apportent une certaine originalité.

LA TRANSMISSION

DSG6 ou DSG7

Tous les Terramar sont des tractions, même celui de 272 ch, et aucun n'est en boîte manuelle : ils utilisent tous une boîte à double embrayage, à 7 rapports sur la version 150 ch et à 6 rapports sur les hybrides rechargeables. Dans tous les cas, le "levier de vitesses" est un bouton rotatif à

droite du volant. Sur les hybrides rechargeables, la DSG6 n'aime pas trop être brusquée et pourra tarder à passer le rapport suivant si vous conduisez pied au plancher, illustrant le fait que le Terramar n'est pas sportif. À part dans cette situation, l'ensemble est doux à l'utilisation, la boîte privilégiant le confort.

L/I/h/empattement : 4,52/1,87/1,58/2,68 m

MOTEUR ESSENCE MICRO-HYBRIDE

1.5 eTSI 150 CH ♥

Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 500
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	202
0 à 100 km/h (s)	9,4
90 à 130 km/h en Drive (s)	9
Consommation	
Moyenne (l/100 km)	7

MOTEURS HYBRIDES RECHARGEABLES

1.5 eHYBRID 204 CH

1.5 eHYBRID 272 CH

Puissance cumulée (ch)	204	272
Couple cumulé (Nm)	350	400
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	213	216
0 à 100 km/h (s)	8,4	7,5
90 à 130 km/h en Drive (s)	7,1	5,9
Consommation		
Consommation moyenne batterie vide (l/100 km)	6,9	7,5
Autonomie électrique (km)	100	83

LES MOTEURS

ESSENCE MHEV

1.5 eTSI Hybrid 150 ♥

Le très connu 4 cylindres de 1,5 l associé à une micro-hybridation 48 V fait merveille sur des voitures plus légères comme la Golf, mais a forcément plus fort à faire avec des SUV tel le Terramar et ses 1 633 kg : la consommation s'établit à 7 l/100 km en moyenne (elle descend à 6,3 l/100 km sur autoroute) pour des performances correctes mais sans plus. En contrepartie, cette motorisation offre une belle douceur d'utilisation et permet de rester sous les 50 000 €, soit un peu en dessous de son cousin Volkswagen Tiguan. Par rapport aux Terramar hybrides rechargeables, il pèse 200 kg de moins et affiche un comportement routier plus agréable tout en gardant un bon niveau de confort : en la matière, c'est le meilleur de la gamme.

HYBRIDES

RECHARGEABLES

eHybrid 204

Le Terramar embarque la dernière version de cette motorisation hybride rechargeable de 204 ch avec la batterie de 20 kWh net qui octroie une belle autonomie électrique : nous avons mesuré 100 km en moyenne ! Autre atout : la présence d'un chargeur DC de 50 kW qui permet de recharger en moins de 30 mn. En comparaison avec la livrée 150 ch, le surcroît de couple et de puissance efface la prise de poids de 200 kg pour soigner les performances, mais il est moins dynamique en châssis. Il réclame plus de 7 000 € supplémentaires par rapport au modèle de 150 ch et, cette fois, le Tiguan équipé du même moteur et de la même batterie est moins cher (53 900 €).

eHybrid 272

Ici, le 1.5 turbo essence développe 177 ch au lieu de 150 et le moteur électrique demeure à 116 ch. La gestion électronique fait le reste : cette version atteint 272 ch et 400 Nm cumulés. Par rapport à l'autre hybride rechargeable, il gagne plus d'une seconde pour le 0 à 100 km/h comme pour les reprises, et presque 2 s sur le kilomètre départ arrêté. Une déclinaison très chère : plus de 60 000 €, malus au poids compris.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags dont un central AV, accès à bord et démarrage mains-libres, Android Auto et Apple CarPlay sans fil, banquette arrière coulissante et rabattable 2/3-1/3, caméra de recul, chargeur à induction, climatisation automatique trizone, combiné d'instruments numérique 10,25 pouces, écran central tactile 12,9 pouces, hayon électrique, logo AR lumineux, projecteurs antibrouillard, rétroviseur intérieur automatique jour/nuit, système audio 9 HP, vitres AR surteintées, volant chauffant.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS

	V ♥	VZ
Affichage tête haute	850 €	850 €
Conduite semi-autonome de niveau 2	635 €	635 €
Feux avant matriciels	900 €	série
Freins haute performance 6 pistons	—	2 365 €
Jantes alliage 18 pouces	série	—
Jantes alliage 19 pouces	700 €	série
Jantes alliage 20 pouces	1 000 €	700 €
Roue de secours	150 € ⁽¹⁾	—
Sellerie cuir + sièges AV électriques et chauffants	1 400 €	1 400 €
Sellerie suédine + sièges AV électriques et chauffants	1 000 €	1 000 €
Suspension pilotée	—	série
Système audio 390 W avec caisson de basse	650 €	650 €
Toit panoramique ouvrant	1 150 €	1 150 €

(1) Uniquement sur eTSI 150.

LES FINITIONS

V ♥

Cette finition sobrement appelée "V" (comme *veloz* : "rapide", en espagnol, tout un programme) est imposée aux motorisations eTSI 150 et eHybrid 204. Elle contient déjà un équipement assez complet puisque sont fournis de série la climatisation automatique 3 zones, l'accès et le démarrage mains-libres, le hayon électrique, le chargeur à induction, entre autres. Côté esthétique, le logo arrière est rétroéclairé de nuit, ce qui peut faire son petit effet. Les éléments couleur cuivre, si chère à Cupra, sont déjà présents à l'intérieur avec les aérateurs, des inserts décoratifs sur les contre-portes, la console centrale et le volant. À l'extérieur, seul le logo avant est cuivre. Vous pouvez également avoir des jantes de la même couleur en option à partir de 900 € sur cette finition. Dommage quand même qu'il manque la conduite semi-autonome de niveau 2 de série. Bonne nouvelle : elle est accessible en option pour pas trop cher, à 635 €. Autre bonne nouvelle : les options sont nombreuses, permettant de compléter l'équipement comme si vous aviez une VZ...

VZ (V + 4 200 €)

Cette fois, il n'y a que l'hybride rechargeable de 272 ch qui a droit à cette finition. Les roues sont de 19 pouces au lieu de 18, les feux avant deviennent matriciels et la suspension pilotée de série. Cette version est la seule à proposer une option "freins hautes performances", plutôt inattendue car cela équivaut à considérer ce Terramar comme sportif : rappelons qu'il s'agit d'une sorte de Volkswagen Tiguan de 1 900 kg environ. Même du haut de ses 272 ch, pour le sport, il y a mieux...



- ❶ Le combiné d'instruments est bien sûr numérique et largement personnalisable.
- ❷ L'écran central tactile se montre réactif. Il a la même taille (12,9 pouces) pour toutes les versions.
- ❸ Les sièges en cuir électriques et chauffants sont en option à 1 400 €.
- ❹ La commande de boîte de vitesses, un commodo à faire pivoter, est située derrière la partie droite du volant.
- ❺ La banquette est coulissante et il y a de la place à l'arrière, même si le Volkswagen Tiguan est encore plus généreux.
- ❻ Le coffre atteint 462 dm³ banquette reculée. Les versions PHEV perdent 72 dm³.



Le Terramar propose un très bon compromis confort/comportement dans sa catégorie.



Le logo arrière est rétroéclairé de série sur toutes les versions, un phénomène qui se répand.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK INTELLIGENT DRIVE STANDARD (635 €)

C'est ce pack qu'il faut choisir pour obtenir la conduite semi-autonome de niveau 2 puisqu'elle n'est pas de série, même avec la finition VZ. Ce pack contient également un système d'aide au stationnement actif (qui gare la voiture tout seul), la surveillance des angles morts et la gestion automatique codes/phares. Pour 255 € de plus, vous pouvez passer au pack Intelligent Drive Full qui ajoute la caméra 360°. Le pack standard nous paraît pour une fois raisonnable vu les équipements qu'il comporte.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

DESIGN INTÉRIEUR HIGH CANYON (1 400 €)

La seule façon d'avoir une sellerie cuir est d'opter pour ce pack. Le cuir en question est rouge bordeaux (sombre) et se voit agrémenté de surpiqûres cuivrées. Ce coloris est repris sur les contre-portes et la planche de bord. Le pack amène aussi les sièges avant électriques et chauffants, à mémoire côté conducteur. Comme pour le pack précédent, le prix de l'option nous paraît raisonnable vu le contenu. Dommage tout de même que Cupra France impose ce bordeaux alors que notre voiture d'essai, immatriculée en Espagne, avait droit à une couleur plus neutre.

SELON VOS GOÛTS



NOTRE CHOIX

Cupra Terramar 1.5 eTSI Hybrid 150 V
(48 180 € hors options, malus CO₂ de 1 074 à 1 504 €)

Les versions hybrides rechargeables apportent un agrément non négligeable au quotidien avec le boost électrique qui facilite les relances. Elles gardent également, malgré le surpoids, un très bon compromis châssis. Mais la livrée 204 ch engendre déjà plus de 7 000 € supplémentaires par rapport à l'eTSI 150 : un surcoût très long à rentabiliser, même en branchant souvent la voiture. Puisque le Terramar n'a de toute façon pas de vocation sportive mais se place plutôt comme un Tiguan "stylé", restez sur le 150 ch et profitez des "économies" pour bénéficier du large choix d'options.

LES TEINTES

Teinte vernie



Bleu Fjord (de série)

Teintes métallisées (800 €)



Blanc Nevada



Gris Timanfaya



Noir Minuit



Bleu Cosmos

Teintes personnalisées



Violet Intersidéral
(1 100 €)

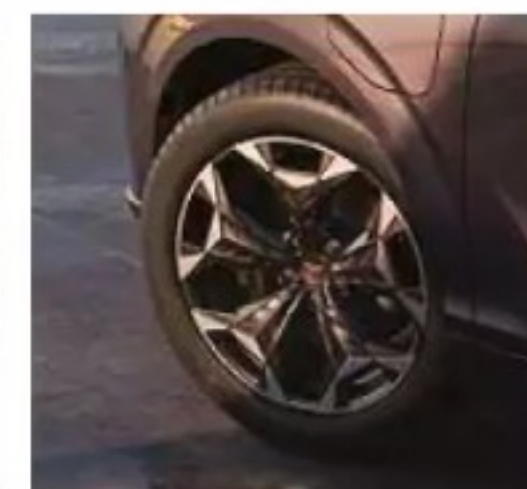


Century Bronze Mat
(2 400 €)

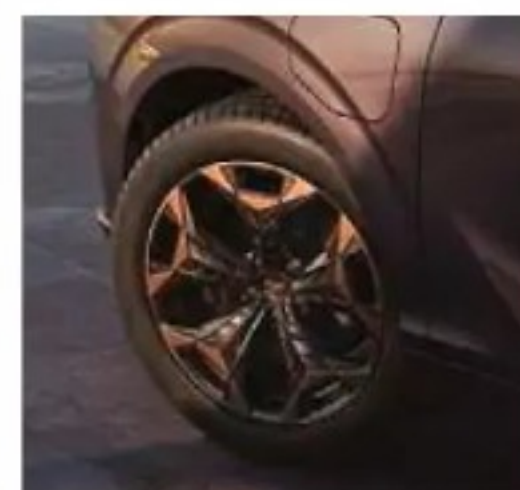
LES JANTES



Jantes alliage 18 pouces
Atomic usinées
(série sur V)



Jantes alliage 19 pouces
Cosmic usinées
(série sur VZ)



Jantes alliage 19 pouces
Cosmic cuivrées (900 €
sur V, 400 € sur VZ)



Jantes alliage 20 pouces
Hadron cuivrées (1 390 €
sur V, 1 090 € sur VZ)

RENAULT AUSTRAL

L'Austral tient une position stratégique au cœur de la gamme Renault en ciblant clairement les familles. Il bénéficie d'une offre considérable en occasion, qui est le reflet de son succès commercial même si le choix est restreint en matière de motorisations.

Par Didier Laurent

Concurrent direct des Peugeot 3008 et Volkswagen Tiguan, l'Austral a su tirer son épingle du jeu grâce à un positionnement tarifaire plus attractif. Un succès commercial qui s'explique aussi par une franche rupture avec le Kadjar, un modèle dont même les propriétaires ne seront pas nostalgiques. Plus moderne, mieux conçu et affichant une qualité perçue honorable, l'Austral incarne la nouvelle génération de Renault sur le segment C. L'habitacle marque d'ailleurs un vrai bond technologique, avec un combiné d'instruments numérique de 12,3 pouces, un écran central de 9 ou 12 pouces selon les versions, et même un affichage tête haute en option. Mais le véritable atout de l'Austral reste sa modularité, avec une banquette arrière coulissant sur 16 cm, qui fait évoluer à la fois l'espace aux jambes et le volume du coffre. À noter que la capacité de ce dernier est également affectée par le niveau d'électrification de la motorisation. Car c'est un autre tournant pris par l'Austral, qui ignore le diesel. À la place, il propose deux motorisations micro-hybrides et une version hybride non rechargeable, plus sobre à l'usage (moins au moment de signer le chèque). Sur la route, vous pourrez être séduit par le châssis sain et équilibré, lequel peut recevoir (de série sur la finition Esprit Alpine ou en option) les roues arrière directrices. Une coquetterie qui est inédite dans la catégorie.

LA GAMME AUSTRAL	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
1.2 TCe Mild Hybrid	130	7,2	3 cylindres pour une voiture de cette taille et de ce poids, cela peut paraître juste, mais en réalité c'est assez (sauf si vous roulez chargé ou que vous tractez). Cette version est d'ailleurs la plus vendue de la gamme, aussi parce qu'elle est la moins chère. Elle est disponible uniquement en boîte manuelle, et elle est dotée d'un système micro-hybride de 48 V. Les rapports de boîte sont allongés pour favoriser la consommation, mais pas les relances. Il n'y a pas de contre-indication à son achat, mais n'oubliez pas qu'il s'agit d'un petit moteur.
1.3 TCe Mild Hybrid	160	7,6	On ajoute un cylindre, 30 ch, une boîte automatique à variateur (qui monte haut dans les tours lors d'accélération pleines) et l'agrément est décuplé. Les performances ne sont pas décoiffantes mais suffisantes en toutes circonstances, offrant à cette motorisation une polyvalence qui a notre préférence. Les réglages du châssis lui confèrent un comportement plus dynamique, mais aussi un peu plus de fermeté (en lien également avec la taille des jantes, pour ce qui est du ressenti). Entre coût, performances, tenue de route et agrément de conduite, cette version est perçue comme la meilleure de la gamme.
1.2 E-Tech Full Hybrid	200	6,1	On repasse ici sur un 3 cylindres (1,2 litre pour 131 ch), mais dans une configuration particulière et un environnement électrifié poussé. Renault indique que l'implantation de plusieurs moteurs électriques et d'une boîte de vitesses à crabots permet un roulage en tout électrique très fréquent en zone urbaine, mais aussi de parcourir quelques kilomètres (centaines de mètres serait plus juste) sans consommer de carburant fossile. C'est évidemment plus cher, plus puissant, mais pas forcément beaucoup plus plaisant que la livrée 160 ch. Pour les technophiles et ceux qui roulent beaucoup en ville, cette version peut avoir du sens.

Essence micro-hybride

Hybride non rechargeable

LES INFOS CLÉS

Essence Mild Hybrid :
à partir de 23 000 €

Full Hybrid :
à partir de 23 000 €

Génération : première

Commercialisation :
septembre 2022

Restylage : avril 2025

Nombre d'exemplaires
en circulation : 65 000



NOTRE CHOIX

Renault Austral 1.3 Mild Hybrid 160 Techno 2023

1^{er} prix prospecté :
26 000 €/40 000 km



TECHNIQUE

MOTEUR

Puissance maxi	158 ch à 5 250 tr/mn
Couple maxi	270 Nm entre 1 800 et 3 750 tr/mn
Type	4 cylindres + turbo
Puissance fiscale	8 CV
Cylindrée	1 333 cm ³
Transmission	aux roues avant
Boîte	automatique à variateur

Châssis

Diamètre de braquage	11,2 m
Pneumatiques	205/55 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,51/1,83/1,62/2,67 m
Poids/tractable freiné	1 535/1 800 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1 000 m d.a.	32 s
0 à 100 km/h	10,2 s
90 à 130 km/h (en Drive)	9,3 s
Vitesse maxi	178 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/64 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	13 à 28 cm ⁽¹⁾
Largeur aux coudes AV/AR	150/148 cm
Volume coffre	530 à 645 dm ³ ⁽¹⁾

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

LE BUDGET

Assurance ⁽²⁾ : 912 €	Carte grise ⁽³⁾ : 424 €
----------------------------------	------------------------------------

Consommation/Autonomie

Moyenne	7,6 l/100 km
Ville/route/autoroute	7,8/7,3/7,7 l/100 km
Autonomie/réservoir	723 km/58 l

Coût de l'entretien

Amortisseur AV ⁽⁴⁾	735 € ⁽⁵⁾	Distribution	319 €
Amortisseur AR ⁽⁴⁾	625 € ⁽⁵⁾	Embrayage	BVA
Disques AV ⁽⁴⁾	545 € ⁽⁶⁾	FAP	3 500 € ⁽⁸⁾
Disques AR ⁽⁴⁾	685 € ⁽⁶⁾	Pneus ⁽⁴⁾	320 €
Plaquettes AV ⁽⁷⁾	169 €	Feu AV	1 200 € ⁽⁸⁾
Plaquettes AR ⁽⁷⁾	225 €	Feu AR	400 € ⁽⁸⁾
Filtre à air	49 €	Bouclier AV	1 000 € ⁽⁸⁾
Filtre à huile	30 € ⁽⁸⁾	Bouclier AR	500 € ⁽⁸⁾

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

(2) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade. (3) Base de calcul : moyenne nationale de 53 € par cheval. (4) La paire. (5) Forfait incluant la pose. (6) Forfait incluant la pose et les plaquettes. (7) Le jeu. (8) Estimation.

LE BILAN FIABILITÉ

Le bilan est globalement positif pour ce modèle qui fait usage de plusieurs techniques d'électrification. Bien suivre le plan d'entretien reste la condition pour éviter les ennuis. Plus les voitures embarquent de la technologie, et plus il faut les mettre à jour.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

REFROIDISSEMENT (FULL HYBRID)

Des problèmes de refroidissement de la batterie et de régulation de la tension sont couramment relevés. Le message "panne du système hybride" peut apparaître, ou une réduction soudaine de la puissance peut survenir. Des mesures ont révélé des pics de température supérieurs à 45 °C dans le bloc batterie en fonctionnement normal, alors que les spécifications du constructeur font état d'un maximum de 35 °C. Ces soucis sont atténués voire résolus par des mises à jour du logiciel de la gestion de la batterie.

BOÎTE AUTO (FULL HYBRID)

Des à-coups de fonctionnement lors des changements de vitesse ou une lenteur de fonctionnement (le passage du rapport semble retardé) en circulation urbaine peuvent survenir. Les analyses mettent en évidence des soucis de pression hydraulique et une usure potentielle des actionneurs d'embrayage, surtout après 30 000 km sur des exemplaires roulant souvent en ville. Le suivi rigoureux de l'entretien (contrôle du système hydraulique de la transmission tous les 20 000 km) peut aider à limiter les dégâts.

AUTRES DÉFAILLANCES

SYSTÈME MULTIMÉDIA

Les mises à jour sont censées prolonger le bon fonctionnement du système ou corriger des bugs. Dans le cas présent, sur le système OpenR Link avec écran 12 pouces, c'est justement après une mise à jour que des dysfonctionnements peuvent apparaître. Le plus souvent, il s'agit d'une panne de l'écran ou de redémarrages successifs du système d'exploitation. Renault a identifié le défaut, qui est une chute de tension dans l'unité de commande, et plus particulièrement lorsque la navigation et la commande vocale sont utilisées simultanément. La solution

peut être le remplacement d'un fusible, ou dans certains cas du module de commande du système de navigation.

AIDES À LA CONDUITE

C'est curieusement un défaut qui apparaît davantage après 50 000 km, avec l'allumage d'un voyant indiquant une défaillance du système d'aide au freinage d'urgence ou d'alerte de franchissement de ligne. Le problème a été identifié et met en cause les capteurs du système d'aide à la conduite. Ces derniers peuvent être reprogrammés, mais doivent le plus souvent être remplacés.

LES RAPPELS

MAJEURS

VERSION FULL HYBRID (JUIN 2024)

Sur ces versions, *a priori* fabriquées jusqu'en 2023, une OTS (Opération technique spéciale) a été lancée pour remplacer les bougies d'allumage et reprogrammer plusieurs calculateurs électroniques en lien avec la gestion du moteur et de l'injection. Il s'agit d'empêcher des à-coups mécaniques,

voire une réduction de puissance et un dérèglement du système antipollution.

SIÈGES ÉLECTRIQUES (FÉVR. 2024)

Sur 3 231 Austral fabriqués entre le 6 juin et le 28 novembre 2023, il se pourrait que le siège électrique du conducteur recule trop lors de la fonction Easy Access, qui permet de faciliter l'accès à bord. Le logiciel qui gère cette fonction doit être reprogrammé.

MINEURS

FIXATION DES ROUES (JANVIER 2023)

Sur une cinquantaine de voitures fabriquées entre le 17 août 2022 et le 7 décembre 2022, il est possible que les boulons des roues ne soient pas serrés au couple prescrit par le constructeur, ce qui peut générer l'apparition d'un bruit, et même la perte d'une roue. Pour éviter ce problème (non répertorié à ce jour), il faut que les voitures repassent par l'atelier afin que le couple de serrage des vis de fixation soit contrôlé, voire corrigé.

CALCULATEUR ABS-ESP (AVRIL 2025)

Sur 802 Renault Austral (uniquement en versions Mild Hybrid) fabriqués entre le 23 mars 2023 et le 23 janvier 2025, il se pourrait qu'en cas de défaillance de la pompe du bloc hydraulique ABS-ESP, l'information ne s'affiche pas correctement au tableau de bord. L'intervention en après-vente, réalisée à titre préventif et non pour corriger un dysfonctionnement, consiste simplement à reprogrammer le calculateur ABS-ESP.

**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

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
Electrica 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		NC 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 + 20 780 €			
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		NC 67 900
e-hybrid 367 ch S line	15		NC 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		NC 70 100
e-hybrid 367 ch Design	15		NC 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 34 950
120	8	M	230 38 900
123 xDrive	12	M	948 44 950
M135 xDrive	19	M	19 108 57 250
120d	8		0 41 550
Surcoût M Sport Design : "base" + 1 300 €			
Surcoût M Sport : M Sport Design + 2 150 €			
SÉRIE 2 COUPÉ			
220i	10	M	2 205 50 650
230i	14	M	3 119 54 250
M240i xDrive	26	M	47 640 66 650
M2	38	M	70 000 86 800
220d	10	M	1 000 53 550

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			
sDrive18i	7	M	2 049 43 700
sDrive20i	8	M	400 45 700
M35i xDrive	19	M	21 219 62 900
xDrive25e	7	M	550 55 950
xDrive30e	8	M	600 58 950
sDrive18d	8	M	650 46 400
sDrive20d	9	M	250 48 500
xDrive23d	12	M	1 180 52 750
Surcoût xLine : "base" + 2 400 €			
Surcoût M Sport : xLine + 1 250 €			
iX1			
eDrive20	5		0 46 950
xDrive30	7		0 57 200
Surcoût xLine : "base" + 2 400 €			
Surcoût M Sport : xLine + 1 250 €			
X2			
sDrive20i	8	M	850 47 700
M35i xDrive	19	M	24 080 64 950
sDrive18d	8	M	1 568 48 400
sDrive20d	9	M	1 290 50 500
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €			
iX2			
eDrive20	5		0 46 950
xDrive30	7		0 59 200
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €			
SÉRIE 3			
318i	8	M	2 205 50 350
320i xDrive	10	M	3 784 54 850
M340i xDrive	26	M	27 553 74 200
M3 Competition xDrive	44	M	70 000 120 050
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 54 250
M440i xDrive	26	M	22 794 76 050
M4 Competition xDrive	44	M	70 000 121 050
M4 CS	46	M	70 000 162 050
420d xDrive	10	M	2 433 59 750
M440d xDrive	22	M	9 004 76 050
Surcoût M Sport : "base" + 3 750 €			
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ			
420i	10	M	4 069 54 200
M440i xDrive	26	M	55 412 76 000
420d xDrive	10	M	3 911 59 700
430d xDrive	17	M	7 231 66 700
Surcoût M Sport : "base" + 4 150 €			

100 [LE PRIX DU NEUF]

SÉRIE 4 CABRIOLET				
420i	10	M	1 202	61 750
M440i xDrive	26	M	42 657	83 550
M4 Competition xDrive	44	M	70 000	127 700
420d	10	M	3 824	64 750
M440d xDrive	22	M	17 567	83 550
Surcoût M Sport : "base" + 5 150 €				
i4				
eDrive35	6		0	57 850
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	62 850
530e	10	M	2 075	71 650
550e xDrive	20	M	2 825	83 650
M5	51	M	14 300	159 050
520d	11	M	3 254	65 150
540d xDrive	17	M	8 418	76 150
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €				
SÉRIE 5 TOURING				
Surcoût : Berline + 1 500 € à + 3 050 €				
i5				
eDrive40	7		0	76 250
M60 xDrive	9		0	107 550
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €				
M Sport Edition : "base" + 3 300 €				
i5 TOURING				
Surcoût : Berline + 1 500 €				
SÉRIE 7				
750e xDrive	20	M	12 650	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				
M Competition	57	M	70 000	159 300
xDrive50e xLine	20	M	11 600	105 150
xDrive30d xLine	17	M	60 501	90 050
Surcoût M Sport : xLine + 3 450 € à + 4 150 €				
XM				
50e	17	M	19 850	142 500
Label	51		NC	187 500
iX				
xDrive45	NC		0	88 600
xDrive60	NC		0	106 400
M70	NC		0	136 800
Surcoût M Sport : "base" + 5 600 €				
BUGATTI				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
CHIRON				
"base"	NC	M	70 000	2650000
Super Sport	NC	M	70 000	3840000
DIVO				
"base"	NC	M	70 000	5000000
BYD				
TYPE	CV	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 €				
C5 AIRCROSS				
1.2 Hybride 145 ch Plus	7	M	360	38 400
Hybride rechargeable 225 ch Plus	10		0	46 150
1.5 BlueHdi 130 ch Plus Auto.	7	M	2 049	38 700
Surcoût Max : Plus + 2 300 €				
C5 X				
1.2 Hybride 145 ch Plus	7	M	125	43 850
Surcoût Max : Plus + 2 400 €				
E-BERLINGO				
Taille M Electrique 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 €				

FORD			
TYPE	CV	P/M	PRIX
PUMA			
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch Titanium	6	 230	27 490
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch Titanium Powershift	8	 400	30 090
ST	8	 1 074	38 290
Gen-E 168 ch	5	 3 100	33 990
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €			
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 000 €			
Premium : Gen-E "base" + 2 500 €			
FOCUS			
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line X	NC	 210	31 450
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X Powershift	NC	 230	34 250
ST	17	 40 468	40 200
1.5 EcoBlue 115 ch ST-Line X Powershift	NC	 650	34 550
FOCUS ACTIVE			
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	NC	 260	31 450
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	8	 310	34 250
1.5 EcoBlue 115 ch X Powershift	NC	 898	34 550
FOCUS SW (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 200 €			
FOCUS SW ACTIVE			
Surcoût : berline + 1 200 €			
KUGA			
2.5 Duratec Hybrid 183 ch Hybrid Titanium i-AWD	8	 540	41 490
2.5 Duratec 243 ch Hybride Rechargeable Titanium	8		0 46 090
2.5 Duratec 180 ch Hybrid 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	 3 100	39 990
Extended Range 286 ch Select	6	 3 100	46 900
Extended Range 340 ch Select	6		0 53 900
CAPRI			
Standard Range 170 ch Style	5	 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	 70 000	59 300
Dark Horse	NC	 70 000	71 300
MUSTANG CONVERTIBLE			
Surcoût : Fastback + 4 500 €			
TOURNEO CONNECT			
1.5 EcoBoost 114 ch Titanium	NC	 2 370	30 800
2.0 EcoBlue 102 ch Titanium	NC	 400	32 000
2.0 EcoBlue 122 ch Titanium	NC	 240	33 200
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	 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	 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	 3 213	49 980
e:PHEV Advance Tech	8	 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	 190	19 300
1.2 79 ch N Line	4	 310	20 500
1.0 T-GDi 90 ch N Line	5	 260	21 250
Surcoût Creative : Intuitive + 1 050 €			
INSTER			
42 kWh 4 places	2		0 25 000
42 kWh 5 places	2	 3 100	25 000
49 kWh Intuitive 4 places	3		0 28 250
49 kWh Intuitive 5 places	3	 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	 230	20 200
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5	 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	 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	 450	28 100
1.6 T-GDi 138 ch Creative DCT	7	 1 629	33 300
Hybrid 129 ch Intuitive	5		0 34 350
Electric 48 kWh Intuitive	3	 3 100	36 850
Electric 65 kWh Intuitive	4	 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	 540	29 200
1.5 T-GDi 140 ch Hybrid 48 V N Line DCT	7	 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	 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	25 150
1.2 Turbo T3 e-Hybrid 100 ch Longitude	5		0 27 150
1.2 Turbo T3 145 ch Upland 4xe	7	M 240	32 750
Électrique 156 ch Longitude	4	P 3 100	36 500
Surcoût Altitude : Longitude + 2 000 €			
Surcoût Summit : Altitude + 2 500 €			
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
Surcoût Summit : Altitude + 4 000 €			
Surcoût North Star : Summit -500 € à -1 500 €			
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 + 1 800 €			
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 €			

102 [LE PRIX DU NEUF]

DEFENDER 90				
V8 P425 X-Dynamic SE	28	<div></div>	70 000	98 500
V8 P525	43	<div></div>	70 000	143 600
D200 S	11	<div></div>	70 000	66 900
D250 S	14	<div></div>	70 000	71 700
D300 X-Dynamic SE	NC	<div></div>	70 000	86 000
Surcoût X-Dynamic SE : S + 9 500 €				
Surcoût X-Dynamic HSE : X-Dynamic SE + 6 500 €				
Surcoût X : X-Dynamic HSE + 26 800 €				

DEFENDER 110				
V8 P425 X-Dynamic SE	28	<div></div>	70 000	101 700
Octa	NC	<div></div>	70 000	185 400
PHEV 300 S	NC		NC	80 700
D250 S	14	<div></div>	70 000	76 400
D300 X-Dynamic SE	19	<div></div>	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	<div></div>	21 050	103 200
P550e Autobiography	28	<div></div>	23 300	143 700
D250 SE	14	<div></div>	70 000	96 500
D350 Autobiography	23	<div></div>	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	<div></div>	70 000	194 300
P615 SV	56	<div></div>	70 000	241 400
P460e SE	28	<div></div>	22 100	147 500
P550e HSE	28	<div></div>	23 300	167 400
D350 HSE	23	<div></div>	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	<div></div>	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	<div></div>	1 750	57 500
450h+ Luxe 4WD	10	<div></div>	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	<div></div>	900	64 700
Surcoût Executive : Luxe + 8 800 €				

RX				
450h+ Luxe	10	<div></div>	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	<div></div>	28 292	131 000
LS				
500h	19	<div></div>	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		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		70 000	81 200
Modena	21		70 000	90 800
Trofeo	44		70 000	121 600
Folgore	NC		0	125 850

GHIBLI				
GT	21	<div></div>	70 000	105 250
Modena	32	<div></div>	70 000	145 350
LEVANTE				
GT	21	<div></div>	70 000	111 500
Modena	32	<div></div>	70 000	149 000
QUATTROPORTE				
Modena	32	<div></div>	70 000	174 500
GRANTURISMO				
Modena	39	<div></div>	70 000	181 350
Trofeo	46	<div></div>	70 000	225 650
Folgore	10		0	199 900

MC20				
630 ch	58	<div></div>	70 000	251 950
MC20 CIELO				
630 ch	NC		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	NC	<div></div>	818	28 000
2.0 e-SkyActiv-X 186 ch Centre-Line	10	<div></div>	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	<div></div>	983	30 350
2.0 e-SkyActiv X 186 ch Centre-Line	10	<div></div>	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	<div></div>	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	<div></div>	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	NC		0	42 900
80 kWh Grande Autonomie Takumi	NC		0	44 500
Surcoût Takumi Plus : Takumi + 2 000 €				

CX-60				
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Prime-Line	NC	<div></div>	2 885	59 050
3.3 e-SkyActiv D 200 ch Prime Line	NC	<div></div>	3 830	54 750
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Exclusive-Line	15	<div></div>	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	<div></div>	6 500	64 100
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Homura Plus	15	<div></div>	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

CLE COUPÉ				
200 AMG Line	11	M	3 949	67 250
300 AMG Line 4Matic	15	M	8 529	70 100
450 AMG Line 4Matic	26	M	24 969	78 750
53 AMG 4Matic+	34	M	70 000	93 400
300 e Hybrid EQ AMG Line	11	M	5 000	72 950
220 d AMG Line	11	M	3 290	69 100
CLE CABRIOLET				
200 AMG Line	11	M	7 552	75 600
300 AMG Line 4Matic	15	M	14 395	78 850
450 AMG Line 4Matic	26	M	42 846	87 500
53 AMG 4Matic+	34	M	70 000	101 150
220 d AMG Line	11	M	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
Surcoût AMG Line : Executive Line + 10 950 €				
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
Surcoût AMG Line : Electric Art + 5 100 €				
GLE				
53 AMG 4Matic+	33	M	70 000	105 800
63 AMG S 4Matic+	55	M	70 000	159 950
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line	15	M	18 950	99 950
53 AMG Hybride 4Matic+	34	M	23 000	116 500
300 d Avantgarde Line	16	M	38 030	87 200
350 de Hybrid EQ Avantgarde Line	11	M	26 300	96 000
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 7 350 €				
GLE COUPÉ				
53 AMG 4Matic+	32	M	70 000	123 900
63 S AMG 4Matic+	55	M	70 000	174 700
400 e Hybrid EQ AMG Line	15	M	20 300	110 550
53 AMG Hybride 4Matic+	34	M	22 400	134 500
450 d AMG Line	25	M	70 000	96 350
350 de Hybrid EQ AMG Line	11	M	22 100	111 150
CLASSE S				
580 Maybach	40	M	70 000	206 350
680 Maybach	57	M	70 000	252 350
450 e Hybrid EQ Executive	19	M	11 300	135 300
580 e Hybrid EQ Executive	25	M	12 500	148 400
63 AMG S E Performance	55	M	16 850	224 200
350 d Executive	17	M	11 776	115 460
450 d Executive 4Matic	25	M	15 998	121 700
Surcoût AMG Line : Executive + 7 350 € à + 11 050 €				
EQS				
350 Electric Art	8		0	106 350
450+ Electric Art	8		0	120 600
580 AMG Line 4Matic	10		0	167 300
Surcoût AMG Line : Electric Art + 4 850 € à + 15 650 €				
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	M	70 000	123 150
580 AMG Line	40	M	70 000	151 550
63 AMG 4Matic+	55	M	70 000	199 100
600 Maybach	47	M	70 000	209 200
450 d Executive	25	M	70 000	121 500
Surcoût AMG Line : Executive + 5 000 €				
AMG GT COUPÉ				
43	31	M	70 000	146 550
63 4Matic+	51	M	70 000	201 750
63 Pro 4Matic+	55	M	70 000	231 050
63 S E Performance	55	M	45 868	231 050
AMG GT COUPÉ 4 P.				
43 4Matic+	25	M	70 000	134 950
53 4Matic+	32	M	70 000	152 100
63 S E-Performance	59	M	70 000	226 150

AMG SL				
43	26	M	70 000	151 300
63 4Matic+	51	M	70 000	203 350
63 S E-Performance	55	M	27 780	232 650
680 Maybach Monogram Series	NC	M	70 000	259 750
CLASSE G				
500 AMG Line	31	M	70 000	169 350
63 AMG	51	M	70 000	204 700
580 Technologie EQ AMG Line	18		0	174 950
Surcoût Edition One : AMG Line + 21 400 €				
CLASSE T				
180 Style	7		NC	36 412
160 d Style	5		NC	37 317
180 d Style	6		NC	38 787
Surcoût Progressive : Style + 1 895 €				
EQT				
200 Style	4	P	3 100	48 517
Surcoût Progressive : Style + 2 440 €				
MG				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
MG3				
Hybrid+ Standard	5		0	19 990
Surcoût Comfort : Standard + 1 500 €				
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €				
ZS				
Hybrid+ Standard	5	M	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
Surcoût Luxury : Comfort + 2 500 €				
MG4				
170 ch Standard	4		0	29 990
204 ch Luxury	5		0	35 990
XPower	11		0	40 490
EHS				
Hybrid+ Comfort	NC		NC	32 490
PHEV Comfort	7	M	300	37 990
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €				
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	M	818	28 050
Cooper S Essential	11	M	1 276	31 400
John Cooper Works	NC	M	2 544	39 850
Cooper E Essential	4		0	30 650
Cooper SE Essential	4		0	34 450
eJCW	5		0	42 550
Surcoût Classic : Essential + 1 050 € à + 1 920 €				
Surcoût Favourite : Classic + 1 080 € à + 2 910 €				
Surcoût JCW : Favourite + 1 190 € à + 1 640 €				
HATCH 5 PORTES				
Surcoût 3 portes + 1 000 €				
CABRIO				
Cooper C Classic	10	M	2 544	33 450
Cooper S Classic	11	M	2 726	36 800
John Cooper Works	13	M	4 279	44 850
Surcoût Favourite : Essential + 3 920 €				
Surcoût JCW : Favourite + 1 880 €				
ACEMAN				
E Essential	4		0	33 550
SE Essential	5		0	37 350
eJCW	5		0	45 450
Surcoût Classic : Essential + 2 050 € à + 3 240 €				
Surcoût Favourite : Classic + 1 530 € à + 2 780 €				
Surcoût JCW : Favourite + 1 190 €				

COUNTRYMAN				
Cooper C Essential	8	M	450	37 400
Cooper S Essential All4	11	M	1 931	42 500
JCW	19	M	17 607	53 050
Cooper D Essential	8	M	100	40 200
Cooper E Essential	5	P	3 100	39 150
Cooper SE Essential All4	7	P	3 100	44 150
Surcoût Classic : Essential + 1 050 €				
Surcoût Favourite : Classic + 1 360 €				
Surcoût JCW : Favourite + 1 810 €				
MITSUBISHI				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
COLT				
1.0 MPI-T 91 Invite+	5	M	150	25 090
1.6 MPI HEV 143 Invite+	5		0	29 190
1.0 MPI-T 101 GPL Invite+	5	M	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	M	3 050	51 590
Surcoût Invite + : Invite + 4 200 €				
Surcoût Intense : Invite + + 2 800 €				
Surcoût Instyle : Intense + 5 500 €				
Surcoût Instyle + : Instyle + 2 000 €				
NISSAN				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
JUKE				
1.0 DIG-T 114 ch Acenta	5	M	650	25 400
Hybrid 143 ch Acenta	5		0	30 700
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 100 €				
Surcoût N-Sport : Tekna + 650 €				
Surcoût N-Design : N-Sport + 1 000 €				
QASHQAI				
1.3 Mild-Hybrid 140 ch Acenta	7	M	1 761	32 700
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	M	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 Engage 87 kWh	3		0	45 800
306 ch Advance 87 kWh e-4orce	3		0	52 300
Nismo	6		0	59 300
Surcoût Advance : Engage + 2 500 €				
Surcoût Evolve : Advance + 3 500 €				
X-TRAIL				
e-Power 204 ch Acenta	8	M	2 360	43 800
e-4orce 213 ch Acenta	8	M	4 874	46 100
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €				
Surcoût N-Trek : N-Connecta + 2 000 €				
Surcoût Tekna : N-Trek + 3 000 €				
TOWNSTAR COMBI				
1.3 Tce 130 ch Acenta	7	M	3 552	28 860
EV 45 kWh Acenta	5	P	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	M	170	20 900
1.2 Turbo Hybrid 110 ch Edition	5		0	23 700
1.2 Turbo Hybrid 145 ch GS	7		0	27 300
Electric 136 ch Edition	4	P	3 100	32 000
Electric 156 ch Edition	4	P	3 100	33 500
Surcoût Colour Edition : Edition + 1 000 €				
Surcoût GS : Edition + 1 700 €				
FRONTERA				
1.2 Turbo Hybrid 110 ch Edition	5	M	170	26 500
1.2 Turbo Hybrid 145 ch Edition	7	M	170	28 000
Electric 113 ch Edition	4	P	3 100	31 000
Surcoût GS : Edition + 2 000 €				

MOKKA				
1.2 Turbo 130 ch Edition Auto.	7	M	1 172	28 500
1.2 Turbo 136 ch Edition	7	M	360	26 500
1.2 Turbo Hybrid 145 ch Edition	7		0	29 500
Électrique 156 ch Edition	4	P	3 100	36 900
Surcoût GS : Edition + 2 000 €				
ASTRA				
1.2 Turbo 130 ch Edition	7	M	240	29 350
1.2 Turbo Hybride 145 ch Edition	7		0	32 650
1.5 Diesel 130 ch Edition Auto.	7	M	310	33 550
Electric 156 ch Edition	4	P	3 100	38 990
Surcoût GS : Edition + 3 450 €				
ASTRA SPORTS TOURER				
Surcoût : berline + 1 150 €				
GRANDLAND				
1.2 Turbo Hybrid 145 ch Edition	7	M	260	38 990
Hybride Rechargeable 195 ch Edition	8	M	1 710	43 990
Électrique 213 ch 73 kWh Edition	7	P	3 100	44 490
Électrique 325 ch 73 kWh Ultimate aWD	NC		0	53 690
Surcoût GS : Edition + 2 500 € à + 4 000 €				
COMBO LIFE				
Electric Elegance	4	P	3 100	36 850
Surcoût Elegance Pack : Edition + 3 950 €				
PEUGEOT				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
208				
1.2 Turbo 100 ch Style	5	M	150	21 150
1.2 Hybrid 110 ch Style	5		0	23 550
1.2 Hybrid 145 ch Allure	7		0	26 250
Électrique 136 ch Style	4	P	3 100	28 000
Électrique 156 ch Allure	4	P	3 100	35 400
Surcoût Allure : Style + 1 900 € à + 8 100 €				
Surcoût GT : Allure + 1 900 €				
Surcoût GT Exclusive : GT + 1 500 € à + 1 900 €				
2008				
1.2 Turbo 100 ch Style	5	M	400	27 500
1.2 Hybrid 145 Style	7		0	31 400
Électrique 156 ch Style	4	P	3 100	38 000
Surcoût Allure : Style + 1 600 €				
Surcoût GT : Allure + 1 400 € à + 1 700 €				
Surcoût GT Exclusive : GT + 1 500 € à + 1 900 €				
308				
1.2 Hybrid 145 ch Style	7		0	32 750
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8		0	42 400
1.5 BlueHDi 130 ch Style	7	M	400	35 250
Électrique 156 ch Style	4	P	3 100	42 500
Surcoût Allure : Style + 1 400 € à + 1 850 €				
Surcoût GT : Allure + 2 600 €				
308 SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				
408				
1.2 Hybrid 145 ch Allure	7	M	75	37 800
Plug-in Hybrid 225 ch Allure	10		0	43 900
Électrique 210 ch Allure	7	P	3 100	43 900
Surcoût GT : Allure + 4 000 €				
3008				
1.2 Hybrid 145 ch Allure	7	M	260	39 500
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8	M	1 050	43 490
Électrique 210 ch Allure	7	P	3 100	44 990
Électrique 230 ch Grande autonomie Allure	7	P	3 100	46 990
Électrique 325 ch Dual Motor First Edition 4x4	10		0	53 990
Surcoût GT : Allure + 2 000 € à + 4 500 €				
5008				
1.2 Hybrid 145 ch Allure	7	M	790	41 300
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8	M	2 720	45 490
Électrique 210 ch Allure	7	P	3 100	46 990
Électrique 230 ch Grande autonomie Allure	7		0	51 490
Surcoût GT : Allure + 4 500 €				
E-RIFTER				
54 kWh Allure	4	P	3 100	37 950
Surcoût GT : Allure + 4 300 €				
POLESTAR				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
2				
Standard Range Single Motor 70 kWh	8		0	46 800
Long Range Single Motor 82 kWh	10		0	49 800
Long Range Dual Motor Performance Plus Pack	15		0	53 300
Surcoût Plus Pack : "base" + 3 500 €				
Surcoût Prime Pack : Plus Pack + 800 €				

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
Spirit 70	38	M	70 000 247 200
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

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




SEAT

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

IBIZA

1.0 MPI 80 ch Edition	4		100	21 000
1.0 TSI 95 ch Copa	5		0	23 195
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6		125	25 345
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8		260	29 450
Surcoût FR : Copa + 2 505 €				

ARONA

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




LEON

1.5 TSI 115 ch Style	6		330	27 820
1.5 eTSI Hybrid 115 ch Style	6		150	30 310
1.5 eTSI Hybrid 150 ch Style	8		150	31 880
eHybrid 204 ch Style	8		0	39 760
2.0 TDI 115 ch Style	6		190	32 000
2.0 TDI 150 Style DSG	8		260	35 820
Surcoût FR : Copa + 1 310 €				

LEON SPORTSTOURER

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

ATECA

1.0 TSI 115 ch Edition	6		740	32 990
1.5 TSI 150 ch Edition DSG	8		1 629	37 450
2.0 TDI 150 ch Edition DSG	8		650	41 450
Surcoût Copa : Edition + 965 €				
Surcoût FR : Copa + 5 495 €				

SKODA

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

FABIA

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

KAMIQ

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

SCALA

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

KAROQ

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

ELROQ

50 City	5	P	3 100	33 300
60 Element	5	P	3 100	36 620
85 Clever	6	P	3 100	42 470
RS	NC		0	50 230
Surcoût Clever : Element + 1 770 €				
Surcoût Plus : Clever + 1 840 € à + 1 960 €				
Surcoût Sportline : Plus + 1 290 €				

ENYAQ

85 Element	6	P	3 100	46 270
85x Element	5		0	49 130
RS	NC		0	54 740
Surcoût Clever : Element + 1 590 €				
Surcoût Plus : Clever + 2 310 €				
Surcoût Sportline : Plus + 650 €				

ENYAQ COUPÉ

85 Element	6	0	49 020
85x Element	5	0	51 880
RS	NC	0	57 490
Surcoût Clever : Element + 1 590 €			
Surcoût Plus : Clever + 2 310 €			
Surcoût Sportline : Plus + 650 €			

OCTAVIA

1.5 TSI

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

YARIS CROSS			
116h Dynamic	6		0 28 800
130h Design	5		0 31 600
Surcoût Design : Dynamic + 2 300 €			
Surcoût Trail : Design + 3 300 €			
Surcoût GR Sport : Trail + 0 €			

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

COROLLA			
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	6		0 33 750
2.0 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 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

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

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 6

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1191

le 4 septembre

ADRIEN CORTESI / CETADI PROD



Essai : Renault Captur Full Hybrid E-Tech 160 ch

Après son restylage de l'an dernier, le Captur veut finir sa carrière en beauté. En lieu et place de la version de 145 ch, il s'offre le dernier ensemble hybride non rechargeable de 160 ch du groupe Renault, inauguré par le Dacia Bigster. 15 ch de plus, qu'est-ce que ça change ? Réponse dans 15 jours.

Le nouvel Audi Q5 face à ses rivaux

Chez Audi, au tour du SUV Q5 d'être dans l'actu ! Et s'il fait des étincelles, ce sera sans la moindre assistance électrique, mais avec un "bon vieux" diesel ! Il retrouve sur sa route ses rivaux de chez BMW et Mercedes. Quel est le meilleur pour les gros rouleurs ? Ils refont le match.



YANN LEFEBVRE

WILLIAM CROZES



Essai : Citroën C3 Hybride 110 ch ë-DCS

La Citroën C3 a enfin les honneurs de l'ensemble micro-hybride 110 ch et de la boîte multi-embayage ë-DCS. Le confort d'une conduite sans passer de vitesses sur une citadine, pour pas trop cher : faut-il céder ? Agrément, performances, consommation, notre essai complet mesuré vous dit tout.

Et aussi... 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 : août 2025

Prix de vente : 4,50 €

Date de parution : 21 août 2025

N° ISSN : 0005-0768

N° CPPAP : 0328 K 82833

ACPM





★★★★★
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

PORSCHE

Tomber amoureux au premier regard.

GAMME CAYENNE E-HYBRID.



Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé avec pack GT (10/07/2025) - Valeurs WLTP : Conso. combinée : de 4,9 à 5,1 l/100km.
Plus d'informations sur le site www.porsche.fr. Porsche France S.A.S. RCS Nanterre B348 567 504.



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer