

SEP M
TOP
ventes

Du 2 au 15 octobre 2025

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-Journal

N°1193



RENAULT CLIO VS PEUGEOT 208 ELLES REFONT LE MATCH!

Les atouts de
la nouvelle Clio face
à sa rivale de toujours



COMPARATIF

LE RENAULT CAPTUR FACE À SES RIVAUX

Qui est la vraie star des petits SUV hybrides ?



1^{er} ESSAI

CITROËN C5 AIRCROSS

Il a tout pour plaire!



LEASING SOCIAL

DE 95 € À 199 € PAR MOIS

Les 10 meilleurs choix

L 14595 - 1193 - 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

portes ouvertes
9-13 oct⁽¹⁾

le dispositif gouvernemental Mon Leasing Electrique est de retour⁽²⁾

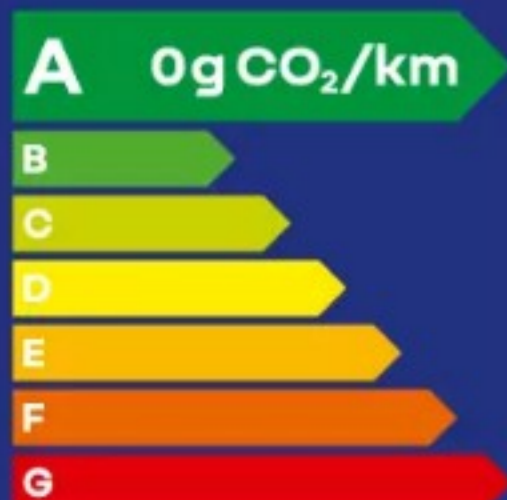


**Quand vous choisissez votre véhicule en leasing électrique
chez Renault, vous faites le choix de l'expertise,
de la technologie et du savoir-faire.**

**Vous faites aussi en sorte que les aides financières
soutiennent un constructeur français qui a choisi
de produire ces véhicules électriques en France.**

**avec Renault, choisissez
le Leasing Electrique made  France⁽³⁾**

**nombre de bénéficiaires limité⁽²⁾
inscrivez-vous dès maintenant**





Renault 5 E-Tech leasing électrique



120€ /mois⁽⁴⁾
sans apport

five 95 ch

LLD sur 37 mois,
prime CEE de 6 247 € déduite⁽⁵⁾

Megane E-Tech leasing électrique



195€ /mois⁽⁴⁾
sans apport

equilibre 130 ch

LLD sur 37 mois,
prime CEE de 7 000 € déduite⁽⁵⁾

Renault 4 E-Tech leasing électrique



155€ /mois⁽⁴⁾
sans apport

evolution 120 ch

LLD sur 37 mois,
prime CEE de 7 000 € déduite⁽⁵⁾

(1) ouverture 12/10/25 selon autorisation. (2) sous réserve validation conditions finales dispositif leasing social www.service-public.fr/particuliers/actualites/A16990. (3) fait d'esprit français. (4) modèles éligibles : R5 e-tech électrique five autonomie urbaine noir étoilé, sans apport, et 6 247€ prime CEE. Renault megane e-tech électrique equilibre autonomie urbaine noir étoilé, sans apport et 7 000€ prime CEE. R4 e-tech électrique evolution autonomie urbaine rouge carmin, sans apport et 7 000€ prime CEE. primes CEE déduites dans cadre du dispositif leasing social. (5) location longue durée 37 mois, 37 500 km avec dispositif leasing social. loyers hors options, assurance facultative et entretien. offre sous réserve de : validation 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, diao agissant sous la marque commerciale Mobilize financial services, capital 415 100 500€, siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex, siren 702 002 221 ros 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, Renault Megane, R4 neuves à partir du **30/09/2025** jusqu'à fin du dispositif. voir conditions sur renault.fr. **consommations min/max en kwh/100 km* et émissions de co₂ min/max en g/km*** : R5 : 14,5/15,5 et 0,** Megane : 14,4/15,1 et 0,** R4 : 14,7/15,6 et 0.** *selon données wltp. **à l'usage, hors pièces d'usure. renault.fr

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



Le Renault Captur face à ses rivaux / P. 52

N° 1193

Du 2 au 15 octobre 2025

Renault Clio VI - Peugeot 208 / P. 12

SOMMAIRE

Découvrir

- 12 La Renault Clio VI face à la Peugeot 208
- 20 Porsche 911 Turbo S
- 22 Ferrari 849 Testarossa
- 24 Kia Stonic
- 26 L'actu de votre marque : Opel, Peugeot, Renault, Suzuki

Comprendre

- 28 Mobilité hydrogène : dur retour à la réalité
- 32 Zone rouge : Kia K4, premières images

Conduire

- 36 Citroën C5 Aircross 1.6 Hybride rechargeable 195 ch
- 44 Nissan Micra 150 ch/52 kWh
- 50 MG Cyberster 340 ch/77 kWh
- 52 Renault Captur E-Tech Full Hybrid 160 ch / Citroën C3 Aircross Hybride 145 ch / Dacia Duster Hybrid 140 ch / Hyundai Kona Hybrid 129 ch / Peugeot 2008 Hybrid 145 ch / Toyota Yaris Cross Hybride 130 ch
- 64 Audi Q3 Sportback 1.5 TFSI Hybride 150 ch
- 70 Xiaomi YU7 690 ch / 101,7 kWh

- 74 Dossier : les meilleures affaires du leasing social
- Alfa Romeo Junior, Citroën ë-C3 Aircross, Citroën ë-C4, Fiat Grande Panda, Ford Explorer, Hyundai Inster, Peugeot E-2008, Renault 4 E-Tech, Renault 5 E-Tech, Skoda Elroq

- 86 Le chef des essais vous répond

Vibrer

- 88 70 ans, 70 choses à savoir sur la Citroën DS
- 94 WRC : un neuvième titre pour Sébastien Ogier ?
- 96 Rétro : Opel Manta 1900 Rallye (1971)

S'offrir

- 100 Configurateur : BMW X3
- 104 Occasion : Volkswagen Tiguan III
- 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...



Nissan Micra / P. 44



Audi Q3 Sportback / P. 64



Leasing social : les meilleures affaires / P. 74



Citroën DS / P. 88



Ferrari 849 Testarossa / P. 22



Kia Stonic / P. 24



Citroën C5 Aircross / P. 36



PEUGEOT

LES JOURS HYBRIDES



3008 HYBRIDE

DÈS **430€** /MOIS ⁽²⁾

SANS APPORT

LLD 49 MOIS

JUSQU'À **8** ANS ⁽¹⁾
PEUGEOT CARE GARANTIE

ANTOINE DUPONT

ÉLU DEUX FOIS MEILLEUR JOUEUR
DU MONDE DE RUGBY. ⁽³⁾

A 0g CO₂/km

B
C
D
E
F
G

(1) Peugeot Care: voir conditions sur [peugeot.fr](https://www.peugeot.fr) (2) Location Longue Durée 49 mois 40 000km 3008 Hybrid Allure neuf hors option. Offre non cumulable, sous condition de reprise et d'immat. jusqu'au 03/11/25, réservée particuliers dans réseau participant, si accord CREDIPAR RCS Versailles 317425981, n°ORIAS 07004921. Ex. présenté aux mêmes conditions : E-3008 GT exclusive avec options : 540€/mois sans apport. Conditions de reprise dans réseau participant. Condition [peugeot.fr](https://www.peugeot.fr) (3) Elu meilleur joueur de rugby à 7 par les world rugby awards en 2023 et 2024.

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



ABONNEZ-VOUS!

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



DEUX SALONS, DEUX AMBIANCES

À quinze jours d'intervalle, le monde de l'automobile européen s'est retrouvé lors de deux événements majeurs, le Salon de Munich et celui de Lyon. Pour ce dernier, à l'heure d'écrire ces lignes, les portes n'étaient pas encore refermées et, par conséquent, aucun bilan chiffré ne pouvait être publié. Cela ne doit pas nous dissuader de célébrer sa réussite. Elle était éclatante en nombre de marques représentées, y compris de la part de constructeurs qui ont déserté les Salons depuis des années. Au-delà des chiffres, cette capacité à présenter au visiteur un panorama complet de l'offre automobile, dans un espace à taille humaine,

est un authentique exploit. Qui n'interdit pas de rêver. Le hall réservé aux marques sportives et à l'exposition d'hypercars impressionnait, tandis que les nostalgiques pouvaient aller célébrer les 70 ans de la Citroën DS devant un bel alignement de ce monument de l'histoire automobile française.

Outre la ténacité souriante de sa patronne, Anne-Marie Baezner, la réussite du rendez-vous lyonnais tient à son pragmatisme. Il n'est pas tant un salon où l'on cause qu'un Salon où l'on vend. Le fameux retour sur investissement y est donc facilement mesurable pour les exposants. Tout le monde y gagne, car c'est cette équation économique favorable qui permet au visiteur de profiter d'une exposition aussi riche et variée. En fait, c'est nous, les journalistes, qui pouvions en repartir un peu frustrés. Car en dehors de la très exotique Aspark Owl Roadster, nous n'avions pas de véritable révélation à nous mettre sous la dent. Tant pis pour nous ! C'est d'autant moins grave que, deux semaines auparavant, le Salon de Munich assumait ce rôle de théâtre des révélations, dont nous vous avons rendu compte dans notre précédent numéro. Plus de spectacle en terre bavaroise, donc, mais moins de constructeurs et de variété de modèles qu'à Lyon : il est difficile de décider laquelle des deux propositions était la plus intéressante pour l'amateur d'automobiles.

Ces deux événements majeurs ont en tout cas l'immense mérite, chacun dans son style, de revitaliser la tradition d'un rendez-vous de rentrée avec l'automobile, tout en renouvelant la démonstration, jamais démentie, de l'attractivité d'un vrai Salon pour le public.

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

Jean-Éric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

J'ai lu avec intérêt le 1^{er} essai paru il y a quelque temps de la BMW Série 2 Gran Coupé 220. Il est indiqué dans la fiche technique une note EuroNCAP de 5 étoiles. Quelle est votre source pour ce classement ? En effet, cette voiture a les mêmes bases que la dernière Série 1 qui n'a obtenu que 4 étoiles au classement EuroNCAP.

Yves Pelletier

La Série 2 Gran Coupé essayée correspond au restylage de mi-carrière, qui n'a pas été soumis à nouveau au test EuroNCAP. Ce modèle l'a subi lors de son lancement en 2019 et y a récolté 5 étoiles. Depuis, les critères n'ont cessé de se durcir, principalement pour tout ce qui concerne les aides à la conduite. Il est donc probable que sa note serait moins favorable si elle repassait le test aujourd'hui.

Dans le n° 1192, vous publiez un face-à-face entre le MGS5 EV et le Renault Scénic. J'ai été propriétaire, entre 1996 et 2017, de six Scénic "essence". Nous faisons très régulièrement le trajet de la région nancéienne avec deux puis trois enfants, d'une seule traite, vers La Rochelle, soit environ 750 km. Vous mesurez l'autonomie autoroutière du Scénic à 280 km, et je me dis que si j'avais à refaire le trajet avec trois enfants à l'heure actuelle, celui-ci deviendrait une véritable expédition ! Actuellement propriétaire d'une Renault hybride, cela me paraît un meilleur compromis que le tout-électrique.

Philippe Thomardel

C'est tout le sujet de l'électrique : les différences d'usage individuel. Si vous effectuez fréquemment ce long trajet et n'avez pas les moyens d'acheter les modèles électriques haut de gamme offrant les meilleures autonomies, de l'ordre de 450 km sur autoroute, l'hybride est une solution plus pertinente.

Nouveau Citroën ë-C5 Aircross

Portes ouvertes du 10 au 13 octobre**



à partir de 459 €/mois⁽¹⁾

LLD 48 mois / 40 000 km 1^{er} loyer de 0€

Prime CEE de 4 242€ déduite avec 4 ans d'entretien et d'assistance*

A 0g CO₂/km



JUSQU'À

8
ANS

CITROËN.
WE CARE
GARANTIE

Modèle présenté : Nouveau ë-C5 Aircross Électrique 210ch, autonomie confort, MAX avec options 601€ aux mêmes conditions. (1) Exemple pour la Location Longue Durée du Nouveau ë-C5 Aircross Électrique 210ch, autonomie confort YOU après déduction de la Prime CertiNergy de 4242€. Vous êtes éligibles à ce montant de prime si votre revenu fiscal de référence est inférieur à 26200€ par part fiscale, voir conditions d'éligibilité sur citroen.fr. Offre non cumulable valable jusqu'au 31/10/25 réservée aux personnes

physiques éligibles pour un usage privé, dans le réseau Citroën participant, et sous réserve d'acceptation par CREDIPAR, dénomination commerciale Stellantis Finance & Services, SA au capital de 138517008 € - 317425981 RCS Versailles - 43 rue Jean Pierre Timbaud 78300 POISSY - N° ORIAS : 07004921 ([www.orient.fr](http://www.orias.fr)). *Prime CertiNergy pour la valorisation des opérations au titre du dispositif des Certificats d'économies d'énergie : 4242€ non soumis à la TVA. (n° SIREN CertiNergy : 798641999). Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives * Prestation facultative, contrat Entretien Plus comprenant l'entretien et l'assistance selon conditions contractuelles sur 48 mois / 40 000 km (20€ / mois) (au 1^{er} des 2 termes atteint). Les conditions générales de l'offre sont disponibles dans le réseau Citroën. **Selon autorisation préfectorale et réseau participant.



CITROËN

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

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ





DÉFILÉ SUR LES CHAMPS

Le 53, avenue des Champs-Élysées, est l'adresse parisienne de Renault depuis... 1910 ! Autant dire qu'en cent quinze ans, aussi bien la marque que la manière de communiquer sur l'automobile ont connu nombre de révolutions. Ce "flagship", comme on dit en verbiage marketing, n'en est pourtant qu'à sa quatrième mue. D'abord magasin Renault, il est devenu Pub Renault en 1962, puis L'Atelier Renault en 2000. Après deux ans de travaux, voici donc désormais Le Défilé Renault. Drôle de nom, mais qui trouve son sens par l'architecture imaginée par Franklin Azzi : en repartant de zéro, il a conçu et réalisé une impressionnante piste intérieure en spirale, soutenue par 90 tirants d'acier, qui ressemble

un peu à nos garages d'enfance. Elle peut accueillir jusqu'à 22 voitures et permet de les observer sous des angles multiples et inédits. Au centre, en plus de l'espace restauration, prolongée par la terrasse extérieure, une Agora modulable s'animaera selon les thématiques du moment. Jusqu'au 2 novembre, Le Défilé va ainsi mettre en valeur la Renault 4 et son esprit en variant les plaisirs et les animations, de la projection de films sur grand écran, aux soirées "dance floor". Pour ceux qui souhaitent participer à ces événements et suivre son actualité, ce lieu qui se veut dédié à "la pop culture automobile" a même son propre site Internet : <https://ledefile.renault.com>.



A 51 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

***Location Longue Durée :** GLC 300 e 4MATIC AMG Line +, 40 000 km, sans apport, 48 loyers mensuels de 690 €. Modèle présenté : GLC 300 e 4MATIC AMG Line +, avec peinture Argent High-tech, Pack Sport Black, Jantes alliage AMG 50.8 cm (20") multibranches, DIGITAL LIGHT, Toit ouvrant panoramique et Marchepieds en acier inoxydable avec picots en caoutchouc, 40 000 km, 48 loyers mensuels de **749€**. Offre au prix tarif remisé du 01/10/25 au 31/10/25 et livraison avant le 26/12/25 chez les distributeurs participants, sous réserve d'acceptation du dossier par Mercedes-Benz Financial Services SA, 7 av. Niepce, 78180 Montigny. RCS Versailles 304 974 249, N° ORIAS 07009177, N° ICS FR77ZZZ149071. Données Gamme GLC (cycle combiné WLTP) : consommations : 0,4-10,5 L/100 km, émissions de CO₂ : 41-239 g/km. Star Days = Journées étoilées.

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



STAR DAYS

Jusqu'au 31 octobre

Mercedes-Benz

GLC HYBRIDE RECHARGEABLE AMG LINE

Dès **690€** / mois
sans apport*

LLD 48 mois / 40 000 km



Découvrez toutes nos offres Star Days :



#SeDéplacerMoinsPolluer

Nouvelle premier

La sixième génération de Renault Clio entend bien profiter de l'effet nouveauté pour pérenniser sa domination sur le marché des polyvalentes. La Peugeot 208 compte quant à elle exploiter son statut de valeur sûre pour exister en attendant la présentation de sa remplaçante, prévue au plus tôt pour 2027.

Par Didier Laurent

La Clio VI prend le risque d'une évolution stylistique assez forte.



CLIO VI

À partir de **21 900 €***

Commercialisation : **fin d'année**

* Estimation.

PHOTOS RENAULT / DDPI ET TIBO/PEUGEOT



Un intérieur tout nouveau, mais des écrans qui rappellent ceux de la Renault 5 E-Tech.

ère, match

PEUGEOT 208

À partir de **21 500 €**

Commercialisation : **effective**

*La 208 a été restylée en 2023,
son design est toujours dans le coup.*



Le dispositif i-Cockpit et l'agencement de la planche de bord de la 208 commencent à vieillir.

Bien qu'elle soit en tête des ventes sur le marché français (environ 70 000 immatriculations contre 50 000 pour la 208 depuis le début de l'année), l'actuelle Clio va donc bientôt être remplacée par un modèle assez différent. C'est avec elle que Renault compte enfoncer le clou de la domination commerciale dont il jouit depuis 2023 dans la catégorie. Une avance qu'il convient toutefois de relativiser : en dézoomant sur une période plus longue, on s'aperçoit que c'est la 208 qui était la plus vendue entre 2020 et 2022. Mais ce qu'il faut avant tout retenir, c'est que ces deux autos représentent en moyenne 10 % du marché tricolore et qu'elles sont ainsi les plus importantes aux yeux des marques. L'électrique, certes poussé à l'extrême dans leur communication, constitue à court terme un enjeu financier moins déterminant. Et puis, le renouvellement d'un best-seller est toujours une bonne nouvelle. Cette fois-ci, c'est la Clio qui tire profit du calendrier, la future 208 ayant été repoussée (voir pourquoi page 18). En marge de cet avantage, quels sont ses arguments face à une Peugeot mature et faite pour durer ?

En toute logique et indépendamment des segments, les politiques tarifaires de Peugeot et de Renault sont similaires. Les deux constructeurs français se marquent à la culotte, et ce sont souvent davantage le sourire du vendeur, la

proximité avec un concessionnaire ou la promotion du moment qui font la différence. Mais c'est aussi une question de style, d'autant que dans le cas présent, nous faisons face à des principes de design assez éloignés. Cela peut paraître étonnant car le dessin de ces deux modèles a été supervisé par le même homme.

Design et prix : alignement obligatoire

Gilles Vidal a en effet dirigé la conception stylistique de l'actuelle 208 avant de basculer chez Renault (en 2020), où il a signé cette nouvelle Clio... avant de revenir chez Stellantis, au cours de l'été dernier. Mais si la Clio VI souffle un vent d'originalité, elle ne devait pas être trop nouvelle, et surtout pas clivante. La Clio comme la 208 sont également des voitures de flotte d'entreprise qui doivent véhiculer une image moderne et relativement "passe-partout". Le positionnement des tarifs est lui aussi essentiel, et si ceux de la Clio ne sont pas encore connus, nous en avons estimé l'entrée de gamme à 21 900 €. De son côté, la 208 d'aujourd'hui, en ce moment en promo à 208 € par mois sans apport, affiche un prix facial à 21 500 € (ou 17 750 € avec remise).

Toutefois, on parle ici d'une version 100 ch avec boîte de vitesses manuelle, alors que la Clio de base sera disponible avec une motorisation TCe 115 (et là aussi boîte manuelle). Au-dessus, les deux gammes s'articulent de manière différente, en matière d'énergie



comme de technologie. La polyvalente frappée du losange sera la seule à proposer une motorisation GPL de 120 ch ainsi qu'une chaîne de traction hybride non rechargeable de 160 ch. En toute logique, elle n'ira pas sur le tout électrique puisque la Renault 5 E-Tech endosse →

Motorisations thermique, GPL ou hybride non rechargeable pour la Clio VI.



2



4



❶ Le double écran de 10,1 pouces embarque un univers Google et un système d'exploitation de nouvelle génération. ❷ 10 pouces également pour l'écran de la 208, mais il est moins puissant et réagit moins vite. ❸ Le levier de vitesses glisse derrière le volant (sur les versions à boîte automatique) et fait gagner un peu de place sur la console centrale. ❹ La 208 utilise un basculeur plutôt agréable à utiliser, présent dans de nombreux modèles du groupe Stellantis.

DIMENSIONS/HABITABILITÉ	RENAULT CLIO	PEUGEOT 208
L/l/h (m)	4,12/1,79/1,45	4,05/1,74/1,43
Largeur aux coudes AR (cm)	137	135
Espace aux jambes (cm)	22	21
Garde au toit (cm)	94	91
Volume de coffre (dm ³)	391 ⁽¹⁾	352 ⁽²⁾
Largeur de coffre (cm)	102	101
Hauteur de coffre (cm)	52	54
Profondeur de coffre (cm)	70	66
Seuil de chargement (cm)	74	69

(1) 309 sur hybride ou GPL (2) 309 sur électrique.

MOTORISATIONS/BOÎTES	RENAULT CLIO	PEUGEOT 208
Essence	TCe 115 BVM6/EDC6	PureTech 100 BVM6
Diesel	non	non
Bicarburant GPL/essence	Eco-G 120 EDC6	non
Micro-hybride	non	Hybrid 110 ou 145 eDSC6
Hybride non rechargeable	E-Tech 160/multimodale	non
Électrique	non	136 ou 156 ch

AIDES À LA CONDUITE	RENAULT CLIO	PEUGEOT 208
Alerte sortie du véhicule	oui	non
Avertisseur angles morts	oui	oui
Caméra 360°	oui ⁽²⁾	oui
Conduite semi-autonome niveau 2	oui ⁽³⁾	oui
Correction de trajectoire d'urgence	oui	non
Frein de parking automatique	oui	oui
Freinage automatique d'urgence AV/AR	oui/oui	oui/non
Seuil de chargement (cm)	74	69
Surveillance conducteur avec arrêt complet en cas d'urgence	oui	non

(2) HD. (3) Adaptation auto au profil de la route et aux limitations de vitesse.

La 208 joue la carte du micro-hybride et du 100 % électrique pour se distinguer.



Les doubles feux et les ailes sculptées lui donnent un air sportif.



RENAULT/DPPI

La Clio grandit sensiblement et s'allonge à 4,12 m. C'est la plus grande génération.

ce rôle. Chez Peugeot, l'E-208 à batterie offre des puissances de 136 ou 156 ch (voire 280 ch pour l'E-208 GTi), mais c'est surtout sa livrée micro-hybride de 110 ch qui forme le gros des ventes (elle existe aussi en 145 ch). Elle est soutenue par une politique tarifaire avantageuse, courante en fin de carrière, et constituera une arme de choix pour Peugeot afin de résister à la nouveauté.

Présentation, finition, technologie : prime à la nouveauté

Il est vrai qu'en face de la 208 et même de la Clio V, la nouvelle Renault met largement en avant son changement de génération. On remarquera également qu'elle a grossi et atteint désormais 4,12 m de longueur (soit 7 cm de plus que l'actuelle), ce qui représente 6 cm de plus qu'une 208. À bord de la Clio, le niveau de finition est satisfaisant mais ne fait pas vraiment mieux que celui de la 208, qui reste l'une des références du genre. Des plastiques durs sont à déplorer des deux côtés, mais dans cette catégorie, cela peut sembler normal. Le principal est que d'un côté comme de l'autre, l'habitacle paraisse promis à une tenue correcte dans le temps. En revanche,

la planche de bord de la Clio fait plus jeune, l'i-Cockpit et la disposition des commandes de la 208 pouvant commencer à rebuter les esprits en recherche de nouveauté.

En se penchant sur l'aspect technologique, on se rend compte de la rapidité des progrès que peut faire l'industrie automobile, même dans des catégories de grande diffusion. À l'ère de la voiture connectée, ce sont surtout la puissance de calcul et les capacités de mémoire qui permettent d'offrir plus de services. Et sur ce point, la Clio tire avantage de sa jeunesse et surclasse largement sa rivale. Au-delà de ses deux écrans de 10,1 pouces – la 208 n'a rien à lui envier en la matière –, la Clio reçoit la technologie Google Built-In, avec Google Maps, Google Assistant, Google Play, Amazon Music et Prime Video... soit de quoi profiter de 2 Go par mois de données incluses pendant trois ans et plonger dans l'automobile de demain. La 208 ne démerite pas, mais elle semble désormais amplement dépassée par sa concurrente en matière de connectivité, et les mises à jour n'y feront rien. Il lui faudra attendre la prochaine génération pour revenir dans le match.

Si la Clio s'est allongée de 7 cm, son empattement a progressé d'à peine 1 cm. Ce qui veut dire que

La Peugeot peut toujours compter sur sa compacité et son style équilibré pour ne pas vieillir trop vite.

PEUGEOT





le gain d'espace perçu à bord est davantage dû au choix du mobilier ou à la forme de la planche de bord. Renault mise également sur le nouveau dessin des sièges avant, avec des zones de maintien plus généreuses sur les côtés des dossiers. On n'est pas loin d'une thématique néo-rétro et c'est une tendance que l'on aperçoit ailleurs (même chez les marques premium), sans créer de différence fondamentale sur la qualité de la sellerie.

Confort, habitabilité, praticité : la Clio, a priori

La Clio se distingue autrement, par exemple avec un levier de vitesses désormais positionné derrière le volant (sur les versions à boîte automatique), ce qui dégage de la place au niveau de la console centrale. De son côté, la Peugeot n'est pas une référence en matière de largeur pour les coudes et de garde au toit à l'arrière,

mais signalons que ces voitures ne sont presque jamais retenues par des familles de cinq personnes, la place centrale arrière ne pouvant servir qu'à dépanner. C'est tant mieux car les volumes de coffre restent dans la moyenne, sans plus. Au mieux, la 208 offre 352 dm³ (et seulement 309 dm³ en variante électrique), quand la Renault revendique tout de même 391 dm³. Mais attention, en hybride ou en GPL, la Clio descend elle aussi à 309 dm³. Côté praticité,

il n'y a pas de différence majeure : modularité 2/3-1/3 dans les deux cas, seuil de chargement annoncé plus bas de 4 cm chez Renault mais sans réel impact décisif, et capacité d'emport une fois la banquette rabattue oscillant entre 1 150 et 1 200 dm³. Enfin, chez Peugeot comme chez Renault, on n'oublie pas le bénéfice d'une communication sur l'emploi de matériaux durables ou recyclés, même si elle n'est pas forcément un déclencheur de l'acte d'achat.

Bilan : avantage Clio

Plus connectée, plus high-tech et forte de motorisations décalées (GPL), la Clio prend logiquement l'avantage. Valeur sûre, la 208 joue quant à elle la carte de l'expérience, comptant sur l'hybride léger (plus accessible) et le tout électrique. Il lui faudra néanmoins encore tenir au moins dix-huit mois avant d'être remplacée (*lire page suivante*), et cela risque d'être un peu compliqué.



La 208 doit tenir deux ans face à une Clio totalement renouvelée.

La future 208 va reculer pour mieux sauter

La troisième génération de 208 ne sera pas lancée avant 2027, ce qui est plus tardif que le plan initial de Peugeot. Le temps pour le constructeur de passer d'un projet de modèle 100 % électrique à une offre multi-énergie.

D'une manière générale, le cycle de vie d'un véhicule dans la catégorie des polyvalentes est de sept ans, avec une opération de remise à niveau (restylage extérieur, mise à jour technologique, enrichissement de l'équipement) à mi-carrière. La 208 II actuelle, lancée le 6 octobre 2019, aurait donc dû être remplacée en 2026, tout comme le sera la Clio VI en lieu et place du modèle existant, également commercialisé en 2019. Dès lors, pour quelle raison la future 208 ne pointerait-elle pas le bout de son capot avant

2027, voire 2028 pour ce qui est de sa mise à la route ? L'explication est à la fois technique et liée à une erreur stratégique. Car même si les instances européennes pressent les constructeurs automobiles à basculer vers l'électrique, c'est encore le client qui décide dans quoi il roule... Et alors que le marché automobile français s'est effondré sous le coup des prix trop élevés des véhicules électriques, beaucoup de marques ont rétrogradé sur leurs projets. C'est ainsi que la prochaine 208, initialement prévue uniquement en tout électrique en 2026, est devenue un projet multi-énergie avec de multiples

conséquences. Il a fallu pour cela adapter non seulement sa plateforme technique aux motorisations hybrides, mais aussi l'outil industriel de l'usine de Saragosse (Espagne) où la petite féline sera produite.

Très différente et plus connectée, elle reprendra finalement peu ou prou l'éventail des motorisations actuelles, avec des puissances de 100 à 145 ch en hybride. En électrique, deux types de batterie sont envisagés. D'abord, une version LFP (lithium-fer-phosphate) pour viser 350 km d'autonomie, ce qui est peu pour un chiffre d'annonce, mais à un tarif contenu. L'autre proposition serait une NMC (nickel-manganèse-cobalt) pour le haut de gamme. La plateforme STLA Small utilisée étant capable d'embarquer des packs de batteries de 37 à 82 kWh, elle pourrait également fournir une variante grande autonomie qui tiendrait environ 600 km.

La troisième génération de 208 adoptera un principe de masque pour protéger ses phares et sa calandre.

La future lionne proposera finalement des motorisations hybrides et 100 % électriques.



Volkswagen ID.3

À partir de **159 €/mois**⁽¹⁾

LLD 37 mois, 30 000 km

1^{er} loyer de 5 000 € après déduction
de la prime Coup de Pouce de 4 200 €



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

Volkswagen ID.3 100 % électrique



Les instants VW du 9 au 12 octobre.⁽²⁾

(1) ID.3 Pure Life Max neuve 52 kWh en Location Longue Durée sur 37 mois, 30 000 km maximum. 1^{er} loyer de 5 000 € après déduction de la Prime Coup de Pouce de 4 200 € (conditions sur service-public.fr) suivi de 36 loyers de 159 € après déduction de la prime Eco VW de 4 000 € (remise conseillée). Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande d'une ID.3 Pure Life Max neuve du 01/10/2025 au 31/10/2025 et immatriculation avant le 31/03/2026 dans le réseau participant, en France métropolitaine.

Modèle présenté : 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 € après déduction de la Prime Coup de Pouce de 4 200 € suivi de 36 loyers de **342 €** après déduction de la prime Eco VW de 4 000 € (remise conseillée). Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande **entre le 01/10/2025 et le 31/10/2025 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.

(2) Selon autorisation préfectorale.

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.

A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

Nouveaux sommets

Deux turbos et une hybridation sont au menu de cette nouvelle version de la 911 Turbo S, qui apparaît comme la Porsche la plus puissante de tous les temps. L'une des plus chères, aussi...

Par Didier Laurent



La planche de bord respire le sérieux, sans fioritures.

Porsche a ajouté une hybridation à la 911 Turbo S au seul motif de la hausse de performance, pour un prix qui approche 300 000 € hors malus de 70 000 €. Il faut donc désormais déboursier près de 400 000 € pour s'offrir cette sportive hyper-technologique, qui ne coûtait "que" 208 415 € en 2019, hors options et malus. Est-ce que les clients continueront de répondre présent ? Pour faire passer l'addition et les 25 000 € d'augmentation en comparaison de la dernière version, la nouvelle venue fait encore mieux côté puissance : 711 ch, soit 61 ch de plus que sa devancière. 711, c'est aussi l'indicatif téléphonique de Stuttgart, aurait souligné un responsable de la marque. Merci pour l'info ! La vraie nouveauté, c'est que le flat 6 biturbo de 3 745 cm³ cède sa place à un bloc de 3 591 cm³ issu de la 911 GTS. Il s'en distingue toutefois par l'adjonction d'un

second turbocompresseur, les deux éléments de suralimentation étant néanmoins plus petits. Nouveauté majeure : un moteur électrique a été intégré à l'axe du turbo, afin de supprimer le temps de réponse. Il fonctionne également comme un générateur lors des phases de décélération et à haute vitesse, récupérant jusqu'à 28 kW – soit deux fois plus que sur la GTS. Mais une fois produite, l'énergie doit être stockée. Pour cela, Porsche reprend la solution de la GTS Hybrid, avec une modeste batterie de 1,9 kWh

installée entre le coffre et la baie de pare-brise. Cela n'a qu'un impact minime sur la consommation et les émissions de CO₂ (265 g/km), puisque l'objectif est la performance ! Dans ce contexte, les chiffres parlent d'eux-mêmes : le 0 à 100 km/h est expédié en 2,5 s, soit 0,2 s de mieux que la génération précédente, et le 0 à 200 km/h baisse quant à lui de 0,5 s, à 8,4 s. En revanche, la vitesse de pointe est bridée... Détendez-vous, Porsche l'a calibrée à 322 km/h, pour des questions de pression des pneus. L'honneur est sauf...

L'avis de L'Auto-Journal

Porsche fait de l'orfèvrerie avec son haut de gamme et vend désormais de manière décomplexée des voitures au même prix qu'une Ferrari ou une Lamborghini, qui véhiculent une autre image. La Turbo, surtout en S, est un modèle à part qui porte tout ce que sait faire la marque, y compris dans l'exploitation de l'électrification, où Stuttgart est visiblement bien plus fort que sur le 100 % électrique, qui pour l'instant a tendance à rebuter ses clients.

À partir de **275 400 € en coupé,**
289 700 € en cabriolet
Commercialisation : **effective**



711 ch cheveux au vent, voilà qui doit être décoiffant !

SKODA

Saviez-vous qu'un colibri était capable d'extraire le nectar d'une fleur en quelques secondes ?



ŠKODA ELROQ RECHARGE RAPIDE DE 10 À 80 % EN 28 MINUTES*

À partir de

339 €/mois⁽¹⁾

LLD 37 mois / apport de 0€ après
déduction de la prime CEE EDF de 3 135€⁽²⁾

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

Modèle présenté : Elroq 85 Plus avec options à **522€** par mois, remise Škoda de **4000€**, remise CEE EDF déduite, aux mêmes conditions.

Offre valable jusqu'au 31/10/2025. * Sur borne de recharge DC sur Elroq 85. (1) Elroq 50 City en Location Longue Durée 30 000 km maximum, apport de 0€ après prime CEE EDF de 3 135€ déduite puis 36 loyers de 339€, remise Škoda 4000€, conditions d'éligibilité sur service-public.fr. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GmbH – RCS Pontoise : 451 618 904. (2) Détails sur skoda.fr/skoda-iv/certificats-economies-energie

Gamme Elroq : WLTP min/max – Consommation (kWh/100km) : 15,2-17,3. Rejets de CO₂ (g/km) : 0 en phase de roulage.

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

A 0 g CO₂/km

B

C


D

E

F

G

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



De dos, la 849 Testarossa adopte un style expérimental, très nouveau chez Ferrari.

Le retour des têtes rouges

Il y aura bientôt plus de modèles chez Ferrari que chez Renault... Seulement quelques semaines après le lancement de la 12Cilindri et de la F80, voici la 849 Testarossa. Moins exclusive mais tout aussi excitante, c'est la remplaçante de la SF90 Stradale.

Par Didier Laurent

Le constructeur italien mélange les codes et les époques. Le résultat est saisissant.



À partir de **460 000 €**

Commercialisation : **deuxième trimestre 2026 (premières livraisons)**



Le bleu, le jaune et le rouge font un peu mal aux yeux, mais l'univers déployé fait mouche.

A croire que la Lamborghini Countach LPI 800-4, dévoilée en 2021 et vendue plus de 3 millions d'euros à 114 clients triés sur le volet (et sur le perron de la banque), a donné des idées aux stratèges du marketing de la marque au cheval cabré. La différence, c'est que Ferrari va offrir ce modèle au nom évocateur à un prix plus "accessible" toutes proportions gardées – 460 000 € en coupé et 500 000 € en version Spider, dotée d'un toit rigide rétractable manœuvrable en 14 s.

C'est ainsi que réapparaît le nom de "Testarossa", utilisé par Ferrari pour la première fois en 1956 avec la 500 TR, puis en 1957 avec la 250 Testa Rossa, avant de devenir mythique en 1984 avec la Testarossa. C'est le design de cette auto qui a inspiré la 849, qui est elle aussi pourvue de couvre-culasses rouges. Très moderne et faisant appel à beaucoup d'appendices aérodynamiques, la Ferrari se hisse au sommet de la gamme du constructeur italien, hors modèles spéciaux. On aurait pu penser que le chiffre 849 correspondait à

la puissance du moteur thermique, mais en réalité, le 8 est le nombre de cylindres et le 49, la cylindrée par cylindre (qui est en fait de 499 cm³).

Toujours plus fort

Seul, le V8 biturbo placé en position centrale arrière affiche 830 ch, contre 780 ch pour la SF90. Il s'agit d'une version retravaillée du bloc existant, avec des culasses modifiées, des turbos plus gros et des composants plus légers. Les moteurs électriques (deux à l'avant, un à l'arrière) délivrent quant à eux 220 ch, comme sur la SF90. La batterie de 7,45 kWh est aussi reconduite, ce qui permet à la 849 de parcourir 25 km en tout électrique. Avec 1 050 ch cumulés, la Ferrari 849 Testarossa se mesure à la Lamborghini Revuelto (1 015 ch) ou à l'Aston Martin Valhalla (1 079 ch). Elle améliore en toute logique les performances de sa devancière : elle atteint 100 km/h en 2,25 s et 200 km/h en 6,35 s, soit 0,3 s de moins. Ferrari indique que sur le circuit de Fiorano (Italie), elle met 1,5 s de moins (1'17"5) au tour que la SF90.

PHOTOS FERRARI

L'avis de L'Auto-Journal

Ferrari vit sur une autre planète, avec des voitures toujours plus puissantes, performantes et chères, mais qui se vendent mieux que jamais. La F849 Testarossa témoigne d'un nouveau monde automobile, celui de la supercar hybride rechargeable, dont la partie électrique est au service de la performance.

Au goût du jour !

Le constructeur coréen revoit son SUV urbain pour lui offrir un look plus expressif et davantage de technologie. Le Stonic fait l'impasse sur le tout-électrique et propose une gamme de motorisations "cœur de marché".

Par Didier Laurent

PHOTOS KIA

La signature lumineuse se met au diapason des autres modèles.

Le premier Stonic a vu le jour en 2017 et a été restylé en 2020, juste avant l'arrivée du nouveau logo de Kia, en 2021. La mouture qui nous est présentée aujourd'hui conserve une bonne partie de la carrosserie d'origine mais modifie totalement sa physionomie, se rapprochant des codes stylistiques arborés par les autres modèles de la marque, avec des équerres de LED (que Kia appelle "Star Map") qui donnent une sensation de largeur à la voiture. Elles encadrent une calandre quasi fermée mais aussi un insert coloré en bas de bouclier, l'impression d'ensemble étant appuyée par des ailes légèrement plus joufflues. À l'arrière, les évolutions sont également notables avec un nouveau hayon, des feux arrière dont la signature lumineuse fait écho à l'avant et un bouclier qui change un peu d'aspect. Le Stonic adopte un nouveau volant (à deux ou trois branches selon le niveau de finition), avec le sigle du constructeur sur la droite du couvercle d'airbag. Mais l'élément le plus marquant de ce

nouvel intérieur est sans conteste l'implantation du double écran (deux fois 12,3 pouces) pour le combiné d'instruments et le pilotage des fonctionnalités de bord.

La modernité s'invite à bord

Cela veut dire aussi que certaines commandes physiques, comme celles de la climatisation, sont désormais commandées en tactile. Kia promet une grande fluidité de l'interface, mais il faudra attendre nos premiers essais pour expérimenter cette nouvelle configuration. Le Stonic conserve en revanche un levier de vitesses physique assez massif, évitant le bouton rotatif des Sportage et Sorento ou encore le gros commodo basculant des électriques. Cela prend un peu de place mais offre une bonne ergonomie. À bord, l'habitabilité n'évolue pas en comparaison du modèle actuel, demeurant dans une moyenne correcte. Le volume de coffre s'établit à 352 dm³ (332 dm³ avec une roue de secours, 1 155 dm³ sièges arrière rabattus). À titre de comparaison,



Même recherche de singularité à l'arrière, en écho à l'avant.



À partir de **23 500 €***

**Commercialisation :
novembre**

* Estimation.

Deux motorisations dont une hybride, deux types de transmission : le Stonic répond à l'essentiel.



Le côté bicolore et technologique est un atout pour le nouveau Stonic.

un Volkswagen T-Cross (4,14 m de long) propose 385 dm³, et une Toyota Yaris Cross (4,18 m de long) une soute de 398 dm³.

Deux moteurs et davantage d'équipements

L'entrée de gamme est campée par un 3 cylindres turbo d'un litre de cylindrée, dont la puissance est calibrée à 100 ch. Juste au-dessus, on trouve une version 115 ch micro hybride 48 V du même moteur, celle-là même qui avait été retirée du catalogue en début d'année 2024 alors qu'elle développait 120 ch. Cette nouvelle calibration à 5 ch de moins a certainement été pensée pour limiter les émissions de CO₂ et les malus, que le Stonic n'arrivera pas à éviter totalement. À noter que ces deux motorisations sont livrables avec une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports ou automatique DCT7 et qu'elles peuvent recevoir des jantes de 16 ou 17 pouces, cette dernière dimension étant réservée à la variante haut de gamme GT-Line.

Côté équipements, le nouveau Stonic intègre désormais nombre de systèmes avancés d'aide à la conduite, dont certains seront proposés en option sous la forme de packs (les prix et les options nous parviendront courant novembre). Kia souligne l'apparition de fonctionnalités venues des segments supérieurs, comme le

système anticollision avec détection des angles morts ou le dispositif d'avertissement de sortie de véhicule, qui informe les occupants de l'arrivée d'autres usagers par l'arrière avant qu'ils n'ouvrent les portes. Le constructeur coréen joue également la carte de la connectivité grâce à l'implantation d'un nouveau système d'exploitation, qui fournit un panel de services basés sur le cloud et des diagnostics embarqués en temps réel, à travers une application. En option sur la finition GT-Line, une clé numérique permet quant à elle au conducteur de déverrouiller et de démarrer sa voiture à l'aide de son smartphone ou de sa montre connectée. De quoi se prendre pour James Bond au volant d'un modèle de grande série.



L'espace habitable n'évolue pas en comparaison du modèle actuel.

L'avis de L'Auto-Journal

Il faudra observer le montant des loyers pour s'assurer de sa compétitivité, mais le nouveau Stonic arrive avec un équipement *a priori* très complet et des motorisations qui lui permettent d'être au cœur du marché. Ces dernières contrastent avec la large gamme de modèles 100 % électriques proposés par ailleurs par le constructeur coréen, qui s'adresse ainsi à différents types de clientèle.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Opel

Mokka Après la Lancia Ypsilon HF et avant la Peugeot E-208 GTi, avec lesquelles il partage son ensemble mécanique électrique, vient le Mokka GSE (pour Grand Sport Electric). On y retrouve l'électromoteur fort de 280 ch expédiés sur les roues avant, le chargeur AC/DC de 11/100 kW et la batterie de traction de 54 kWh brut avec à la clé une autonomie chiffrée non communiquée au moment où sont rédigées ces lignes – en dessous des 400 km, c'est certain, si l'on se réfère à l'Ypsilon HF et à son

rayon d'action de 373 km. Sportivité oblige, le nouveau venu reçoit un différentiel à glissement limité mécanique Torsen et des amortisseurs qui lui sont propres. Châssis, direction et freins sont retravaillés en fonction du profil affiché. **Mokka GSE : 46 500 €.** Au vu de ce prix, ce véhicule produit en France peut donner droit au Coup de pouce VE (3 181 ou 4 242 € dans le groupe Stellantis), à vérifier le moment venu. La surbonification de 1 000 € lui est refusée.

De
à Z A

Par Jean Bourquin

Opel Mokka



OPEL AUTOMOBILE GMBH

Peugeot

308 & 308 SW

Un restylage et une offre moteurs reconduite en mettant de côté l'expulsion du diesel jusqu'ici en service, momentanée semble-t-il : Peugeot se contente du minimum syndical en ce qui concerne la gamme thermique de la 308, break SW inclus. Les prix ne sont de ce fait pas revus à la hausse par rapport à la dernière révision tarifaire subie par la précédente mouture, enregistrée en juillet – aux trois premières finitions correspondantes nommées à l'identique, convient-il de préciser. À celles-ci s'ajoute en effet

un quatrième échelon planté au sommet de la gamme, alias GT Exclusive. C'est nouveau, donc. Entre parenthèses, cette livrée couvre tous les modèles de la gamme Peugeot, de la 208 au 5008. Dans le cas de la 308, son menu se compose, notamment, des compteurs numériques en 3D, des caméras à 360°, d'une sellerie en Alcantara et du siège conducteur électrique. Les dotations de série des finitions standards sont inchangées. Le break SW calque sa gamme sur celle de la berline, l'écart de prix s'élevant à 1 000 €.

Peugeot e-308



Peugeot 308 SW



PHOTOS : PEUGEOT

Renault

Captur Norme Euro 6 bis oblige, celle en cours, le Captur étrenne un bloc essence inédit dans la gamme Renault, que l'on retrouvera à coup sûr dans les entrailles de la nouvelle Clio. Dépourvu de tout soutien électrique, le 3 cylindres 1.2 TCe de 115 ch en question remplace le 3 cylindres 1.0 TCe de 90 ch à l'entrée de l'offre moteurs.

La boîte mécanique à 6 rapports se tient toujours dans le décor. Bon plan, les prix demeurent inchangés d'une motorisation à l'autre, avec en paquet cadeau un malus CO₂ légèrement moindre (540 € au lieu de 740 €). **Captur 1.2 TCe 115 ch** : 26 900 ou 29 200 € sous les finitions Evolution et Techno. Pas de malus au poids.



Renault Captur

ADRIEN CORTESI

Suzuki

PHOTOS : SUZUKI



Suzuki S-Cross



Suzuki Vitara

Vitara & S-Cross L'offre moteurs des SUV Vitara et S-Cross se réduit désormais à une seule unité, qu'ils se partagent. Un, le 4 cylindres 1.5 Dualjet de 115 ch sous l'emprise de l'hybridation non rechargeable est retiré de la circulation. Son association avec une boîte de type CVT peu convaincante lui a été fatale en Europe, semble-t-il. Deux, reste donc le 4 cylindres micro-hybridé 1.4 Boosterjet, lequel perd 19 ch dans l'affaire après sa conversion à la norme Euro 6 bis (voir les deux tableaux ci-dessous). Le Vitara et le S-Cross gardent leur transmission intégrale mécanique, en alternative à la traction, cas uniques dans le monde des SUV à ces niveaux de gamme.

LA GAMME SUZUKI VITARA

Puissance/Boîte	Finition	Prix	Malus CO ₂	Malus au poids
Boosterjet Hybrid BVM - 4 cyl. 1.4 110 ch/BVM6	Avantage/Privilege/Style	26 240/27 240/28 890 €	190 ou 210 €	0 €
Boosterjet Hybrid BVA - 4 cyl. 1.4 110 ch/BVA6	Privilege/Style	28 940/30 590 €	540 €	0 €
Boosterjet Hybrid BVM Allgrip 4x4 - 4 cyl. 1.4 110 ch/BVM6	Privilege/Style	29 240/30 890 €	400 ou 450 €	0 €
Boosterjet Hybrid BVA Allgrip 4x4 - 4 cyl. 1.4 110 ch/BVA6	Privilege/Style	30 940/32 590 €	1 172 à 1 186 €	0 €

LA GAMME SUZUKI S-CROSS

Puissance/Boîte	Finition	Prix	Malus CO ₂	Malus au poids
Boosterjet Hybrid BVM - 4 cyl. 1.4 110 ch/BVM6	Avantage/Privilege/Style	29 140/30 840/32 240 €	230 ou 240 €	0 €
Boosterjet Hybrid BVA - 4 cyl. 1.4 110 ch/BVA6	Privilege/Style	32 040/33 940 €	740 €	0 €
Boosterjet Hybrid BVM Allgrip 4x4 - 4 cyl. 1.4 110 ch/BVM6	Privilege/Style	32 340/34 240 €	650 €	0 €
Boosterjet Hybrid BVA Allgrip 4x4 - 4 cyl. 1.4 110 ch/BVA6	Style	35 940 €	1 629 €	0 €

€-308 & €-308 SW

Peugeot consent un peu plus d'efforts en ce qui concerne la variante électrique de la 308. Pour aller à l'essentiel, la capacité brute de la batterie de traction passe de 54 à 58,3 kWh

(55,4 kWh en capacité nette), ce qui donne une autonomie maximale annoncée de 450 km, contre 416 km au précédent épisode. Le rayon d'action du break SW "descend" à 444 km. Du côté des

équipements, la recharge bidirectionnelle V2L fait son apparition de série dès l'entrée de gamme. La finition GT Exclusive intègre de série la pompe à chaleur, facturée 550 € sur les trois livrées antérieures.

LA GAMME PEUGEOT 308

Puissance/Boîte	Autonomie électrique	Finition	Prix	Malus CO ₂	Malus au poids
Essence micro-hybride					
Hybrid 145 - 3 cyl. 1.2 145 ch/BVR6	–	Style/Allure/GT/GT Exclusive	33 400/35 250/37 850/39 150 €	0 à 50 €	0 €
Essence hybride rechargeable					
Plug-in Hybrid - 195 ch cumulés/BVR7 ⁽¹⁾	85 km	Allure/GT/GT Exclusive	42 400/45 200/46 800 €	0 €	0 €

LA GAMME PEUGEOT E-308

Puissance/Batterie ⁽²⁾	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Primes écologiques	Prime complémentaire
Monomoteur roues avant motrices						
Électromoteur 156 ch/55,4 kWh	450 km	11/100 kW	Style/Allure/GT/GT Exclusive	42 600/44 000/46 350/47 950 €	3 181 € ⁽³⁾	0 €

(1) 4 cyl. 1.6 150 ch + électromoteur 125 ch. (2) Capacité nette. (3) À partir de 3 181 €. Finition GT Exclusive exceptée.

DUR RETOUR À LA RÉA

Renault comme Stellantis ont cessé tout développement d'utilitaires à hydrogène. La flotte parisienne de taxis Hype a annoncé vouloir passer à l'électricité en lieu et place de ce carburant. Si celui-ci est loin d'être mort, son avenir paraît bien plus restreint dans ses usages qu'initialement prévu.

Par Arnaud Murati



Un véhicule électrique demeure à ce jour toujours moins polyvalent qu'une voiture thermique : lorsque sa batterie vient à manquer d'énergie, il convient de la recharger, quelquefois plusieurs heures durant. Certains constructeurs automobiles pensaient avoir trouvé la parade à cet écueil en alimentant leurs moteurs électriques avec une pile à combustible fonctionnant à l'hydrogène. Faire le plein d'une telle mécanique ne réclame en effet pas plus de temps qu'avec du gazole. Mais entre les projets avortés et les conclusions assassines des premiers utilisateurs issus du grand public, l'hydrogène est aujourd'hui au cœur d'une réelle controverse.

INDUSTRIELS DÉÇUS ET UTILISATEURS REMONTÉS

Stellantis n'a pas souhaité y apporter un mot de plus : *"En raison de la disponibilité limitée des infrastructures de ravitaillement en hydrogène, des investissements considérables requis et du besoin d'incitations très élevées pour les clients, l'entreprise n'anticipe pas l'adoption des véhicules utilitaires légers à hydrogène avant la fin de la*

décennie", indique le communiqué du groupe, qui met un terme à tous les projets liés à l'hydrogène. Quelques mois auparavant, soit en février 2025, la société Hyvia (une coentreprise entre Renault et Plug destinée à produire un Renault Master à hydrogène) avait déjà envoyé des signaux similaires : elle avait purement et simplement été liquidée ! En parallèle, les premiers clients de l'hydrogène n'ont pas manqué d'enrichir la base des griefs. Il faut en effet savoir que la mise à la route de la Toyota Mirai (véhicule à pile à combustible) aux États-Unis a tourné au mini-scandale : une action de groupe a même été lancée contre Toyota le 30 juillet 2024. D'après le document déposé par les représentants des plaignants, le système d'approvisionnement serait cher et totalement défaillant, au point de rendre les véhicules inutilisables. Les pleins seraient passés de 70 à 200 \$! Des problèmes électriques ou de trains roulants sont aussi avancés par les utilisateurs... qui espèrent bien sûr percevoir un dédommagement à la mesure des cris poussés.

Mais de dédommagement, l'entreprise de taxis Hype n'en souhaite visiblement pas : *"Force est de constater que l'hydrogène gris et son alibi*



SHUTTERSTOCK

SHUTTERSTOCK

l'hydrogène bleu (voir le chapitre suivant, NDLR) ont gagné cette manche en Île-de-France et qu'il faut en tirer les conséquences", indique un acide communiqué de la société, avant de détailler l'évolution des prix au kilo de l'hydrogène. De 12 € H.T. en 2015, le produit serait descendu à 9 € en 2021, pour remonter de 16 à 18 € le kilo cette année : "C'est deux fois plus cher qu'en 2021 et (...) cinq fois plus cher que le coût équivalent pour le même kilométrage d'une recharge rapide avec de l'électricité verte fournie par Electra."

FAIBLES RENDEMENTS, HYDROGÈNE VERT INTROUVABLE

L'hydrogène fait polémique pour une raison assez simple : afin d'en obtenir de manière "propre" (d'où son appellation d'"hydrogène vert"), il convient de passer par une électrolyse de l'eau. Ainsi, produire de l'hydrogène revient à recourir à de l'électricité en premier lieu : ne serait-il pas plus judicieux d'introduire directement cette énergie dans un moteur ? Selon un récent rapport de la Cour des comptes, le rendement de l'hydrogène produit de cette manière atteindrait à peine 65 %. Mais surtout, l'hydrogène vert paraît aujourd'hui une denrée bien rare. Dans une réponse écrite à un député, le ministère de l'Économie expliquait en janvier dernier que "l'hydrogène (décarboné, NDLR) reste issu de procédés peu matures et coûteux, résultant en de faibles capacités disponibles et des coûts élevés à date". D'autre part, pour que l'hydrogène produit soit vraiment vert, il faut que l'électricité utilisée ait été elle-même produite sans émissions de carbone. Générer de ➔

Produire de l'hydrogène "vert" en grande quantité demeure très complexe et coûteux à ce jour. L'essentiel de l'hydrogène provient donc de l'extraction de gaz naturels.

TOYOTA

Première voiture à hydrogène à être vendue au grand public, la Toyota Mirai a déçu aux États-Unis, donnant même lieu à une action de groupe contre le constructeur.

TOYOTA

La société de taxis Hype, qui exploitait bien des Toyota Mirai, pointe surtout les problèmes de coût de l'hydrogène pour justifier son abandon de cette solution.

LA PISTE DES POIDS LOURDS

Si les batteries sont loin d'être exemptes de contraintes pour les véhicules légers, l'affaire se complexifie lorsqu'il est question de transport lourd.

Les camions ne peuvent pas embarquer des tonnes de batteries pour fonctionner à l'électricité sans grever leur charge utile. Voilà pourquoi l'hydrogène paraît une solution plus adaptée aux camions et cars. Volvo Trucks promet la mise au point d'un poids lourd doté d'un moteur à explosion d'hydrogène pour "la fin de la décennie". Des constructeurs comme Daf ou encore Iveco travaillent aussi d'arrache-pied sur l'hydrogène, tandis qu'une cinquantaine de bus

expérimentaux à hydrogène circulent en Île-de-France. Mais à leur sujet, la présidente de la région Valérie Pécresse a fait état de fortes réserves pas plus tard qu'en juillet : "Aujourd'hui, le coût de cette technologie et de sa maintenance ne nous permet pas d'aller au-delà de l'expérimentation. Pour donner quelques ordres de grandeur, entre l'acquisition d'un bus à hydrogène et sa maintenance, on se rapproche du million d'euros, ce qui demeure beaucoup trop cher et doit être comparé à 380 000 € pour un bus au bioGNV, ou au coût de 550 000 € pour un bus électrique."



DANIEL KRAUS/IVECO

l'hydrogène avec de l'électricité provenant de la combustion du charbon est un non-sens écologique absolu ! À l'instar des hydrogènes "gris" ou "bleu" fustigés par Hype, d'ailleurs. Alors que l'hydrogène "gris" émanant du captage de gaz naturels suppose l'émission de 10 tonnes de CO₂ pour 1 tonne d'hydrogène obtenue, le bilan écologique de l'hydrogène "bleu" est légèrement meilleur, dans le sens où les émissions de CO₂ sont censées être captées dans la phase de production. L'affaire ne serait toutefois pas beaucoup plus convaincante que l'hydrogène gris selon différentes parties prenantes... Un espoir relativement récent est cependant venu avec la découverte d'hydrogène "blanc". D'après *Le Républicain lorrain*, un important gisement naturel d'hydrogène se trouverait dans les sous-sols de l'Est de la France. De même qu'en Aquitaine ou dans les Pyrénées.

POURQUOI BMW, HYUNDAI ET D'AUTRES Y CROIENT TOUJOURS

Si le constructeur le plus visible en matière d'hydrogène est évidemment Toyota avec la commercialisation de sa Mirai sur plusieurs marchés (281 ventes en France au premier semestre 2025), d'autres marques ne sont pas en reste. BMW travaille depuis très longtemps sur les piles à combustible ou encore les moteurs à explosion alimentés à l'hydrogène combustible, précisément depuis 1975 et la présentation du prototype 520 IH E12 ! À ce jour, BMW continue de mettre au point un iX5 à pile à combustible : "Nous avons confirmé l'arrivée d'un modèle de série pour 2028, explique BMW France. Nous sommes convaincus que la technologie hydrogène constituera un complément du véhicule à batterie pour 2035." L'argument massue de l'hydrogène est en effet celui-ci : l'électricité a trop de

contraintes, l'hydrogène permet une liberté équivalente au pétrole ! "Parmi les rouleurs intensifs, il y a ceux qui roulent entre 200 et 400 km par jour, et il y a ceux qui n'ont pas accès facilement à une solution de recharge", énumère Loïc Voisin, président d'HysetCo, la société qui implante des stations à hydrogène en Île-de-France. Et de faire savoir que "de plus en plus de gestionnaires de flotte viennent nous voir pour traiter 10 à 15 % de leur flotte", ce qui signifie que ces professionnels se seraient rendu compte d'eux-mêmes de l'inadaptation de la voiture électrique à certaines situations.

Ataway, une société qui établit des stations d'approvisionnement en hydrogène dans la vallée de l'Arve, ne dit pas autre chose : "La pertinence de la mobilité hydrogène est d'autant plus marquée qu'il s'agit d'un territoire de montagne, où les solutions de transport doivent conjuguer performance, autonomie et charge utile optimale", indique l'entreprise. Hyundai s'avère aussi un constructeur très avancé dans la mise au point d'un engin à pile à combustible. La marque coréenne s'apprête même à recevoir en octobre un exemplaire du nouveau Nexso, son SUV à hydrogène. L'idée de Hyundai est encore de faire procéder à des essais grandeur nature auprès des gestionnaires de flotte et non de vendre des véhicules au grand public. Il ne faut pas oublier qu'en France, il existe seulement 50 stations de recharge d'hydrogène environ, dont 14 sont situées en Île-de-France et 10 autour de Lyon. ■



Environ 50 stations délivrent de l'hydrogène en France, ce qui est un frein majeur à l'expansion de la mobilité à hydrogène.

Un BMW iX5 est en développement depuis plusieurs années chez le constructeur. Celui-ci promet un véhicule de série dès 2028.

BMW



L'avis de L'AUTO-JOURNAL

La voiture à hydrogène est un véritable serpent de mer. Mais à ce jour, aucun de ses écueils n'a été résolu. Si la technologie de la pile à combustible pour l'automobile semble convaincante, le rendement énergétique global reste faible, le réseau de distribution inexistant et complexe à déployer, tandis que la production d'hydrogène vert ne décolle pas. Les pouvoirs publics ont pourtant déjà dépensé beaucoup d'argent dans la filière hydrogène, notamment dans l'espoir de favoriser une alternative aux voitures électriques chinoises. Néanmoins, si la généralisation de l'hydrogène auprès des particuliers paraît hautement improbable, un modèle économique finira peut-être par éclore pour certains usages spécifiques.

ICON

E

C

N

A

R

F

**LOUIS
GARREL**

by Nicolas Valois

les hommes et le style



Une dalle numérique gigantesque : classique de nos jours. Les versions avec transmission automatisée restent fidèles au levier de vitesses.



Deux particularités sortent la K4 de l'ordinaire : sa poupe sur le modèle des breaks de chasse et sa taille, très décompactée pour une compacte.

KIA : LA CEED CÈDE LA PLACE À LA K4

L'EV4 électrique arrive, la Ceed, son pendant thermique, s'en va. Le trou dans la gamme sera vite comblé par une voiture "mondiale", la K4.

Comme indiqué dans la précédente édition de *L'Auto-Journal*, la Kia Ceed et deux de ses dérivés ne sont plus produits. Pour une raison simple : la compacte électrique EV4 les a éjectés de l'usine slovaque d'où ils sortaient. En clair, il n'y avait pas de place pour tout le monde. Des fois, c'est basique, l'industrie. Rappelons que la Ceed carburait aux énergies fossiles, et les esprits chagrins ne manqueront pas de reprocher à Kia la disparition de ce type de motorisation à ce niveau de gamme en Europe. À tort. Le constructeur, justement, a prévu le

coup. Et de faire appel à une berline thermique fabriquée au Mexique, déjà distribuée un peu partout ailleurs qu'en Europe, États-Unis en tête, et renouvelée en ce début d'année. Son nom : K4, une appellation qu'elle conservera une fois franchi l'Atlantique.

La K4 "internationale" décline deux carrosseries : la 4 portes dite "Sedan" et la 5 portes dite "Hatchback". Seule la seconde débarquera en Europe, là où sa forme peu commune devrait attirer l'attention, si ce n'est la sympathie. Il y a quelque chose d'un break de chasse là-dedans, une robe originale qui peut se transformer en atout dans une catégorie en voie de marginalisation, celle des berlines traditionnelles. Comptez 4,44 m en longueur.

Tout plein de moteurs

La K4 embarque avec elle quatre motorisations. Sont d'ores et déjà programmés le 3 cylindres 1.0 T-GDI limité à 115 ch et le 4 cylindres 1.6 T-GDI disponible sous deux puissances, soit 150 et 180 ch. Le premier fait valoir deux combinaisons possibles : sans soutien électrique avec boîte mécanique à 6 rapports, hybridation légère avec boîte robotisée à 7 rapports. Cette seconde solution est attribuée aux deux blocs plus puissants, sans autre alternative. Un module hybride non rechargeable est attendu plus tard dans l'année 2026. Ses petits secrets techniques restent à découvrir à ce jour.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
printemps 2026

Premier prix :
30000 €*

Concurrence : **Opel Astra**

* Estimation.

La K4 débarque en Europe avec une flopée de motorisations. Le marché français n'aura droit qu'aux unités micro-hybrides, semble-t-il, outre le module hybride simple à venir.



19 990 €

C'EST LE PRIX DE LA CITROËN È-C3 AUTONOMIE URBAINE, EN FINITION D'ENTRÉE DE GAMME YOU.

C'est la voiture électrique la moins chère du marché si l'on intègre dans le calcul le montant le plus élevé du Coup de pouce VE, soit 4 242 € (15 748 € après soustraction). La surprime étatique de 1 000 € lui est refusée, c'eût été trop beau...

Ce prix miraculeux suppose quelques sacrifices. De fait, l'électromoteur de 113 ch est alimenté par une batterie de traction de 30 kWh, d'où une autonomie limitée à 213 km en cycle mixte selon la fiche technique (attendez-vous à moins dans la réalité!). Le chargeur DC de 30 kW réclame un supplément de 500 €, et l'écran central est remplacé par une station d'accueil pour smartphone. Climatisation manuelle, en prime.



PRODUIT

Le Dacia Duster prend une benne

À dire vrai, il existe depuis 2015 un pick-up extrapolé du Duster, baptisé "Oroch" et en vogue en Amérique du Sud sous le badge Renault. Du classique, en partant d'une version rallongée de la copie d'origine (4,70 m en longueur). Nous verrions bien cet Oroch chez nous, mais cela relève du fantasme. En Europe, justement, et plus précisément en Roumanie, le carrossier Romturingia décline une recette plus simple sous l'égide de Dacia. La partie de la carrosserie qui couvre le coffre, désormais à ciel ouvert, est "sciée", et l'on en reste là. L'actuelle mouture du Duster



YANNICK BROSSARD / RENAULT

garde ce faisant ses dimensions intactes (4,35 m en longueur), d'où l'intérêt de l'opération. À un bémol près : cette découpe donne accès à une benne riquiqui, avec à la clé une charge utile du même tonneau (respectivement 1,05 m en longueur et 430 kg). En bref, le Duster Pick-up a pour premier mérite d'exister. Dacia n'envisage pas de le commercialiser en France.



BYD

"Une sorte d'Apple de l'automobile."

Stella Li,
vice-présidente de BYD

GAMMES

Une revenante et une pro



FIAT

FIAT

C'est fait. La très attendue version thermique de la 500, nourrie exclusivement à l'électricité jusqu'à présent, est disponible à la vente en Italie au prix de 20 900 € sous sa finition de lancement dite "Torino". Des livrées plus abordables viendront plus tard. Le bloc micro-hybridé retenu est le 3 cylindres 1.0 dit "Firefly", une vieille connaissance née sous l'ère FCA (Fiat Chrysler Automobile) "riche" dans le cas présent de 65 ch. La boîte mécanique à 6 rapports est servie avec. À titre indicatif, la Grande Panda la plus basique délivre 100 ch à un prix moindre... La 500 Hybrid Berlina franchira la frontière française dans les semaines qui viennent, avec un malus dans ses bagages (210 €, a priori).

RENAULT

La R4 E-Tech joint l'utilitaire à l'agréable. Deux versions destinées à un usage professionnel sont aujourd'hui disponibles à la commande, alias "Société Réversible" et "Société Van". La première peut récupérer sa banquette arrière au moment de prendre sa retraite professionnelle, et la seconde reste une fourgonnette à vie. Dans les deux cas, le volume utile atteint 0,94 m³ et la charge utile s'élève à 345 kg. L'ensemble mécanique 150 ch/52 kWh est le seul proposé, pour une autonomie maximale annoncée à 409 km. Enfin, les prix débutent à 29 300 € hors taxes pour les deux modèles. Prime CEE il y a si l'acquéreur est un professionnel. Soustrayez alors 4 770 € pour la R4 Réversible et 5 060 € pour la R4 Van.



RENAULT

"Nous ne nous positionnons pas comme une marque à bas prix", précise Stella Li, ce qui est pourtant le cas dans l'immédiat à en juger par la gamme française de BYD. Au passage, bas prix n'est pas synonyme de bas de gamme. La référence à la marque Apple est explicite. Le constructeur chinois s'orientera en direction du premium à plus ou moins brève échéance en Europe, c'est acté. À prendre au sérieux, plus encore au moment où une usine BYD sort de terre en Hongrie, prête à l'emploi pour une production locale de voitures électriques de bout en bout. Un second site est en phase préparatoire en Turquie. L'offensive chinoise, ce n'est pas une divagation de complotiste.

496,22 km/h

C'EST LE RECORD DE
VITESSE ATTEINT PAR
LA YANGWANG U9
XTREME SUR CIRCUIT.

Cette hypercar électrique est à ce jour la voiture de route la plus rapide dans le monde et dans l'Histoire. Sous pavillon chinois, ce qui n'a rien d'anecdotique : la montée en gamme programmée par BYD, propriétaire de la marque YangWang, s'élève au plus haut, jusque dans les territoires réservés à l'aristocratie européenne. L'exploit prouve que les Chinois sont loin devant dans la technologie de la locomotion électrique. L'U9 XTreme réunit quatre électromoteurs, un dans chaque roue, de 755 ch chacun, lesquels tournent à la vitesse hallucinante de 30000 tr/mn. La tension du circuit électrique portée à 1 200 V entre de même en ligne de compte.



BYD

SHUTTERSTOCK



“Nous devrions investir dans des véhicules abordables et de petite taille.”

Ursula von der Leyen,
présidente de la
Commission européenne

“... et électriques”, indique-t-elle dans le même propos. En décodé, l'idée d'une nouvelle catégorie automobile spécifiquement européenne bâtie sur le modèle des *kei cars* japonaises fait son chemin. Située entre le quadricycle et la citadine, cette microcitadine d'un genre particulier devra répondre, si cela se fait, à plusieurs critères : pas plus de 3,50 m en longueur, une puissance limitée aux alentours de 70 ch et des sites de production installés en Europe, batterie de traction incluse. Les assistances à la conduite introduites par la norme de sécurité GSR2 seront, pour leur part, supprimées. Prix souhaité : 15000 € au maximum sans aide financière d'aucune sorte. Y a plus qu'à.

AIDE

Super-bonus de 1 000 € : les heureuses élues

Pour rappel, l'État accorde une prime complémentaire à l'acquéreur d'une voiture particulière électrique au préalable éligible au Coup de pouce VE. Cette “surbonification”, selon l'appellation officielle, s'élève à 1 000 € et n'est attribuée qu'à une seule condition : la batterie de traction doit être produite en Europe. Une première liste publiée par le Gouvernement le 8 septembre dernier recense les modèles électriques équipés d'une

batterie “made in chez nous”, sans tenir compte du principal critère de sélection, pourtant toujours obligatoire : le prix, qui ne doit pas dépasser les 47 000 €. Ainsi, la DS N° 8 serait en mesure de donner droit au super-bonus, mais pas de chance, elle débute à 59 200 €. Nous avons fait le tri, au risque possible de quelques erreurs, car il faut être un expert de la CIA pour décoder le document de l'Ademe⁽¹⁾. Ayons pitié des concessionnaires.

LES VOITURES ÉLECTRIQUES ÉLIGIBLES À LA SURBONIFICATION DE 1 000 €*

MARQUES	MODÈLES	VERSIONS
Abarth	500e berline et cabriolet	• 155 ch/44 kWh (motorisation unique) : toutes finitions dans les deux cas
Audi	Q4 e-tron et Q4 Sportback e-tron	• 285 ch/77 kWh 4x2 : finition d'entrée de gamme uniquement dans les deux cas
Citroën	ë-C5 Aircross	• 213 ch/73 kWh (motorisation unique) : toutes finitions
Cupra	Born	• 204 ch/59 kWh : finition unique • 230 ch/79 kWh : finition unique
Fiat	500e berline, berline 3+1 et cabriolet	• 95 ch/24 kWh : toutes finitions dans les trois cas • 118 ch/42 kWh : toutes finitions dans les trois cas
Ford	Puma Gen-E	• 168 ch/54 kWh (motorisation unique) : toutes finitions
	Explorer	• 170 ch/55 kWh : toutes finitions • 286 ch/84 kWh : finition d'entrée de gamme uniquement
	Capri	• 170 ch/55 kWh : finition unique
	E-Tourneo Courier	• 136 ch/43 kWh : toutes finitions
Hyundai	Kona Electric	• 156 ch/48 kWh : toutes finitions • 217 ch/65 kWh : toutes finitions
Opel	Grandland Electric	• 213 ch/73 kWh : toutes finitions
Peugeot	E-3008	• 210 ch/73 kWh : toutes finitions • 230 ch/97 kWh : finition d'entrée de gamme uniquement
	E-5008	• 210 ch/73 kWh : finition d'entrée de gamme uniquement
Renault	Scénic E-Tech	• 170 ch/60 kWh : finition unique • 220 ch/87 kWh : toutes finitions
Skoda	Elroq	• 286 ch/77 kWh 4x2 : toutes finitions
	Enyaq	• 286 ch/77 kWh 4x2 : finition d'entrée de gamme uniquement
Volkswagen	ID.3	• 170 ch/52 kWh : toutes finitions • 204 ch/59 kWh : toutes finitions • 204 ch/79 kWh : toutes finitions • 286 ch/79 kWh : finition unique
	ID.4	• 170 ch/52 kWh : toutes finitions • 286 ch/77 kWh 4x2 : toutes finitions

* Liste arrêtée à la date du 8 septembre 2025.

PLAN PRODUIT

Porsche joue la prudence

Le marché de la voiture électrique d'élite en panne, les droits de douane malfaisants de Donald Trump et les Chinois qui boudent ses produits : Porsche sent le vent du boulet. Ni une ni deux, ses décideurs revoient leur copie en levant le pied sur l'électrification de la gamme. Point trop n'en faut, d'ici à 2030, contrairement aux précédentes prévisions. En clair, le moteur à explosion demeure le bienvenu chez Porsche. Les Panamera et Cayenne poursuivront leur carrière plus longtemps que prévu, le Macan fera un détour par les pompes à essence en 2028, et le futur grand SUV placé au-dessus du Cayenne, initialement programmé pour ne fonctionner qu'à l'électricité, sera "multi-énergie". En mettant de côté l'intouchable 911, il reste la 718, qui devait être transformée en pile ambulante dans les mois qui suivent : eh bien, cette sportive aura à nouveau droit à des blocs essence. Nos amis de *Sport Auto* sautent comme des zébulons...



ARNAUD SAUNIER



PORSCHE

Le Cayenne watté n'envoie pas son frère thermique à la retraite.



Hybridation simple chez Stellantis

Constat : un module hybride non rechargeable, cela n'existe pas dans les rangs du groupe Stellantis. Grossière erreur, qui sera réparée en 2028 avec l'arrivée d'une unité de cette nature extrapolée de l'actuel 3 cylindres 1.2 micro-hybridé. La prochaine Peugeot 308 en aura la primeur.

Un vrai 4x4 Toyota watté



TOYOTA

Tiré du concept car Compact Cruiser découvert il y a quatre ans, ce tout-terrain compact (4,40 m en longueur environ) pur et dur, dessiné à l'équerre, recourra à la locomotion électrique en partant d'une plateforme existante. Production en Europe et mise en service en 2028.

L'essence du petit Mercedes Classe G



MERCEDES

On le sait, Mercedes prépare un tout-terrain de poche, façon de parler. Au départ, l'engin ne devait faire appel qu'à la locomotion électrique, mais cela n'est plus si sûr. L'échec commercial du Classe G watté laisse penser que son petit frère bénéficiera en prime d'une solution hybridée.

Les chiffres du marché français de la voiture électrique en août 2025



16 992

C'est le nombre de voitures électriques immatriculées en France en août, en progrès de 29,3 % par rapport à août 2024.

17,7 %

C'est la part de marché des voitures électriques de janvier à août (16,8 % durant la même période l'an dernier). Comptez 19,3 % en août (15,3 % en août 2024).

1 412

C'est le nombre de Renault 5 E-Tech immatriculées en août. Suivent le Tesla Model Y (957), le BMW iX1 (743), la Dacia Spring (642) et le Renault Scénic E-Tech (630).

185 183

C'est le nombre de voitures électriques immatriculées de janvier à août, en recul de 2,1 % par rapport à la même période en 2024.

DS JUBILÉ DE PLATINE

Paris, 18-19 octobre 2025



PARIDS

Informations : www.parids.club ou parids@clubds.com | [Facebook](https://www.facebook.com/parids.club) | [Instagram](https://www.instagram.com/parids.club) | [YouTube](https://www.youtube.com/channel/UCqW0k0k0k0k0k0k0k0k0k0k)

ANNIVERSAIRE

La Citroën DS défile dans Paris

Née en 1955, disparue en 1975, toujours vénérée en 2025... C'est la Citroën DS, la voiture du siècle dernier selon l'avis personnel de l'auteur de ces lignes, sans discussion possible. Pour ses 70 ans (voir p. 88), donc, ce monument donne rendez-vous à ses admirateurs à la mi-octobre, à Paris dans le 15^e arrondissement, là où il fut fabriqué. Le rassemblement organisé le samedi 18 octobre sur le parvis du parc bien nommé "André Citroën" réunira 200 autos, avec concours d'élégance à la clé. 25 divines DS, que nous supposons en parfait état, joueront les mannequins. Le lendemain, les déesses défileront dans les rues de la capitale, un carrousel à ne pas manquer. Le rassemblement est gratuit et ouvert à tous.

DS Jubilé de platine

18 et 19 octobre, parc André Citroën, 75015 Paris

Organisateur : ParIDS Club

Musclé de moelleux de

Abordable mais pas low cost !

Avec un prix d'appel à 34 990 € en Hybrid 145 ch, Citroën frappe fort ! Ce sont 5 210 € et 4 000 € de moins qu'un Peugeot 3008 ou qu'un Opel Grandland dotés du même moteur, mais au prix d'une finition You plus dépouillée. À niveau d'équipement comparable (Plus), l'écart se resserre. En revanche, contrairement au C3 Aircross, qui rivalise avec le Dacia Duster, le C5 Aircross reste plus cher qu'un Bigster. Dacia garde la main sur la question du tarif : le Bigster s'affiche à partir de 29 990 € (Hybrid 155 ch), voire 24 990 € avec le 1.2 micro-hybridé et bicarburation essence/GPL de 140 ch. Le C5 Aircross affronte également la concurrence asiatique et le nouveau MG EHS Hybrid+, vendu dès 29 990 € et 33 990 € en PHEV.

MOTEUR	MALUS/PRIMES ÉCOLOGIQUES	YOU	PLUS	MAX
1.2 Hybrid 145 ch BVA	Malus CO ₂ de 230 à 330 €	34 990 €	37 990 €	40 990 €
1.2 Hybride rechargeable 195 ch BVA	Malus poids de 1 810 €	–	42 490 €	45 490 €
Électrique 210 ch Autonomie Confort	Primes de 320 à 4 515 €	40 290 €	43 290 €	46 290 €

hors, dans!

Nouvel épisode de la mue de Citroën, le C5 Aircross II sort les muscles. Un look racé qui s'accompagne de progrès technologiques inédits pour lui. Mais pas question de renier son héritage : le confort reste toujours au cœur de son ADN.

Par Méлина Priam Photos Florian Grout



GRÂCE À SA BATTERIE DE 17,8 KWH NET,
LE NOUVEL ENSEMBLE HYBRIDE RECHARGEABLE
DEVRAIT POUVOIR ASSURER RÉELLEMENT 80 KM
ENVIRON EN MODE TOUT ÉLECTRIQUE ●●●



L en avait ras le bol de passer pour le “rondouillard” de service. Alors, comme un ado mal dans sa peau, il s’est inscrit à la salle de sport pour se sculpter un physique d’athlète!

Au premier coup d’œil, la transformation est radicale. Fini le côté bonhomme du premier modèle, place à des lignes plus tendues, à des angles plus acérés, à des épaules plus marquées : le nouveau C5 Aircross en impose. Il s’offre même le luxe de conserver les ailettes des feux arrière vues sur le concept car : un détail qui ajoute une touche de style à laquelle Citroën n’était pas (ou plus) coutumier. Il change aussi presque de catégorie avec un gabarit en hausse : il s’étire de 15 cm (6 cm sur l’empattement) et s’élargit de 5 cm, pour une hauteur identique à quelques millimètres près. Forcément, au moment de le stationner dans un trou de souris urbain, ce n’est plus la même

histoire. Heureusement qu’il conserve un diamètre de braquage assez court et reçoit une aide au parking avec une vue panoramique à 360° – mais uniquement sur la variante haut de gamme Max. Pour autant, il ne faut pas s’y tromper, derrière ce look plus musclé, quasi sportif même, le C5 Aircross garde son cœur tendre ! S’il reprend la plateforme STLA Medium, vrai “couteau suisse” de Stellantis, sur laquelle repose son cousin le Peugeot 3008, il opte pour la version à empattement long (2,79 m contre 2,74) du 5008 mais également des 408 ou Opel Grandland. Ces centimètres en plus entre les essieux jouent rarement en faveur d’un comportement agile. À cela s’ajoute une masse pas vraiment “light”, surtout sur “notre” C5 Aircross d’essai doté de l’inédit ensemble hybride rechargeable de 195 ch. Tous pleins faits et conducteur au volant, le SUV Citroën est un beau bébé qui frise gentiment les

2 tonnes : inutile de vous faire un dessin ! Enfin, ce n’est pas parce qu’il change la forme qu’il renonce au fond : pas question de décevoir la clientèle fidèle aux chevrons !

Le C5 Aircross conserve jalousement l’exclusivité des suspensions à butées hydrauliques.

C’est le gage d’un confort souverain mais pas d’un dynamisme époustouflant. Le dispositif absorbe à la perfection les chocs engendrés lors des passages sur les nids-de-poule et autres irrégularités de la chaussée, mais les larges débattements en détente laissent de la place pour les mouvements de caisse. Si ces derniers sont toutefois mieux contenus qu’avant, au volant, le C5 Aircross reste un... C5 Aircross : il n’aime guère être bousculé sur les petites routes – même si son train avant n’est pas trop paresseux – et affiche un comportement ➔





LE PLEIN DE RANGEMENTS

L'habitacle regorge de rangements pratiques, à l'image de ce grand espace qui, de prime abord, semble caché derrière la console centrale mais se révèle accessible une fois que l'on est assis.



VIVE LE LIBRE ARBITRE !

Citroën facilite la coupure des aides à la conduite, qui se reconnectent à chaque démarrage. Un appui long sur ce bouton active les choix du conducteur (préalablement paramétrés une fois).



POSITION RELAX

Les passagers arrière aussi sont chouchoutés. Pour plus de confort, ils peuvent ajuster l'inclinaison du dossier par cette tirette. L'amplitude du réglage reste toutefois limitée.



PLUS DE SURCHAUFFE

Le chargeur du smartphone par induction est un classique des habitacles modernes. Le C5 Aircross l'embarque donc. Il ajoute un petit système de ventilation pour éviter la surchauffe de l'appareil.

VUE DE HAUT

En complément de l'écran de l'instrumentation de bord (voir ci-dessous), le C5 Aircross propose un affichage tête haute avec projection des informations en couleurs directement sur le pare-brise. Ce raffinement est exclusif à la finition haut de gamme Max.

À LA VERTICALE

Citroën opte pour un écran de 13 pouces placé à la verticale comme chez... Renault ! C'est moins spectaculaire que l'effet panoramique de l'ensemble du 3008, par exemple, mais ce format et l'ergonomie bien pensée sont tout aussi, voire plus, faciles à pratiquer au quotidien. Les menus et sous-menus sont parfaitement agencés. Si les réglages de climatisation sont intégrés à l'écran, ils restent toujours affichés et accessibles.



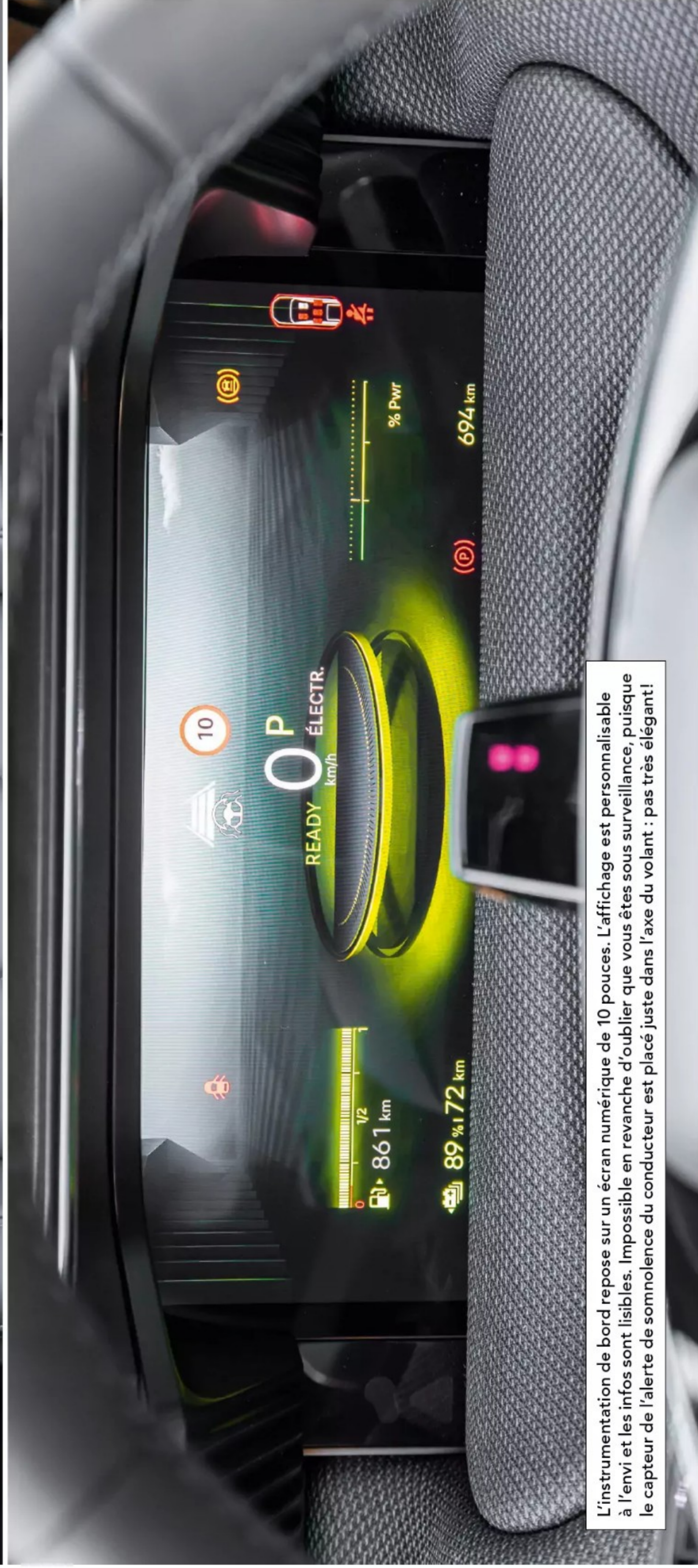
De l'espace et du bon sens

Si, extérieurement, le C5 Aircross affiche des lignes acérées, l'ambiance à bord reste, elle, très "cosy". Avec ses larges sièges avant ergonomiques (chauffants de série sur Max, ventilés et massants en option), sa banquette façon salon, son espace XXL pour les jambes des passagers et ses matériaux doux au toucher, le nouveau modèle garde l'esprit chaleureux de son prédécesseur. Pour autant, c'est très personnel, mais j'ai eu du mal à trouver une position de conduite agréable à cause d'une assise qui ne se baisse pas assez à mon goût. Déboule aussi à bord l'indispensable arsenal de technologies

embarquées du SUV moderne : aides à la conduite dernier cri (conduite semi-autonome de niveau 2 et toutes les alertes sécuritaires), phares Matrix LED et, bien évidemment, le grand écran tactile central pour tout contrôler à bord sont pour l'essentiel de série sur Max. Même ChatGPT est de la partie ! Au spectaculaire, Citroën privilégie toujours toutefois l'efficacité (tant mieux, dirons-nous), à l'image d'une ergonomie intuitive et fonctionnelle. Dans l'ensemble, les matériaux sont chaleureux, de bonne facture et bien ajustés, mais des plastiques durs arrêtent toute prétention luxueuse.

AU FRAIS !

L'accoudoir central cache lui aussi un grand rangement "fourre-tout" pratique, lequel, de plus, est réfrigéré. Une petite attention bienvenue lors des longs périples estivaux que beaucoup de constructeurs négligent.



L'instrumentation de bord repose sur un écran numérique de 10 pouces. L'affichage est personnalisable à l'envi et les infos sont lisibles. Impossible en revanche d'oublier que vous êtes sous surveillance, puisque le capteur de l'alerte de somnolence du conducteur est placé juste dans l'axe du volant : pas très élégant !

serein qui privilégie toujours le confort au dynamisme. Et tant mieux ! Honnêtement, pour un SUV familial, c'est la bonne option. Ce choix colle à merveille à l'ambiance "cocooning" et à son habitacle XXL. Car si Citroën l'a bien fait grandir, ce n'est pas uniquement pour trimbaler de la tôle en plus. L'habitabilité progresse : les passagers peuvent prendre leurs aises, y compris celui du milieu, qui, grâce au plancher plat, peut installer ses jambes normalement. Le coffre présente un volume assez généreux et surtout identique, quelle que soit la motorisation retenue. En effet, en positionnant la batterie (que ce soit la petite de l'Hybrid 145 ch, la moyenne du PHEV ici présent ou la grosse du modèle électrique) sous le plancher, elle n'empiète pas sur le coffre ! En revanche, le plancher est, lui, un peu surélevé, ce qui dérange les passagers qui ont de grandes jambes et se retrouvent avec les genoux trop haut : fatigant sur de longues distances. Mais, aussi surprenant que cela puisse paraître, point de banquette coulissante à l'horizon. Pas plus que de version 7 places. Les 4,65 m de longueur le permettraient pourtant.

À l'image de la révolution du style extérieur, le C5 Aircross en offre également une à bord et change sacrément de déco. La transformation est guidée par la déferlante, ces derniers temps, de toutes les nouvelles technologies embarquées que le C5 Aircross prend à bras-le-corps. Qu'il s'agisse de celles liées directement à la conduite, comme la semi-autonome de niveau 2, ou de celles de l'infodivertissement, elles arrivent toutes – pas toujours de série toutefois sur les premiers niveaux de finition –, avec en fer de lance le nouvel ensemble multimédia et le grand écran tactile vertical de 13 pouces (voir pages 40-41). Pour le coup, saluons la bonne maîtrise du sujet par Citroën : globalement, les assistances sont bien gérées et se déconnectent facilement pour ceux qui n'en veulent pas, et l'ergonomie du poste de conduite reste intuitive.

Plateforme STLA Medium oblige, le C5 Aircross est, à l'image de ses cousins, un SUV multi-énergie. Comprenez qu'il reçoit des motorisations aussi bien électriques que thermiques. Nous vous reparlerons bientôt des premières... Les secondes



❶ Grâce à l'empattement généreux de 2,79 m (comme sur le Peugeot 5008), l'espace aux jambes est plus que suffisant : les grands sont bienvenus à bord, même à la place du milieu à la faveur du plancher plat – mais du coup un peu surélevé. Une banquette coulissante aurait été appréciable.

❷ Citroën milite pour l'égalité des volumes de coffre quelle que soit la motorisation ! Ainsi, la version PHEV dispose comme les autres (Hybrid 145 ou électrique) d'une belle capacité de 565 dm³. Le seuil n'est pas trop haut.



PLUS
Prix/équipements
Habitabilité et coffre
Confort royal

MOINS
Manque de dynamisme
Des plastiques durs
Légers bruits aéro



Le C5 Aircross a bien grandi : + 16 cm par rapport à l'actuel pour afficher 4,65 m de long. Pour autant, contrairement à son petit frère C3 Aircross ou à son cousin rival Peugeot 5008, il n'envisage pas d'accueillir plus de 5 personnes à bord.

L'avis de Méline Priam



J'aime beaucoup ses petites ailettes de concept car à l'arrière ! Et l'interface fonctionnelle.



N'attendez aucune sportivité à son volant ! Mais l'ambiance chaleureuse, l'ergonomie évidente et le confort du fonctionnement en mode tout électrique apportent un agrément zen.

SOUS SES AIRS UN PEU PLUS SPORTIFS, LE C5 AIRCROSS PRIVILÉGIE TOUJOURS LE CONFORT DE ROULAGE AU DYNAMISME ●●●

sont, elles, au nombre de deux : soit Hybrid 145 ch, que l'on ne présente plus tant elle équipe déjà toutes les voitures du groupe, soit, comme ici, le très attendu nouvel ensemble hybride rechargeable de 195 ch qui remplace les deux anciennes moutures de 180 ou 225 ch. Il reprend une partie des entrailles de ces dernières, à commencer par le 1.6 turbo essence de 150 ch. Mais le moteur électrique qui lui est associé passe de 110 à 125 ch, sans gain de couple toutefois.

L'évolution tient plus à l'adoption d'une nouvelle architecture et à l'arrivée de l'inédite transmission multi-embayage e-DCS7.

Sur le même principe que l'e-DCS6 de l'Hybrid 145 ch, elle intègre le moteur électrique en son sein. L'avantage est un fonctionnement plus fluide et transparent. Surtout, désormais, la batterie, qui gagne au passage plus de 60 % de capacité (17,8 kWh utiles contre 11 kWh précédemment), ne se vide jamais totalement, ce qui permet à l'ensemble de toujours tourner en mode hybride, au plus grand bénéfice de l'agrément et

de la consommation. Dommage toutefois qu'elle n'accepte pas la charge rapide, contrairement à bien des concurrents allemands ou... chinois. Concrètement, outre une autonomie électrique qui frise les 100 km selon Citroën et atteint assurément près de 80 km comme lors de notre essai, pouvant ainsi se révéler suffisante au quotidien, la consommation réelle n'explose plus sur les longues distances. Après presque 300 km parcourus sur les routes majoritaires peu favorables à l'exercice, l'ordinateur de bord nous indiquait 6,9 l/100 km. Bien sûr, nous ne manquerons pas de vérifier cela dès que possible sur nos bases. Reste à savoir quand. Dans le contexte actuel, difficile de ne pas évoquer le fait que cette motorisation, annoncée depuis plus d'un an sous le capot du Peugeot 3008, a semble-t-il été plus ardue que prévu à mettre au point. Et tout ne serait pas réglé... Pour le dire autrement, certains de nos confrères sont tombés en panne ! Promis juré, ce n'était qu'un couac des débuts. Nous l'espérons, car pour le reste et pour ceux qui comme nous n'ont pas eu de soucis, ce C5 Aircross tient toutes ses promesses. ■

CITROËN C5 AIRCROSS

1.6 Hybride rechargeable
195 ch e-DCS7 Max

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance cumulée	195 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	300 Nm à 2 000 tr/mn + 118 Nm de 300 à 320 tr/mn (élec.)
Type	4 cyl. en ligne, ess. + élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1 598 cm ³ / 8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique / 7
Batterie/capacité brute (nette)	lithium-ion NMC / 21 (17,8) kWh

(1) Maxi : 150 ch à 5 500 tr/mn + 125 ch à 7 320 tr/mn (élec.).

Châssis	
Diamètre de braquage	10,93 m
Pneumatiques	235/50 R 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,65/1,91/1,69/2,79 m
Poids/tractable freiné	1 874/1 550 kg

Performances	
0 à 100 km/h	7,7 s
Vitesse maxi (élec.)	220 (135) km/h

Coffre	
Volume	565 dm ³

LE BUDGET

Prix	45 490 €
Malus écologique (CO ₂)	0 € (56 à 59 g/km)
Malus au poids (PTR)	1 500 € (1 949 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	48 950 €
Garantie	8 ans, 160 000 km ⁽³⁾

(2) Malus et options inclus.

(3) Sous réserve d'entretien dans le réseau.

Équipements de série ■

6 airbags, aff. "tête haute", aide park. AV/AR + cam. recul 360°, dét. pluie/lum., ESP, hayon élec., Induction, instr. num. 10 pouces, Matrix LED auto, rég./lim. vit., syst. multimédia avec écran tactile 13 pouces/prises USB-C/GPS connecté/Apple CarPlay et Android Auto...

Options

Ambiance Int. Hype Grey (sièges chauff., etc. : 1 200 €), chargeur 7,4 kW (400 €), jantes 20 pouces, pack Hiver (pare-brise chauff., pneus 3PMSF : 200 €), toit biton Noir Perla/toit panoramique (350/1 200 €)...

Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation combinée	2,5 à 2,9 l/100 km
Consommation moyenne	6,1 à 6,2 l/100 km
Autonomie électrique moyenne/ville/Réservoir	96/114 km/44 l
Chargeur AC/DC	3,7 kW (7,4 en option)/non
Temps de charge prise domicile/3,7/7,4 kW	8 h 25/5 h 15/2 h 55 ⁽⁴⁾

(4) 0 à 100 %.

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	France

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Plus imposant, plus spacieux, plus économique à l'usage, doté des dernières technologies, toujours aussi confortable et pas (trop) cher, le nouvel Aircross avance de sérieux arguments. Reste un comportement plus serein que "fun", mais pour un SUV, ce n'est même pas un défaut !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

BRANCHÉE SUR

Après cinq générations et 7,2 millions d'exemplaires écoulés en quarante ans, la Nissan Micra se convertit à l'électricité. Un sixième opus qui cherche à dissimuler, derrière son regard mutin, sa filiation avec la Renault 5 E-Tech. Mission accomplie ?

Par Thierry Réaubourg Photos Yann Lefebvre



LA CINO



Après deux ans d'absence, la Micra fait son come-back. Et sa révolution ! La célèbre citadine japonaise, dont les débuts remontent à 1983, abandonne en effet le moteur à pistons. Fini, donc, les liens de parenté avec la Clio, de mise depuis que Nissan fricote avec Renault. Pour cette sixième génération, les ingénieurs nippons ont fait le choix de rhabiller la... R5 E-Tech ! Un passage au tout électrique audacieux, puisqu'en sus de voir ses tarifs s'envoler (nous y reviendrons), la nouvelle Micra va devoir séduire une clientèle européenne (pas de commercialisation hors du Vieux Continent) déjà largement conquise par la star française. Une R5 qu'elle côtoie d'ailleurs sur les lignes de montage de l'usine Renault de Douai, les deux citadines se partageant, entre autres, la plateforme AmpR Small de l'alliance Renault-Nissan-Mitsubishi. La japonaise dépasse néanmoins sa "jumelle" de 5 cm en longueur, pour atteindre 3,98 m. Les designers de Nissan Europe se sont en effet pliés en quatre pour conférer à leur "copie" sa



Précise, stable et saine dans ses réactions, tonique au démarrage comme en reprises, la Micra a eu la sage idée de conserver les réglages de sa jumelle douaisienne.

L'avis de Thierry Réaubeur



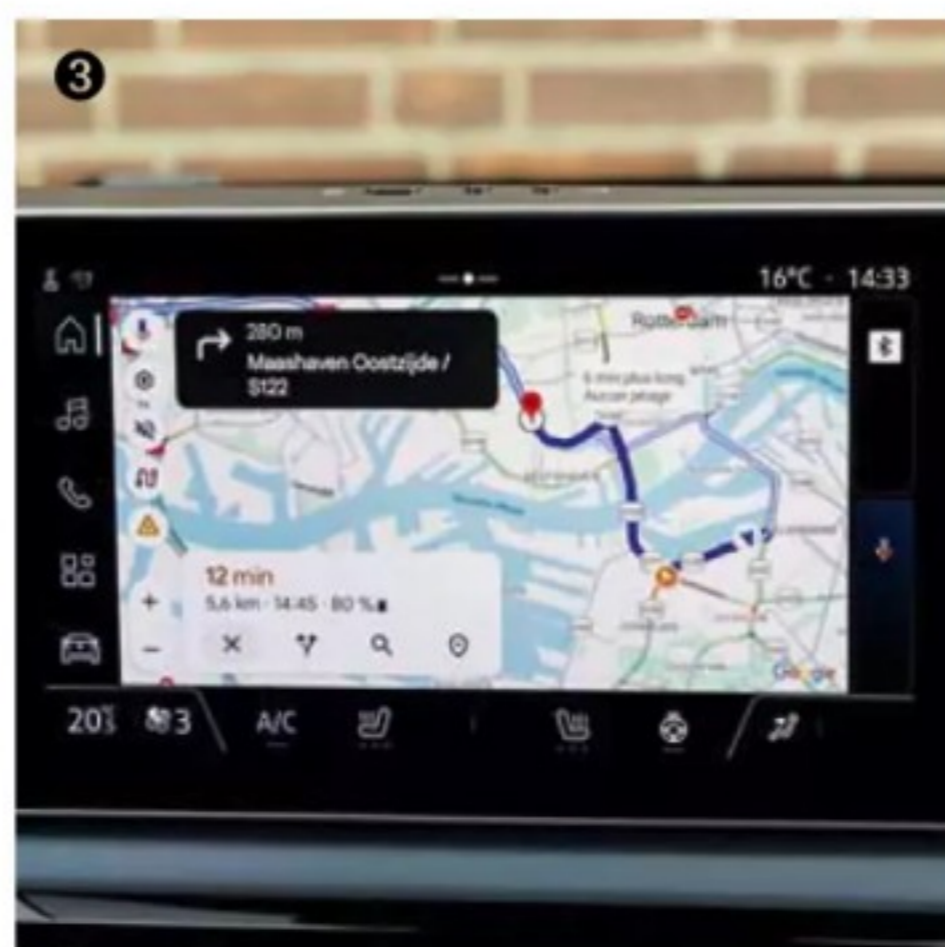
Plutôt craquante, elle s'émancipe habilement de sa sœur tricolore. Bien joué, les designers !



Sellerie mise à part, l'habitacle de la Micra est calqué sur celui de la Renault 5. Idem s'agissant des sensations de conduite. Dans les deux cas, il s'agit plutôt d'une bonne nouvelle pour la japonaise...



❶ Mêmes écrans que chez Renault, avec des graphismes et animations différents. La Micra de base (Engage) se contente toutefois d'une instrumentation de 7 pouces, contre 10,1 pouces au crédit des finitions Advance et Evolve. ❷ Chipés eux aussi à sa sœur tricolore, les sièges procurent un excellent maintien. ❸ Il est réjouissant de retrouver ici le système multimédia connecté conçu en partenariat avec Google, aussi efficace que simple à utiliser.



propre identité, en opposant à l'anguleuse R5 une Micra tout en rondeur. Bien joué, car bien que de profil la filiation avec la Renault saute encore aux yeux (pavillon, vitres et rétroviseurs restent les mêmes), le résultat ne manque ni d'audace ni de sex-appeal.

À bord en revanche, la créativité des stylistes n'a pu être mise à contribution avec la même liberté.

Pour des raisons évidentes de coûts de développement et de production, Nissan recycle tel quel l'habitacle de la R5. Nous retrouvons ainsi la grande dalle juxtaposant un combiné d'instruments numérique de 10,1 pouces (7 pouces pour le premier niveau de finition) à un écran central tactile de même dimension. La Micra peut donc profiter du système d'infodivertissement développé par Google, largement éprouvé chez Renault et dont l'efficacité de la navigation, de la commande vocale ou de l'indispensable planificateur d'itinéraire n'est plus à louer. Seul le graphisme des compteurs diffère, de manière assez subtile cependant... La Micra bénéficie surtout de ses propres selleries, un chouia plus classiques que celles de la R5. La présentation générale reste heureusement attrayante, malgré l'abondance de plastiques durs, aux places arrière en particulier. Le haut de gamme Evolve s'habille même d'un similicuir blanc et bleu (également présent sur la planche de bord) d'aspect assez flatteur. S'agissant de l'habitabilité, les 5 cm gagnés en longueur étant uniquement obtenus par le biais de boucliers plus étirés, les passagers retrouvent les dimensions intérieures de la française, hélas "limites" à l'arrière pour caser les genoux et glisser les pieds sous les sièges avant. Du pareil au même encore côté coffre, avec 326 dm³ à disposition (une bonne valeur dans la catégorie), mais aussi un seuil haut perché ainsi qu'une surface de chargement "en escalier" (absence de plancher ajustable) une fois la banquette rabattue.

Comme la R5 lors de son lancement, la nouvelle Micra se décline en deux versions. L'entrée de gamme (120 ch) se dote d'une batterie de 40 kWh. Autonomie mixte WLTP annoncée : 316 km. La plus puissante (150 ch), objet de notre prise en main, promet 416 km avant de s'immobiliser, grâce à ses 52 kWh de capacité nette. Une dizaine de kilomètres supplémentaires, sur le papier, par rapport à la R5, ➔



① Le manque d'espace à l'arrière, principal point faible de la R5, n'épargne pas sa jumelle "made in Douai".
 ② Les 326 dm³ annoncés chez Nissan s'approchent fortement des 310 dm³ que notre responsable des mesures a relevés dans le coffre de la Renault 5.



à la faveur d'une meilleure aérodynamique. Sur le terrain pourtant, nous n'avons relevé aucune différence. L'ordinateur de bord affichait 13,5 kWh/100 km de moyenne à la fin de notre séance d'essai, essentiellement urbaine et sous 17 °C ambiants.

De quoi envisager 340 km au mieux, comme chez Renault.

Un chiffre honorable, au demeurant, dans la catégorie. Côté recharge, là encore, c'est kif-kif : 30 mn pour passer de 15 à 80 % sur une

borne rapide avec la Micra la plus puissante, qui digère 100 kW en courant continu (la 120 ch plafonne à 80 kW). En utilisant le chargeur AC de 11 kW, destiné aux wallbox, tablez sur 4 h 45. Dans la norme... Notez que les deux versions profitent de série d'une pompe à chaleur, mais aussi d'une prise V2L (Vehicle to Load) permettant d'alimenter certains appareils électriques fonctionnant en 12 V. La fonction V2G (Vehicle to Grid), elle, peut réinjecter du courant dans le réseau en échange d'une remise sur votre contrat d'électricité.

Aux commandes, la Micra ne dépaysera pas davantage les adeptes de la R5 E-Tech. Même position de conduite (excellents sièges), même toucher de volant (direction parfaitement calibrée), même agilité sur route sinueuse (essieu arrière multibras), même vivacité à l'accélération (245 Nm de couple) : on retrouve ce qui fait le sel de la citadine tricolore. Avec des palettes au volant en sus, dont les Renault 5 livrées avant la rentrée ne bénéficiaient pas encore. Elles servent à moduler l'intensité du freinage régénératif sur trois niveaux. Et même à activer

NISSAN MICRA

150 ch/52 kWh (net) Evolve

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 150 ch
Couple maxi	■ 245 Nm
Type	synchrone à rotors bobinés
Puissance fiscale	5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/capacité brute (nette)	■ lithium-ion NMC/NC (52) kWh

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,3 m
Pneumatiques	195/55 R 18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	3,98/1,83/1,50/2,54 m
Poids/tractable freiné	1 452/500 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 8 s
Vitesse maxi	■ 150 km/h

Coffre	
Volume	■ 326 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 36 000 €
Primes écologiques (CO ₂)	■ 3 100 € ⁽¹⁾ (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	33 550 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km ⁽³⁾

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

Équipements de série ■

6 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL active, aide park. AR, Bluetooth, chargeur induction, chargeur V2L/V2G, clim auto, conduite semi-autonome niv. 2, détecteurs pluie/luminosité, instr. numérique 10,1 pouces, jantes 18 pouces, norme GSR II, modes de conduite, palettes au volant (freinage régén.), phares LED avec codes/phares auto, rétro int. électrochrome, sièges AV et volant chauffants, surv. des angles morts, système multimédia avec écran tactile 10,1 pouces/GPS connecté/Google Maps, Apple CarPlay, Android Auto/USB-C/hi-fi Harman Kardon...

Options

Assistance au stationnement (500 €), jantes alu 18 pouces Sport (500 €), peinture métallisée biton (650 €), sellerie Zen (400 €)...

Consommation/Autonomie/Recharge	
Consommation mixte	■ 14,7 kWh/100 km
Autonomie WLTP	■ 416 km
Chargeur AC/DC	■ 11/100 kW
Temps de charge prise dom./11/100 kW	■ NC/4 h 45/30 mn ⁽⁴⁾

(4) 15 à 80 %.

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	France

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Simple copier-coller de la Renault 5 ? Difficile de blâmer Nissan, la française constituant une base hautement recommandable. Mais puisqu'elle n'est ni plus abordable ni plus endurante, c'est sur son seul physique que la nouvelle Micra s'apprête finalement à jouer sa carrière. Séduire... ou périr !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

PLUS
Design travaillé
Agrément de conduite
Équipement sérieux

MOINS
Places arrière justes
Peu d'aspects pratiques
Un brin trop chère...

MÊME AGILITÉ SUR ROUTE SINUEUSE,
MÊME VIVACITÉ À L'ACCÉLÉRATION...
ON RETROUVE CE QUI FAIT LE SEL
DE LA RENAULT 5 E-TECH ●●●

LA GAMME MICRA

MOTEUR	ENGAGÉ	ADVANCE	EVOLVE
Électrique 120 ch/40 kWh	28 000 €	30 000 €	—
Électrique 150 ch/52 kWh	—	33 500 €	36 000 €

le mode One Pedal, suffisamment progressif, malgré la belle énergie des décélérations, pour ne pas gratifier les occupants d'un brutal coup de frein lorsque la voiture marque l'arrêt. Une Micra qui coche globalement les bonnes cases au chapitre du confort, même si son train arrière réagit parfois sèchement sur certaines saignées. On note également quelques bruits d'air sur autoroute, à partir de 120 km/h. Rien de rédhibitoire, cela dit...

Et côté "pépettes", ça donne quoi ? Hors coup de pouce de Bercy, comptez 28 000 € minimum avec la petite batterie (finition de base Engage) et 33 500 € en présence de la grosse (livrée intermédiaire Advance). Des tarifs

comparables à ceux des R5 Evolution 120 ch et Techno 150 ch, à 10 € près. Notre chic Micra 150 ch Evolve (36 000 € avant déduction des primes CEE), en revanche, réclame 410 € de plus que la R5 Iconic à dotation équivalente (hi-fi Harman Kardon de série chez Nissan, mais pas l'assistance au créneau). Sachant que les jantes en alliage de 18 pouces sont optionnelles (500 €) sur la finition Advance, alors que la R5 Techno les chausse sans supplément. Vous aurez compris qu'en dehors de l'entrée de gamme (la R5 Evolution dispose toutefois de l'instrumentation de 10,1 pouces en sus), la Micra coûte plus cher que sa jumelle. Ouh, la tricheuse ! ■

PLAISIR ORIENTAL

Qui dit roadster dit plaisir de conduite. Normalement... Même en électrique ? Le Cyberster de 510 chevaux nous avait réjouis par ses accélérations, mais tant de puissance n'était pas forcément nécessaire à bord d'une découvrable au châssis un peu pantouflard. Et si le "petit" 340 chevaux parvenait à un plus juste équilibre ?

Par Cyril Biotteau Photos Nicolas Soler

L'avis de Cyril Biotteau



Des prestations dignes d'une GT et un tarif imbattable pour ce niveau de puissance. Pourquoi pas ?



340 CH AUX ROUES ARRIÈRE

Impossible de le comparer à d'autres roadsters électriques : il n'y en a pas (pour l'instant) sur le marché... à part l'autre version de Cyberster, à 510 ch et 4 roues motrices (lire L'AJ n° 1174). Si ce dernier est logiquement ultra-performant, notre modèle à la puissance moindre et transmise aux seules roues arrière tient son rang par rapport aux meilleures dévouvrables à motorisation thermique. Nos mesures le prouvent : ses 340 ch et 475 Nm assurent un kilomètre départ arrêté en 25,6 s, à peine à 0,2 s d'un Porsche Cayman T à moteur flat 6 de 300 ch. Pas mal ! Les reprises sont du même acabit et seule la vitesse maximale marque le pas : elle est bridée pour ne pas nuire gravement à l'autonomie.

AUTONOMIE ROYALE... EN BALADE

Nous avons mesuré 465 km d'autonomie moyenne, et même 510 km sur route : un bon score qui permet d'envisager de longues sorties... en mode "balade". En conduite sportive, divisez le chiffre par deux, voire plus. Autre bémol, les temps de recharge sont décevants : 38 mn selon MG pour passer de 10 à 80 %. Cela complique les longs voyages : avec 70 % de charge, votre autonomie sur autoroute tombera à 274 km seulement.





MG CYBERSTER

340 ch/77 kWh 2WD

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■	340 ch
Couple maxi	■	475 Nm
Type		élec. synchr. aimants perm.
Puissance fiscale		12 CV
Transmission		aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports		réducteur/1
Batt./capacité brute (nette)	■	NMC/77 (74,4) kWh

Châssis

Diamètre de braquage	■	10,9 m
Pneumatiques AV-AR		245/45-275/40 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement		4,54/1,91/1,33/2,69 m
Poids/tractable freiné		1 896 kg/impossible

Performances

1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■	25,6/5,4 s
90 à 130 km/h en Drive	■	4,6 s
Vitesse maxi	■	213 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■	10/31/64 m

Habitabilité/Coffre

Largeur aux coudes AV/AR	■	150 cm/-
Volume de coffre	■	230 dm ³

Niveau sonore

À 90/130 km/h	■	66/70,4 dB
---------------	---	------------

LE BUDGET

Prix	■	62 990 €
Primes écologiques (CO ₂)	■	0 €
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾		63 640 €
Garantie	■	7 ans ou 150 000 km

(1) Primes et options incluses.

Équipements de série ■ 4 airbags, capote élec., conduite auton. niveau 2, syst. multimédia avec écran tactile/GPS et planificateur de trajet/Android Auto/Apple CarPlay, système V2L...

Options

Intérieur gris clair (gratuit), peinture métall. (650 €)...

Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation moyenne	■	16 kWh/100 km
Consommation ville/route/autoroute	■	14,7/14,4/18,8 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■	465 km
Auton. ville/route/autor.	■	500/510/390 km
Chargeurs AC/DC	■	11/144 kW
Tps charge dom./7,4/11 kW ⁽²⁾	■	36/12/8 h
Temps charge borne rapide ⁽³⁾	■	38 mn

(2) 0 à 100 %. (3) 10 à 80 % (donnée constructeur).

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Chine

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Pour flâner ou en mode sportif, cette version 340 ch est convaincante et confirme que la technologie électrique s'apprécie au plein air (et hors autoroute !). Pourtant, ce roadster chinois est la seule découvrable du genre sur le marché. Pour bien moins cher que ses équivalents thermiques.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

COMPLIQUÉ

La marque MG, depuis qu'elle a été relancée par le groupe chinois SAIC, nous a habitués à une ergonomie parfois déroutante dans ses habitacles. Ici, le Cyberster propose des écrans latéraux à droite et à gauche du combiné d'instrumentation. Original mais pas vraiment pratique, car la jante du volant masque en partie celui de gauche. La qualité de présentation est bonne, mais les commandes s'avèrent compliquées, voire confondantes.

Ainsi, le passage en mode One Pedal se fait par le quatrième écran (sur la console) alors qu'une palette au volant sert à régler le niveau de récupération : allez comprendre !

POUR CRÂNER !

Les portes à ouverture en élytre, c'est l'effet garanti ! Comme sur une Countach, une SLR ou une MC20, soit de bonnes références. Ici, elles sont en plus entièrement électriques,

à l'ouverture comme à la fermeture, grâce à une touche spécifique.

Heureusement, car une fois assis dans la voiture, la porte paraît bien trop haute pour être fermée à la main.

Un capteur permet d'éviter de la cogner à l'ouverture dans un endroit exigu. Dans ce cas, la sortie sera difficile !

UN CHÂSSIS CONVAINCANT

Plutôt confortable en mode balade, comme une GT doit l'être, le Cyberster convainc également en haussant le rythme. Seul l'amortissement mériterait un peaufinage : trop souple en détente, il donne la sensation que l'auto n'est pas bien tenue à haute vitesse. Mais en compression, la voiture se calme, rassure le conducteur et se montre finalement efficace. Vous découvrirez alors un train arrière très mobile aussi bien en entrée (facilement) qu'en sortie, avec au passage un ESP totalement déconnectable... Les freins sont puissants et faciles à doser, mais vous les fatiguerez aisément en conduite sportive prolongée.

LE TEMPS DES

Autrefois à la marge, les hybrides dominent désormais le marché et se livrent une concurrence féroce, y compris sur le très populaire segment des SUV urbains.

Parmi eux, le Renault Captur vient de renouveler sa motorisation. Est-il toujours en mesure de conserver sa couronne ?

Par Camille Pinet Photos Adrien Cortesi, Yann Lefebvre et Arnaud Saunier

Dacia Duster

Hybrid 140 ch Extreme
28 500 €

Renault Captur

E-Tech Full Hybrid 160 ch Esprit Alpine
34 700 €

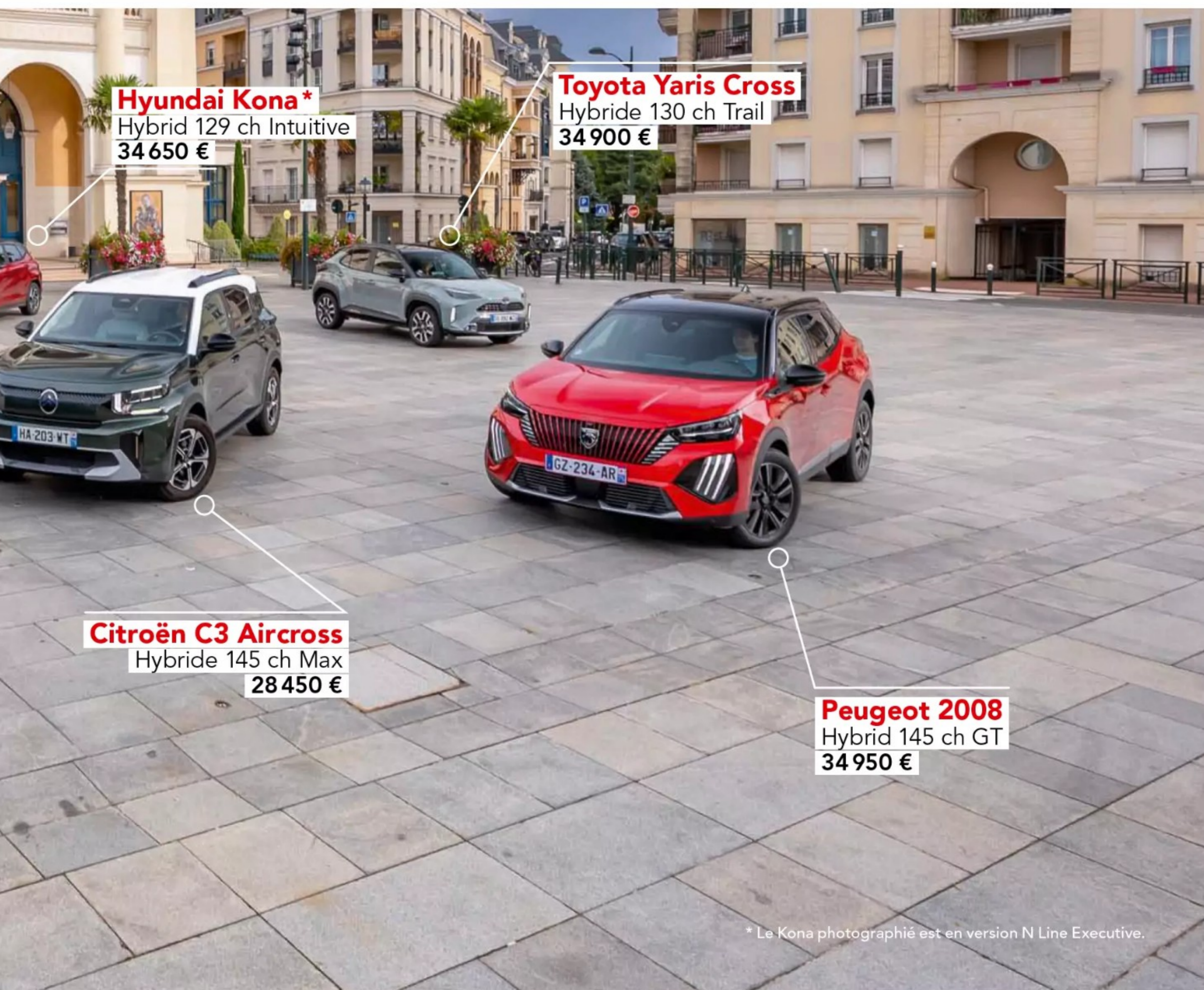
Nos plus vifs remerciements
à la mairie du Plessis-Robinson,
qui a bien voulu autoriser notre
encombrante prise de vue !

HYBRIDES ROIS

Avec 44,8 % des ventes de voitures neuves depuis le début de l'année selon les chiffres de la Plateforme automobile, l'hybride non rechargeable est devenu la technologie de moteurs la plus populaire de notre pays, loin devant l'essence pure et l'électrique. Un succès qui doit naturellement beaucoup à l'offre proposée par les constructeurs, qui ont tout intérêt à "pousser" ces motorisations

qui épargnent leur bilan CO₂ dans un contexte de vente des modèles électriques moins florissant que prévu. Autrefois marginal, ce type de moteur s'impose, même dans la catégorie préférée des Français, celle des SUV du segment B, plus communément dits "urbains". Éclaté façon puzzle, ce dernier compte aussi bien des citadins purs et durs que des modèles à la frontière de la classe supérieure. Parmi eux, le Renault Captur, roi de nos précédents comparatifs, vient d'adopter, un

an après son restylage, le nouveau moteur 1,8 l de 160 ch étreigné par le Dacia Bigster puis par le Symbioz. L'occasion de rejouer le match face à une nouveauté fringante, le C3 Aircross ; à son concurrent le plus vendu, le Peugeot 2008 ; à la référence en matière d'hybride, le Toyota Yaris Cross ; au SUV urbain le plus proche du segment supérieur, le Hyundai Kona ; et enfin à l'outsider roumain, le Dacia Duster, toujours équipé à ce jour de l'ancienne motorisation E-Tech 140 ch.



Hyundai Kona*

Hybrid 129 ch Intuitive
34 650 €

Toyota Yaris Cross

Hybride 130 ch Trail
34 900 €

Citroën C3 Aircross

Hybride 145 ch Max
28 450 €

Peugeot 2008

Hybrid 145 ch GT
34 950 €

* Le Kona photographié est en version N Line Executive.

À l'aise en ville, le Toyota est aussi le moins polyvalent de ce comparatif.

L'avis de Camille Pinet

Le plus vendu des Toyota ne mérite plus trop sa couronne... sauf pour la fiabilité.



Toyota Yaris Cross

Hybride 130 ch Trail 34 900 €

6^e

SUR LA ROUTE Le plus vendu des Toyota est aussi le plus urbain de tous nos SUV avec ses 4,20 m de long. Un petit format qui réalise des merveilles en ville, d'autant que sa motorisation fait preuve d'une grande fluidité sur ce terrain. Malheureusement, il est aussi celui qui apparaît le moins polyvalent car le moins à l'aise sur route et autoroute, où sa piètre insonorisation et les envolées de son moteur nuisent à l'agrément. S'y ajoutent le manque de confort de sa suspension, trop ferme, et des performances en retrait, puisqu'il termine en queue de peloton au chapitre des accélérations. Une dernière place à ce chapitre hélas méritée, même s'il reste un choix à considérer pour ceux qui ne roulent qu'en ville.

VIE À BORD La vocation urbaine du Yaris Cross se rappelle douloureusement aux passagers arrière qui souffrent d'un manque d'espace aux genoux tandis que la tête des plus grands caresse le ciel de toit : sa petite taille n'excuse pas tout ! Le niveau de finition, tout en plastique dur, marque également le pas face à ses concurrents : même le C3 Aircross paraît plus soigné. Heureusement, le volume de coffre se révèle assez généreux et peut même profiter du hayon motorisé avec détecteur de mouvement en option. Parfait pour les courses... en ville. Le Yaris Cross a par ailleurs mis à jour son installation multimédia, en net progrès mais toujours pas la plus intuitive du lot.

de figurer parmi les bonnes élèves. Mais c'est surtout le rapport prix/prestations qui pêche ici : le Yaris Cross fait partie des plus chers du comparatif, même si Toyota remise systématiquement ses prix catalogue. Reconnaissons toutefois qu'il fait le plein d'équipements, particulièrement en ce qui concerne les aides à la conduite, toutes de série, y compris le contrôle de descente. La finition Trail propose d'ailleurs assez peu d'options, la principale étant le pack Techno intégrant hi-fi JBL et affichage tête haute.

À LA LOUPE



Avec son restylage, le Yaris Cross a modernisé ses équipements embarqués, tant mieux ! Mais il conserve hélas ses menus confus d'aides à la conduite, par ailleurs très intrusives : avis aux ingénieurs, traduisez vos sigles !

BUDGET Certes, la motorisation hybride Toyota est pionnière, mais ce n'est plus la meilleure au chapitre consommation, bien qu'elle continue

Le bilan aj ★★★★★

Les classements se suivent et se ressemblent pour le Yaris Cross, qui manque toujours de polyvalence sur un segment très concurrentiel tendant à en offrir de plus en plus. Il est certes à l'aise en ville, mais son tarif est prohibitif pour un usage aussi limité !



La finition ne respire pas le haut de gamme et la présentation ne fait pas dans la franche gaieté.

Peugeot 2008

Hybrid 145 ch GT 34 950 €

4^e ex æquo

SUR LA ROUTE Avec la nouvelle motorisation hybride Stellantis de 145 ch, le 2008 s'est découvert une vocation routière et autoroutière qu'il ne se connaissait pas grâce à la réactivité de sa transmission à triple embrayage et aux modifications apportées à sa suspension, qui le rendent nettement plus efficace sur petites routes avec des mouvements de caisse mieux contrôlés et une direction plus précise. Légère déception néanmoins concernant les performances, en retrait par rapport à celles du C3 Aircross, même si elles restent parfaitement honorables. En revanche, son confort de suspension s'est dégradé dans l'opération, particulièrement à basse vitesse. Heureusement, Peugeot demeure une référence en matière d'insonorisation des bruits d'air et de roulement.

VIE À BORD Le 2008 n'a jamais été un exemple concernant le rapport encombrement/habitabilité, mais son gabarit assez imposant pour la catégorie lui permet de figurer dans la bonne moyenne en ce qui concerne l'espace aux jambes et le volume de coffre. Il ne faut cependant pas trop lui en demander en modularité. Il propose tout de même poliment un double plancher de coffre. Il conserve par ailleurs sa couronne du plus raffiné et élégant de sa classe. L'écart se creuse même avec ses concurrents, qui baissent, eux, nettement la garde en la matière. Dommage que son système multimédia ne soit pas à la hauteur des meilleurs en matière d'ergonomie et de fonctionnalités.



Le 2008 reste encore et toujours une référence en matière de finition, notamment grâce à ses matériaux.

À LA LOUPE

Contrairement au C3 Aircross, le 2008 dispose de palettes au volant. Elles se révèlent en réalité inutiles tant la gestion de la transmission apparaît bien calibrée. Un mode B aurait été bien vu pour ceux qui apprécient de rouler sans toucher au frein.



BUDGET Peugeot reste très gourmand : le 2008 est le plus cher du comparatif, mais surtout celui qui souffre du rapport prix/équipement le moins favorable. Néanmoins, le pack Vision & Navigation & Drive Assist Plus apporte l'essentiel des fonctionnalités qui lui manquent par rapport à ses rivaux les mieux équipés. En consommation, il fait bien mieux que son cousin C3 Aircross, pourtant doté de la même motorisation, mais sa batterie trop petite limite les économies en ville. Il est avant tout à l'aise dans les grands espaces.

Le bilan

Le plus vendu des SUV urbains en France réalise une belle synthèse mais il commence à avouer quelques rides, surtout concernant les équipements embarqués, tandis que ses prétentions financières restent trop élevées.

L'avis de Camille Pinet

Toujours à la page, le 2008, mais le restylage a été un peu timide pour les prestations.



Bonne synthèse pour le 2008, mais c'est trop cher payé.

Dacia Duster

Hybrid 140 ch Extreme **28 500 €**

4^e
ex æquo

SUR LA ROUTE Équipé jusqu'à la fin de l'année de l'ancienne motorisation E-Tech de 140 ch, le Duster permet en creux de mesurer les progrès réalisés par le nouvel ensemble hybride du Captur. Certes, l'aérodynamisme un peu moins favorable du roumain explique aussi ses performances moins brillantes, mais l'écart apparaît spectaculaire, en chiffres comme à la conduite. Moins réactif, l'Hybrid 140 ch se révèle également nettement plus bruyant, notamment lorsqu'il s'agit de recharger la batterie à l'arrêt. Le Duster profite cependant toujours de la vigueur électrique en ville et affiche sur la route un compromis entre confort et efficacité sans reproche. Reste une insonorisation des bruits d'air perfectible, comme de coutume chez Dacia.

À LA LOUPE



Dacia est très fier de ses accessoires amovibles YouClip, tel ce rangement à l'arrière. Mais la réalisation laisse à désirer du point de vue de la qualité des fixations. À la limite du gadget !



Plastiques durs à gogo à bord du Dacia Duster, mais le design malin et les couleurs égaient l'ensemble.

VIE À BORD Parmi nos six concurrents, le Duster est celui avec le Kona qui tutoie le plus la catégorie des SUV compacts et cela se ressent immédiatement à bord. La largeur disponible aux coudes donne vraiment l'impression de rouler dans un modèle du segment supérieur. Ce n'est pas le cas bien sûr de la finition "tout plastique", même si le design correct de l'ensemble, rehaussé par des inserts cuivrés, permet de faire passer la pilule. Et son équipement multimédia n'est pas le moins convaincant de l'opposition. D'ailleurs, l'ergonomie générale brille par sa simplicité. Petite déception toutefois pour l'espace alloué aux passagers à l'arrière tout comme pour la modularité : en livrée Extreme, le coffre ne profite même pas d'un double plancher ! En revanche, il est grand, bénéficie d'un

seuil de chargement bas et d'un hayon qui ne requiert pas de se baisser pour l'ouvrir.

BUDGET Le Duster ne souffre en général aucune contestation au chapitre Budget... sauf en version hybride, où il se fait désormais corriger par un certain Citroën C3 Aircross et son équipement de série sensiblement mieux fourni. Le Duster commence à faire payer sa popularité ! Il se rattrape par son catalogue d'options plus généreux, qui permet d'accéder notamment à la caméra 360° ou aux sièges chauffants : il a pris goût au luxe. Déception aussi au vu de sa consommation, beaucoup plus élevée que celle du Captur malgré leur technologie commune.

Le bilan aj ★★★★★

Paradoxalement, le Duster devient presque un achat statutaire en raison de son aspect baroudeur affirmé. Nous attendons cependant avec impatience l'arrivée de la motorisation 160 ch qui devrait lui permettre de hausser son niveau de jeu.

L'avis de Camille Pinet

Le plus statutaire des Dacia reste séduisant, mais il n'enterre plus la concurrence !



À mi-chemin entre le segment urbain et compact, le Duster n'est plus une référence en rapport prix/prestations.

BIEN CHOISIR POUR ROULER AUTREMENT !



NOUVEAUTÉS
L'offensive
allemande !

Super essai
de la Renault
4 E-TECH

66 pages
d'essais
qui dit
mieux ?

FACE-À-FACE
MG EHS / DACIA BIGSTER
La référence est-elle menacée ?

EN VENTE ACTUELLEMENT

Le face à face
entre MG EHS et
DACIA BIGSTER

L'avis de Camille Pinet

Son style est original, mais j'aurais aussi aimé de la fantaisie au volant !



Un vrai talent familial pour le Kona, mais le conducteur fait la grimace.



Hyundai Kona

Hybrid 129 ch Intuitive **34 650 €**

3^e



Finition moyenne, mais beaucoup de boutons "à l'ancienne" bienvenus sur le Kona.

SUR LA ROUTE L'un des premiers constructeurs à concurrencer les Toyota hybrides, Hyundai, a modifié la motorisation de son Kona afin d'abaisser sa consommation. Il perd au passage quelques chevaux thermiques et cela se ressent par ses performances à la traîne dans ce comparatif. Il distille cependant le fonctionnement le plus transparent par rapport à ses rivaux du jour, à basse et à haute vitesse, puisqu'il se conduit très exactement comme une voiture automatique classique... Si ce n'est son mode roue libre déconcertant en mode Éco : plutôt que de recharger sa batterie, le Kona préfère en effet exploiter au maximum son élan. Au volant, l'ennui guette le conducteur à cause d'un comportement pataud et sans relief, mais le niveau d'adhérence apparaît excellent. Le confort correct et l'insonorisation des bruits d'air de qualité profitent aux passagers.

VIE À BORD Que de boutons ! Dans un monde automobile où la chasse en est ouverte, le Hyundai Kona détonne. Mais c'est plutôt pour le mieux, car l'ergonomie en profite. De gros

À LA LOUPE

Le raccourci "étoile" au volant peut désormais être programmé pour accéder au menu des aides à la conduite, ce qui facilite la désactivation de certains dispositifs très intrusifs. Mais le procédé reste plus fastidieux que pour ses concurrents.



progrès ont été réalisés depuis une mise à jour récente du système multimédia, qui est devenu nettement plus simple d'utilisation. L'atout majeur du Kona reste son habitabilité, qui traduit ses dimensions à la frontière du segment supérieur. Il ménage ainsi le plus grand espace aux coudes à l'avant et à l'arrière, figure parmi les meilleurs élèves en matière d'espace aux jambes et propose le plus vaste volume de coffre. Carton plein ! Tout n'est cependant pas rose et sa qualité de finition laisse clairement à désirer.

BUDGET Soyons honnêtes : la livrée d'entrée de gamme Intuitive n'est pas celle qui attire les foules, mais c'est la seule dont le tarif est comparable à nos "vrais" SUV urbains concurrents. Elle ne se défend d'ailleurs pas si mal en matière d'équipements de série, notamment en ce qui concerne les aides à la conduite. Malheureusement, l'absence d'options ne permet pas de compléter avec des fonctionnalités telles que le capteur de pluie. Le Kona se rattrape toutefois par sa consommation, qui figure parmi les plus économes du comparatif.

Le bilan aj ★★★★★

Plus grand, le Kona est un peu le SUV compact de la bande, au moins par ses prestations familiales. Dommage qu'il soit aussi peu performant et si ennuyeux à conduire, car il aurait pu jouer la victoire.

Citroën C3 Aircross

Hybride 145 ch Max **28 450 €**

2^e

SUR LA ROUTE Le C3 Aircross, le plus “jeune” concurrent de la bande, adopte un positionnement bon marché mais ça ne se voit pas sur ses performances puisqu’il affiche les meilleurs chiffres d’accélération avec le Captur et termine deuxième sur l’exercice du 90 à 130 km/h. De jolies aptitudes qui ne se paient pas par un confort en retrait puisqu’il arbore les suspensions les plus moelleuses de cette opposition. À cela s’ajoutent les fameux sièges Advanced Comfort pour choyer les passagers. Ces belles dispositions s’accompagnent certes d’une direction peu affûtée, mais le C3 reste plutôt agréable à mener et sait bien contenir les bruits de son moteur... mais pas ceux de sa suspension et de roulement, très présents à bord. C’est l’une des seules concessions à faire sur son prix, avec les sonorités très primitives de ses aides à la conduite.

À LA LOUPE

On peut désactiver l’alerte de survitesse grâce à ce bouton, mais l’horripilant bip continue de sonner à chaque changement de limitation, c’est-à-dire très souvent.



VIE À BORD Conçu pour proposer sept places, le C3 Aircross affiche les dimensions les plus imposantes de ce comparatif, ce qui l’autorise à offrir une habitabilité arrière et un coffre généreux. Il se fait pourtant doubler au poteau par le Kona. La qualité de finition à l’intérieur

n’a rien d’indigent, les inserts en textile permettant de “digérer” les plastiques durs omniprésents. À noter toutefois que le C3 Aircross s’interdit de nombreux équipements dont la clientèle française est friande, comme le toit panoramique. Il impose aussi de réapprendre à se servir du “plip” de déverrouillage pour accéder à bord. Un sacrifice acceptable... ou pas : à chacun de juger.

BUDGET Le C3 Aircross brille dans ce domaine, puisqu’il s’offre le luxe de griller la priorité au roi du genre en principe, le Duster, pour 50 €... Il est cependant soumis au malus écologique le plus important, bien que 260 € reste une petite somme. Son équipement de série se révèle plutôt correct compte tenu de son prix, avec notamment la recharge par induction et la navigation. Néanmoins, son catalogue d’options particulièrement limité exclut de s’acheter de petits “luxe” tels que la caméra à 360° ou le régulateur de vitesse adaptatif. Mais la plus grande déception vient de la consommation, la plus élevée du comparatif, même si les écarts sont faibles : visiblement, sa conception a fait des impasses sur l’aérodynamique.



Il fait plutôt bon vivre à bord du Citroën, malgré son petit prix. Bonne surprise!

L’avis de Camille Pinet

Très rationnel, le C3 Aircross étonne par ses prestations : le low cost a du bon!



55%

Quotient Emotionnel

Le C3 Aircross mise avant tout sur le confort, mais il sait aussi faire preuve de dynamisme!



Le bilan aj ★★★★★

La principale qualité du C3 Aircross est bien entendu son prix compétitif.

Mais il avance d’autres talents, comme son habitabilité et ses performances étonnantes pour un modèle bon marché. Sa consommation et des lacunes d’équipement l’empêchent de remporter la mise.

Renault Captur

E-Tech Full Hybrid 160 ch Esprit Alpine **34 700 €**

1^{er}

SUR LA ROUTE Quel changement ! L'adoption de cet ensemble hybride de 160 ch transforme le Captur à un point inattendu, qui surprend même ceux qui l'ont essayé dans le Symbioz. L'écart est bien plus important que les 20 ch supplémentaires peuvent le laisser imaginer. C'est bien simple, c'est la première fois qu'un E-Tech emporte le morceau au chapitre performances dans l'un de nos comparatifs. Il détale très loin devant les références : seul le C3 Aircross parvient à rivaliser, et encore, uniquement en accélérations. Une réalité qui se ressent au volant, avec une réactivité totalement inédite de cette motorisation à l'accélérateur. Cela se double d'une bien meilleure insonorisation, en particulier à basse vitesse, même si le moteur thermique se fait toujours entendre lorsqu'il doit recharger la batterie. Un bonheur n'arrivant jamais seul, Renault semble avoir revu les réglages de suspensions de son modèle, si bien

À LA LOUPE

Encore et toujours, le système My Safety de Renault reste le meilleur du marché pour se débarrasser au plus vite des aides à la conduite imposées. Il permet de disposer de sa configuration préférée d'un seul clic.



qu'il a retrouvé à la fois du confort (y compris avec les jantes de 19 pouces de l'Esprit Alpine) et un comportement un brin plus ludique, notamment grâce à sa direction, précise bien que trop légère en mode Normal. Heureusement, sa consistance devient beaucoup mieux calibrée en mode Sport. Unique regret, l'insonorisation des bruits d'air, toujours très perfectible, et une adhérence moyenne du train avant.

VIE À BORD Le Captur conserve un format réduit de SUV urbain, mais il peut jouer sur les deux tableaux grâce à sa banquette coulissante qu'il est le seul à proposer. Cela lui permet d'offrir un espace à l'arrière convenable... ou un volume de coffre dans la moyenne. Mais il faut choisir, d'autant plus qu'elle ne coulisse que d'un bloc. En livrée Esprit Alpine, il soigne sa présentation comme aucun de ses rivaux avec sa sellerie mixte, ses surpiqûres et ses

L'ADOPTION DE CET ENSEMBLE HYBRIDE DE 160 CH TRANSFORME LE CAPTUR À UN POINT INATTENDU ...

L'avis de Camille Pinet



La finition Esprit Alpine est légitimée par ce Captur enfin performant !





La présentation soignée du Captur cache un niveau de finition en léger retrait, notamment concernant le choix des matériaux.

inserts bleus. Pourtant, dans le détail, il n'apparaît pas comme le mieux fini, Renault ayant réalisé des économies sur les matériaux mousés, absents par exemple du haut des contreportes avant. Il fait toutefois valoir l'installation multimédia la plus moderne du marché et la plus facile d'usage grâce à des menus bien pensés et plutôt ludiques.

BUDGET Dans sa finition la plus huppée, le Captur ne joue pas dans la catégorie "bon

marché", mais le rapport prix/prestations reste bien placé. Certes, il est l'un des plus chers de ce comparatif avec le Toyota et le Peugeot, mais il est aussi l'un des mieux équipés. Toutes les aides à la conduite et le siège conducteur électrique sont de série par exemple. Le catalogue d'options se montre cependant bien garni avec notamment le système audio Harman Kardon, la caméra 360° et le toit panoramique. De quoi augmenter singulièrement la facture. Mais le Captur dégage un autre argument : malgré

sa puissance et sa cylindrée supérieures à l'ancien modèle, il conserve son appétit d'oiseau avec la consommation moyenne la plus basse de tous nos protagonistes. Il se modère sur tous les terrains, aussi bien en ville, sur route que sur autoroute. L'écart de 0,7 l/100 km par rapport au Duster doté de la motorisation de 140 ch s'avère même stupéfiant. À noter toutefois que le Captur est le seul à proposer une garantie légale de seulement deux ans. Cela commence à se voir !



❶ Le Captur est le seul à proposer une banquette coulissante, qui lui permet de compenser son "petit" format. ❷ Son coffre n'est pas le plus volumineux du lot et son seuil d'accès est assez élevé.



Le bilan dynamique du Captur est transfiguré par sa nouvelle motorisation.



Le bilan aj ★★★★★
Déjà très compétent, le Captur devient carrément talentueux avec cette nouvelle motorisation E-Tech qui corrige presque tous les défauts de l'ancienne. Performant, sobre, bien équipé et doté d'une belle modularité, il remporte la mise malgré la férocité de ses concurrents.

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.

	Renault Captur	Citroën C3 Aircross	Hyundai Kona	Dacia Duster	Peugeot 2008	Toyota Yaris Cross
Moteur/Transmission						
Puissance cumulée	■ 160 ch ⁽¹⁾	■ 145 ch ⁽²⁾	■ 129 ch ⁽³⁾	■ 140 ch ⁽⁴⁾	■ 145 ch ⁽²⁾	■ 130 ch à 5 500 tr/mn (puissance maxi)
Couple maxi	■ 172 Nm à 3 500 tr/mn + 205 & 50 Nm (élec.)	■ 230 Nm à 1 750 tr/mn + 55 Nm (élec.)	■ 134 Nm à 4 000 tr/mn + 170 Nm	■ 148 Nm à 3 400 tr/mn + 205 & 50 Nm (élec.)	■ 230 Nm à 1 750 tr/mn + 55 Nm élec.	■ 185 Nm (couple cumulé)
Type	4 cyl. en ligne, essence + 2 électriques	3 cyl. en ligne, turbo essence + électrique	4 cyl. en ligne, essence + électrique	4 cyl. en ligne, essence + 2 électriques	3 cyl. en ligne, turbo essence + électrique	3 cyl. en ligne, essence + électrique
Cylindrée / puissance fiscale	1 789 cm ³ / 6 CV	1 199 cm ³ / 7 CV	1 580 cm ³ / 5 CV	1 598 cm ³ / 5 CV	1 199 cm ³ / 7 CV	1 490 cm ³ / 5 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	multimode à crabots / 4 + 2 (élec.)	triple embrayage / 6	auto / 6	multimode à crabots / 4 + 2 (élec.)	triple embrayage / 6	e-CVT / 1
Batterie / capacité brute (nette)	■ lithium-ion / NC (1,4) kWh	■ lithium-ion / 0,9 (0,43) kWh	■ lithium-ion / 1,32 kWh (NC)	■ lithium-ion / NC (1,2) kWh	■ lithium-ion / 0,9 (0,43) kWh	lithium-ion / NC
(1) Maxi : 109 ch à 5 500 tr/mn + 49 ch & 20 ch élec. (2) Maxi : 145 ch à 5 500 tr/mn + 29 ch élec. en pic. (3) Maxi : 93 ch à 5 700 tr/mn + 44 ch élec. (4) Maxi : 94 ch à 5 500 tr/mn + 49 ch & 20 ch élec.						
Châssis						
Diamètre de braquage	■ 11,3 m	■ 11,3 m	■ 11,4 m	■ 11,3 m	■ 11,4 m	■ 11,3 m
Pneumatiques	225/45 R 19	215/50 R 17	215/55 R 18	215/60 R 18	215/55 R 18	215/50 R 18
Dimensions/Poids						
L/l/h/empattement	4,24/1,80/1,58/2,64 m	4,40/1,85/1,66/2,67 m	4,35/1,83/1,57/2,66 m	4,35/1,82/1,66/2,66 m	4,30/1,77/1,53/2,61 m	4,20/1,77/1,60/2,56 m
Poids/tractable freiné	1 440/1 000 kg	1 367/1 250 kg	1 484/1 010 kg	1 418/750 kg	1 317/1 100 kg	1 260/750 kg
Performances						
1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 30,8/9 s	■ 30,8/9 s	■ 32,8/10,8 s	■ 32,6/10,6 s	■ 31,1/9,4 s	■ 33,6/11,6 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 8,2 s	■ 8,6 s	■ 11,5 s	■ 10,4 s	■ 8,7 s	■ 10,1 s
Vitesse maxi	■ 177 km/h	■ 191 km/h	■ 170 km/h	■ 155 km/h	■ 198 km/h	■ 165 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/66 m	■ 10/31/62 m	■ 10/32/64 m	■ 10/31/64 m	■ 10/32/66 m	■ 10/32/66 m
Habitabilité/Coffre						
Longueur aux jambes AR	■ 11-26 cm ⁽⁵⁾	■ 27 cm	■ 27 cm	■ 24 cm	■ 27 cm	■ 21 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 140/139 cm	■ 141/139 cm	■ 148/146 cm	■ 144/143 cm	■ 141/138 cm	■ 141/139 cm
Volume de coffre	■ 334-454 dm ³⁽⁵⁾	■ 460 dm ³	■ 495 dm ³	■ 475 dm ³	■ 421 dm ³	■ 436 dm ³
(5) Selon la position de la banquette coulissante.						
Niveau sonore						
Au ralenti/90/130 km/h	■ 50/66/71,4 dB	■ 42,9/65,7/68,4 dB	■ 45,3/65,5/70 dB	■ 52/65,3/71,7 dB	■ 44,2/65,3/69,7 dB	■ 50,3/67,3/71,6 dB

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



LE BUDGET	Renault Captur	Citroën C3 Aircross	Hyundai Kona	Dacia Duster	Peugeot 2008	Toyota Yaris Cross
Prix	34 700 €	28 450 €	34 650 €	28 500 €	34 950 €	34 900 €
Malus écologique (CO ₂)	0 € (100 g/km)	260 € (123 g/km)	0 € (108 g/km)	50 € (113 g/km)	0 € (112 g/km)	0 € (105 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽⁶⁾	37 550 €	28 710 €	35 150 €	29 800 €	38 150 €	36 800 €
Garantie	2 ans, km illimité	8 ans ou 160 000 km ⁽⁷⁾	5 ans, km illimité	3 ans ou 100 000 km	8 ans ou 160 000 km ⁽⁷⁾	3 ans ou 100 000 km

(6) Malus et options inclus. (7) Sous condition d'entretien dans le réseau.

Équipements communs

6 airbags, aide au démarrage en côte, Bluetooth, clim, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, jantes en alliage, ordinateur de bord, prises USB, régulateur/limiteur de vitesse, rétros électriques, système audio, système multimédia avec écran tactile, vitres électriques, volant réglable dans les deux axes.

Options

Accès et dém. mains-libres	série	non	série	série	série	série
Caméra de recul/360°	série/600 €	série/non	série/non	non/550 €	série/1 000 € ⁽⁸⁾	série/non
Chargeur à induction	série	série	non	600 € ⁽⁹⁾	1 000 € ⁽⁸⁾	série
Commutation automatique des phares	série	non	série	série	série	série
Conduite semi-autonome	série	non	non	non	1 000 € ⁽⁸⁾	série
Navigation	série	série	série	600 € ⁽⁹⁾	1 000 € ⁽⁸⁾	série
Peinture métallisée	650 €	600 €	550 €	650 €	700 €	série
Régul. vitesse adaptatif	série	non	série	non	1 000 € ⁽⁸⁾	série
Sièges AV chauffants	600 €	non	série	300 €	1 400 € ⁽¹⁰⁾	série
Syst. audio haut de gamme	650 €	non	non	non	non	1 200 € (pack Techno)
Toit panoramique/ouvrant panoramique	non/1 000 €	non	non	non	1 000 €/non	non/700 €

(8) Options groupées. (9) Options groupées. (10) Inclus sellerie en Alcantara.

Consommation						
Moyenne	5,5 l/100 km	6,3 l/100 km	5,7 l/100 km	6,2 l/100 km	5,8 l/100 km	5,9 l/100 km
Ville/route/autoroute	5,2/5,2/6,1 l/100 km	6/5,9/7 l/100 km	5,2/5,5/6,3 l/100 km	5,7/6,3/6,5 l/100 km	6/5,3/6,1 l/100 km	4,8/5,9/6,9 l/100 km
Autonomie/réservoir	872 km/48 l	698 km/44 l	736 km/38 l	774 km/48 l	758 km/44 l	610 km/36 l

Note EuroNCAP	4 étoiles	En cours	4 étoiles	3 étoiles	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	Espagne	Espagne	Corée	Roumanie	Espagne	France

CLASSEMENT GÉNÉRAL	1 ^{er} Renault Captur	2 ^e Citroën C3 Aircross	3 ^e Hyundai Kona	4 ^e ex æquo Dacia Duster	4 ^e ex æquo Peugeot 2008	6 ^e Toyota Yaris Cross
Sur la route	1 ^{er}	3 ^e	5 ^e	4 ^e	2 ^e	6 ^e
Vie à bord	1 ^{er}	4 ^e	2 ^e	5 ^e	3 ^e	6 ^e
Budget	4 ^e	1 ^{er}	3 ^e	2 ^e	6 ^e	5 ^e

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL**RENAULT CAPTUR**

Le sens du compromis n'est pas donné à tout le monde. Le Renault Captur a le mérite d'offrir la plus grande polyvalence sans céder à la facilité d'adopter des dimensions de la catégorie

supérieure. Dans sa roue, le Citroën C3 Aircross constitue une belle alternative pour les budgets plus serrés, tandis que le Hyundai Kona se révèle le plus familial d'entre tous.

Le Peugeot 2008 et le Dacia Duster semblent avoir un peu perdu de leur superbe, mais pas autant que le Yaris Cross, dont le rapport prix/prestations n'est pas en phase avec le succès de ses ventes.



Hyundai Kona
Hybrid 129 ch Intuitive

Peugeot 2008
Hybrid 145 ch GT

Toyota Yaris Cross
Hybride 130 ch Trail

LE TEMPS DU

Pas de révolution pour le Q3 troisième du nom, qui garde la recette à succès de ses prédécesseurs. Quelques évolutions et progrès tout de même, qui rendent conduite et vie à bord plus agréables.

Par Mélina Priam Photos Florian Grout



FIGNOLAGE





L'avis de Méline Priam



L'émotion mécanique a disparu ! À ce compte-là, d'autres font aussi bien pour moins cher.



La présentation se modernise, notamment grâce au grand ensemble numérique. La qualité des matériaux et la finition haussent le ton. C'est heureux vu l'addition.



On ne change pas une équipe qui gagne ! Surtout en ce moment. La tempête qui balaie le milieu automobile chahute fort. Tout le monde n'en sortira pas indemne. Audi (comme l'ensemble du groupe Volkswagen et d'autres) a pris de gros risques et beaucoup investi sur l'électrique, avec, à la clé, plus ou moins de réussite. Non pas que la gamme "e-tron" ne se vende pas bien, mais les modèles électriques sont encore loin des scores des voitures thermiques. En premier lieu, ceux du Q3. En fin de carrière l'an dernier, il s'est pourtant encore écoulé à plus de 10 000 exemplaires en France, toutes carrosseries confondues : classique et Sportback, cette dernière étant la préférée chez nous. Ce qui fait de lui le best-seller de la marque. Au total, depuis 2011, ce sont plus de 2 millions d'automobilistes dans le monde qui, un jour, sont sortis d'une concession Audi au volant d'un Q3 ! Preuve que les ingrédients et la recette plaisent. Alors pas question d'en changer. Les risques, ça suffit ! L'idée des nouveaux Q3 et Q3 Sportback est

plutôt de renouveler la garde-robe, de peaufiner les détails, de faire en sorte que tout cela se voie, bien sûr, mais de rester fidèle aux fondamentaux. Un peu comme rénover une maison sans toucher aux murs porteurs. Sur une voiture, les bases, ce sont le châssis, les trains roulants et les mécaniques... inchangées ou presque sur le "nouveau" SUV Audi !

Sous notre Q3 Sportback du jour, nous retrouvons ainsi ce bon vieux 1.5 TFSI de 150 ch. Il est certes passé à la micro-hybridation. Mais c'était déjà le cas sur l'actuel Q3 et c'est à petite dose : 48 V. Rien de comparable à une hybridation non rechargeable comme chez Renault ou Stellantis ! Ici, le coup de pouce de l'électrique se ressent à peine. D'ailleurs, même couplé à la désactivation des cylindres, il n'est pas suffisant pour échapper au malus.

La mécanique gagne toutefois en rondeur et souplesse dans son ensemble.

C'est déjà pas mal, car, soyons honnêtes, sur un attelage de 150 ch pour un SUV compact de 4,53 m de long, chaque cheval compte. Le Q3





❶ La large dalle qui regroupe l'instrumentation numérique et l'écran central se montre assez fonctionnelle. Mais beaucoup regretteront l'affichage de compteurs classiques. ❷ Des boutons subsistent pour les fonctions d'urgence, pour ajuster son mode de conduite ou pour... déconnecter les aides à la conduite plus facilement. ❸ Ce nouveau gros commodo, qui commande l'appel de phares, les essuie-glaces et les clignotants, surprend au début. Il se révèle cependant assez ergonomique à l'usage. Les palettes au volant pour changer les vitesses ne servent guère : la S-Tronic fait bien le job.



n'impressionne pas par ses performances. Pour autant, sur les petites routes sinueuses écossaises, il s'est révélé plaisant à mener. Il ne faut évidemment pas attendre de lui une quelconque sportivité, mais à une époque où la sobriété mécanique est désormais de rigueur, les ingénieurs ont travaillé les trains roulants pour parfaire le comportement, qui gagne un soupçon d'agilité. J'ai bien dit : un soupçon ! Le Q3 ne se transforme pas en sportive affûtée, mais l'équilibre routier et le compromis entre confort et tenue de route sont motifs à satisfaction. Les prises de roulis sont quasi inexistantes, le train avant n'est pas trop paresseux (même si le Q3 reste une traction avec une tendance au sous-virage), et l'arrière ne se défait jamais de sa grande sagesse. Et cela, sans que le confort trinque ! Précisons, et c'est important, que notre Q3 était équipé des nouvelles suspensions pilotées qui, forcément, sont pour beaucoup dans ces premières bonnes impressions. N'ayant pas encore eu le loisir de conduire un modèle en configuration standard, impossible de vous dire à quel point la différence est grande. D'expérience, ce n'est pas anodin. Cela affecte surtout le portemonnaie puisqu'il faut, pour profiter dudit raffinement, cocher l'option de l'onéreux pack Tech Pro à 3 250 € : bienvenue chez Audi ! ➔



Comme le Q3 conserve la même plateforme, le gabarit change peu : il s'allonge juste de 4 cm. La version Sportback est sensiblement plus basse du fait de sa poupe plus effilée vers l'arrière.

PAS DE CHANGEMENT SOUS LE CAPOT. LE NOUVEAU Q3 PRÉFÈRE METTRE L'ACCENT SUR LES TECHNOLOGIES EMBARQUÉES ●●●

Point de révolution au volant, donc. Et guère plus à bord. Comme dans une maison, si vous ne touchez pas aux cloisons, vous n'allez pas pousser les murs! Le Q3 garde peu ou prou le même gabarit. Il s'étire de 4 cm en longueur, mais ce n'est pas suffisant pour se répercuter à l'intérieur. L'habitabilité ne progresse pas. Sans être le dernier de la classe, le Q3 n'était pas le meilleur : rien ne bouge. À l'arrière, deux adultes ne manquent pas de place, pour peu que la banquette coulissante soit reculée à fond. Ça, c'est toujours la petite astuce qui permet au SUV d'Audi de s'en sortir avec les honneurs et de se poser en chef de famille. À cela, il ajoute une assise accueillante. Mais le puni installé au centre se coltine encore le tunnel de servitude dans les jambes. Le coffre ne bat pas de records non plus, mais toujours grâce à cette modularité, son volume passe de

488 à 575 dm³ quand le chargement se fait plus volumineux. En revanche, c'est fromage ou dessert : confort des occupants ou grandes valises...

PLUS

Présentation et finition
Confort/tenue de route
Technologie

MOINS

Malus et conso
Mécanique sans relief
Tarif

Pas les deux. Le confort, c'est aussi un niveau sonore bas et sur ce point Audi fait ce qu'il faut pour tenir les bruits en tout genre hors de l'habitacle. C'est sur ces détails qu'une marque de luxe peut encore faire la différence.

Les progrès, les vrais, sont aussi à chercher du côté de la qualité des maté- riaux et de la finition.

Celle-ci est en nette amélioration. Après avoir voulu faire des économies sur certains modèles comme le Q4, Audi redresse la barre. Il était temps! Surtout, le constructeur d'Ingolstadt n'a pas trop le choix : il faut bien justifier les exigences tarifaires, notamment

face aux cousins de Volkswagen ou Cupra qui ont bien bossé le sujet également.

Ce qui change aussi, c'est la "déco" et... l'ergonomie! Pas de panique : les fidèles de la marque retrouveront leurs habitudes sans difficulté. Les changements comme la migration du sélecteur de position de conduite de la console centrale derrière le volant sont plutôt bien vus. Le nouveau gros commodo à gauche, qui regroupe à la fois clignotants, appels de phares et réglages des essuie-glaces, se prend aussi assez vite en main. Les menus et sous-menus du grand écran tactile central incurvé, qui ne semble faire



Audi reste le maître en signature lumineuse et éclairage. À l'arrière, les feux adoptent la techno OLED et les anneaux sont désormais éclairés dès le deuxième niveau de finition.

qu'un avec celui de l'instrumentation de bord numérique, sont également bien rangés. Et pour faciliter la coupure des aides à la conduite, assez peu intrusives cependant, un raccourci est prévu sur la barrette de boutons physiques sous l'écran. Bref : c'est clair, net, fonctionnel, bien pensé et... très classe, il faut le reconnaître. Les graphismes, en particulier ceux de la carte GPS, sont d'une finesse incroyable : de la belle ouvrage. Certains regretteront toutefois que la personnalisation de l'affichage de l'instrumentation de bord ne permette plus d'avoir des compteurs et compte-tours classiques. Surtout, le Q3 facture toujours

– là aussi rien ne change – ses services cher, très cher ! Pour justifier ses tarifs, il met une fois de plus le paquet sur les technologies. Embarquées, comme évoqué à l'instant, ou encore en poussant presque à l'excès le principe de la signature lumineuse, illustrée par les anneaux éclairés sur le hayon, les feux arrière OLED et les phares Matrix, inédits sur le segment du Q3. Mais à force, ça douille. Déjà pas cadeau au départ, "notre" Q3 S Line bardé d'options dépasse allègrement les 65 000 €. Tout cela pour un 1.5 TFSI de 150 ch... Ce qui fait dire à certains qu'à ce prix-là, autant passer à l'électrique ! ■

AUDI Q3 SPORTBACK

1.5 TFSI Hybride 150 ch S-Tronic 7 S Line

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 150 ch à 5000 tr/mn ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 250 Nm à 1 500 tr/mn
Type	4 cylindres, turbo essence + micro-hybridation
Cylindrée/puissance fiscale	1 498 cm ³ /8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	rob. double embrayage/7
Batterie/capacité	■ lithium-ion/48 V

(1) Puissance thermique. Audi ne communique aucune puissance électrique.

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,8 m
Pneumatiques	255/40 R 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,53/1,86/1,56/2,68 m
Poids/tractable freiné	1 646/1 800 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 9,1 s
Vitesse maxi	■ 207 km/h

Coffre	
Volume	■ 488-575 dm ³ ⁽²⁾

(2) Selon la position de la banquette coulissante.

LE BUDGET

Prix	■ 52 500 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 1 276 à 3 331 € (138 à 151 g/km)
Malus au poids	■ 0 € (1 646 kg) ⁽³⁾
Prix du modèle essayé ⁽⁴⁾	66 868 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(3) Abattement pour hybridation. (4) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL act., aide park. + 360°, banq. couliss., clim auto, dét. pluie/lum., ESP, hayon élec., induction, instr. num. 11,9 pces, jtes all. 19 pouces, lim. vit. adapt., norme GSR2, phares LED Plus auto, syst. multimédia tactile 12,9 pouces/prises USB-C/GPS/Apple CarPlay et Android Auto...

Options

Feux AR OLED num. (1 200 €), Matrix LED num. AV/LED AR (2 500 €), pack Assistance Route (conduite semi-auton. niv. 2 + stationn. assimilé : 1 200 €), pack MMI Pro (aff. tête hte + audio premium : 1 950 €), pack Clim Plus (3 zones + sièges AV chauff. : 1 150 €), pack Tech Pro (suspension pilotée + sièges AV élec. + conduite semi-auton. niv. 2, etc. : 3 250 €), peinture métallisée/effet mat/Exclusive (900/2 500/4 500 €), toit pano (1 500 €)...

Consommation	
Mixte	■ 6 à 6,6 l/100 km
Réservoir	55 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Allemagne et Hongrie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Audi fait de l'Audi et le Q3 reste le Q3. Il évolue gentiment, se bonifie avec le temps, se pare des dernières technologies embarquées, soigne sa mise et son confort. Mais il fait payer très cher ses atours et oublie quelque peu le brio mécanique. Signe des temps sans doute.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

① Le Q3 n'est toujours pas le champion de l'espace à bord. Heureusement que la banquette coulisse.
② Banquette reculée, le coffre affiche juste 488 dm³. Il passe à 575 dm³ en avançant celle-ci, mais les jambes des passagers sont alors plus à l'étroit.



LA GAMME Q3 ET Q3 SPORTBACK*

MOTEUR	MALUS CO ₂ /MASSE	DESIGN	BUSINESS EXECUTIVE	S LINE
1.5 TFSI 150 ch S-Tronic 7	1 172 à 3 331/0 €	43 850 €	47 600 €	50 000 €
1.5 eHybrid 272 ch S-Tronic 6	0/1 120 €	55 000 €	58 550 €	60 550 €
2.0 TDI 150 ch S-Tronic 7	1 386 à 3 552/1 010 €	45 950 €	49 700 €	52 100 €

* Q3 Sportback : + 2 500 €.

Pour leurs débuts, les Q3 et Q3 Sportback ne sortent pas les muscles ! Certes, l'ensemble eHybrid affiche 272 ch, mais il ne faut pas oublier qu'il repose sur le même 1.5 TFSI "dégonflé" à 130 ch et boosté par un moteur électrique. Si vous n'êtes pas du genre "branché", c'est 2.0 TDI ou 1.5 TFSI de 150 ch dans les deux cas. Les adeptes du Quattro devront jeter leur dévolu sur le TDI de 193 ch, attendu début 2026. Le "petit" eHybrid de 204 ch, déjà connu dans le groupe, n'arrivera que fin 2026.

Peut-on c



leur faire confiance ?

Xiaomi dégage une arme de conquête spectaculaire avec son YU7. Contenu technologique de pointe, tarifs a priori imbattables et coup de crayon soigné à l'appui : pour ses débuts automobiles, le géant chinois du numérique intrigue ou... inquiète.

Par Antoine Arnoux Photos Gao Shan/Xiaomi



Insatiable, Xiaomi est capable de tout. Du smartphone à l'électroménager connecté, le panel d'activités de la jeune entreprise née en 2010, qui s'attaque maintenant aux peintures de l'automobile électrique, semble infini. Une telle rapidité n'est guère surprenante en Chine, où les politiques industrielles facilitent la tâche aux nouveaux entrants. Ce colossal marché compte à ce jour près d'une centaine de marques... Le niveau atteint par Xiaomi en un temps record interpelle toutefois : créée en 2021, sa branche automobile a ébranlé le petit monde des supercars l'an dernier avec un stupéfiant chrono au Nürburgring. Le troisième de tous les temps, réalisé avec une version prototype de sa berline SU7 ! Xiaomi ne fait pas mystère de ses ambitions : *"Faire mieux que les meilleurs"*, Tesla et Porsche en tête, pour moins cher, et élargir son horizon au-delà des routes chinoises.

Le SUV YU7, second modèle de la marque, arriverait en Europe courant 2027 d'après les récentes annonces officielles. Pour le reste, la communication Xiaomi semble visiblement basée sur le secret. Les informations restent floues sur les coûts de recherche et développement, le nombre d'ingénieurs mobilisés ou les délais de mise au point... Silence radio ou presque.

Cette drôle d'attitude, entre prudence extrême et chiffres ronflants, se retrouve dès notre premier contact avec l'auto.

L'entrée de gamme de 320 ch s'affiche en Chine à partir de 30 000 € environ. Du jamais-vu, compte tenu du bagage technique ! Plateforme 800 V, batterie de 96,3 kWh brut (type LFP, fournie par CATL) et 835 km d'autonomie officielle... La version Max de notre essai en rajoute une couche : 690 ch délivrés par deux moteurs (un par essieu), et une grosse batterie de 101,7 kWh (99 kWh net, type NMC). Pour à peine 40 000 €, avec un équipement archi-complet et haut de gamme, voici une autre forme de miracle économique chinois ! Mais patience avant d'en prendre le volant : en Chine, un essai se déroule essentiellement... en passager. Le YU7 serait-il trop beau pour être honnête ? Profil élancé et long capot évoquent certaines GT italiennes ou britanniques, et sous ➔

l'enrobage flatteur, l'habitacle (spacieux et truffé d'astuces pratiques) est du même ordre : remarquablement raffiné, tant concernant la présentation que les matériaux. Très technologique, et un peu complexe, aussi. L'interface en chinois n'aide pas. Les versions en langues occidentales seraient en cours de mise au point... Indépendamment de l'obstacle linguistique, naviguer dans l'avalanche de menus et paramètres s'avère fastidieux. Mais le soin accordé au numérique embarqué impressionne. L'écran central de 16,1 pouces, réactif, est exemplaire sur le plan des graphismes. En la matière, le YU7 profite à plein du cœur de métier de la maison ! Même constat du côté des assistances et de la conduite semi-autonome, confiées à une armada de onze caméras, un lidar et un logiciel puissant. Impossible hélas de juger de son efficacité sur notre parcours. Les sièges massants,



L'ambiance est au luxe épuré, tendance technologique. Il est facile de trouver une bonne posture dans les baquets à l'excellent maintien.

LE YU7 FAIT PREUVE D'UNE
RELATIVE AGILITÉ MALGRÉ SES
5 MÈTRES. À CONFIRMER ●●●

L'avis d'Antoine Arnoux



Quel look !
Mais pas de vraie
surprise au volant :
très costaud niveau
chrono, point.



LA GAMME XIAOMI YU7

MOTEURS / FINITIONS	STANDARD	PRO	MAX
Puissance maximale	320 ch	496 ch	690 ch
Batterie / capacité brute (nette)	LFP / 96,3 (95) kWh	LFP / 96,3 (95) kWh	NMC / 101,7 (99) kWh
Prix (estimation)	60 000 €	67 000 €	80 000 €

XIAOMI YU7

690 ch/101,7 kWh Max

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	690 ch
Couple maxi	866 Nm
Type	2 électriques : à induction (AV), synchrone à aimants permanents (AR)
Puissance fiscale	NC
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/capacité brute (nette)	lithium-ion NMC/101,7 (99) kWh

Châssis	
Diamètre de braquage	10,4 m
Pneumatiques AV-AR	245/45-275/40 R 21

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,99/1,99/1,6/3 m
Poids/tractable freiné	2405 kg/NC

Performances	
0 à 100 km/h	3,2 s
Vitesse maxi	253 km/h

Coffre	
Volume	678 dm ³

LE BUDGET

Prix	80 000 € environ ⁽¹⁾
Primes écologiques (CO ₂)	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	80 000 € ⁽¹⁾
Garantie	NC

(1) Estimation extrapolée des tarifs chinois, en tenant compte des taxes douanières européennes. (2) Primes et options incluses.

Équipements de série ■

9 airbags, AFIL, aide park. AV/AR, alerte trafic latéral AV/AR, cam. 360°, 2 chargeurs Induction pour smartphone, clim auto 4 zones, cond. semi-auton. niv. 2, dét. pluie/lum., frein. auto urg. avec détection piétons et cyclistes, jtes all. 20 pces, phares matriciels à LED, sell. cuir nappa, sièges chauff. AV/AR, surv. angles morts, syst. multimédia 16,1 pouces GPS/audio 25 HP/Apple CarPlay et Android Auto/prises USB...

Options⁽³⁾

Bac de rangement réfrigéré (250 €), Inserts carbone intérieurs (600 €), jantes 21 pouces (1 400 €), pack carbone extérieur (3 200 €), peinture spéciale (850 à 1 100 €)...

(3) Estimations extrapolées de la gamme chinoise.

Consommation/Autonomie/Recharge	
Consommation mixte	13 kWh/100 km
Autonomie mixte	760 km
Chargeur AC/DC	11/507 kW
Temps charge 11 kW/borne rapide	9 h 30 ⁽⁴⁾ /12 mn ⁽⁵⁾

(4) 0 à 100 %. (5) 10 à 80 %.

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Chine

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La révolution ne viendra pas des qualités dynamiques ni des performances de ce sympathique YU7, *a priori* de bon aloi. Pour s'implanter en Europe, malgré taxes et droits de douane, son rapport prix/prestations devrait être redoutable... À suivre de près.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

inclinables façon classe affaires (ou fauteuil de dentiste, c'est selon), rendent le voyage plutôt plaisant, et le karaoké embarqué a le mérite de faire sourire. Espérons que ces attentions ne visent pas à faire diversion. Mais nous voilà enfin aux commandes, une portion de route (légèrement) sinueuse sous les roues.

L'engin délivre un agrément dans la veine de tout SUV de cet acabit, aussi pesant (2,4 tonnes) que performant.

C'est linéaire et efficace, sans surprise, à la manière d'une imposante GT électrique. 5 m de long, pour 2 m de large tout de même. Bien sûr qu'il accélère fort. Encore heureux, avec la puissance disponible et 866 Nm de couple (3,2 s de 0 à 100 km/h). L'ensemble est servi par un châssis *a priori* sérieusement conçu (Xiaomi reste évasif sur sa mise au point) au vu de la stabilité et des mouvements maîtrisés, sans excès de raideur. Une suspension pneumatique pilotée perfectionnée (à double chambre) est à l'œuvre, de série sur les versions hautes, préservant un confort feutré à souhait. Bien joué, mais le macadam tout neuf de notre tracé n'est pas un réel juge de paix... Pas plus que les allures possibles lors de cette prise en main, même si quelques mises en appui ou remises de watts précoces laissent apparaître un comportement parfaitement neutre et sain.

Quant à deviner ce qu'il se passe sous les grandes roues de 21 pouces (chaussées de Michelin Primacy 5), c'est délicat... La direction offre une consistance satisfaisante en Sport (trop légère sur les modes plus sages) mais est totalement artificielle dans son ressenti. Reste enfin à savoir combien de temps survivront les freins, des disques acier Brembo pincés par des étriers 4 pistons. Et pas de freins céramique au programme : dixit Xiaomi, pas besoin vu la puissance de régénération en décélération.

Difficile de tirer un verdict définitif de ce prometteur YU7. La première impression, flatteuse, est à relativiser. Tout comme l'autonomie annoncée à 760 km d'après le CLTC, l'optimiste cycle d'homologation chinois : tablons plutôt sur 500 km au mieux, compte tenu de notre consommation relevée à environ 20 kWh/100 km. Mais la prochaine fois, laissez-nous (vraiment) conduire. La confiance, cela va dans les deux sens. ■

PLUS
Luxe, finitions
Technologie embarquée
Habitabilité, confort

MOINS
Direction artificielle
Coffre
Masse

①



②



① Facétie chinoise : de sympathiques personnages s'invitent à bord. À côté de l'instrumentation, on peut afficher une loutre ou un rongeur qui fait la sieste. ② Le généreux empattement (3 m) favorise un bel espace; la garde au toit est correcte pour un adulte de 1,85 m. La banquette (inclinable) réserve un bon confort, bien qu'implantée un peu bas. Le toit panoramique opacifiant est de série. ③ À 678 dm³, volume calculé jusqu'au toit et incluant le double fond, la capacité du coffre est respectable mais paraît banale au vu du gabarit de l'auto.

③



LES MEILLES LEASING

Depuis le 30 septembre, le leasing social est reconduit avec, au choix, une trentaine de modèles tous placés sous la barre des 200 € de loyer par mois sans apport. Certains sont de meilleurs plans que d'autres. Ce dossier vous aide à les choisir.

Dossier réalisé par Cyril Biotteau

Petit rappel de ce qu'est le leasing social : une formule de location longue durée réservée aux personnes financièrement modestes (revenu fiscal 2024 de référence inférieur ou égal à 16 300 €) qui leur permet d'accéder à un choix de véhicules 100 % électriques sans aucun apport et avec un loyer inférieur à 200 €, hors assurance ou entretien. L'offre est limitée à 50 000 bénéficiaires (dépêchez-vous : l'année dernière, l'ensemble est parti en un mois !), et ira en priorité à des personnes pouvant prouver la nécessité d'utiliser leur véhicule pour travailler (plus de 8 000 km par an).



FIAT GRANDE PANDA
P. 76



HYUNDAI INSTER
P. 77



CITROËN ë-C3 AIRCROSS
P. 78



RENAULT 5 E-TECH
P. 81



CITROËN ë-C4
P. 82



SKODA ELROQ
P. 83

URES AFFAIRES DU

SOCIAL

À l'issue des 3 ans de la durée de location, vous pourrez soit rendre le véhicule chez le concessionnaire, soit le racheter via une formule de valeur résiduelle, comme à la fin d'une LOA.

Par rapport à l'année dernière, quelques données ont changé, même si certaines interviennent en coulisse. En 2024, l'État subventionnait chaque contrat à hauteur de 13 000 €. Cette année, ce n'est plus lui qui donne l'argent directement, mais les fournisseurs d'énergie via le dispositif des CEE (certificats d'économies d'énergie), un système d'incitation fiscale pour ces entreprises. Ce qui revient finalement au même pour les bénéficiaires.

Une liste de 34 modèles

Cette année, 34 modèles venant de 14 constructeurs sont éligibles à cette formule. Vous observerez qu'il n'y a pas de Dacia Spring, et pour cause : les voitures en question doivent être produites en Europe (la Spring l'est en Chine), ce qui exclut d'office également les chinoises. Voici la liste complète des modèles éligibles, parmi laquelle nous avons extrait les dix voitures les plus recommandables, présentées dans les pages suivantes. D'autres sont à éviter : voir l'encadré page 77.

■ Alfa Romeo

Junior Elettrica 156 ch Speciale

■ Citroën

Ë-C3 113 ch You
Ë-C3 Aircross 113 ch You
Ë-C4 136 ch You
Ë-Berlingo 136 ch Plus

■ Cupra

Born 204 ch One

■ Fiat

Grande Panda électrique 113 ch Red
500e 95 ch Red
600e 156 ch Pop

■ Ford

Puma Gen-E 168 ch

Explorer 170 ch Style

■ Hyundai

Inster 97 ch 5 places

■ Jeep

Avenger 156 ch Altitude

■ Kia EV4 204 ch Air

■ Lancia Ypsilon 156 ch LX

■ Opel

Mokka Electric 113 ch

Edition/GS

Frontera 156 ch Electric

Edition/GS

■ Peugeot

E-208 136 ch Allure

E-2008 156 ch Style

E-308 156 ch Style

E-Rifter 136 ch Allure

■ Renault

4 E-Tech 120 ch Evolution

4 E-Tech 150 ch Evolution

5 E-Tech 95 ch Five

5 E-Tech 120 ch Evolution

5 E-Tech 120 ch Techno

5 E-Tech 150 ch Evolution

5 E-Tech 150 ch Techno

Mégane E-Tech 130 ch

Equilibre

■ Skoda

Elroq 170 ch City

Elroq 204 ch Element

■ Toyota Proace City Verso

■ Volkswagen

ID.3 170 ch Life Max

ID.4 170 ch Life Max



PEUGEOT E-2008
P. 79



FORD EXPLORER
P. 80



ALFA ROMEO JUNIOR
P. 85



RENAULT 4 E-TECH
P. 84





LOYER

95 €/36 mois
(soit 3420 €)

FIAT GRANDE PANDA Red 113 ch/44 kWh

La moins chère de toutes

Les formes cubiques sont censées rappeler celles de la première génération de Panda, les petits carrés sur la calandre achevant le trait.

En fait, elle est la moins chère... mais *ex aequo* avec la Citroën ë-C3, basée sur la même plateforme, utilisant les mêmes ingrédients techniques, mais avec un style différent. Si c'est le prix qui vous attire, leur coût de 3420 € sur 3 ans est imbattable. Les deux jouissent d'une certaine personnalité en matière de design et sont loin de la petite citadine insignifiante parce que pas chère. La Grande Panda, malgré son nom, est une petite voiture de 3,96 m de long (4,02 pour la Citroën), forcément peu généreuse en espace pour les passagers arrière, mais qui dispose d'un coffre de 310 dm³ plutôt correct dans la catégorie. L'intérieur évoque celui de la Panda originelle par certains côtés, mais les plastiques restent bas de gamme : pas de miracle à ce niveau de prix. Sur la route, la Grande Panda offre un côté à la fois moins pataud que sa cousine française sans avoir à rougir côté confort. Bref, le compromis est meilleur. Reste le point qui fâche : l'autonomie. Vu la taille de la voiture et donc l'espace pour la batterie, il n'y a pas de miracle à attendre. La "pile" atteint 42 kWh net,

ce qui autorise une autonomie moyenne mesurée par nos soins de 245 km, qui tombe à 195 km sur autoroute ! C'est court. Le chargeur pour bornes rapides à courant continu (DC), essentiel pour "faire le plein" en voyage, atteint 100 kW, ce qui permet selon Fiat de passer de 10 à 80 % en 27 mn. Une éternité pour une telle autonomie. Originalité, le câble du chargeur se rétracte sur un enrouleur caché dans la calandre.

EN CHIFFRES

Nos mesures

- **Puissance** : 113 ch • **Couple** : 120 Nm
- **V. max** : 132 km/h • **0 à 100 km/h** : 11,6 s
- **L/I/h/empattement** : 3,96/1,76/1,59/2,54 m • **Batterie** : 44 kWh brut (42 kWh net)
- **Autonomie moyenne mesurée** : 245 km
- **Chargeur DC** : 100 kW • **Recharge de 20 à 80 %** : 27 mn • **Loyer leasing social** : 95 €/mois. • **Coût total sur 36 mois** : 3420 €



La planche de bord est originale mais la qualité laisse à désirer.

HYUNDAI INSTER 97 ch/42 kWh (net) 5 places

Exotique et sympathique

A peine plus chère que la Grande Panda, plus petite extérieurement que la Fiat (3,83 contre 3,99 m), l'Inster joue elle aussi la carte de la bouille sympathique, en tout cas atypique. Les versions à 4 places ont une banquette coulissante qui permet de moduler l'espace entre les places arrière et le coffre, mais celle dédiée au leasing social est une 5 places à banquette fixe. Ce qui limite l'aisance pour les jambes et fait perdre à l'Inster l'argument de la modularité. Sinon, la coréenne présente plutôt bien pour la catégorie et propose un équipement plus riche que le duo Grande Panda/ë-C3. Cerise sur le gâteau, elle se montre aussi plus performante, profitant d'un poids inférieur d'une grosse centaine de kilos, tandis que la partie comportement est sans histoires. Et le gabarit plus petit aide en ville. Côté autonomie, bonne nouvelle : malgré son encombrement réduit, l'Inster 97 ch embarque une batterie de même capacité que ses rivales franco-italiennes ce qui, compte tenu du poids, permet une meilleure autonomie (369 km

à l'homologation WLTP contre 320). Le chargeur pour bornes rapides de 100 kW permet de passer de 10 à 80 % en 30 mn. Pas très rapide. En l'état, l'offre est intéressante car peu chère, originale par le design et plus dynamique à conduire que le duo rival des Grande Panda/ë-C3. L'Inster est avec la seule asiatique fabriquée hors Europe (Corée du Sud) admise dans le leasing social.

EN CHIFFRES

Données constructeur

• **Puissance** : 97 ch • **Couple** : 147 ch
 • **V. max** : 149 km/h • **0 à 100 km/h** : 10,5 s
 • **L/I/h/empattement** : 3,83/1,61/1,68/2,58m • **Batterie** : 42 kWh net • **Autonomie WLTP** : 369 km • **Chargeur DC** : 100 kW
 • **Recharge de 10 à 80 %** : 30 mn • **Loyer leasing social** : 99 €/mois • **Coût total sur 36 mois** : 3564 €



Écran tactile avec navigation, clim auto et feux de route automatiques sont présents dès la finition de base.

LOYER

99 €/36 mois
 (soit 3564 €)

Celles qu'il faut éviter

Parfois, même quand ce n'est pas cher, il vaut mieux passer son tour. Ainsi Renault propose-t-il quatre versions de sa R5 dont la moins chère à 120 €/mois, la **R5 E-Tech 95 ch**, n'a tout simplement pas droit à un chargeur rapide (DC). Il est donc impossible de voyager sur longue distance avec cette version, sauf à faire des arrêts de plusieurs heures (4 au minimum) à chaque fois. Autre tentation, celle de l'espace, et plusieurs ludospaces sont dans la liste : **Citroën ë-Berlingo**, **Peugeot e-Rifter** et **Toyota City Verso**. Ceux-ci offrent sans conteste les meilleurs volumes intérieurs, parfaits pour les grandes familles. Mais ces colosses lourds et peu aérodynamiques peinent à dépasser les 200 km d'autonomie moyenne, voire 150 km sur autoroute ! Et leur temps de recharge dépasse largement les 30 mn pour repasser de 10 à 80 %. Autrement dit, il paraît impossible de voyager avec ces modèles.

Les barres de toit visibles sur cette version Creative sont absentes sur la version de base qui permet un loyer de 99 €/mois.

CITROËN ë-C3 AIRCROSS You 113 ch / 44 kWh

Pour petite tribu

Vous y avez cru? Non, l'ë-C3 Aircross n'est pas disponible à 119 € par mois en 7 places. Et pour cause : seules les versions thermiques proposent cette configuration, rendue impossible sur l'électrique par la taille de la batterie. Or, comme le leasing social ne concerne que les électriques... Donc, cet ë-C3 Aircross est en configuration 5 places, avec la possibilité d'avoir deux adultes bien installés à l'arrière (mais pas trois : la voiture est étroite) et un coffre digne de ce nom puisque nous l'avons mesuré à 460 dm³. Le SUV est plus grand, mais plus cher que l'ë-C3 berline avec 24 € de plus par mois.

Nos mesures donnent une autonomie un peu en baisse avec 225 km contre 245 km pour la C3 tout court, mais avec le même temps de recharge sur borne rapide. Forcément, puisqu'elles partagent les mêmes éléments techniques. L'intérieur aussi, d'ailleurs, avec une planche de bord aux plastiques assez basiques. Citroën oblige, la voiture se montre très confortable et en contrepartie



Sur l'entrée de gamme You, la présentation est basique et il n'y a pas d'écran central.

POLE SLD

peu dynamique. Mais en même temps, avec 113 ch, vous n'espérez pas jouer le chrono? Le SUV est proposé dans sa finition d'entrée de gamme You, ce qui veut dire que vous n'aurez qu'une clim manuelle, pas de barres de toit et des petites roues de 16 pouces. Une entrée de gamme donc, comme presque tous les modèles éligibles au leasing social...

EN CHIFFRES

Nos mesures

- **Puissance** : 113 ch • **Couple** : 124 Nm
- **V. max** : 135 km/h • **0 à 100 km/h** : 12,2 s
- **L/I/h/empattement** : 4,40/1,80/1,66/2,67 m • **Batterie** : 44 kWh brut (42 kWh net)
- **Autonomie moyenne mesurée** : 225 km
- **Chargeur DC** : 100 kW • **Recharge de 20 à 80 %** : 27 mn • **Loyer leasing social** : 119 €/mois • **Coût total sur 36 mois** : 4 284 €

NICOLAS SOLER



LOYER

119 € / 36 mois
(soit 4 284 €)

C'est dans sa version Aircross que la C3 accueille bien passagers et bagages.

PEUGEOT E-2008 156 ch / 54 kWh Style

Simplification bienfaitrice

Le 2008 électrique a commencé sa carrière avec une batterie de 50 kWh et un moteur de 136 ch. Puis sont arrivés la "grosse" batterie de 54 kWh et le moteur électrique de 156 ch, plus puissant mais surtout plus efficient. Depuis 2025, seule cette dernière version reste au catalogue. Son autonomie moyenne, mesurée par nos soins, de 335 km (et même 375 km sur route) n'est pas ridicule pour une petite électrique mais sa recharge est toujours trop lente pour les longs trajets : le chargeur de 100 kW pour bornes rapides ne permet pas de faire mieux que 30 mn pour passer de 10 à 80 %. Son autonomie rend quand même l'E-2008 plus polyvalent que les trois modèles précédents. Par ailleurs, depuis son restylage de 2023, il bénéficie d'un système multimédia plus à la page. La partie dynamique, elle, reste axée sur le confort, tant pis pour le toucher de route "à la Peugeot". Grand parmi les SUV compacts, le 2008 offre un espace correct pour une petite famille. Mais si vous avez besoin de davantage, que ce soit pour les jambes à l'arrière ou les bagages, il y a mieux parmi l'offre de leasing

social, vous le verrez dans les pages suivantes. L'E-2008 est livré en finition Style d'entrée de gamme dépourvue de GPS mais surtout avec un chargeur pour petites bornes à courant alternatif (AC), en ville ou sur wallbox, limité à 7,4 kW, ce qui est faible (11 kW en option). Malgré tout, d'habitude considéré comme mal placé tarifairement, l'E-2008 prend sa revanche en étant éligible au leasing social.

EN CHIFFRES

Nos mesures

- **Puissance** : 156 ch • **Couple** : 260 Nm
- **V. max** : 151 km/h • **0 à 100 km/h** : 9,8 s
- **L/I/h/empattement** : 4,30/1,77/1,53/2,61 m • **Batterie** : 54 kWh brut (51 kWh net)
- **Autonomie moyenne mesurée** : 335 km
- **Chargeur DC** : 100 kW • **Recharge de 20 à 80 %** : 27 mn • **Loyer leasing social** : 150 €/mois • **Coût total sur 36 mois** : 5 400 €



Sur la finition Style, la présentation est moins soignée que sur cette photo prise sur une version supérieure.

NICOLAS SOLER



LOYER

150 € / 36 mois
(soit 5 400 €)

Sa configuration de batterie lui permet de dépasser les 330 km d'autonomie moyenne.

DR

FORD EXPLORER 170 ch / 55 kWh Style

Clone intéressant

Le Ford Explorer actuellement vendu en France n'est plus le gros SUV hybride rechargeable vendu jusqu'à l'année dernière. C'est désormais un SUV beaucoup plus raisonnable en taille, qui reprend les éléments techniques de la Volkswagen ID.4. Plus rien à voir avec l'ancien Explorer donc, mais une bonne base de travail. La plateforme MEB du groupe Volkswagen est en effet réussie sur le plan du compromis confort/tenue de route, et Ford semble même l'avoir améliorée. Idem à l'intérieur avec une présentation plus chaleureuse. Les dimensions sont nettement plus importantes que celles du 2008, ce n'est pas la même catégorie : du coup, vous avez beaucoup plus de place pour les jambes et pour les bagages. Une vraie familiale ! Mais qui ne va pas très loin. En effet, que ce soit pour l'ID.3, l'ID.4 ou le Ford Explorer, seule la petite batterie a été retenue, celle de 52 kWh net, qui autorise une autonomie moyenne de 290 km, selon nos mesures. Cette fois cependant, le chargeur pour courant continu (DC) supporte

145 kW, ce qui permet de descendre à 27 mn pour le fameux "plein" de 10 à 80 %. Des deux frères techniques ID.4 et Explorer, nous vous proposons le Ford qui est le moins cher à 159 €/mois alors que son cousin allemand est à 169 €/mois. En tout cas, par rapport à un 2008, moins spacieux, moins performant et même moins agréable à conduire, le choix nous paraît évident pour 9 € de plus par mois, même si l'Explorer est un peu plus limité en autonomie.

EN CHIFFRES

Nos mesures

- Puissance : 170 ch • Couple : 310 Nm
- V. max : 161 km/h • 0 à 100 km/h : 9,3 s
- L/l/h/empattement : 4,46/1,87/1,63/2,77 m • Batterie : 55 kWh brut (52 kWh net)
- Autonomie moyenne mesurée : 290 km
- Chargeur DC : 145 kW • Recharge de 10 à 80 % : 27 mn • Loyer leasing social : 159 €/mois • Coût total sur 36 mois : 5 400 €



La présentation est d'un très bon niveau, meilleure que celle de la Volkswagen ID.4 et plus chaleureuse.



LOYER

159 €/36 mois
(soit 5 724 €)

FORD

Le Ford Explorer a hérité des très bonnes dispositions dynamiques de l'ID.4.

RENAULT 5 E-TECH 150 ch / 52 kWh (net) Evolution

Sexy et raisonnable

Elle fait un carton et pour cause : sa bouille séduit et évoque les générations passées de Renault 5. Son intérieur est à l'avenant avec une présentation soignée. Mais toutes les R5 E-Tech proposées dans le leasing social ne sont pas bonnes à prendre. En effet, celle de 95 ch est dépourvue de chargeur pour borne rapide à courant continu (DC), ce qui la rend inapte aux longs voyages. Au-dessus,

celle de 120 ch est associée à une batterie de 40 kWh qui limite l'autonomie. Celle que nous vous proposons dispose de la plus grosse batterie et peut recharger à 100 kW et passer de 10 à 80 % en 30 mn, son autonomie moyenne s'établissant à 340 km, mais moins de 300 km sur autoroute. Vous le voyez, les autres modèles de R5 proposés au leasing social, tous moins bien dotés en batterie, sont à éviter pour manque de polyvalence.

Renault propose aussi une R5 grosse batterie en finition haute (Techno) mais qui coûte plus cher, à 195 €/mois. La nôtre est en finition Evolution, soit quasiment d'entrée de gamme, mais garde tout son sex-appeal, y compris à la conduite avec un compromis confort/comportement excellent, un régal sur petites routes, et fait juste l'impasse sur quelques équipements comme le chargeur de smartphone à induction. Même le nuancier des couleurs proposées donne dans la bonne humeur. N'oublions pas ses défauts quand même : pas beaucoup de place à l'arrière et l'autonomie sur autoroute. À bon entendre...



L'intérieur de la R5 présente aussi bien en qualité qu'en ergonomie.

EN CHIFFRES

Nos mesures

- **Puissance** : 150 ch • **Couple** : 245 Nm
- **V. max** : 151 km/h • **0 à 100 km/h** : 8,7 s
- **L/I/h/empattement** : 3,93/1,81/1,50/2,54 m • **Batterie** : 52 kWh net • **Autonomie moyenne mesurée** : 340 km • **Chargeur DC** : 100 kW • **Recharge de 10 à 80 %** : 30 mn
- **Loyer leasing social** : 170 €/mois • **Coût total sur 36 mois** : 6 120 €



LOYER

170 € / 36 mois
(soit 6 120 €)

Outre sa bouille séductrice, la R5 s'avère très agréable à conduire sans oublier d'être confortable.

CITROËN ë-C4 136 ch/50 kWh You

Une berline compacte dans le leasing social

Vous ne voulez pas d'une citadine ou d'un SUV ? Citroën a ce qu'il vous faut : l'ë-C4. Il s'agit de la version électrique de la C4 et c'est sans hésitation le modèle le plus confortable de tout ce que propose le leasing social, y compris devant les autres Citroën. C'est également la moins dynamique à conduire avec des mouvements de caisse plus importants qu'à l'habitude. Mais au niveau filtrage, difficile de faire mieux ! La longueur de 4,36 m permet d'avoir un espace aux jambes supérieur à celui de la Peugeot 308 mais moins de largeur aux coudes. En coffre, l'ë-C4 fait mieux que la sochaliennne mais moins bien que la Renault Mégane E-Tech. Nous n'avons pas retenu cette dernière dans notre sélection car sa seule version proposée dans le leasing social reçoit la petite batterie de 40 kWh, contre 50 kWh à l'ë-C4, ce qui permet une autonomie supérieure : elle atteint 265 km. Ce n'est pas le bout du monde mais au moins, vous serez bien installés à quatre, en précisant que cette

version est en finition d'entrée de gamme You qui comporte l'essentiel, dont les fameuses suspensions Advanced Comfort. Question recharge, ce n'est toujours pas fameux avec un chargeur pour borne rapide de 100 kW et un passage de 10 à 80 % en 30 mn. Classique, mais toujours un peu lent pour voyager loin, surtout avec une telle autonomie. Dommage que la version 156 ch/54 kWh ne soit pas éligible au leasing social.

EN CHIFFRES

Nos mesures

• **Puissance** : 136 ch • **Couple** : 260 Nm
 • **V. max** : 152 km/h • **0 à 100 km/h** : 10,4 s
 • **L/l/h/empattement** : 4,36/1,8/1,52/2,67 m • **Batterie** : 50 kWh brut (46 kWh net)
 • **Autonomie moyenne mesurée** : 265 km
 • **Chargeur DC** : 100 kW • **Recharge de 10 à 80 %** : 30 mn • **Loyer leasing social** : 179 €/mois • **Coût total sur 36 mois** : 6 444 €



L'intérieur n'est pas folichon, ni en design ni en qualité. Et encore, la finition Max ici en photo est plus pimpante que la version You du leasing social.

LOYER

179 €/36 mois
 (soit 6 444 €)



L'ë-C4 est la voiture la plus confortable du leasing social.

Même dans sa version intermédiaire, l'Elroq recharge vite : c'est le meilleur du leasing social pour voyager.



L'agencement est bien pensé et la présentation très correcte sur toutes les finitions.

YANN LEFEBVRE

LOYER
189 € / 36 mois
(soit 6804 €)

SKODA ELROQ 204 ch / 63 kWh Element

Il sait tout faire

YANN LEFEBVRE

Voilà un modèle qui pourrait remporter tous les suffrages, à la fois pour son habitabilité intérieure généreuse, sa présentation plutôt agréable et son bon compromis confort/tenue de route. Skoda présente deux Elroq pour le leasing social, mais celui à petite batterie (52 kWh net) permet une autonomie moyenne mesurée par nos soins de 295 km. C'est un peu juste, même si avec son chargeur pour bornes rapides de 145 kW, cette version peut passer de 10 à 80 % en 25 mn. Ce modèle est proposé à 149 €/mois. Nous préférons vous conseiller la version avec batterie de 59 kWh qui permet de dépasser

franchement les 300 km d'autonomie (424 km à l'homologation WLTP), et qui, avec son chargeur de 165 kW, passe le 10 à 80 % à 24 mn. Le plus rapide de notre sélection. Il va plus loin et met moins de temps à recharger : cet Elroq est le meilleur du leasing social en la matière. Pour ne rien gâcher, cette version profite d'un moteur électrique de 204 ch et 310 Nm de couple qui lui confère un réel agrément lors des relances. Autre élément important : le "petit" Elroq est en finition City d'entrée de gamme alors que celui-ci est en finition Element qui octroie une clim auto bizona, de sièges avant chauffants, la navigation et des radars de stationnement avant

et arrière. Bref une familiale sympa à conduire, spacieuse, plutôt bien équipée, tout ça dans le leasing social et ce n'est même pas la plus chère : cela ressemble à une affaire !

EN CHIFFRES

Données constructeur

- **Puissance** : 204 ch • **Couple** : 310 Nm
- **V. max** : 152 km/h • **0 à 100 km/h** : 10,4 s
- **L/I/h/empattement** : 4,48/1,88/1,65/2,77 m • **Batterie** : 63 kWh brut (59 kWh net)
- **Autonomie WLTP** : 424 km • **Chargeur DC** : 100 kW • **Recharge de 10 à 80 %** : 24 mn • **Loyer leasing social** : 189 €/mois
- **Coût total sur 36 mois** : 6804 €



LOYER

195 €/36 mois
(soit 7020 €)

La Renault 4 reprend la plateforme de la R5 mais en s'allongeant, sans toutefois gagner de batterie plus généreuse.

RENAULT 4 E-TECH 150 ch/52 kWh (net) Evolution

La grande sœur

La Renault 4 E-Tech reprend la batterie et le moteur de sa petite sœur la Renault 5 E-Tech (oui, la R5 est plus petite, c'est contre-intuitif). Elle offre plus d'espace intérieur grâce à un encombrement supérieur : elle annonce en effet 4,14 m de long contre 3,92 pour la R5. Cela donne 4 cm de plus en espace aux jambes dans la R4 et un coffre plus important, puisqu'il atteint 415 dm³ contre 310 dm³. Autrement dit, la R4 est une sorte de R5 familiale, tout en gardant un charme certain qui évoque la 4L des années 60. Comme pour la R5, la R4 propose plusieurs tailles de batterie, ici 40 et 52 kWh, accompagnant des motorisations de 120 et 150 ch. Nous vous déconseillons la version 40 kWh pour son autonomie limitée et son chargeur DC de 80 kW alors que, bonne surprise, l'autonomie de la version 52 kWh est très voisine de celle de la R5 équipée de la même batterie, grâce à une gestion thermique améliorée. En revanche, elle se montre moins agile sur petite route, plus confortable, plus familiale, quoi, avec en prime



Facile de reconnaître les éléments de la R5 à l'intérieur de la R4!

une position de conduite un peu plus haute. Mais les performances sont quasiment identiques, les deux voitures ne différant que d'une trentaine de kilos. Dernier point : la finition imposée ici est l'entrée de gamme Evolution, qui prive la voiture de quelques raffinements comme Android Auto et Apple CarPlay ou de la fonction One Pedal, nouveauté de la voiture sur les finitions supérieures par rapport à la R5.

EN CHIFFRES

Nos mesures

- **Puissance** : 150 ch • **Couple** : 245 Nm
- **V. max** : 151 km/h • **0 à 100 km/h** : 9,2 s
- **L/I/h/empattement** : 4,14/1,8/1,55/2,62 m • **Batterie** : 52 kWh net • **Autonomie moyenne mesurée** : 355 km • **Chargeur DC** : 100 kW • **Recharge de 10 à 80 %** : 30 mn
- **Loyer leasing social** : 195 €/mois • **Coût total sur 36 mois** : 7020 €

ALFA ROMEO JUNIOR 156 ch / 54 kWh Speciale

Au plafond du leasing social

Avec 199 € par mois, ce SUV Alfa Romeo atteint les limites fixées par le leasing social, dont les mensualités doivent rester sous les 200 €/mois. Cet Alfa Junior justifie-t-il son positionnement "haut de gamme du leasing social" ? Il s'agit en fait d'un cousin du 2008, dont il reprend la plateforme, la batterie et le moteur, mais en plus cher

(199 au lieu de 150 €/mois), misant sur son style plus marqué et un positionnement aux prétentions premium. Quelles différences techniques ? Aucune, et les alfristes sont même déçus de ne pas trouver un Junior un peu plus vivant que le français, plus confortable que dynamique. Il faut également citer une habitabilité moindre aussi bien pour les passagers que pour les bagages,

et une planche de bord aux plastiques parfois décevants. En revanche, l'équipement de série est plus généreux que sur l'E-2008. C'est l'argument qui prévaut, au côté du style intérieur et extérieur pour le coup assez différent, même si le 2008 n'est pas un manche sur le sujet. Les Jeep Avenger et Fiat 600 sont également des cousins techniques avec des offres pour le leasing social (à respectivement 179 et 145 € par mois) qui peuvent faire hésiter par rapport au Junior, ce dernier tentant de jouer sur son blason afin de faire payer plus cher pour un produit (un poil) plus sexy.



Le combiné d'instruments est typique d'Alfa Romeo avec son double compteur rond.

EN CHIFFRES

Nos mesures

- **Puissance** : 156 ch • **Couple** : 260 Nm
- **V. max** : 151 km/h • **0 à 100 km/h** : 9,5 s
- **L/I/h/empattement** : 4,17 / 1,78 / 1,50 / 2,56 m • **Batterie** : 54 kWh brut (51 kWh net)
- **Autonomie moyenne mesurée** : 325 km
- **Chargeur DC** : 100 kW • **Recharge de 10 à 80 %** : 25 mn • **Loyer leasing social** : 199 €/mois • **Coût total sur 36 mois** : 7 164 €



LOYER

199 € / 36 mois
(soit 7 164 €)

Les alfristes espéraient un comportement un peu plus dynamique que le cousin 2008...

NICOLAS SOLER

Conclusion

Une fois encore, si vous êtes éligible au dispositif et intéressé, dépêchez-vous : les 50000 modèles prévus risquent de partir très vite. Vous avez vu qu'il y en a pour tous les goûts ou presque, de la petite citadine sympa à moins de 100 € par mois au SUV familial polyvalent. Quelle que soit la voiture choisie, ce sera un bon plan. Et quel dommage que ce dispositif ne soit que temporaire et ne fonctionne que via des aides extérieures : c'est à ce prix que devraient être ces modèles !



Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital



Mazda 6e

Puissance fiscale, un calcul savant!

Pourriez-vous me
dire comment est
calculée la puissance
fiscale des voitures
électriques?
Un Tesla Model Y

propulsion de 300 ch est annoncé à 6 CV, alors que vous indiquez 9 CV pour la Mazda 6e de 258 ch. Va comprendre! **T.H.**

La puissance fiscale est une unité administrative, exprimée en CV à la case P.6 de la carte grise. Pour une électrique, l'administration prend exclusivement en compte la puissance maximale homologuée, exprimée en kW à la case P.2 de la carte grise. Il s'agit de la puissance moyenne que la chaîne de traction peut produire à pleine charge sur une durée de 30 mn. Elle est toujours plus faible que la puissance de pointe communiquée pour les voitures électriques. Pour la dernière Mazda 6e, annoncée à 190 kW, soit 258 ch, la puissance retenue sur un cycle de 30 mn est de 60 kW, soit une puissance fiscale de 4 CV, et non 9 CV comme indiqué dans notre essai du n° 1190.

Une planche de bord Volkswagen pour Nissan?

N'auriez-vous pas oublié vos lunettes au moment d'envoyer à l'imprimerie le n° 1191? À la p. 75, concernant l'essai du Nissan Qashqai, le tableau de bord présenté est à l'évidence celui d'une Volkswagen. **M.P.**

Un point pour vous! Il s'agit en effet d'une malheureuse confusion. Voici la bonne planche de bord. Toutes nos excuses.



Nissan Qashqai

FLORIAN GROUT

PEUGEOT



Peugeot 5008

Après la carte grise, la voiture?

J'attends mon Peugeot 5008 PHEV, commandé le 30 octobre 2024. Sa livraison était prévue le 25 mars. On m'a ensuite annoncé qu'il serait fabriqué le 8 juillet! Depuis cette date, il est en campagne de contrôle à l'usine de Sochaux. J'ai même déjà la carte grise. Pouvez-vous vous renseigner? **D.G.**

Vous n'êtes pas le seul dans cette situation, qui ne concerne que les modèles équipés du nouvel attelage hybride rechargeable. Ce sont des problèmes de mise au point de la boîte de vitesses e-DSC7 qui ont entraîné de nombreux retards de livraison. Les choses devraient rapidement rentrer dans l'ordre puisque nous essayons p. 36 le Citroën C5 Aircross avec cet attelage hybride rechargeable. Même si des doutes sur la fiabilité subsistent...

L'HEURE DE LA RENTRÉE A SONNÉ !



VOTRE ABONNEMENT DÈS

3€ le 1^{er} mois **SANS ENGAGEMENT**

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-1193



KIOSQUE
mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M042 # D1642024

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

☐ 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⁽¹⁾.

(1)

☐ Formule ANNUELLE

33% de réduction

25 n° dont 1 Spécial Salon + les versions numériques offertes + une montre Oxygen en cadeau pour **seulement 89 €** au lieu de 134,26 €*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽²⁾.

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

☒ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](https://kiosquemag.com) : bit.ly/aj-1193 la boutique officielle de L'Auto-Journal

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

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

Nom**:

Prénom**:

Adresse**:

Code postal**: Ville**:

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

Email:

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

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

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

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (116,50 €) et des frais de port (17,76 €). (1) 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. (2) 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. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabom@kiosquemag.com ou encore par courrier à ERAS - Service Client: 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/12/2025. 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.

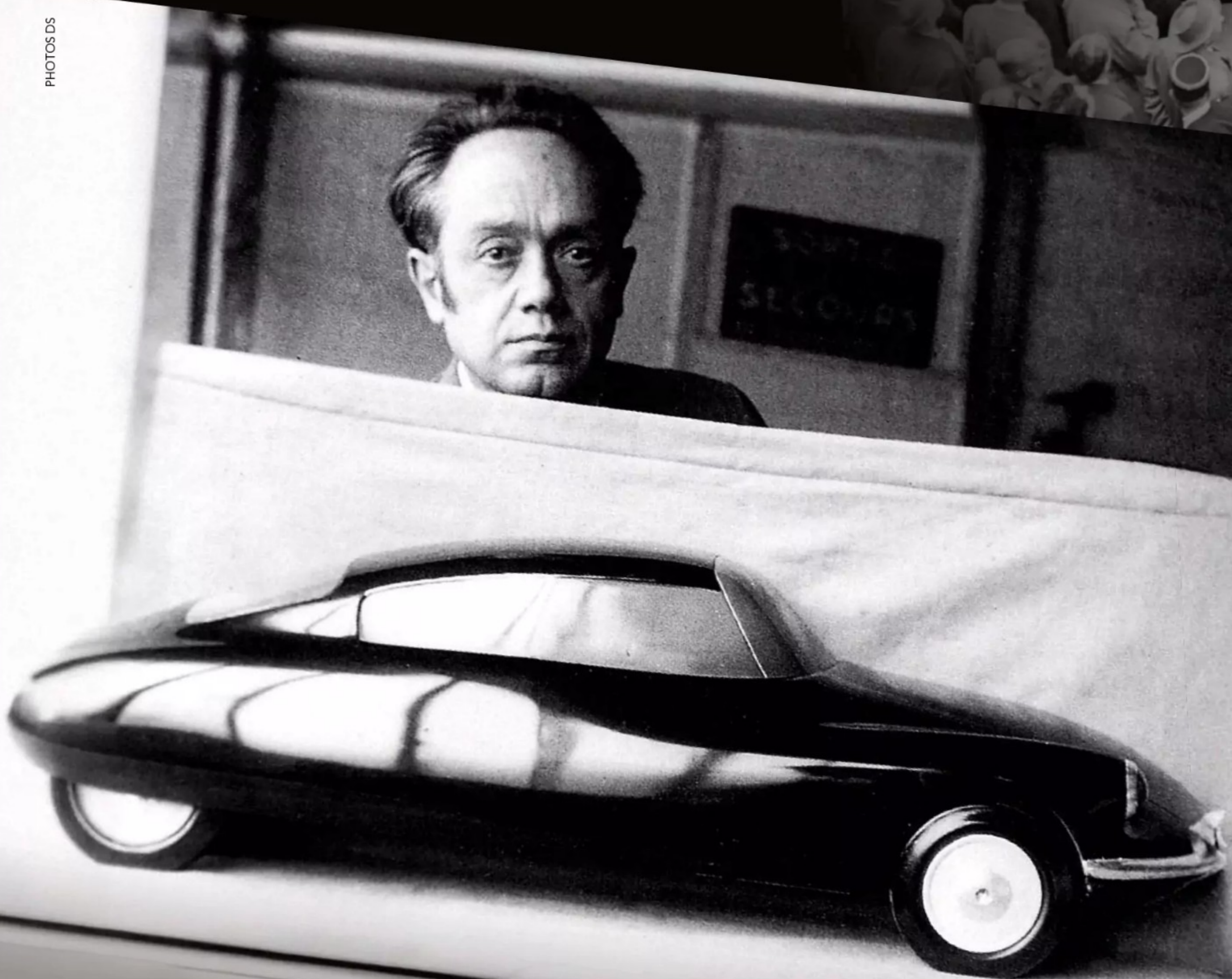


70 ANS, 70 CHOSES À SAVOIR SUR LA

Apparue il y a soixante-dix ans, la DS intrigue et fascine toujours autant. Pour célébrer cet anniversaire, nous avons recensé soixante-dix anecdotes, innovations et faits historiques qui ont émaillé sa carrière.

Par Thierry Emptas

PHOTOS DS



DS



1 • Le projet VGD – pour “voiture de grande diffusion” – qui donnera naissance à la DS est lancé en 1938 par Pierre-Jules Boulanger, nouveau directeur de Citroën, qui pense déjà au remplacement de la Traction.

2 • C'est *L'Auto-Journal* qui le premier révèle le prototype de la future DS dans son numéro du 1^{er} avril 1952.

3 • Les premiers protos de la DS sont animés par un moteur 6 cylindres à plat d'abord refroidi par air puis par eau.

4 • Présentée en mai 1954, la Traction 15 Six H bénéficie, un an et demi avant la DS, de la suspension hydropneumatique sur les roues arrière. Pour Citroën, c'est un test grandeur nature.

5 • Avant le lancement de la DS, Citroën a assemblé quelques modèles de présérie qui ne portent pas encore le nom de la future voiture. Un exemplaire, baptisé “ELV 31”, est préservé par Citroën.

6 • Quatre hommes clés ont porté le projet de la future DS : André Lefèvre l'ingénieur, Flaminio Bertoni le styliste, Paul Magès l'hydraulicien et Pierre Bercot le directeur, qui a toujours soutenu ce projet révolutionnaire.

7 • Les premières DS n'ont pas de réglage de hauteur de caisse. Environ 200 exemplaires sont ainsi fabriqués. Le réglage de hauteur apparaît en février 1956 et permet le changement de roue sans cric.

8 • Citroën a misé sur la légèreté. La DS intègre un grand nombre d'éléments en plastique, matériau encore rare dans l'industrie automobile. Son pavillon est en fibres de verre et son capot en aluminium (la malle également jusqu'en juin 1957).

9 • À la fin du premier jour du Salon de l'automobile, Citroën a enregistré 12 000 commandes de DS ! Un chiffre qui regroupe toutes les commandes passées ce jour-là en France, et pas uniquement sur le stand comme on le croit trop souvent.

10 • La DS est la première voiture de série équipée de freins à disque. Ils sont montés à l'avant et accolés à la boîte de vitesses.

11 • L'hydraulique gère toutes les fonctions de la voiture : freins, suspension, direction, changement de vitesse, et même l'embrayage. Il n'y a donc que deux pédales. C'est en quelque sorte l'ancêtre des boîtes robotisées modernes.

12 • Certains choix de style sont résolument extravagants, comme l'absence de calandre, le volant monobranche ou les vitres sans encadrement.

13 • La DS n'a ni logo ni nom de marque sur sa face avant. Sur les versions anglaises, le mot “Citroën” est toutefois inscrit sur le capot.

14 • Contrairement aux voitures de sport, la DS possède des pneus avant plus larges que ceux de l'arrière. La voie arrière est également plus étroite de 20 cm (1,30 m contre 1,50 m à l'avant). Plus tard, les breaks et les versions à injection auront la même largeur de pneus.

15 • Paul Magès n'a cessé d'améliorer la direction de la voiture. Il travaille très tôt sur un système de rappel asservi – qui équipera finalement la SM et la CX – et envisage même de remplacer le volant par un simple guidon !

16 • Miracle de la suspension hydropneumatique, on peut enlever une roue arrière et continuer à rouler sur trois roues ! Un agent Citroën a ainsi traversé les États-Unis d'ouest en est !

17 • Le démarrage de la Citroën DS s'effectue en mettant le contact puis en poussant vers la gauche le levier de vitesses derrière le volant, ce qui actionne le démarreur.

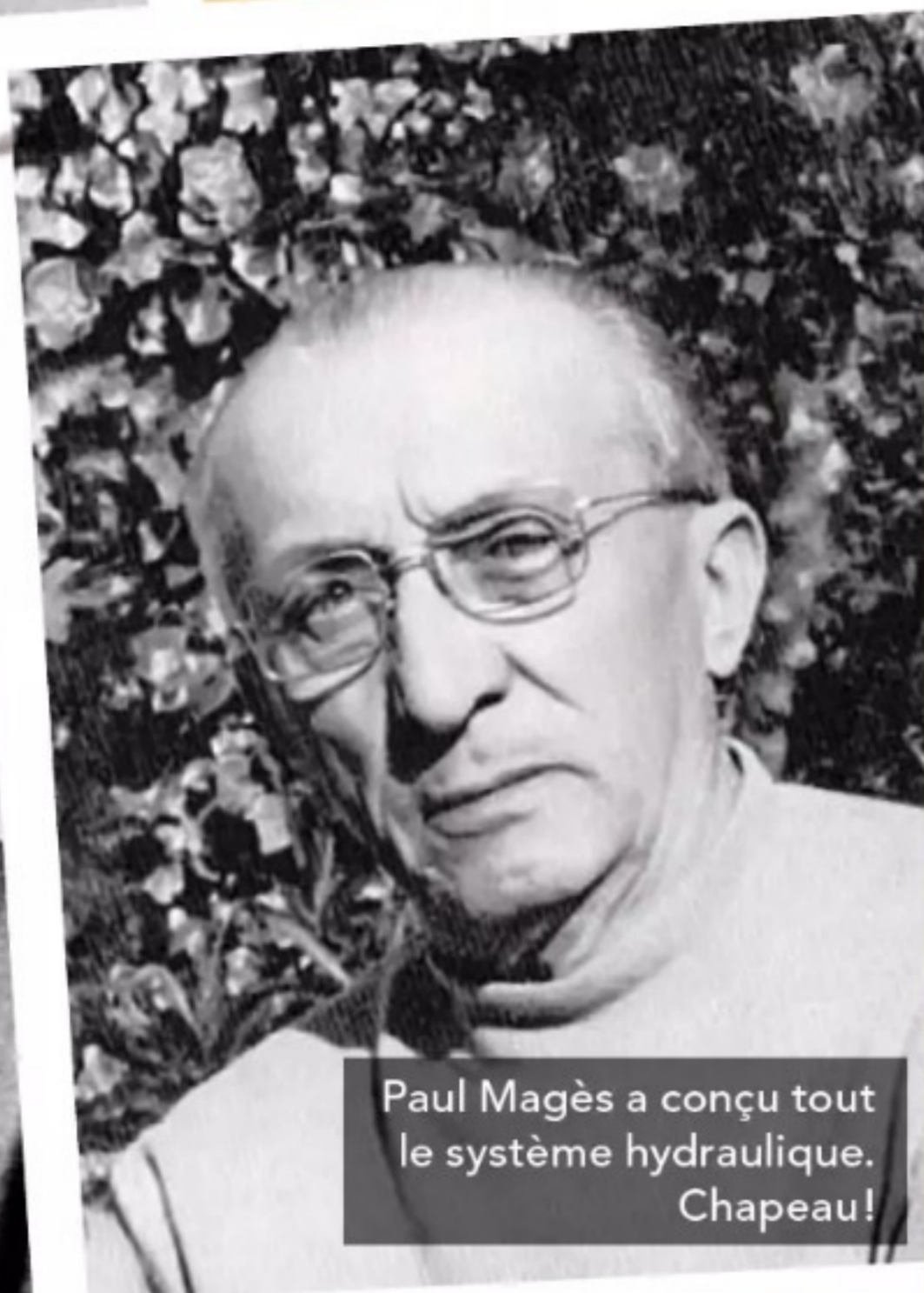
PHOTOS DS

La DS est le symbole de l'élégance à la française.





C'est Pierre-Jules Boulanger qui lance dès 1938 le projet de la future DS.



Paul Magès a conçu tout le système hydraulique. Chapeau!



L'Auto-Journal a acquis sa notoriété grâce au scoop de la DS révélé dès 1952.



Citroën signe sa première victoire au Rallye Monte-Carlo, en 1959, grâce à une ID 19 pilotée par des amateurs.

18• Les premières DS ont un allumage à double bobine sans distributeur. L'allumage classique avec allumeur apparaît en mars 1959.

19• Curiosité de conception : sur les tout premiers modèles, seule la porte avant droite est munie d'une serrure (comme la Traction)! Si la voiture est verrouillée, le conducteur doit donc monter côté passager. Cette aberration est corrigée au printemps 1956.

20• La plus ancienne DS connue porte le numéro de série 32. Elle a été commandée le jour de l'ouverture du Salon – 6 octobre 1955 – à Valence. Elle est aujourd'hui exposée au Citromuseum de Castellane.

21• La DS n° 00002 est offerte à la star italienne Gina Lollobrigida qui pose aux côtés de la voiture pour le magazine *Paris Match*. Mais ce cadeau est très mal vu en Italie et l'actrice est obligée de se séparer de sa DS.

22• Le vocabulaire de la DS est très imagé : il y a le "champignon" pour le bouton-pédale de frein, les "cafetières" qui récupèrent les fuites de liquide hydraulique des suspensions, les "cornets de frites" qui désignent les clignotants arrière. Et la liste est encore bien longue.

23• Dévoilée au Salon de 1956, l'ID est une DS simplifiée. Elle est équipée d'une boîte manuelle classique et dispose donc de trois pédales. Son pavillon non peint est translucide!

24• Au bas de la gamme ID, il y a l'ID Normale, version particulièrement spartiate. Son moteur est exactement celui de la Traction, son capot est en acier, et l'hydraulique n'agit que sur la suspension. C'est un flop commercial.

25• Plus roturière, l'ID arbore des chevrons argentés sur sa malle alors qu'ils sont dorés sur la DS.

26• À partir d'avril 1957 et jusqu'en janvier 1963, Citroën équipe toutes ses DS/ID d'une lunette en plexiglas.

27• Jusqu'en février 1958, la sortie d'échappement est centrale. Ensuite, l'échappement, à deux tubes, sort à l'arrière gauche.

28• Destinée aux ministères et aux grands industriels, la DS Prestige est dévoilée au Salon de 1958. Elle se distingue par sa séparation vitrée et peut recevoir, en supplément, un téléphone... qui ne fonctionne qu'en région parisienne!

29• Au Salon de 1958 apparaissent les DS utilitaires à six places. Citroën propose quatre versions : Commerciale, Familiale, Break et Ambulance. Le break – appellation souvent utilisée à tort pour cette gamme – se distingue par ses deux strapontins montés tête-bêche dans le coffre.

30• Les utilitaires reçoivent une galerie de toit. Le tube avant est recouvert d'un manchon torsadé. Celui-ci est destiné à casser le bruit du vent. Sans lui, le sifflement serait insupportable.

31• Toujours sur ces versions six places, la présence de deux plaques d'immatriculation intrigue. En fait, le hayon est en deux éléments. La partie basse peut rester ouverte pour le transport d'un objet long, l'immatriculation demeure donc visible.

32• En janvier 1959, trois amateurs remportent le Rallye Monte-Carlo au volant d'une ID 19. C'est la première victoire d'une Citroën dans la célèbre épreuve hivernale. Bien d'autres suivront grâce notamment à Sébastien Loeb.

33• À la fin des années 1950, le peintre Pablo Picasso décore la DS d'un journaliste mexicain venu lui rendre visite. On a perdu la trace de cette voiture, mais si elle existe toujours, elle vaut une petite fortune !

34• En octobre 1960, le bouton-poussoir d'ouverture de coffre est doté d'un petit crochet pour pouvoir ouvrir la malle d'une seule main. C'est au journaliste Roger Brioult, rédacteur en chef de la *Revue technique automobile*, que l'on doit cette astuce.

35• Le 22 août 1962, la DS du général de Gaulle est criblée de balles à hauteur du Petit-Clamart. Malgré un pneu crevé, le chauffeur accélère et garde le contrôle. Grâce à son exceptionnelle tenue de route, la DS a sans doute sauvé la vie du général. Cette voiture a ensuite été détruite.

36• Au Salon de 1962, le carrossier Heuliez présente un cabriolet DS à 4 portes. Mais Citroën, qui travaille déjà avec Chapron et doutant de la rigidité de la voiture, refuse le projet.

37• Citroën travaille depuis de nombreuses années sur un système d'anti-gîte pour virer parfaitement à plat. Au début des années 1960, des prototypes de DS ainsi équipés parcourent des milliers de kilomètres. Finalement non commercialisé sur la DS, le dispositif anti-gîte sortira bien des années plus tard sur la Xantia Activa.

38• À l'origine, les DS ont des essuie-glaces qui se croisent. C'est seulement en août 1964 qu'ils deviennent parallèles.

39• On lit souvent que la DS a utilisé deux liquides hydrauliques : le LHS rouge et le LHM vert. En réalité, il en existe un troisième, le LHS 2, une évolution du LHS mais incolore, employé d'août 1964 à septembre 1966.

40• En septembre 1964 apparaît la finition Pallas. Plus luxueuse et plus raffinée, elle pèse 20 kg de plus que les autres modèles.

41• En 1965, Rolls-Royce exploite sous licence la suspension hydro-pneumatique Citroën pour sa nouvelle Silver Shadow.

42• En marge du cabriolet DS dessiné par Citroën mais réalisé par Chapron, le constructeur a étudié un second cabriolet resté à l'état de prototype. Il était plus compact (4,30 m de long) avec un arrière tronqué à deux feux ronds. Il n'avait que deux places et affichait un caractère plus sportif avec entre autres une boîte à cinq rapports et un levier au plancher.

43• Citroën a étudié un autre cabriolet encore plus extravagant avec un tout nouveau moteur 2 l à double arbre à cames en tête de 130 ch et surtout quatre phares regroupés dans une niche au centre du capot !

44• Le carrossier Henri Chapron de Levallois-Perret en région parisienne a développé une gamme complète de cabriolets, de coupés et de berlines à la finition particulièrement soignée. Au total, 281 DS – à une ou deux unités près – sont sorties de ses ateliers.

45• Les premières DS/ID n'ont aucun monogramme à l'arrière. Le premier apparaît en septembre 1965 avec le lancement de la DS 21 qui se distingue ainsi de la DS 19, qui, elle, n'en porte pas.

Le carrossier Henri Chapron réalise des dérivés hors-série, des cabriolets, mais aussi des coupés, sans oublier l'imposante berline présidentielle du général de Gaulle.



SHUTTERSTOCK



En septembre 1964, la finition Pallas porte la DS à son sommet.



En septembre 1967, le nouveau visage de la DS s'accompagne d'une prouesse technique : les phares orientables.

THERY EMPITAS



Au cinéma, la DS joue parfois les premiers rôles, comme la version volante de *Fantomas*.

46• Avec la 21, apparue en septembre 1965, la DS inaugure en première mondiale un témoin d'usure des freins. C'est Jean Cadiou, directeur du bureau d'études, qui en a eu l'idée après avoir détruit ses freins pendant ses vacances.

47• Jusqu'en septembre 1965, les roues sont maintenues par un simple écrou central. Elles sont ensuite tenues par cinq écrous.

48• Le 26 avril 1966, au volant d'une DS 21, le pilote Patrick Vanson et la mannequin Barbro Lundberger rallient Kiruna, en Laponie suédoise, à Naples. Un raid de 4 500 km avalé en 44 h et 18 mn à la moyenne de 101,6 km/h !

49• En septembre 1967, la DS présente un nouveau visage avec ses doubles phares carénés et une innovation en première mondiale sur une voiture de grande série, les phares orientables. Ils sont de série sur les Pallas, Prestige et cabriolets, et en option sur les DS Confort et les ID à direction assistée.

50• Aux États-Unis, la législation interdit les vitres devant les phares. Les modèles restylés et exportés outre-Atlantique en sont dépourvus.

51• En avril 1966, *L'Auto-Journal* annonce la sortie d'une DS 27 ! Notre magazine est un peu optimiste, il s'agit en réalité de la future DS 23.

52• En novembre 1968, Chapron livre à l'Élysée une DS présidentielle. C'est une imposante voiture d'apparat qui mesure 6,53 m de long, soit quelques centimètres de plus que la voiture du président américain !

53• À la fin de l'année 1968, le journal anglais *Daily Express* organise un marathon de 16 000 km entre Londres et Sydney. À 160 km de l'arrivée, la DS de Lucien Bianchi et Jean-Claude Ogier file vers la victoire. Mais elle est percutée par une voiture venant en sens inverse. On n'a jamais vraiment su si l'accident était involontaire ou prémédité pour laisser gagner une voiture anglaise.

54• Le prototype de la SM est étudié sur deux mulets DS dont la carrosserie raccourcie à 2 portes seulement abrite le V6 Maserati. L'un des deux prototypes sera ensuite confié au service Compétition et sera piloté par Björn Waldegard.

55• Au Salon 1969, la DS est la première voiture française à recevoir une injection électronique.

56• La millionième DS sort le 7 octobre 1969. C'est une 21 offerte par tirage au sort à l'une des personnes ayant essayé la DS au Salon de l'auto.

57• Dans les années 1970, la paie hebdomadaire est versée en espèces aux ouvriers Citroën. Chaque semaine, une DS spéciale transformée en "coffre-fort" fait donc la tournée des usines ! Victime d'une attaque, l'équipage est par la suite escorté par une Dyane.

58• Au millésime 1972, Citroën lance une série limitée sur finition Pallas. Baptisée "Jubilé", elle arbore une planche de bord grenat assortie à la sellerie et à la moquette.

59• Avec sa boîte semi-automatique, la DS est dépourvue d'embrayage. Pourtant, à partir de novembre 1971, Citroën propose en option, sur les 21 puis les 23, une vraie boîte automatique Borg Warner à 3 rapports. Chère et peu performante, elle est boudée par la clientèle.

60• Si vous croisez une DS munie d'un pare-chocs avant percé de petites fentes, c'est qu'elle est équipée de la climatisation proposée en option – très chère – à partir de mars 1972.

61• En 1972, Michelin met en service un véhicule extravagant qui a l'apparence d'une DS. Derrière ce mufle bien connu se dissimule un engin long de 7,50 m, pesant 9 tonnes et équipé de deux V8 Chevrolet ! Baptisé le "Mille-Pattes Michelin", ce prototype est destiné à tester les pneumatiques de poids lourds à haute vitesse.

62• À partir du millésime 1973, la DS utilise en première mondiale la technologie de la fibre optique. Elle est employée pour éclairer le neiman lorsque l'on met les veilleuses.

63• Le 24 avril 1975, la dernière berline DS quitte les chaînes Citroën. C'est une DS 23 IE. Le lendemain, la France pleure le décès du chanteur Mike Brant.

64• Au total, Citroën a produit 1 330 755 DS/ID, un chiffre qui atteint 1 456 115 avec celles produites à l'étranger.

65• De 1955 à 1975, le nuancier DS/ID a proposé 80 coloris différents (hors cabriolets) ! Seul le noir est resté vingt ans au catalogue.

66• La production de la DS ne s'arrête pas totalement avec la dernière berline. Les breaks sont produits jusqu'en septembre et les ambulances jusqu'en janvier 1976.

67• La DS a été fabriquée dans huit pays différents : la France, le Royaume-Uni, la Belgique, la Yougoslavie, le Portugal, l'Australie, l'Afrique du Sud et le Mexique.

68• De toutes les DS connues et visibles par le public, celle qui affiche le plus petit kilométrage est une DS 21 IE de juillet 1972 avec seulement 8 735 km. Elle est exposée au Citromuseum.

69• La DS est une véritable star de cinéma. Elle apparaît dans plus de 1 000 films. Deux sont particulièrement célèbres : la DS volante de *Fantomas* et la DS coupée en deux de Bourvil et Belmondo dans *Le Cerveau*.

70• Hollywood apprécie également la DS, qui apparaît, façon taxi new-yorkais dans *Retour vers le futur*. C'est aussi la voiture de Patrick Jane, alias "le mentaliste", qui se déplace exclusivement en DS 20 Pallas de 1972.

SACRÉ OGIER !

Officiellement, Sébastien Ogier n'est plus pilote de Rallye à plein temps depuis la fin de saison 2021... Mais ce recul ne l'empêche nullement de pointer en tête du championnat du monde, et il est même sur le point de gagner un neuvième titre et d'égaliser le record de Sébastien Loeb !

Par Alain Pernot

A l'issue de la saison 2021, Sébastien Ogier avait annoncé qu'il mettait un terme à sa carrière de pilote WRC à plein temps, expliquant son souhait de prendre du recul et de passer plus de temps en famille. À 38 ans et après 8 titres mondiaux et 54 victoires, cette aspiration paraissait bien légitime. Elle a d'ailleurs été très bien accueillie par ses adversaires, ravis d'être débarrassés d'un concurrent aussi talentueux ! Enfin, du moins, c'est ce qu'ils croyaient... En effet, le champion français avait pris la précaution de préciser qu'il se laissait la liberté de disputer quelques épreuves de temps en temps pour le compte de Toyota. Une précision importante ! En 2022, alors qu'il s'essaie à l'Endurance en parallèle, il prend part à six rallyes WRC et s'offre le luxe d'une victoire en Catalogne.

Loin d'être une tournée d'adieu, ce n'est en fait que le début d'une carrière d'intermittent d'élite qu'il poursuit en 2023.

Cette année-là, il commence la saison de manière tonitruante en s'imposant au Monte-Carlo, son épreuve fétiche. Il participe en tout à huit manches WRC et ajoute deux victoires à son palmarès : Mexique et Safari. L'an passé, tandis que le jeune Kalle Rovanperä décide à son tour de prendre du recul, Ogier est rappelé à la rescousse par Toyota, qui craint de terminer la saison bredouille. Le Gapençais répond présent et dispute dix rallyes sur les treize que compte la saison ! Loin de faire de la figuration, il finit sept fois sur le podium, dont trois fois sur la première marche (Croatie, Portugal et Finlande). Cerise sur le gâteau : au cours de la dernière super-spéciale de la saison, au moment où Toyota et Hyundai sont à égalité parfaite, c'est

lui qui signe un temps canon et permet à son employeur d'arracher *in extremis* le titre mondial des constructeurs ! Après un programme aussi chargé, le Français avait renouvelé son souhait de réduire son nombre d'épreuves en 2025. Cette année, il fait encore plus fort ! À l'issue des six épreuves de son programme initial, soit après la Finlande, son bilan est impressionnant : trois victoires (Monte-Carlo, Portugal, Sardaigne), deux deuxième places (Espagne, Grèce) et une

troisième place (Finlande). Il pointe alors troisième du championnat à seulement 13 points du leader, son équipier Elfyn Evans ! Dès lors, le ton change. L'odeur d'un titre de champion du monde supplémentaire parvient à ses narines. Alléché, le champion français décide de jouer les prolongations.

Il s'engage dans la tournée sud-américaine qu'il boucle avec un brio inouï : il s'impose tant au Paraguay qu'au Chili ! Et il s'empare



de la tête du championnat du monde devant ses deux équipiers Elfyn Evans et Kalle Rovanperä, qui ont tous les deux disputé trois épreuves de plus... Prêtrétraité, Sébastien Ogier ? Pensez donc ! Alors qu'il ne reste que trois épreuves au calendrier, le voilà lancé vers un neuvième titre mondial qui lui permettrait d'égaliser le record établi par Sébastien Loeb. Celui-ci, lors du festival Red Bull Motormania, n'a d'ailleurs pas manqué de saluer la performance de son ancien adversaire : *"Je pense qu'effectivement il a toutes ses chances ! Il a montré pendant huit ans qu'il était le meilleur. Là, il fait des saisons partielles, mais on voit qu'il est toujours dans le coup. Donc, potentiellement, oui, il peut égaler mon record. Je n'ai jamais compté les titres... S'il l'égale, tant mieux pour lui ! Peut-être qu'il en gagnera même un de plus que moi s'il continue. On ne sait pas. Je pense qu'il est sur la bonne lancée..."*

Ce suspense va, à coup sûr, booster l'intérêt pour le championnat alors qu'il ne reste que trois épreuves à disputer : Europe centrale (16-19 octobre), Japon (6-9 novembre) et Arabie saoudite (27-30 novembre). ■



Sur huit rallyes disputés cette saison, le duo Ogier-Landais en a gagné cinq !

“ Peut-être qu'il gagnera même un titre de plus que moi s'il continue ! Je pense qu'il est sur la bonne lancée... **”**

Sébastien Loeb



C'est bien un neuvième titre que vise Sébastien Ogier au volant de la Toyota Yaris Rally1.



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

EN MESURES

L/l/h :
4,34/1,63/1,34 m

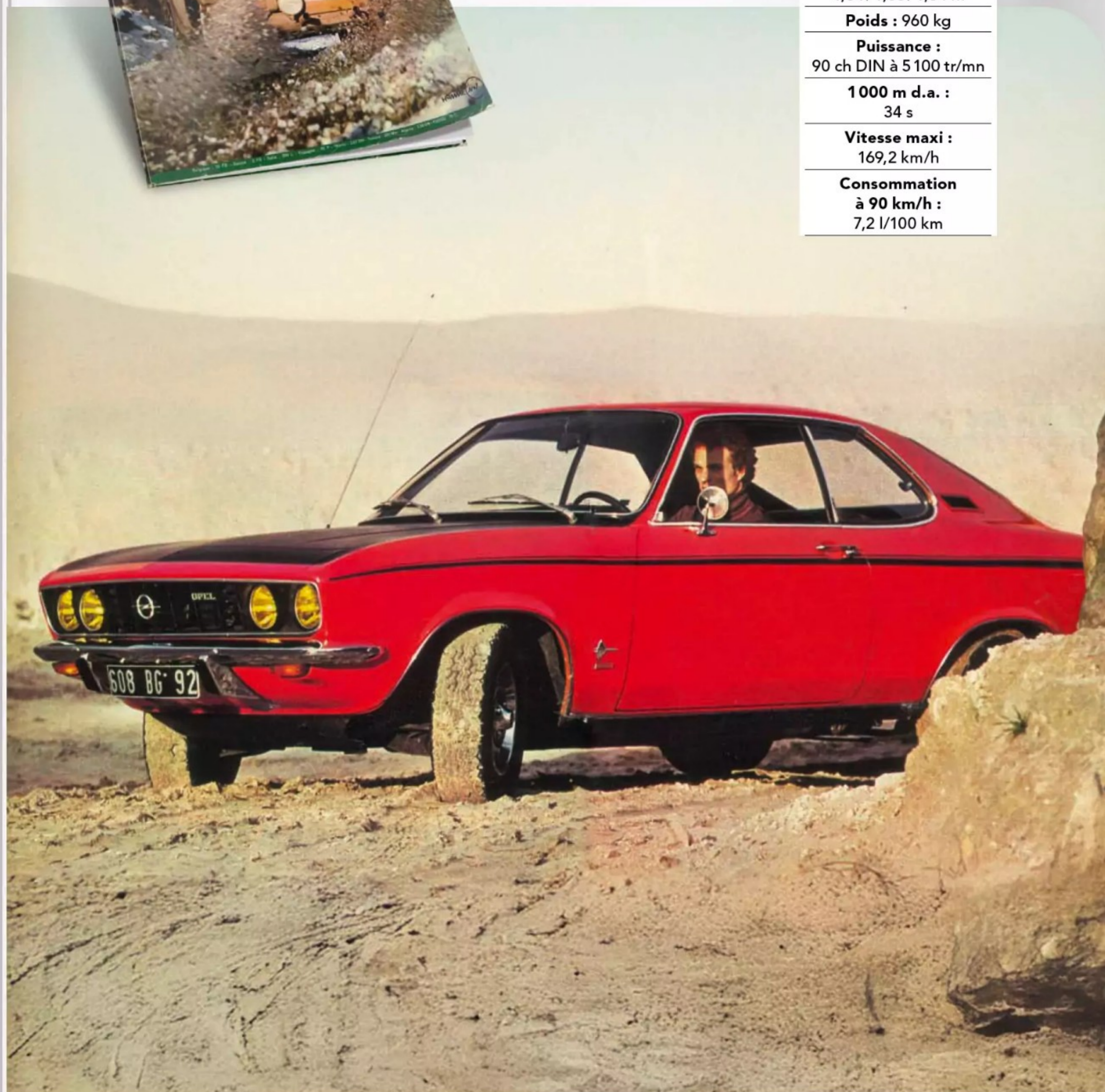
Poids : 960 kg

Puissance :
90 ch DIN à 5 100 tr/mn

1000 m d.a. :
34 s

Vitesse maxi :
169,2 km/h

Consommation
à 90 km/h :
7,2 l/100 km



Calandre et capot noir mat, quatre phares à iode, bandes latérales et carrosserie sexy donnent le change pour l'amateur de voitures de caractère.

L'OPEL MANTA 1900 RALLYE À L'ESSAI

Heureuses années 70 ! L'Europe, en pleines croissance et insouciance, voit débarquer sur ses routes de nombreux coupés abordables, plus ou moins sportifs. C'est le cas de l'Opel Manta "Rallye", à vrai dire plus séduisante sur la forme que réellement convaincante...

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

■ "En dépit des apparences, Opel ne s'écarte guère de sa voie. La Manta, présentée avant sa sœur, la berline Ascona, appartient à la lignée du coupé Kadett Rallye, de l'Opel GT et même du coupé Rekord : les trois sont équipés du même moteur 1 900 cm³ !"

■ "En France, la Manta est vendue sous trois variantes : la 1600 NS, la 1900 et la 1900 SR. C'est cette dernière qui a retenu notre attention, bien qu'elle ne soit pas plus puissante que la 1900 normale."

■ "Son appellation « Rallye » vient avant tout de son capot peint en noir mat et de quelques aménagements intérieurs."

■ "À vrai dire, la 1900 doit être la plus rapide de la gamme car elle est dotée d'un pont un peu plus long que sur la SR."

■ "L'Opel Manta est une voiture de conception très classique, avec un moteur 4 cylindres en ligne à l'avant et une transmission aux roues arrière par l'intermédiaire d'un pont rigide."

■ "La boîte de vitesses est à 4 rapports synchronisés avec levier au plancher, une boîte entièrement automatique étant proposée en supplément sur les trois versions."

■ "Bien qu'il existe une Ascona 2 portes, on remarque la volonté d'Opel de faire de la Manta une auto à part, de grande diffusion."



Le tableau de bord de cette Manta "Rallye" en donne pour son argent, en accueillant tout ce qu'il faut pour surveiller la bonne marche de la "salle des machines" !

“ Tout comme la Camaro a essayé de se cabrer devant la Mustang, la Manta, grande raie des mers, se dresse pour aiguillonner la Capri. ”

↑ Ses qualités

BONNE BOÎTE DE VITESSES

“Les quatre rapports de la boîte exploitent bien la puissance du moteur et les passages s’effectuent en douceur grâce à la bonne synchronisation, malgré le levier central très court.”

ÉQUIPEMENT COMPLET SUR SR

“Bien sûr, les essuie-glaces sont à deux vitesses, le rétroviseur est « jour et nuit », et l’on trouve une lunette arrière dégivrée électriquement. Les quatre phares, dont deux à iode, sont efficaces, de même que l’avertisseur sonore. Nous avons essayé, rappelons-le, la Manta la plus chère : les autres sont moins bien équipées.”

PERFORMANCES VALABLES

“Le conducteur seul à bord, nous avons obtenu la vitesse réelle de 169,2 km/h, ce qui correspond bien aux 170 revendiqués par le constructeur. Avec quatre personnes à bord, la vitesse atteint encore, dans les mêmes conditions, 167,4 km/h. Des chiffres suffisants pour une voiture sans grande ambition sportive.”

↓ Ses défauts

CONFORT INSUFFISANT

“À l’intérieur, un point qui nous a également étonnés, c’est l’inconfort des sièges avant. Ils sont réglables, jolis mais mal dessinés, fermes et trop étroits. Le dossier ne maintient absolument pas le dos, et au bout de quelques heures de conduite, tout prétexte est bon pour descendre.”

MAUVAISE TENUE DE ROUTE SOUS LA PLUIE

“Sous la pluie, la tenue de route se gâte carrément, et la seule ressource pour un conducteur conscient est de lever le pied car la conduite pose alors bien des problèmes.”

DIRECTION IMPRÉCISE

“La direction, même si elle est à crémaillère, est trop démultipliée et manque de précision. Il faut beaucoup tourner le petit volant, qui est heureusement bien en main et non glissant.”

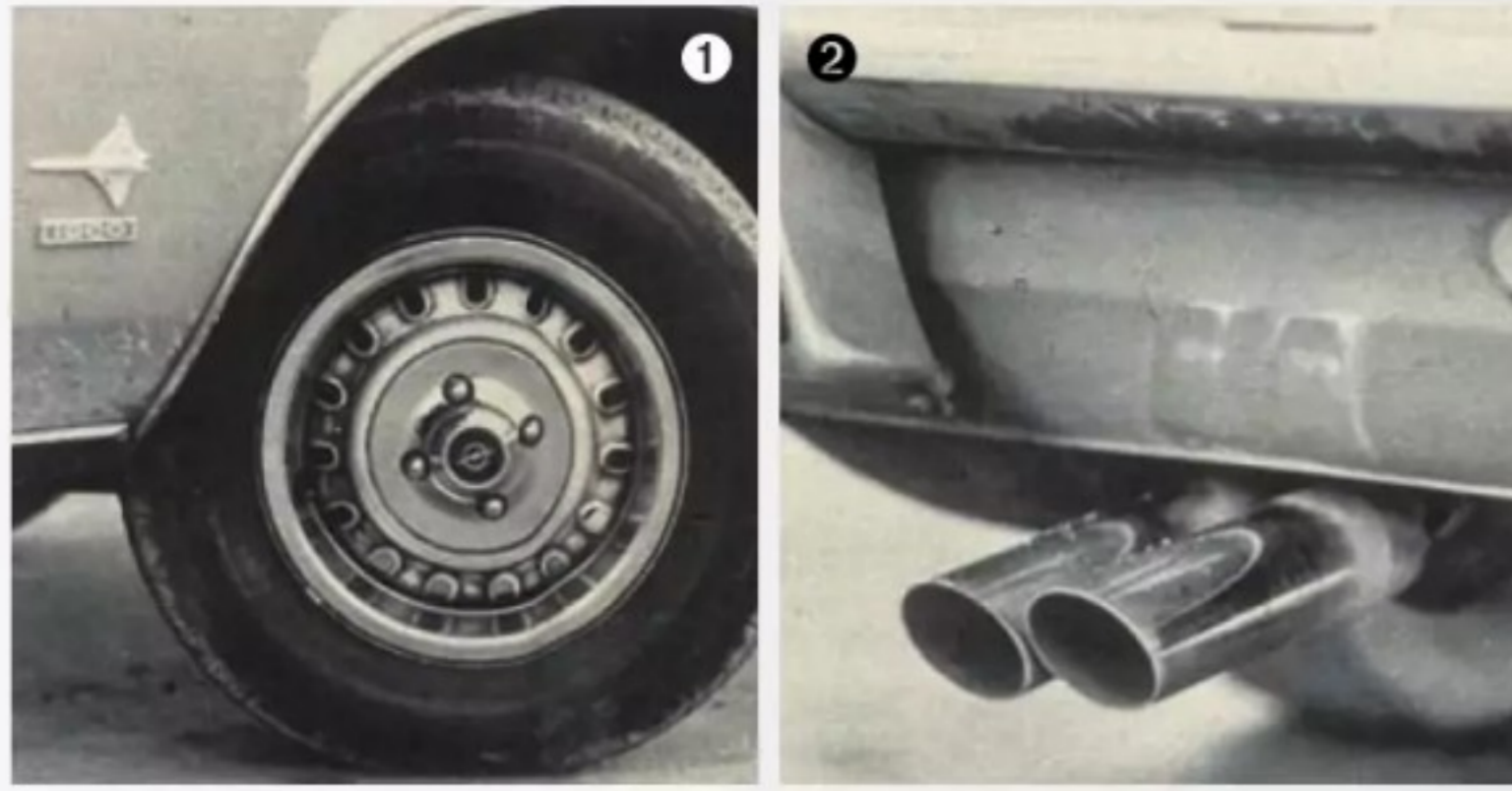


❶ La Manta offre un habitacle d'aspect flatteur, mais outre un espace limité aux places arrière, elle souffre de l'inconfort notoire de ses charmants sièges. ❷ En bonne sportive, la Manta dispose d'un levier de vitesses au plancher.

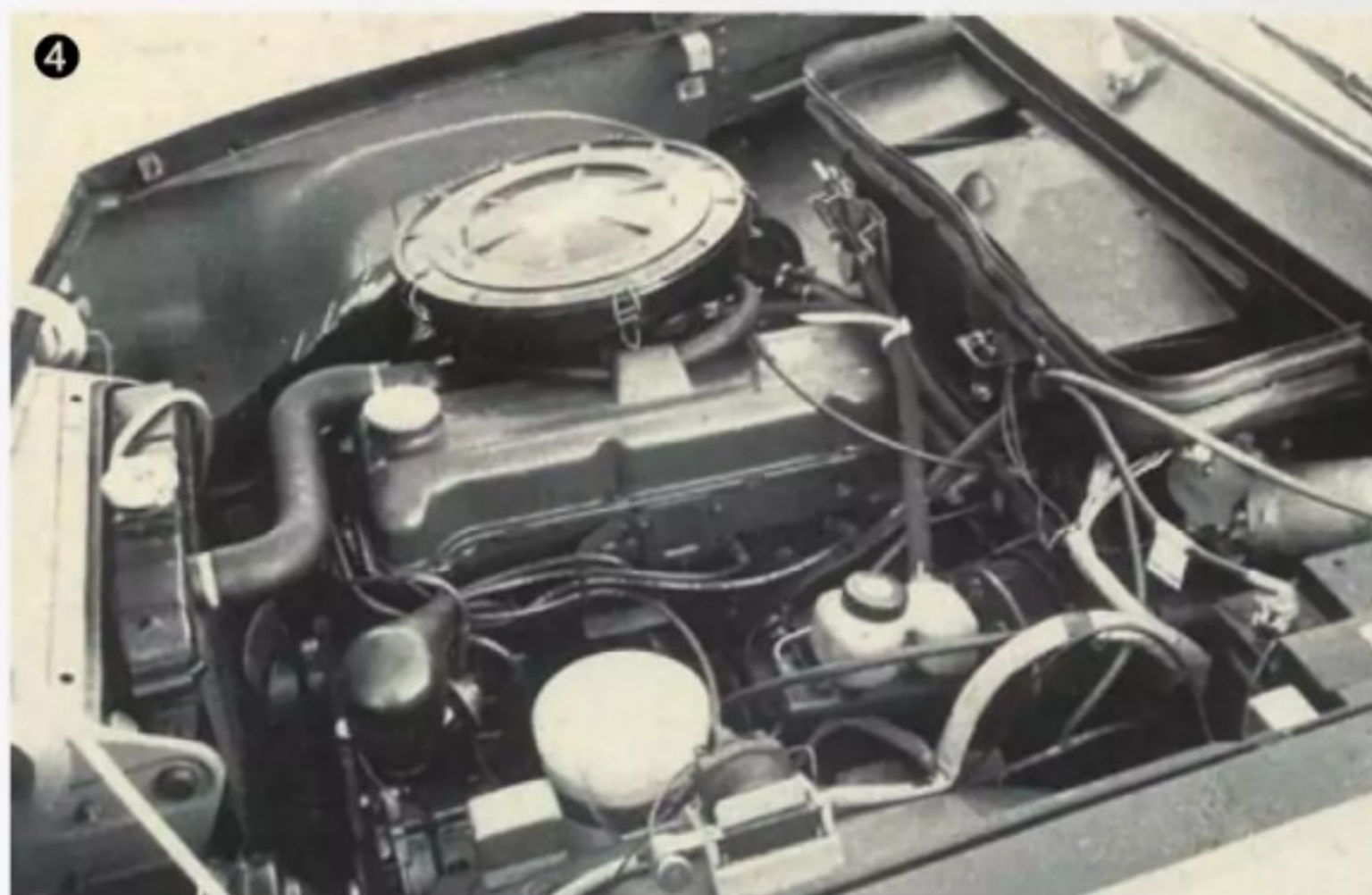
❸ Sous cet angle, la jolie Opel Manta prend des airs de petit coupé sport latin avec ses quatre feux circulaires.



“ En virage serré, la Manta passe bien sur le sec en s'inclinant beaucoup, mais sur le mouillé...! ”



❶ Outre un logo suggestif symbolisant une raie manta, cette version "Rallye" adopte de belles jantes au dessin sportif. ❷ La Manta multiplie dans cette variante "Rallye" les signes extérieurs de vitesse, à l'image de cette inévitable double sortie d'échappement. ❸ Le coffre, qui contient de surcroît à la verticale une vraie roue de secours, offre un volume honnête pour un coupé de 384 dm³. ❹ Cette Manta hérite d'un 1 900 cm³ déjà largement éprouvé sur d'autres modèles Opel. Il développe 90 ch DIN à 5 100 tr/mn.



Extraits...

■ "À 170 km/h, la Manta se trouve à l'extrême limite de ses possibilités car le moindre vent de face ou une faible rampe la fait bien vite rétrograder. Dans ces conditions, il semble que la version Rallye pourrait au moins se distinguer par deux carburateurs et une vitesse de pointe plus convaincante."

■ "Les accélérations sont, elles aussi, « de grande série ». Nous notons en effet 18,2 s au 400 m départ arrêté et 34 s sur le kilomètre."

■ "Sur le circuit routier, à la moyenne rapide de 121 km/h, il nous a fallu 15,5 l, ce qui est quand même beaucoup par rapport aux performances. Malheureusement, le réservoir ne contient que 45 l, ce qui, en conduisant très durement, donne une autonomie de moins de 300 km."

■ "Les mauvaises routes sont rudement ressenties par les passagers. L'avant passe convenablement, mais l'arrière encaisse les inégalités et transmet bien des coups de raquette aux endroits où l'on ne s'y attend pas."

■ "La Manta ne sera pas considérée comme un événement au sein de la gamme Opel car elle conserve bien trop d'éléments communs avec les modèles précédents."

■ "Ce n'est pas une vraie voiture de sport ni une grande routière, mais c'est sans doute une agréable bonne à tout faire pour deux et sur des distances raisonnables."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Pas de limitations de vitesse castratrices ni de malus prohibitifs : l'automobiliste du début des années 70 était particulièrement à la fête, et la plupart des constructeurs généralistes, dont Opel, faisaient en sorte d'offrir des modèles ludiques, plus ou moins sportifs. Opel nous a aussi gâtés jusque dans les années 2000, avec la Calibra, puis la petite Tigra ou le coupé Astra Bertone. Aujourd'hui, place à l'austérité, Opel roulant pour Stellantis et ne proposant plus que des SUV plus ou moins électrifiés.

BMW X3

Lancée fin 2024, la 4^e génération de X3 est proposée en hybride rechargeable, mais aussi en essence et en diesel avec des 6 cylindres en ligne typiques de la marque. Concurrent direct des Q5 et GLC, ce SUV a des atouts, et quelques faiblesses...

Par Cyril Biotteau

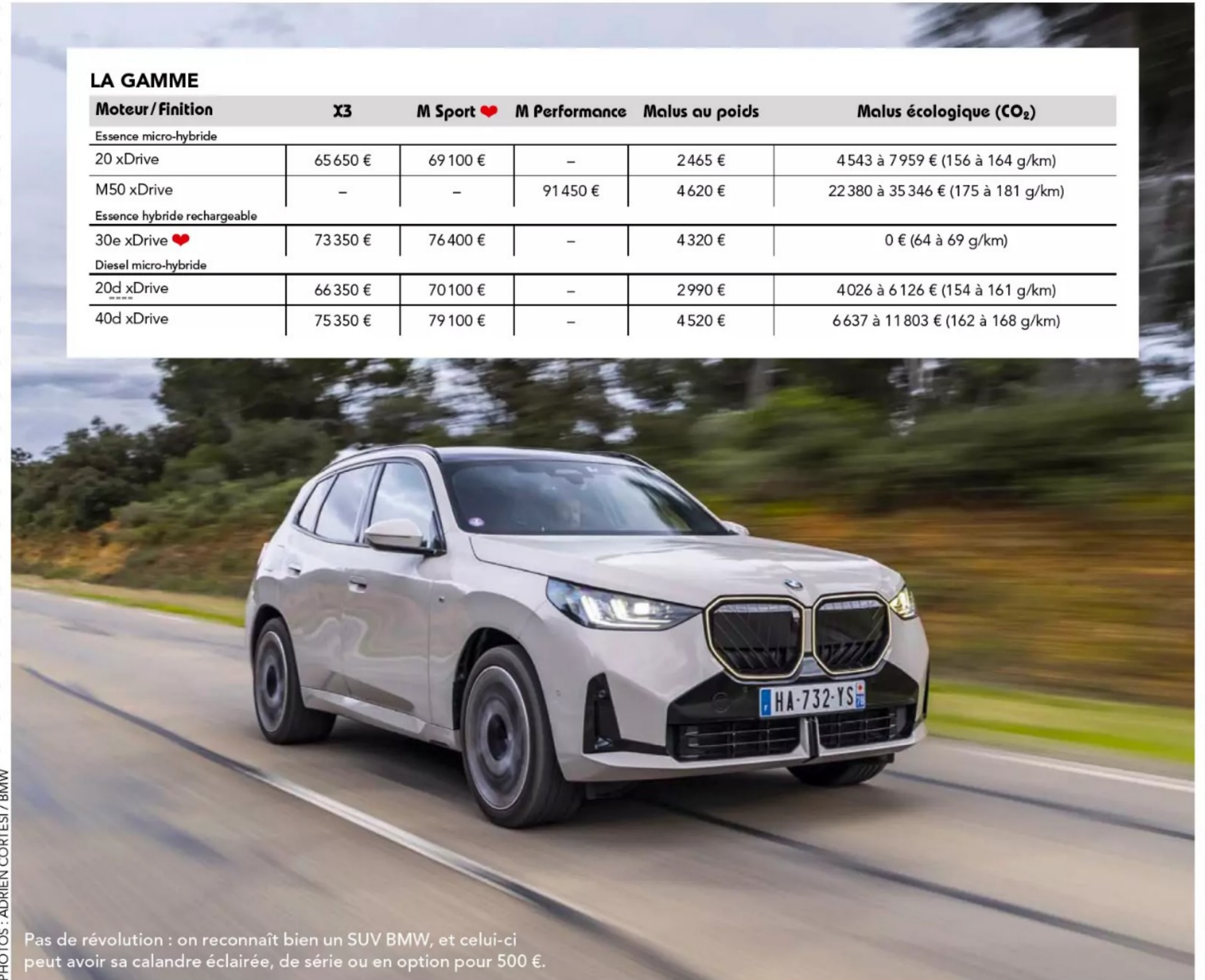
L'actuelle génération de X3 (nom de code interne "G45") se place logiquement dans la gamme entre le X1 et le X5, parmi ces SUV "normaux", au contraire des X2 et X4 qui jouent dans la cour des SUV coupés. Elle propose une motorisation hybride rechargeable de 299 ch, mais également 4 moteurs essence et diesel (deux de chaque) bénéficiant chacun d'une micro-hybridation. Si les

modèles 20 et 20d servent d'accès à la gamme, le X3 a le bon goût de présenter les moteurs signatures de la marque, les 6 cylindres en ligne, même si eux aussi sont aidés de la fée électrique. Le X3 est digne de la réputation du constructeur sur la partie dynamique mais s'en éloigne sur d'autres aspects tels que la qualité de présentation. À l'intérieur justement, rappelons que l'actuelle génération est plus

grande que le premier X5, ce qui permet une bonne habitabilité pour les passagers comme pour les bagages. Mais ce X3 dernier cri débute à des prix très élevés et toutes les versions souffrent de malus, parfois exorbitants, et puisqu'il faut ajouter des options car l'équipement de série n'est pas complet, il est facile d'approcher les 100 000 €, même pour les petites motorisations. Le X3 est devenu un SUV de luxe !

LA GAMME

Moteur / Finition	X3	M Sport ❤️	M Performance	Malus au poids	Malus écologique (CO ₂)
Essence micro-hybride					
20 xDrive	65 650 €	69 100 €	–	2 465 €	4 543 à 7 959 € (156 à 164 g/km)
M50 xDrive	–	–	91 450 €	4 620 €	22 380 à 35 346 € (175 à 181 g/km)
Essence hybride rechargeable					
30e xDrive ❤️	73 350 €	76 400 €	–	4 320 €	0 € (64 à 69 g/km)
Diesel micro-hybride					
20d xDrive	66 350 €	70 100 €	–	2 990 €	4 026 à 6 126 € (154 à 161 g/km)
40d xDrive	75 350 €	79 100 €	–	4 520 €	6 637 à 11 803 € (162 à 168 g/km)



PHOTOS : ADRIEN CORTESI / BMW

Pas de révolution : on reconnaît bien un SUV BMW, et celui-ci peut avoir sa calandre éclairée, de série ou en option pour 500 €.

LES MOTEURS

ESSENCE AVEC MICRO-HYBRIDATION 20

Il s'agit d'un 4 cylindres essence (dépourvu de la lettre *i* dans son appellation) qui développe 208 ch en puissance cumulée. L'engin pesant plus de 1,9 tonne, n'attendez pas de prouesses, juste un ensemble suffisant sur route. La micro-hybridation ne se fait pas assez sentir à la pompe où la moyenne reste trop élevée.

M50

On passe aux choses sérieuses avec presque le double de puissance sortie d'un 6 cylindres en ligne turbo essence de 3 litres. Les performances sont évidemment en nette hausse, sous les 5 s pour le 0 à 100 km/h avec de belles sonorités qui, à elles seules, donnent le sourire. La configuration châssis permet des prestations dynamiques d'un très bon niveau, même s'il ne s'agit pas d'un vrai sportif : il s'appelle "X3 M50" et non pas "X3 M" "tout court"...

ESSENCE HYBRIDE RECHARGEABLE 30e ❤️

Cette version associe le 4 cylindres essence de la version 20 à un moteur électrique de 181 ch, pour une puissance cumulée de 299 ch. La batterie de 19,7 kWh (net) permet une autonomie électrique mesurée de 85 km. Domage qu'elle ne dispose pas d'un chargeur rapide comme sur le GLC. Les performances sont correctes et les transitions entre mode électrique et hybride se font dans une belle douceur.

DIESEL AVEC MICRO-HYBRIDATION 20d

À peine plus cher que le petit bloc essence, le moteur entrée de gamme diesel est le plus lent de la gamme, mais aussi le plus sobre, et de loin. Il conviendra parfaitement aux gros rouleurs qui font attention à leur budget carburant.

40d

L'agrément progresse énormément par rapport au 20d. Mais il n'est pas vraiment sportif, il réalise la prouesse d'être plus sobre que le petit 20 essence.



C'est l'une des surprises de ce X3, mais pas dans le bon sens : la qualité inégale des plastiques n'est pas digne des prétentions premium de l'engin.

LA TRANSMISSION

Automatique à 8 rapports et xDrive

Tous les X3 sont à transmission intégrale, même le "petit" 20 essence qui aurait pu être proposé en 2 roues motrices pour faire baisser le ticket d'entrée. Et tous ont recours à une boîte automatique à 8 rapports assez réactive et douce mais pas toujours

bien gérée, notamment en conduite rapide. Elle refuse parfois d'obéir aux palettes et privilégie un peu trop les tours sur les versions diesel, pourtant plus agréables sur le couple. Précision : sur la version hybride rechargeable, y compris en 100 % électrique, ce X3 utilise ses 4 roues motrices. Voilà qui intéressera les montagnards.

L/l/h/empattement : 4,76/1,82/1,57/2,67 m

MOTEURS ESSENCE AVEC MICRO-HYBRIDATION

	20	M50 ⁽¹⁾
Puissance cumulée (ch)	208 ⁽²⁾	398 ⁽³⁾
Couple maxi (Nm à tr/mn)	310 à 1 500 + 200 électriques ⁽⁴⁾	540 à 1 900 + 200 électriques ⁽⁵⁾
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	212	250
0 à 100 km/h (s)	8,3	4,6
90 à 130 km/h en Drive (s)	7,7	NC
Consommation		
Moyenne (l/100 km)	7,7	7,7 à 8

MOTEUR ESSENCE HYBRIDE RECHARGEABLE

	30e ❤️
Puissance cumulée (ch)	299 ⁽⁶⁾
Couple maxi (Nm à tr/mn)	310 à 1 500 + 250 électriques ⁽⁷⁾
Autonomie électrique (km)	85 km
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	215 ⁽¹¹⁾
0 à 100 km/h (s)	7,2
90 à 130 km/h en Drive (s)	6
Consommation	
Moyenne (batterie vide) (l/100 km)	8,1

MOTEURS DIESEL AVEC MICRO-HYBRIDATION

	20D	40D
Puissance cumulée (ch)	197 ⁽⁸⁾	303 ⁽⁹⁾
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1 500 + 25 électriques ⁽¹⁰⁾	650 à 1 600 + 200 électriques ⁽¹¹⁾
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	208	245 ⁽¹¹⁾
0 à 100 km/h (s)	9,2	5,6
90 à 130 km/h en Drive (s)	8,2	5,4
Consommation		
Moyenne (l/100 km)	5,5	6,7

(1) Données constructeur. (2) Puissance maxi : 190 ch à 6 500 tr/mn + 18 ch électriques. (3) Puissance maxi : 381 ch à 5 500 tr/mn + 17 ch électriques. (4) Couple cumulé : 330 Nm. (5) Couple cumulé : 580 Nm. (6) Puissance maxi : 190 ch à 5 000 tr/mn + 181 ch électriques. (7) Couple cumulé : 450 Nm. (8) Puissance maxi : 197 ch à 4 000 tr/mn + 11 ch électriques. (9) Puissance maxi : 286 ch à 4 000 tr/mn + 17 ch électriques. (10) Couple cumulé : 400 Nm. (11) Couple cumulé : 670 Nm.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags, accès à bord et démarrage mains-libres, banquette arrière rabattable 40/20/40, chargeur à induction, climatisation automatique trizone, radars de stationnement AV et AR et caméra de recul, régulateur et limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement et automatique jour/nuit côté conducteur, sièges avant électriques et chauffants, surveillance de la pression des pneus, surveillance des angles morts, système audio 6 HP 100 W, système multimédia avec écran tactile 14,9 pouces/prises USB-C/GPS/Apple CarPlay et Android Auto sans fil.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	X3	M SPORT ♥	M PERFORMANCE
Calandre illuminée	500 €	500 €	série
Conduite autonome de niveau 2	850 €	850 €	850 €
Direction DirectDrive ⁽¹⁾	—	série	série
Jantes alliage 18 pouces	série	—	—
Jantes alliage 19 pouces	—	série	—
Jantes alliage 20 pouces	—	—	série
Pack Confort ⁽²⁾	1 600 €	1 600 €	1 600 €
Pack Innovation ⁽³⁾	2 700 €	2 700 €	2 700 €
Pack Premium ⁽⁴⁾	1 800 €	1 800 €	1 100 €
Sellerie Alcantara	—	série	série
Sellerie cuir	3 400 €	3 400 €	2 500 €
Suspension pilotée	1 150 €	1 150 €	750 €
Suspension sport	—	série	série
Système audio 7 HP 205 W	—	—	série
Toit panoramique en verre	1 550 €	1 550 €	1 550 €
Volant chauffant	330 €	330 €	330 €

(1) Direction à assistance variable à démultiplication plus directe. (2) Comprend sièges AR chauffants, sièges AV ventilés, stores pare-soleil pour vitres latérales arrière. Uniquement sur 40d et M50. (3) Comprend affichage tête haute, régulateur de vitesse adaptatif et assistant au maintien dans la voie, aide active au parking, caméra 360° et caméra d'habitacle. (4) Comprend réglage lombaire, système audio premium et feux de route adaptatifs.

LES FINITIONS

X3

BMW ne s'est pas trop cassé la tête pour le nom de cette finition. Elle amène tout ce qu'on est en droit d'attendre d'une voiture moderne, mais il manque plusieurs éléments qui devraient être de série vu le prix : la conduite autonome de niveau 2 ou un réglage lombaire font partie des absents. Signalons quand même la présence de l'accès à bord et le démarrage mains-libres de série, alors qu'ils sont en option chez certains dénommés "Q5" ou "GLK"...

M SPORT ♥

(X3 + 3 050 à 3 750 € selon la motorisation)

Cette finition ajoute des éléments esthétiques à l'extérieur au niveau des boucliers avant et arrière, du bas de caisse, des entourages de vitre, mais ne s'arrête pas là. Elle apporte également des jantes de 19 pouces, une sellerie Alcantara, la fameuse direction DirectDrive et une suspension Sport pour ne pas limiter cette livrée à "que de la gueule". Le surcoût n'est pas négligeable, mais cela améliore bien le dynamisme de la voiture, l'un de ses points forts. Et de toute façon, à ce niveau de prix...

M PERFORMANCE

Cette finition, réservée à la motorisation M50, apporte des roues de 20 pouces symétriques (255/45 à l'avant et 285/40 à l'arrière), 4 sorties d'échappement à l'arrière (deux de chaque côté), la calandre rétroéclairée de série avec les barrettes horizontales (elles sont verticales sur les autres finitions), des rétroviseurs spécifiques "M" noirs et des étriers de frein rouges. Voilà pour l'extérieur. À l'intérieur, les ceintures de sécurité ont droit à un liseré rouge et bleu (façon M "tout court"), le système audio est de meilleure qualité et le volant gagne un marqueur de point milieu rouge. Plusieurs options ou packs sont moins chers sur cette finition, alors qu'elle donne au contraire accès à des peintures spéciales dites "Individual" qui peuvent monter jusqu'à 4 950 €. Dans le même registre, dommage que le malus au CO₂ soit si élevé avec cette motorisation, quasi condamnée à faire de la figuration.



⑤

① L'écran central tactile jouit d'une très bonne résolution mais n'est pas incurvé vers le conducteur. ② Entre les deux sièges avant, la molette est redondante avec l'écran tactile, mais certaines commandes sont plus pratiques par cet accès. ③ Les places arrière sont généreuses pour deux adultes en matière d'espace aux jambes, en tout cas davantage que sur le nouvel Audi Q5. ④ Le coffre n'est pas le plus grand du genre mais reste volumineux dans l'absolu avec 570 dm³. ⑤ Le toit vitré n'est pas ouvrant mais peut s'occulter et n'apparaît qu'en option sur toutes les versions.



Avec 4,76 m, le X3 est plus long que le GLC et le Q5, mais aussi que la première génération de X5.



L'un des points forts du X3 vient de sa partie châssis dynamique. Préférez un moteur 6 cylindres.

LES PRINCIPALES OPTIONS

SUSPENSION SELECTDRIVE

(750 À 1 150 €)

Il s'agit d'une suspension pilotée optionnelle même sur la M50, que nous avons pu tester sur différents modèles. Notre verdict : elle ne change pas beaucoup la voiture et réduit principalement le roulis en mode Sport. Autre inconvénient : le mode Sport de la suspension en question ne peut se commander que via le mode de conduite correspondant. Mais vous ne pouvez pas régler un mode individuel à votre convenance. Le compromis de suspension naturel est déjà convaincant, celui livré avec la finition M Sport raffermi un peu le tout mais donne un ensemble déjà bien dynamique. Cette suspension pilotée ne nous semble pas indispensable.

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK INNOVATION (2 700 €)

Comme indiqué dans le tableau en page de gauche, ce pack contient l'affichage tête haute avec réalité augmentée (des flèches qui vous montrent dans le pare-brise à quel moment précis tourner), le régulateur de vitesse adaptatif avec assistant de maintien dans la voie mais sans centrage, le Parking Assistant Plus (qui peut vous garer l'auto tout seul dans certaines circonstances – en créneau et en bataille), une caméra 360° avec possibilité de visualiser sur votre smartphone l'environnement de la voiture (comme chez Tesla) et la caméra d'habitacle. Un peu cher, mais il y a de la matière. Dommage quand même qu'à ce prix, la vraie conduite autonome de niveau 2 ne soit pas de la partie.

CONSEILLÉ PAR L'AJ



NOTRE CHOIX

BMW X3 30e M Sport

(76 400 € hors options, malus au poids 4 320 €)

L'écart tarifaire avec les versions 20 ou 20d peut paraître élevé au départ, mais il se réduit car l'hybride rechargeable ne subit pas de malus au CO₂. De ce fait, c'est lui que nous vous recommandons si vous pouvez recharger souvent, d'autant qu'il affiche une bonne autonomie électrique et que son boost électrique évite précisément le sentiment de "juste suffisant" des petites motorisations. En finition M Sport, vous garderez un bon niveau de dynamisme malgré le surpoids. Si vous avez les moyens, les versions 6 cylindres sont beaucoup plus plaisantes au volant, mais elles coûtent encore plus cher !

LES TEINTES

Teinte unie (série)



Alpinweiss

Teintes métallisées (1 150 €)



Saphirschwarz



Sophisto Grey



Mineralweiss
(indisponible sur
M Performance)



Arctic Race Blue



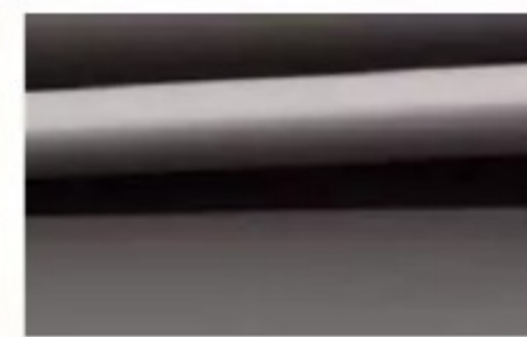
Skyscraper Grey
(indisponible sur
M Performance)



Fire Red



Dune Grey



Brooklyn Grey

LES JANTES



Jantes alliage 18 pouces
style 921 (série sur X3)



Jantes alliage 19 pouces
style 903 (série sur M Sport)



Jantes alliage 20 pouces
style 1036 bicolores
(série sur M Performance)



Jantes alliage 21 pouces
style 910i
(4 050 € sur X3, 3 100 €
sur M Sport, 1 800 €
sur M Performance)

VOLKSWAGEN TIGUAN III

Sérieux dans ses lignes et sa construction, le Tiguan fait office de haut de gamme parmi les SUV généralistes. Les tarifs de cette 3^e génération en neuf, mais aussi en occasion le démontrent, mais pas vraiment sa fiabilité électronique. Par Didier Laurent

C'est un fait : ce Tiguan de dernière génération est cher. Même en occasion, il faut signer un gros chèque pour s'offrir la bonne version, qui vient s'intercaler entre les stars françaises (Peugeot 3008, Renault Austral) et les voitures premium allemandes. Si la qualité n'est pas toujours à la hauteur, la dimension familiale est en revanche parfaitement respectée. L'équipement de série est très complet, la facilité d'usage évidente, et les aspects pratiques sont nombreux. L'espace à bord ne manque pas, et comme le véhicule est long et carré, le coffre est grand et commode. Sur certaines livrées, le dossier du siège avant droit peut se replier. L'écran central est géant : de 12,9 ou 15 pouces en option, comme d'autres équipements qui pourraient vous séduire, telle la suspension pilotée. Elle est bien utile mais ne gomme pas tous les défauts du Tiguan sur la route, dont la paresse se ressent un peu depuis le volant. À titre de comparaison, un Renault Austral se montre bien plus dynamique grâce à ses roues arrière directrices, alors qu'à petite vitesse le confort de l'allemand apparaît également perfectible. L'ensemble est tout de même homogène, et le Tiguan sera un bon élément pour tous types de trajets. En occasion, toutes les motorisations sont bien représentées, tout comme la variété des finitions. Soyez attentif aux équipements optionnels, qui constituent une valeur ajoutée. À noter que le Tiguan III n'existe qu'en 5 places, puisqu'un modèle à 7 places, le Tayron, est arrivé dans la gamme.

LA GAMME TIGUAN		Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence micro-hybride	1.5 eTSI	131	7,6	Une sage version d'entrée de gamme, qui peut suffire si vous n'avez pas à tracter ou que vous ne vous déplacez pas souvent en famille avec bagages. Comme toutes les autres motorisations, elle n'est proposée qu'avec une boîte automatique, dans le cas présent à 7 rapports.
	1.5 eTSI	150	7,8	Un bon choix en essence, avec des performances convenables. Si vous roulez peu et que vous restez le plus souvent en zone urbaine, vous serez satisfait. Cette version s'apprécie également pour sa douceur de fonctionnement et son insonorisation.
Essence hybride rechargeable	1.5 eHybrid	204	Autonomie électrique : 89 km. Consommation batterie vide : 7,4 l/100 km	Son principal intérêt est son autonomie en tout électrique : 89 km, mesurés par nos soins. On peut envisager de l'utiliser quotidiennement comme une voiture à batterie, et comme un véhicule hybride quand il s'agit d'aller plus loin. Les 204 ch sont suffisants malgré le surpoids induit par les 19,7 kWh de batterie. Puissance de recharge de 11 kW en courant alternatif, et 50 kW en courant continu, ce qui est un atout pour la catégorie.
	1.5 eHybrid	272	Autonomie électrique : 89 km. Consommation batterie vide : 7,4 l/100 km	La même, avec une calibration du moteur à essence qui passe de 150 à 177 ch pour afficher une puissance cumulée supérieure. Cela se traduit par un 0 à 100 km/h effectué en 7,7 s contre 8,9 s, mais une autonomie électrique identique de 89 km (nos mesures). Cette version présente peu d'intérêt en comparaison du modèle 204 ch, hormis si elle vous est proposée à un tarif avantageux.
Diesel	2.0 TDI	150	5,9	De manière rationnelle, c'est la meilleure version entre agrément de conduite, consommation et coût à l'usage. Environ 3000 € plus chère que le modèle essence 150 ch, elle se retrouve dans les mêmes tarifs en occasion. Si vous roulez beaucoup, optez pour ce diesel de bon niveau. Si vous ne faites que de la ville, choisissez plutôt une essence ou une hybride rechargeable.
	2.0 TDI 4Motion	193	6,5*	L'arme fatale pour tracter, avec du couple, de la puissance et un agrément de conduite bien présent à bord de cette version à 4 roues motrices. En montagne, elle est aussi comme un poisson dans l'eau. Attention, les plus de 17000 € de malus écologique à l'achat en neuf peuvent avoir une incidence sur le prix en occasion.

* Donnée constructeur.

LES INFOS CLÉS

Essence micro-hybride :
à partir de 35 000 €

Diesel :
à partir de 29 000 € *

Hybride rechargeable :
à partir de 40 000 €

Génération : troisième

Commercialisation :
novembre 2023

Restylage : non

Nombre d'exemplaires
en circulation : 22 000

* Maximum 100 000 km.



NOTRE CHOIX

Volkswagen Tiguan 2.0 TDI R-Line 2024

1^{er} prix prospecté :
42 000 € / 30 000 km



TECHNIQUE

MOTEUR

Puissance maxi	150 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi	260 Nm entre 1 600 et 2 750 tr/mn
Type	4 cylindres + turbo
Puissance fiscale	8 CV
Cylindrée	1 968 cm ³
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/7

Châssis

Diamètre de braquage	11,7 m
Pneumatiques	255/45 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,54/1,84/1,66/2,68 m
Poids/tractable freiné	1 700/2 000 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinage

1 000 m d.a.	31,6 s
0 à 100 km/h	10 s
90 à 130 km/h (en Drive)	9,2 s
Vitesse maxi	200 km/h
Freinage à 90/130 km/h	33/67 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	12 à 31 cm ⁽¹⁾
Largeur aux coudes AV/AR	98/94 cm
Volume coffre	495 à 635 dm ³ ⁽¹⁾

(1) Selon la position de la banquette arrière.

LE BUDGET

Assurance ⁽²⁾ : 1 060 €	Carte grise ⁽³⁾ : 424 €
------------------------------------	------------------------------------

Consommation

Moyenne	5,9 l/100 km
Ville/route/autoroute	6,4/5,7/5,6 l/100 km
Autonomie/réservoir	932 km/55 l

Coût de l'entretien

Amortisseur AV ⁽⁴⁾	444 €	Distribution	367 €
Amortisseur AR ⁽⁴⁾	326 €	Embrayage	1 344 €
Disques AV ⁽⁴⁾	581 €	FAP	5 553 €
Disques AR ⁽⁴⁾	278 €	Pneus ⁽⁴⁾	370 €
Plaquettes AV ⁽⁵⁾	193 €	Feu AV	2 270 €
Plaquettes AR ⁽⁵⁾	138 €	Feu AR	786 €
Filtre à air	59 €	Bouclier AV	888 €
Filtre à huile	32 €	Bouclier AR	900 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

(2) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade. (3) Base de calcul : moyenne nationale de 53 € par cheval. (4) La paire. (5) Le jeu.

LE BILAN FIABILITÉ

Trop de bugs électroniques en début de carrière pour ce SUV technologique, qui n'a pas été épargné par diverses avaries. La partie purement mécanique, déjà connue, donne davantage satisfaction. Choisissez un exemplaire qui a été reconditionné du point de vue de ses logiciels et de son électronique.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

PROBLÈME DE DÉMARRAGE

Ce défaut touche principalement les véhicules du début de carrière, mais des mises à jour (à distance ou en concession) sont encore nécessaires. Sur les voitures concernées, à la mise du contact, de nombreux voyants s'allument au tableau de bord mais le lancement du moteur reste impossible. Parfois, tout redevient normal après un temps d'attente, mais dans certains cas la voiture doit être remorquée. Des soucis de batterie 12 V, déclarée vide après moins de six mois ou parfois 5 000 km d'utilisation, ont aussi été signalés. Ces soucis ont en principe été corrigés sur les exemplaires présents en occasion, tous couverts par la garantie contractuelle.

MOTEURS DIESEL

Éprouvés et distribués en grand nombre, les blocs diesel ont progressé et leur taux d'avarie est plutôt orienté à la baisse. Peuvent subsister des problèmes de filtre à particules (encrassement, refus de régénération, allumage d'un témoin d'anomalie pollution au tableau de bord) sur les voitures qui parcourent principalement de petits trajets répétés. Des allumages intempestifs du voyant d'anomalie moteur sont aussi à signaler. Quelques soucis d'injecteurs et de turbo, assez fréquents sur la précédente génération, font également partie des problèmes potentiels mais restent rares.

AUTRES DÉFAILLANCES

BOÎTE DE VITESSES DSG

À 7 rapports sur les versions essence et diesel, à 6 vitesses sur les hybrides rechargeables, cette transmission bien connue offre aujourd'hui une utilisation sereine, mais des à-coups de fonctionnement peuvent apparaître, à l'accélération comme au rétrogradage. Des mises à jour du boîtier électronique de gestion de la boîte de vitesses permettent de limiter les effets de ces défauts. Les interventions physiques ont presque disparu.

SYSTÈME MULTIMÉDIA ET AIDES À LA CONDUITE

Ce sont deux points noirs du début de carrière du Tiguan nouvelle génération

avec son écran de taille généreuse. Plusieurs avaries peuvent survenir, telles que des bugs de navigation, des problèmes de réception radio (qui peut aussi s'allumer seule) ou de connexion Apple CarPlay et Android Auto. Des campagnes de mises à jour, pendant les révisions ou non, ont été organisées. La reprogrammation peut parfois être longue. Plusieurs cas de déclenchement de freinage d'urgence (obligatoire depuis 2022 en Europe) sans raison ont également été répertoriés, tout comme des allumages de voyants d'avarie concernant des aides à la conduite, sans motif. Deux campagnes de rectification ont été menées et ont amélioré les choses.

LES RAPPELS

Malgré un nombre assez élevé d'avarie, le Tiguan III n'a subi qu'une seule action de rappel, et sur assez peu de voitures. Cela est lié au fait que les défauts électroniques du début de carrière ne concernaient pas la sécurité, et qu'il n'y avait pas nécessité à faire revenir les autos en concession après envoi

d'un courrier recommandé. Cela ne veut pas dire, par ailleurs, qu'il n'y a pas eu d'actions correctives, qui peuvent se faire au moment du passage en révision, sur simple rendez-vous pour faire une mise à jour logicielle, voire à distance, puisque désormais nos voitures sont connectées.

MINEURS

LEVIER DE RÉGLAGE EN HAUTEUR DES SIÈGES AVANT (MARS 2025)

Sur les Tiguan équipés de sièges à réglages manuels et sortis de chaîne entre le 13 mai et le 17 juin 2024, les leviers de réglage en hauteur des deux sièges avant doivent être remplacés. Les exemplaires concernés présentent un défaut relatif à un feutre de

protection, qui est défectueux. A priori, rien de grave, sauf qu'en cas d'accident la ceinture de sécurité pourrait se coincer entre le levier et le siège, puis s'endommager. Dans ce cas, les occupants avant pourraient ne pas être protégés correctement. L'opération en après-vente ne demande pas une grosse immobilisation, Volkswagen prévoyant 35 mn d'intervention.

Avec **Stéphane Bern**,
partez à la découverte
du patrimoine français

En partenariat avec

FONDATION



**DU
PATRIMOINE**



- Pour ses 500 ans, le château d'Azay-le-Rideau se dévoile comme l'un des plus beaux bijoux de la Renaissance.

- Avec le plus de sites classés à l'Unesco, l'Italie redouble d'ingéniosité pour préserver ses trésors.

- L'abbaye de Royaumont se réinvente en monument vivant, grâce aux artistes de danse et de musique de sa fondation.

Azay-le-Rideau

500 ANS EN MAJESTÉ

UNE VISITE ROYALE AVEC STÉPHANE BERN

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	3 100	38 500
Electrica 280 ch Veloce	7	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	360	44 000
1.3 Ibrida Plug-In 280 ch Q4 Sprint	10	750	53 300
1.6 Mjet II 130 ch Sprint	7	1 372	42 500
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €			
Surcoût Intensa : Veloce + 5 000 €			
GIULIA			
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	540	50 600
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	1 761	55 600
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €			
Surcoût Intensa : Veloce + 5 000 €			
STELVIO			
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	3 170	55 800
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	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	3 100	38 700
220 GT Performance	NC	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	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	70 000	199 700
DB12			
680 ch	NC	70 000	227 000
680 ch Volante	NC	70 000	244 538
DBX			
707	NC	70 000	252 100
VALKYRIE			
1 155 ch	NC	70 000	270 000
AUDI			
TYPE	CV	P/M	PRIX
A1 SPORTBACK			
25 TFSI Design	5	310	27 750
30 TFSI Design	6	330	28 750
35 TFSI S line S tronic	8	650	35 300
40 TFSI S line S tronic	11	2 918	37 100
Surcoût S line : Design + 2 700 €			
A1 ALLSTREET			
30 TFSI	6	650	30 350
35 TFSI S tronic	8	983	34 200
Q2			
30 TFSI Design	6	898	34 800
35 TFSI Design	8	1 172	36 850
SQ2	19	64 456	58 750
30 TDI Design	6	540	36 750
35 TDI Design S tronic	8	1 386	41 500
Surcoût S line : Design + 2 400 €			
Surcoût S line Plus : S line + 2 750 €			

A3 SPORTBACK			
1.5 TFSI 116 ch Design	6	400	34 600
1.5 TFSI 116 ch Hybride Design	6	240	36 780
1.5 TFSI 150 ch Design	8	400	35 900
1.5 TFSI 150 ch Hybride Design	8	230	38 080
S3	20	67 567	63 000
RS 3	28	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	400	40 600
Surcoût S line : Design + 4 950 €			
A3 ALLSTREET			
1.5 TFSI 150 ch Design	8	650	37 800
1.5 TFSI 150 ch Hybride Design	8	280	39 980
TFSI e 204 ch Design	8	0	49 800
2.0 TDI 150 ch Design	8	650	42 500
Surcoût Avus : Design + 4 450 €			
A3 BERLINE			
Surcoût : Sportback + 565 € à + 1 400 €			
Q3			
1.5 TFSI Hybride 150 ch Design	8	1 632	43 850
e-hybrid 272 ch Design	9	1 000	55 000
2.0 TDI 150 ch Design	8	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	3 100	46 990
55 S line Quattro	7	0	70 450
Surcoût S line : "base" + 18 760 €			
Q4 E-TRON SPORTBACK			
45	6	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	4 819	45 500
2.0 TFSI 204 ch Design	11	4 819	50 400
S5	25	19 139	79 750
e-hybrid 299 ch Design Quattro	15	4 400	62 150
e-hybrid 367 ch S line Quattro	15	4 900	74 150
2.0 TDI Hybride 204 ch Design	11	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	6 426	57 550
SQ5	25	57 351	98 930
e-hybrid 299 ch Design	15	6 125	67 900
e-hybrid 367 ch S line	15	6 625	78 400
2.0 TDI 204 ch Hybride Design Quattro	11	10 793	61 470
Surcoût S line : Design + 8 400 €			
Q5 SPORTBACK			
2.0 TFSI 204 ch Hybride Design	11	6 726	59 750
SQ5	25	57 131	101 130
e-hybrid 299 ch Design	15	6 125	70 100
e-hybrid 367 ch Design	15	6 625	80 600
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	11	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	5 600	72 450
e-Hybrid 299 ch S line Quattro	15	5 625	79 000
e-Hybrid 367 ch S line Quattro	15	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	70 000	133 130
TFSI e 394 ch S line	22	12 800	97 170
TFSI e 490 ch Competition	22	12 800	105 480
Surcoût Avus : S line + 13 150 €			
Q8			
SQ8	43	70 000	137 720
RS Performance	59	70 000	191 550
TFSI e 394 ch S line	22	13 700	106 960
TFSI e 490 ch Competition	22	13 700	115 280
Surcoût Avus : S line + 10 000 €			
A8			
S8	49	70 000	170 967
60 TFSI e Design	22	11 000	136 749
50 TDI Hybride Design	17	NC	118 185
Surcoût Avus : Design + 5 600 €			
BENTLEY			
TYPE	CV	P/M	PRIX
FLYING SPUR			
"base"	46	70 000	235 966
Speed	59	70 000	294 857
CONTINENTAL			
GT	46	70 000	253 109
GT Speed	46	70 000	311 900
GTC	46	70 000	278 420
GTC Speed	NC	70 000	338 420
BENTAYGA			
V8	46	70 000	219 328
S	46	70 000	253 513
S Hybrid	NC	14 300	245 950
BMW			
TYPE	CV	P/M	PRIX
SÉRIE 1			
116	6	983	36 050
120	8	230	40 050
123 xDrive	12	948	46 050
M135 xDrive	19	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		2 205 52 250
230i	14		3 119 55 850
M240i xDrive	26		47 640 68 250
M2	38		70 000 86 800
220d	10		1 000 55 150
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER			
220i	8		400 41 500
225e xDrive	7		250 51 000
218d	8		330 42 000
220d	9		150 44 100
Surcoût Luxury : "base" + 2 450 €			
Surcoût M Sport : Luxury + 800 €			
SÉRIE 2 GRAN COUPÉ			
216	6		NC 39 550
220	8		190 43 550
223 xDrive	12		NC 49 550
M235 xDrive	19		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		400 47 250
M35i xDrive	19		21 219 64 500
xDrive25e	7		550 56 350
xDrive30e	8		600 59 350
sDrive18d	8		650 47 950
sDrive20d	9		250 50 050
xDrive23d	12		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		850 49 250
M35i xDrive	19		24 080 66 500
sDrive18d	8		1 568 49 950
sDrive20d	9		1 290 52 050
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €			
ix2			
eDrive20	5		0 46 990
xDrive30	7		0 59 300
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €			
SÉRIE 3			
318i	8		2 205 50 350
320i xDrive	10		3 784 54 850
M340i xDrive	26		27 553 74 200
M3 Competition xDrive	44		70 000 122 100
330e	10		0 63 050
318d	8		450 52 350
320d xDrive	10		1 472 57 850
M340d xDrive	22		7 105 74 200
Surcoût M Sport : "base" + 3 350 €			
SÉRIE 3 TOURING			
M3 CS		NC	NC 165 500
Surcoût : Berline + 1 300 €			
SÉRIE 4 COUPÉ			
420i	10		1 901 55 850
M440i xDrive	26		22 794 77 700
M4 Competition xDrive	44		70 000 123 100
M4 CS	46		70 000 162 050
420d xDrive	10		2 433 61 350
M440d xDrive	22		9 004 77 700
Surcoût M Sport : "base" + 3 750 €			

SÉRIE 4 GRAN COUPÉ				
420i	10	M	4 069	55 850
M440i xDrive	26	M	55 412	77 700
420d xDrive	10	M	3 911	61 350
430d xDrive	17	M	7 231	68 350
Surcoût M Sport : "base" + 4 400 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
420i	10	M	1 202	64 050
M440i xDrive	26	M	42 657	85 900
M4 Competition xDrive	44	M	70 000	129 800
420d	10	M	3 824	67 050
M440d xDrive	22	M	17 567	85 900
Surcoût M Sport : "base" + 5 150 €				
i4				
eDrive35	6		0	57 850
eDrive40	7		0	64 250
M60 xDrive	9		0	78 950
Surcoût M Sport : "base" + 4 100 €				
X3				
20 xDrive	15	M	8 643	65 350
M50 xDrive M Sport	42	M	33 177	91 450
30e xDrive	15	M	4 300	73 350
20d xDrive	16	M	8 584	66 350
40d xDrive	17		NC	75 350
Surcoût M Sport : "base" + 3 050 € à + 3 750 €				
NOUVEL iX3				
50 xDrive	NC		0	71 950
Surcoût M Sport : "base" + 3 600 €				
Surcoût M Sport Pro : M Sport + 2 700 €				
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 €				
NOUVELLE SEAL 6				
DM-i Boost	NC	NC	38 490	
Surcoût Comfort Lite : Boost + 4 000 €				
Surcoût Comfort : Comfort Lite + 1 000 €				
NOUVELLE SEAL 6 TOURING				
Surcoût : berline + 1 500 €				
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 Etendue 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 Electrique 136 ch Plus	4	P	3 100	36 850
Surcoût Max : Plus +1 950 €				
CUPRA				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
LEON				
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M	310	41 110
2.0 TSI 300 ch VZ	19	M	20 569	47 750
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 Extrême : Expression + 1 000 €				
Surcoût Extrême+ : Extrême + 500 €				

JOGGER			
--------	--	--	--

500 E CABRIOLET				
Surcoût : berline + 3 400 €				
ABARTH 500E				
42 kWh	3		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		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		3 100	35 900
Surcoût La Prima : RED + 5 000 €				
ABARTH 600E				
Turismo 240 ch	4		3 100	44 900
Pack Scorpionissima 280 ch	NC		0	48 900
TIPO				
1.6 Multijet 130 ch	7		260	16 900
Surcoût City : "base" + 2 000 €				
FORD				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
PUMA				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch Titanium	6		230	27 490
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch Titanium Powershift	8		400	30 090
ST	8		1 074	38 290
Gen-E 168 ch	5		3 100	33 990
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €				
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 000 €				
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		210	31 450
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X Powershift	NC		230	34 250
ST	17		40 468	40 200
1.5 EcoBlue 115 ch ST-Line X Powershift	NC		650	34 550
FOCUS ACTIVE				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	NC		260	31 450
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	8		310	34 250
1.5 EcoBlue 115 ch X Powershift	NC		898	34 550
FOCUS SW (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 200 €				
FOCUS SW ACTIVE				
Surcoût : berline + 1 200 €				
KUGA				
2.5 Duratec Hybrid 183 ch Hybrid Titanium i-AWD	8		540	41 490
2.5 Duratec 243 ch Hybride Rechargeable Titanium	8		0	46 090
2.5 Duratec 180 ch Hybrid FlexFuel Titanium	8		0	39 490
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €				
Surcoût Active : ST-Line + 0 €				
Surcoût ST-Line X : Active + 3 500 €				
Surcoût Active X : ST-Line X + 0 €				
EXPLORER				
Standard Range 170 ch Style	5		3 100	39 990
Extended Range 286 ch Select	6		3 100	46 900
Extended Range 340 ch Select	6		0	53 900
CAPRI				
Standard Range 170 ch Style	5		3 100	42 490
Extended Range 286 ch Select	6		0	49 400
Extended Range 340 ch AWD Select	6		0	56 400
MUSTANG MACH-E				
268 ch Standard Range	9		0	52 990
294 ch Extended Range Premium	7		0	66 990
329 ch Standard Range Premium AWD	12		0	58 990
370 ch Extended Range Premium AWD	NC		0	73 990
GT	16		0	81 990
Rally	NC		0	84 990
MUSTANG FASTBACK				
GT	NC		70 000	59 300
Dark Horse	NC		70 000	71 300
MUSTANG CONVERTIBLE				
Surcoût : Fastback + 4 500 €				

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

HONDA				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
JAZZ				
e:HEV Executive	6		0	28 160
Surcoût Advance : Executive + 2 030 €				
Surcoût Advance Sport : Advance + 1 050 €				
JAZZ CROSSTAR				
e:HEV Advance	6		0	31 510
HR-V				
e:HEV Executive	6		240	34 590
Surcoût Advance : Executive + 1 750 €				
Surcoût Advance Plus : Advance + 3 650 €				
Surcoût Advance Style : Advance + 3 000 €				
Surcoût Advance Style Plus : Advance Style + 1 000 €				
E:NY1				
Executive	4		0	45 700
Surcoût Advance : Executive + 2 000 €				
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		3 213	49 980
e:PHEV Advance Tech	8		1 880	58 150
Surcoût Advance : Executive + 3 000 €				

HYUNDAI				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
i10				
1.0 63 ch Eco Intuitive	4		0	18 400
1.0 63 ch Intuitive BVR	4	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 €				

KONA				
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5		450	28 100
1.6 T-GDi 138 ch Creative DCT	7		1 629	33 300
Hybrid 129 ch Intuitive	5		0	34 350
Electric 48 kWh Intuitive	3		3 100	36 850
Electric 65 kWh Intuitive	4		3 100	40 250
Surcoût Creative : Intuitive + 1 000 € à + 2 350 €				
Surcoût Premium : Creative + 2 000 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 150 € à + 5 500 €				
Surcoût N Line Executive : Executive + 1 000 €				
i30				
1.0 T-GDi 100 ch Creative	5		540	29 200
1.5 T-GDi 140 ch Hybrid 48 V N Line DCT	7		2 205	36 650

i30 SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				
IONIQ 5				
170 ch Intuitive	3		0	44 800
229 ch Intuitive	4		0	48 800
325 ch HTrac N Line	6		0	62 800
N	10		0	78 000
Surcoût Creative : Intuitive + 3 400 €				
Surcoût Executive : Creative + 5 400 €				
Surcoût N Line : Executive + 1 200 €				

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

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

NEXO				
Executive	1		0	80 600

SANTA FE				
Hybrid 215 ch Intuitive	8		7 526	50 400
Plug-in 253 ch Intuitive HTrac	8		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		30 497	57 400
Surcoût Executive : Creative + 4 100 €				

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		818	40 990
100 % électrique 213 ch First Edition	7		3 100	46 490
WRANGLER UNLIMITED				
4xe Sahara	16		38 900	81 700
Surcoût Rubicon : Sahara + 2 500 €				
GRAND CHEROKEE				
4xe 380 ch Summit Reserve	16		18 170	99 500

110 [LE PRIX DU NEUF]

DISCOVERY			
D350 R-Dynamic HSE	23	<div></div>	96 900
Surcoût 35th Limited Edition : HSE + 7 800 €			
RANGE ROVER VELAR			
PHEV 404 S	19	NC	82 900
D200 S	11	<div></div>	71 100
Surcoût Dynamic SE : S + 7 800 €			
Surcoût Autobiography : Dynamic SE + 9 200 €			
DEFENDER 90			
V8 P425 X-Dynamic SE	28	<div></div>	98 500
V8 P525	43	<div></div>	143 600
D200 S	11	<div></div>	66 900
D250 S	14	<div></div>	71 700
D300 X-Dynamic SE	NC	<div></div>	86 000
Surcoût X-Dynamic SE : S + 9 500 €			
Surcoût X-Dynamic HSE : X-Dynamic SE + 6 500 €			
Surcoût X : X-Dynamic HSE + 26 800 €			
DEFENDER 110			
V8 P425 X-Dynamic SE	28	<div></div>	101 700
Octa	NC	<div></div>	185 400
PHEV 300 S	NC	NC	80 700
D250 S	14	<div></div>	76 400
D300 X-Dynamic SE	19	<div></div>	91 800
Surcoût X-Dynamic SE : S + 9 500 €			
Surcoût X-Dynamic HSE : X-Dynamic SE + 6 700 €			
Surcoût Sedona Edition : X-Dynamic HSE + 9 400 €			
Surcoût X : HSE X-Dynamic + 12 100 €			
Surcoût Octa Edition One : Octa + 18 800 €			
RANGE ROVER SPORT			
P635 DV Edition Two	NC	NC	211 400
P460e S	28	<div></div>	103 200
P550e Autobiography	28	<div></div>	143 700
D250 SE	14	<div></div>	96 500
D350 Autobiography	23	<div></div>	126 100
Surcoût SE : S + 6 600 €			
Surcoût Dynamic SE : SE + 3 400 €			
Surcoût Dynamic HSE : SE + 8 800 €			
RANGE ROVER			
P530 Autobiography	44	<div></div>	194 300
P615 SV	56	<div></div>	241 400
P460e SE	28	<div></div>	147 500
P550e HSE	28	<div></div>	167 400
D350 HSE	23	<div></div>	153 400
Surcoût HSE : SE + 8 600 €			
Surcoût Autobiography : HSE + 17 400 €			
Surcoût SV : Autobiography + 37 700 €			
LEAPMOTOR			
TYPE	CV	P/M	PRIX
T03			
"base"	NC	0	19 500
NOUVEAU B10			
Life Pro 56,2 kWh	NC	0	29 900
Life ProMax	NC	0	31 900
Surcoût 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
Surcoût Elegant : "base" + 3 500 €			
Surcoût Emotion : Elegant + 500 €			
Surcoût Relax : Emotion + 4 300 €			
Surcoût Cool : Relax + 0 €			
UX			
300h	8	<div></div>	41 990
300e Pack	4	0	57 400
Surcoût Pack : "base" + 2 480 €			
Surcoût F Sport Design : Pack + 1 920 €			
Surcoût Luxe : F Sport Design + 2 900 €			
Surcoût F Sport Executive : Luxe + 11 600 €			
NX			
350h Pack	10	<div></div>	57 500
450h+ Luxe 4WD	10	<div></div>	67 000
Surcoût Luxe : Pack + 6 000 €			
Surcoût Luxe Plus : Luxe + 3 500 €			
Surcoût Executive : Luxe + 10 000 € à +11 000 €			
Surcoût F Sport Executive : Executive + 0 à + 3 500 €			

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

LOTUS			
TYPE	CV	P/M	PRIX
EMIRA			
Turbo SE	NC	NC	111 190
V6	30	<div></div>	114 190
EMEYA			
600 GT	NC	0	109 690
900 Sport	NC	0	147 990
Surcoût GT SE : GT + 9 000 €			
Surcoût Sport SE : GT SE + 13 200 €			
Surcoût Sport Carbon : Sport + 15 100 €			
ELETRE			
600	NC	0	101 590
900 Sport	NC	0	147 990
Surcoût GT : "base" + 8 100 €			
Surcoût GT SE : GT + 9 000 €			
Surcoût Sport SE : GT SE + 13 200 €			
Surcoût Sport Carbon : Sport + 15 100 €			

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

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

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

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

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

MX-30			
e-SkyActiv R-EV 170 ch Prime-Line	4	<div></div>	38 250
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 1 000 €			
Surcoût Makoto : Exclusive-Line + 2 600 €			
Surcoût Nagisa : Makoto + 2 500 €			
Surcoût Makoto Plus : Makoto + 2 200 €			

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

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

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

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

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

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

CLASSE B			
180 Progressive Line	7	<div></div>	40 650
200 Progressive Line	9	<div></div>	42 650
250 e Hybrid EQ Progressive Line	9	0	50 550
180 d Progressive Line	6	<div></div>	41 950
200 d Progressive Line	8	<div></div>	42 750
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 250 € à + 3 650 €			

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

GLA			
180 Progressive Line	7	<div></div>	45 450
200 Progressive Line	9	<div></div>	47 200
35 AMG 4Matic	19	<div></div>	70 600
45 AMG S 4Matic	31	<div></div>	84 250
250 e Progressive Line	9	0	55 500
180 d Progressive Line	6	<div></div>	46 350
200 d Progressive Line	8	<div></div>	48 1

CLASSE E				
200 Avantgarde Line	11	M	4 199	65 450
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	M	5 300	73 650
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line 4Matic	15	M	6 125	83 500
53 AMG Hybrid 4Matic+	34	M	10 700	113 150
200 d Avantgarde Line	NC		NC	63 150
220 d Avantgarde Line	11	M	3 810	68 600
450 d Avantgarde Line 4Matic	25	M	10 776	89 950
300 d e Avantgarde Line	11	M	6 125	75 600
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 5 950 €				
Surcoût Exclusive Line : AMG Line + 5 400 €				
CLASSE E BREAK				
Surcoût : berline + 2 550 €				
CLASSE E ALL-TERRAIN				
220 d	11	M	7 901	78 150
450 d	25	M	16 448	97 100
300 d e	11	M	10 400	88 750
CLE COUPÉ				
200 AMG Line	11	M	3 949	67 250
300 AMG Line 4Matic	15	M	8 529	70 100
450 AMG Line 4Matic	26	M	24 969	78 750
53 AMG 4Matic+	34	M	70 000	93 400
300 e Hybrid EQ AMG Line	11	M	5 000	72 950
220 d AMG Line	11	M	3 290	69 100
CLE CABRIOLET				
200 AMG Line	11	M	7 552	75 600
300 AMG Line 4Matic	15	M	14 395	78 850
450 AMG Line 4Matic	26	M	42 846	87 500
53 AMG 4Matic+	34	M	70 000	101 150
220 d AMG Line	11	M	5 900	77 450
EQE				
300 Executive Line	8		0	71 400
350+ Electric Art	8		0	82 750
53 AMG 4Matic+	15		0	127 100
Surcoût AMG Line : Executive Line + 10 950 €				
EQE SUV				
300 AMG Line Edition	8		0	85 300
350+ Electric Art	8		0	93 800
350 Electric Art 4Matic	10		0	96 550
500 Electric Art 4Matic	10		0	107 300
53 AMG 4Matic+	10		0	147 050
Surcoût AMG Line : Electric Art + 5 100 €				
GLE				
53 AMG 4Matic+	33	M	70 000	105 800
63 AMG S 4Matic+	55	M	70 000	159 950
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line	15	M	18 950	99 950
53 AMG Hybride 4Matic+	34	M	23 000	116 500
300 d Avantgarde Line	16	M	38 030	87 200
350 de Hybrid EQ Avantgarde Line	11	M	26 300	96 000
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 7 350 €				
GLE COUPÉ				
53 AMG 4Matic+	32	M	70 000	123 900
63 S AMG 4Matic+	55	M	70 000	174 700
400 e Hybrid EQ AMG Line	15	M	20 300	110 550
53 AMG Hybride 4Matic+	34	M	22 400	134 500
450 d AMG Line	25	M	70 000	96 350
350 de Hybrid EQ AMG Line	11	M	22 100	111 150
CLASSE S				
580 Maybach	40	M	70 000	206 350
680 Maybach	57	M	70 000	252 350
450 e Hybrid EQ Executive	19	M	11 300	135 300
580 e Hybrid EQ Executive	25	M	12 500	148 400
63 AMG S E Performance	55	M	16 850	224 200
350 d Executive	17	M	11 776	115 460
450 d Executive 4Matic	25	M	15 998	121 700
Surcoût AMG Line : Executive + 7 350 € à + 11 050 €				
EQS				
350 Electric Art	8		0	106 350
450+ Electric Art	8		0	120 600
580 AMG Line 4Matic	10		0	167 300
Surcoût AMG Line : Electric Art + 4 850 € à + 15 650 €				
EQS SUV				
450 AMG Line	10		0	150 550
580 AMG Line	10		0	168 400
680 Maybach	10		0	216 500

GLS				
450 Executive	26	M	70 000	123 150
580 AMG Line	40	M	70 000	151 550
63 AMG 4Matic+	55	M	70 000	199 100
600 Maybach	47	M	70 000	209 200
450 d Executive	25	M	70 000	121 500
Surcoût AMG Line : Executive + 5 000 €				
AMG GT COUPÉ				
43	31	M	70 000	146 550
63 4Matic+	51	M	70 000	201 750
63 Pro 4Matic+	55	M	70 000	231 050
63 S E Performance	55	M	45 868	231 050
AMG GT COUPÉ 4 P.				
43 4Matic+	25	M	70 000	134 950
53 4Matic+	32	M	70 000	152 100
63 S E-Performance	59	M	70 000	226 150
AMG SL				
43	26	M	70 000	151 300
63 4Matic+	51	M	70 000	203 350
63 S E-Performance	55	M	27 780	232 650
680 Maybach Monogram Series	NC	M	70 000	259 750
CLASSE G				
500	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
Surcoût Progressive : Style + 1 895 €				
EQT				
200 Style	4	P	3 100	48 517
Surcoût Progressive : Style + 2 440 €				
MG				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
MG3				
Hybrid+ Standard	5		0	19 990
Surcoût Comfort : Standard + 1 500 €				
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €				
ZS				
Hybrid+ Standard	5	M	50	23 490
Surcoût Comfort : Standard + 2 000 €				
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €				
MGS5 EV				
170 ch Comfort	NC		0	32 490
231 ch Comfort	NC		0	35 990
Surcoût Luxury : Comfort + 2 500 €				
MG4				
170 ch Standard	4		0	29 990
204 ch Luxury	5		0	35 990
XPower	11		0	40 490
EHS				
Hybrid+ Comfort	7	M	930	32 490
PHEV Comfort	7	M	300	37 990
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €				
CYBERSTER				
340 ch	12		0	62 990
510 ch AWD	20		0	67 990
MINI				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
HATCH 3 PORTES				
Cooper C Essential	8	M	818	28 050
Cooper S Essential	11	M	1 276	31 400
John Cooper Works	NC	M	2 544	39 850
Cooper E Essential	4		0	30 650
Cooper SE Essential	4		0	34 450
eJCW	5		0	42 550
Surcoût Classic : Essential + 1 050 € à + 1 920 €				
Surcoût Favoured : Classic + 1 080 € à + 2 910 €				
Surcoût JCW : Favoured + 1 190 € à + 1 640 €				
HATCH 5 PORTES				
Surcoût 3 portes + 1 000 €				
CABRIO				
Cooper C Classic	10	M	2 544	33 450
Cooper S Classic	11	M	2 726	36 800
John Cooper Works	13	M	4 279	44 850
Surcoût Favoured : Essential + 3 920 €				
Surcoût JCW : Favoured + 1 880 €				

ACEMAN				
E Essential	4		0	33 550
SE Essential	5		0	37 350
eJCW	5		0	45 450
Surcoût Classic : Essential + 2 050 € à + 3 240 €				
Surcoût Favoured : Classic + 1 530 € à + 2 780 €				
Surcoût 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
Surcoût Classic : Essential + 1 050 €				
Surcoût Favoured : Classic + 1 360 €				
Surcoût 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
Surcoût Intense : Invite+ + 1 300 €				
Surcoût Instyle : Intense + 1 000 €				
ASX				
1.8 MPI HEV 158 ch Invite+	NC		NC	31 990
Surcoût Intense : Invite + 3 300 €				
Surcoût Instyle : Intense + 3 400 €				
OUTLANDER				
PHEV Invite	7	M	3 050	51 590
Surcoût Invite+ : Invite + 4 200 €				
Surcoût Intense : Invite + + 2 800 €				
Surcoût Instyle : Intense + 5 500 €				
Surcoût Instyle+ : Instyle + 2 000 €				
NISSAN				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
MICRA				
40 kWh 120 ch Engage	NC	P	3 100	28 000
52 kWh 150 ch Advance	NC	P	3 100	33 500
Surcoût Advance : Acenta + 2 000 €				
Surcoût 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
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 100 €				
Surcoût N-Sport : Tekna + 650 €				
Surcoût N-Design : N-Sport + 1 000 €				
QASHQAI				
1.3 Mild-Hybrid 140 ch Acenta	7	M	1 761	32 700
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	M	1 629	35 800
e-Power Gen3 190 ch Acenta	8		NC	37 600
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 3 200 €				
Surcoût N-Design : N-Connecta + 2 800 €				
Surcoût Tekna+ : Tekna + 3 300 €				
ARIYA				
218 ch Engage 63 kWh	3		0	39 300
242 ch Advance 87 kWh	3		0	49 300
306 ch Evolve 87 kWh e-4orce	6		0	55 800
Nismo	6		0	59 300
Surcoût Advance : Engage + 2 500 €				
Surcoût Evolve : Advance + 3 500 €				
X-TRAIL				
e-Power 204 ch Acenta	8	M	2 360	43 800
e-4orce 213 ch Acenta	8	M	4 874	46 100
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €				
Surcoût N-Trek : N-Connecta + 2 000 €				
Surcoût Tekna : N-Trek + 3 000 €				
TOWNSTAR COMBI				
1.3 Tce 130 ch Acenta	7	M	3 552	29 160
EV 45 kWh Acenta	5	P	3 100	39 000
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 700 € à + 3 000 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 400 € à + 3 000 €				

5008				
1.2 Hybrid 145 ch Allure	7		790	42 000
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8		2 720	45 490
Électrique 210 ch Allure	7		3 100	46 990
Électrique 230 ch Grande autonomie Allure	7		0	51 590
Surcoût GT : Allure + 4 500 €				
E-RIFTER				
54 kWh Allure	4		3 100	38 050
Surcoût GT : Allure + 4 480 €				

POLESTAR				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
2				
Standard Range Single Motor 70 kWh	8	0	46 800	
Long Range Single Motor 82 kWh	10	0	49 800	
Long Range Dual Motor Performance Plus Pack	15	0	53 300	
Surcoût Plus Pack : "base" + 3 500 €				
Surcoût Prime Pack : Plus Pack + 800 €				
4				
Long Range Single Motor 100 kWh	5	0	61 800	
Long Range Dual Motor Performance 100 kWh	11	0	79 300	
Surcoût Plus Pack : "base" + 5 000 €				
Surcoût Prime Pack : Plus Pack + 600 €				
3				
Long Range Single Motor 111 kWh	10	0	79 800	
Long Range Dual Motor 111 kWh	21	0	86 800	
Long range Dual Motor Performance 111 kWh	23	0	91 800	
Surcoût Plus Pack & Pilot Pack : "base" + 6 300 €				

PORSCHE				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
718 CAYMAN				
GT4 RS	40	M	70 000	162 500
718 BOXSTER				
Spyder RS	40	M	70 000	162 500
911 COUPÉ				
Carrera	28	M	70 000	140 000
Carrera T	28	M	70 000	150 900
Carrera S	37	M	70 000	158 200
Carrera GTS	38	M	70 000	180 600
Turbo S	NC		NC	275 400
GT3	41	M	70 000	213 700
911 TARGA				
4S	NC	M	70 000	182 400
4 GTS	38	M	70 000	203 100
911 CABRIOLET				
Carrera	28	M	70 000	154 200
Carrera T	28	M	70 000	165 000
Carrera S	37	M	70 000	172 400
Carrera GTS	38	M	70 000	194 800
Spirit 70	38	M	70 000	247 200
Turbo S	NC		NC	289 700
TAYCAN				
Propulsion	9		0	106 500
4S	10		0	125 800
GTS	12		0	154 000
Turbo	12		0	181 600
Turbo S	12		0	216 700
Turbo GT	13		0	248 000
TAYCAN SPORT TURISMO				
Surcoût : berline + 1 000 €				
TAYCAN CROSS TURISMO				
4	12		0	118 900
4S	12		0	131 600
Turbo	12		0	183 000
Turbo S	12		0	218 200
PANAMERA				
3.0	24	M	70 000	119 000
GTS	40	M	70 000	174 300
4 E-Hybrid	19	M	8 150	133 000
4S E-Hybrid	24	M	8 900	148 200
Turbo E-Hybrid	42	M	12 050	207 700
Turbo S E-Hybrid	53	M	12 200	240 000
MACAN				
Propulsion	6		0	82 959
4	8		0	86 439
4S	8		0	93 091
Turbo	8		0	118 910

CAYENNE				
3.0	24		70 000	104 600
S	37		70 000	124 800
GTS	40		70 000	147 100
E-Hybrid	19		14 000	118 200
S E-Hybrid	24		13 550	129 100
Turbo E-Hybrid	53		18 350	190 800
CAYENNE COUPÉ				
3.0	24		70 000	108 700
S	37		70 000	129 800
GTS	40		70 000	160 500
E-Hybrid	19		14 900	120 500
S E-Hybrid	24		14 450	133 100
Turbo E-Hybrid	53		19 100	194 400

RENAULT				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
CLIO V				
1.0 SCe 65 ch Generation	4		210	16 900
1.0 TCe 90 ch Generation	5		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
Surcoût Evolution : Generation + 3 200 €				
Surcoût Techno : Evolution + 1 500 €				
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 300 €				
5 E-TECH				
95 ch Autonomie Urbaine Five	5		3 100	24 990
120 ch Autonomie Urbaine Evolution	5		3 100	27 990
150 ch Autonomie Confort Evolution	5		3 100	31 490
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €				
Surcoût Iconic Cinq : Techno + 2 000 €				
Surcoût Roland-Garros : Iconic Cinq + 1 000 €				
CAPTUR				
1.0 TCe 90 ch Evolution	5		818	26 900
E-Tech Full Hybrid 160 ch Evolution	5		0	30 000
1.0 Eco-G 100 ch Evolution	5		210	26 400
Surcoût Techno : Evolution + 2 300 €				
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 300 €				
4 E-TECH				
120 ch Autonomie Urbaine Evolution	5		3 100	29 990
150 ch Autonomie Confort Evolution	5		3 100	33 490
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €				
Surcoût Iconic : Techno + 2 000 €				
MÉGANE E-TECH				
130 ch Autonomie Urbaine Equilibre	4		3 100	34 000
130 ch Autonomie Confort Evolution	4		3 100	38 000
220 ch Autonomie Confort Techno	4		3 100	39 500
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 000 €				
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 1 500 €				
SYMBIOZ				
E-Tech Full Hybrid 160 ch Evolution	5		0	34 300
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €				
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 1 500 €				
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 1 500 €				
AUSTRAL				
E-Tech Full Hybrid 200 ch Evolution	7		0	41 800
Surcoût Techno : Evolution + 1 200 €				
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 900 €				
ARKANA				
E-Tech Full Hybrid 145 ch Techno	5		0	34 700
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 4 500 €				
SCÉNIC E-TECH				
170 ch Autonomie Confort Techno	4		3 100	41 990
220 ch Grande Autonomie Techno	4		3 100	46 990
ESPACE				
E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno	7		0	45 000
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 3 300 €				
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 2 000 €				
RAFALE				
E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno	7		0	46 000
E-Tech 300 ch Esprit Alpine 4x4	8		1 340	59 000
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 4 000 €				
Surcoût Atelier Alpine : Esprit Alpine + 500 €				
KANGOO				
1.3 TCe 100 ch Evolution	5		2 918	29 000
1.3 TCe 130 ch Techno	7		4 543	31 500
1.5 Blue dCi 95 ch Evolution	5		1 901	29 000
1.5 Blue dCi 115 ch Techno	6		983	31 500
120 ch Evolution	4		3 100	37 500
Surcoût Techno : Evolution + 3 000 €				

ROLLS-ROYCE				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
GHOST				
"base"	49		70 000	319 800
Ghost Black Badge	NC		70 000	376 200
PHANTOM				
"base"	NC		70 000	486 000
CULLINAN				
"base"	NC		70 000	361 800
Black Badge	NC		70 000	417 000

SEAT				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
IBIZA				
1.0 MPI 80 ch Edition	4		100	21 000
1.0 TSI 95 ch Copa	5		0	23 195
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6		125	25 345
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8		260	29 450
Surcoût FR : Copa + 2 505 €				
ARONA				
1.0 TSI 95 ch Edition	5		190	24 200
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6		240	28 350
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8		260	34 450
Surcoût Copa : Edition + 1 250 €				
Surcoût FR : Copa + 3 900 € à + 4 100 €				
LEON				
1.5 TSI 115 ch Style	6		330	27 820
1.5 eTSI Hybrid 115 ch Style	6		150	30 310
1.5 eTSI Hybrid 150 ch Style	8		150	31 880
eHybrid 204 ch Style	8		0	39 760
2.0 TDI 115 ch Style	6		190	32 000
2.0 TDI 150 Style DSG	8		260	35 820
Surcoût FR : Copa + 1 310 €				
LEON SPORTSTOURER				
Surcoût : 5 portes + 1 120 €				
ATECA				
1.0 TSI 115 ch Edition	6		740	32 990
1.5 TSI 150 ch Edition DSG	8		1 629	37 450
2.0 TDI 150 ch Edition DSG	8		650	41 450
Surcoût Copa : Edition + 965 €				
Surcoût FR : Copa + 5 495 €				

SKODA				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
FABIA				
1.0 MPI 80 ch Active	4		150	21 170
1.0 TSI Evo 2 95 ch Selection	4		75	24 310
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection DSG	5		190	26 080
1.5 TSI Evo 2 150 ch Selection DSG	8		210	27 890
Surcoût Selection : Active + 1 940 €				
Surcoût Clever Edition : Selection + 2 200 €				
Surcoût Monte Carlo : Selection + 3 230 €				
KAMIQ				
1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	5		260	25 780
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6		240	29 370
1.5 TSI Evo 2 150 ch ACT Selection DSG	8		360	32 540
Surcoût Selection : Active + 2 630 €				
Surcoût Clever Edition : Selection + 2 600 €				
Surcoût Monte-Carlo : Selection + 5 200 €				
SCALA				
1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	5		100	26 770
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6		150	30 220
1.5 TSI 150 ch ACT Selection	8		260	31 710
Surcoût Selection : Active + 2 450 €				
Surcoût Clever Edition : Selection + 2 840 €				
Surcoût Monte-Carlo : Selection + 7 260 €				

VITARA				
1.4 Boosterjet Hybrid Advantage	7	M	190	26 240
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	5	M	50	30 240
Surcôt Privilège : Advantage + 1 000 €				
Surcôt Style : Privilège + 1 650 €				
SWACE				
1.8 Hybrid Privilège	5		0	33 750
Surcôt Pack : Privilège + 2 500 €				
S-CROSS				
1.4 Boosterjet Hybrid Advantage	7	M	230	29 140
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	5	M	125	33 140
Surcôt Privilège : Advantage + 1 200 €				
Surcôt 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
Performance	NC		0	61 990
TOYOTA				
TYPE	CV		P/M	PRIX
AYGO X				
1.0 WT-i 72 ch Dynamic	4		0	18 900
Surcôt Design : Dynamic + 1 000 €				
Surcôt Collection : Design + 2 600 €				
YARIS				
GR	17	M	70 000	49 950
116h Dynamic	5		0	24 450
130h Collection	5		0	29 950
Surcôt Design : Dynamic + 2 000 €				
Surcôt GR Sport : Collection + 850 €				
YARIS CROSS				
116h Dynamic	6		0	28 800
130h Design	5		0	31 600
Surcôt Design : Dynamic + 2 300 €				
Surcôt Trail : Design + 3 300 €				
Surcôt GR Sport : Trail + 0 €				
C-HR				
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	5		0	35 250
2.0 Hybride 200 ch Design	8		0	39 250
Hybride Rechargeable 225 ch Dynamic	8		0	40 900
Surcôt Design : Dynamic + 1 000 € à + 2 000 €				
Surcôt Collection : Design + 4 500 €				
Surcôt Collection Première : Collection + 4 000 €				
Surcôt GR Sport : Collection + 0 €				
COROLLA				
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	6		0	33 750
2.0 Hybride 196 ch GR Sport	5		0	39 150
Surcôt Design : Dynamic + 2 100 €				
Surcôt GR Sport : Design + 1 300 €				
Surcôt Collection : GR Sport + 2 600 €				
COROLLA TOURING SPORTS				
Surcôt : berline + 2 100 €				
PRIUS				
Hybride Rechargeable 223 ch Dynamic	8		0	44 400
Surcôt Design : Dynamic + 2 000 €				
Surcôt Lounge : Design + 5 800 €				
RAV4				
Hybride Dynamic	9	M	330	44 950
Hybride Rechargeable Design AWD	9	M	1 100	50 450
Surcôt 30 Years : Dynamic + 2 500 €				
Surcôt Lounge : Dynamic + 6 400 €				
Surcôt Collection Access : Lounge + 1 000 €				
Surcôt GR Sport : Lounge + 4 050 €				
Surcôt Collection : Design + 7 600 €				
BZ4X				
Pure	5		0	39 900
Surcôt Origin : Pure + 4 000 €				

MIRAI				
Lounge	4		0	73 000
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	8		0	44 900
GTE	9		0	54 400
2.0 TDI 116 ch Life Plus	6	M	75	37 800
2.0 TDI 150 Life Plus DSG	8	M	190	42 000
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 €				

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1194

le 16 octobre

1^{er} essai : Toyota Aygo X Hybride

La plus petite des Toyota aura bientôt 4 ans ! Pour fêter cela, outre une toute nouvelle bouille, son constructeur lui offre – enfin, diront certains – les honneurs du moteur 1.5 Hybride de 116 ch de sa grande sœur la Yaris. Mais cela n'est pas sans conséquence sur le tarif. Dès lors, est-ce que cela vaut le coup ? Réponse dans 15 jours.

1^{er} essai : DS N° 4

Pour un peu, son changement de nom laisserait croire qu'elle est toute nouvelle ! Pas tout à fait. La DS N° 4 est-elle plus qu'une DS 4 rebadgée ?

Elle nous promet un habitacle encore plus technologique mais toujours raffiné et des motorisations plus efficaces. Nous vérifierons tout cela lors de ce 1^{er} essai.



Le Renault Symbioz E-Tech 160 ch face au Peugeot 2008 Hybrid 145 ch

En piquant les affaires du petit frère Captur et en tirant dessus, le Symbioz veut passer pour un grand ! Mais derrière ses airs de petit SUV familial, en offre-t-il vraiment plus que le Peugeot 2008 qui, lui, revendique juste d'être grand pour un "petit" ? Confrontation décalée... en apparence.

Et aussi... En kiosque

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

ACTUELLEMENT

**NE MANQUEZ PAS LE NUMÉRO 114
DE L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & SUV**
156 PAGES - 6,90 €

L'Auto-Journal Évasion & SUV lève le voile sur les nouveautés allemandes (BMW iX3 II, Audi Q3 Sportback II, Mercedes GLC électrique, Volkswagen T-Roc II) qui arriveront sur nos routes d'ici le printemps 2026. À découvrir également dans ce numéro, notre Super-Essai de la Renault 4 E-Tech.



ÉDITEUR

ÉRAS (ÉDITIONS REWORLD AXEL SPRINGER)

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

Directeur de la publication : Gautier Normand

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

Tél. accueil : 01 41 33 50 00

www.autojournal.frE-mail : autojournal@reworldmedia.com

RÉDACTION

Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Saunier-Roumestand (01 41 33 55 94)

Rédacteur en chef adjoint : Guy L'Hospital

Directeur artistique : Yannis Jacoby-Koaly

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

Technique : Frédéric Haas

Convoyage : Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction : Denis Riffade

Maquette : Pykha

Secrétariat de rédaction : Vediteam

Rédactrice photo : Nathalie Fouré

Photographes : Yann Lefebvre, Arnaud Saunier

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan

Éditeur : Tommaso Albinati

PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52

Directrice générale : Élodie Brétaudeau Fontelles

Directrice commerciale pôle automobile : Nathalie Martins

Directrice commerciale adjointe pôle automobile :

Anne Buré-Emmel (01 41 33 29 21)

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

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

Stéphanie Guillard (01 41 33 53 50)

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

MARCHÉS DIRECTS

Tél. : 01 41 33 55 54

Directrice de publicité : Julie Aldabo

MARKETING

Directrice marketing et diversification : Sylvie Siguret

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directrice marketing direct : Catherine Grimaud

Cheffe de produit : Julie Duarte

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

SERVICE ABONNEMENTS

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

Internet : formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

Abonnement France : 116,50 € (1 an, 25 numéros).

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

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat

Cheffe de fabrication : Bénédicte Larue

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

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

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier : Allemagne

Taux de fibres recyclées : 0%

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

Date du dépôt légal : octobre 2025

Prix de vente : 4,50 €

Date de parution : 2 octobre 2025

N° ISSN : 0005-0768

N° CPPAP : 0328 K 82833

ACPM



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.**

A 0g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

(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](https://volvocars.fr)

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 11e
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

Faites le plein d'énergie à moitié prix.

-50%

sur le prix du kWh⁽¹⁾ en rechargeant votre voiture électrique pendant les heures creuses.



Jusqu'à
100€

offerts⁽²⁾ pour la souscription à l'offre Elec'Car, du 13/09 au 31/10/2025.

Plus d'infos sur mobilite-elec.engie.fr ou au 3443⁽³⁾

J'agis
avec
ENGIE

ENGIE

En savoir plus



L'énergie est notre avenir, économisons-la!

(1) Offre à prix de marché Elec'Car 1 an : bénéficiez de -50% sur le prix du kWh hors toutes taxes (HTT) pendant les heures creuses (identifiées par le gestionnaire de réseau de distribution. Pour connaître les horaires des heures creuses sur votre commune, par rapport au prix du kWh HTT en heures pleines de l'offre Elec'Car 1 an d'ENGIE, consultez le site d'Enedis). Offre d'électricité indexée sur le tarif réglementé d'électricité, réservée aux clients particuliers propriétaires d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable (ENGIE se réserve le droit de demander la preuve de la possession du véhicule électrique ou hybride rechargeable) et disposant d'un comptage heures pleines/heures creuses. Selon la situation du client, le passage d'un comptage simple à un comptage heures pleines/heures creuses peut entraîner la facturation par le gestionnaire de réseau. (2) Offre valable jusqu'au 31/10/2025. Montant total obtenu au bout d'un an, sauf résiliation du contrat. Conditions sur particuliers.engie.fr. (3) Service et appels gratuits. Crédit photo : Getty Images.