

SEP M
TOP
ventes

Du 18 septembre au 1^{er} octobre 2025

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

l'auto-journal

N°1192



Audi Concept C
Ils vont la faire!



Mercedes GLC
Le choix du classicisme



BMW iX3
Une nouvelle ère

SPÉCIAL SALON

À MUNICH, UNE RAFALE DE NOUVEAUTÉS!



Volkswagen ID. Cross
La Renault 4 dans le viseur



Renault Clio
Elle a vraiment tout d'une grande!

ESSAI

BMW X3 40D

Plaisirs coupables en 6 cylindres diesel



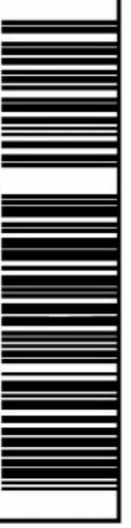
COMPARATIF

CITROËN C3 VS TOYOTA YARIS VS PEUGEOT 208

Et la meilleure petite hybride est...



L 14595 - 1192 - F: 4,50 €



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



A 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 noire étoilé, location longue durée de 37 mois, 37 500 km, sans apport et 6 247€ prime CEE déduite dans dispositif leasing social. loyer hors option, 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 - 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 renault.fr. (4) seuls modèles e-tech électriques suivants sont éligibles au leasing électrique : R5 five autonomie urbaine noire étoilé, R5 evolution autonomie urbaine et autonomie confort noir étoilé, R5 techno autonomie urbaine et autonomie confort noir étoilé, Megane equilibre autonomie urbaine noire étoilé et R4 evolution autonomie urbaine et autonomie confort, rouge carmin, hors options. **consommations min/max en kWh/100km* 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 données wltp. **à l'usage, hors pièces d'usure.** renault.fr

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



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⁾

Volkswagen ID.3

À partir de **139 €**/mois sans apport *

LLD 37 mois, 40 000 km

1^{er} loyer de 0 € après déduction de l'aide au leasing électrique de 7 000 €



L'ID.3 100 % électrique est éligible au dispositif Mon Leasing Électrique



A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

* ID.3 Pure Life Max neuve 52 kWh en Location Longue Durée sur 37 mois, 40 000 km maximum. 1^{er} loyer de 7 000 € ramené à 0 € après déduction de l'aide au leasing électrique de 7 000 € suivi de 36 loyers de 139 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande d'une ID.3 Pure Life Max neuve à partir du 30/09/2025 et immatriculation avant le 31/03/2026 dans le réseau participant, en France métropolitaine sous réserve d'éligibilité et du nombre max. de dossiers acceptés (voir <https://www.ecologie.gouv.fr/mon-leasing-electrique>). Les prix indiqués ne tiennent pas compte de l'option peinture extérieure visible sur le modèle présenté.

Modèle présenté non éligible au leasing électrique : ID.3 Pro S Life Max avec option peinture "Dark Olivine Green Noir Uni" en Location Longue Durée 37 mois pour 30 000 km maximum, 1^{er} loyer de 9 200 € ramené à 5 000 € de la Prime Coup de Pouce de 4 200 € (conditions sur service-public.fr) suivi de 36 loyers de **348 €**. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande **du 01/09/2025 au 30/09/2025 et immatriculation avant le 31/03/2026** chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit Allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse - 15, av. de la Demi-Lune - 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 18 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle.

Pour la gamme ID.3 : consommation électrique mixte (kWh/100 km) : 14,6 min - 16,1 max ; rejets de CO₂ en phase de roulage (g/km) : 0 (WLTP). Valeurs au 14/10/2024, susceptibles d'évolution.

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



Renault Clio VI/P. 12



Volkswagen ID. Cross Concept/P. 18



Mercedes GLC/P. 24



BMW iX3/P. 28

Citroën C3 - Toyota Yaris - Peugeot 208/P. 60

SOMMAIRE

Découvrir

- 10 Salon de Munich
- 12 **Renault Clio VI**
- 18 **Volkswagen ID. Cross Concept**
- 22 **Porsche Cayenne Electric**
- 24 **Mercedes GLC**
- 28 **BMW iX3**
- 32 **Cupra Tindaya**
- 34 **Audi Concept C**
- 38 **Hyundai Concept Three**
- 41 **Hyundai Insteroid**
- 42 **Skoda Concept Vision O**
- 44 Les surprises : **Polestar 5, Togg T10F, Leapmotor B05, Deepal S05, Xpeng P7+**
- 46 Entretien : **François Provost** (Renault), **Jean-Philippe Imparato** (Stellantis Europe)
- 48 L'actu de votre marque : **Audi, Citroën, Honda, Leapmotor, Volkswagen**

Comprendre

- 50 Zone rouge : **Dacia**, motorisation inédite

Conduire

- 54 **Volkswagen Tiguan 1.5 eHybrid 204 ch**
- 60 **Citroën C3 Hybride 110 ch / Peugeot 208 Hybride 110 ch / Toyota Yaris Hybride 116 ch**
- 68 **BMW X3 40d xDrive 303 ch**
- 72 **BYD Seal 6 Touring DM-i 212 ch**
- 78 **MG5 EV 231 ch/62 kWh - Renault Scenic E-Tech 170 ch/60 kWh**
- 86 Le chef des essais vous répond

Vibrer

- 88 Reportage : **être copilote de Rallye-Raid**
- 94 **Formule 1** : l'année des rookies
- 96 Rétro : **Ford Taunus 1600 (1971)**

S'offrir

- 100 Configurateur : **Jeep Avenger**
- 104 Occasion : **Toyota Yaris**
- 107 Prix du neuf Les tarifs



MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

Nos techniciens mesurent chaque année, sur le circuit de Montlhéry, les vraies performances de plus de 450 modèles : consommations, reprises, accélérations...



Audi Concept C/P. 34



Volkswagen Tiguan/P. 54



BMW X3/P. 68



MG5 EV - Renault Scenic E-Tech/P. 78



**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



ABONNEZ-VOUS!

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



LAURENT VILLARON

CONVERGENCE DES LUTTES

Pendant longtemps, les constructeurs se sont comportés comme... des responsables de partis politiques français. Chacun dans son couloir, ils se sont plu à endosser des postures, rebelles pour certains, bons élèves pour d'autres, avec pour chacun l'espoir de sortir vainqueur d'un combat qui s'annonçait sans merci. Sauf que la "boucherie", pour reprendre l'image proposée jadis par Carlos Tavares, risque d'être encore plus meurtrière qu'envisagé. Le marché européen poursuit sa chute. La trajectoire d'adoption du tout-électrique par les clients est bien loin de celle programmée. Et pendant ce temps, de nouvelles normes contraignantes vont continuer à s'empiler (selon François

Provost, le nouveau patron de Renault, plus de 100 nouvelles réglementations sont prévues d'ici à 2030), les risques d'amendes colossales pour non-respect des émissions planent sur tout le monde, tandis que les chinois font patiemment leur trou. La goutte d'eau qui a fait sortir tout le monde de ses gonds? L'univers des utilitaires légers. Il est, lui aussi, soumis à une trajectoire européenne de baisse des émissions. Sauf que la camionnette électrique, personne n'en veut. Jean-Philippe Imparato, le patron de Stellantis Europe, a fermement mis en garde en juillet dernier contre le risque réel de fermetures d'usines si rien ne bouge, rappelant un chiffre qui nous avait échappé : ces petits utilitaires à forte marge représentent 40 % du bénéfice du groupe Stellantis. Ce doit être plus ou moins la même chose pour les autres constructeurs. On comprend qu'ils y tiennent comme à la prune de leurs yeux.

Aussi, l'heure est désormais à la solidarité dans la lutte, avec un slogan répété en boucle : intenable! Cela s'applique à l'échéance de 2035, à la trajectoire d'inflation des normes qui renchérit les voitures, ou aux risques d'amendes.

C'est dans cet état d'esprit que les constructeurs entament ce mois-ci des négociations avec la Commission européenne. Au menu : l'assouplissement de l'échéance de 2035, pour que les hybrides rechargeables ou les prolongateurs d'autonomie soient autorisés au-delà; la création d'une catégorie de petites voitures abordables, incorporant une forte dose de contenu européen, encadrée par des réglementations moins contraignantes; ou encore un ajustement des trajectoires de décarbonation. Cela ne va certainement pas passer comme une lettre à la poste. Mais les responsables politiques des pays concernés par l'industrie automobile admettent enfin la nécessité de tels ajustements. Le combat ne fait que commencer.

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

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Quand est prévu l'essai du Peugeot 3008 en hybride rechargeable de 195 ch? J'ai vu que le constructeur le propose à la vente, mais je n'ai lu aucun essai de cette version dans la presse.

Samir

Il semble que Stellantis rencontre des problèmes de mise au point imprévus sur cette version, ce qui explique qu'elle n'est toujours pas produite et, donc, que nous n'ayons pas pu l'essayer. En revanche, dans la mesure où le premier essai du nouveau Citroën C5 Aircross est prévu avec cette motorisation, on peut imaginer que les problèmes en question aient enfin été résolus et qu'arrive bientôt le 3008 disposant de la même chaîne de traction.

Je rebondis sur votre dernier essai de la Mazda 6e dans lequel vous évoquez des inserts décoratifs en vrai bois. Je suis plus que sceptique sur le terme "vrai". Ce dernier a me semble-t-il déserté l'immense majorité des habitacles automobiles depuis le milieu des années 90. En effet, les contraintes techniques et de coût le cantonnent à des véhicules très haut de gamme (Rolls-Royce), et encore, il s'agit de placages.

Sébastien Goyon

Il faut faire la distinction entre bois massif et placage de vrai bois sur un support généralement métallique. Il n'existe plus de planche de bord en bois massif depuis des décennies. En revanche, des placages en bois authentiques sont encore utilisés. Le nouveau Mercedes GLC, qui vient d'être révélé à Munich, le propose dans ses intérieurs.

**ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ**



UNE SEMAINE À 300 À L'HEURE!

Quelques semaines avant le Salon de Munich, sur la piste étendue de Nardò dans la botte italienne, Mercedes et son Concept AMG GT XX sont partis à la chasse aux records. Et la pêche a été bonne : l'AMG GT XX a battu 25 records grâce à plus de 40 000 km couverts en moins de huit jours. La marque d'Affalterbach avait aligné deux véhicules lancés à près de 300 km/h. Parmi les records figure celui de la plus longue distance jamais parcourue par un véhicule électrique en 24 heures. Pour réaliser ce carton plein, le Concept AMG GT XX

– équipé de trois moteurs à flux axial et d'une batterie à refroidissement direct (technologies qui équiperont la future plateforme haute performance AMG.EA) – pouvait également compter sur ses qualités aérodynamiques et sa vitesse de recharge, capable d'encaisser un courant de 850 kW pour des arrêts ultra-rapides. D'ici 2027, Mercedes promet la commercialisation d'un modèle de série, sans doute avec des dimensions légèrement réduites et un niveau technologique plus modeste.



CONCENTRAT SUPERS



Salve de nouveautés dans le groupe Volkswagen, de l'ID. Cross au splendide Concept C en passant par la 911 Turbo S.



Opel fête 60 ans de concept cars dans les rues de Munich.

ION DE TARS

Véritable fête de l'automobile, le Salon de Munich a ouvert ses portes au public le 9 septembre dernier. Avec un programme de rêve réunissant le gratin de l'automobile allemande, mais aussi des marques françaises, coréennes, chinoises et même une marque turque...

En Bavière, on aime la voiture ! Le Salon de Munich, alias IAA Mobility, reste le rendez-vous incontournable des professionnels de l'automobile. Les équipementiers y présentent leurs dernières innovations (batteries, moteurs, systèmes d'hybridation...), tandis que les constructeurs dévoilent à la presse (au parc des expositions Messe München) et au grand public (dans les rues du centre-ville en accès libre) concept cars et nouveaux modèles.

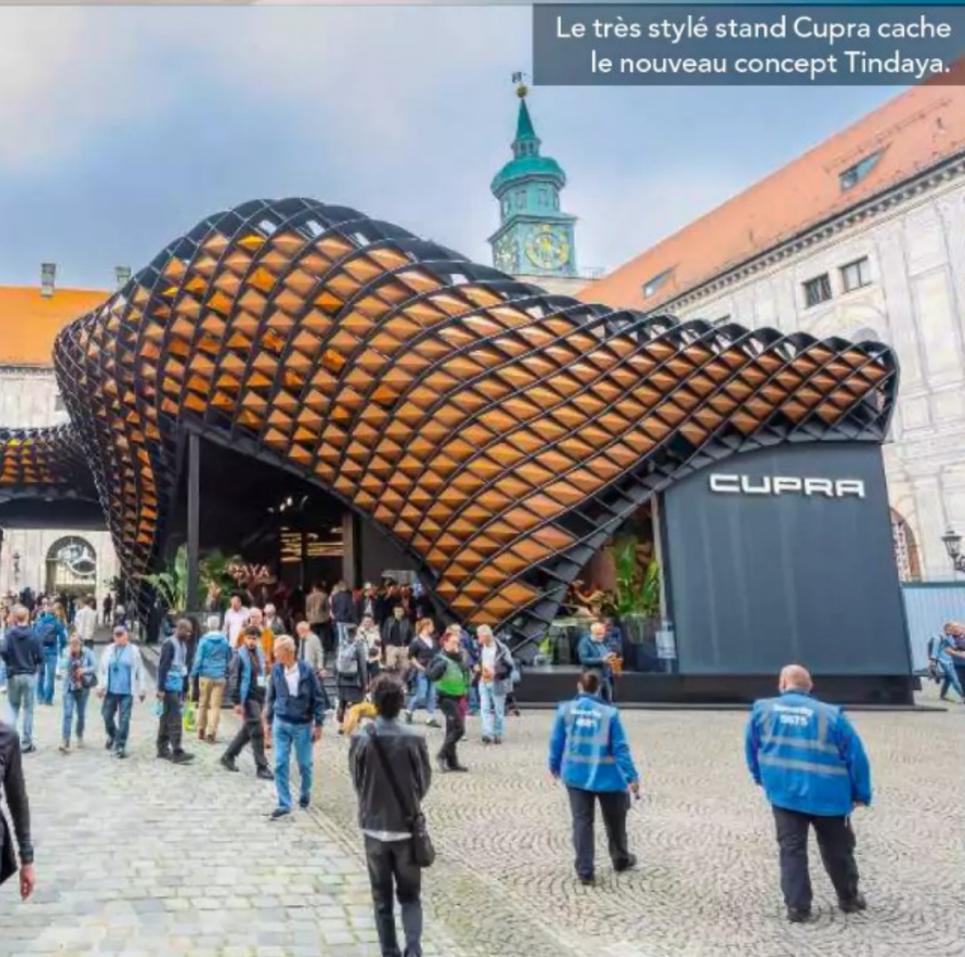
L'édition 2025 restera un grand cru. Aux côtés de son tout nouveau GLC, Mercedes présentait son CLA Shooting Brake et sa fabuleuse AMG GT XX, auréolée de ses 25 records. Plus loin, BMW, qui jouait à domicile, concentrait ses efforts sur l'iX3, premier rejeton du programme Neue Klasse. Quant à Audi, la marque aux quatre anneaux prônait le retour à l'essentiel avec son élégant Concept C.

Le groupe Volkswagen tirait aussi un véritable feu d'artifice dans le segment B (ID. Cross, ID. Polo, Skoda Epiq, Cupra Raval...), tandis que Porsche annonçait la recharge par induction pour son futur Cayenne et plus de 700 ch pour la nouvelle 911 Turbo S.

C'est également Munich que Renault choisissait pour dévoiler une nouvelle Clio très dynamique, tandis que Hyundai présentait son Concept Three annonçant un futur petit crossover, sur nos routes avant 2027. Nous pourrions encore citer Leapmotor (B10 et B05), Polestar (5), Xpeng (P7+) ou encore le retour en force de quelques marques exotiques : Togg, Changan, Dongfeng, GAC... Bref, il y en avait pour tout le monde. Et cela, nous vous le détaillons dans les pages qui suivent.

PHOTOS ARNAUD SAULNIER

Le très stylé stand Cupra cache le nouveau concept Tindaya.



Nouvelle calandre pour les futures Mercedes. Et ça se voit...



Métamor de la

*Grâce à son vernis teinté,
le Rouge Absolu offre une belle
profondeur. Dans tous les cas, il reste
en option. De série : un vert métallisé.*



*Elle s'allonge de 7 cm et dispose
de plus grosses roues : 640 plutôt
que 620 mm sur la précédente.*

phose muse

La nouvelle Clio s'offre une robe beaucoup plus provocante, des motorisations plus efficaces et pousse encore plus loin son savoir-faire technologique. Elle conserve sa structure, ses trains roulants, son niveau de finition. De quoi tenir le haut de l'affiche ?

Par Guy L'Hospital Photos Arnaud Saunier

Les lécheurs de vitre sont cachés derrière le panneau de porte, et les rétroviseurs promettent d'être moins bruyants.



À partir de **21 900 €***

Commercialisation : début 2026

* Estimation.

La confiance règne chez Renault avant de révéler officiellement la nouvelle Clio à l'occasion du Salon de Munich. Les différents tests cliniques réalisés – la plupart du temps sans logo – sur le design de celle qui s'est écoulée à plus de 17 millions d'exemplaires au fil des cinq générations précédentes montrent que près de 100 % des clients ont reconnu une Renault. Rassurant, non ? En même temps, ces tests étant organisés autour d'un panel de concurrentes (208, C3, Polo, plus quelques exotiques), quand la Clio n'est pas là, ça se voit... S'il n'y a pas de Renault, c'est donc une Renault !

Par rapport aux générations antérieures, la rupture stylistique est nette. La face avant se tend, la calandre s'élargit et laisse la plaque d'immatriculation en partie basse. Le capot s'allonge et se muscle, tandis que les projecteurs prennent du volume, un peu comme des pièces de Lego que l'on pourrait interchanger. La Clio n'en a pas l'intention et mise sur son dynamisme pour bousculer la catégorie. Avec des voies élargies et des roues de plus grand diamètre (640 contre 620 mm), surli- gnées par des arches noir laqué, elle renforce sa posture. L'arrière tronqué accentue l'esprit sportif, avec, chose encore rare dans la catégorie, des feux dédoublés. Grâce à des lécheurs de vitre dissimulés sous les panneaux de porte, le vitrage semble gagner en importance, tandis que les rétroviseurs extérieurs, travaillés

L'arrière, très latin, intègre des feux sur le hayon, la Clio semble appartenir à une catégorie supérieure.



Les deux écrans forment un système openR link en V. La connectivité Google est au rendez-vous.



La rétrovision restera l'un des défauts de la Clio.

La caméra est implantée sur le bouclier, la commande d'ouverture du hayon est rehaussée et le seuil de chargement est légèrement plus bas.

aérodynamiquement, paraissent un peu trop gros pour la voiture. Ils équiperont d'autres modèles à l'avenir...

Difficile donc de faire le lien avec la Clio V, dont la carrière s'arrête avant même que ses ventes ne commencent à s'essouffler. À l'exception du pare-brise, de ses montants et de la partie avant du brancard (jusqu'au pied milieu), la nouvelle ne partage aucun élément de carrosserie avec sa devancière (hormis l'antenne et les poignées de porte). Pourtant, 60 % des pièces qui composent la citadine Renault proviennent de la banque d'organes du groupe (le fameux carry-over qui permet de réaliser de solides économies d'échelle) et elle repose sur la plateforme CMF-B, à peine modifiée, de la précédente génération. L'empattement s'allonge de 0,8 cm et chaque porte-à-faux de 3 cm. Elle conserve la même hauteur (1,45 m), s'élargit de 3,6 cm au niveau des roues (hors rétroviseurs, pour atteindre 1,77 m), tout en gardant une largeur quasi identique rétroviseurs rabattus (1,79 m). Elle mesure 4,12 m de long, soit 7 cm de plus que la Clio V.

Régulateur de vitesse "intelligent"

À bord, la finition ne progresse pas vraiment par rapport à l'ancienne version (qui faisait déjà référence dans la catégorie), avec des plastiques qui restent durs sur les contre-portes et la partie basse de la planche de bord. En revanche, là encore, le bureau de style a eu les mains libres pour soigner l'atmosphère et la technologie embarquée. Deux larges écrans adjacents, positionnés en V, permettent de personnaliser l'affichage, les modes de conduite et l'éclairage d'ambiance. Surtout, comme sur les dernières versions 100 % électriques du constructeur, la Clio hérite de la technologie Google built-in, avec toute la connectivité et les multiples →



Les matériaux sont comparables à ceux de l'ancienne Clio. L'ambiance progresse, notamment en matière de rétroéclairage.



Le volant est hérité du segment supérieur. Le régulateur dit "intelligent" peut gérer la vitesse en fonction du profil de la route.

applications associées : Google Maps, Google Assistant, Google Play, Amazon Music, Prime Video... Les clients profitent de 2 Go par mois de données incluses pendant trois ans (soit environ quarante heures de musique ou trois heures de vidéo en streaming par mois).

Les sièges, dessinés dans le même esprit que la carrosserie, affichent un design dynamique avec des maintiens marqués. Le petit volant, repris de l'Austral, renforce l'impression d'être à bord d'un modèle du segment supérieur et permet de réduire le nombre de tours de butée à butée de 3,3 à 2,6. Sur les finitions hautes, ou par le biais de packs d'options, la quantité d'assistances à la conduite s'accroît considérablement (29 fonctions au total). Parmi les grandes nouveautés, citons la conduite semi-autonome de niveau 2, avec un régulateur adaptatif capable de s'ajuster au profil de la route et aux limitations de vitesse. On peut aussi mentionner le freinage automatique d'urgence en marche arrière ou l'alerte de danger à l'ouverture des portes. De quoi multiplier les bips et agacer le conducteur... Heureusement, celui-ci dispose d'une commande centralisée pour retrouver une certaine quiétude.



L'aspect "métal brûlé" de cette incrustation est réservé à la finition Esprit Alpine.



Pas de réels progrès en ce qui concerne l'habitabilité. La chute de toit n'améliore pas l'accès à bord.

L'habitabilité évolue à la marge : l'espace aux jambes à l'arrière reste dans la moyenne de la catégorie, avec une belle impression de largeur et une garde au toit suffisante pour qu'un adulte s'installe confortablement en glissant ses pieds sous les sièges avant. La capacité de chargement demeure équivalente à celle de l'ancienne (391 dm³, mais seulement 309 dm³ sur l'hybride et le GPL). Le seuil de chargement est légèrement abaissé pour une meilleure accessibilité. En revanche, la rétrovision, déjà mauvaise sur le précédent modèle, ne s'améliore pas. La caméra de recul, rendue indispensable, gagne toutefois en définition. Désormais fixée sur le bouclier, elle

devrait éviter les vols de logos, jusqu'ici sauvagement arrachés pour récupérer la caméra.

Motorisations ambitieuses

En cohérence avec le style, les mécaniques ne jouent pas les timides. La gamme débutera avec un nouveau 3 cylindres essence 1.2 de 115 ch, proposé à la fois avec une boîte mécanique à 6 rapports ou automatisée à 6 rapports également. En attendant une version bicarburation (essence/GPL) de 120 ch, uniquement associée avec boîte automatisée et prévue pour le milieu de l'année prochaine, la Clio lancera sa carrière avec un full hybrid de 160 ch, le même bloc

Les projecteurs, très travaillés, restent de type bitechologie : LED et halogène.



Les finitions laquées sur les passages de roue renforcent la posture du modèle.



Le volume de coffre atteint 391 dm³ sur l'essence mais seulement 309 sur l'hybride et la GPL. Le seuil est légèrement abaissé.

qui fait déjà le bonheur des Captur et Symbioz. De quoi transformer cette citadine en petite familiale plaisante à conduire. Et sobre. Avec une consommation revendiquée de 3,9l/100 km (WLTP) et des rejets de CO₂ limités à 89 g/km, la petite française s'épargne tout malus. Ce qui n'est pas loin de l'exploit pour une voiture de cette puissance. C'est aussi ce travail (pas seulement, certes) qui devrait permettre à Renault de soutenir la valeur résiduelle, et donc de proposer des loyers compétitifs. Car, compte tenu des caractéristiques, le prix facial du modèle d'entrée de gamme a peu de chances de devenir un argument de conquête.

Jantes de 18 pouces de série pour la finition Esprit Alpine. Disques aux quatre roues pour toute la gamme.



Trois questions à

Paula Fabregat-Andreu

Directrice de projets design

« Lorsque vous la verrez dans la rue, vous vous direz : « Bien sûr que c'est une Clio! » »

L'Auto-Journal : Pourquoi avoir rompu avec le design des Clio IV puis Clio V qui avaient pourtant fait leurs preuves ?

Paula Fabregat-Andreu : Lorsqu'on a lancé la Clio IV, il fallait mettre le paquet sur la qualité, car on manquait de crédibilité sur ce thème. Avec la Clio V, on a encore amélioré le niveau de qualité. Aujourd'hui, sur ce point, on n'a plus rien à prouver. Avec cette nouvelle génération, nous avons misé sur le style, avec un double défi : le modèle devait demeurer reconnaissable, tout en créant une rupture, afin de réinventer la voiture pour qu'elle reste une icône, mais avec un style très différent.

Le style est bien plus sportif. Quels éléments avez-vous travaillés pour obtenir cet effet ?

Avant tout, en élargissant les voies, on assoit clairement la voiture. C'est ce qui lui donne

ce côté sportif. Ensuite, deux éléments fondamentaux : d'un côté cette calandre propulsée vers l'avant, avec un capot qui pousse, ce qui lui confère beaucoup de puissance; et de l'autre, les deux projecteurs, véritables pièces maîtresses du design, qui apportent énormément de charisme à la face avant.

Retrouvera-t-on le même habitacle, quel que soit le niveau de finition ?

Les matériaux changent bien sûr. L'éclairage d'ambiance sur les contre-portes n'est pas proposé sur la livrée Evolution. Mais la planche de bord reprend le système openR link avec les deux écrans en V. La taille de la dalle du combiné d'instruments varie : 7 pouces sur le premier niveau, contre 10 pouces sur les finitions supérieures.



L'avis de L'Auto-Journal

La nouvelle Clio mise sur son style et son contenu technologique, deux thématiques qui la distinguent clairement du reste de la catégorie. Est-ce suffisant pour reprendre le leadership européen ? La réponse ne va pas tarder : la Clio VI est attendue dans les concessions françaises en tout début d'année prochaine, avec des tarifs officiels communiqués fin octobre.

Volkswagen est de retour !

À Munich, le groupe Volkswagen a déployé sous diverses formes sa nouvelle famille de voitures électriques abordables. De cette gamme de modèles émerge le petit SUV ID. Cross, qui devrait capter la majorité des commandes, parallèlement au retour d'une vision plus pragmatique de l'automobile ainsi que l'usage d'un nom marquant : Polo.

Par Jean-Éric Raoul Photos Arnaud Saunier



Le capot horizontal assoit la posture de SUV, en dépit de dimensions raisonnables.

Deux batteries seront disponibles, une petite LFP et une NMC d'environ 57 kWh.

À partir de **28 000 €***

Commercialisation : **fin 2026**



Ce n'est officiellement qu'un concept car. Mais même en interne, on admet qu'il est conforme au modèle définitif à au moins 90 %. Ce qui est plutôt une bonne nouvelle, car son dessin et ses proportions séduisent. Au passage, nous avons renoncé à comprendre la logique de *teasing* des divers modèles de cette nouvelle famille du segment B électrique, qui va de l'ID. Polo au Skoda Epiq en passant par la Cupra Raval et, donc, le petit SUV ID. Cross. Après avoir été annoncés en 2023 par le concept ID. 2all, qui manifestait l'ambition du groupe Volkswagen de proposer une voiture électrique à 25 000 € offrant 400 km d'autonomie, ils nous sont aujourd'hui présentés quasi simultanément, mais sous des formes différentes : modèles définitifs... mais camouflés pour l'ID. Polo et la Raval, concepts extrêmement fidèles à la version de série pour l'ID. Cross et le Skoda Epiq. Pour le groupe allemand, cette famille de segment B électrique revêt une importance stratégique considérable. *"Elle va rendre l'électrique accessible à des millions de personnes"*, s'est enthousiasmé Thomas Schäfer, le patron de la marque Volkswagen, tout en définissant les traits de caractère de l'ID. Polo et de l'ID. Cross : *"Ce seront de vraies Volkswagen, stables, excitantes, qui auront des boutons physiques et un comportement de Volkswagen, précis et fiable."*

Andreas Mindt, le responsable du design et père de cette nouvelle famille électrique, évoque, sous le slogan *"Pure Positive"*, sa volonté de prendre

le contrepoint des voitures agressives, de renier le décoratif. Ce discours, on nous l'a déjà tenu à maintes reprises. Mais là, il est rendu crédible par les autos elles-mêmes. Une inflexion notable par rapport à l'époque des premières ID.3 et consorts qui se manifestait déjà clairement sur le concept ID. 2all de 2023. Dans l'intervalle, Volkswagen a décidé de s'affranchir de la numérotation spécifique aux électriques pour revenir à du connu : "Polo" pour la berline, "Cross" pour l'équivalent électrique du T-Cross. Il n'y aura pas d'"ID.2".

De l'espace bien caché

Avant d'évoquer les dessous de l'ID. Cross, parlons taille. En photos, sans références extérieures, on peut l'imaginer plus imposant qu'il n'est fait de proportions très étudiées. Autour de 4,15 m de long, moins de 1,60 m de haut, c'est à peu près l'encombrement d'une Renault 4 E-Tech, concurrente toute désignée. À l'intérieur, si tant est que l'épaisseur de la sellerie de ce concept car soit représentative, on se retrouve donc avec une habitabilité comparable à celle de la française, correcte mais pas exceptionnelle à l'arrière, en raison d'un plancher assez haut. En revanche, la botte secrète, c'est le coffre : 450 dm³... et on ne le voit pas immédiatement. La ruse, c'est une énorme cavité sous le plancher, qui permet notamment, Allemagne oblige, de dissimuler deux caisses de bières... ou une poussette de bébé pliée, s'empresse d'ajouter en souriant Martin Hube, un porte-parole de la marque. *"En fait, on a inventé une cave automobile, s'amuse-t-il. Vous emportez vos bouteilles, et personne ne le sait!"* →



Oubliez le tissu clair dans les parties hautes et les sièges. Pour tout le reste, l'habitacle est fidèle au futur modèle de série.

Car cette famille de véhicules, développée sur une plateforme baptisée "MEB+", est à traction et à moteur avant, à l'inverse des ID.3 et dérivés, dont l'architecture se base sur un moteur arrière. On s'étonne donc de la reprise du terme "MEB" alors que la conception est diamétralement opposée. "C'est un petit malentendu, poursuit Martin Hube. La MEB+, ce n'est pas vraiment une plateforme au sens traditionnel. C'est plutôt une famille de composants techniques organisée autour d'une architecture logicielle. Le « + » signifie ici que nous sommes sur une évolution logicielle par rapport à la MEB de l'ID.3, mais pas qu'il s'agit d'une déclinaison du même châssis."

Deux batteries et un moteur d'exception

En revanche, c'est bien la même plateforme, au sens traditionnel, qui va équiper cette nouvelle famille, composée des ID. Polo, Cupra Raval ou Skoda Epiq. Y compris pour l'empattement, soit 2,60 m. "Il ne change pas, seuls les porte-à-faux varient", explique Martin Hube. Néanmoins, la future petite ID. Every1 de segment A utilisera une version raccourcie de cette base.

Et dessous? Rien n'est officiellement dévoilé, sinon la présence de deux batteries et de trois niveaux de puissance, en plus de la version 226 ch de la GTI. Mais les ingénieurs, tout en émettant les réserves d'usage sur des chiffres en cours d'homologation, donnent quelques indications pour la batterie : la version d'entrée de gamme, de chimie LFP, développerait un peu moins de 40 kWh, tandis que la "grosse" batterie, en NMC, proposera entre 55 et 57 kWh net, le tout sous 400 V. Ces chiffres peuvent sembler modestes en 2025, et le niveau de la petite batterie explique la promesse d'un prix d'entrée à moins de 25 000 € pour l'ID. Polo, soit probablement autour de 28 000 €



La nouvelle philosophie de design met l'accent sur la simplicité et une forme de solidité.



Le plancher assez haut limite le confort des places arrière.



Bienvenue à la cave! Un volume important se cache sous le plancher du coffre.



Sur environ 4,15 m de long, la silhouette râblée séduit. Les fausses prises d'air lumineuses de custode ne seront pas retenues en série.

pour l'ID. Cross. Mais selon Martin Hube, là n'est pas l'essentiel. Ce qui compte, c'est le rendement exceptionnel du nouveau moteur, nom de code "APP 290", qui permettrait une consommation inférieure à 13 kW/100 km, d'où des autonomies prévues aux alentours de 450 km pour l'ID. Polo et encore 420 km pour l'ID. Cross avec la batterie la plus généreuse. Il est clair que les versions d'entrée de gamme en batterie LFP seront confinées aux trajets urbains et périurbains, tandis que le prix d'un ID. Cross bien équipé à batterie NMC sera probablement supérieur à 35 000 €.

Comme l'ID. Polo dissimule son habitacle et que l'ID. Cross est officiellement un concept, nous étions initialement réticents à évoquer la présentation intérieure. Andreas Mindt s'amuse de ces pudeurs : *"Retirez les tissus clairs des parties hautes du volant, des contre-portes et de la planche de bord, et vous y serez. Alors, ça vous plaît?"* Il attire notre attention sur les accoudoirs latéraux avant, flottants et éclairés, d'une réelle élégance. *"Oui, oui, ils seront identiques en série! Il faut parfois savoir dépenser de l'argent pour en économiser. Ces accoudoirs en sont un très bon exemple. Ils regroupent toutes les fonctions techniques sur une seule pièce, c'est autant d'économisé, tout en ayant l'air très haut de gamme."*

Nous avons failli oublier les inévitables écrans ou encore les aides à la conduite! C'est très bon signe. D'autant que Volkswagen insiste surtout sur les boutons physiques qui font leur retour sur le volant et à la base de l'écran central. Et côté aides à la conduite, le Travel Assist de dernière génération qui équipera l'ID. Cross et l'ID. Polo sera capable de gérer le changement de voie et la couleur des feux de signalisation.

"Ces deux dernières années, on m'a souvent demandé si Volkswagen dormait, conclut Martin Hube, si les Chinois allaient tout balayer. Je peux vous assurer que, l'an prochain, quand vous verrez tous ces modèles alignés dans leur version définitive, vous vous direz : « C'est énorme! Volkswagen est de retour! »"

L'avis de L'Auto-Journal

La sorte de révolution conservatrice lancée par le concept ID. 2all de 2023 nous avait intrigués, en signant une volonté de retour aux fondamentaux de Volkswagen : une marque accessible, simple, pratique, solide mais désirable. En découvrant plus ou moins au grand jour la gamme des électriques "urbaines" du groupe, on constate que ces promesses n'étaient pas vaines.

ID. POLO

Techniquement identique à l'ID. Cross, la Polo électrique s'en distinguera par une hauteur un peu plus faible de 1,53 m et une longueur de seulement 4,05 m. Résultat, une autonomie légèrement supérieure (jusqu'à 450 km en WLTP) mais environ 30 dm³ en moins dans le coffre. La présentation de l'intérieur sera la même que celle de l'ID. Cross. Le lancement officiel est prévu pour mai 2026.

CROSS Concept, we are showing of Volkswagen Design - positive design language energy, ar



Sous le covering bariolé, c'est bien l'ID. Polo définitive.



Les E-208 GTi et Alpine A290 ont une nouvelle copine...

ID. POLO GTI

Pour l'instant, la délurée de la famille est la seule de la gamme qui avoue sa puissance : 226 ch. Ainsi que quelques informations techniques, comme la présence d'un système de gestion sophistiquée de la motricité. Ou la possibilité de simuler de faux rapports de boîte pour participer à l'émotion. C'est pourtant elle qui sera présentée le plus tard, à l'été 2026.

SKODA EPIQ

C'est le pendant tchèque de l'ID. Cross, dont il reprendra les caractéristiques techniques. Un peu plus court, il signe esthétiquement une rupture dans la philosophie de design de la marque, étant annoncé comme le premier modèle à incarner le style Modern Solid. On apprécie la cohérence et l'efficacité du dessin, réussi tant par les proportions que par le soin des détails. De même que pour l'ID. Cross, il s'agit officiellement d'un concept... très fidèle au modèle de série, qui sera dévoilé à l'été 2026.



Le petit Epiq fera entrer Skoda dans une nouvelle ère stylistique.



Sur la base de l'ID. Polo, la Cupra Raval jouera une partition plus dynamique.

CUPRA RAVAL

Cousine espagnole de l'ID. Polo, la Raval s'en distinguera par une esthétique nettement plus agressive, que l'on devine sous le camouflage du modèle présenté à Munich. Car il s'agit bien de la version définitive. Elle s'annonce un peu plus basse que la Polo, mais en reprendra toutes les versions, soit deux batteries, trois puissances, voire quatre avec une déclinaison VZ, forte de 226 ch.

La grosse artillerie

Après le Macan, c'est au tour du grand Cayenne de se convertir à l'électricité. Porsche prend cette fois un risque plus mesuré car ce modèle à batterie ne remplacera pas celui de la génération actuelle.

Par **Didier Laurent** Photos **Porsche**



Le nouveau Cayenne mise sur la charge à induction pour séduire une clientèle technophile.

Voilà longtemps qu'il s'annonce, qu'il s'affiche camouflé, qu'il apparaît sur une course de côte britannique en tractant une voiture ancienne sur un plateau... Le Cayenne Electric a joué à fond la carte du *teasing*. Au Salon de Munich, les choses se sont précisées, et si son avant ressemble à celui du Macan, le Cayenne de 4^e génération arbore une carrosserie au toit moins fuyant. Fabriqué sur la même plateforme que son petit frère, autrement dit la base PPE également utilisée par Audi, ce futur grand SUV viendra aux côtés du modèle actuel. Ce dernier va être restylé et conservera ses motorisations hybrides au moins jusqu'à la fin de la décennie. Alors que le Macan reviendra en thermique en 2028 et que Porsche peine à percer dans l'électrique, c'est une sage décision. Fait curieux, le constructeur allemand s'était empressé d'annoncer au début de l'été que le Cayenne EV pourrait tracter jusqu'à 3,5 t. Il n'est pas certain que lorsqu'on achète ce genre de voiture,

la première chose à laquelle on pense, c'est d'y atteler une grosse remorque ou une caravane... Le Cayenne misera donc visiblement sur les aspects pratiques, avec un grand coffre avant, une carrosserie familiale qui va légèrement s'allonger en comparaison du modèle actuel, mais encore avec un niveau de sportivité élevé puisqu'on parle de plus de 1 000 ch pour la version de pointe. Cette dernière donnée constitue une autre caractéristique propre aux voitures électriques, qui est celle de propulser toujours plus fort des autos toujours plus lourdes. Car pour satisfaire aux exigences de

puissance et d'autonomie (au moins 500 km pour être crédible), le pack de batteries de cette énorme Porsche ne pourra rester en dessous de 100 kWh, quand son poids total dépassera largement 2,5 t. Toujours plus techno, le Cayenne pourra aussi se recharger par induction. Autrement dit, il n'aura pas besoin d'être branché du moment qu'il sera stationné au-dessus d'une plaque fixée au sol. Des expérimentations avaient été menées il y a quelques années par des équipementiers et des constructeurs, mais sans succès. Les clients Porsche seront-ils séduits ?

L'avis de L'Auto-Journal

Ce SUV va positionner la marque encore plus haut en matière de prix et de puissance dans la catégorie. Il sera un démonstrateur technologique attendu au tournant, dans un monde où *a priori* les clients sont peu intéressés par une Porsche électrique. Le Cayenne sera-t-il capable d'inverser la tendance ?

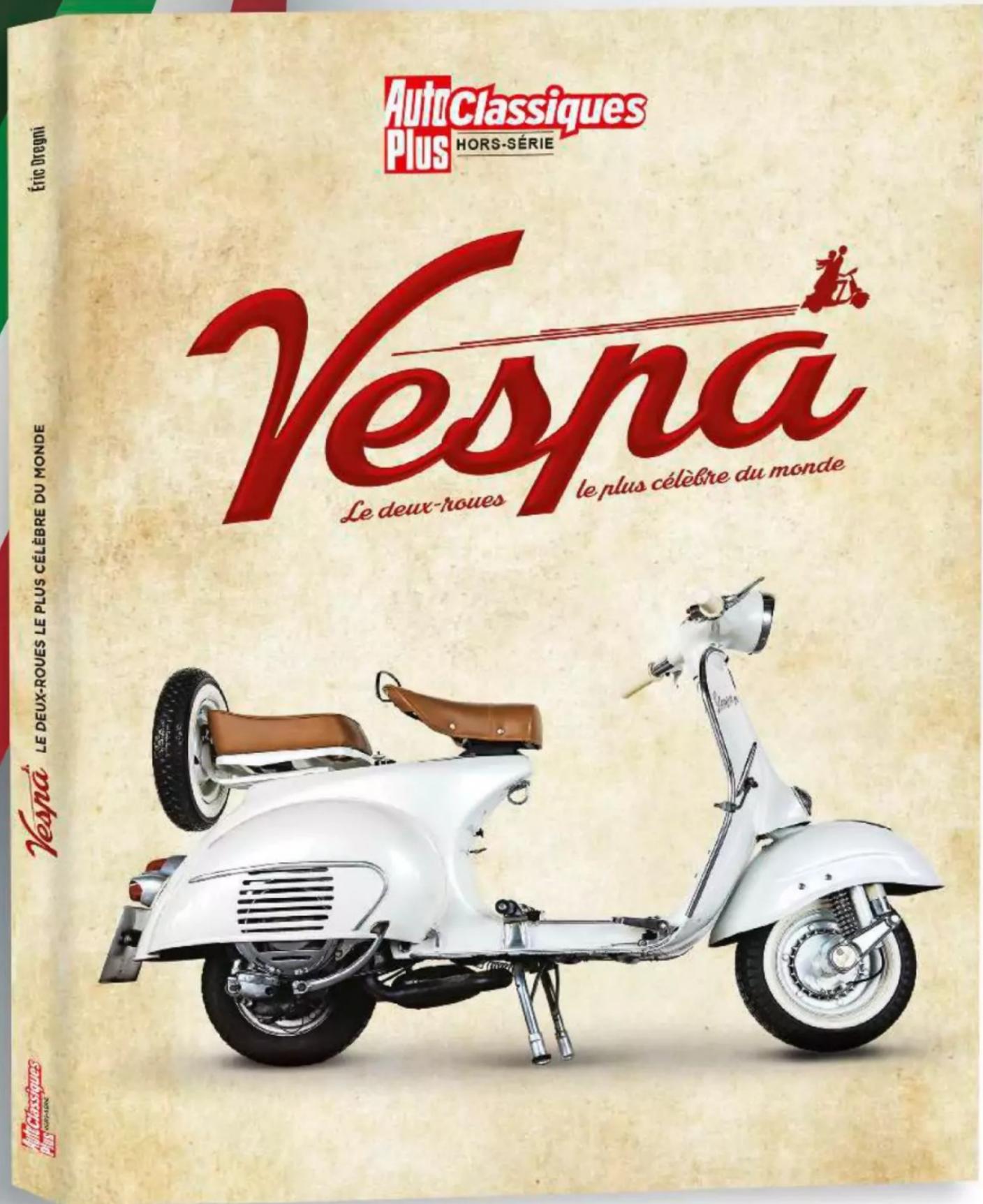
À partir de **110 000 €***

Commercialisation : **printemps 2026**

* Estimation.



**UN MYTHE,
UNE HISTOIRE,
UN STYLE.** 



Symbole de liberté et d'élégance italienne, la « guêpe » (Vespa en italien) est bien plus qu'un scooter : une icône. Cet ouvrage retrace son incroyable histoire, de l'après-guerre à aujourd'hui, entre design, cinéma et art de vivre. Un hommage vibrant à un mythique deux-roues.

EN VENTE ACTUELLEMENT

Révolution silencieuse

Pour son nouveau GLC, Mercedes est reparti d'une page blanche ou, plus exactement, d'une plateforme inédite. Et pourtant, en dépit des ambitions de ce modèle dans la gamme, cela ne se voit presque pas. C'est voulu.

Par Jean-Éric Raoul Photos Mercedes-Benz

Chez Mercedes, quand il est question de remplacer le GLC, la main ne doit pas trembler. C'est en effet le modèle de la marque à l'étoile le plus vendu dans le monde. Autant dire que l'enjeu de son renouvellement est considérable. Le nouveau venu inaugure donc à la fois la plateforme MB.EA-M (Mercedes-Benz Electric Architecture Medium), qui sera déclinée sur tous les modèles électriques de taille intermédiaire, mais également une nouvelle stratégie produit. Jusqu'à présent, Mercedes distinguait clairement ses électriques du reste de la gamme classique. Aussi bien par leur nom, affublé du préfixe "EQ", que par leurs formes, les Mercedes à piles affirmaient leur différence, osant des silhouettes futuristes pour incarner leur contenu technologique. Mais, commercialement parlant, la clientèle ne semble pas avoir totalement adhéré à cette philosophie de design.

Aussi, avec le nouveau GLC, cette distinction est désormais enterrée. Car bien qu'il soit 100 % électrique, sa silhouette l'identifie immédiatement comme un GLC "normal". De plein profil, il faut même un œil affûté pour le différencier de la version actuelle, bien que sa partie arrière file un peu plus, façon SUV coupé. C'est voulu, bien sûr, d'autant que le dessin élégant du GLC a contribué à son succès. Cette silhouette relativement conservatrice ne l'empêche pas d'afficher une performance aérodynamique remarquable, puisque le Cx est annoncé à 0,26.

Toujours est-il que le "petit" nouveau a grandi d'environ 13 cm, gagnant notamment 8,4 cm sur l'empattement. Cela se ressent évidemment à bord, où l'on peut prendre ses aises à l'arrière. Cependant, pour le gabarit, la capacité du



Cette calandre spectaculaire et illuminée va se répandre sur d'autres modèles.



À partir de **75 000 €***

Commercialisation : **novembre 2025**

* Estimation.



coffre s'avère correcte, sans plus, avec 570 dm³ revendiqués. Mais le coffre avant y ajoute généreusement 128 dm³.

L'héritage Mercedes

Si la silhouette joue la partition d'un certain classicisme, les faces avant et arrière sont chargées de faire le spectacle. La traditionnelle calandre Mercedes est notamment réinventée, s'affichant en majesté dans une version très XXI^e siècle, avec force illuminations. Le directeur du design extérieur, Robert Lesnik, assume pour cette nouvelle calandre, destinée à être déclinée sur de futurs modèles, la fonction de réaffirmation de la force et de l'histoire de la marque : "Nous sommes très différents des marques qui viennent juste d'arriver sur le marché, explique-t-il. Il y a tellement de nouveaux entrants! Mais chez Mercedes, nous avons un héritage." Tradition qui se retrouve également dans la manie des options : pour obtenir l'illumination totale de la calandre, il faudra remettre la main au portefeuille. Sinon, seuls seront allumés logo et entourage. À l'autre extrémité, la face arrière se distingue par des feux en étoile, à l'éclairage modulable, qui eux aussi participeront à l'identification immédiate de la marque. →

JEAN-ÉRIC RAOUL



Lors de notre essai sur route, le GLC est sorti camouflé.

Passager privilégié

Quelques semaines avant la présentation du nouveau GLC, nous avons pu effectuer, en passager, une dizaine de kilomètres à son bord. L'objectif de Mercedes était de prouver la qualité de confort et de bien-être à bord. Sur ce terrain, rien à redire : à l'avant comme à l'arrière, on se sent à l'aise et choyé, profitant d'une sellerie moelleuse et d'une finition au cordeau. L'isolation phonique a l'air d'avoir été très travaillée. La version testée était à suspension "normale", pas pneumatique donc, et pour autant, le niveau de filtrage nous a paru remarquable, sauf à très basse vitesse. Par ailleurs, en dépit des démonstrations d'accélération, effectivement spectaculaires, de notre conductrice du jour, la caisse nous a semblé plutôt bien tenue pour un SUV de cette taille. Ces impressions resteront à valider lors de nos premiers essais, avant la fin de l'année.



La finition, très soignée, ne fait pas dans la sobriété, entre éclairages variables et multiples éléments chromés.

L'Hyperscreen fait le spectacle à bord, sur toute la largeur de l'habitacle.

C'est cependant à l'intérieur que le spectacle et l'innovation vous sautent au visage de la manière la plus flagrante, grâce au gigantesque et bien nommé Hyperscreen. Cette fois, on y est : l'écran, d'une diagonale de 39 pouces, occupe toute la largeur de l'habitacle, d'un aérateur à l'autre... à condition d'avoir coché l'option. Et comme la chose est allumée en permanence, il existe onze "styles" d'illustrations pour le fond d'écran. Bien entendu, si ça ne vous plaît pas, il vous reste la possibilité d'admirer le paysage, à l'ancienne, à travers le pare-brise... La présence d'un tel écran est tout de même de nature à perturber l'attention du conducteur, car la partie droite est visible en toutes circonstances. "Oui, mais la caméra de surveillance du conducteur ne vous laissera pas détourner le regard plus de quelques instants. Si c'était le cas, elle réduirait l'affichage côté passager", précise un responsable de l'agencement intérieur. Souriez, vous êtes filmé!

Si vous n'avez pas choisi l'option, vous bénéficierez du Superscreen, assemblage de trois écrans, dont un en face du passager. Pour la version de base, ce dernier écran se contentera d'afficher une photo fixe.

S'il faudra remettre la main au portefeuille pour profiter de l'Hyperscreen, le toit panoramique sera, lui, de série. Mais pas sa version avec verre obscurcissant électroniquement par segments, ni l'illumination de 162 étoiles prévue pour animer les rêves des voyageurs nocturnes, en plus des



L'option roues arrière directrices aidera à préserver une certaine agilité.



Avec 570 dm³, le coffre est très correct. Il se double d'un coffre avant très généreux.



Confort et espace sont au menu à l'arrière, plus un toit vitré étoilé... en option.

C'est en lot de quatre que la nouvelle signature lumineuse "étoilée" se retrouve à l'arrière.



multiples éclairages d'ambiance. Côté bien-être à bord, on vous épargne les nombreuses possibilités de massage assorties aux variations des ambiances lumineuses ou encore la sono "4D", qui fait ressentir les basses dans les sièges ou module la lumière d'ambiance au rythme de la musique.

Mercedes insiste aussi beaucoup sur l'apparition de son nouveau système d'exploitation électronique MB.OS, dopé à l'intelligence artificielle, qui promet de "*penser, d'apprendre et d'évoluer avec le conducteur*". Pas sûr que l'idée d'une voiture qui pense fasse très envie. L'interface de l'infodivertissement est, pour sa part, nourrie aux algorithmes de Google et de Microsoft, le système de dialogue choisissant en temps réel lequel de ces deux univers sera le plus pertinent pour répondre à votre requête.

700 km d'autonomie

Du côté des prestations électriques, Mercedes place le GLC au meilleur niveau actuel : plateforme 800 V, plus de 700 km d'autonomie grâce à une batterie de 94 kWh net, qui assure regagner 300 km d'autonomie en 10 mn avec sa recharge à 350 kW. À cette version de lancement GLC 400 4Matic s'ajoute une puissance de 530 ch distribuée aux quatre roues qui, moyennant supplément, peuvent être directrices ou bénéficier d'une suspension pneumatique pilotée. Le moteur avant est débrayé par défaut, pour favoriser l'efficacité énergétique dans la majorité des situations, tandis que le moteur arrière jouit d'une boîte à deux rapports, qui permet au GLC d'afficher une vitesse maxi de 210 km/h, parfaite pour les autoroutes allemandes... même si on se doute que cela doit vider la batterie à plus grande vitesse encore. Quoiqu'il en soit, entre autonomie, puissance et polyvalence, l'utilisateur de ce GLC ne devrait se sentir frustré dans aucun domaine.

Pour autant, conscient d'une adoption de l'électrique moins enthousiaste que prévu dans certaines régions du globe, Mercedes a décidé de ne pas mettre tous ses œufs dans le même panier. Le GLC thermique actuel, lancé en 2022, va continuer sa carrière en parallèle du nouveau modèle électrique, probablement jusqu'à la fin de la décennie. On n'est jamais trop prudent.

L'avis de L'Auto-Journal

Du vieux avec du neuf ? C'est un peu la réflexion qui naît en quittant ce nouveau GLC, qui semble avoir toujours fait partie du paysage, en dépit des innovations majeures qu'il dissimule. Au-delà du clin d'œil sarcastique, on peut saluer Mercedes pour cette habileté à mêler avancées technologiques et pragmatisme commercial. La rivalité avec l'iX3 de BMW, qui opte pour une philosophie diamétralement opposée, va être intéressante à observer.

Tout pour un nouveau

Partant d'une feuille blanche, BMW a repensé son approche de la voiture électrique avec sa toute nouvelle génération baptisée "Neue Klasse". Premier modèle sur cette base inédite à prendre la route, le SUV iX3 n'a en commun avec le X3 que son gabarit. Nous avons pu le voir en avant-première et conduire l'un de ses prototypes.

Par **Nicolas Valeano** Photos **Fabian Kirchbauer**

La très grosse batterie de 108,7 kWh net permet de revendiquer une autonomie jusqu'à 805 km.

C'est de loin le plus gros investissement de l'histoire de BMW, des moyens au service d'ambitions expliquées sans ambages : devenir un nouveau leader de l'électrique. Autant dire que l'enjeu est lourd au moment de commercialiser l'iX3, le tout premier modèle d'une génération Neue Klasse sur laquelle BMW fonde d'énormes espoirs pour son avenir, tout comme la Neue Klasse originelle avait relancé la marque dans les années 60. Le concept Neue Klasse X en avait donné un avant-goût l'an passé, voici donc la version définitive de l'iX3 nouveau, totalement affranchi de la gamme thermique classique. Et le constructeur munichois a mis les petits plats dans les grands, repensant entièrement tous les aspects de l'auto. À commencer par le design, qui prend une direction nettement plus sobre que les dernières productions de la marque. Si le SUV familial conserve les fameux haricots de la calandre typiques des

BMW, ils reprennent ici une mesure tout à fait décente, du moins sans l'option qui permet de les illuminer. Les traits de lumière des feux de jour complètent une identité lumineuse revue, à la fois minimaliste et moderne. Les lignes douces de ce SUV (BMW préfère "SAV", pour "Sport Activity Vehicle") de 4,78 m gardent des proportions habituelles chez BMW, avec un long capot, une ligne de vitres caractéristique et un côté musclé, pas trop exacerbé ici. L'aérodynamique a lissé agréablement la carrosserie de l'iX3, autorisant un Cx remarquable de 0,24.

L'habitacle est en harmonie, présentant un traitement assez sobre avec une planche de bord recouverte de tissu et ponctuée de touches de lumière d'ambiance grâce à un rétroéclairage. L'écran d'infodivertissement prend une forme de parallélogramme et ses menus semblent faciles d'abord. Mais surtout, nous avons apprécié le large écran sous le pare-brise, nommé "Panoramic Vision", configurable et très →

Dans sa version claire, l'habitacle est ultra-lumineux, mais forcément salissant.



départ

LiX3 50 xDrive propose au total 469 ch avec ses deux moteurs, en attendant des versions plus modestes.

Les SUV de la Neue Klasse arboreront le double haricot classique, cerclé de LED en option.



La commande de transmission est sur la console centrale, devant les emplacements de recharge pour smartphone.



Le vaste toit panoramique filtre les UV à 100 %.



lisible, dans l'axe de vision de la route. Il peut être complété d'un affichage tête haute en trois dimensions, auquel il manque une fonctionnalité de réalité augmentée pour apposer des flèches de direction aux intersections. Question habitabilité, nous sommes au niveau de ce qu'on peut attendre dans cette catégorie, avec des passagers arrière bien lotis, du moins sur les places latérales. Le coffre offre un volume très correct de 520 dm³, auxquels il faut ajouter 58 dm³ d'emport sous le capot.

800 V et 800 km d'autonomie

Toute la technologie est repensée à partir d'une architecture logicielle. Et BMW en profite pour adopter les meilleurs standards du moment : une très grosse batterie NMC de 108,7 kWh net sous 800 V revendiquant plus de... 800 km d'autonomie mixte WLTP avec 15,1 kWh/100 km de consommation dans la meilleure configuration. Remarquable si cela se confirme sur la route. La recharge rapide DC n'est pas en reste, encaissant jusqu'à 400 kW pour passer de 10 à 80 % en un excellent temps de juste 21 mn. La batterie peut être reliée au réseau, servir pour recharger des objets externes et être connectée à une maison équipée de panneaux solaires. Bref, l'iX3 coche bien toutes les cases.

BMW a aussi pris soin de considérer l'empreinte carbone totale de cette nouvelle génération, prenant en compte sa fabrication dans son usine hongroise avec des matériaux choisis (un tiers de la masse totale est sourcée en matériaux recyclés) et une énergie décarbonée. Résultat, il suffit de parcourir 21 500 km pour offrir une meilleure empreinte CO₂ qu'un modèle thermique équivalent selon la firme bavaroise, qui veut convaincre les plus électro-sceptiques.

Enfin, reste la question du tarif, fixé à partir de 71 950 € pour cette configuration haut de gamme, proche du prix d'un X3 hybride rechargeable, mais 10 000 € au-dessus du nouveau Tesla Model Y Performance, plus habitable et performant sur le papier. La gamme iX3 sera complétée par la suite de modèles plus abordables avec une batterie plus petite, mais permettant une recharge tout aussi efficace.



Avec 520 dm³ et un volume très régulier, le coffre est accessible et pratique à l'usage.



Les passagers arrière bénéficient d'un bel espace, mais la banquette reste très ferme à la place centrale.



La recharge à 400 kW permet de regagner plus de 300 km en juste 10 mn.

Au volant d'un prototype iX3 50 xDrive

En amont du lancement de l'iX3 en mars 2026, nous avons pu conduire un prototype sur les vastes pistes d'essai de BMW à Miramas en Provence et sur les routes alentour. Il s'agissait de la version de lancement iX3 50 xDrive forte de deux moteurs (synchrone à l'arrière, asynchrone à l'avant) pour offrir une traction intégrale, délivrant un total de 345 kW (469 ch) et 645 Nm de couple. De quoi assurer une belle accélération de 0 à 100 km/h en 4,9 s, tandis que la vitesse de pointe est limitée à 210 km/h. Des performances gérées par un "super-cerveau" électronique, pensé pour procurer un plaisir de conduite à la hauteur de la réputation de la marque : BMW l'appelle "le cœur du plaisir" (de conduite), tout un programme... Et il est vrai que la masse considérable et forcément plus haut perchée sur un tel SUV (2360 kg) ne se fait pas trop sentir grâce à un beau dynamisme et à des suspensions (passives) à butées progressives réalisant un excellent compromis confort/comportement. Les manœuvres d'évitement, le passage d'un slalom sont convaincants, tandis que les évolutions sur une piste mouillée aux virages serrés montrent un comportement aux limites bien équilibrées et faciles



L'iX3 sur piste humide dans le centre d'essais de BMW à Miramas.

à maîtriser, sans sous-virage caricatural grâce à la puissance envoyée en majorité aux roues arrière. En outre, en mode B avec la conduite *one pedal*, les arrêts ont été soignés pour éliminer tout soubresaut. Mais le plus impressionnant est peut-être la manière dont les ingénieurs bavarois ont travaillé sur les aides à la conduite. En conduite semi-autonome de niveau 2,5, autorisée en Europe dès septembre, il est possible de lâcher le volant sans restriction de temps, à condition de toujours garder les yeux sur la route, sous surveillance

d'une caméra. Une proposition de changement de file sera validée d'un regard vers le rétroviseur du côté concerné. Et surtout, le système se montre très tolérant envers les interventions du conducteur, qui peut donner une correction au volant (pour laisser passer une moto, par exemple) ou agir sur les freins sans contre-réaction brutale ni annulation de la conduite assistée, comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui. Autrement dit, une conception collaborative très agréable à l'usage.

Le "regard" des feux de jour à LED sera repris sur toutes les déclinaisons de la Neue Klasse.



Le Tindaya n'a pas d'écran central, ici remplacé par une barre numérique placée en pied de pare-brise.

Belle bête

Ce show car est un SUV de grande taille qui, selon Cupra, ne préfigure pas forcément une future voiture de série. Osons parier le contraire et envisageons l'apparition d'un modèle disruptif avant la fin de la décennie.

Par Didier Laurent Photos Laurent Lacoste

Très haut et monté sur des roues de 23 pouces, ce concept est un SUV très démonstratif mais sans descendant officiel.



Son avant annonce certains des futurs détails stylistiques des prochains modèles.

Les portes s'ouvrent de manière antagoniste, ce qui n'est pas envisageable de série.



Les sièges ne touchent pas le plancher, ils sont arrimés à la colonne vertébrale.

Avec le Tindaya, Cupra veut mettre en avant la communion entre l'homme et la machine. Un peu comme le fait Alpine, qui use de toutes les techniques pour rendre les voitures électriques amusantes à conduire. C'est vrai que la promesse de délivrer des sensations uniques au volant a de quoi séduire, surtout dans un monde automobile où l'aseptisation est devenue la norme. Sauf que là on est dans du lourd, voire du très lourd. Annoncé à 4,72 m de long (soit 10 cm de plus qu'un Alpine A390 ou 8 cm de mieux qu'un Cupra Tavascan), le Tindaya est également très large et très haut, juché sur des roues de 23 pouces dont même les pneus portent la marque Cupra. Après le DarkRebel, un break au design fort dévoilé en 2023, ce nouvel exercice de style enfonce le clou et, comme toutes les Seat ou les Cupra de série, tire son nom d'un site espagnol – ici une montagne de Fuerteventura, aux Canaries. Esthétiquement très dynamique, le Tindaya commence sa démonstration par une séquence d'accueil visuelle. S'illumine en premier le sigle (de grande taille) intégré au capot, puis une "tempête de feu" a lieu dans la calandre, avant que les trois triangles caractéristiques de la marque n'apparaissent, d'abord aux extrémités basses du bouclier, puis dans les feux. En découvrant les flancs, on s'aperçoit que le véhicule arbore deux couleurs, voire trois si on considère les endroits qui passent de peints à transparents, comme pour imiter une mutation des matières. En allant vers l'arrière, on voit des appendices aérodynamiques dignes de ceux d'une voiture de course, des bas de caisse très travaillés, et des ailes taillées au scalpel pour ne garder que le muscle. Elles sont fabriquées en fibres de lin, le côté à la fois brillant et transparent de la peinture laissant apparaître

la matière. On remarque aussi que la voiture n'a pas de poignées de porte. Pour l'ouvrir, il faut utiliser une tablette numérique.

Sésame, ouvre-toi

D'abord l'avant, puis l'arrière. Les deux portes antagonistes sont électriques. Elles s'ouvrent sur un univers surprenant, en style comme en couleurs. "Compte tenu de l'effet que l'on voulait donner, le pied milieu était trop gênant, indique Jordi Font, responsable du développement couleurs et matières chez Cupra. Nous avons pensé la voiture d'abord pour le conducteur, mais nous n'avons pas oublié les occupants, qui prennent place au cœur d'une sorte « d'animal » avec une colonne vertébrale composée à 80 % de matériaux recyclés, comme d'ailleurs l'ensemble de l'habitacle." Il est vrai que cette colonne vertébrale est impressionnante et évoque le squelette d'un animal, surtout que l'on pose la main dessus et que l'on ressent les lents battements du cœur de la bête! Sensation spéciale garantie... "On a

vraiment imaginé ce show car comme un animal que le conducteur viendrait dompter", insiste Jordi Font. En revanche, interdiction de s'installer à bord. Les sièges sont arrimés à la colonne vertébrale et ne touchent pas le plancher. Ils sont là pour donner un effet flottant, très réussi.

"No driver, no Cupra": c'est le slogan de la marque pour brosser le portrait de son show car, et une promesse à destination de ses futurs clients. À l'intérieur, tout a été conçu pour que le conducteur se sente en parfaite harmonie avec l'engin. Ainsi, le volant ressemble à celui d'une voiture de course, et l'écran central a disparu. "Nous avons priorisé la concentration du conducteur, continue Jordi Font. Tous les éléments de la planche de bord lui sont consacrés, tout en évitant de le distraire. Nous nous sommes dispensés d'affichage tête haute, qui est ici remplacé par des projections en bas du pare-brise, lesquelles sont alimentées par l'IA. Tout doit tomber sous la main ou devant les yeux." Mais il faut aussi que la machine ne soit pas trop lourde. Est-ce que le Tindaya pourrait faire appel à d'autres technologies que les batteries et des moteurs électriques? Rien n'a filtré. On peut alors imaginer que le futur SUV récupère le nouveau système hybride du Volkswagen T-Roc, voire d'autres technologies électrifiées. Cupra a assuré que la puissance et les performances étaient au rendez-vous. Et donc, sans le dire, que le Tindaya ne sera pas juste une étude de style.

L'avis de L'Auto-Journal

Haut de gamme et sportif dans sa définition, le Tindaya pourrait donner naissance à un modèle intéressant qui viendrait se placer au-dessus du Tavascan. Reste à savoir quelle technologie électrifiée Cupra choisira pour ce futur grand SUV.



Les ailes arrière sont en fibres de lin, aussi résistantes que le carbone mais encore plus chères.

Futur simple

Avec son Concept C, Audi va à l'essentiel.

Sans compromis, sans détails superflus, il donnera naissance à un roadster sportif 100 % électrique dès 2027 mais indique d'ores et déjà le futur stylistique de la marque aux anneaux. Radicalement sobre.

Par Guy L'Hospital Photos Audi AG

La nuit tombée, dans le taxi qui me ramène de l'aéroport, un écran maladroitement fixé à l'appuie-tête du siège avant m'agresse la rétine. Si je ne me retenais pas, j'ouvrirais la fenêtre et... À la place, je ferme les yeux et repense à ce que j'ai vu aujourd'hui : un concept car radical et pourtant d'une grande simplicité.

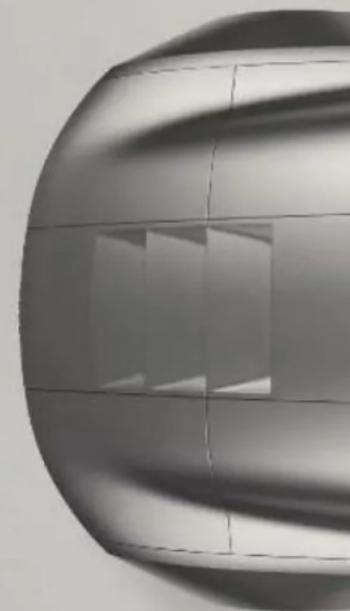
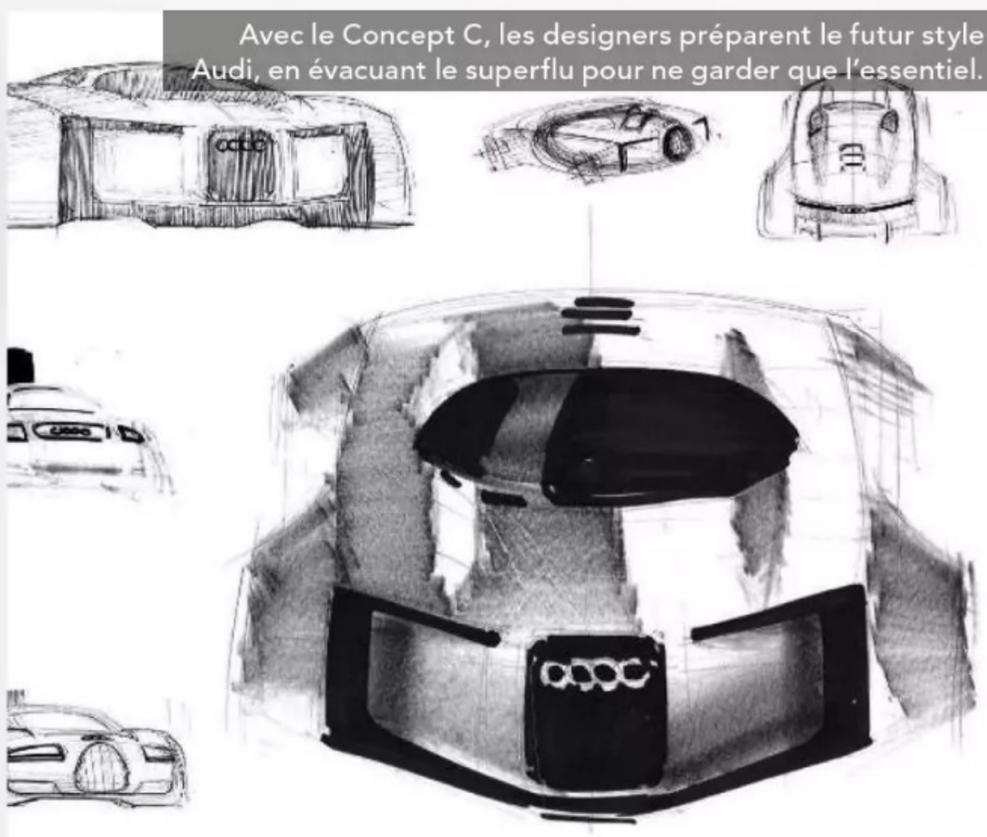
L'Audi Concept C n'est pas qu'un manifeste de style. De celui-ci découlera, dès 2027, une véritable sportive 100 % électrique, longue de 4,52 m, large de 1,97 m et haute de 1,29 m. Elle aura pour mission de combler à la fois le trou béant laissé par la disparition des TT et R8.

Élégance et noblesse

Sa robe satinée ne cache aucune des lignes. Celles-ci sont rares mais les plures nettes. Entre deux arêtes, des galbes qui rappellent certains icônes – pas forcément les plus jeunes – de la marque. La face avant se réinvente avec une calandre pleine et verticale. Cet élégant cadre aux bords arrondis masque le radar en partie inférieure et met en évidence les quatre anneaux qui retrouvent du relief et la noble matière. Pas de rétroéclairage, pas de bandeau lumineux mais une discrète signature qui rappelle l'organisation géométrique des divers éléments de la calandre autour des deux branchies verticales facilitant le refroidissement. De profil, la cinématique du toit rétractable rompt un peu la pureté des lignes mais accentue les proportions rappelant les modèles à moteur central arrière. À la poupe, le vitrage →



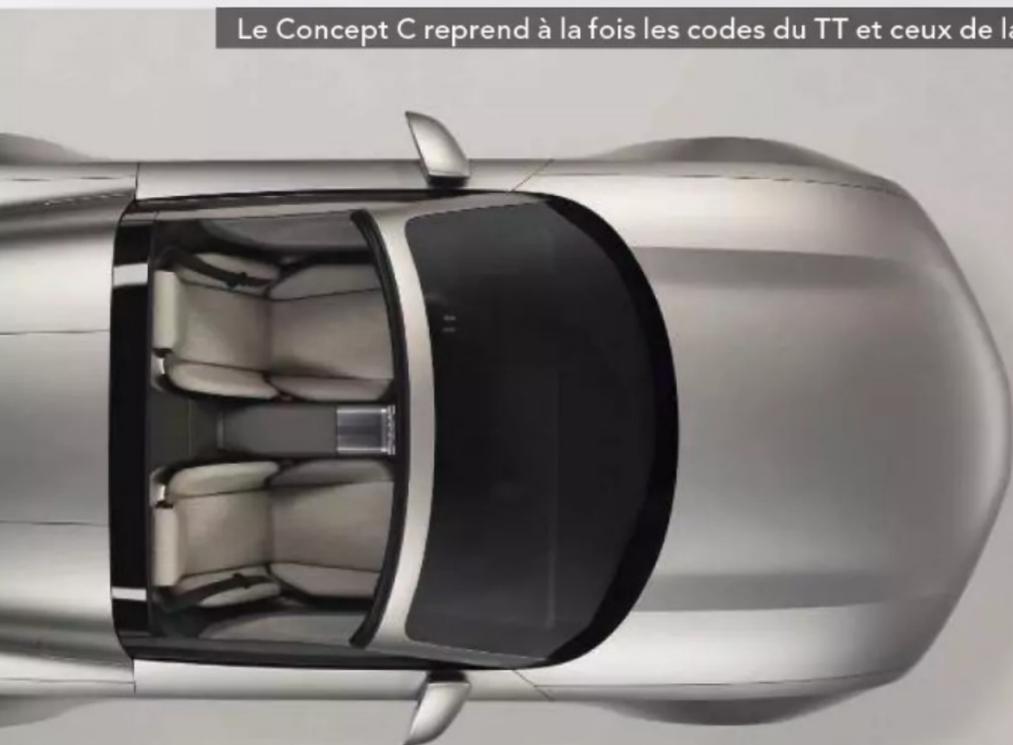
Le Concept C se veut proche du modèle de série, un roadster 100 % électrique dès 2027. Propulsion pour commencer, sans doute Quattro par la suite.



Le Concept C gagne en prestance une fois le toit escamotable replié.



Le Concept C reprend à la fois les codes du TT et ceux de la R8.



Tissu, aluminium, plastique translucide, le cockpit n'en fait pas trop. Notez l'abandon des commandes sensibles au volant.

est banni, laissant place à une persienne qui cache une petite caméra capable d'assurer la rétrovision par le biais du rétroviseur intérieur. Là encore, les designers n'ont pas abusé des emboutis laissant place à de larges surfaces planes. Cette simplicité contraste avec la partie inférieure, composée des bas de caisse, du déflecteur avant et du diffuseur arrière, en carbone, qui soulignent l'appartenance au monde du sport automobile.

Écran sur demande

À bord, Marwan Khiat, responsable design intérieur, s'est focalisé sur l'essentiel... et rien d'autre. Quelques références tout de même, par certaines rondeurs, au cockpit du TT mais aussi à la Quattro, en réservant les informations du combiné d'instruments (toutes utiles) au seul conducteur. Les contre-portes cachent leur haut-parleur sous un textile à base de laine, et lorsque ce revêtement se découvre, c'est pour laisser place à du métal brut. Sur la console centrale, les rangements sont occultés par des capots translucides, et l'écran central multimédia, de taille raisonnable (10,4 pouces), n'apparaît que sur demande. "Difficile d'évacuer la technologie et de se passer d'écran", avoue le jeune chef de studio. "En revanche, on peut faire en sorte que celui-ci ne devienne pas l'élément central de la planche de bord. Dès le départ, c'était notre volonté", insiste Marwan Khiat, qui vante également les multiples commandes haptiques, autour d'un petit volant circulaire sans méplat de circonstance. Quelques commandes tactiles

Il mesure 4,52 m et sa masse ne devrait pas dépasser les 1 700 kg.



La noblesse du moteur électrique reste à démontrer, la persienne masque tout, y compris la rétrovision.



Bas de caisse, diffuseur, lame avant suggèrent un effet de sol et rappellent le monde de la compétition.

Difficile d'extrapoler. Quelles futures Audi avec cette calandre verticale ?



Des nouveautés à la pelle

D'ici la fin de cette année, Audi aura lancé plus de 20 nouveaux modèles sur deux ans. Parmi lesquels les A5, Q5, A6, A6 e-tron, Q6 e-tron, Q3 et Q3 Sportback... À venir avant 2027, les Q7, Q9 et, à l'autre extrémité, un petit crossover 100 % électrique. Tous devraient être commercialisés avant la sportive qui découlera du Concept C. Ce qui permet de penser que les premiers modèles de grande diffusion à emprunter la nouvelle philosophie du design Audi pourraient être les remplaçantes des A3 et A5.



Marwan Khiat vante l'intérêt d'une conduite avec l'écran central replié.



La chimie de la peinture satinée est travaillée pour rappeler le titanium.

demeurent comme celle de la climatisation, mais elles restent discrètement rétroéclairées et positionnées sur un fin bandeau horizontal. D'ici deux ans, le Concept C deviendra réalité. Un laps de temps resserré qui impose à Audi de repartir d'une plateforme déjà étudiée. Impossible d'obtenir une quelconque confirmation, mais il est fort probable que le coupé Audi reprenne les dessous du futur Porsche 718 et, notamment, l'architecture 800 V avec un pic de recharge entre 270 et 300 kW. Pas de véritable cage d'oiseau aluminium (*space frame*) pour le Concept C qui promet d'économiser de précieux kilos grâce à une structure hybride, multimatériaux qui pourrait combiner aciers à très haute résistance, aluminium et pourquoi pas carbone. Selon les premières indiscretions, la masse à vide ne devrait pas dépasser les 1 700 kg, ce qui laisse imaginer les efforts consentis, sachant que la batterie compte pour un bon tiers de la masse totale.

Une nouvelle philosophie

Grand fan du TT, Massimo Frascella, qui a pris la tête du style Audi depuis l'été 2024, l'assure : « *Le Concept C n'est que la première manifestation de notre philosophie « The Radical Next » qui va transformer la marque.* » Il est donc fort probable que les futurs modèles Audi reprennent à leur compte un certain nombre d'éléments – ou d'absence d'éléments? – du Concept C. À commencer par la calandre verticale qu'il ne devrait pas être simple de reproduire sur tous les types de carrosseries.

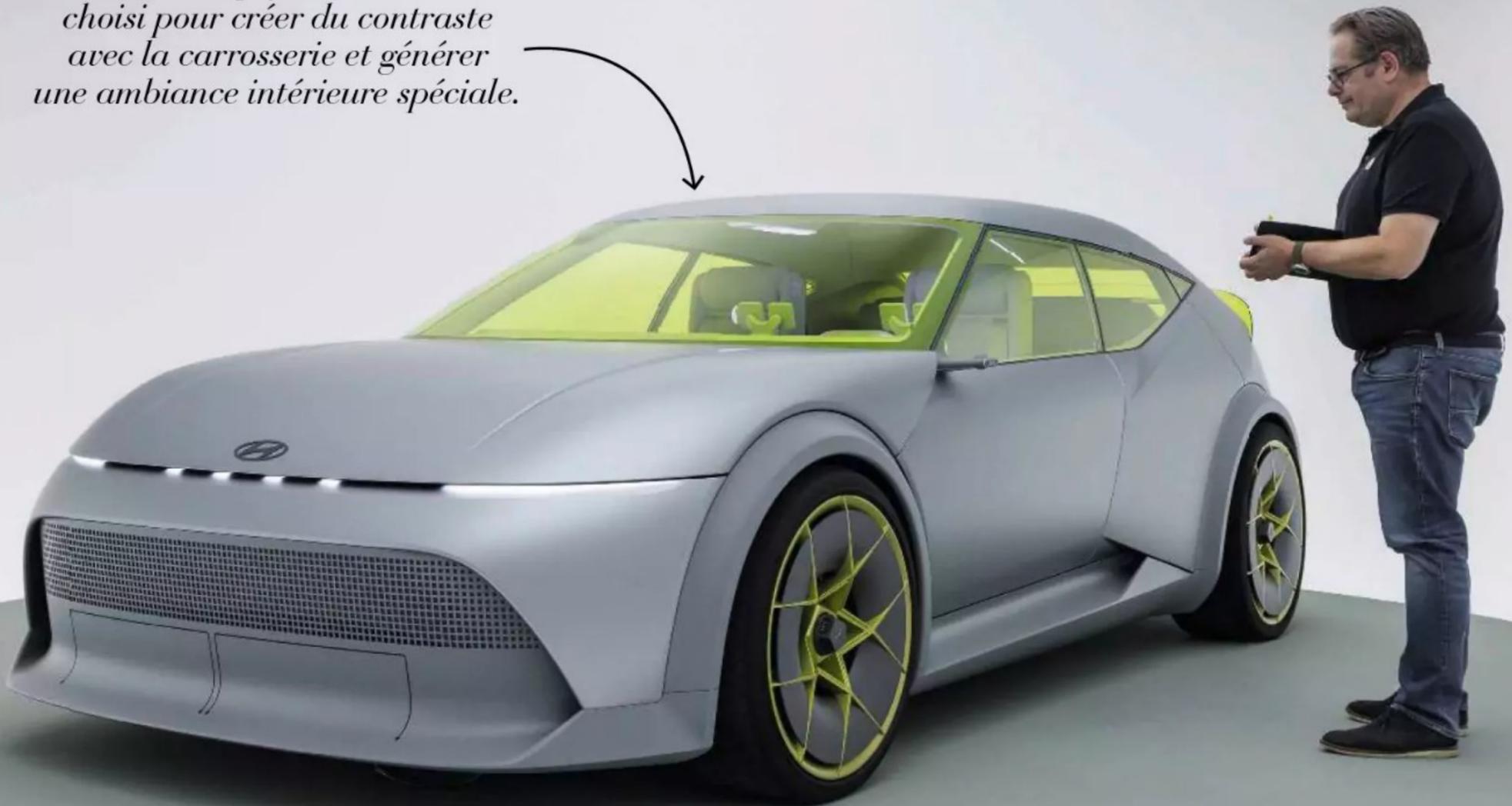
L'avis de L'Auto-Journal

Il y a quelque chose d'évident dans le Concept C. Plus qu'une somme de détails, une attitude qui fait que chaque élément trouve sa juste place et que l'on a hâte de retrouver sur de futurs modèles, moins huppés. Même s'il est sans doute encore plus complexe de faire simple sur une voiture cœur de gamme. L'avenir nous le dira.



Très expérimental, l'habitacle est pensé d'abord pour la concentration du conducteur.

Le vitrage jaune a été choisi pour créer du contraste avec la carrosserie et générer une ambiance intérieure spéciale.



Une future berline compacte 100 % électrique

Le concept Three préfigure la future Ioniq 3. Jusque-là, rien de difficile à comprendre. Sa position dans la gamme demande en revanche une analyse un peu plus fine.

Par **Didier Laurent** Photos **Thomas Antoine**

La stratégie d'électrification de Hyundai prévoit une déclinaison électrifiée de chaque modèle en Europe d'ici 2027, et le lancement de 21 modèles 100 % électriques dans le monde à horizon 2030. De quoi nous donner le tournis dans un univers où la voiture wattée n'est pas la préoccupation numéro un des automobilistes français! De toute évidence, Hyundai veut voir plus loin. Après les Insteroid et Initium (lequel préfigurait le Nexo à hydrogène, autre domaine dans lequel Hyundai va à contre-courant), voici donc le Hyundai Concept Three. Pour le nom définitif de ce modèle, un débat interne a longtemps opposé les chiffres "2" et "3". C'est finalement ce dernier qui a été retenu, car le véhicule qui sera commercialisé sera assez grand (entre 4,25 et 4,30 m de long). Il restera alors peut-être une place pour un SUV urbain (Ioniq 2) entre

l'Inster (3,82 m) et l'Ioniq 3. Selon le constructeur coréen, "le Three est le premier concept compact électrique labellisé Ioniq, qui marque l'expansion future de Hyundai dans une nouvelle catégorie de véhicules, en complément de ses modèles électriques de taille moyenne et grande". Attendue dans les proportions d'une Volkswagen Golf, cette cousine technique du Kia EV3 arrivera l'année prochaine, au cœur d'une actualité riche pour



Pas de grand écran mais des petits carrés pour tout piloter.

la marque. Cette dernière prévoit également la révélation d'un Kona revisité, avec une chaîne de traction hybride comme électrique de nouvelle génération, mais aussi d'un Bayon inédit et même d'une nouvelle i20, qui restera une polyvalente thermique. La gamme Ioniq, elle, sera exclusivement électrique et sera complémentaire de l'offre thermique et hybride. Vous avez suivi?

Un design réaliste

Oublions les grandes roues, le vitrage jaune et les portes antagonistes, qui ne passeront pas le cap de la série. Mais avec 4,29 m de longueur pour une largeur de 1,97 m et une hauteur de 1,46 m, le concept Three est d'une taille compatible avec un modèle de série. Inspiré par certains codes stylistiques du Kia EV6 ou du Hyundai Veloster (ce modèle commercialisé avec une seule porte latérale arrière entre 2011 et 2017), il cultive néanmoins une identité propre, dominée par le thème du pixel. Ses feux minimalistes en forme de lame, en pied de capot, font leur petit effet, tout comme la calandre *a priori* béante mais ici occultée par un panneau qui sert également d'écran d'animation. Le vitrage coloré n'a aucune raison d'être si ce n'est un effet de style, de même que l'aileron épais et transparent à l'arrière, qui jouerait →



Le modèle de série est attendu autour de 4,25 m de longueur.

un rôle aérodynamique si ce concept roulait. Car s'il est annoncé comme étant électrique, Hyundai reste muet sur les aspects techniques de cette auto : ni batteries ni motorisations n'ont été évoquées. D'ailleurs, l'absence de disques de frein visibles intrigue. Le Three est-il un concept statique ou dispose-t-il de moteurs-roues avec freinage régénératif ? Si tel était le cas, la marque aurait sûrement communiqué dessus. Ce qui veut dire que de prime abord ce concept est une pure étude de style. Et pourtant...

Le conducteur est au centre de l'attention

Pas de moteur, possiblement mais une volonté affirmée de séduire l'automobiliste. Comme Cupra (voir p. 32), Hyundai mise sur l'émotion et le plaisir de conduite pour tenter de faire passer la pilule de l'électrique. À bord, tout est pensé autour de la devise "les yeux sur la route et les mains sur le volant". Ce qui se traduit par une planche de bord épurée et un intérieur plutôt zen, où le conducteur peut se concentrer, sans écran central pour le distraire. Hyundai parle de connexion émotionnelle, mais peut-être que le chauffeur sera aussi interloqué par les modules digitaux de part et d'autre du volant, qui peuvent s'éloigner ou se rapprocher de lui. Il sera peut-être également intéressé par les "baignoires" qui servent de sièges avant, les (seulement) 4 places, le manque de coffre ou la vue vers l'arrière, quasi nulle. Mais comme c'est un concept, on peut tout lui pardonner.

L'avis de L'Auto-Journal

Hyundai continue son offensive électrique en parallèle de ses modèles thermiques, et semble se préparer à dévoiler de nouvelles technologies. Cela lui a porté chance dans les années 2010 en lui permettant d'être à l'avant-garde des marques généralistes. L'Ioniq 3 pourrait symboliser cette avancée.

Interview

Eduardo Ramírez

Directeur du centre de design Europe de Hyundai

Si vous voulez une version N, dites-le-nous!



L'Auto-Journal : Pourquoi avoir choisi une teinte aussi jaune pour le vitrage ?

Eduardo Ramírez : C'est avant tout une question de style, pour contraster avec le gris et l'effet métallique de la carrosserie. Mais c'est également pour rendre l'intérieur du véhicule plus agréable, créer une ambiance particulière. En outre, le matériau employé offre une filtration élevée des UV.

Quels sont les éléments stylistiques que nous retrouverons sur le modèle de série ?

Vous retrouverez par exemple des feux avant très fins, pas autant que ceux du concept, mais qui seront définis dans cet esprit. La pureté doit aussi se ressentir au travers de ces éléments clés. D'une manière générale, même si quelques proportions peuvent

évoluer, les modèles que nous commercialisons sont assez proches de leur concept.

À l'intérieur, vous déclarez tout consacrer ou presque au conducteur. C'est une attention nouvelle. Est-elle destinée à faire davantage aimer la voiture électrique ?

Nous nous sommes concentrés sur la facilité d'utilisation, avec un minimum de distraction pour le conducteur, avant tout pour des questions de sécurité. C'est pour cela qu'il n'y a pas d'écran central, ce qui ne veut pas dire que ce sera le cas en série. Un concept sert à expérimenter des choses nouvelles et à recueillir l'avis du public. Il n'y a pas forcément de dessein marketing derrière tout ça, juste une volonté d'aller plus loin.

Le Three est d'allure sportive, avec des écrous centraux dans les roues et des appendices aérodynamiques. Cela signifie-t-il qu'une version N est en préparation ?

Si vous voulez une version N, dites-le-nous ! Plus sérieusement, au département design, nous sommes à l'écoute des directives de nos patrons, qui sont très attentifs aux demandes des clients de la marque. Et si ces derniers réclament une version N, il y a de fortes chances pour que nous la fassions.



Les portes antagonistes permettent d'avoir une vue "grand angle" sur l'intérieur, rien de plus.

Un bonbon acidulé

Le Salon de Munich a été le théâtre de la première apparition physique en Europe de ce concept car gonflé aux stéroïdes. Une bonne occasion pour s'en approcher et comprendre son extravagance.

Par **Didier Laurent** Photos **Thomas Antoine**

Présenté en avril dernier durant le Salon de Séoul (Corée du Sud), ce concept extrapolé du modèle électrique Instar semble tout droit sorti d'une bande dessinée ou d'un jeu vidéo. Il incarne une sorte de fusion entre un design décomplexé, la culture *gaming* et la sportivité poussée à l'extrême.

Sa carrosserie boursouflée arbore des habillages paraissant provenir d'un vaisseau spatial, des roues pleines d'un gros diamètre et un aileron prêt à équiper un proto au départ de la course de côte de Pikes Peak. Ses feux à pixel nous replongent quant à eux dans l'esprit des années 80, cette thématique ayant par ailleurs déjà été exploitée sur des modèles contemporains, de type Ioniq 5 ou 6.



L'ambiance à bord est digne d'une voiture de Rallye.



L'aileron et les feux à pixel nous plongent dans un univers particulier.

Cette étude ne passera pas en série. La Renault 5 Turbo 3E aurait été une bonne cible.

L'avis de L'Auto-Journal

Mignon et très démonstratif, l'Insteroïd semble ne pas avoir d'autre vocation que d'amuser la galerie. Rien ne dit que Hyundai ne donnera pas naissance à un Instar N, mais on restera très loin du caractère débridé du concept. C'est d'ailleurs dommage que le constructeur coréen ne vienne pas sur les terres de la Renault 5 Turbo 3E, car le match aurait été intéressant.



L'Octavia de 2030 est déjà là

Skoda présente sa vision du break du futur au moyen d'une étude de style qui revisite ses codes. Un tournant pris sur l'angle de l'électrique, qui promet également de nombreuses nouveautés en matière de technologie embarquée.

Par Didier Laurent Photos Skoda



Skoda continue de parier sur des carrosseries break qui lui ont souvent réussi.

Les boucliers fermés et illuminés pour donner une touche techno vont se généraliser.





Visiblement, la culture des écrans va s'intensifier chez Skoda. L'ensemble est néanmoins en recherche de sobriété.

Skoda est le leader du break en Europe. Depuis 1998, il a vendu 3 millions d'Octavia Combi, et depuis 2008, plus de 650 000 Superb Combi. Le style du concept Vision O, que les pros du marketing appellent "Modern Solid", traduit une recherche d'impression de robustesse visuelle sans pour autant verser dans l'austérité. Outre le design, mâtiné de plusieurs influences, notamment Volvo ou le courant Neue Klasse de BMW, on remarque la relative simplicité du dessin et ça fait du bien. À quelques détails près, si cette voiture prenait la route sous cette forme, personne ne serait choqué. Les boucliers "technologiques" tout comme la recherche d'aérodynamisme propre aux modèles à batterie font déjà partie de notre univers. Sur le Vision O, Skoda souligne avoir travaillé

sur les volets actifs derrière le pare-chocs avant, les canaux aérodynamiques latéraux, les ouïes d'aération dans le capot pour réduire la traînée, et bien sûr les roues. C'est désormais une démarche devenue obligatoire pour gagner quelques kilomètres d'autonomie. Les portes antagonistes – une maladie de saison qui touche presque tous les concepts présentés à Munich – permettent quant à elles de découvrir au grand-angle un intérieur qui appelle d'autres commentaires.

Le monde des écrans

Il va falloir vous y faire : les voitures de demain vont nous proposer une tonne d'informations sur des écrans très larges, souvent en pied de pare-brise, quand ce ne sera pas en réalité augmentée au moyen de systèmes d'affichage tête haute format XXL. Ici, le combiné d'instruments

s'étend jusque sous les yeux du passager avant ! Il est secondé par une immense tablette tactile à la verticale, alors qu'une autre est dissimulée dans la planche de bord afin d'être utilisée à l'arrêt. Si vous espérez réduire votre temps d'écran, ce ne sera pas à bord des prochaines générations de voitures. Dans ce concept, vous pourrez néanmoins fermer les yeux et converser avec le nouvel assistant virtuel : Laura. Il est alimenté par l'IA proactive afin d'exercer une approche humaine des besoins. Laura peut faire des suggestions, se charger de payer votre stationnement ou répondre à des questions sur l'environnement grâce à la vision artificielle. Pour revenir à des choses plus concrètes, observons qu'à l'arrière le passager central est toujours le parent pauvre de la famille. Pourtant, Skoda n'a pas oublié la notion d'habitabilité puisque le coffre annonce un volume de 650 dm³, et plus de 1 700 dm³ une fois les sièges arrière rabattus. Le conducteur pourra par ailleurs apprécier la délégation de conduite, *a priori* assez poussée, car cette Skoda est présentée comme sachant tout gérer seule, sauf en cas de très mauvais temps. Pour parfaire le voyage, le Vision O mise également sur une ambiance visuelle (avec les écrans) particulière, sur des équipements inédits ou encore un éclairage qui s'adapte à notre rythme biologique. Voilà qui demande à être expérimenté afin de se rendre compte des effets produits.

Électrique sinon rien

Comme à peu près tous les concepts présentés au Salon de Munich, la partie motorisation est ignorée. Skoda précise que le concept Vision O est électrique, qu'il est construit sur une future plateforme de Volkswagen (lancement en 2030), mais ne dévoile aucune spécification technique. Alors que ce type de motorisation génère encore de nombreuses interrogations, les constructeurs cherchent avant tout à reprendre la parole sur le design, l'émotion, le sens pratique et la technologie embarquée. En attendant que des chaînes de traction électrique capables d'aller plus loin et de se recharger plus vite soient commercialisées, c'est peut-être une bonne idée.



L'avis de L'Auto-Journal

Skoda plonge dans le futur tout en gardant les pieds sur terre. Il n'y a aucune annonce fracassante autour de ce concept, qui souligne d'abord que Skoda n'abandonnera pas la carrosserie break, et c'est une bonne nouvelle. Pour tous les aspects futuristes de connectivité, d'intelligence artificielle ou de conduite autonome, il conviendra de voir ce qui sera finalement commercialisé.



Avec la 5, Polestar cible le haut de gamme allemand.

Polestar 5 : le cinquième élément

Polestar n'hésite pas à se mesurer à Porsche avec le cinquième opus de sa récente gamme 100 % électrique. La 5 flirte avec les 150 000 € dans sa version la plus haut de gamme. Elle est longue de plus de 5 m mais n'accueille confortablement que 4 personnes à bord. Structure en aluminium, batterie de 112 kWh, deux moteurs électriques pour des puissances cumulées de 749 ch ou 884 ch. Dans sa version la plus puissante, le couple dépasse les 1 000 Nm. Le 0 à 100 km/h est annoncé en moins de 4 s dans tous les cas. L'autonomie ne semble pas être la priorité de la Polestar 5, avec 670 km pour la Dual Motor et 565 km pour la Performance. En revanche, grâce à son architecture 800 V, la puissance de charge atteint 350 kW en pic et permet un temps de recharge de 22 mn pour passer de 10 à 80 %.



Pour la visibilité, mieux vaut compter sur les caméras.



La B05 est une berline sur base du SUV B10.

Leapmotor B05 : compacte de rupture

Leapmotor, filiale chinoise de Stellantis, a profité du Salon de Munich pour annoncer les prix de son SUV 100 % électrique B10 (voir p. 49) et présenter un dérivé "berline à hayon", la B05. Rivale désignée des Volkswagen ID.3, Renault Mégane E-Tech ou MG4, cette compacte, relativement haute sur pattes, se distingue par des dimensions généreuses (4,43 / 1,88 / 1,52 m). La B05 reprend la plateforme de la B10 et pourrait bénéficier de deux batteries de 56,2 kWh et 67,1 kWh, pour des autonomies assez modestes de 360 à 434 km. Le lancement est prévu pour le second trimestre 2026 en Europe.

TOGG

Des autos turques bientôt en Allemagne.



Togg T10F : berline du Bosphore

Les liens étroits entre l'Allemagne et la Turquie incitent sans aucun doute le fabricant de véhicules électriques Togg à s'attaquer en premier lieu au plus grand marché automobile du continent. À Munich, le constructeur turc a dévoilé la T10F, une berline électrique 5 portes, avec des commandes ouvertes outre-Rhin dès la fin du mois de septembre. La T10F a décroché cinq étoiles aux crash-tests EuroNCAP. Elle sera proposée en deux ou quatre roues motrices, avec une batterie de 88,5 kWh pour une puissance totale de 218 ch. Autonomies estimées : entre 350 et 623 km, recharge de 20 à 80 % en 30 mn.

Deepal S05 : l'atout design

Quatrième groupe automobile en Chine, Changan lance son offensive en Europe, après avoir placé des têtes de pont en Australie ou en Thaïlande. Concurrent potentiel des Renault Scénic ou Peugeot E-3008, le Deepal S05 semble le mieux calibré pour notre marché. Long de 4,60 m, promettant une autonomie de 485 km grâce à une batterie LFP de 68,8 kWh (brut) dans sa version propulsion de 271 ch, il s'affiche pour l'instant à partir de 38 990 €. Ce S05 n'a certes rien de révolutionnaire dans l'univers encombré des SUV chinois, mais son style attractif sort du lot. Il faut y voir la patte du designer Klaus Zyciora (ex-Bischoff), ancien patron du design chez Volkswagen et père notamment des ID.3 et ID.4. À l'intérieur, on est séduit par l'excellent confort des places arrière et la finition très soignée. À ce tarif, si les prestations routières et le réseau sont au niveau, il conviendra de surveiller la percée de cet inconnu.



Le SUV compact de Deepal s'est trouvé un style.

JEAN-ÉRIC RAOUL

Xpeng P7+ : bientôt en France

C'est officiel : la longue berline (5 m), rivale de la Volkswagen ID.7 et de la Tesla Model 3, la P7+ (à ne pas confondre avec la future P7 réservée au marché chinois), sera lancée début 2026 en France. Elle reprend la plateforme du SUV G6 et profite de la nouvelle architecture 800 V pour récupérer 80 % de la batterie en 12 mn. La Xpeng P7+ est uniquement disponible en propulsion, avec des puissances allant de 245 à 320 ch. Deux packs de batteries seront proposés, de 61 et 76 kWh, avec une chimie lithium-fer-phosphate (LFP), pour des autonomies comprises entre 600 et 700 km selon la norme chinoise, plus optimiste que notre WLTP. À bord, l'espace habitable et le coffre sont particulièrement généreux. Ce dernier dispose d'une ouverture à hayon, et la tôle de pavillon est remplacée par un large toit vitré.

ARNAUD SAUNIER



Rivale de la Volkswagen ID.7, la Xpeng P7+ promet des recharges éclair.

Le temps du pra

À l'occasion du Salon de Munich, le nouveau directeur général du groupe Renault, François Provost, a pris pour la première fois le temps d'un dialogue avec la presse. Jean-Philippe Imparato, patron de Stellantis pour l'Europe, avait également à cœur de présenter sa vision de l'état de l'industrie automobile. Entre eux, à distance, les points de convergence ne manquent pas.

François Provost, directeur général du groupe Renault

“Nos compétiteurs chinois sont les meilleurs”

Propos recueillis par Jean-Éric Raoul

Depuis le départ surprise de Luca de Meo de la direction de Renault, chacun se demandait si son successeur, François Provost, allait se mettre dans les pas de son prédécesseur. Clairement, c'est oui : *“D'abord, parce que ça fonctionne et aussi parce que j'ai été intimement lié à de nombreux projets de transformation, affirme-t-il. Ce qui signifie que nous allons continuer de donner une priorité absolue au produit.”* Mais il annonce également vouloir accélérer la transformation du groupe, pour être plus rapide, notamment dans le développement. *“Aujourd'hui, nos compétiteurs chinois sont les meilleurs. On sait ce qu'il faut faire. La Twingo va être conçue en vingt et un mois. Elle a été assez fortement développée en Chine, malgré le fait que tout le concept venait de France et que la production se fera en Europe. Maintenant, tout l'enjeu, c'est de faire la même chose en Europe, avec la même efficacité.”*

À propos de l'un des sujets phares du moment, celui de la réglementation européenne et de l'échéance de 2035, qui impose l'interdiction de vente des voitures thermiques, le nouveau patron de Renault assume un pragmatisme qui rejoint celui de ses collègues : *“C'est la logique qui ne fonctionne pas, pas simplement l'échéance. Aujourd'hui, avec 2035, avec le tsunami de réglementations que l'on doit respecter, le coût des voitures est intenable pour les clients. Donc ils en*



gmatisme

achètent moins. Donc le parc vieillit. Or notre Clio VI émet 95 % de moins qu'une Clio III ! Ce que je dis, c'est que plutôt que de cibler simplement 2035, il faut renverser la logique. Avoir quelque chose de flexible et de raisonnable sur la décarbonation, sur la réglementation, avec l'objectif d'avoir des prix abordables. Et avec ça, d'abord, on soutient concrètement le pouvoir d'achat, et puis on préserve nos emplois, notre filière industrielle et notre technologie. Si rien ne change... alors là, effectivement, on est sur un scénario de déclin."

Viser haut et loin

Une manière d'enrayer ce possible déclin, c'est l'expansion à l'international. François Provost fixe ses cibles : "Ma priorité, ce n'est pas la Chine ni les États-Unis, c'est l'Amérique du Sud et l'Inde. Car d'ici à 2030, 30 à 40 % de la croissance viendra de l'Inde. On a la chance d'y être depuis quinze ans, avec une marque, un réseau, des milliers d'ingénieurs. L'Amérique du Sud, c'est la deuxième zone où le marché va fortement augmenter."

Vient enfin le cas Alpine. Dans le plan Renaultion, il était question d'en faire une marque premium 100 % électrique. Sauf qu'aujourd'hui, ceux qui ont suivi cette direction se portent mal. Le nouveau patron de Renault réaffirme pourtant sa volonté de maintenir la trajectoire : "Je garde l'ambition d'avoir en France une marque automobile sportive, haut de gamme. Ma première analyse sur Alpine, c'est de dire à l'équipe qu'ils ont de super produits : l'A290, l'A390. On va déjà délivrer ça. Ça prendra du temps. Il y a aussi une plateforme sportive qui est en cours de développement. Ensuite, je ne dis pas que je vais freiner les investissements, mais je vais les adapter à la vitesse de croissance des volumes et de la rentabilité d'Alpine. Tout en restant dans une logique de long terme. Quant à l'électrification, aujourd'hui, c'est le plan. Est-ce qu'on devra changer ? Dans ce cas, on a Horse (filiale spécialisée dans les motorisations thermiques, NDLR). Si demain le marché nous demande un prolongateur d'autonomie, Horse l'a. Un hybride rechargeable ? Quelque chose pour Alpine ? Horse l'a. Chez Renault, avec Horse, nous disposons d'un outil unique au monde pour accéder à toutes les technologies dont on a besoin."

Jean-Philippe Imparato,
directeur général de Stellantis Europe

“ Il faut favoriser le renouvellement du parc ”

Propos recueillis par **Guy L'Hospital**

“ **M**oins de discussions, plus d'actions ! ” Derrière cette punchline de Jean-Philippe

Imparato, patron de Stellantis Europe, il faut entendre qu'il est temps d'agir et de reconnaître que les objectifs 2030-2035 ne sont plus atteignables pour l'ensemble des constructeurs, "parce que le marché n'est pas là, parce que la situation économique ne le permet pas, parce que le réseau de recharge est insuffisant et parce que les prix ne sont pas compétitifs". Un message sans aucun doute adressé à la présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, avant la réunion du 12 septembre rassemblant toutes les marques pour un sommet consacré à l'industrie automobile.

Il se veut toutefois constructif et propose plusieurs pistes, dont un assouplissement des normes sur les plus petites voitures pour renouveler le segment A en Europe : "20 % du marché en Europe est en dessous de 20 000 €, les gens n'ont plus les moyens d'acheter des voitures au-dessus de 40 000 €." Problème : les modèles neufs "bon marché" se font de plus en plus rares. "En 2019, assure Jean-Philippe Imparato, il y avait 49 modèles à moins de 15 000 €. Aujourd'hui, il n'en reste plus qu'un seul."

Rajeunir l'âge moyen

En plus de vouloir redynamiser le segment A (Renault Twingo, Peugeot 108, Citroën C1, etc., NDLR), le patron de Stellantis Europe présente une nouvelle idée pour rajeunir le parc automobile : "Il y a 256 millions de voitures en Europe, dont



MAXPPP / ALEXANDRE MARCHI

150 millions qui ont plus de 10 ans. Au lieu d'aider uniquement les autos électriques, pourquoi ne pas favoriser le renouvellement du parc ? Par exemple, prenons une voiture de 2010 et remplaçons-la par le même modèle en 2025 : nous économisons 76 g/km de CO₂", affirme Jean-Philippe Imparato qui semble également vouloir intégrer les occasions récentes dans ce dispositif.

Stellantis continue de marteler que l'objectif ne change pas et que la décarbonation n'est pas en question, l'électrification demeurant la priorité du groupe. Mais Imparato avertit que si l'Europe veut "être carbon neutral dans les dix ou quinze ans à venir tout en restant indépendante, il faudra nécessairement soutenir l'industrie de la batterie". Selon lui, l'heure est à la prise de conscience. Comme le nouveau directeur de Stellantis, Antonio Filosa, le patron Europe s'inquiète d'un déclin rapide de l'industrie automobile européenne. D'après lui, "si la direction choisie par Bruxelles n'évolue pas, les conséquences sur l'emploi pour l'ensemble de la filière pourraient être importantes".

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Audi

Q3 Sportback Après le Q3 vient le Q3 Sportback, sa variante déclinée sous la forme d'un SUV coupé. Et sans surprise, le nouvel arrivant calque sa gamme sur celle de sa matrice (voir L'Auto-Journal n° 1190 à cet égard).

Mêmes motorisations, mêmes finitions et mêmes équipements de série à chaque échelon, Audi ne se complique pas la vie. Reste la différence de prix, laquelle s'élève à 2 500 € en défaveur du Sportback. On paie l'apparence physique, rien d'autre.

De
à Z A

Par Jean Bourquin



Audi Q3 Sportback



PHOTOS : AUDI AG

LA GAMME AUDI Q3 SPORTBACK

Puissance/Boîte	Autonomie électrique	Finition	Prix	Malus CO ₂	Malus au poids
Essence hybridation légère					
TFSI 150 Hybride - 4 cyl. 1.5 150 ch/BVR7	-	Design/Business Executive/S line	46 350/50 100/52 500 €	1 172 à 3 331 €	0 €
Diesel					
TDI 150 - 2.0 150 ch/BVR7	-	Design/Business Executive/S line	48 450/52 200/54 600 €	1 386 à 3 552 €	1 120 €
Essence hybridation rechargeable					
e-Hybrid 272 - 272 ch cumulés/BVR6 ⁽¹⁾	120 km	Design/Business Executive/S line	57 500/61 050/63 050 €	0 €	1 010 €

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

Citroën

Citroën C5 Aircross



C5 Aircross En vogue dans le groupe Stellantis, l'ensemble mécanique hybride rechargeable riche de 195 ch cumulés intègre l'offre moteurs du C5 Aircross comme promis. En son sein officie un 4 cylindres 1.6 de 150 ch associé à un électromoteur de 125 ch, pour rappel.

Une boîte robotisée à 7 rapports en tire parti. L'autonomie annoncée en mode électrique en cycle mixte s'élève à 96 km, par la grâce d'une batterie de 17,8 kWh net. **C5 Aircross hybride rechargeable** : 42 490 € ou 45 490 € sous les finitions Plus ou Max. Ajoutez 750 € pour le malus au poids.

ARNAUD SAUNIER

Honda

Honda Civic



HONDA

Civic Restylage de rigueur pour la Civic, du genre discret. À bord, les retouches sont minimales, et dans les entrailles, l'ensemble mécanique hybride non rechargeable propre à Honda garde son job. Pour mémoire, le 4 cylindres 2.0 de 141 ch œuvre de concert avec un électromoteur de 184 ch pour une puissance cumulée de... 184 ch. Une boîte de type CVT se tient dans le décor.

Le meilleur est pour la fin. Les prix sont revus à la baisse par rapport à la précédente mouture, de l'ordre de 850 € à tous les échelons, au demeurant mieux équipés. La livrée d'entrée de gamme Executive gagne le chargeur smartphone par induction, à titre d'exemple. Civic e:HEV : 36 870, 38 170 et 41 570 € sous les finitions respectives Executive, Sport et Advance. Les deux malus sont interdits de séjour.

Leapmotor

B10 Premier constat, ce SUV électrique de classe intermédiaire (4,52 m en longueur) semble mal parti dans la vie à considérer ses seules autonomies annoncées (voir le tableau ci-dessous). Rien n'est moins sûr, car d'un autre côté, le chinois Leapmotor compense en faisant valoir des ratios prix/équipement à donner des sueurs froides aux dirigeants de Dacia. Dès l'entrée de gamme Life, le B10 offre de série

les compteurs numériques de 8,8 pouces, l'écran central de 14,6 pouces (interface smartphone + GPS + caméra de recul 360°), les jantes alliage de 18 pouces, la recharge bidirectionnelle V2L, le freinage régénératif modulable selon trois niveaux, la pompe à chaleur et, fin du fin, le toit panoramique. Excusez du peu aux tarifs affichés.

Leapmotor B10



LA GAMME LEAPMOTOR B10

Puissance / Batterie	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Prime CEE
Monomoteur roues avant motrices					
Batterie 56,2 kWh - Électromoteur 218 ch/56,2 kWh	361 km	11/140 kW	Life	29 900 €	353 €
Batterie 67,1 kWh - Électromoteur 218 ch/67,1 kWh	434 km	11/168 kW	Life/Design	31 900/32 900 €	353 €

LEAPMOTOR

Volkswagen

Volkswagen T-Roc



VOLKSWAGEN

T-Roc Deux blocs essence micro-hybridés pour le nouveau T-Roc, et c'est tout. Adieu les diesels, les 4 roues motrices et la boîte mécanique, en attendant les deux modules hybrides non rechargeables promis (voir la précédente édition de L'AJ). Au rayon équipement, Volkswagen n'oublie rien d'essentiel, à l'exemple des compteurs numériques de 8 pouces, de l'écran central de 10,3 pouces et

des jantes en alliage de 16 pouces fournies de série dès l'entrée de gamme. Écran central de 12,9 pouces et régulateur de vitesse adaptatif au deuxième échelon, compteurs numériques de 10,3 pouces et jantes de 17 pouces au troisième, jantes de 18 pouces et éléments de design typés sport au quatrième, pour résumer. Le toit ouvrant panoramique réclame 1 260 € à partir de la finition Life.

LA GAMME VOLKSWAGEN T-ROC

Puissance / Boîte	Finition	Prix	Malus CO ₂	Malus au poids
Essence hybridation légère				
eTSI Hybrid 116 - 4 cyl. 1.5 116 ch/BVR7	T-Roc/Life/Style	29 990/33 500/38 500 €	310 à 983 €	0 €
eTSI Hybrid 150 - 4 cyl. 1.5 150 ch/BVR7	Style/R-Line	41 000/42 500 €	400 à 1 276 €	0 €

FREDERIC SCHLOSSER



Les tarifs du Bigster équipé de la nouvelle transmission 4x4 devraient dépasser 30000 €. Le ratio prix/prestations, en soi, reste très avantageux.



SEBASTIEN STAUB

De l'actuelle offre moteurs du Duster, il ne restera rien dans trois mois. Montée en puissance à tous les échelons. À quels prix?

VALSE DES MOTEURS CHEZ DACIA

Bigster et Duster reçoivent une motorisation inédite, laquelle les range parmi les tout-terrain de bonne facture. L'offre moteurs du Duster est renouvelée.

Micro-hybridation + bicarburation essence/GPL + transmission 4x4... Ne cherchez pas, ça n'existe pas. Enfin, plus maintenant. Dacia accorde quelque chose de la sorte aux SUV Bigster et Duster, une première mondiale, pas moins. La formule "micro-hybridation + bicarburation essence/GPL", au demeurant, intègre déjà l'offre moteurs du Bigster. Elle se compose d'un 3 cylindres 1.2 turbo de 140 ch soutenu par un électromoteur de 16 ch, lui-même alimenté par une batterie 48 V de 0,84 kWh, la bicarburation étant assurée par deux réservoirs de 50 l chacun. À ce dispositif, Dacia

ajoute un électromoteur de 31 ch placé à hauteur des roues arrière qu'il a la charge d'entraîner. Du classique, désormais. Après cumul, Dacia donne une puissance de 154 ch.

Le plus intéressant dans cette histoire, c'est la transmission. Les transmissions, car il y a deux systèmes séparés, un peu à la manière des 4x4 d'antan avec leurs gammes de vitesses courtes. Un, le bloc micro-hybridé est exploité par une boîte robotisée à six rapports, avec palettes au volant, s'il vous plaît. Deux, l'électromoteur arrière est couplé à une boîte à deux vitesses. La "première courte" amplifie le couple et donc la motricité fort utile en tout-terrain. À l'inverse, la seconde autorise l'usage de la transmission intégrale à vitesse élevée, jusqu'à 140 km/h. Trois, cet ensemble est débrayable.

Duster, la valse

L'offre moteurs du Duster est entièrement renouvelée. État des lieux.

- L'inédit 3 cylindres 1.2 Eco-G (essence/GPL) de 120 ch remplace le 3 cylindres 1.0 Eco-G de 100 ch; BVM6.
- Le 3 cylindres 1.2 micro-hybridé passe de 130 à 140 ch; BVM6.
- Le module hybride non rechargeable fort de 155 ch cumulés (4 cylindres 1.8) remplace le module de même nature limité à 140 ch (4 cylindres 1.6); boîte multimodale à 6 rapports.
- Le module Hybrid-G 150 4x4 tel que décrit plus haut coiffe la gamme.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :

décembre pour le Bigster et le Duster Hybrid-G 150 4x4

Gamme renouvelée du Duster : **décembre**

En partant du module dit "Mild Hybrid-G 140", qui combine micro-hybridation et bicarburation essence/GPL, Dacia ajoute un électromoteur à l'arrière pour assurer la transmission 4x4.

PAGÉCRAN

DISPARITIONS

Ce ne sont que deux au revoir



KIA CEED
C'est officiel. Kia lance pour la première fois la production d'un modèle électrique sur le sol européen, la berline EV4

en l'occurrence. Il lui a fallu, pour ce faire, dégager la place dans l'usine de Zilina (Slovaquie), au détriment de la berline thermique Ceed et de ses deux dérivés, le break Ceed SW et le shooting brake ProCeed. Pour eux, c'est terminé. Les chaînes se sont arrêtées de tourner à la fin août. Le trou laissé vacant dans la gamme européenne ne devrait pas le rester longtemps. Fabriquée au Mexique à ce jour, la berline compacte K4, nourrie à l'essence, distribuée un peu partout dans le monde, recevra son visa européen

dans le courant de l'année 2026. Elle prendra à son compte l'appellation "Ceed", dit la rumeur.



NISSAN

NISSAN GT-R

Le coupé sportif GT-R était interdit de séjour en Europe depuis plus de trois ans. D'autres contrées du

monde, en revanche, l'accueillaient sans réticence, mais c'est fini. Ce véhicule hors norme, dont le V6 3.8 biturbo délivrait 600 ch en version Nismo, n'est plus fabriqué. Il aura une descendance, comme l'indique Ivan Espinosa, patron de Nissan : "Ce n'est pas un adieu définitif à la GT-R, notre objectif est de la faire revenir un jour." Quand et sous quel type de locomotion ? Le mystère reste entier.



SHUTTERSTOCK

"Une mesure gagnant-gagnant pour le pouvoir d'achat, le climat et l'industrie."

Agnès Pannier-Runacher,
ministre de la Transition
écologique à la date
du 8 septembre 2025

PRODUIT

Fiat Grande Panda : celle qu'on attend

La question est de savoir combien de temps nous allons l'attendre, la Grande Panda équipée d'une motorisation comme on n'en fait plus guère. Privée de soutien électrique de toute sorte, en d'autres termes. Le bloc réquisitionné est un 3 cylindres essence 1.2 turbo fort de 100 ch, soit le PureTech né PSA profondément retravaillé, à l'exemple de la courroie de distribution trempée dans l'huile remplacée par une chaîne. Une boîte mécanique à six rapports en fait bon usage. La Citroën C3 a quelque chose de ce genre sous son capot, direz-vous... Pas faux. La Grande Panda benzina est vendue à ce jour en Italie à des prix variant de 16 900 à 21 400 € au rythme de trois finitions. Sans surprise, les émissions de CO₂ fixées à 130 g/km lui vaudront un malus au moment où elle franchira la frontière française. Quand ? Début 2026, au mieux.



Bloc essence "au naturel",
boîte mécanique, petit prix...

AFPH



AFPH

Où l'on reparle du bonus, aimablement accordé par l'État, entendez par là. Cette nouvelle aide financière à l'achat d'un véhicule électrique, dont le montant s'élève à 1 000 €, s'ajoute au Coup de pouce VE financé par des entreprises privées.

À une condition : la batterie de traction doit être produite en Europe, ce qui réduit sensiblement l'offre. Pour l'acquéreur, les conditions de revenus fiscaux ne changent pas, et ce faisant, l'apport peut atteindre jusqu'à 5 200 €. La mesure sera effective le 1^{er} octobre. La liste des modèles éligibles sera publiée d'ici là, à une date indéterminée au moment où sont rédigées ces lignes.

74%

C'EST LE POURCENTAGE DE FRANÇAIS QUI ESTIMENT QUE LA VOITURE EST DEVENUE UN LUXE.

"Un luxe dont ils ne peuvent pas se passer", mentionne en titre l'étude menée

par la société de courtage en assurance française Leocare⁽¹⁾. De fait, 63 % des sondés jugent la voiture "indispensable", et 54 % d'entre eux "déclarent ne pas pouvoir s'en passer au quotidien". Dans la même veine, pour 38 %, "il n'existe tout simplement aucune alternative crédible".

Partant de là, "un conducteur sur deux renonce à acheter ou remplacer un véhicule". En bref, dans ce "contexte où l'automobile reste perçue comme indispensable à la vie quotidienne" tout en maintenant une "tension budgétaire forte", il ne faut pas chercher plus loin les raisons de la mauvaise santé du marché automobile : c'est trop cher, et les coûts induits sont trop élevés. À bon entendeur, salut.

(1) L'étude est disponible dans son intégralité sur le site Internet leocare.eu.



SHUTTERSTOCK

6353

C'EST LE NOMBRE DE CITROËN
IMMATRICULÉES EN FRANCE
EN AOÛT.



SHUTTERSTOCK

Cela représente une part de marché de 7,2 % et une hausse de 30,9 % par rapport au mois d'août 2024. Le renouvellement de la gamme porte ses fruits, et il y a ce faisant matière à espérer dans un avenir meilleur. La progression des ventes de la C3 en un an, de l'ordre de 84 %, en fait foi (2508 immatriculations en août, cinquième position dans le Top 10). Commercialisé en octobre 2024, le C3 Aircross vient juste après, en sixième position (2273 immatriculations). Citroën, pour tout dire, sauve la mise du groupe Stellantis durant ce mois d'août (+ 1,7 % sur l'ensemble des labels). En mettant de côté la revenante Alfa Romeo (+ 59,4 %), toutes les marques majeures sont dans le rouge : Peugeot (- 1,1 %), Opel (- 12,3 %), DS (- 16,2 %), Fiat (- 25,8 %), Jeep (- 27,4 %).



STELLANTIS

“Il ne faut pas sous-estimer le déclin rapide de l'industrie automobile européenne.”

Antonio Filosa, directeur général du groupe Stellantis

C'est la fronde. Stellantis n'est pas le seul groupe automobile à remettre en cause, par la voix de son patron, la fin des ventes de voitures thermiques dans l'Union européenne en 2035. BMW propose de repousser l'échéance à 2050, et Ola Källenius, directeur de Mercedes-Benz et président de l'ACEA⁽¹⁾, qualifie l'objectif "d'inatteignable". "Irréaliste", affirme pour sa part Antonio Filosa. Les ventes de modèles électriques en progression trop lente, la concurrence chinoise agressive et les droits de douane de Donald Trump questionnent les acteurs européens, pour faire court.

(1) Association des constructeurs européens d'automobiles.



Opel Mokka de course :
il sera là.

OPEL AUTOMOBILE GMBH



Le nouveau Volkswagen T-Roc s'invite à la fête.



VOLKSWAGEN AG

SALON AUTOMOBILE 2025 DE LYON

SALON

Lyon, le rendez-vous à ne pas rater

Comme indiqué dans la précédente édition de *L'Auto-Journal*, le Salon automobile de Lyon réserve un accueil princier aux constructeurs, lesquels ne se font pas prier pour faire le déplacement en apportant dans leurs semi-remorques bon nombre d'avant-premières. La liste ci-dessous arrêtée à la date du 1^{er} septembre en fait foi. Et pour bien marquer le coup, nous mentionnons les labels qui ont boudé Munich mais se précipitent à Lyon.

Cela dit beaucoup de choses. Dernier point, les organisateurs ménagent un espace Prestige destiné aux supercars et aux hypercars. C'est nouveau.

Salon automobile de Lyon
Eurexpo Lyon
Boulevard de l'Europe, Chassieu (Rhône)
Du 24 au 28 septembre
Billetterie et infos pratiques :
www.salon-automobile-lyon.com

LES AVANT-PREMIÈRES DÉVOILÉES À LYON, FRANÇAISES, EUROPÉENNES ET MONDIALES

- Alpine : A390
- Aspark (constructeur japonais) : roadster électrique Owl présentée en exclusivité mondiale
- Audi : Q3
- BMW : iX3
- BYD : Seal 6 DM-i
- Citroën : C5 Aircross
- DS Automobiles : N° 4 et N° 8
- Isuzu : pick-up D-Max électrique
- Jeep : nouveau Compass
- Kia : EV5
- Lamborghini : Temerario
- Lancia : Ypsilon HF Line
- Leapmotor : B10
- Mercedes : nouveau CLA
- Nissan : nouvelles Micra et Leaf
- Opel : show car Mokka GSE Rallye
- Peugeot : E-208 GTI et 308 restylée
- Polestar : 3 et 4
- Renault : nouvelle Clio
- Suzuki : e Vitara
- Toyota : C-HR+ électrique
- Volkswagen : nouveau T-Roc et ID. Polo



VOLKSWAGEN AG



ALEX RANK

LES MARQUES PRÉSENTES À LYON ET PAS À MUNICH

Abarth, Alfa Romeo, Alpine, Aston Martin, Bentley, Citroën, Dacia, DS Automobiles, Ferrari, Fiat, Isuzu, Jeep, Lamborghini, Lancia, Lexus, Lynk & Co, Maserati, Mazda, McLaren, Mitsubishi, Nissan, Peugeot, Toyota.



Une petite wattée chez Audi

Audi prépare un SUV électrique positionné sous le Q4 e-tron par la taille, pour une entrée en production dans le courant de l'année prochaine. Le nouvel arrivant remplacera à la fois l'A1 et le SUV Q2 à l'entrée de la gamme, confirme l'un des dirigeants de la marque par voie de presse.

Le Volvo XC70 vient en Europe



VOLVO

Le XC70, c'était la version typée baroudeur d'un break comme Volvo en avait le secret. L'engin n'existe plus, mais l'appellation perdure en Chine, où elle désigne un SUV équipé d'un module hybride rechargeable. L'envoi en Europe est acté, sauf, peut-être, en France en raison du malus au poids induit.

Visa européen pour Rivian



RIVIAN

Rivian, pour rappel, est un constructeur américain spécialisé dans le tout-terrain électrique. Cela va du pick-up R1T à l'imposant R1S en passant par le R3 taillé aux standards européens. C'est le R2 (4,72 m en longueur), pour autant, qui foulera le sol européen en premier, en 2027.

LIBRAIRIE

Fresque monumentale

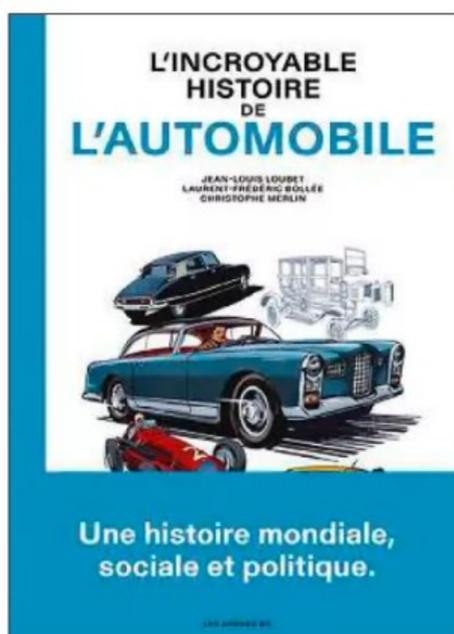
Des ouvrages grand public sur l'histoire de l'automobile, il en existe des tonnes. Plus ou moins bien informés et écrits. Des BD à thématique automobile, ce n'est pas ce qui manque non plus. Avec *L'Incroyable Histoire de l'automobile*, nous découvrons pourtant un objet innovant : une véritable somme, traitée en documentaire graphique, pour ne pas dire BD, d'une richesse et d'une profondeur d'informations hors norme. Les enjeux géopolitiques, les évolutions économiques et sociales sur plus d'un siècle sont soigneusement imbriqués dans l'apparition des nouveaux modèles, des nouvelles épreuves sportives. Ne craignez surtout pas un pavé indigeste, même si l'un des auteurs de ces 395 pages est un universitaire reconnu. Au contraire, la qualité exceptionnelle des dessins, la mise en pages, claire et rythmée, vous font entrer dans ce pavé comme dans un roman graphique. Oui, on y voit des voitures, populaires ou prestigieuses. Mais surtout, on y apprend des tas

de choses... en y prenant plaisir ! À recommander sans modération, pour soi, ou pour offrir. **J.-É. R.**

L'Incroyable Histoire de l'automobile

Par Jean-Louis Loubet, Laurent-Frédéric Bollée et Christophe Merlin

32 € aux éditions Les Arènes BD.



Les chiffres du marché français en août 2025



1 046 432

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées de janvier à août. En recul de 7,1 % par rapport à la même période en 2024.

5 %

La part de marché des voitures carburant au gazole de janvier à août (52 595 immatriculations). En recul de 40,1 % par rapport à la même période en 2024.

87 860

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en août. En augmentation de 2,2 % par rapport au mois d'août 2024.

+ 792 %

La progression des ventes de BYD en août, en un an (1 338 immatriculations). Le constructeur chinois devance Tesla (1 331 immatriculations, -47,2 %).

MOTEUR

Le monde à l'envers

Un bloc essence en guise de prolongateur d'autonomie produit en grande série pour les voitures électriques, actuelles et à venir... En voilà une idée qu'elle est bonne au moment où le marché de la "watture" patine pour ces questions, notamment, d'autonomie. Par l'intermédiaire de la société Horse Powertrain qu'elle partage avec le groupe Geely et la société pétrolière Aramco, Renault lance la production d'un 4 cylindres 1.5, atmosphérique ou turbocompressé, c'est selon, pour des puissances variant de 95 à 163 ch. Cette unité n'a pas vocation à déplacer le véhicule et pour cette raison, intègre un générateur et un onduleur, outre l'échappement et le réservoir. Elle recharge la batterie de traction en électricité, point barre. Très compact (L 50 x l 25 x h 28 cm), ce qui est dans les faits un groupe électrogène peut être installé à la verticale ou à l'horizontale, à l'avant ou à l'arrière de la voiture idoine. Reste à connaître la première heureuse élue.



SHUTTERSTOCK



RENAULT COMMUNICATIONS

LE PRIX DE LA TRANQUIL

Volkswagen ne cesse de vanter les qualités de l'hybride rechargeable. Pour justifier l'investissement de départ, le Tiguan PHEV promet de parcourir presque 130 km en tout électrique. Info ou infox ? Rien de mieux qu'un *road trip in situ* pour le vérifier !

Par Méline Priam Photos Arnaud Saunier



LITÉ



Inutile, cher lecteur, de présenter le Volkswagen Tiguan. Même le dernier en date, cru 2024 et troisième du nom. En parcourant 10 000 km au volant d'une version eTSI, nous l'avons décortiqué sous tous les angles et nous vous avons tout dit dans L'AJ n° 1165. Nous l'évoquons encore il y a peu (n° 1187), doté cette fois de la motorisation d'entrée de gamme eTSI de 131 ch, aux prises avec l'autre star du marché, le Peugeot 3008. Ce dernier, plus économique et pourvu d'un ensemble micro-hybride plus moderne, lui a d'ailleurs soufflé la victoire. Le Tiguan fut l'un des pionniers des SUV compacts et occupa la vedette dans cette catégorie. Mais les temps sont durs; la concurrence empiète sur ses plates-bandes – à force d'augmenter les tarifs, Volkswagen n'a qu'à s'en prendre à elle-même –, et la révolution hybride et électrique est passée par là. En parlant d'électrification, c'est le propos du jour! Je ne vous (re)louerai donc pas en détail les qualités connues et reconnues du Tiguan. Pas plus que je ne reviendrai sur ses défauts. Saluons quand même encore son formidable sens pratique. Mais aussi son côté un peu trop sérieux, pour ne pas dire... ennuyeux au volant. Avec son habitacle spacieux, accueillant,

bien pensé et sa banquette coulissante qui permet de moduler l'espace entre places arrière et coffre, c'est indiscutablement l'un des meilleurs SUV pour embarquer sa petite famille. Mais ce n'est pas le plus sensationnel à conduire pour celui qui tient le volant. L'ergonomie et le confort restent aussi deux points forts, sans oublier la présentation, toujours tirée à quatre épingles, ni la finition soignée. La première n'a même pas trop souffert du passage au tout-tactile, Volkswagen ayant eu la bonne idée d'intégrer de nombreux raccourcis dans le même esprit que les boutons classiques qui font de la résistance à bord d'habitacles concurrents. Et le confort est tout simplement remarquable, du moins sur un modèle comme le nôtre, équipé des vitres acoustiques (665 €) et de la suspension pilotée DCC, de série sur toutes les versions hybrides rechargeables.

Les mots sont lâchés : "hybride rechargeable", voici ce qui nous intéresse aujourd'hui!

En effet, le géant allemand a encore les reins assez solides pour multiplier les motorisations, espérant ainsi satisfaire tout le monde. Aux côtés des modèles essence micro-hybridés, le diesel joue les prolongations, mais c'est bien aux deux



- ❶ Les paramètres du système hybride s'ajustent via l'écran central. Il est possible de conserver la charge de sa batterie pour l'utiliser quand on le souhaite.
- ❷ Ce bouton permet à la fois de régler le volume et de sélectionner directement son mode de conduite ou son ambiance à bord.
- ❸ Pas de jaloux pour recharger son téléphone sans fil, puisque le Tiguan embarque non pas un mais deux chargeurs induction.



Le Tiguan privilégie le confort à l'agilité, mais l'amortissement piloté DCC, ici de série, lui évite d'être pataud.



L'avis de Méлина Priam



J'aime sa douceur de conduite mais je m'ennuie un peu à son volant.

60%
Quotient Émotionnel



ensembles hybrides rechargeables de respectivement 204 et 272 ch que revient la mission de réaliser le gros des ventes. Petit souci par les temps qui courent : le coût de cette technologie, plus chère que l'hybridation simple, autrement appelée "full hybrid", prônée par les Asiatiques ou par Renault notamment. Mais c'est celle mise en avant par Volkswagen. Elle a pour elle le fait de pouvoir rouler en mode 100 % électrique, ce que ne font pas les hybrides simples (ou alors sur quelques mètres seulement). C'est d'ailleurs le point sur lequel Volkswagen a travaillé, sur cette nouvelle génération, en augmentant la capacité de la batterie de 10,6 à 19,7 kWh (net).

C'est donc avec l'accu chargé à bloc que nous mettons le cap sur Brest au départ de Saint-Malo, bien décidés à vérifier ce que vaut la promesse des 128 km d'autonomie. Par facilité, et aussi parce que c'est ainsi que tout le monde fait le matin en partant mal réveillé au boulot, nous laissons le Tiguan gérer son affaire tout seul. Dès lors, il s'élance sans déranger les mouettes et privilégie le mode électrique, puis hybride. Les transitions sont d'une incroyable douceur, à l'image de la conduite générale de l'engin, et le silence à bord contribue à l'agrément. Notez toutefois qu'il offre la possibilité de conserver une partie de la →



Le Tiguan cède au tout-tactile avec l'immense tablette de 15 pouces (1 265 €), mais des raccourcis facilitent l'accès des fonctions courantes.

PLUS
Autonomie électrique
Habitabilité et confort
Douceur de commandes

MOINS
Prix et malus au poids
Comportement placide
Performances quelconques



L'autonomie en tout électrique atteint 95 km sur route : parfait pour ne pas déranger les Malouins au petit matin !

UNE VERSION HYBRIDE RECHARGEABLE
N'A DE SENS QUE SI VOUS LA...
RECHARGEZ SOUVENT POUR ROULER EN
TOUT ÉLECTRIQUE AU MAXIMUM ●●●



charge pour un usage ultérieur. Pratique si vous savez que votre périple commence par une portion d'autoroute avant de se terminer en ville. Pour notre part, nous sommes curieux de voir en combien de temps la batterie se vide.

Verdict : 93 km sans consommer la moindre goutte d'essence.

C'est moins qu'annoncé mais c'est déjà pas mal. Après un peu plus de 200 km de notre première étape, il est aussi assez positif de lire à l'ordinateur de bord que nous avons consommé en tout et pour tout 3,7 l/100 km. Une moyenne avantageuse qui augmente évidemment lorsque nous poursuivons le voyage.

Dès lors que vous n'avez plus le coup de pouce du moteur électrique de 116 ch, la situation est moins flatteuse. Batterie vide, la consommation moyenne grimpe ainsi à 7,4 l/100 km, ce qui reste néanmoins inférieur de 0,4 l/100 km par rapport

à son jumeau micro-hybridé eTSI de 150 ch. Et ce, parce que le système PHEV conserve toujours un minimum de charge pour fonctionner. Idem en performances. Sans l'aide de l'électrique, le 1,5 l de 150 ch – plus puissant que l'ancien 1,4 l de la précédente génération – a fort à faire pour animer dignement les presque 2 tonnes du Tiguan – 1 900 kg précisément sur notre balance, soit 260 kg de plus quand même que l'eTSI –, mais il se révèle tout de même plus alerte.

L'intérêt de l'hybride rechargeable réside donc essentiellement dans le fait de le recharger souvent. Plus vous faites appel à sa part électrique, plus vous faites des économies. En maximisant ses 95 km d'autonomie constatés et vérifiés sur nos bases d'essais ou, pour être plus clair, en le rechargeant tous les soirs chez vous ou en journée au bureau, vous pouvez passer la semaine et plus sans arrêt à la station-service et vous rentabilisez l'investissement de départ. Raison

pour laquelle Volkswagen a porté sa capacité de charge en AC à 11 kW. Mais le Tiguan fait payer cher ses bonnes dispositions ; sa déclinaison hybride rechargeable encore plus ! Quelle ne fut pas notre surprise de voir que notre compagnon de route, certes bien doté en livrée R-Line Edition et agrémenté en prime des options incontournables du moment – notamment la conduite semi-autonome, bien gérée il faut le dire –, facturait ses services plus de 60 000 € ! À finition identique, ce n'est pas qu'il soit cadeau en eTSI 150 ch ni en TDI de même puissance, mais il coûte respectivement 7 450 et 4 250 € de moins. À vos calculettes ! Sur les bases des prix moyens de l'électricité (0,21 €/kWh), du sans-plomb (1,7 €/litre) et du diesel (1,58 €/litre) et de nos propres relevés de consommation, il faut parcourir environ 86 000 km en 100 % électrique pour rentabiliser un Tiguan PHEV face à son jumeau essence et 91 000 km face au diesel. ■



❶ L'habitabilité reste l'un des atouts du Tiguan. En prime, la banquette coulissante assure toujours une modularité bienvenue...
❷ ... Elle est d'autant plus appréciée que le coffre des versions PHEV rend 95 dm³ à ses homologues thermiques pour loger la batterie.



EN CHIFFRES

VOLKSWAGEN TIGUAN 1.5 eHybrid 204 ch DSG6 R-Line Edition



NOS MESURES

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

LA TECHNIQUE

Moteur/Transmission	
Puissance cumulée	204 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	250 Nm de 1500 à 4000 tr/mn + 350 Nm (électriques) ⁽²⁾
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence + 1 élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1498 cm ³ /8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robotisée double emb./6
Batterie/capacité brute (nette)	lithium-ion/25,7 (19,7) kWh

(1) Puissance maxi : 150 ch à 5000 tr/mn + 116 ch (élec.).
(2) Couple cumulé : 350 Nm.

→ Diagramme des vitesses

Volkswagen ne nous communique plus les données du diagramme des vitesses! Ne croyez pas que la DSG6 de l'ensemble eHybrid est la même que les autres! Elle a fait l'objet d'un développement spécifique et intègre le moteur électrique. Comme les autres DSG, elle s'illustre par sa douceur et l'absence d'à-coups.

Châssis

Diamètre de braquage	11,4 m
Pneumatiques	255/45 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,54/1,86/1,66/2,68 m
Poids/tractable freiné	1900/1800 kg

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	12 à 31 cm ⁽³⁾
Largeur aux coudes AV/AR	152/149 cm
Garde au toit AV/AR	98/94 cm
Volume de coffre	495 à 635 dm ³ (3)
Seuil de chargement	75 cm

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h | 42,5/64,6/67,3 dB

(3) Selon la position de la banquette coulissante.

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

La puissance de charge progresse aussi : jusqu'à 11 kW sur courant alternatif (AC) et 50 kW en continu (DC) sur les bornes rapides. Sur ces dernières, la recharge prend 25 mn environ.

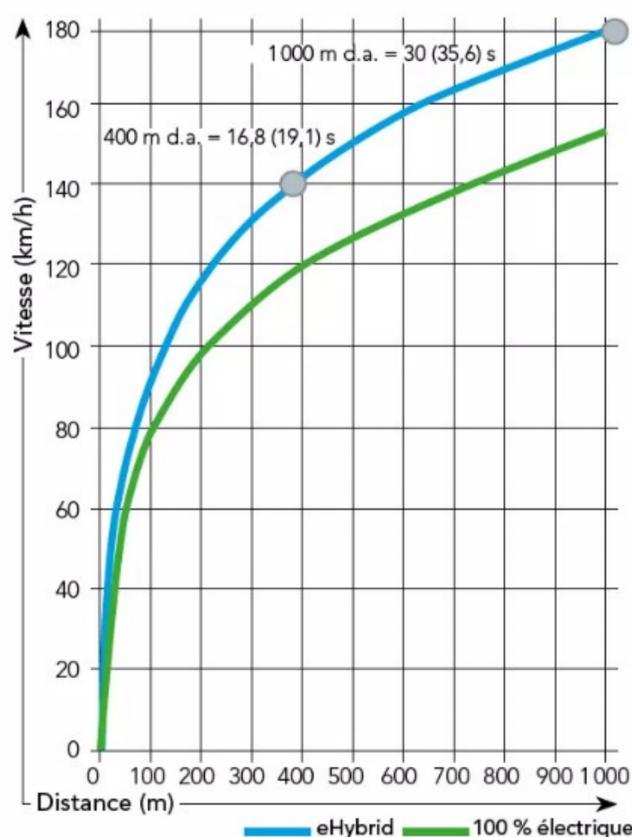
LA CONDUITE

Performances

1000 m d.a. (électrique)	30 (35,6) s
400 m d.a. (électrique)	16,8 (19,1) s
0 à 100 km/h (électrique)	8,9 (13,3) s
Vitesse maxi (électrique)	213 (135) km/h

→ Courbe d'accélération

Malgré une puissance cumulée correcte (204 ch), il ne faut pas attendre du Tiguan des accélérations de dragster. L'ensemble hybride est souple, rond et silencieux pour faire le boulot sans donner l'impression d'être à la peine. La situation peut devenir critique lorsque la batterie est vide, que vous êtes chargé ou que vous tractez.



Reprises

90 à 130 km/h en Drive (élec.)	7,3 (13,4) s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en Drive (élec.)	11,6 (15) s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en Drive (électrique)	388 (472) m

Freinage

Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	31 m
Depuis 130 km/h	63 m

LE BUDGET

Prix	58470 €
Malus écologique (CO ₂)	0 € (9 à 12 g/km)
Malus au poids (PTR)	670 € (1866 kg)
Prix du modèle essayé ⁽⁴⁾	63290 €
Garantie	2 ans, km illimité

(4) Malus et options inclus.

Équipements de série

6 airbags, AFL, aide au park. AV/AR + cam. recul 360°, banq. AR couliss., clim auto trizone, double chargeur smartphone induc., ESP, jantes alliage 19 p., lecture pann. + préconisation vitesse, peint. métall. ou nacrée, phares LED Plus + codes/phares auto, rétros ext. élec. et rabatt., sélec. mode de conduite, susp. pilotée DCC Pro, système multim. écran tactile 12,9 p./syst. audio/prises USB/Android Auto Apple CarPlay, toit ouv. pano...

Options

Atelage escamotable + Trailer Assist (1235 €), conduite semi-auto niv. 2 (1005 €), contrôle pression des pneus (230 €), pack Hiver (sièges avant et volant chauff. : 550 €), peinture spéciale (Rouge Persimmon ou Vert Cipressino/Blanc Oryx : 200/400 €)...

Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation moyenne	7,4 l/100 km
Conso ville/route/autoroute	8,1/6,6/7,5 l/100 km
Autonomie (élec.)/réservoir	608 (89) km/45 l
Autonomie électrique ville/route/autoroute	92/95/80 km
Chargeur AC/DC	11/50 kW
Tps de charge prise dom./7,4/11/50 kW	16 h ⁽⁵⁾ / 3 h ⁽⁵⁾ /2 h 30 ⁽⁵⁾ /25 mn ⁽⁶⁾

(5) 0 à 100%. (6) 10 à 80% (donnée constructeur).

→ Courbe de consommation

L'hybride rechargeable n'a de sens que si vous maximisez son utilisation en tout électrique et donc que vous le rechargez aussi souvent que possible. Pour autant, le Tiguan PHEV 204 ch ne devient pas vil glouton une fois la batterie vide. Il est même sensiblement moins gourmand que ses homologues eTSI. Mais dans ce domaine, le champion toute catégorie est le... diesel avec ses 5,9 l/100 km.



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le Tiguan a tout pour plaire : spacieux, pratique, confortable, agréable à conduire. Mais cette version PHEV fait payer très cher ces bonnes dispositions, même si, à l'usage, elle peut se révéler économique, à condition de respecter avec rigueur la règle de recharger sa batterie.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



60 [COMPARATIF] CITROËN C3 Hybride 110 ch BVA Max

PEUGEOT 208 Hybrid 110 ch e-DCS6 GT

TOYOTA YARIS Hybride 116 ch Design

LA C3 REDIS LES CARTES



CITROËN C3

Hybride 110 ch BVA Max

22 950 €



TRIBUNE

Tarif attractif et réputation de confort, la Citroën C3 a jeté un pavé dans la mare des citadines. Avec sa nouvelle motorisation hybride de 110 ch, elle se pose en rivale des références du genre, la Peugeot 208 et la Toyota Yaris hybrides, qui affichent des prix bien plus élevés.

Par Arthur Matal Photos Yann Lefebvre et Arnaud Saunier



PEUGEOT 208

Hybrid 110 ch e-DCS6 GT

27 700 €



TOYOTA YARIS

Hybride 116 ch Design

26 600 €



Les trois voitures les plus vendues en France au premier semestre sont des citadines, à savoir la Renault Clio, la Peugeot 208 et la Dacia Sandero. C'est dire l'importance du genre chez nous. Mais il est vrai aussi que ces trois-là ont pris, au fil des ans, de l'embonpoint et apparaissent, selon la motorisation choisie, tout à fait adaptées à remplir le rôle de voiture unique pour une petite famille, pour se rendre à la fois au travail ou partir en vacances. À l'inverse, les citadines électriques ont beau être parfaites en ville avec entre autres leur transmission automatique et leur silence de fonctionnement, elles n'ont pas les faveurs des conducteurs, trop contraintes par leurs petites batteries pour

effectuer de longs trajets. C'est dans cette optique que les trois constructeurs ici présents misent aussi sur l'hybride, qu'il soit micro ou "simple", non rechargeable dans les deux cas. Stellantis équipe ainsi toutes les marques du groupe du 1.2 PureTech "modifié" (avec chaîne de distribution pour résoudre les problèmes de fiabilité), associé à un moteur électrique de 29 ch (en pic) et à une boîte multi-embayage garante, sur le papier, d'un bon agrément et de consommations contenues. Toyota, le grand spécialiste de l'hybride (première Prius en 2000 en Europe), demeure, lui, fidèle à son architecture connue en y apportant quelques améliorations le temps passant. Mais toujours sans prendre le moindre risque concernant la consommation et la fiabilité,

qualités numéro un du constructeur et vectrices d'une forte image de marque. Le tout au risque de distiller un agrément en deçà, du fait de sa transmission à variation continue, moins tranchante que les boîtes à double embrayage... Nous y reviendrons. Reste enfin à savoir si le tarif canon de la C3 suffit à lui faire remporter la mise.

SUR LA ROUTE

Nous avons, à *L'Auto-Journal*, déjà essayé la nouvelle Citroën C3 de long en large. Que ce soit en 100 % électrique, en 100 % thermique (100 ch avec la boîte manuelle), et même dans la version du jour dans le précédent numéro. Dans l'ensemble, elle nous a plutôt séduits par son confort global et sa conduite décontractée. La version hybride, qui



CITROËN C3

- ① Le petit afficheur dans le haut de la planche de bord offre des infos succinctes mais très lisibles.
- ② La boîte de vitesses est douce en conduite souple, mais quelques à-coups subsistent en ville.



①



②

Rien à redire sur le style et l'assemblage des éléments, mais les plastiques durs nuisent à la bonne impression générale.



Ces trois citadines sont aussi tout à fait aptes à sortir de la ville et à entreprendre des trajets plus longs.

impose un surcoût de 2900 € à finition équivalente comparée à la 100 ch boîte manuelle, n'offre pas "que" 10 ch de plus en cumulé grâce à son petit moteur électrique de 29 ch. Elle dispose aussi d'une transmission automatique. Cette association contribue à la bonne disponibilité du 3 cylindres dès les plus bas régimes et assure des accélérations qui ne manquent pas d'entrain même si, face au chrono, la C3 s'inscrit juste dans la moyenne. L'agrément sur parcours roulants est à noter, combiné bien sûr à l'amortissement prévenant, sans pénaliser le plaisir au volant. La C3 n'est toutefois pas la plus dynamique, c'est évident, mais son comportement serein conviendra au plus grand nombre. Les griefs viendront des à-coups provoqués par l'ensemble →



La présentation est moins originale que celle de la 208, mais elle dégage une belle impression de qualité.

TOYOTA YARIS

❶ L'instrumentation de bord est parfaitement positionnée, mais certains caractères sont trop petits. ❷ La boîte de vitesses CVT est une alliée de choix en ville : elle fait preuve de fluidité et n'est sujette à aucun à-coup. Mais elle fait trop grimper le moteur dans les tours sur grands axes.



PEUGEOT 208

❶ Le compteur est lisible, mais selon la position de conduite, la jante du volant peut masquer certaines informations. ❷ Le chargeur à induction est assez pratique, surtout son couvercle de fermeture qui peut se muer en support pour smartphone.



La 208 présente bien mais son i-Cockpit n'offre pas toujours une lecture aisée des compteurs.



CITROËN C3

❶ L'espace aux jambes à l'arrière n'est pas très généreux, mais la garde au toit est suffisante, tout comme la largeur aux coudes. ❷ Le volume de coffre est dans la moyenne, mais le seuil de chargement, haut perché, n'est pas un atout.



moteur-boîte en circulation urbaine, de nature plus heurtée. Très fluide le reste du temps, cette boîte se montre un peu hésitante dans ces conditions et c'est bien dommage pour une citadine. Autre défaut : l'insonorisation moyenne avec des bruits d'air rapidement présents. Pas dramatique, mais sa cousine Peugeot 208 fait nettement mieux (69 dB à 130 km/h contre 70,3 dB pour la Citroën). La Yaris, encore moins bien en revanche, une fois de plus à cause de sa transmission à variation continue.

Un mot enfin sur la direction, moins assistée que celle de ses deux rivales et un peu moins tranchante également...

La Yaris brille, elle, sur ce point avec une direction précise et légère, qui se révèle informative. Mieux maintenue en suspension, elle s'avère plus dynamique sans pourtant offrir un confort ferme, ses roues de 16 pouces (17 pouces pour la C3 et la 208) étant un atout en ce sens. Seuls les ralentisseurs signaleront une certaine fermeté à très basse vitesse. Au volant de la Yaris, le conducteur retrouve aussi le plaisir de mener une voiture svelte, cette dernière n'affichant que 1 152 kg sur notre balance contre 1 213 kg pour la Peugeot et 1 268 kg pour la C3. L'auto s'inscrit avec précision sur route sinueuse, et un léger roulis permet de sentir aisément les limites



CITROËN C3

PLUS

Mécanique polyvalente
Confort de suspension
Tarif

MOINS

Mouvements de caisse
Insonorisation
Qualité des plastiques

Confortable, la C3 n'est en revanche pas une "épée"! Les mouvements de caisse calment les ardeurs et incitent à une conduite fluide.



PEUGEOT 208

PLUS

Châssis affûté
Performances
Consommations maîtrisées

MOINS

Habitacle daté
Tarif salé
Habitabilité arrière

Cette 208 a de beaux restes. Confort soigné, comportement précis, peu de citadines lui arrivent à la cheville. Une vraie Peugeot.

d'adhérence. Une voiture facile, prévenante, mais également très bonne freineuse avec seulement 64 m à partir de 130 km/h quand la Peugeot réclame 66 m et la Citroën 67 m. Mais impossible de ne pas évoquer la transmission à variation continue qui fait preuve d'une douceur infinie en ville, est totalement dénuée d'à-coups, mais pénalise dans le même temps l'agrément sur les grands axes ou lors d'une conduite un peu plus dynamique. Les emballements du moteur, bien

qu'ils soient moins marqués que par le passé, sont toujours là. Rien de dramatique, mais vous êtes prévenu.

La Peugeot 208 partage sa mécanique avec la C3 et donc ses qualités et ses défauts déjà cités. Mais en ce qui concerne le châssis, les différences sont sensibles. La 208 met plus l'accent sur le plaisir de conduite. Le comportement est toujours précis, la direction directe, et le compromis entre confort et tenue de route de haut niveau. Dans cette



TOYOTA YARIS

❶ L'espace reste compté à l'arrière ici aussi, même si, symboliquement, les passagers sont mieux installés que dans la 208. ❷ Le volume de coffre est plus limité, mais la Toyota est de loin la plus courte et donc la plus pratique en ville. Le seuil de chargement est en outre particulièrement bas.



Cette Yaris est très agréable, et sa direction précise. Le fait qu'elle soit la plus légère y joue pour beaucoup.



TOYOTA YARIS

PLUS

Gabarit parfait en ville
Consommation record
Équipement complet

MOINS

Tarif plus élevé
Garde au toit limitée pour le 5^e passager
Insonorisation

LA 208 DOMINE LES DÉBATS EN PERFORMANCES FACE À SA COUSINE CITROËN ET À LA TOYOTA ●●●

catégorie, seule la Clio rivalise. La 208 domine également les débats en performances (mesurées avec des roues de 16 pouces) face à sa cousine Citroën, plus lourde et haute, mais aussi face à la Toyota.

VIE À BORD

Positionnée en dimensions entre ses deux concurrentes, la C3 s'en tire plutôt bien en habitabilité. Elle ménage les places arrière les plus vastes en largeur aux coudes et en espace aux jambes. De peu, certes, mais à ce niveau-là chaque centimètre compte. Ses surfaces vitrées bénéficient aussi à la luminosité. Les sièges et la banquette disposent également de mousses plus moelleuses, et le design sobre de la planche de bord, assorti d'un choix de matériaux textiles clairs, profite au bon accueil. Sur les portes, de petites inscriptions "Be cool" et "Have fun" rappellent que nous sommes dans une voiture destinée à un public décontracté, qui au passage maîtrise quelques notions d'anglais : le

français n'a apparemment pas sa place dans cette Citroën fabriquée entre la Serbie et la Slovaquie. Toutefois, il faut aussi rester "cool" face à la qualité des plastiques choisis par la Citroën pour afficher un tarif compétitif. Les assemblages ne posent pas de problèmes, mais les plastiques durs trop présents ne font comparativement pas passer une Dacia Sandero pour une voiture bon marché. Cette exigence, peut-être un peu vaine, est justifiée par les prestations supérieures offertes, sur ce point, par ses rivales du jour.

À bord de la Yaris, les plastiques moussés sont plus nombreux et l'ensemble paraît tout de suite plus robuste. Dommage que l'écran de 10,5 pouces, apparu au restylage et jouissant pourtant d'une belle lisibilité, ne soit pas très intuitif dans ses menus, tout comme les fonctions pilotées sur le volant. Désactiver les aides à la conduite demande ainsi →



PEUGEOT 208

- ❶ La largeur aux coudes est trop juste et l'espace aux jambes vraiment compté.
❷ Le volume de coffre de 345 dm³ est le plus important des trois concurrentes. Pratique pour voyager longtemps.



LA C3 EST TOUJOURS LA MOINS CHÈRE COMPARÉE À SES CONCURRENTES, MAIS ELLE CONSOMME PLUS ●●●

plusieurs manipulations, contrairement à la 208 qui dispose d'un raccourci sur le tableau de bord. C'est encore plus simple sur la C3 avec un interrupteur à maintenir appuyé quelques secondes, à la gauche du volant. La Yaris a beau être la plus compacte, elle n'est pas la moins habitable, en se situant, dans ce domaine, entre les deux françaises. Toutefois, comme sur la Peugeot, les surfaces vitrées plus limitées à l'arrière ne seront pas un bon point pour les personnes claustrophobes. Si son coffre est le plus petit du lot (295 dm³), son seuil bas (66 cm contre 69 cm pour la 208 et 80 cm pour la C3) facilite le chargement des courses. À l'inverse, avec 345 dm³, la 208 dispose de l'un des coffres les plus grands pour une hybride. Seulement, à l'arrière, l'espace est trop juste pour les adultes. Ne pensez même pas à embarquer un cinquième larron. La Peugeot, qui ne profite pas des derniers écrans des 3008 et 5008 par exemple, est aussi toujours un peu victime d'une ergono-

mie douteuse de ses compteurs qui pénalise les conducteurs ne souhaitant pas rouler avec le volant sur les genoux...

BUDGET

Nous en arrivons au chapitre où la C3 marque sa vraie différence. Affichée à 22 950 € dans sa finition supérieure Max, pas vraiment sous-dotée par rapport à ses concurrentes, cette Citroën est toujours la moins chère comparée à ses rivales, même dans leurs définitions d'entrée de gamme. Alors certes, la qualité des matériaux laisse à désirer, mais son habitabilité et ses prestations routières n'ont rien de low cost. En revanche, elle consomme plus ! Soulignons cependant que ses consommations ont été mesurées avec les roues de 17 pouces, et non avec des 16 pouces comme pour ses adversaires. Avec 6 l/100 km de moyenne, elle réclame respectivement 0,6 et 0,8 l/100 km de plus que la 208 et la Yaris, qui profite, elle, d'une

sobriété record, au même niveau que l'excellente mais méconnue Honda Jazz Hybrid avec 5,2 l/100 km de moyenne. Si vous êtes allergique à la Citroën C3, vous pouvez opter pour une Yaris en version d'accès Dynamic à 24 600 € : c'est toujours plus cher mais la fiabilité sans souci est un argument important aussi. Et notez (si l'argent n'est pas un problème) que la 208 Hybrid 145 ch, à l'agrément et aux performances supérieurs, est disponible contre seulement 800 € de plus que le modèle 110 ch (26 600 € en Allure). Elle est à notre avis la version à sélectionner pour les "gros rouleurs". Pour tous les autres, la Citroën C3 rendra déjà de fiers services. ■

SUR LA ROUTE

1^{re} **PEUGEOT 208**
2^{es} ex æquo **CITROËN C3 ET TOYOTA YARIS**

VIE À BORD

1^{re} **CITROËN C3**
2^{es} ex æquo **PEUGEOT 208 ET TOYOTA YARIS**

BUDGET

1^{re} **CITROËN C3**
2^e **TOYOTA YARIS**
3^e **PEUGEOT 208**

La plus légère
et cela se ressent
au volant.
Dommage que
la boîte mouline.



L'avis d'Arthur Matal



Souple mais
moins précise,
cette C3 doit
être conduite
"pépère".



La dernière Peugeot
au châssis très précis !
Ce moteur lui va
bien et l'autonomie
est confortable.



CITROËN C3 Hybride 110 ch BVA Max

PEUGEOT 208 Hybrid 110 ch e-DCS6 GT

TOYOTA YARIS Hybride 116 ch Design

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.

	CITROËN C3	PEUGEOT 208	TOYOTA YARIS
Moteur/Transmission			
Puissance cumulée	■ 110 ch ⁽¹⁾	■ 110 ch ⁽¹⁾	■ 116 ch ⁽²⁾
Couple maxi	■ 205 Nm à 1750 tr/mn + 55 Nm élec.	■ 205 Nm à 1750 tr/mn + 55 Nm élec.	■ 120 Nm à 3600 tr/mn + 141 Nm élec. ⁽³⁾
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess. + MHEV 48 V	3 cyl. en ligne, turbo ess. + MHEV 48 V	3 cyl. en ligne, ess. + électrique
Cylindrée/puissance fiscale	1199 cm ³ /5 CV	1199 cm ³ /5 CV	1490 cm ³ /5 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/6	double embrayage/6	variation continue/1
Batterie/capacité brute (nette)	■ lithium-ion/0,890 (0,432) kWh	■ lithium-ion/0,890 (0,432) kWh	■ lithium-ion/NC (0,763) kWh
(1) Puissance maxi : 100 ch à 5500 tr/mn + 29 ch élec. (2) Puissance maxi : 92 ch à 5500 tr/mn + 80 ch élec. (3) Couple cumulé : 141 Nm, idem électrique.			
Châssis			
Diamètre de braquage	■ 11,1 m	■ 10,8 m	■ 11 m
Pneumatiques	205/50 R 17	195/55 R 16	195/55 R 16
Dimensions/Poids			
L/l/h/empattement	4,02/1,81/1,59/2,54 m	4,06/1,75/1,43/2,54 m	3,94/1,75/1,50/2,56 m
Poids/tractable freiné	1268/600 kg	1213/1200 kg	1152/450 kg
Performances			
1000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 33/11 s	■ 32,2/10,2 s	■ 32,5/10,6 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 10,7 s	■ 9,6 s	■ 9,7 s
Vitesse maxi	■ 163 km/h	■ 181 km/h	■ 173 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 11/31/67 m	■ 10/32/66 m	■ 10/31/64 m
Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	■ 22 cm	■ 21 cm	■ 21 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 142/141 cm	■ 139/135 cm	■ 141/139 cm
Volume de coffre	■ 310 dm ³	■ 345 dm ³	■ 295 dm ³
Niveau sonore			
Au ralenti/90/130 km/h	■ 44,7/67,7/70,3 dB	■ 41,2/64,7/69 dB	■ 50,8/67,5/70,9 dB

LE BUDGET

	CITROËN C3	PEUGEOT 208	TOYOTA YARIS
Prix	■ 22 950 €	■ 27 700 €	■ 26 600 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 75 € (114 g/km)	■ 0 € (102 g/km)	■ 0 € (91 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽⁴⁾	23 325 €	30 050 €	28 330 €
Garantie	■ 8 ans ou 160 000 km ⁽⁵⁾	■ 8 ans ou 160 000 km ⁽⁵⁾	■ 3 ans ou 100 000 km

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

Équipements communs

6 airbags, aide parking AR + caméra de recul, antibrouillards, Bluetooth, climatisation auto, détecteurs pluie/luminosité, instrumentation de bord numérique, jantes en alliage 17 pouces (16 pouces pour la Yaris), phares LED, système multimédia avec écran tactile compatible Android Auto et Apple CarPlay/prise USB...

Options

	CITROËN C3	PEUGEOT 208	TOYOTA YARIS
Accès et démarrage sans clé	non	série	série
Alerte angles morts	non	600 € (pack Vision)	850 € (pack Confort)
Peinture métallisée	700 €	700 à 900 €	650 à 800 €
Régulateur de vitesse adaptatif	non	400 €	série
Toit panoramique	non	650 €	non

	CITROËN C3	PEUGEOT 208	TOYOTA YARIS
Consommation			
Moyenne	■ 6 l/100 km	■ 5,4 l/100 km	■ 5,2 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 5,9/5,7/6,5 l/100 km	■ 5,2/5,3/5,8 l/100 km	■ 4,6/5,1/6 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 733 km/44 l	■ 814 km/44 l	■ 692 km/36 l
Note EuroNCAP	En cours	4 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	Serbie et Slovaquie	Slovaquie	France

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

CITROËN C3

La C3 remporte cette confrontation grâce à son tarif vraiment inférieur à celui de ses concurrentes, toutes deux en revanche nettement plus soignées en présentation. Mais l'écart est tel que ni la Yaris, pourtant légère et sobre, ni la 208, au châssis bien plus précis, ne peuvent raisonnablement s'imposer. Si le budget est secondaire, nous vous conseillons la Toyota pour sa fiabilité avérée, sa consommation record et son... "made in France" !





COCKTAIL SIGNATURE

Lors des premiers essais du nouveau X3, nous avons tant apprécié son châssis qu'il nous tardait de voir ce qu'il pouvait nous réserver avec un moteur digne de ce nom. C'est le cas ici avec un 6 cylindres en ligne diesel de plus de 300 ch et gorgé de couple, typique de la marque. Alors : cocktail réussi ?

Texte Cyril Biotteau Photos Adrien Cortesi



Nos premiers essais de l'actuelle génération de X3 (G45 pour les intimes) ont été effectués avec des versions dites "d'entrée de gamme", soit les moins chères (65 000 € le bout quand même) et donc forcément "modestement" motorisées avec des puissances de 208 ch pour le 20 essence et 197 ch pour le 20d. Dans ces deux cas, le dynamisme du châssis nous a séduits mais les mécaniques manquaient de brio, donnant un résultat presque frustrant. BMW propose heureusement d'autres moteurs plus à la hauteur de sa réputation, en l'occurrence deux 6 cylindres en ligne : le M50 de 398 ch, et le 40d de 303 ch que nous essayons aujourd'hui. D'accord, il s'agit d'un diesel, mais la puissance devient plus "respectable" et le couple cumulé monte à 670 Nm. "Cumulé" parce que ce 6 cylindres en ligne est doté d'une micro-hybridation, comme tout le reste de la gamme. Grâce à elle, le diesel s'ébroue sans trop de vibrations au démarrage, même si les 4 cylindres demeurent encore plus discrets.

Premiers tours de roues et écoute de la sonorité, très légère à faible charge mais qui devient plus présente dès que le pied droit s'alourdit.

Sur autoroute, en 8^e à 130 km/h, c'est plutôt ambiance "salon" tant le moteur est à l'aise à ces allures. Une montée, un espace qui se dégage après qu'un camion s'est rabattu, et c'est l'occasion de faire parler la poudre. Les relances sont faciles, mais peut-être moins qu'attendu. Rien d'étonnant toutefois avec plus de 2,1 tonnes, conducteur compris. Si vous →

écrasez l'accélérateur, vous entendrez bien le 3 l monter dans les tours, mais il s'époumone vers 4000 tr/mn alors qu'il pousse plus vers 2500 tr/mn. Moralité : restez plutôt à 75 % de la pédale, voire passez les vitesses en mode manuel avec les palettes au volant pour extraire la quintessence de l'engin. À ce sujet, maintenir la palette de gauche tirée permet de passer en mode Boost, celui où la voiture livre son maximum théorique pendant 10 s. Mais ce mode garde le moteur très haut dans les tours : ce n'est à notre avis pas le meilleur moyen de doubler... Les départs arrêtés sont en revanche plus spectaculaires grâce à une motricité impeccable qui donne un coup de pied bien placé et à une boîte de vitesses qui se révèle à la fois douce et rapide. Notez que parmi les modes d'affichage proposés au tableau de bord, seul le Sport permet de visualiser un compte-tours, les autres se limitant tous à une jauge de puissance graduée de 0 à 100 % : comme dans une électrique. Même chez BMW, ce n'est plus ce que c'était...

Et "notre" fameux châssis dans tout ça ? Précisons que notre modèle d'essai était doté de roues de 20 pouces optionnelles (19 pouces de série sur M Sport), d'une direction à démultiplication variable et d'une suspension pilotée qui ne peut adopter des réglages sport qu'en sélectionnant le mode Sport dans sa totalité. Le mode Personnel, mal nommé, ne permet pas d'ajustements à la carte et correspond en fait plutôt à un mode Confort. Mais finalement, les variations sont légères entre les deux.

Un peu ferme dans l'ensemble, ce X3 se montre agréable, dynamique.

Il prend peu de roulis, et la direction peu démultipliée contribue à une sensation d'agilité. Tout ceci tant que le conducteur se contente d'une conduite, disons, "soutenue". S'il franchit le cap de l'attaque, le SUV BMW devient effectivement sous-vireur en entrée et refuse d'enrouler en sortie malgré le couple généreux et prépondérant sur l'arrière (même si la voiture est une 4 roues motrices). En clair : ce n'est pas une sportive, c'est un SUV ! Les bonnes impressions des versions moins puissantes ne restent valables que pour une conduite rapide : ce qui est déjà pas mal. Les performances réalisent



La présentation est moderne et l'habitacle regorge de rangements mais certains plastiques détonnent.

néanmoins un sacré bond en avant puisque le 40d gagne plus de 2 s sur le 0 à 100 km/h et plus de 3 s au kilomètre départ arrêté par rapport au 20d. Des gains significatifs à mettre en parallèle avec une hausse de la consommation pourtant mesurée : seulement 0,4 l/100 km de plus selon nos propres relevés. Merci la micro-hybridation. C'est également 1,2 l/100 km de moins que le précédent X3 de 286 ch diesel : sur ce point, c'est donc tout bénéfice ! Heureusement, car côté budget, le bilan s'est lourdement détérioré : le X3 40d s'affiche désormais à 75 350 € minimum, 79 100 € en M Sport. En ajoutant à cela les malus, de CO₂ et de poids

(voir tableau ci-contre), et les nombreuses options, notre modèle dépasse ainsi les 112 000 € ! Pour un SUV aux prestations certes convaincantes dans l'ensemble mais pas sur tout, il y a de quoi tousser ! D'autant que les divers plastiques ne sont pas dignes de ce niveau de gamme et de prix, pas plus que le tissu de la planche de

bord qui ne flatte pas particulièrement l'œil. Les concurrents Audi Q5, Mercedes GLC ou même Mazda CX-60 font meilleure impression sur ce point. ■

PLUS
Agrément du 6 cyl.
Espace intérieur
Châssis en conduite rapide...

MOINS
... mais pas en sportive
Tarif prohibitif
Présentation intérieure



Le X3 40d se montre dynamique et agréable à mener tant que vous ne le brusquez pas.

BMW X3 40d xDrive 303 ch M Sport 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	■ 303 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 650 Nm à 1 500 tr/mn + 200 Nm élec. ⁽²⁾
Type	6 cyl. en ligne, turbo diesel + micro-hybridation
Cylindrée/puissance fiscale	2 993 cm ³ /17 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8
Batterie/capacité brute	■ LFP/0,9 kWh

(1) Maxi : 286 ch à 4000 tr/mn + 17 ch élec. (2) Cumulé : 670 Nm.

Châssis

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

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,76/1,92/1,66/2,87 m
Poids/tractable freiné	2 083/2 500 kg

Performances

1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 26,2/5,6 s
Vitesse maxi	■ 245 km/h ⁽³⁾
90 à 130 km/h en Drive	■ 5,4 s

(3) Donnée constructeur.

Freinage

Depuis 50/90/130 km/h	■ 10/31/64 m
-----------------------	--------------

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 152/147 cm
Volume de coffre	■ 570 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 43,3/63,3/66,6 dB
------------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	■ 79 100 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 6 637 à 11 803 € (162 à 168 g/km)
Malus au poids	■ 4 520 €
Prix du modèle essayé ⁽⁴⁾	112 608 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(4) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, charg. induction, clim trizone, surveill. angles morts, surveill. pression pneus, syst. multim. 14,9 p./USB-C/GPS/Apple CarPlay et Android Auto sans fil...

Options

Calandre illuminée (500 €), sellerie cuir (3 400 €), suspension pilotée (1 150 €), toit pano (1 550 €)...

Consommation

Moyenne	■ 6,7 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 7,5/6,6/6 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 895 km/60 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Afrique du Sud

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'agrément et les performances du 6 cylindres sont là! Mais nous espérons un peu plus encore. Ce X3 tient tout de même ses promesses, exception faite de son intérieur pas vraiment digne de son rang.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ Le combiné est bien sûr numérique mais ne vous affichera un compte-tours qu'en mode Sport. ❷ Il y a de la place à l'arrière : ce X3 est un vrai SUV familial. ❸ Le coffre atteint 570 dm³, un peu moins que celui du GLC, mais cela reste un volume confortable!



L'avis de Cyril Biotteau



J'en attendais plus du châssis. Mais ce X3 reste un bon compagnon de route.



Voyageur



long courrier

Le champion du monde de l'électrique, BYD, mise également sur l'hybride rechargeable pour séduire l'Europe, et décline sa techno Super Hybride sur une carrosserie break. À l'occasion du Salon, nous avons pris la route pour Munich afin de vérifier si la Seal 6 Touring pouvait aller aussi loin que promis.

Par Méline Priam Photos Florian Grout



Remémorons-nous un instant un temps que les moins de 20 ans n'ont pas connu : celui où parcourir 1 000 km avec un plein n'avait rien d'impossible ! Celui des moteurs diesel et des gros réservoirs. Celui aussi où l'on se souciait peu des émissions polluantes. Le diesel-gate et la vague électrique sont passés par là ; les rejets de CO₂ ont baissé : super pour la planète ! Mais les autonomies confortables qui permettaient d'effectuer Paris-Nice sans perdre 1 h 30 à recharger ont également fondu aussi vite que la banquise ! Ce point reste, pour de nombreux automobilistes, un écueil à l'achat d'une voiture électrique – avec le prix, cela va sans dire.

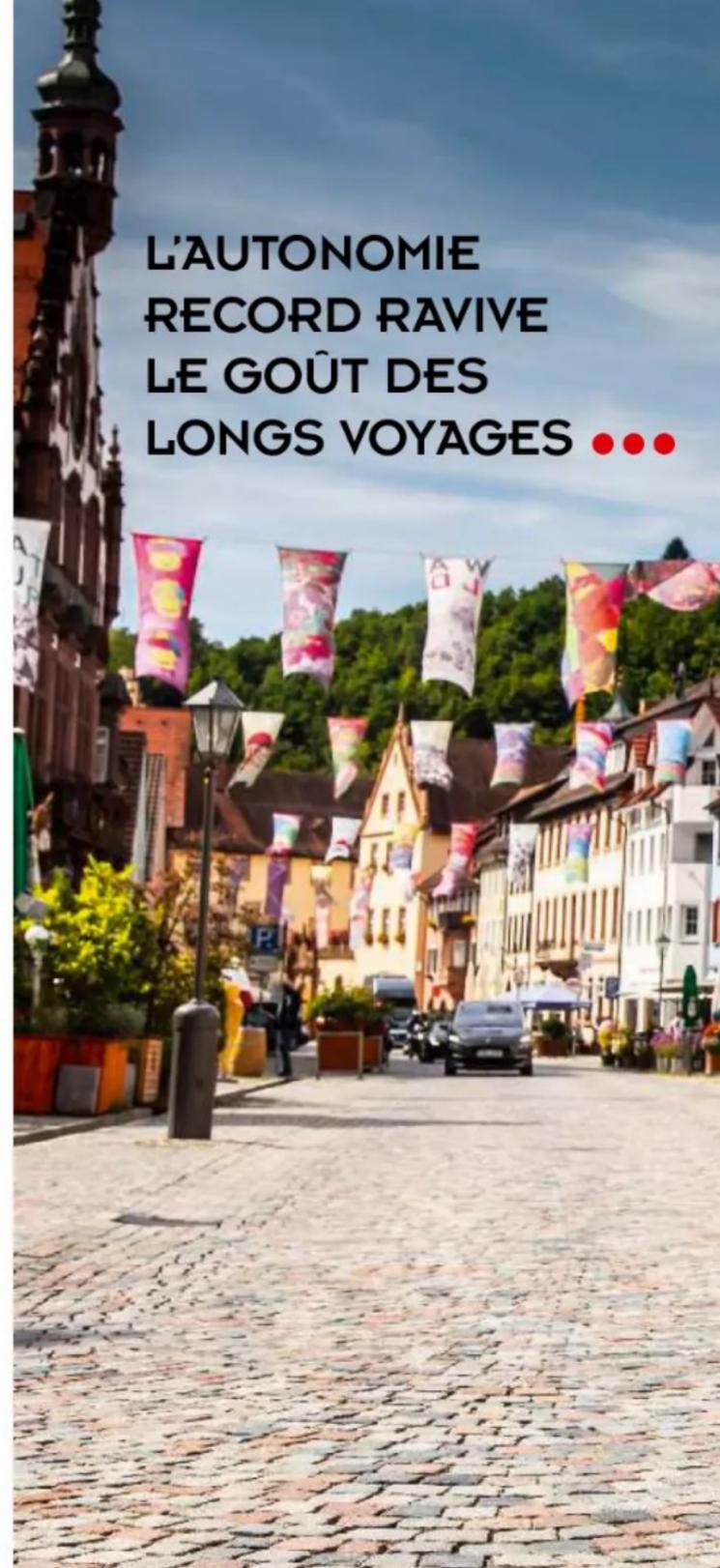
Pour beaucoup, l'hybride rechargeable incarne la solution.

Celle qui allie le meilleur des deux mondes : un fonctionnement 100 % électrique et zéro goutte de carburant consommée au quotidien (ce que les hybrides non rechargeables ne permettent pas), sans le stress de l'électrique, puisque au long cours, le moteur thermique arrive à la rescousse. Avec, à la clé, des autonomies qui battent de nouveaux records ! Les marques chinoises qui, dans l'ensemble, ont débarqué chez nous avec leurs gros sabots électriques

ne s'y trompent pas. Notamment la première d'entre elles : BYD ! "Build Your Dreams" entend ainsi "(re)construire le rêve" d'une autonomie record avec sa nouvelle Seal 6. Une berline (ou un break comme ici) extrêmement efficace qui recourt à sa technologie dite "Super Hybride Dual Mode". Celle-ci s'illustre par le principe que la force motrice est avant tout assurée par un moteur électrique de 197 ch. Un peu comme chez Honda ou Nissan... à la différence qu'ici, la batterie (19 kWh) se recharge aussi sur une prise. Le petit 1,5 l de 98 ch intervient pour l'alimenter en roulant, de sorte qu'elle ne soit jamais totalement vide et que le mode hybride soit prédominant (fonctionnement dit "de série"). Le moteur n'en vient à entraîner les roues avant que lorsque la demande de puissance s'intensifie (principe hybride parallèle).

L'ensemble promet une consommation au ras du bitume (entre 3,5 et 6 l/100 km selon le constructeur) et des autonomies à faire rêver ceux qui ont parcouru Paris-Nice d'une traite : 1 350 km avec le break (1 500 km avec la berline). Vous devinez bien que nous sommes impatients de vérifier cela ! Rendez-vous à Courbevoie (siège de BYD) pour récupérer notre carrosse. Calendrier oblige, direction non pas Nice mais Munich ! Google Maps indique 859 km : facile ! En théorie. L'ordinateur de bord affiche 96 % de batterie et 1 250 km

**L'AUTONOMIE
RECORD RAVIVE
LE GOÛT DES
LONGS VOYAGES** ●●●



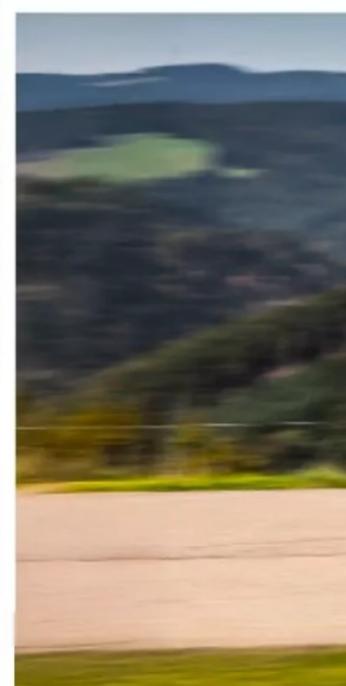
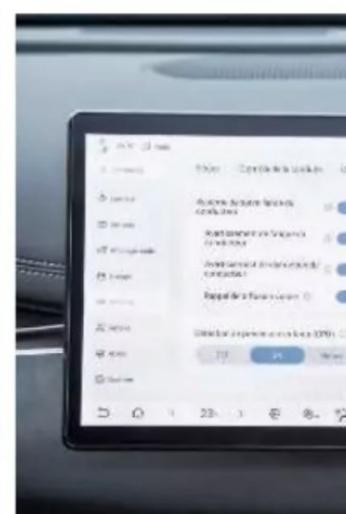
L'avis de Méline Priam



Un bon élève ! Il fait tout bien, mais sans... émotion !



Ce n'est pas très fun, mais c'est propre et bien rangé ! Contrairement aux autres BYD, l'écran tactile ne pivote pas à la verticale. Les alertes des aides à la conduite sont insupportables.





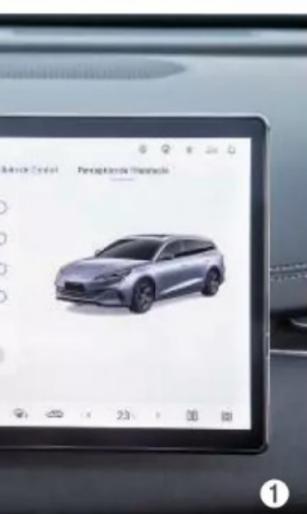
d'autonomie. Cela nous offre même la possibilité de passer par le chemin des écoliers.

C'est dans le silence le plus absolu que notre break gagne les environs de Paris. Tant que le niveau de batterie le permet, le mode électrique prédomine. À moins bien sûr de garder la charge grâce au mode Save. Bons joueurs, nous laissons notre Seal 6 gérer son affaire comme elle l'entend et nous optons pour la route nationale, moins "énergivore" que l'autoroute. Sur les petites routes champenoises, l'imposant break (4,84 m) se révèle moins ampoulé que ne le laissent redouter son gabarit et sa masse (1 840 kg sur notre balance) qui, soit dit en passant, ne lui permet pas d'échapper au malus (810 €). Non pas qu'il soit agile et sportif (oh, non!), mais il affiche un bon compromis confort/tenue de route. Et comme la puissance cumulée de 212 ch ne pousse guère le châssis dans ses retranchements, l'ensemble montre une belle homogénéité.

Ce n'est pas le grand frisson, mais la Seal 6 Touring est un bon compagnon de route : équilibrée, saine, sans souci !

Même au freinage. La régénération modifie certes légèrement le ressenti de la pédale, mais elle ne nuit pas à l'efficacité. Les reproches, nous les adresserons aux aides à la conduite, et surtout à la surveillance de vigilance du conducteur, absolument insupportable. À peine ce dernier regarde-t-il l'écran central – par lequel passent quasi toutes les fonctions – qu'il subit de virulentes remontrances! Les alertes de sortie de voie ou de survitesse sont moins sonores mais pas moins agaçantes. C'est à l'instant même où le conducteur se précipite sur les icônes dudit écran pour couper ces gardes-chiourmes électroniques qu'il se retrouve aux prises avec une ergonomie des menus et des sous-menus que nous qualifierons poliment... d'"originale"! La surveillance de vigilance est "rangée" dans "Habitacle" et non avec les ADAS comme les deux autres dispositifs. Je vous mets également au défi de trouver du premier coup comment remettre votre compteur intermédiaire à zéro ou d'allumer vos phares manuellement en moins d'une minute! Car oui, il faut passer par l'écran pour cela. BYD n'est toutefois pas allé aussi loin que Tesla et le sélecteur de position est implanté derrière le volant.

À bord, ambiance et présentation sont à l'image de la conduite : sans gros défaut apparent, de bon goût même, et les détails de finition sont →



❶ Sur la finition intermédiaire Comfort Lite, l'écran n'est "que" de 12,8 pouces : c'est bien assez! L'organisation des menus et sous-menus est brouillonne et complexe. ❷ Quelques boutons classiques persistent pour les fonctions d'urgence, pour régler le mode de conduite ou "forcer" les modes électriques ou hybrides.



Malgré son gabarit imposant (4,84 m) et son poids, le nouveau break affiche un comportement rigoureux sur les petites routes champenoises.





Excepté quelques réactions un peu sèches en ville à basse vitesse, les suspensions travaillent bien.

LA SEAL 6 TOURING, CE SONT LES PRESTATIONS D'UN GRAND BREAK COMME LA VOLKSWAGEN PASSAT AU PRIX D'UNE PEUGEOT 308 SW! ●●●

proprement réalisés. Mais l'ensemble manque d'un je-ne-sais-quoi pour éviter la banalité. Un bon point à l'habitabilité et au sens pratique de l'auto, à plus forte raison sur ce break. Le coffre est grand et fonctionnel. dommage toutefois qu'en rabattant les dossiers de la banquette, la surface ne soit pas plane mais en légère pente. À l'arrière, trois adultes s'installent sans jouer des coudes, et l'absence de tunnel de servitude permet à celui du milieu de placer ses jambes normalement. Tout juste pe Meta-t-il contre le confort raide du dossier à cause de l'accoudoir escamotable.

Une fois arrivés à notre étape alsacienne, nous avons parcouru 533 km, consommé 24,5 litres,

soit 4,6 l/100 km : bravo! Mais aussi, et ceci explique cela, 76 % de la batterie. Nous sommes dans les clous!

Les matins de septembre sont parfois frisquets en Alsace et, au départ de notre seconde journée, le moteur thermique se fait davantage remarquer que la veille. Il faut dire également que la fameuse *Schwarzwaldhochstraße* est plus vallonnée et exigeante. Pour autant, même s'il s'ébroue un peu bruyamment quand la demande de puissance est forte, le 1.5 donne

encore des leçons de discrétion aux 1.6 et 1.8 des ensembles E-Tech de Renault. Il évite aussi les envolées du système Toyota et de la transmission CVT, BYD ayant opté pour un "simple"

mais efficace réducteur. Nous serons finalement plus dérangés par les bruits aérodynamiques. Sur l'Autobahn qui nous amène vite vers Munich, ils apparaissent fort tôt : dès 110 ou 120 km/h...

Nous pointons devant notre hôtel munichois avec, au compteur, 188 km d'autonomie et 22 % de batterie.

Car le système conserve toujours une charge suffisante pour alimenter le moteur électrique (sauf en dernier recours), et malgré quelques pointes de vitesse sur les derniers 200 km libres de toute limite. Nous avons parcouru 1 098 km lors de ce périple et englouti 54,5 litres de sans-plomb, soit 5 l/100 km tout rond. Impossible en revanche de mesurer la consommation de kilowattheures étant donné que la batterie se vide et se charge au gré de l'usage. Néanmoins, nous pouvons ajouter aux frais du voyage les 78 % de 19 kW qu'il faudrait recharger sur une borne pour repartir dans l'autre sens. En tout cas : mission accomplie et promesse tenue! ■

PLUS
Prix et équipements
Habitabilité
Consommation

—

MOINS
Malus au poids
Bruits aéro
Aides à la conduite et ergonomie de l'écran



1

1 Les passagers arrière sont bien lotis. Seul celui du centre pourra se plaindre d'un dossier trop raide. 2 Avec 500 dm³ de volume, le coffre s'inscrit dans la bonne moyenne des voitures familiales. dommage que le plancher ne soit pas parfaitement plat lorsque vous rabattez les dossiers de la banquette.



2

EN CHIFFRES

BYD SEAL 6 TOURING DM-i 212 ch Comfort Lite

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-Monthéry.

LA TECHNIQUE

Moteur/Transmission	
Puissance cumulée	■ 212 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 300 Nm électriques + 122 ch à 4000 tr/mn
Type	1 électrique synchrone à aimants permanents + 4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	1498 cm ³ /5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/capacité brute (nette)	■ LFP (Blade)/19 (NC) kWh

(1) Puissance maxi : 197 ch (électriques). Puissance motrice principale + 98 ch à 6000 tr/mn (thermiques).

→ Diagramme des vitesses

La Seal 6 n'adopte pas une boîte de vitesses à proprement parler mais un réducteur, intégré à l'ensemble hybride, ce qui la rapproche à aussi plus d'une architecture d'auto électrique ou des hybrides japonaises. Il n'y a pas de passage de rapport mais un système d'entraînement qui suit l'évolution du régime moteur. Cela garantit une grande douceur et progressivité de fonctionnement. Il est bien moins désagréable qu'une transmission CVT de Toyota.

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,1 m
Pneumatiques	225/50 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,84/1,87/1,51/2,79 m
Poids/tractable non freiné	1840/750 kg

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 31 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 154/146 cm
Garde au toit AV/AR	■ 94/93 cm
Volume de coffre	■ 500 dm ³
Seuil de chargement	■ 66 cm

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 43,5/66,2/70,4 dB
------------------------	---------------------

Note EuroNCAP

En cours

Paqs de fabrication

Chine



Les sièges mériteraient un meilleur maintien latéral, mais rien de rédhibitoire.

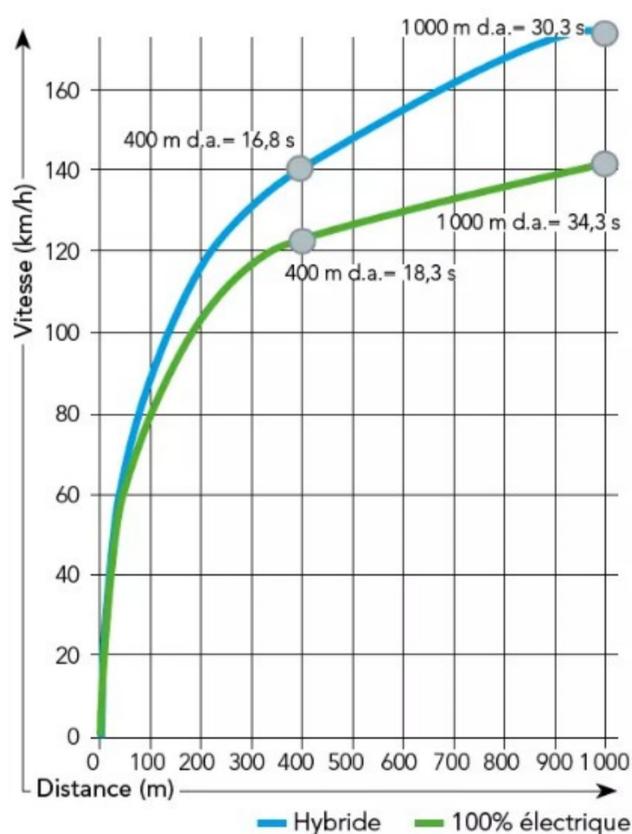
LA CONDUITE

Performances

1000 m d.a. (électrique)	■ 30,3 (34,3) s
400 m d.a. (électrique)	■ 16,8 (18,3) s
0 à 100 km/h (électrique)	■ 8,8 (11,3) s
Vitesse maxi (électrique)	■ 183 (140) km/h

→ Courbe d'accélération

La puissance électrique, ici force motrice principale, est donc forcément assez élevée (197 ch). Résultat : la Seal 6 Touring se montre plus nerveuse que ses rivales telles la Série 320e Touring ou la Passat SW sur ce mode. C'est toutefois bien encore en mode hybride, avec le coup de pouce du moteur thermique, qu'elle se révèle la plus performante. Mais elle rentre alors dans le rang de sa classe : elle fait le job, mais n'attendez aucune sportivité.



Reprises

De 90 à 130 km/h en D (élec.)	■ 7,4 (11,3) s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en D (élec.)	■ 11,8 (13,6) s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en Drive (électrique)	■ 392 (438) m

Freinage

Depuis 50 km/h	■ 10 m
Depuis 90 km/h	■ 31 m
Depuis 130 km/h	■ 66 m



Le toit panoramique (de série!) apporte de la luminosité à un intérieur pas très original.

LE BUDGET

Prix	■ 43 180 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (38 g/km)
Malus au poids (PTR)	■ 810 € (1 880 kg)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	45 090 €
Garantie	■ 6 ans ou 150 000 km ⁽³⁾

(2) Malus et options inclus. (3) 8 ans ou 150 000 km pour la chaîne de traction et 8 ans ou 200 000 km pour la batterie à 70 % SOH.

Équipements de série ■

6 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL, aide au park. AV/AR + cam. recul 360°, charg. smartphone Induc., clé num. via smartphone, clim auto trizone, cond. semi-auto niv. 2, dét. de pluie/lum., ESP, fonction V2L, hayon élec., instrum. num. 8,8 p., jantes all. 18 p., lecture panneaux + préco vitesse, phares LED Plus + codes/phares auto, rétros ext. élec. et rabatt., sélec. mode de conduite, sièges AV élec., chauff. et ventilés, surveill. angles morts, syst. multimédia avec écran tactile rotatif 12,8 pouces/syst. audio/prises USB/Android Auto et Apple CarPlay, toit pano fixe...

Option

Peinture métallisée (1 100 €).

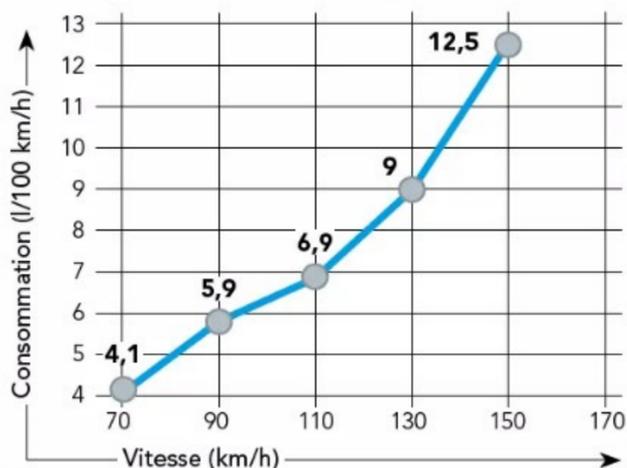
Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation moyenne	■ 6 l/100 km
Conso ville/route/autoroute	■ 5,8/5,4/6,9 l/100 km
Autonomie (élec.)/réservoir	■ 1083 (82) km/65 l
Autonomie électrique ville/route/autoroute	■ 87/91/70 km
Chargeur AC/DC	■ 6,6/26 kW
Tps de charge prise dom./6,6/26 kW	■ 9 h/2 h 40 ⁽⁴⁾ /23 mn ⁽⁵⁾

(4) 15 à 100 %. (5) 30 à 80 % (donnée constructeur).

→ Courbe de consommation

Vertueux en ville et sur route, le break Seal 6 perd de sa superbe sur autoroute où son système d'hybridation est moins efficace. Il devient alors plus gourmand qu'une Passat SW (6,6 l/100 km), et sa batterie se vide vite (16 km d'autonomie de moins que la Volkswagen). La situation s'aggrave si vous avez le pied lourd. Maintenir 130 km/h de moyenne contre 110 km/h coûte très cher : 2,1 l/100 km ! Malgré ce bémol, il reste très économique dans l'ensemble, et son gros réservoir de 65 l permet d'assurer une super autonomie.



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Pour les sensations et l'originalité, merci de repasser. Mais la Seal 6 Touring ménage un bon compromis routier et surtout pour pas trop cher ! Elle offre les prestations d'un break familial au prix d'une compacte. À l'usage, son principe de Super Hybride est probant.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

78 [FACE-À-FACE]

MGS5 EV 231 ch/62 kWh* Luxury

RENAULT SCÉNIC E-TECH

170 ch/60 kWh* Autonomie Confort Techno



Ch
et sans co

* Capacité nette.

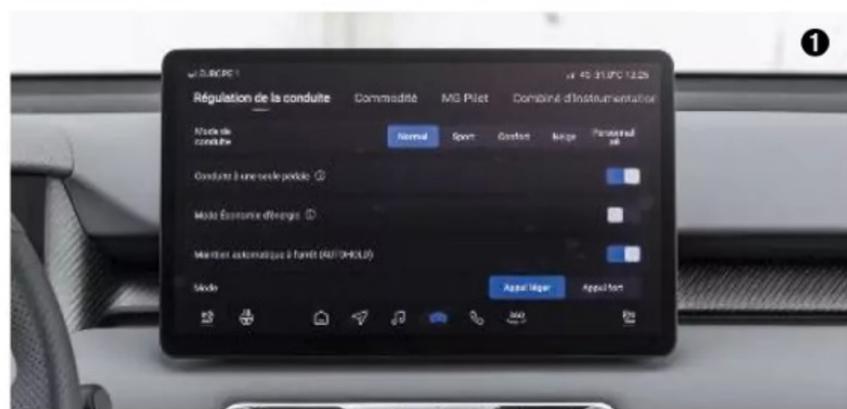


inois mplexe

Après cinq années chez nous, le constructeur chinois MG dispose d'une gamme tout à fait au goût du jour et surtout à des tarifs agressifs. Le nouveau MGS5 EV ne fait pas exception et bouscule le Renault Scenic E-Tech.

Par Arthur Matal Photos Adrien Cortesi

Avec l'apparition de l'Éco-score, qui repose sur un calcul de l'empreinte carbone de la production d'un véhicule jusqu'à son acheminement en France, les voitures venant de contrées lointaines sont désormais quelque peu désavantagées financièrement par l'absence de primes CEE (alors qu'elles profitaient à plein du bonus jusqu'au 1^{er} janvier 2024). Ainsi, les ventes d'autos chinoises ont subi un déclin certain, au point qu'aucune ne se positionne dans le Top 20 des ventes au premier semestre cette année. Dans cette situation, le constructeur national qui tire le mieux son épingle du jeu reste Renault, avec une gamme séduisante et moderne dont fait partie le Scénic E-Tech, actuellement quatrième vente électrique de France. Il se pose en référence au côté du Tesla Model Y, récemment remodelé pour tenter de relancer la marque américaine aux nombreux fans refroidis par l'actualité de son patron. Dans ce contexte moins favorable



MGS5 EV

- ❶ La tablette centrale de 12,4 pouces est parfaitement lisible et permet de piloter la régénération au freinage.
- ❷ La molette du levier de vitesses s'avère très simple à utiliser.



La planche de bord est bien construite, la présentation de bon goût. Mais cette sobriété et les coloris ternes manquent de fun.



Nos deux concurrentes apparaissent comme des familiales quasi idéales, avec des autonomies en progrès.

pour eux, les fabricants chinois ne baissent pas les bras pour autant. BYD augmente son niveau de jeu progressivement et MG, qui nous intéresse aujourd'hui, renouvelle sa gamme. Le nouveau MGS5 EV calque sa longueur sur celle du Scénic à 1 cm près (4,48 m contre 4,47 m), mais il mise davantage sur un look plus SUV que le français, qui mélange les genres en gardant un léger esprit monospace (patronyme et antécédents obligent) rendant la vie à bord si agréable. Le MG avance aussi plus de puissance et un tarif toujours compétitif. Suffisant pour bousculer la production locale bien en place ?

SUR LA ROUTE

Expert en prestations routières, le Scénic doit maintenant composer avec des rivaux tout aussi rigoureux que lui. La plateforme du MG propose une architecture de propulsion et c'est plutôt une très bonne nouvelle, même pour une familiale électrique. L'équilibre général se révèle remarquable. Le châssis, amorti finement, absorbe ➔



Cela reste un des points forts du Scénic : sa planche de bord moderne, plaisante au quotidien. La position de conduite est parfaite.



1

RENAULT SCÉNIC E-TECH
 ❶ La tablette openR link, qui utilise Google comme navigateur, reste une référence selon nous, encore aujourd'hui. Seul Tesla propose des systèmes aussi performants.
 ❷ Le sélecteur de marche du Scénic tombe bien sous la main et libère de l'espace dans la console centrale.

2





MGS5 EV

❶ Les places arrière sont spacieuses et l'absence d'accoudoir central permet au cinquième passager d'être plus à l'aise. ❷ Le coffre de 460 dm³ s'inscrit dans la moyenne. Un rangement sous le plancher sert à stocker les câbles.

avec dextérité les chaussées en mauvais état tout en conservant toujours une belle vivacité. Si le modèle d'entrée de gamme Comfort (à partir de 32 490 € en version 170 ch mais 49 kWh seulement) se pare de roues de 17 pouces chaussées de pneus Kumho à l'adhérence moyenne, augmentant notamment les distances de freinage, notre version Luxury (231 ch et 62 kWh à mettre plus en rapport des 60 kWh de la batterie du Scénic), livrée avec des pneumatiques Bridgestone, assure en toutes conditions. Un mot sur la direction, précise et qui œuvre de pair avec un train avant bien guidé. Avec un bandeau sur les yeux, impossible de deviner que nous sommes au volant d'une voiture chinoise de dernière génération. Pour le dire autrement, il faut saluer les efforts et les progrès de MG pour s'adapter aux goûts européens et proposer un meilleur ressenti au volant. Force est de constater le travail effectué depuis quelques années pour améliorer le comportement de ses productions, palpable dès l'arrivée de la MG4, fin 2022. Quant à la machinerie électrique de 231 ch, elle offre un sacré potentiel. Seulement 27,7 s pour le 1 000 m départ arrêté, des reprises expéditives de 5,2 s

de 90 à 130 km/h, permettant au MG de larguer sans peine notre Scénic E-Tech, limité ici à 170 ch dans sa version d'accès.

Le MG fait mieux que se défendre face au Scénic, pourtant efficace et sûr.

Cette différence de puissance sensible se paie effectivement face au chronomètre, même si le Renault n'a rien d'un "veau sous-motorisé". Les reprises restent tout à fait convenables avec 7 s au 90 à 130 km/h, et les accélérations (0 à 100 km/h en 9,2 s contre 7 s pour le MG) satisferont la plupart des utilisateurs. Le Scénic E-Tech joue sur un autre registre, celui d'une conduite plus décontractée, même si son châssis, bien maintenu sans être inconfortable, demeure une qualité reconnue de ce modèle. Son architecture de traction le rend notablement dynamique avec de légères pertes de motricité sur chaussées humides. Dommage car la direction, à l'assistance très finement ajustée, remonte parfaitement les informations en provenance du train avant. Néanmoins, en ce qui concerne la gestion de la régénération, le français garde un avantage avec ses palettes de réglage faciles à prendre en main

CES DEUX SUV FAMILIAUX ASSURENT UN
COMPORTEMENT ROUTIER IMPÉRIAL, AVEC UN PEU
PLUS DE DYNAMISME POUR LE MG ●●●

MGS5 EV

PLUS

Comportement routier
Performances
Consommations

MOINS

Régénération moins
évidente à gérer
Confort en retrait
Ergonomie des menus



et qui évitent, au contraire de son concurrent, de naviguer dans les menus pour régler les paramètres. Mais au bout du compte, le raffinement global du MGS5 et ses meilleures performances lui permettent de s'imposer au chapitre "Sur la route". Les progrès sont évidents et nous n'attendions pas le MG à un tel niveau.

VIE À BORD

Cette maîtrise au chapitre précédent laisse augurer de belles promesses dans l'habitacle. Avec une présentation intérieure impeccable, le chinois continue de faire bonne figure. Les ajustages sont précis et les plastiques sélectionnés avec soin. Nous pourrions regretter l'absence d'originalité et de gaieté avec des coloris sombres dominants. Rien de grave, c'est une affaire de goût. La planche de bord reçoit une nouvelle interface multimédia à travers un écran de 12,8 pouces très lisible qui supporte de surcroît un planificateur de trajet performant. Selon nous, les menus présentent cependant une ergonomie un peu complexe, qui ne facilite pas la prise en main et encore moins la navigation en roulant, évidemment déconseillée. L'habitacle



RENAULT SCÉNIC E-TECH

❶ Les places arrière sont un peu chiches en largeur aux coudes mais conviendront aux petites familles avec des enfants. ❷ Le coffre de 535 dm³ est un des plus grands de la catégorie. Seul l'Opel Grandland fait mieux avec ses 555 dm³ mesurés par nos soins.

se révèle assez vaste avec un espace pour loger ses jambes et une largeur aux coudes qui autorisent trois passagers à prendre place aisément à l'arrière. Le plancher plat au niveau des pieds des occupants aide aussi à l'installation et au confort du troisième larron sur longs parcours. Avec un volume de 460 dm³, le coffre s'inscrit simplement dans la moyenne de la classe, mais son double fond accueille les câbles sans peine. Le seuil de chargement à 75 cm, dans la moyenne de la catégorie, permet de ne pas se casser le dos.

Le Renault avance, lui, une capacité d'emport plus importante, avec 535 dm³, qui en fait un "gros porteur" dans la catégorie. En revanche, son seuil perché à 78 cm est pénalisant en cas de charges lourdes.

Excepté ce micro-bémol, l'habitacle du Renault reste un plaisir à vivre.

Les matériaux de qualité (malgré quelques inégalités) produisent un bel effet et les éléments sont parfaitement ajustés. Surtout, l'ensemble est →



RENAULT SCÉNIC E-TECH

PLUS

Présentation
Comportement routier
Confort

MOINS

Consommations
Espace à l'arrière
Pertes de motricité
sur le mouillé

LES FAMILLES QUI RECHERCHENT LA DOUCEUR DE FONCTIONNEMENT ET LE CONFORT SERONT DAVANTAGE COMBLÉES PAR LE SCÉNIC E-TECH ●●●

L'avis d'Arthur Matal



Vraiment plaisant à mener! L'ergonomie, en revanche, pêche un peu.

60%
Quotient
Émotionnel



présenté dans des tonalités plus gaies que son concurrent qui contribuent à une ambiance plus chaleureuse. La tablette openR link de 12,3 pouces qui trône sur la planche de bord brille toujours par sa lisibilité et sa rapidité, assurant une navigation très fluide. L'habitabilité impressionne moins mais s'avère correcte dans l'ensemble. La largeur plutôt comptée au niveau des coudes (heureusement à l'avant) ne gênera pas trop les voyages à cinq, même si l'équipage se trouvera plus à l'étroit qu'à bord du SUV MG. L'insonorisation est dans la moyenne pour nos deux protagonistes bien que le Renault fasse symboliquement un peu mieux à 90 km/h (63,9 dB contre 64,5 dB pour le MG), mais pas de quoi faire une réelle différence pour autant... Le Scenic E-Tech profite toutefois de son atmosphère "french touch" pour gagner, de peu, cette manche "Vie à bord" devant un MG décidément très en verve.

BUDGET

Comme lors des déjeuners familiaux, arrive maintenant le sujet qui peut fâcher dans ce petit monde des voitures électriques, à savoir l'argent! Contrairement à ce que les acteurs du marché nous promettaient tant, la concurrence pourtant de plus en plus nombreuse n'a pas vraiment fait dégringoler les tarifs, qui restent dans la majorité des cas très élevés. Du moins sur le segment de milieu de gamme auquel appartiennent nos protagonistes. MG, qui ne profite plus des aides de l'État (en attendant peut-être de produire prochainement en Europe), continue cependant de proposer des prix de vente très compétitifs, tout en offrant une généreuse garantie de sept ans ou 150 000 km (obligation d'une révision annuelle pour la proroger). Affiché à 38 490 € en livrée Luxury et donc avec un équipement de série vraiment très fourni (caméra 360°, hayon électrique, siège conducteur électrique...), le S5

se positionne ainsi, à équipement sensiblement équivalent, à environ 5 000 € de moins que son rival du jour qui bénéficie, lui, dans ce calcul, des nouvelles primes européennes de minimum 3 100 € et pouvant grimper jusqu'à 4 200 €. Mais pour enfoncer le clou, plus performant et plus récent, le MG se révèle également moins énergivore, avec une moyenne de consommation relevée selon notre protocole à 15,7 kWh/100 km contre 17,7 kWh/100 km pour le Scenic, qui n'est pour autant pas un vil glouton.

L'efficacité du SUV chinois est bluffante avec les valeurs les plus faibles de la catégorie.

Même si c'est également un bon élève, le Scenic, pourtant plus sobre que la moyenne de la catégorie, ne peut lutter. Sa batterie de 60 kWh net lui assure 340 km d'autonomie moyenne quand le MG parcourt jusqu'à 405 km en moyenne avec



MGS5 EV

231 ch/62 kWh (net) Luxury

RENAULT SCÉNIC E-TECH

170 ch/60 kWh (net) Autonomie Confort Techno

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.

Toujours une valeur sûre. Mais l'addition reste un peu trop salée.



presque la même quantité de kilowattheures. Sur autoroute, l'écart s'élève à 45 km à l'avantage du MG, soit à peu près la distance entre deux stations de recharge rapide sur autoroute, où là aussi le MG encaisse jusqu'à 139 kW contre 130 kW pour le Renault. La comparaison au chapitre "Budget" est donc, vous l'aurez compris, sans appel en faveur de ce nouveau MG5 EV. Celui-ci ne laisse d'ailleurs pas plus de chances aux autres protagonistes de la catégorie, qui n'affichent pas un tel niveau de prestation et surtout pas à ce tarif. Restent au Scénic son ambiance plus chaleureuse et son confort de suspension un peu plus moelleux. C'est insuffisant pour justifier une telle différence de tarif. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : MGS5 EV

VIE À BORD : RENAULT SCÉNIC E-TECH

BUDGET : MGS5 EV

MGS5 EV

RENAULT SCÉNIC E-TECH

Moteur/Transmission	MGS5 EV	RENAULT SCÉNIC E-TECH
Puissance maxi	■ 231 ch	■ 170 ch
Couple maxi	■ 350 Nm	■ 280 Nm
Type	1 élec. synchr. à aimants perm.	1 élec. synchrone rotor bobiné
Puissance fiscale	6 CV	4 CV
Transmission	aux roues arrière	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1	réducteur/1
Batterie/capacité brute (nette)	■ NMC/64 (62) kWh	■ Li-ion/NC (60) kWh

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11 m	■ 11 m
Pneumatiques	225/55 R 18	205/55 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,48/1,85/1,63/2,73 m	4,47/1,87/1,57/2,79 m
Poids/tractable freiné	1727/750 kg	1765/1 100 kg

Performances

1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 27,7/7 s	■ 31,4/9,2 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 5,2 s	■ 7 s
Vitesse maxi	■ 185 km/h	■ 154 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/65 m	■ 10/33/68 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 33 cm	■ 34 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 148/146 cm	■ 143/144 cm
Volume de coffre	■ 460 dm ³	■ 535 dm ³

Niveau sonore

À 90/130 km/h	■ 64,5/68,7 dB	■ 63,9/68,7 dB
---------------	----------------	----------------

LE BUDGET

Prix	■ 38 490 €	■ 41 990 €
Primes écologiques (CO ₂)	■ 0 € (0 g/km)	■ 3 100 € (0 g/km) ⁽¹⁾
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	39 140 €	44 390 €
Garantie	■ 7 ans ou 150 000 km	■ 2 ans, km illimité ⁽³⁾

(1) À partir de 3 100 €. (2) Options et primes incluses. (3) Batterie et moteur garantis 8 ans ou 160 000 km.

Équipements communs

6 airbags, accès et dém. sans clé, aide au parking AV/AR + cam. recul, Bluetooth, clim auto bizona, dét. pluie/luminosité, frein de parking auto, instrument. de bord numérique, jantes alliage, rég./lim. de vitesse, syst. multim. avec écran tactile/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/prise USB...

Options

MGS5 EV : peinture métallisée (650 €)...

RENAULT SCÉNIC E-TECH : chargeur 22 kW (1 500 €), peinture métallisée (600 à 1 400 €)...

Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation moyenne	■ 15,7 kWh/100 km	■ 17,7 kWh/100 km
Conso ville/route/autoroute	■ 14,4/13,5/19,1 kWh/100 km	■ 16,3/15,5/21,2 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■ 405 km	■ 340 km
Autonomie ville/route/autor.	■ 430/460/325 km	■ 365/385/280 km
Chargeur embarqué AC/DC	■ 11/139 kW	■ 11 (22 en option)/130 kW
Temps charge prise dom./7,4/11 kW/borne rapide	■ NC/10 h/7 h/28 mn ⁽⁴⁾	■ 30 h/10 h/6 h/32 mn ⁽⁵⁾

(4) 10 à 80 %. (5) 15 à 80 %.

Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	Chine	France

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

MGS5 EV

Le MGS5 EV ne remporte pas ce match uniquement grâce à son rapport prix/équipement canon, mais aussi grâce à ses prestations routières d'un très bon niveau. Au point de bousculer le Scénic, pourtant une référence. Même l'absence de primes écolo ne le dessert pas plus que ça. Navrant pour la concurrence européenne.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Le chef des essais VOUS répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT

Que
pensez-vous du
BMW X5
PHEV?
J'aimerais
savoir dans quel
numéro trouver
un essai du
BMW X5 45e
M Sport ou
similaire de
2021-2022. C. O.



BMW X5

BMW

Nous n'avons hélas pas publié d'essai du X5 depuis un certain temps, le dernier remontant à mars 2023 avec la version hydrogène. Parmi les hybrides rechargeables, nous n'avons mesuré que le X5 50e et ses 489 ch. Les performances sont au rendez-vous (0 à 100 km/h en 5,4 s), mais sa batterie de 25,7 kWh net peut sembler un peu faible pour un usage régulier en 100 % électrique.



Renault Captur

YANN LEFEBVRE

Full hybrid
ou TCE pour
mon Captur
160 ch?

J'envisage l'achat
d'un Renault
Captur
d'occasion.
Quelle
motorisation me
conseillez-vous

entre le 1.3 TCE mild hybrid 160 ch EDC et le nouveau
1.8 E-Tech full hybrid 160 ch? S. D.

Même s'il offre des performances moindres (30,8 s sur le 1 000 m d.a. contre 30 s pour le 160 EDC), le full hybrid m'apparaît comme la version la plus recommandable. En reprises, il fait jeu égal avec le 160 EDC et économise près de 2 l/100 km (5,4 l/100 km contre 7,2 l/100 km) en moyenne.

Avez-vous testé
le Spyder Type 981 ?

En ces temps écologiques, j'ai presque honte de vous poser ce genre de question : j'envisage de vendre ma Ferrari 328 pour acheter une Porsche 981 Spyder. Je me souviens de l'essai du 987 Spyder dans vos pages, mais pas du 981. L'avez-vous essayé et publié ? Si oui, dans quel numéro ? S. D.

Nous n'avons essayé que le dernier 718 Spyder (n° 1039, août 2019). Vous trouverez sans doute votre bonheur chez notre confrère *Sport Auto*, avec notamment le premier essai du modèle dans le n° 643 (août 2015).



Porsche 981 Spyder

PAUL BARSHON / PORSCHE



PAUL BARSHON / PORSCHE

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-1192



KIOSQUE
mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M042 # D1642016

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

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

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

(1)

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

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

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com : bit.ly/aj-1192 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 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.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/12/2025. 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.



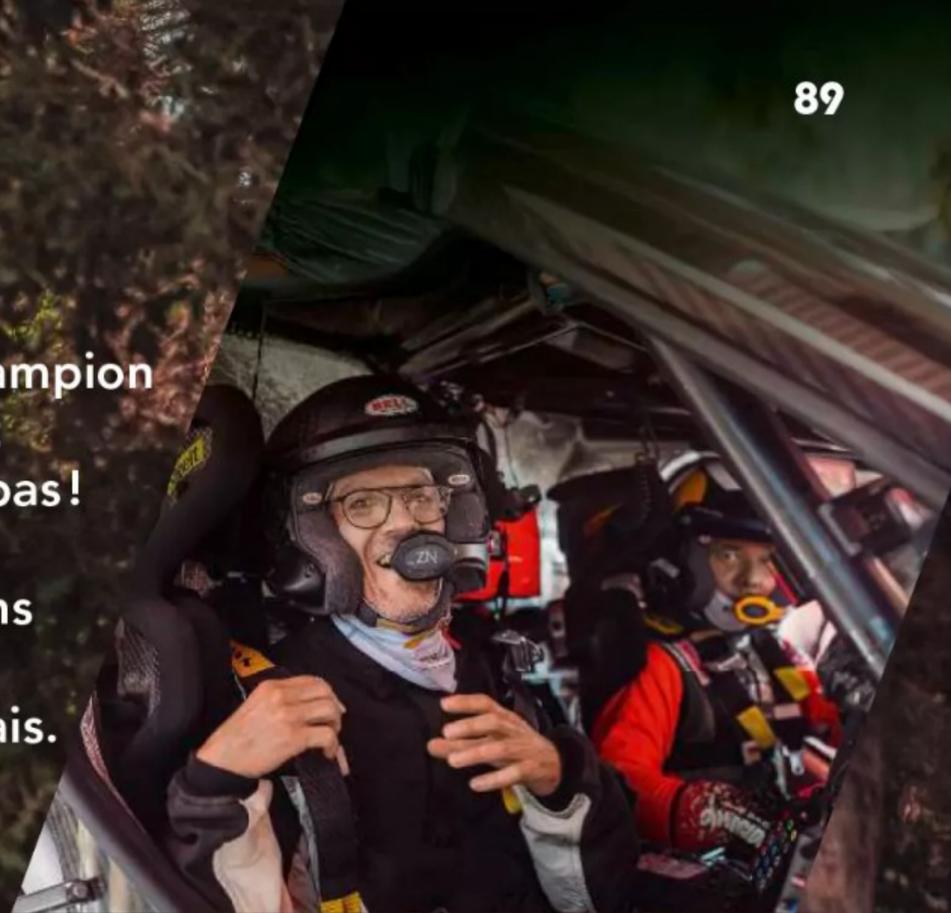
À LA DROITE DE DI



TE EU

Monter à côté du nonuple champion du monde Sébastien Loeb est un privilège qui ne se refuse pas! Le temps d'un galop d'essai, notre reporter s'est glissé dans le baquet de droite du Dacia Sandrider du champion français. Sensations fortes garanties!

Par Alain Pernot photos Marian Chytka





Fabian Lurquin navigue Sébastien Loeb depuis quatre ans.



Déjeuner avant de prendre place à bord du Sandrider n'était peut-être pas une bonne idée...

Il ne m'a pas fallu longtemps avant de répondre à la proposition de Dacia : *"Est-ce que je suis partant pour monter au côté de Sébastien Loeb ? Évidemment que je le suis !"* Le rendez-vous est fixé début juin à 80 km au nord-ouest de Barcelone, au Nasser Racing Camp, l'hacienda qui sert de résidence européenne à Nasser al-Attiyah, le pilote qatari cinq fois vainqueur du Dakar (et médaillé olympique de tir !). Si certains construisent des courts de tennis ou des piscines sur leur propriété, Nasser al-Attiyah, lui, a tracé une piste d'essais de rallye-raid ! Il faut dire que les chemins environnants – défoncés à souhait – s'y prêtent parfaitement.

Lorsque j'arrive sur place, l'équipe Dacia de Rallye-Raid est déjà à pied d'œuvre depuis plusieurs jours. Confirmation : c'est bien à bord du Sandrider avec lequel Nasser al-Attiyah, Sébastien Loeb et Cristina Gutiérrez disputent le championnat du monde des Rallye-Raids que je vais pouvoir monter ! *"Installe-toi à table et restaure-toi. La séance débutera après le déjeuner..."* Petit instant d'hésitation : est-il pertinent de déjeuner copieusement avant de se faire secouer dans une bête de course tout-terrain ? Je m'attable néanmoins.

Pas le temps de digérer qu'arrive déjà le moment d'enfiler casque et combinaison ignifugée. *"C'est bon, tu peux t'installer..."* Aidé par un mécanicien, je prends place dans le Sandrider en évitant d'actionner accidentellement l'un des nombreux boutons présents dans l'habitacle. Premier constat : l'espace y est vraiment très réduit. Claustrophobes, s'abstenir ! Une fois mon harnais six points bouclé, Sébastien Loeb met le contact. *"Comment ça va depuis la dernière fois ?"* me demande le nonuple champion du monde à travers la liaison radio qui relie nos deux casques. Notre précédent "codrive" commun avait eu lieu dans l'habitacle d'une WRC sur une route de montagne asphaltée. *"Tu vas voir, là, l'exercice va être très différent. Serre bien ton harnais..."*



Le Dacia Sandrider se montre très agile sur ce parcours étroit et sinueux.



Nasser al-Attiyah n'a pas résisté à la tentation de créer une piste d'essais autour de son hacienda catalane!

En se dirigeant vers le point de départ de la spéciale, Sébastien Loeb précise : *“La courbe de puissance est limitée par le règlement. On dispose au maximum de 360 ch. Dans des sections rapides, on aimerait bien en avoir un peu plus, mais là, vu le profil de la spéciale, on ne sentira pas cette limitation...”* À la hauteur de l'arche gonflable aux couleurs Red Bull, il met les gaz. Connaissant le parcours par cœur, il n'a pas besoin que je lui lise les notes. La piste en terre qui se présente sous les roues du Dacia Sandrider est certes plutôt accidentée, mais elle assez étroite et sinueuse. Un terrain *a priori* plus taillé pour une WRC que pour une voiture de Rallye-Raid, à la fois plus lourde d'environ 800 kg et bien plus volumineuse (40 cm de plus en largeur). Néanmoins, le pilote français manie sa machine avec une aisance absolument déconcertante sur ce chemin escarpé. *“La voiture est très agile et extrêmement équilibrée, un peu comme une WRC...”* précise-t-il. Il est vrai que la Dacia Sandrider est très ramassée. Il n'y a quasi pas de porte-à-faux.

PLEIN GAZ ENTRE LES ARBRES

Tandis que les kilomètres s'enchaînent, elle se joue des irrégularités du terrain comme si de rien n'était. Une bosse nous en offre une démonstration absolument bluffante. Alors que la voiture décolle de manière époustouflante, je me prépare psychologiquement au tassement de vertèbres qui devrait logiquement nous attendre à la réception de ce jump. Eh bien, pas du tout : le Sandrider, pourtant lancé pleine balle dans les airs, atterrit avec une douceur déconcertante. *“Les ingénieurs ont fait un gros boulot sur les suspensions et l'amortissement”*, souligne Loeb.

Encore quelques virages et le septième et dernier kilomètre se profile déjà. Dommage. Je serais bien reparti pour un tour ! Il est malheureusement temps de quitter l'habitacle et de laisser mon baquet à de vrais professionnels, dont le rôle est bien plus crucial qu'il ne l'est en WRC. Édouard Boulanger, Fabian Lurquin et Pablo Moreno, les trois copilotes de Dacia, sont d'ailleurs présents sur site. ➔



La puissance du Sandrider est limitée à 360 ch.



Avant de remporter le championnat du monde avec Nasser al-Attiyah, Édouard Boulanger avait gagné le Dakar avec Stéphane Peterhansel.



Le copilote est un interlocuteur important pour les ingénieurs. Ici Fabian Lurquin et Philip Dunabin.

Une opportunité parfaite pour en savoir plus sur cette fonction méconnue et en pleine mutation. *“Notre métier a sérieusement changé ces cinq dernières années, confirme Édouard Boulanger, vainqueur du Rallye du Maroc 2024 et de l’Abu Dhabi Desert Challenge 2025 avec Nasser al-Attiyah sous les couleurs Dacia. Selon moi, c’est une nouvelle ère de la navigation. Ce n’est même pas l’évolution d’un existant, c’est vraiment un nouveau chapitre.”*

Fabian Lurquin, à qui j’ai momentanément emprunté le baquet, complète : *“La plus grosse révolution est que, désormais, le parcours ne nous est communiqué que cinq minutes avant le départ de l’étape. Avant, on l’avait le jour précédent, ce qui laissait le temps de bien préparer.”* Édouard Boulanger va même plus loin : *“Il y a quelques années, dans les grands teams, la navigation était presque un travail d’équipe dont le copilote n’était que le maillon final. Il y avait des mappers (cartographes) et toute*

une logistique derrière. Par conséquent, les équipages n’étaient pas au même niveau d’information quand ils étaient sur la ligne de départ. Aujourd’hui, ce n’est plus du tout vrai. Il y a maintenant une équité parfaite entre tous les concurrents.”

COPILOTE : UN MÉTIER EN MUTATION

Une autre évolution a, elle aussi, modifié les méthodes de travail des copilotes : *“Désormais, le parcours nous est transmis sur des tablettes numériques et non plus sous format papier, complète Fabian Lurquin. Ça n’a pas été simple non plus de se faire à cette nouvelle approche. En roadbook papier, c’était facile d’aller voir ce qu’il y a devant, de revenir à ce qu’il y a derrière et ainsi de suite. C’est une gymnastique intellectuelle différente.”*

Le cérémonial d’un départ de spéciale a bien changé : *“Quand on s’avance vers le point de départ, notre tablette se déverrouille à cinq minutes de notre heure de départ et les informations apparaissent. On a juste le temps de s’assurer qu’elles sont correctement chargées et que ça fonctionne normalement avant de partir. Ensuite, c’est une découverte permanente. Il faut être extrêmement lucide d’autant que, avec la tablette, les organisateurs ont tendance à multiplier les indications. Lorsque j’ai commencé le Rallye-Raid, il pouvait y avoir des dizaines de kilomètres entre deux notes successives. Désormais, c’est très rare qu’il y ait plus d’un kilomètre entre deux notes. À la vitesse où nous allons, ça veut dire que, grosso modo, nous avons une seconde pour lire la note, la comprendre, la synthétiser et la transmettre au pilote ! On ne peut pas tout lui communiquer parce que, sinon, il y en aurait trop. Il convient donc de sélectionner les informations qu’on lui annonce. Et tout ça, dans le bon timing. Dès lors,*

“ Les ingés ont fait un gros boulot au niveau des suspensions et de l’amortissement... ”

Sébastien Loeb





Nasser al-Attiyah est actuellement en tête du championnat du monde.



Sébastien Loeb est toujours aussi spectaculaire...

il faut une forte lucidité mentale dans toutes les conditions, même quand on se fait secouer toute la journée dans la voiture et que la tête tape dans le siège. Le cerveau doit malgré tout fonctionner pour que les indications arrivent au pilote au bon moment. Je pense qu'il est absolument obligatoire de suivre une préparation spécifique. Pour m'habituer à la chaleur de l'habitacle, par exemple, je fais du vélo en combi avec le casque dans une chambre climatique à 35 °C...

Ah oui, quand même ! Même si je ne m'adonne pas à une telle préparation, il semble bien que mon potentiel de copilote n'ait pas échappé à Sébastien Loeb... Avant de monter dans son hélicoptère pour rentrer au bercail, il tire sa révérence : "Salut, copilote !" me lance-t-il d'un air complice. Qui sait, peut-être a-t-il une idée en tête ? Depuis, je veille à ce que mon téléphone portable soit toujours bien chargé. On ne sait jamais : au cas où il m'appellerait pour me proposer de l'accompagner sur le prochain Dakar... ■



... même s'il court toujours après sa première victoire au Dakar.



Les Dacia Sandrider préparent les deux dernières manches de la saison qui se disputeront au Portugal (du 22 au 28 septembre) et au Maroc (du 10 au 17 octobre).

L'ANNÉE DES ROOKIES

Avec son podium au Grand Prix des Pays-Bas, le Français Isack Hadjar a confirmé son énorme potentiel. Mais d'autres débutants convoitent aussi le statut de meilleur rookie de la saison...

Par Alain Pernet Photos DPPI



ISACK HADJAR

Autant les patrons d'équipe de F1 avaient fait preuve d'un conservatisme affligeant lors de l'intersaison 2023-2024 (pas un seul débutant recruté!), autant ils semblent avoir été gagnés par une véritable fièvre jeune l'hiver dernier. Pas moins de trois "vrais" débutants ont ainsi été engagés en début de saison, auxquels s'ajoutent d'autres jeunes pilotes n'ayant que quelques grands prix au compteur : Liam Lawson, Oliver Bearman, Jack Doohan puis Franco Colapinto.

Très attendu par tous les observateurs, Kimi Antonelli – 19 ans depuis le 25 août – a impressionné le monde de la F1 dès le Grand Prix d'Australie en terminant à une excellente quatrième place, juste derrière son équipier de chez Mercedes, George Russell. L'Italien, qui succède à Lewis Hamilton au sein de la firme à l'étoile, a enchaîné dans la foulée d'autres belles prestations : quatre 6^{es} places en course et une superbe qualification en 3^e position à Miami. Mais le jeune Italien – qui continue à aller à l'école en parallèle – traverse alors une mauvaise passe et commet des erreurs de plus en plus nombreuses. Un podium au Grand Prix du Canada ne suffit malheureusement pas à le remettre sur de bons rails. Pire : il s'accroche plusieurs fois avec des pointures dont il provoque les abandons par suite d'erreurs de jugement (Verstappen au 1^{er} tour en Autriche, Leclerc au Grand Prix des Pays-Bas). Même si Toto Wolff et toute l'équipe Mercedes font preuve d'une grande



compréhension, l'Italien reconnaît lui-même avoir – un moment – perdu confiance en lui.

Grâce à son excellent début de saison et au très bon niveau de sa monoplace (Mercedes pointe à la troisième place chez les constructeurs), il reste le débutant le mieux placé au championnat et entend bien le rester. Au moment où nous écrivons ces lignes, il est 8^e avec 66 points et devance Isack Hadjar, 9^e avec 38 points. Même si le Français de 20 ans a entamé sa saison sur une fausse note en Australie (sortie sous la pluie lors du tour de formation), il impressionne depuis de manière constante tant en qualifications, où il devance quasi systématiquement ses équipiers et s'immisce régulièrement en Q3, qu'en course. Et lorsqu'il part en fin de peloton pour cause de défaillance technique, comme ce fut le cas au récent Grand Prix d'Italie, il trouve le moyen de terminer dans les points!

Le Français est tellement convaincant que Red Bull pense sérieusement à le promouvoir comme équipier de Max Verstappen dès l'an prochain...

Un autre débutant est aussi très en vue, au moins sur la deuxième partie de saison : Gabriel Bortoleto, 20 ans. Après un début de saison modeste, l'équipe Sauber a connu un regain de performance dont profite le Brésilien pour se faire remarquer. Après avoir décroché ses premiers points en Autriche, le champion de Formule 2 a connu deux beaux week-ends en Hongrie (7^e en qualif, 6^e en course) et en Italie (7^e aux essais, 8^e en course). Depuis le début de saison, il devance



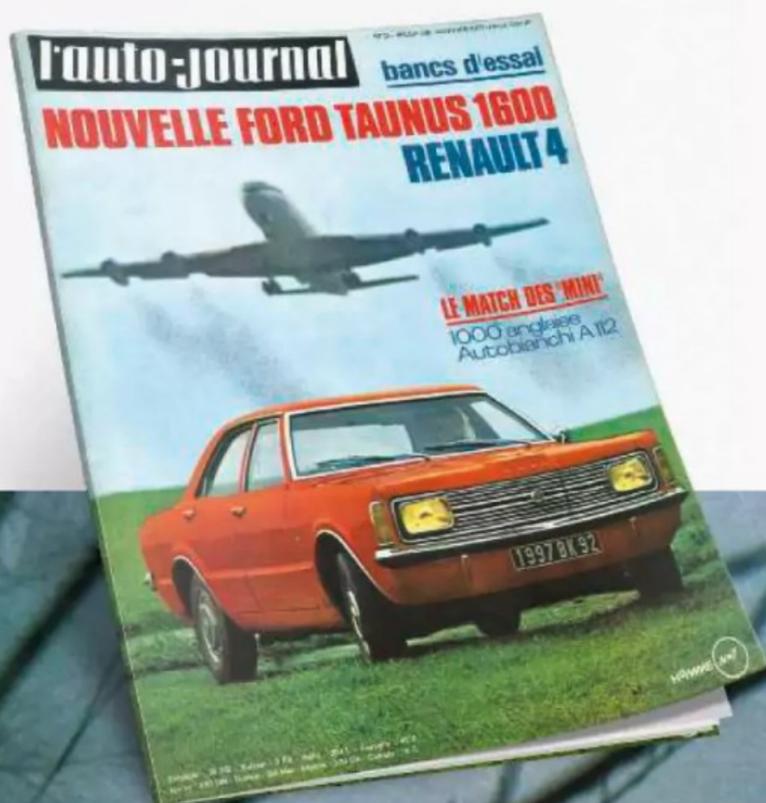
Kimi Antonelli (à droite) est le premier rookie de la saison à être monté sur le podium, au Canada.

plus souvent son expérimenté équipier Nico Hülkenberg que l'inverse. Au-delà de ses résultats, il bénéficie du soutien indéfectible de son manager personnel, un certain Fernando Alonso, avec lequel il se retrouve régulièrement à batailler en piste! Le champion espagnol ne perd jamais une occasion de vanter les mérites de son protégé. Même Nico Hülkenberg est bluffé par son jeune équipier : *"C'est une machine! Il est capable d'aligner les chronos comme une imprimante jamais à court d'encre."* Bortoleto devance Oliver Bearman, révélé l'an dernier par quelques brillants remplacements chez Ferrari et chez Haas. Titularisé cette saison au sein de l'équipe américaine, l'Anglais de

20 ans donne souvent du fil à retordre à son équipier Esteban Ocon, pourtant bien plus capé que lui. Si ces quatre pilotes ont un volant garanti pour la saison prochaine, les autres "petits jeunes" sont dans des positions bien plus précaires. Promu cet hiver chez Red Bull au côté de Max Verstappen, le Néo-Zélandais Liam Lawson s'est grillé les ailes. "Rétrogradé" chez Racing Bulls, il est régulièrement devancé par Isack Hadjar. Quant à Jack Doohan – évincé de manière impitoyable avant d'avoir pleinement pu s'exprimer – et Franco Colapinto, qui se sont succédé au volant de la deuxième Alpine, ils n'ont guère convaincu et n'ont pas marqué le moindre point. ■

Isack Hadjar impressionne de manière constante tant en qualifications qu'en course.





*C'était en
janvier 1971
dans L'Auto-Journal...*

EN MESURES

L/l/h :
4,26/1,70/1,37 m

Poids : 1040 kg

Puissance :
72 ch DIN à 5500 tr/mn

1000 m d.a. :
38 s

Vitesse maxi :
147 km/h

**Consommation
à 90 km/h :**
8,4 l/100 km



Calandre aux reliefs travaillés, capot nervuré et quelques touches de chrome placées à bon escient donnent le change avec un doux parfum US en prime.

LA FORD TAUNUS 1600 À L'ESSAI

Au début des années 70, Ford Allemagne lance un modèle d'importance pour l'Europe : une toute nouvelle Taunus. Comme chez Opel, le style se veut d'inspiration américaine, mais cette berline se révèle bien classique de conception. Et sage dans cette version 1600...

Par **Bernard Carat** (1971)/**Thomas Riaud** (2025)

■ "Chez Ford à Cologne et à Genk, une nouvelle série Taunus a vu le jour. Plus de traction avant ni de moteur V4, c'est le retour au classicisme intégral. L'habitacle est large, les prix de revient sont serrés au plus juste, les prix de vente aussi."

■ "La description technique de la nouvelle Taunus serait bien vite faite sans s'attarder sur les détails : un moteur 4 cylindres en ligne à l'avant, une boîte 4 vitesses, un arbre de transmission, un pont arrière rigide, une suspension sur ressorts hélicoïdaux..."

■ "Cependant, le groupe entièrement inédit présente l'originalité d'un arbre à cames en tête entraîné par une courroie crantée

extérieure. Cette disposition n'est plus un signe de puissance au litre élevée mais un gage de silence à haut régime et d'économie de construction."

■ "La berline Taunus mesure 4,26 m de long et 1,70 de large, ce qui avec un poids en ordre de marche de 1 040 kg la classe parmi les voitures européennes assez importantes."

■ "La version XL que nous avons eue entre les mains sera sans doute la plus répandue. On voit que les ingénieurs de Ford ont simplement repris les normes américaines, et leurs études ont surtout tendu à mettre au point des solutions économiques."



Le tableau de bord de cette Taunus 1600 XL, habillé de "ronce de plastique", fait bonne impression avec ses 3 grands cadrans, mais il s'avère mesquin et d'une pauvreté absolue.

“ La boîte de vitesses commune à toutes les nouvelles Taunus est à 4 rapports très bien synchronisés et à levier central au plancher. ”

↑ Ses qualités

TRÈS BONNE BOÎTE DE VITESSES

“La boîte est d’un maniement tout à fait satisfaisant grâce à une très efficace synchronisation et à un court levier au plancher bien en main, plein de douceur et de précision.”

HABITABILITÉ INTÉRESSANTE

“L’espace intérieur ne mérite que des compliments aussi bien en largeur qu’en longueur disponibles aux quatre places. La garde au toit est également suffisante, bien que la voiture présente une hauteur hors tout très faible, de 1,37 m.”

NIVEAU SONORE PEU ÉLEVÉ

“Nous avons gardé pour la fin un élément de confort important : le niveau sonore. À l’usage, le moteur de la Taunus, même à grande vitesse, se révèle plutôt discret, grâce sans doute à la courroie de distribution extérieure.”

↓ Ses défauts

MAUVAISE SUSPENSION

“Il reste des réactions de suspension contre lesquelles les pneus ne peuvent rien. Sur les inégalités, le train arrière sautille et les roues perdent toute adhérence pendant quelques fractions de seconde.”

PERFORMANCES MODESTES

“Bien que la Taunus 1600 accepte de rouler à 40 km/h en quatrième, elle manque de souplesse d’une façon générale et exige de nombreux changements de rapports si l’on veut obtenir une bonne nervosité.”

TENUE DE ROUTE HASARDEUSE

“Il faut surveiller étroitement les dérives de l’arrière mais, alors que nous nous attendions au pire, nous avons trouvé du moyen, et la confiance est revenue au fil des kilomètres.”



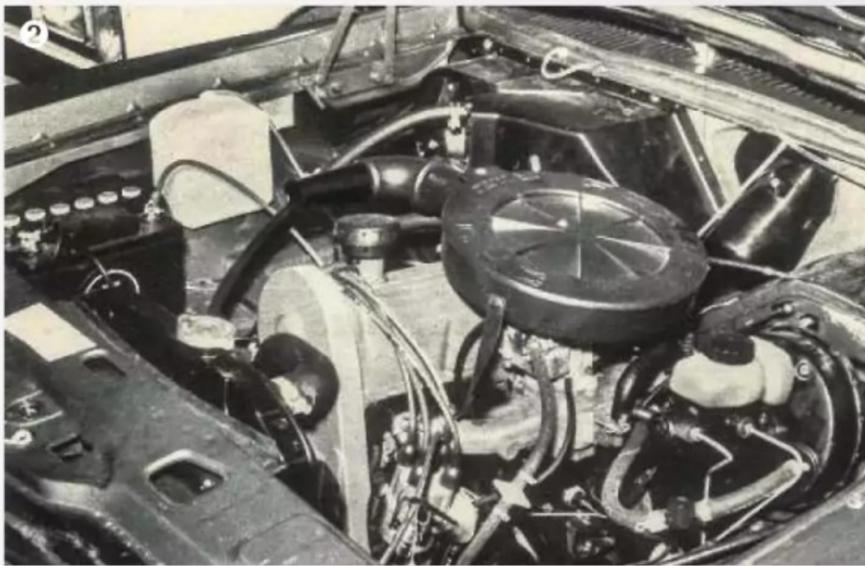
- ❶ Outre une belle habitabilité, cette berline dispose de sièges bien dessinés et très confortables.
- ❷ Le coffre est assez logeable, mais la roue de secours est logée à plat tout au fond, ce qui empiète naturellement sur sa capacité.
- ❸ Au-delà de cette classique version tricorps, Ford a décliné sa Taunus en carrosserie coupé fast-back, au look plus suggestif.



“ Les performances sont plutôt modestes pour une 1 600 cm³ mais suffiront – disons-le – à la plupart des futurs usagers de ce modèle. ”



❶ Quoique conçue en Europe pour l'Europe, cette Taunus s'étirant sur 4,26 m de long s'inspire clairement des canons stylistiques américains. ❷ Cette Taunus abandonne le V4 pour ce nouveau 1 593 cm³, développant 72 ch DIN à 5 500 tr/mn. Bien qu'en fonte, ce bloc dispose d'un arbre à cames en tête entraîné par une courroie crantée extérieure. ❸ Des cendriers à tambours tournants sont intégrés dans les portières.



Extraits...

■ "L'apparence de la Taunus est flatteuse, et bien qu'elle se situe à l'opposé des voitures françaises, il sera intéressant de suivre la confrontation existant entre deux conceptions : d'un côté, la recherche de solutions modernes améliorant les qualités routières; de l'autre, le souci du prix de revient."

■ "Après avoir longuement rodé la voiture, nous avons attendu un beau jour pour la conduire à Montlhéry, mais malheureusement, la température était assez fraîche. Le conducteur étant seul, nous avons atteint, après cinq tours, la vitesse exacte de 147 km/h. Avec quatre personnes à bord, il faut se contenter de 144,7 km/h."

■ "La consommation est à double face : modeste aux allures usuelles et élevée dès que l'on appuie en permanence à fond. À 70 km/h sur notre circuit étalon de 200 km, nous avons mesuré 7,9 l aux 100 km ce qui est très intéressant, tandis que sur le circuit à étapes chronométrées, à la moyenne pourtant peu élevée de 113 km/h, il nous a fallu 14,5 litres, ce qui est vraiment beaucoup."

■ "Tout compte fait, malgré son manque d'adhérence, la Taunus 1600 remplace avantageusement la 15 M traction avant, et le quatre cylindres en ligne avec un arbre en tête n'a pas de mal à faire oublier le modeste V4 de Cologne."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Cette Taunus témoigne d'un certain "exotisme" sur la forme, en appliquant à la sauce européenne ce qui marchait à Detroit. Mais au fil des ans, Ford Cologne a affiné sa stratégie, pour nous proposer des modèles spécifiques bien plus en phase avec nos goûts, comme le SUV Puma ou la Focus, héritière directe de cette Taunus. Pourtant, à l'instar de nombreux autres modèles bien installés sur notre marché (comme la Fiesta), Ford songe également à l'arrêter très bientôt, sans la renouveler...

JEEP AVENGER

Plus petit modèle de la gamme Jeep et cousin technique du Peugeot 2008, l'Avenger est d'abord apparu uniquement en électrique en France mais a rapidement élargi sa gamme à des moteurs thermiques. Il vient de recevoir une version 4x4, en conformité avec l'image de Jeep.

Par Cyril Biotteau Photos Florian Grout

A son lancement en 2022, l'Avenger n'est proposé en France qu'en version électrique, alors qu'il apparaît déjà sur certains autres marchés avec le moteur essence de 100 ch. Finalement, Jeep annonce l'arrivée du même bloc sur les versions françaises, qui vont s'enrichir plus récemment de la livrée 110 ch avec micro-hybridation, toutes ces motorisations existant également sur les

nombreux autres cousins techniques du groupe (2008, 208, DS 3, Corsa, Mokka, Ypsilon, 600, Junior).

Dernière arrivée, la déclinaison 4xe utilise sur le train avant la motorisation micro-hybride de 145 ch bien connue ailleurs chez Stellantis, mais y ajoute un moteur électrique sur le train arrière (comme sur l'Alfa Junior Q4), donnant à l'Avenger 4 roues motrices.

L'Avenger est le plus petit de la famille des petits SUV du groupe puisqu'il mesure 4,08 m de long, tandis qu'un Peugeot 2008 atteint 4,30 m sur la même plateforme. Les finitions sont au nombre de six, dont trois plus typées "baroudeuses" qui sont réservées à la version 4xe. Ce SUV est fabriqué en Pologne, ce qui permet à la livrée électrique d'être éligible à la prime écologique.

LA GAMME

Moteur / Finition	Longitude	Altitude ❤️	Summit	Upland	Overland	The North Face	Primes / Malus
Ess. 1.2 Turbo T3 100 ch BVM6	25 550 €	27 550 €	29 550 €	-	-	-	Malus de 450 à 740 € (129 à 132 g/km de CO ₂)
Ess. hybr. 1.2 Turbo T3 110 ch BVR6 e-Hybrid ❤️	27 550 €	29 550 €	31 550 €	-	-	-	Malus de 0 à 75 € (111 à 114 g/km de CO ₂)
Ess. 1.2 Turbo T3 145 ch BVR6 4xe	-	-	-	33 150 €	35 150 €	39 150 €	Malus de 240 à 260 € (122 à 123 g/km de CO ₂)
Élec. 156 ch 54 kWh	36 500 €	38 500 €	40 500 €	-	-	-	Prime de 3 100 € ⁽¹⁾ (0 g/km de CO ₂) (1) À partir de 3 100 €.



L'Avenger est un cousin technique du 2008, mais se reconnaît immédiatement à l'avant par sa calandre à 7 ouvertures typique des Jeep.



La planche de bord est bien agencée mais les plastiques sont tous durs et l'ensemble n'est pas flatteur.

LA TRANSMISSION

BOÎTE MANUELLE

Sur 100 ch

Seule la version 100 ch sans hybridation a droit à une boîte manuelle, à 6 rapports en l'occurrence. Elle ne pose aucun problème d'utilisation, la pédale d'embrayage très "légère" facilitant son emploi. Les reprises sont très correctes sauf sur le dernier rapport, un poil trop long.

AUTOMATIQUE

Sur 110 et 145 ch

Il s'agit de la boîte à double embrayage bien connue dans le groupe, assez douce à l'utilisation mais qui engendre quelques couinements

à basse vitesse (ils sont moins importants sur la 145 ch) et la sensation d'un frein moteur assez important, du moins quand la petite batterie est déchargée.

RÉDUCTEUR

Sur électrique 156 ch

La version électrique a droit très classiquement à un réducteur qui n'offre en revanche que deux positions de régénération : D et B. Cette dernière n'étant pas un mode *one pedal*, il faut freiner pour arrêter complètement la voiture. Comme pour les versions à boîte auto, les commandes de boîte sont des touches situées au bas de la console centrale.

L/l/h/empattement : 4,08 / 1,78 / 1,53 / 2,56 m

MOTEUR ESSENCE	1.2 TURBO T3 100 CH BVM6	MOTEUR ÉLECTRIQUE	156 CH 54 KWH
Puissance maxi (ch à tr/mn)	100 à 5 500	Puissance maxi (ch)	156
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 1 750	Couple maxi (Nm)	260
Performances		Performances	
Vitesse maxi (km/h)	170	Vitesse maxi (km/h)	150
0 à 100 km/h (s)	11,1	0 à 100 km/h (s)	9,3
90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e (s)	12,2/14,2/19,7	90 à 130 km/h en Drive (s)	7
Budget		Budget	
Consommation moyenne (l/100 km)	6,5	Capacité de batterie brute/nette (kWh)	54/51
		Autonomie WLTP/mesurée (km)	400/330

MOTEUR ESSENCE AVEC MICRO-HYBRIDATION	1.2 TURBO T3 110 CH BVR6 E-HYBRID ♥	1.2 TURBO T3 145 CH BVR6 4XE
Puissance cumulée (ch)	110 ⁽¹⁾	145 ⁽²⁾
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 1 750 + 55 électriques	230 à 1 750 + 55 électriques AV + 88 électriques AR
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	177	190
0 à 100 km/h (s)	11	10,3
90 à 130 km/h en Drive (s)	10,4	9,8
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	6,1	6,4

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

LES MOTEURS

ESSENCE

1.2 Turbo T3 100 ch BVM6

Cette entrée de gamme utilise le "fameux" moteur PureTech, même si celui-ci a été fiabilisé depuis ses nombreux déboires. Les 100 ch peuvent paraître un peu justes, mais les accélérations restent décentes. Cette version a surtout pour intérêt de faire descendre le prix d'achat au plus bas et d'avoir une boîte manuelle.

ESSENCE AVEC MICRO-HYBRIDATION

1.2 Turbo T3 110 ch BVR6 e-Hybrid ♥

La micro-hybridation ne change presque rien en matière de performances mais permet d'améliorer les consommations, surtout en ville. C'est la meilleure version pour le budget. Pour la partie châssis, pas de changement : l'Avenger est agréable globalement, typé confort, et son petit gabarit profite à la maniabilité en ville.

1.2 Turbo T3 145 ch BVR6 4xe

Dernier arrivé, cet Avenger utilise le bloc thermique de 136 ch associé à la micro-hybridation pour le train avant. Il y ajoute un moteur électrique de 28 ch sur le train arrière, alimenté lorsque c'est nécessaire par le bloc thermique. Vous pouvez forcer les roues arrière à pousser la voiture en passant en mode de conduite Sand/Mud (sable/boue) jusqu'à 30 km/h. Et puisque la garde au sol est augmentée de 1 cm (21 en tout) par rapport aux autres Avenger, il se pose comme un vrai petit baroudeur. Pour les performances, le gain n'est pas énorme en comparaison de la version 110 ch, mais au moins les consommations restent raisonnables.

ÉLECTRIQUE

156 ch 54 kWh

C'est la version la plus performante de la gamme (sauf pour la vitesse maxi), et de loin. Mais c'est aussi la plus chère bien que la prime de 3 100 € la mette à peu près au même prix que la 4xe. L'autonomie rend les longs voyages compliqués malgré tout, d'autant que la vitesse de recharge n'est pas très rapide.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, accoudoir central avant, AFIL active, Android Auto et Apple CarPlay sans fil, banquette AR rabattable 60/40, écran central tactile 10,25 pouces, freinage automatique d'urgence avec détection piétons et cyclistes, phares et essuie-glace automatiques, radars de recul, régulateur et limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs électriques et dégivrants, système audio 6 haut-parleurs, vitres électriques avant et arrière.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	LONGITUDE	ALTITUDE ♥	SUMMIT	UPLAND	OVERLAND	THE NORTH FACE
Accès à bord et démarrage mains-libres	-	1 000 € ⁽¹⁾	série			
Caméra de recul	-	-	-	-	-	-
Chargeur à induction	-	-	série	-	série	-
Climatisation automatique	-	série	série	série	série	série
Climatisation manuelle	série	-	-	-	-	-
Combiné d'instruments numérique 7 pouces	série	-	-	-	-	-
Combiné d'instruments numérique 10,25 pouces	1 200 € ⁽²⁾	série	série	série	série	série
Conduite autonome de niveau 2	-	-	-	-	série	série
Éclairage d'ambiance avec couleur personnalisable	-	-	série	-	-	-
GPS	1 200 € ⁽²⁾	1 000 € ⁽¹⁾	série			
Hayon électrique	-	1 000 € ⁽¹⁾	série			
Jantes alliage 16 pouces	série	-	-	-	-	-
Jantes alliage 17 pouces	-	série	-	série	série	série
Jantes alliage 18 pouces	-	-	série	-	-	-
Pare-brise chauffant	500 € ⁽³⁾	série				
Projecteurs antibrouillard à LED	1 200 € ⁽²⁾	série	série	série	série	série
Radar de stationnement AV et latéral	-	-	série	-	série	série
Régulateur de vitesse adaptatif	1 200 € ⁽²⁾	série	série	série	série	série
Rétroviseur intérieur électrochromatique	-	série	série	série	série	série
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement	-	-	série	-	série	série
Sellerie cuir, siège conducteur électrique et sièges AV chauffants	-	1 400 €	1 400 €	1 400 €	1 400 €	-
Sièges AV chauffants	500 € ⁽³⁾	série				
Surveillance des angles morts	-	-	série	-	série	série
Toit ouvrant électrique en verre	-	1 000 €	1 000 €	1 000 €	1 000 €	1 000 €
Vitres arrière surteintées	-	-	série	-	série	série

(1) Options groupées. (2) Options groupées. (3) Options groupées.



- ❶ Le combiné est de 7 ou de 10,25 pouces.
- ❷ L'espace aux jambes à l'arrière est le plus faible de la catégorie.
- ❸ Le coffre n'atteint que 312 dm³.
- ❹ La boîte de vitesses se commande par les touches en haut de la console centrale.

LES FINITIONS

LONGITUDE

Cette entrée de gamme est disponible avec toutes les motorisations sauf la 4xe. Les jantes de cette finition sont déjà en alliage mais c'est la seule sans antibrouillard. À l'intérieur, l'équipement est correct mais la clim est manuelle (excepté sur les électriques), et cette version est la seule dotée d'un combiné d'instruments de 7 pouces (10,25 sur les autres).

ALTITUDE ♥ (Longitude + 2 000 €)

Les jantes passent à 17 pouces, les antibrouillards apparaissent et l'intérieur devient légèrement plus flatteur. Les options s'élargissent.

SUMMIT (Altitude + 2 000 €)

Il s'agit du haut de gamme hors 4xe. À l'extérieur, les vitres arrière deviennent surteintées et les jantes passent à 18 pouces. Le chargeur à induction est enfin de série. Le surcoût paraît là encore un peu élevé pour le surplus d'équipement.

UPLAND

On arrive ici dans les finitions consacrées à la 4xe, donc typées plus baroudeuses. Les roues sont de 17 pouces et noires, et la voiture comporte des barres de toit de série. À l'intérieur, plusieurs inserts chromés font leur apparition et l'équipement est un peu plus fourni.

OVERLAND (Upland + 2 000 €)

C'est cette version qui constituera à terme le haut de gamme de la motorisation 4xe. L'équipement est peu ou prou équivalent à celui de la finition Summit avec des jantes de 17 pouces au lieu de 18 et la conduite autonome de niveau 2 de série en plus.

THE NORTH FACE (Overland + 4 000 €)

Il s'agit d'une série limitée à 4 806 exemplaires (la hauteur du Mont-Blanc). Elle se distingue facilement de l'extérieur avec ses inserts jaunes sur le capot et au bas du bouclier, inserts repris à l'intérieur sur la sellerie et la planche de bord. La voiture est livrée avec un sac contenant une tente et une gourde : tout un programme!



L'Avenger mesure 4,08 m de long : c'est le plus court de la catégorie, loin du 2008 de 4,30 m.



Il profite de son gabarit pour être maniable en ville, plutôt agréable à conduire et assez confortable.

LES PRINCIPALES OPTIONS

TOIT NOIR (400 OU 550 €)

Sur chaque couleur du nuancier montré ci-contre (sauf le noir Volcano), il est possible de prendre en option le toit noir pour obtenir un rendu biton. Cela coûte paradoxalement plus cher sur les peintures pastel (550 €) que sur les peintures métallisées (400 €). Cette option est disponible sur toutes les finitions. Signalons quand même que la série limitée The North Face, positionnée haut de gamme mais également baroudeuse, ne peut recevoir aucune peinture métallisée.

SELON VOS GOÛTS

PACK PREMIUM (1 000 € SUR ALTITUDE, SUMMIT, UPLAND, OVERLAND)

Ce pack est indisponible sur Longitude et de série sur The North Face. Il comprend l'accès et le démarrage mains-libres, la navigation connectée, un assistant vocal, la lecture des panneaux, le hayon électrique et un couvercle magnétique pour le rangement de la console centrale. À 1 500 €, il devient Premium Plus et ajoute un système audio plus performant avec 8 HP et 300 W, mais n'est proposé que sur Altitude et Summit. C'est le Premium qui nous paraît intéressant avec pas mal d'équipements pour "seulement" 1 000 €.

CONSEILLÉ PAR L'AJ



NOTRE CHOIX

**Jeep Avenger 1.2 Turbo
T3 110 ch BVR6 e-Hybrid Altitude**
(29 550 € hors options, malus écologique de 0 à 75 €)

La version électrique manque de polyvalence à cause de sa recharge trop lente. La 100 ch est moins chère à l'achat mais consomme plus que celle de notre choix, surtout en ville. Quant à la version 4xe, son surcoût de 5 600 € par rapport à la 110 ch réduit son attrait à ceux qui ont vraiment besoin des 4 roues motrices. Pour la finition, la Summit impose des roues de 18 pouces qui nuisent au confort. Restons sur l'Altitude, qui permet d'élargir l'équipement assez largement.

LES TEINTES

Les teintes

Couleurs pastel (750 € sur toutes les finitions sauf sur The North Face, gratuite)



Ruby (série sur toutes les finitions sauf The North Face, indisponible)



Storm



Snow



Volcano

Couleurs métallisées

(indisponibles sur The North Face)



Granite



Sun



Stone

LES JANTES



Jantes alliage 16 pouces (série sur Longitude)



Jantes alliage 17 pouces Silver Gloss (série sur Altitude)



Jantes alliage 17 pouces noir mat avec pneus M+S, logo Jeep coloris vert (série sur Upland et Overland)



Jantes alliage 17 pouces noir mat avec pneus M+S, logo Jeep coloris Summit Gold (série sur The North Face)



Jantes alliage 18 pouces (série sur Summit)

TOYOTA YARIS

La Yaris est presque la citadine parfaite, plus utilitaire que passionnelle, mais réellement économique à l'usage et bénéficiant d'une fiabilité sans faille.

Par Didier Laurent

Confortable et bien équipée, cette citadine à 5 portes (fabriquée en France et en République tchèque) bénéficie d'un look un peu plus attractif que sa précédente génération. Sa conduite offre un meilleur dynamisme qu'autrefois, mais elle demeure une petite voiture paisible, calme sur ses appuis. Elle n'a toutefois pas corrigé les points faibles relevés également sur les générations antérieures. À commencer par la place limitée à l'arrière, tout comme le volume de coffre dans la moyenne basse de la catégorie. N'ignorons pas, cependant, qu'elle fait 10 cm de moins en longueur que la majeure partie de ses concurrentes. Au rang des déceptions, on peut aussi évoquer un niveau de finition qui laisse à désirer (plastiques de petite facture mais qui tiennent dans le temps) ou son insonorisation, encore plus palpable sur les hybrides dont la boîte de vitesses à variateur peut générer des montées en régime du moteur. En occasion, l'offre est large et toutes les motorisations sont représentées. Visez comme toujours le haut de gamme pour ne manquer de rien, ou les séries spéciales pour disposer d'un exemplaire un peu plus original. À noter qu'en ce moment il y a a priori une promotion intéressante (dont il convient de détailler les conditions) chez Toyota : une révision faite dans le réseau permet de bénéficier d'un an de garantie, dans la limite de dix ans ou 185 000 km, même si l'entretien précédent a été fait ailleurs.

LA GAMME TOYOTA YARIS	Puissance moteur (ch)*	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	70 VVT-i	70	5,6 à 5,8*
	120 VVT-i	120	5,8
	GR	261/280	8,2*
Hybride	116h	116	5,4
	130h	130	5,3

Notre avis pour la 116h : Dotée d'une consommation extrêmement basse, surtout en milieu urbain, cette livrée est rationnellement la meilleure. Douce à la conduite, agréable en toutes circonstances, elle donne le change. Sur autoroute, elle est logiquement moins à l'aise, et les fortes accélérations la font monter dans les tours. Mais l'ensemble est très raisonnable.

* Chiffres constructeur.

LES INFOS CLÉS

Essence 70 ch :
à partir de 10 000 €

Hybride :
à partir de 13 000 €

GR : à partir de 35 000 €

Génération : quatrième

Commercialisation :
octobre 2019
(livraisons fin 2020)

Restylage : octobre 2023

Nombre d'exemplaires
en circulation : 165 000



NOTRE CHOIX
Toyota Yaris 116h
Design 2023
20 000 €/25 000 km



TECHNIQUE

Moteur

Puissance maxi	116 ch à 5 500 tr/mn (régime moteur essence)
Couple cumulé	141 Nm
Type	3 cyl. atmo + électrique
Puissance fiscale	5 CV
Cylindrée	1 490 cm ³
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	auto à variation continue/1

Châssis

Diamètre de braquage	10,4 m
Pneumatiques	195/55 R 16

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	3,94/1,75/1,50/2,56 m
Poids/tractable freiné	1 173/450 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1 000 m d.a.	32,6 s
0 à 100 km/h	10,6 s
90 à 130 km/h en Drive	9,8 s
Vitesse maxi	171 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/64 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	21 cm
Largeur aux coudes AV/AR	141/139 cm
Volume coffre	295 dm ³

LE BUDGET

Assurance ⁽¹⁾ : 760 €	Carte grise ⁽²⁾ : 265 €
----------------------------------	------------------------------------

Consommation

Moyenne	5,4 l/100 km
Ville/route/autoroute	4,8/5,3/6 l/100 km
Autonomie/réservoir	666 km/36 l

Coût de l'entretien

Amortisseur AV ⁽³⁾	644 €	Distribution	265 €
Amortisseur AR ⁽³⁾	522 €	Embrayage	1 844 €
Disques AV ⁽³⁾	224 €	FAP	1 422 €
Disques AR ⁽³⁾	184 €	Pneus ⁽³⁾	280 €
Plaquettes AV ⁽⁴⁾	130 €	Feu AV	1 291 €
Plaquettes AR ⁽⁴⁾	140 €	Feu AR	450 €
Filtre à air	35 €	Bouclier AV	787 €
Filtre à huile	17 €	Bouclier AR	456 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

(1) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade. (2) Base de calcul : moyenne nationale de 53 € par cheval. (3) La paire. (4) Le jeu.

LE BILAN FIABILITÉ

Fidèle à la réputation de la marque, la Yaris offre une belle tranquillité d'usage. Elle peut paraître économique par endroits, mais ses organes principaux montrent une bonne tenue dans le temps. L'immense majorité des rappels concerne l'électronique.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

BATTERIE 12 V

C'est sans aucun doute le principal problème de fiabilité de ce modèle. Sa batterie 12 V peut se décharger seule à l'arrêt (ses systèmes électroniques pompent de l'énergie même contact coupé), mais aussi en roulant! Résultat : après un arrêt prolongé (ou non), vous pouvez vous retrouver en panne. Avec des câbles ou un booster, il se peut que ça reparte, mais ce n'est pas sûr. Le remplacement de la batterie, par une autre potentiellement affublée du même défaut, peut aussi être infructueux.

À partir du millésime 2024, Toyota a changé de référence sur chaîne et il semblerait que le souci soit réglé.

VERSION GR

La plus turbulente des Yaris est la plus capricieuse. En 2021, on signale un risque de surchauffe qui génère une déconnexion de la transmission intégrale. Sur les modèles 2023, des vibrations ont conduit au remplacement d'un support moteur. On note aussi quelques casses mécaniques, mais elles pourraient être le fait du conducteur.

AUTRES DÉFAILLANCES

TABLEAU DE BORD

Sur les véhicules fabriqués entre mars 2023 et février 2025, il se peut qu'une mauvaise programmation entraîne la dégradation du fonctionnement du combiné d'instruments numérique. Dans ce cas, les utilisateurs constatent l'allumage intempestif de certains témoins ou messages d'alerte ou, au contraire, se trouvent face à un écran qui reste noir au démarrage de la voiture. Après le recensement de plusieurs cas ayant conduit à un remplacement du combiné d'instruments, Toyota

a fini par organiser un rappel sur un peu plus de 8 000 voitures en France.

SYSTÈME MULTIMÉDIA

C'est à se demander si un constructeur (ou son équipementier) est capable de commercialiser un équipement de ce type avec une bonne fiabilité. Toyota n'échappe pas à la règle, et la Yaris 4 peut connaître des avaries de connexion avec le téléphone, de radio ou de navigation. Le système Touch 3 a, semble-t-il, posé des problèmes jusqu'au début de l'année 2025.

LES RAPPELS

MAJEURS

ECU – BOÎTIER DE CONTRÔLE ESP (MAI 2021)

Sur 29 761 voitures fabriquées entre le 6 juillet 2020 et le 28 avril 2021, un logiciel inapproprié de l'ECU qui surveille et contrôle diverses fonctions liées au système de freinage et à l'antidérapage pourrait ne pas accomplir toutes ses tâches de traitement. Des témoins d'avertissement s'allument alors au tableau de bord, et des fonctionnalités (dont le frein de stationnement électrique) deviennent

inopérantes. En après-vente, il s'agit de reprogrammer le boîtier en question.

CAPTEURS D'AIDES À LA CONDUITE (FÉVRIER 2022)

Sur 41 188 autos dotées d'une caméra à détection d'objets et d'un capteur d'ondes millimétriques (fabriquées du 6 juillet 2020 au 21 juin 2021), des dysfonctionnements liés à la non-activation du radar pourraient survenir. Il faut contrôler et, le cas échéant, activer le radar incriminé.

MINEURS

CEINTURE DE SÉCURITÉ CENTRALE ARRIÈRE (DÉCEMBRE 2020)

Il s'agit de l'un des premiers rappels opérés sur la petite japonaise. Sur 2 448 Yaris produites entre le 6 juillet et le 3 octobre 2020, un défaut de fabrication a généré une arête tranchante sur le support de ceinture de sécurité centrale arrière. En cas de choc, cela pourrait endommager la ceinture de sécurité, laquelle serait susceptible d'être coupée et ne plus jouer son rôle. Pour pallier ce problème, une feutrine est ajoutée sur le support de ceinture.

SYSTÈME D'URGENCE ECALL (SEPTEMBRE 2021)

Les 24 960 unités construites entre le 9 juillet 2020 et le 14 juillet 2021 sont équipées d'un DCM, un module qui sert à communiquer les données. En plus de divers services, le DCM est chargé du système d'appel d'urgence eCall, lequel pourrait être déconnecté à la suite d'une coupure de contact, rendant la fonction indisponible. Ce défaut se corrige par la reprogrammation ou le remplacement du boîtier DCM.

BIEN CHOISIR POUR ROULER AUTREMENT !



NOUVEAUTÉS
L'offensive
allemande !

Super essai
de la Renault
4 E-TECH

66 pages
d'essais
qui dit
mieux ?

Le face à face
entre MG EHS et
DACIA BIGSTER

EN VENTE ACTUELLEMENT

LE PRIX DU NEUF **aj**

ALFA ROMEO

TYPE	CV	P/M	PRIX
JUNIOR			
1.2 Ibrida 145 ch	7	0	30 250
Electrica 156 ch	4	P	3 100 38 500
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 Aus : Design + 4 450 €			

A3 BERLINE			
Surcoût : Sportback + 565 € à + 1 400 €			

Q3			
1.5 TFSI Hybride 150 ch Design	8	M	1 632 43 850
e-hybrid 272 ch Design	9	M	1 000 55 000
2.0 TDI 150 ch Design	8	M	2 496 45 950
Surcoût S line : Design + 6 150 €			

NOUVEAU Q3 SPORTBACK			
1.5 TFSI Hybride 150 ch Design	8		NC 46 350
e-hybrid 272 ch Design	9		NC 57 500
2.0 TDI 150 ch Design	8		NC 48 450
Surcoût S line : Design + 6 150 €			

Q4 E-TRON			
45	6	P	3 100 46 990
55 S line Quattro	7		0 70 450
Surcoût S line : "base" + 18 760 €			

Q4 E-TRON SPORTBACK			
45	6	P	3 100 46 990
55 S line Quattro	7		0 72 450
Surcoût S line : Design + 20 760 €			

A5			
2.0 TFSI 150 ch Design	8	M	4 819 45 500
2.0 TFSI 204 ch Design	11	M	4 819 50 400
S5	25	M	19 139 79 750
e-hybrid 299 ch Design Quattro	15	M	4 400 62 150
e-hybrid 367 ch S line Quattro	15	M	4 900 74 150
2.0 TDI Hybride 204 ch Design	11	M	3 735 53 600
Surcoût S line : Design + 9 170 €			

A5 AVANT			
Surcoût : berline + 1 500 €			

Q5			
2.0 TFSI 204 ch Hybride Design	11	M	6 426 57 550
SQ5	25	M	57 351 98 930
e-hybrid 299 ch Design	15	M	6 125 67 900
e-hybrid 367 ch S line	15	M	6 625 78 400
2.0 TDI 204 ch Hybride Design Quattro	11	M	10 793 61 470
Surcoût S line : Design + 8 400 €			

Q5 SPORTBACK			
2.0 TFSI 204 ch Hybride Design	11	M	6 726 59 750
SQ5	25	M	57 131 101 130
e-hybrid 299 ch Design	15	M	6 125 70 100
e-hybrid 367 ch Design	15	M	6 625 80 600
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	11	M	10 904 63 670
Surcoût S line : Design + 8 400 €			

Q6 E-TRON			
251 ch Design	7		0 72 170
Performance 306 ch Design	9		0 77 400
387 ch Design Quattro	9		0 83 450
SQ6	9		0 99 870
Surcoût S line : Design + 4 100 €			

Q6 E-TRON SPORTBACK			
251 ch Design	7		0 74 570
Performance 306 ch Design	9		0 79 800
387 ch Design Quattro	9		0 85 850
SQ6	9		0 102 270
Surcoût S line : Design + 4 100 €			

A6			
2.0 TDI 204 ch Hybride S line	11	M	5 600 72 450
e-Hybrid 299 ch S line Quattro	15	M	5 625 79 000
e-Hybrid 367 ch S line Quattro	15	M	6 000 81 400

A6 AVANT			
Surcoût : berline + 2 000 €			

A6 E-TRON SPORTBACK			
285 ch Design	7		0 66 420
Performance 367 ch Design	9		0 77 170
Quattro 428 ch Design	10		0 84 320
S6	10		0 105 020
Surcoût S line : Design + 6 890 €			

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

E-TRON GT			
"base"	12		0 119 000
S	12		0 137 650
RS	12		0 161 600
RS Performance	12		0 174 550

Q7			
SQ7	43	M	70 000 133 130
TFSI e 394 ch S line	22	M	12 800 97 170
TFSI e 490 ch Competition	22	M	12 800 105 480
Surcoût Aus : 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 Aus : 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 Aus : Design + 5 600 €			

BENTLEY

TYPE	CV	P/M	PRIX
FLYING SPUR			
"base"	46	M	70 000 235 966
Speed	59	M	70 000 294 857

CONTINENTAL			
GT	46	M	70 000 253 109
GT Speed	46	M	70 000 311 900
GTC	46	M	70 000 278 420
GTC Speed	NC	M	70 000 338 420

BENTAYGA			
V8	46	M	70 000 219 328
S	46	M	70 000 253 513
S Hybrid	NC	M	14 300 245 950

BMW

TYPE	CV	P/M	PRIX
SÉRIE 1			
116	6	M	983 36 050
120	8	M	230 40 050
123 xDrive	12	M	948 46 050
M135 xDrive	19	M	19 108 58 350
120d	8		0 42 650
Surcoût M Sport Design : "base" + 1 300 €			
Surcoût M Sport : M Sport Design + 2 150 €			

SÉRIE 2 COUPÉ			
220i	10	M	2 205 52 250
230i	14	M	3 119 55 850
M240i xDrive	26	M	47 640 68 250
M2	38	M	70 000 86 800
220d	10	M	1 000 55 150

SÉRIE 2 ACTIVE TOURER			
220i	8	M	400 41 500
225e xDrive	7	M	250 51 000
218d	8	M	330 42 000
220d	9	M	150 44 100
Surcoût Luxury : "base" + 2 450 €			
Surcoût M Sport : Luxury + 800 €			

SÉRIE 2 GRAN COUPÉ			
216	6	NC	39 550
220	8	M	190 43 550
223 xDrive	12	NC	49 550
M235 xDrive	19	M	14 825 61 850
220d	8		0 46 150
Surcoût M Sport Design : "base" + 1 300 €			
Surcoût M Sport : M Sport Design + 2 150 €			

X1			
sDrive20i	8	M	400 47 250
M35i xDrive	19	M	21 219 64 500
xDrive25e	7	M	550 56 350
xDrive30e	8	M	600 59 350
sDrive18d	8	M	650 47 950
sDrive20d	9	M	250 50 050
xDrive23d	12	M	1 180 54 300
Surcoût xLine : "base" + 2 600 €			
Surcoût M Sport : xLine + 1 050 €			

iX1			
eDrive20	5		0 46 990
xDrive30	7		0 57 300
Surcoût xLine : "base" + 2 600 €			
Surcoût M Sport : xLine + 1 050 €			

X2			
sDrive20i	8	M	850 49 250
M35i xDrive	19	M	24 080 66 500

108 [LE PRIX DU NEUF]

SÉRIE 4 CABRIOLET			
420i	10	M	1 202 64 050
M440i xDrive	26	M	42 657 85 900
M4 Competition xDrive	44	M	70 000 129 800
420d	10	M	3 824 67 050
M440d xDrive	22	M	17 567 85 900
Surcoût M Sport : "base" + 5 150 €			
i4			
eDrive35	6		0 57 850
eDrive40	7		0 64 250
M60 xDrive	9		0 78 950
Surcoût M Sport : "base" + 4 100 €			
X3			
20 xDrive	15	M	8 643 65 350
M50 xDrive M Sport	42	M	33 177 91 450
30e xDrive	15	M	4 300 73 350
20d xDrive	16	M	8 584 66 350
40d xDrive	17	NC	75 350
Surcoût M Sport : "base" + 3 050 € à + 3 750 €			
SÉRIE 5			
520i	11	M	2 422 64 350
530e	10	M	2 075 73 150
550e xDrive	20	M	2 825 85 150
M5	51	M	14 300 161 900
520d	11	M	3 254 66 650
540d xDrive	17	M	8 418 77 650
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €			
SÉRIE 5 TOURING			
Surcoût : Berline + 1 500 € à + 3 050 €			
i5			
eDrive40	7		0 76 250
M60 xDrive	9		0 109 900
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €			
M Sport Edition : "base" + 3 300 €			
i5 TOURING			
Surcoût : Berline + 1 500 €			
SÉRIE 7			
750e xDrive	20	M	12 650 135 150
M760e xDrive	26	M	14 750 160 500
740d xDrive	17	M	18 365 123 000
Surcoût M Sport : "base" + 6 950 €			
i7			
eDrive50	9		0 130 350
xDrive60	10		0 153 650
Surcoût M Sport : "base" + 6 950 €			
X5			
xDrive50e xLine	20	M	11 600 105 150
xDrive30d xLine	17	M	60 501 91 150
Surcoût M Sport : xLine + 3 450 € à + 4 150 €			
XM			
50e	17	M	19 850 142 500
Label	51	NC	187 500
iX			
xDrive45	10		0 88 600
xDrive60	11		0 106 400
M70	11		0 136 800
Surcoût M Sport : "base" + 5 600 €			
BUGATTI			
TYPE	CV	P/M	PRIX
CHIRON			
"base"	NC	M	70 000 265 000
Super Sport	NC	M	70 000 384 000
DIVO			
"base"	NC	M	70 000 500 000
BYD			
TYPE	CV	P/M	PRIX
ATTO 2			
Active	5		0 29 990
Surcoût Boost : Active + 2 000 €			
DOLPHIN			
Comfort	5		0 33 990
Surcoût Design : Comfort + 2 000 €			
ATTO 3			
Comfort	5		0 38 990
Surcoût Design : Comfort + 2 000 €			

SEAL			
Design	5		0 46 990
Excellence-AWD	11		0 49 990
SEAL U			
DM-i Boost	5	M	1 400 37 500
Électrique Comfort	5		0 42 890
Surcoût Design : Comfort + 3 500 € / Boost + 7 000 €			
SEALION 7			
Comfort	5		0 46 990
Design AWD	11		51 990
Surcoût Excellence : Design + 4 500 €			
HAN			
Executive AWD	NC		0 71 160
Surcoût Emerald Edition : Executive + 3 240 €			
TANG			
AWD	NC		0 72 000
CADILLAC			
TYPE	CV	P/M	PRIX
LYRIQ			
Luxury	NC		0 83 100
Surcoût Sport : Luxury + 0 €			
CATERHAM			
TYPE	CV	P/M	PRIX
SEVEN			
170R	NC		0 42 854
340 R	NC	M	2 726 59 214
SUPER SEVEN			
600	NC		0 44 874
CHEVROLET			
TYPE	CV	P/M	PRIX
CORVETTE			
Stingray Coupé 2LT	60	M	70 000 104 980
Stingray Cabriolet 2LT	60	M	70 000 111 530
Surcoût 3LT : 2LT + 6 550 €			
CITROËN			
TYPE	CV	P/M	PRIX
C3			
1.2 Turbo 100 ch You	5	M	310 15 850
1.2 Hybride 110 ch Plus	5	M	75 20 950
Électrique Autonomie Urbaine 113 ch You	4	P	3 100 19 990
Électrique Autonomie Confort 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 19 900
1.2 Hybride 145 ch Plus	7	M	100 26 350
Électrique Autonomie Confort 113 ch You	4	P	3 100 27 400
Électrique Autonomie Étendue 113 ch You	4	P	3 100 29 400
Surcoût Plus : You + 2 100 €			
Surcoût Max : Plus + 2 100 €			
C4			
1.2 130 ch Plus	7	M	818 30 100
1.2 Hybride 110 ch You	5		0 29 650
1.2 Hybride 145 ch Plus	7		0 32 100
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 30 800
1.2 Hybride 145 ch You	7		0 31 850
Électrique 136 ch You	4	P	3 100 34 550
Électrique 156 ch Plus	4	P	3 100 36 500
Surcoût Plus : You + 950 €			
Surcoût Max : Plus + 2 200 €			
NOUVEAU C5 AIRCROSS			
1.2 Hybride 145 ch You	7	M	230 34 990
Hybride Rechargeable 195 ch Plus	8	M	1 810 42 490
Électrique 210 ch Autonomie Confort You	7	P	3 100 40 290
Surcoût Plus : You + 3 000 €			
Surcoût Max : Plus + 3 000 €			
C5 X			
1.2 Hybride 145 ch Plus	7	M	125 43 850
Surcoût Max : Plus + 2 400 €			
E-BERLINGO			
Taille M Électrique 136 ch Plus	4	P	3 100 36 850
Surcoût Max : Plus + 1 950 €			

CUPRA			
TYPE	CV	P/M	PRIX
LEON			
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M	310 41 110
2.0 TSI 300 ch VZ	19	M	20 569 47 750
eHybrid 204 ch V	8		0 48 300
eHybrid 272 ch VZ	9		0 52 280
2.0 TDI 150 ch V	8	M	360 43 770
Surcoût VZ Extreme : VZ + 5 810 €			
LEON SPORTSTOURER			
Surcoût : berline + 2 160 €			
BORN			
One	5	P	3 100 37 390
VZ30 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 52 065
2.0 TSI 333 ch VZ 4Drive	20	M	70 000 58 660
eHybrid 204 ch V	8		0 52 445
eHybrid 272 ch VZ	8		0 58 660
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 Extreme : Expression + 1 000 €			
Surcoût Extreme+ : Extreme + 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 Extreme : Expression + 1 500 €			
Surcoût Journey : Extreme + 0 €			
Surcoût Extrême+ : Extrême + 600 €			
BIGSTER			
1.2 Mild Hybrid 130 ch Expression 4x4	7	M	898 29 600
1.2 Mild Hybrid 140 ch Expression	7	M	240 26 800
1.8 Hybrid 155 ch Expression	6		0 29 990
1.2 Mild Hybrid-G 140 ch Essential	7	M	540 24 990
Surcoût Expression : Essential + 1 810 €			
Surcoût Extreme : Expression + 1 800 €			
Surcoût Journey : Extreme + 0 €			

DS AUTOMOBILES			
TYPE	CV	P/M	PRIX
3			
1.2 Hybride 136 ch Pallas	7		0 36 150
E-Tense Pallas	4	P	3 100 42 300
Surcoût Edition France : Pallas + 500 €			
Surcoût Étoile : Edition France + 3 050 €			
N° 4			
1.2 Hybride 145 ch Pallas	7	M	125 39 300
Plug-In Hybrid 225 ch Pallas	10	NC	48 200
E-Tense Pallas	7	P	3 100 46 990
Surcoût Pallas Jules Verne : Pallas + 2 200 €			
Surcoût Étoile Alcantara : Pallas + 4 300 €			
Surcoût Étoile Cuir Nappa : Étoile Alcantara + 3 000 €			
7			
Plug-In Hybrid 225 ch Pallas	10		0 58 810
Plug-In Hybrid 300 ch Pallas AWD	11	M	360 65 010
Plug-In Hybrid 360 ch Performance AWD	11	M	850 76 060
1.5 BlueHDi 130 ch Pallas	7	M	2 205 51 250
Surcoût Edition France : Pallas + 700 €			
Surcoût Étoile : Pallas + 5 250 €			
N° 8			
230 FWD Pallas	7		0 59 200
245 FWD Long Range Pallas	7		0 63 300
350 AWD Long Range Étoile	7		0 74 600
Surcoût Étoile : Pallas+ + 7 280 € à + 7 700 €			
FERRARI			
TYPE	CV	P/M	PRIX
ROMA			
Spider	NC	M	70 000 246 524
296			
GTB	63	M	2 918 287 740
GTS	63	M	3 784 315 380
SF90			
XX Stradale	NC	M	28 413 770 000
Spider	83	M	6 637 465 720
12 CILINDRI			
"base"	NC	M	70 000 395 000
Spider	NC	M	70 000 427 000
PUROSANGUE			
725 ch	73	M	70 000 390 000
FIAT			
TYPE	CV	P/M	PRIX
PANDA			
1.0 Hybrid 70 ch Pop	NC	NC	15 500
Surcoût Icône : Pop + 600 €			
Surcoût Pandina : Icône + 2 800 €			
500 E			
23,8 kWh	3	P	3 100 30 400
42 kWh	3	P	3 100 33 900
Surcoût La Prima : "base" + 4 000 €			
Surcoût Giorgio Armani : La Prima + 3 600 €			
500 E 3+1			
Surcoût : berline + 2 000 €			
500 E CABRIOLET			
Surcoût : berline + 3 400 €			
ABARTH 500E			
42 kWh	3	P	3 100 36 900
Surcoût Pack : "base" + 2 000 €			
Surcoût Turismo : Pack + 2 000 €			
ABARTH 500E CABRIOLET			
Surcoût : berline + 3 400 €			
GRANDE PANDA			
1.2 Hybrid Turbo 110 Pop	NC	NC	18 900
Électrique 113 ch (RED)	4	P	3 100 24 900
Surcoût Icône : Pop + 2 000 €			
Surcoût La Prima : Icône + 1 500 € / (RED) + 3 000 €			
600			
1.2 Hybrid Turbo 110 ch	5		0 25 200
1.2 Hybrid Turbo 145 ch	7		0 26 700
e (RED)	4		

FORD

TYPE CV P/M PRIX

PUMA

1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch Titanium	6	M	230	27 490
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch Titanium Powershift	8	M	400	30 090
ST	8	M	1 074	38 290
Gen-E 168 ch	5	P	3 100	33 990

Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €

Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 000 €

Surcoût Sound Edition : ST-Line X + 3 000 €

Premium : Gen-E "base" + 2 500 €

FOCUS

1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line X	NC	M	210	31 450
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X Powershift	NC	M	230	34 250
ST	17	M	40 468	40 200
1.5 EcoBlue 115 ch ST-Line X Powershift	NC	M	650	34 550

FOCUS ACTIVE

1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	NC	M	260	31 450
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	8	M	310	34 250
1.5 EcoBlue 115 ch X Powershift	NC	M	898	34 550

FOCUS SW (BREAK)

Surcoût : berline + 1 200 €

FOCUS SW ACTIVE

Surcoût : berline + 1 200 €

KUGA

2.5 Duratec Hybrid 183 ch Hybrid Titanium i-AWD	8	M	540	41 490
2.5 Duratec 243 ch Hybride Rechargeable Titanium	8		0	46 090
2.5 Duratec 180 ch Hybrid FlexFuel Titanium	8		0	39 490
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €				
Surcoût Active : ST-Line + 0 €				
Surcoût ST-Line X : Active + 3 500 €				
Surcoût Active X : ST-Line X + 0 €				

EXPLORER

Standard Range 170 ch Style	5	P	3 100	39 990
Extended Range 286 ch Select	6	P	3 100	46 900
Extended Range 340 ch Select	6		0	53 900

CAPRI

Standard Range 170 ch Style	5	P	3 100	42 490
Extended Range 286 ch Select	6		0	49 400
Extended Range 340 ch AWD Select	6		0	56 400

MUSTANG MACH-E

268 ch Standard Range	9		0	52 990
294 ch Extended Range Premium	7		0	66 990
329 ch Standard Range Premium AWD	12		0	58 990
370 ch Extended Range Premium AWD	NC		0	73 990
GT	16		0	81 990
Rally	NC		0	84 990

MUSTANG FASTBACK

GT	NC	M	70 000	59 300
Dark Horse	NC	M	70 000	71 300

MUSTANG CONVERTIBLE

Surcoût : Fastback + 4 500 €

TOURNEO CONNECT

1.5 EcoBoost 114 ch Titanium	NC	M	2 370	30 800
2.0 EcoBlue 102 ch Titanium	NC	M	400	32 000
2.0 EcoBlue 122 ch Titanium	NC	M	240	33 200
Surcoût Active : Titanium + 1 100 €				
Surcoût Sport : Active + 940 €				

HONDA

TYPE CV P/M PRIX

JAZZ

e:HEV Executive	6		0	28 160
Surcoût Advance : Executive + 2 030 €				
Surcoût Advance Sport : Advance + 1 050 €				

JAZZ CROSSTAR

e:HEV Advance	6		0	31 510
---------------	---	--	---	--------

HR-V

e:HEV Executive	6	M	240	34 590
Surcoût Advance : Executive + 1 750 €				
Surcoût Advance Plus : Advance + 3 650 €				
Surcoût Advance Style : Advance + 3 000 €				
Surcoût Advance Style Plus : Advance Style + 1 000 €				

E:NY1

Executive	4		0	45 700
Surcoût Advance : Executive + 2 000 €				

NOUVELLE CIVIC

e:HEV Executive	7		0	36 870
Surcoût Sport : Executive + 1 300 €				
Surcoût Advance : Sport + 3 400 €				

ZR-V

e:HEV Executive	7		NC	43 950
Surcoût Sport : Executive + 2 000 €				
Surcoût Advance : Sport + 2 500 €				

CR-V

e:HEV Executive	8	M	3 213	49 980
e:PHEV Advance Tech	8	M	1 880	58 150
Surcoût Advance : Executive + 3 000 €				

HYUNDAI

TYPE CV P/M PRIX

i10

1.0 63 ch Eco Intuitive	4		0	18 400
1.0 63 ch Intuitive BVR	4	M	190	19 300
1.2 79 ch N Line	4	M	310	20 500
1.0 T-GDi 90 ch N Line	5	M	260	21 250
Surcoût Creative : Intuitive + 1 050 €				

INSTER

42 kWh 4 places	2		0	25 000
42 kWh 5 places	2	P	3 100	25 000
49 kWh Intuitive 4 places	3		0	28 250
49 kWh Intuitive 5 places	3	P	3 100	28 250
Surcoût Intuitive : "base" + 1 500 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 000 €				

INSTER CROSS

49 kWh Creative	3		0	30 450
Surcoût Executive : Creative + 1 500 €				

i20

1.2 79 ch Initia	4	M	230	20 200
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5	M	190	22 800
Surcoût Intuitive : Initia + 1 300 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €				
Surcoût N Line Creative : Creative + 800 €				
Surcoût Executive : N Line Creative + 800 €				

BAYON

1.0 T-GDi 100 ch Initia	5	M	260	23 000
Surcoût Intuitive : Initia + 1 800 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 200 €				

KONA

1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5	M	450	28 100
1.6 T-GDi 138 ch Creative DCT	7	M	1 629	33 300
Hybrid 129 ch Intuitive	5		0	34 350
Electric 48 kWh Intuitive	3	P	3 100	36 850
Electric 65 kWh Intuitive	4	P	3 100	40 250
Surcoût Creative : Intuitive + 1 000 € à + 2 350 €				
Surcoût Premium : Creative + 2 000 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 150 € à + 5 500 €				
Surcoût N Line Executive : Executive + 1 000 €				

i30

1.0 T-GDi 100 ch Creative	5	M	540	29 200
1.5 T-GDi 140 ch Hybrid 48 V N Line DCT	7	M	2 205	36 650

i30 SW

Surcoût : berline + 1 000 €

IONIQ 5

170 ch Intuitive	3		0	44 800
229 ch Intuitive	4		0	48 800
325 ch HTrac N Line	6		0	62 800
N	10		0	78 000
Surcoût Creative : Intuitive + 3 400 €				
Surcoût Executive : Creative + 5 400 €				
Surcoût N Line : Executive + 1 200 €				

TUCSON

Hybrid 215 ch Initia	8	M	900	37 550
Plug-in 253 ch Initia	8		NC	42 300
Surcoût Intuitive : Initia + 1 900 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 3 000 €				
Surcoût N Line Creative : Creative + 1 000 €				
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €				
Surcoût N Line Executive : Executive + 1 000 € à + 3 000 €				
Surcoût 20ème Anniversaire : Executive + 800 €				

IONIQ 6

229 ch	4		0	52 400
325 ch HTrac	6		0	65 400

NEXO

Executive	1		0	80 600
-----------	---	--	---	--------

SANTA FE

Hybrid 215 ch Intuitive	8	M	7 526	50 400
Plug-in 253 ch Intuitive HTrac	8	M	4 800	59 700
Surcoût Creative : Intuitive + 3 000 € à + 3 900 €				
Surcoût Executive : Creative + 4 000 € à + 4 900 €				
Surcoût Calligraphy : Executive + 3 000 €				

STARIA

Hybrid 215 ch Creative	8	M	30 497	57 400
Surcoût Executive : Creative + 4 100 €				

NOUVEAU IONIQ 9

218 ch Creative	4		0	69 900
307 ch Executive HTrac	5		0	81 500
426 ch Performance Calligraphy HTrac	8		0	86 900

JEEP

TYPE CV P/M PRIX

AVENGER

1.2 Turbo T3 100 ch Longitude	5	M	450	25 550
1.2 Turbo T3 e-Hybrid 110 ch Longitude	5		0	27 550
1.2 Turbo T3 145 ch Upland 4xe	7	M	240	33 150
Électrique 156 ch Longitude	4	P	3 100	36 500
Surcoût Altitude : Longitude + 2 000 €				
Surcoût Summit : Altitude + 2 000 €				
Surcoût Overland : Upland + 2 000 €				
Surcoût The North Face : Upland + 6 000 €				

RENEGADE

e-Hybrid 130 ch	7	M	310	32 190
4xe 240 ch Overland	10	M	450	44 900
Surcoût Altitude : "base" + 2 010 €				
Surcoût Summit : Altitude + 2 800 €				
Surcoût North Star : Altitude + 2 000 €				

COMPASS

e-Hybrid 145 ch First Edition	7	M	818	40 990
100 % électrique 213 ch First Edition	7	P	3 100	46 490

WRANGLER UNLIMITED

4xe Sahara	16	M	38 900	81 700
Surcoût Rubicon : Sahara + 2 500 €				

GRAND CHEROKEE

4xe 380 ch Summit Reserve	16	M	18 170	99 500
---------------------------	----	---	--------	--------

KIA

TYPE CV P/M PRIX

PICANTO

1.0 DPi 63 ch Motion	4	M	100	16 290
1.2 DPi 79 ch Active	4	M	190	17 890
Surcoût Active : Motion + 1 100 €				
Surcoût GT-Line : Active + 900 €				

STONIC

1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	M	260	22 790
Surcoût Active : Motion + 1 600 €				
Surcoût Collection : Active + 1 530 €				
Surcoût GT-Line : Active + 2 300 €				

EV3

204 ch 58,3 kWh Air	4		0	35 990
204 ch 81,4 kWh Air	4		0	40 990
Surcoût Earth : Air + 2 300 € à + 2 600 €				
Surcoût GT-Line : Earth + 3 100 €				

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)

DEFENDER 110			
V8 P425 X-Dynamic SE	28	M	70 000 101 700
Octa	NC	M	70 000 185 400
PHEV 300 S	NC	NC	80 700
D250 S	14	M	70 000 76 400
D300 X-Dynamic SE	19	M	70 000 91 800
Surcôt X-Dynamic SE : S + 9 500 €			
Surcôt X-Dynamic HSE : X-Dynamic SE + 6 700 €			
Surcôt Sedona Edition : X-Dynamic HSE + 9 400 €			
Surcôt X : HSE X-Dynamic + 12 100 €			
Surcôt Octa Edition One : Octa + 18 800 €			

RANGE ROVER SPORT			
P635 DV Edition Two	NC	NC	211 400
P460e S	28	M	21 050 103 200
P550e Autobiography	28	M	23 300 143 700
D250 SE	14	M	70 000 96 500
D350 Autobiography	23	M	70 000 126 100
Surcôt SE : S + 6 600 €			
Surcôt Dynamic SE : SE + 3 400 €			
Surcôt Dynamic HSE : SE + 8 800 €			

RANGE ROVER			
P530 Autobiography	44	M	70 000 194 300
P615 SV	56	M	70 000 241 400
P460e SE	28	M	22 100 147 500
P550e HSE	28	M	23 300 167 400
D350 HSE	23	M	70 000 153 400
Surcôt HSE : SE + 8 600 €			
Surcôt Autobiography : HSE + 17 400 €			
Surcôt SV : Autobiography + 37 700 €			

LEAPMOTOR			
TYPE	CV	P/M	PRIX
T03			
"base"	NC		0 19 500
NOUVEAU B10			
Life Pro 56,2 kWh	NC		0 29 900
Life ProMax	NC		0 31 900
Surcôt Design : Life + 1 000 €			

C10			
"base"	NC		0 36 400
REEV	NC		0 37 400

LEXUS			
TYPE	CV	P/M	PRIX
LBX			
"base"	5		0 34 800
Surcôt Elegant : "base" + 3 500 €			
Surcôt Emotion : Elegant + 500 €			
Surcôt Relax : Emotion + 4 300 €			
Surcôt Cool : Relax + 0 €			

UX			
300h	8	M	50 41 990
300e Pack	4		0 57 400
Surcôt Pack : "base" + 2 480 €			
Surcôt F Sport Design : Pack + 1 920 €			
Surcôt Luxe : F Sport Design + 2 900 €			
Surcôt F-Sport Executive : Luxe + 11 600 €			

NX			
350h Pack	10	M	1 750 57 500
450h+ Luxe 4WD	10	M	1 900 67 000
Surcôt Luxe : Pack + 6 000 €			
Surcôt Luxe Plus : Luxe + 3 500 €			
Surcôt Executive : Luxe + 10 000 € à +11 000 €			
Surcôt F Sport Executive : Executive + 0 à + 3 500 €			

ES			
300h Luxe	9	M	900 64 700
Surcôt Executive : Luxe + 8 800 €			

RX			
450h+ Luxe	10	M	3 700 91 600
Surcôt F Sport Design : Luxe + 0 €			
Surcôt Executive : F Sport Design + 6 200 €			

RZ			
300e Pack	12		0 57 500
Surcôt Luxe : Pack + 3 000 €			
Surcôt Executive : Luxe + 10 000 €			

LM			
350h Executive 7 places	10	M	28 292 131 000

LS			
500h	19	M	41 174 119 900
Surcôt Executive : "base" + 33 000 €			
Surcôt Executive Innovation : Executive + 5 000 €			

LOTUS			
TYPE	CV	P/M	PRIX
EMIRA			
Turbo SE	NC	NC	111 190
V6	30	M	70 000 114 190
EMEYA			
600 GT	NC		0 109 690
900 Sport	NC		0 147 990
Surcôt GT SE : GT + 9 000 €			
Surcôt Sport SE : GT SE + 13 200 €			
Surcôt Sport Carbon : Sport + 15 100 €			

ELETRE			
600	NC		0 101 590
900 Sport	NC		0 147 990
Surcôt GT : "base" + 8 100 €			
Surcôt GT SE : GT + 9 000 €			
Surcôt Sport SE : GT SE + 13 200 €			
Surcôt Sport Carbon : Sport + 15 100 €			

LYNK & CO			
TYPE	CV	P/M	PRIX
02			
Core	NC		0 35 995
01			
Core	NC	NC	41 495

MASERATI			
TYPE	CV	P/M	PRIX
GRECALE			
GT	19	M	70 000 81 200
Modena	21	M	70 000 90 800
Trofeo	44	M	70 000 121 600
Folgore	NC		0 125 850

GHIBLI			
GT	21	M	70 000 105 250
Modena	32	M	70 000 145 350
LEVANTE			
GT	21	M	70 000 111 500
Modena	32	M	70 000 149 000
QUATTROPORTE			
Modena	32	M	70 000 174 500

GRANTURISMO			
Modena	39	M	70 000 181 350
Trofeo	46	M	70 000 225 650
Folgore	10		0 199 900
MC20			
630 ch	58	M	70 000 251 950
MC20 CIELO			
630 ch	NC		M 70 000 287 250

MAZDA			
TYPE	CV	P/M	PRIX
2 HYBRID			
Pure	5		0 25 250
Surcôt Pure Pack Plus : Pure + 1 000 €			
Surcôt Agile : Pure + 1 900 €			
Surcôt Agile Pack Confort : Agile + 1 250 €			
Surcôt Agile Pack Confort & Safety : Agile + 2 200 €			
Surcôt Select : Agile + 3 100 €			
Surcôt Select Pack Panoramique : Select + 1 100 €			

3 (5 PORTES)			
2.5 e-SkyActiv-G 140 ch Prime-Line	7	M	818 28 000
2.0 e-SkyActiv-X 186 ch Centre-Line	10	M	330 32 500
Surcôt Centre-Line : Prime-Line + 2 200 €			
Surcôt Homura : Prime-Line + 0 €			
Surcôt Nagisa : Homura + 1 300 €			
Surcôt Exclusive-Line : Nagisa + 1 000 €			
Surcôt Takumi : Exclusive-Line + 1 900 €			

3 BERLINE			
Surcôt : 5 portes + 0 €			

CX-30			
2.5 e-SkyActiv G 140 ch Prime-Line	7	M	983 30 350
2.0 e-SkyActiv X 186 ch Centre-Line	10	M	450 35 100
Surcôt Centre-Line : Prime-Line + 2 450 €			
Surcôt Homura : Centre-Line + 400 €			
Surcôt Nagisa : Homura + 1 400 €			
Surcôt Exclusive-Line : Nagisa + 950 €			
Surcôt Takumi : Exclusive-Line + 1 900 €			

MX-30			
e-SkyActiv R-EV 170 ch Prime-Line	4	M	530 38 250
Surcôt Exclusive-Line : Prime-Line + 1 000 €			
Surcôt Makoto : Exclusive-Line + 2 600 €			
Surcôt Nagisa : Makoto + 2 500 €			
Surcôt Makoto Plus : Makoto + 2 200 €			

MX-5 ROADSTER			
1.5 SkyActiv-G 132 ch Prime-Line	NC	M	1 504 33 000
Surcôt Exclusive-Line : Prime-Line + 3 600 €			
Surcôt Kazari : Exclusive-Line + 800 €			
Surcôt Homura : Kazari + 2 500 €			

MX-5 RF			
Surcôt : Roadster + 2 500 €			
6E			
68,8 kWh Takumi	15		0 42 900
80 kWh Grande Autonomie Takumi	14		0 44 500
Surcôt Takumi Plus : Takumi + 2 000 €			

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

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

McLAREN			
TYPE	CV	P/M	PRIX
ARTURA			
680 ch	NC		0 235 548
GT			
620 ch	NC	M	70 000 199 500
750S			
750 ch	NC	M	70 000 282 400
765 LT SPIDER			
765 ch	NC	M	70 000 372 500

MERCEDES			
TYPE	CV	P/M	PRIX
CLASSE A			
180 Progressive Line	7	M	650 39 450
200 Progressive Line	9	M	650 41 450
35 AMG 4Matic	19	M	51 912 63 950
45 AMG S 4Matic+	31	M	70 000 79 200
250 e Hybrid EQ Progressive Line	9		0 49 050
180 d Progressive Line	6	M	740 40 750
200 d Progressive Line	8	M	400 42 750
Surcôt Star Edition : Progressive Line + 0 €			
Surcôt AMG Line : Progressive Line + 2 300 €			
Surcôt AMG Exclusive Design : AMG Line + 3 350 €			

CLASSE B			
180 Progressive Line	7	M	1 276 40 650
200 Progressive Line	9	M	1 276 42 650
250 e Hybrid EQ Progressive Line	9		0 50 550
180 d Progressive Line	6	M	1 074 41 950
200 d Progressive Line	8	M	818 42 750
Surcôt AMG Line : Progressive Line + 3 250 € à + 3 650 €			

CLA			
250+ Technologie EQ Limited Edition	11		0 52 900
350 Technologie EQ Limited Edition 4Matic	16		0 62 150
Surcôt Progressive Line : Limited Edition + 550 €			
Surcôt AMG Line : Progressive Line + 4 750 €			

GLA			
180 Progressive Line	7	M	2 370 45 450
200 Progressive Line	9	M	2 370 47 200
35 AMG 4Matic	19	M	70 000 70 600
45 AMG S 4Matic	31	M	70 000 84 250
250 e Progressive Line	9		0 55 500
180 d Progressive Line	6	M	2 104 46 350
200 d Progressive Line	8	M	2 104 48 100
220 d Progressive Line 4Matic	10	M	3 976 54 800
Surcôt AMG Line : Progressive Line + 3 650 €			
Surcôt AMG Exclusive Design : AMG Line + 2 400 €			

EQA			
250+	7	P	3 100 46 950
300 AMG Line 4Matic	10		0 51 750

GLB			
200 Progressive Line	9	M	3 731 50 400
35 AMG 4Matic	19	M	70 000 73 850
200 d Progressive Line	8	M	3 505 51 300
220 d Progressive Line 4Matic	10	M	5 452 58 000
Surcôt AMG Line : Progressive Line + 3 650 €			

EQB			
250+	7	P	3 100 46 950
300 AMG Line 4Matic	10		0 55 200

CLASSE C			
200 Avantgarde Line	11	M	2 579 55 650
43 AMG 4Matic +	29	M	70 000 81 150
63 AMG S E-Performance +	37	M	3 331 135 850
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line +	11		NC 64 500
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line + 4Matic	15		NC 73 250
200 d Avantgarde Line	9	M	2 090 54 850
220 d Avantgarde Line	11	M	2 140 59 050
300 d e Hybrid EQ Avantgarde Line +	11		NC 68 150
Surcôt AMG Line : Avantgarde Line + 2 950 €			
Surcôt Limited Edition : 63 AMG S E-Performance + 2 350 €			

CLASSE C BREAK			
Surcôt : berline + 1 500 €			

CLASSE C ALL-TERRAIN			
200	11	M	6 159 61 200
220 d	11	M	4 700 64 600

GLC			
43 AMG +	31	M	70 000 86 650
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line +	11		NC 72 650
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line +	15		NC 75 450
63 AMG S E-Performance	37	M	17 070 139 650
200 d Avantgarde Line	NC	NC	60 400
220 d Avantgarde Line	11	M	6 398 67 050
450 d Avantgarde Line	25	M	17 181 77 450
300 de Avantgarde Line +	11	M	11 450 75 300
Surcôt AMG Line : Avantgarde Line + 4 800 €			
Surcôt Limited Edition : 63 AMG S E-Performance + 3 500 €			

GLC COUPÉ			
-----------	--	--	--

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
Surcôt 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
Surcôt 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
Surcôt 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
Surcôt 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
Surcôt 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
Surcôt 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	31	M 70 000	171 600
63 AMG	51	M 70 000	206 950
580 Technologie EQ AMG Line	18	0	176 150
CLASSE T			
180 Style	7	NC	36 412
160 d Style	5	NC	37 317
180 d Style	6	NC	38 787
Surcôt Progressive : Style + 1 895 €			
EQT			
200 Style	4	P 3 100	48 517
Surcôt Progressive : Style + 2 440 €			
MG			
TYPE	CV	P/M	PRIX
MG3			
Hybrid+ Standard	5	0	19 990
Surcôt Comfort : Standard + 1 500 €			
Surcôt Luxury : Comfort + 2 000 €			
ZS			
Hybrid+ Standard	5	M 50	23 490
Surcôt Comfort : Standard + 2 000 €			
Surcôt Luxury : Comfort + 2 000 €			
MGS5 EV			
170 ch Comfort	NC	0	32 490
231 ch Comfort	NC	0	35 990
Surcôt 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	7	M 930	32 490
PHEV Comfort	7	M 300	37 990
Surcôt 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
Surcôt Classic : Essential + 1 050 € à + 1 920 €			
Surcôt Favoured : Classic + 1 080 € à + 2 910 €			
Surcôt JCW : Favoured + 1 190 € à + 1 640 €			
HATCH 5 PORTES			
Surcôt 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
Surcôt Favoured : Essential + 3 920 €			
Surcôt JCW : Favoured + 1 880 €			
ACEMAN			
E Essential	4	0	33 550
SE Essential	5	0	37 350
eJCW	5	0	45 450
Surcôt Classic : Essential + 2 050 € à + 3 240 €			
Surcôt Favoured : Classic + 1 530 € à + 2 780 €			
Surcôt JCW : Favoured + 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
Surcôt Classic : Essential + 1 050 €			
Surcôt Favoured : Classic + 1 360 €			
Surcôt JCW : Favoured + 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
Surcôt Intense : Invite+ + 1 300 €			
Surcôt Instyle : Intense + 1 000 €			
ASX			
1.8 MPI HEV 158 ch Invite+	NC	NC	31 990
Surcôt Intense : Invite + 3 300 €			
Surcôt Instyle : Intense + 3 400 €			
OUTLANDER			
PHEV Invite	7	M 3 050	51 590
Surcôt Invite+ : Invite + 4 200 €			
Surcôt Intense : Invite + 2 800 €			
Surcôt Instyle : Intense + 5 500 €			
Surcôt Instyle+ : Instyle + 2 000 €			
NISSAN			
TYPE	CV	P/M	PRIX
NOUVELLE MICRA			
40 kWh 120 ch Engage	NC	P 3 100	28 000
52 kWh 150 ch Advance	NC	P 3 100	33 500
Surcôt Advance : Acenta + 2 000 €			
Surcôt Evolve : Advance + 2 500 €			
JUKE			
1.0 DIG-T 114 ch Acenta	5	M 650	25 400
Hybrid 143 ch Acenta	5	0	30 700
Surcôt N-Connecta : Acenta + 2 200 €			
Surcôt Tekna : N-Connecta + 2 100 €			
Surcôt N-Sport : Tekna + 650 €			
Surcôt 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
Surcôt N-Connecta : Acenta + 2 200 €			
Surcôt Tekna : N-Connecta + 3 200 €			
Surcôt N-Design : N-Connecta + 2 800 €			
Surcôt Tekna+ : Tekna + 3 300 €			
ARIYA			
218 ch Engage 63 kWh	3	0	39 300
242 ch Advance 87 kWh	3	0	49 300
306 ch Evolve 87 kWh e-4orce	6	0	55 800
Nismo	6	0	59 300
Surcôt Advance : Engage + 2 500 €			
Surcôt 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
Surcôt N-Connecta : Acenta + 2 200 €			
Surcôt N-Trek : N-Connecta + 2 000 €			
Surcôt Tekna : N-Trek + 3 000 €			
TOWNSTAR COMBI			
1.3 Tce 130 ch Acenta	7	M 3 552	29 160
EV 45 kWh Acenta	5	P 3 100	39 000
Surcôt N-Connecta : Acenta + 2 700 € à + 3 000 €			
Surcôt 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	27 800
Electric 136 ch Edition	4	P 3 100	32 000
Electric 156 ch Edition	4	P 3 100	33 500
Surcôt Colour Edition : Edition + 1 000 €			
Surcôt GS : Edition + 2 200 €			
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
Surcôt 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
Surcôt GS : Edition + 2 300 €			
ASTRA			
1.2 Turbo Hybride 145 ch Elegance	7	0	37 550
Electric 156 ch Elegance	4	P 3 100	42 490
ASTRA SPORTS TOURER			
Surcôt : 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
Electric 325 ch 73 kWh Ultimate aWD	NC	0	53 690
Surcôt GS : Edition + 2 500 € à + 4 000 €			
COMBO LIFE			
Electric Elegance	4	P 3 100	36 850
Surcôt 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
Surcôt Allure : Style + 1 900 € à + 8 100 €			
Surcôt GT : Allure + 1 900 €			
Surcôt 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
Surcôt Allure : Style + 1 600 €			
Surcôt GT : Allure + 1 400 € à + 1 700 €			
Surcôt 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
Surcôt Allure : Style + 1 400 € à + 1 850 €			
Surcôt GT : Allure + 2 600 €			
308 SW			
Surcôt : 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
Surcôt 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
Electric 325 ch Dual Motor First Edition 4x4	10	0	53 990
Surcôt 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
Surcôt GT : Allure + 4 500 €			
E-RIFTER			
54 kWh Allure	4	P 3 100	37 950
Surcôt 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
Surcôt Plus Pack : "base" + 3 500 €			
Surcôt 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
Surcôt Plus Pack : "base" + 5 000 €			
Surcôt 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
Surcôt 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

Surcôt : 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

CAVENNE

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

CAVENNE 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 24 500
1.0 Eco-G 100 ch Generation	5		0 18 000
1.5 Blue dCi 100 ch Generation	5		0 19 900

Surcôt Evolution : Generation + 3 200 €

Surcôt Techno : Evolution + 1 500 €

Surcôt Esprit Alpine : Techno + 2 300 €

5 E-TECH

95 ch Autonomie Urbaine Five	5	P	3 100 24 990
120 ch Autonomie Urbaine Evolution	5	P	3 100 27 990
150 ch Autonomie Confort Evolution	5	P	3 100 31 490

Surcôt Techno : Evolution + 2 000 €

Surcôt Iconic Cinq : Techno + 2 000 €

Surcôt 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

Surcôt Techno : Evolution + 2 300 €

Surcôt 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

Surcôt Techno : Evolution + 2 000 €

Surcôt Iconic : Techno + 2 000 €

MEGANE E-TECH

130 ch Autonomie Urbaine Equilibre	4	P	3 100 34 000
130 ch Autonomie Confort Evolution	4	P	3 100 38 000
220 ch Autonomie Confort Techno	4	P	3 100 39 500

Surcôt Esprit Alpine : Techno + 2 000 €

Surcôt Iconic : Esprit Alpine + 1 500 €

SYMBIOZ

E-Tech Full Hybrid 160 ch Evolution	5		0 34 300
-------------------------------------	---	--	----------

Surcôt Techno : Evolution + 2 000 €

Surcôt Esprit Alpine : Techno + 1 500 €

Surcôt Iconic : Esprit Alpine + 1 500 €

AUSTRAL

E-Tech Full Hybrid 200 ch Evolution	7		0 41 800
-------------------------------------	---	--	----------

Surcôt Techno : Evolution + 1 200 €

Surcôt Esprit Alpine : Techno + 2 900 €

ARKANA

E-Tech Full Hybrid 145 ch Techno	5		0 34 700
----------------------------------	---	--	----------

Surcôt 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
----------------------------------	---	--	----------

Surcôt Esprit Alpine : Techno + 3 300 €

Surcôt Iconic : Esprit Alpine + 2 000 €

RAFALE

E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno	7		0 46 000
----------------------------------	---	--	----------

Surcôt Esprit Alpine : Techno + 4 000 €

Surcôt Atelier Alpine : Esprit Alpine + 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

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

Surcôt FR : Copa + 2 505 €

ARONA

1.0 TSI 95 ch Edition	5	M	190 24 200
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6	M	240 28 350
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8	M	260 34 450

Surcôt Copa : Edition + 1 250 €

Surcôt FR : Copa + 3 900 € à + 4 100 €

LEON

1.5 TSI 115 ch Style	6	M	330 27 820
1.5 eTSI Hybrid 115 ch Style	6	M	150 30 310
1.5 eTSI Hybrid 150 ch Style	8	M	150 31 880
eHybrid 204 ch Style	8		0 39 760
2.0 TDI 115 ch Style	6	M	190 32 000
2.0 TDI 150 Style DSG	8	M	260 35 820

Surcôt FR : Copa + 1 310 €

LEON SPORTSTOURER

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

ATECA

1.0 TSI 115 ch Edition	6	M	740 32 990
1.5 TSI 150 ch Edition DSG	8	M	1 629 37 450
2.0 TDI 150 ch Edition DSG	8	M	650 41 450

Surcôt Copa : Edition + 965 €

Surcôt FR : Copa + 5 495 €

SKODA

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

FABIA

1.0 MPI 80 ch Active	4	M	150 21 170
1.0 TSI Evo 2 95 ch Selection	4	M	75 24 310
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection DSG	5	M	190 26 080
1.5 TSI Evo 2 150 ch Selection DSG	8	M	210 27 890

Surcôt Selection : Active + 1 940 €

Surcôt Clever Edition : Selection + 2 200 €

Surcôt Monte Carlo : Selection + 3 230 €

KAMIQ

1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	5	M	260 25 780
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6	M	240 29 370
1.5 TSI Evo 2 150 ch ACT Selection DSG	8	M	360 32 540

Surcôt Selection : Active + 2 630 €

Surcôt Clever Edition : Selection + 2 600 €

Surcôt Monte-Carlo : Selection + 5 200 €

SCALA

1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	5	M	100 26 770
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6	M	150 30 220
1.5 TSI 150 ch ACT Selection	8	M	260 31 710

Surcôt Selection : Active + 2 450 €

Surcôt Clever Edition : Selection + 2 840 €

Surcôt Monte-Carlo : Selection + 7 260 €

KAROQ

1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6	M	740 36 410
1.5 TSI Evo 2 ACT 150 ch Selection	8	M	983 38 480
2.0 TDI 116 ch Selection	6	M	400 39 900
2.0 TDI 150 ch Selection DSG	8	M	818 43 270

Surcôt Sportline : Selection + 4 070 €

ELROQ

50 City	5	P	3 100 33 430
60 Element	5	P	3 100 36 960
85 Clever	6	P	3 100 42 600
RS	5		0 50 380

SWACE			
1.8 Hybrid Privilège	5	0	33 750
Surcoût Pack : Privilège + 2500 €			

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

ACROSS			
2.5 Hybride Rechargeable Pack	10	M	1 400 59 290

TESLA

TYPE	CV	P/M	PRIX
MODEL 3			
Propulsion	7		0 39 990
Grande Autonomie Propulsion	11		0 44 990
Grande Autonomie Transmission Intégrale	11		0 49 990
Performance	12		0 57 490

MODEL Y			
Propulsion	NC	P	3 100 44 990
Grande Autonomie Propulsion	NC	P	3 100 46 990
Grande Autonomie Transmission Intégrale	NC		0 52 990

MODEL S			
Transmission Intégrale	14		0 109 990
Plaid	15		0 119 990

MODEL X			
Transmission Intégrale	14		0 114 990
Plaid	15		0 124 990

TOYOTA

TYPE	CV	P/M	PRIX
AYGO X			
1.0 WT-i 72 ch Dynamic	4		0 18 900
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Collection : Design + 2 600 €			

YARIS			
GR	17	M	70 000 49 950
116h Dynamic	5		0 24 450
130h Collection	5		0 29 950
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €			
Surcoût GR Sport : Collection + 850 €			

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

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

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

COROLLA TOURING SPORTS			
Surcoût : berline + 2 100 €			

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

RAV4			
Hybride Dynamic	9	M	330 44 950
Hybride Rechargeable Design AWD	9	M	1 100 50 450
Surcoût 30 Years : Dynamic + 2 500 €			
Surcoût Lounge : Dynamic + 6 400 €			
Surcoût Collection Access : Lounge + 1 000 €			
Surcoût GR Sport : Lounge + 4 050 €			
Surcoût Collection : Design + 7 600 €			

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

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

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

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

VINFAST

TYPE	CV	P/M	PRIX
VF6			
Eco	NC		0 33 990
Surcoût Plus : Eco + 4 000 €			

VF8			
Eco	NC		0 46 490
Surcoût Plus : Eco + 5 000 €			

VOLKSWAGEN

TYPE	CV	P/M	PRIX
POLO			
1.0 MPI 80	4	M	230 21 990
1.0 TSI 95 ch Life	5	M	125 25 460
1.0 TSI 116 ch Style DSG	6	M	240 29 390
GTI	11	M	2 918 35 590

Surcoût VW Edition : Life - 270 €			
Surcoût Life Plus : Life + 590 €			
Surcoût Style : Life Plus + 610 €			
Surcoût Edition 50 : Style + 1 580 €			
Surcoût R-Line : Style + 990 €			
Surcoût R-Line Edition : Style + 940 €			

T-CROSS			
1.0 TSI 95 ch Life	5	M	360 27 880
1.0 TSI 116 ch Life	6	M	280 29 380
1.5 TSI 150 ch Style DSG	8	M	1 074 36 350
Surcoût VW Edition : Life + 0 €			
Surcoût Life Plus : Life + 1 190 €			
Surcoût Style : Life Plus + 3 910 €			
Surcoût R-Line : Style + 320 €			
Surcoût R-Line Edition : R-Line - 2 100 €			

TAIGO			
1.0 TSI 95 ch	5	M	240 24 890
1.0 TSI 116 ch Life Plus	6	M	230 29 780
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	M	740 35 050
Surcoût Life Plus : "base" + 3 780 €			
Surcoût VW Edition : "base" + 2 610 €			
Surcoût R-Line : Life Plus + 3 670 €			
Surcoût R-Line Edition : R-Line - 1 950 €			

NOUVEAU T-ROC			
1.5 eTSI Hybrid 116 ch	6	M	310 29 990
1.5 eTSI Hybrid 150 ch Style	8	M	400 41 000
Surcoût Life : "base" + 3 510 €			
Surcoût Style : Life + 5 000 €			
Surcoût R-Line : Style + 1 500 €			

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 30 900
1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG	6	M	170 36 400
1.5 eTSI Evo 2 150 ch Style DSG	8	M	240 43 300
GTI	16	M	6 637 50 700
GTI Clubsport	19	M	18 858 55 500
R	22	M	43 179 58 900

eHybrid 204 ch Life Plus			
GTE			
2.0 TDI 116 ch Life Plus			
2.0 TDI 150 Life Plus DSG			
Surcoût Life Plus : "base" + 2 700 €			
Surcoût VW Edition : "base" + 2 500 €			
Surcoût Style : Life Plus + 4 300 €			
Surcoût R-Line : Style + 100 €			
Surcoût R-Line Edition : R-Line - 1 800 €			

GOLF SW			
1.5 TSI Evo2 116 ch Life Plus	6	M	260 34 700
1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG	6	M	210 37 500
1.5 eTSI Evo2 150 ch Style DSG	8	M	260 44 600
2.0 TDI 116 ch Life Plus	6	M	125 38 900
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M	240 42 300
Surcoût Style : Life Plus + 4 400 €			
Surcoût R-Line : Style + 300 €			

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 45 200
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M	1 814 51 600
Surcoût VW Edition : Life Plus - 400 €			
Surcoût Style : Life Plus + 5 100 €			

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 131 ch	7	M	818 41 500
1.5 eTSI 150 ch Elegance	8	M	2 469 52 650
eHybrid 204 ch Life Plus	8	M	660 54 800
eHybrid 272 ch R-Line	9	M	800 61 000
2.0 TDI 150 ch Life Plus	8	M	2 244 50 600
2.0 TDI 193 ch R-Line Exclusive 4Motion	10	M	13 543 66 300
Surcoût Life Plus : "base" + 3 600 €			
Surcoût VW Edition : Life Plus + 200 €			
Surcoût Elegance : Life Plus + 5 250 €			
Surcoût R-Line : Life Plus + 3 850 €			
Surcoût R-Line Edition : R-Line + 920 €			
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 7 450 €			

TAYRON			
1.5 eTSI 150 ch Life Plus	8	M	3 600 52 900
eHybrid 204 ch Life Plus	8	M	1 390 59 600
eHybrid 272 ch R-Line	9	M	1 480 65 000
2.0 TDI 150 ch Life Plus	8	M	4 424 56 300
Surcoût VW Edition : Life Plus - 900 €			
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 + 6 200 €			

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 46 100
eHybrid 204 ch	8	M	490 53 590
eHybrid 272 ch Elegance	9	M	580 66 200
2.0 TDI EVO 122 ch	6	M	1 270 48 000
2.0 TDI EVO 150 ch Life Plus	8	M	1 470 54 300
Surcoût Life Plus : "base" + 4 800 €			
Surcoût Elegance : Life Plus + 5 800 €			
Surcoût R-Line : Elegance + 850 €			

ID.7			
Pro 286 ch	6		0 58 290
Pro S 286 ch Life Max	6		0 61 690
Surcoût Life max : "base" + 1 700 €			

ID.7 TOURER			
Pro 286 ch	6		0 58 990
Pro S Life Max	6		0 62 390
GTX	6		0 75 000
Surcoût Life Max : "base" + 1 700 €			

TOUAREG			
R	22	M	13 100 107 500

CADDY			
eHybrid 150 ch Life	6	NC	37 400
2.0 TDI 102 ch	6	M	2 389 35 200
2.0 TDI 122 ch DSG	6	M	3 315 36 950
Surcoût Maxi Life : "base" + 6 300 €			
Surcoût Maxi Edition : Maxi Life + 2 150 €			

VOLVO

TYPE	CV	P/M	PRIX
EX30			
Single Start	5	P	3 100 39 100
Single Extended Range Start	5	P	3 100 43 300
Twin Performance Plus	8		0 50 850
Surcoût Plus : Start + 2 950 €			
Surcoût Ultra : Plus + 2 950 €			

EX30 CROSS COUNTRY			
Twin Performance Ultra	8		0 55 900
XC40			
B3 Essential	9	M	3 999 41 500
B4 Plus	11	M	3 999 49 300
Surcoût Start : Essential + 2 700 €			
Surcoût Plus : Start + 2 650 €			
Surcoût Black Edition : Start + 4 400 €			
Surcoût Lounge Edition : Plus + 3 000 €			
Surcoût Ultra : Plus + 5 250 €			

EX40			
Single Start	7	P	3 100 46 950
Single Extended Range Start	9		0 50 200
Twin Performance Plus	14		0 60 150
Surcoût Plus : Start + 5 750 €			
Surcoût Black Edition : Plus + 1 300 €			
Surcoût Ultra : Plus + 5 250 €			

EC40			
Single 238 ch Start	7		0 48 500
Single Extended Range 252 ch Start	9		0 53 550
Twin Performance 408 ch Plus	14	</	

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 113

le 2 octobre 2025



1^{er} Essai XL Citroën C5 Aircross

Citroën poursuit sa mue. Après la petite C3 et le SUV urbain, au tour du grand de faire sa révolution. Le C5 Aircross promet beaucoup : confort, sens pratique, prix ajusté, nouvel ensemble hybride rechargeable performant et économique... Tient-il ses promesses ?

1^{er} Essai Audi Q3 Sportback

Pas de révolution mais un nouveau look et de grosses évolutions ! Fidèle à lui-même, le Q3 conserve ses mécaniques thermiques et se décline en deux carrosseries : Q3 et Sportback. C'est ce dernier, doté du 2.0 TFSI de 150 ch, que nous avons essayé sur les routes écossaises.



Le Renault Captur face à ses rivaux

Le Captur s'offre les services de l'ensemble E-Tech de 160 ch avant son cousin, le Dacia Duster. Suffisant pour rester au top ? Face au duo français de Stellantis et à son 1.2 micro-hybridé ou au champion de la consommation, le Toyota Yaris Cross, rien n'est sûr ! Et si le Hyundai Kona coiffait tout ce petit monde au poteau ?



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.

Une publication du groupe Reworld Media

axel springer

REWORLD
MEDIA

ÉDITEUR

ÉRAS (ÉDITIONS REWORLD AXEL SPRINGER)

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

Directeur de la publication : Gautier Normand

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

Tél. accueil : 01 41 33 50 00

www.autojournal.frE-mail : autojournal@reworldmedia.com

RÉDACTION

Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine 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 Fonteilles

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.frCourrier : Service Abonnements L'Auto-Journal
59898 Lille Cedex 9Abonnement 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 Malessherbes

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier : Allemagne

Taux de fibres recyclées : 0%

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

Date du dépôt légal : septembre 2025

Prix de vente : 4,50 €

Date de parution : 18 septembre 2025

N° ISSN : 0005-0768

N° CPPAP : 0328 K 82833

ACPM

CEPFC
Ce produit est issu
de forêts gérées
durablement et de
sources contrôlées.
1621-1182
pefc.org



V O L V O



EX30

100% électrique



DÈS **295€/MOIS**⁽¹⁾
SANS APPORT*

*** COUP DE POUCE VÉHICULES PARTICULIERS ÉLECTRIQUES 4 200€ DÉDUITS, SOUS CONDITIONS DE REVENUS.**

(1) EX30 Single Start, LLD 49 mois, 40 000 km, 1^{er} loyer 4 200€ ramené à 0€ après déduction du coup de pouce Véhicules Particuliers Électriques de 4 200€*, sous condition de revenus, puis 48 loyers de 295€. *Montant de la Prime « Coup de pouce » par Économie Énergie SAS (Détails : <https://www.ecologie.gouv.fr>). Réservé aux particuliers dans le réseau participant si accord Volvo Car Finance pour toute commande du 01/09 au 31/12/2025 et livraison avant le 30/06/2026. Détails : volvocars.fr. Modèle présenté : EX30 Single Extended Range Ultra avec options, 1^{er} loyer de 0€ (coup de pouce déduit) puis 48 loyers de

419€.

Cycle mixte : Consommation (kWh/100 km) : 17 - 17.7.
CO₂ en phase de roulage (g/km) : 0. Autonomie (km) : 335 - 476.

VOLVOCARS.FR

RCS XXXXXX XXX XXX XXX



Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

VOLVO MARNE-LA-VALLÉE
6 Rue de Fontenelle
77144 Montévrain
01 64 77 33 10

VOLVO CHENNEVIÈRES
102 Route de la Libération
94430 Chennevières-sur-Marne
01 45 93 04 00

VOLVO PARIS 11^e
61 Bd Richard Lenoir
75011 Paris
01 43 55 00 78

VOLVO MELUN
48 Rte Départementale 306
77240 Vert-Saint-Denis
01 64 09 61 91

VOLVO FONTAINEBLEAU
4 Av. du Général de Gaulle
77210 Avon
01 60 74 57 77

VOLVO CHARLEVILLE
23 Rue Paulin Richier
08000 Charleville-Mézières
03 24 42 48 00

VOLVO THIONVILLE
2 rue Camille du Gast
57100 Thionville
03 82 50 17 17

DES CONCESSIONS DU GROUPE AUTOSPHERE



PEUGEOT

E-208 ÉLECTRIQUE



JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE⁽¹⁾

I-Cockpit 3D⁽²⁾

Jusqu'à 433 km d'autonomie⁽³⁾

Également disponible en hybride

A 0g CO₂/km

B

C

D

E

F

G



Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

(1) Peugeot Care : 2 ans de garantie constructeur et jusqu'à 6 ans de garantie additionnelle activée à chaque entretien prévu au plan d'entretien effectué dans le réseau Peugeot participant, valable jusqu'à l'entretien suivant dans la double limite de 8 ans et 160 000 km. Conditions sur Peugeot.fr. (2) De série ou en option selon les versions. (3) Norme WLTP en cycle mixte. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer