

## HIPSTER CONCEPT

À 13000 €,  
un concentré d'essentiel



LOGAN

Toujours pas  
pour nous

# SPÉCIAL DACIA

## TOUS LES MODÈLES JUSQU'EN 2027!



FUTURE SPRING

Basée sur la Twingo



SANDERO STEPWAY

Elle passe à l'hybride



FACE À FACE

## PEUGEOT 408 vs BMW iX2

La française n'a pas peur...

MATCH

## RENAULT SYMBIOZ vs PEUGEOT 2008

Deux stars hybrides  
en combat rapproché



1<sup>er</sup> ESSAI

DS N° 4

Un raffinement authentique



L 14595 - 1194 - F: 4,50 €

BEL : 4,90€ - ESP : 4,90€  
GR : 5,00€ - DOM S : 5,00€  
DOM A : 6,10€ - ITA : 5,00€  
LUX : 4,50€ - PORT CONT :  
4,90€ - CAN : 7,95\$CAN  
MAR : 5,30\$ - TOM S : 7,00\$CFP  
TOM A : 1,950\$CFP  
CH : 7,00\$FS - TUN : 140\$TU



RENAULT N°1  
DE L'HYBRIDE EN FRANCE\*



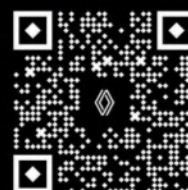
## RENAULT CAPTUR **FULL HYBRID** E-TECH SANS RECHARGE

jusqu'à 40% d'économie de carburant<sup>(1)</sup>  
jusqu'à 80% de conduite électrique en ville<sup>(2)</sup>  
jusqu'à 1000 km d'autonomie<sup>(3)</sup>  
système multimédia openR link avec Google intégré<sup>(4)</sup>  
28 systèmes avancés d'aide à la conduite<sup>(5)</sup>

**250€** à partir de  
/mois<sup>(6)</sup>

LLD 37 mois. 1<sup>er</sup> loyer 3 500€  
3 ans de garantie, assistance 24/24  
et entretien inclus pour 1€/mois<sup>(7)</sup>

profiter  
de l'offre








existe aussi en motorisations essence et Eco-G

\*n°1 des ventes de véhicules hybrides en France depuis 2024 - source aad data août 2025. **modèle présenté : Renault captur esprit alpine full hybrid e-tech 145 avec options 374€/mois<sup>(8)</sup> 1<sup>er</sup> loyer 3500€. contrat sérénité Renault inclus pour 1€/mois<sup>(7)</sup>** (1) par rapport à un moteur thermique équivalent, en cycle urbain wltc. (2) en cycle urbain, \*\* suivant état de charge de la batterie et style de conduite. (3) selon version et équipements/avec un plein d'essence\*\* (4) selon version. Google, Google Maps, Google Actualités, Waze et les autres marques sont des marques déposées de Google LLC. (5) selon version. (6) Captur evolution full hybrid e-tech 145, hors options. (6)(8) locations longue durée, assurances facultatives, 37 mois/30 000 km max. sous réserve étude et acceptation diac agissant sous la marque mobilize financial services, sa au capital de 415 100 500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 rcs bobigny. n° orias : 07 004 966 (www.orias.fr). restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. (7) contrat sérénité Renault selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1<sup>er</sup> des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat lld peut être souscrit sans ce contrat. détail en points de vente et renault.fr. offres à particuliers, non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande Captur full hybrid e-tech neuf du 1<sup>er</sup> au 31/10/25. consommations mixtes min/max (l/100 km)\*\*: 4,4/7,9. émissions co<sub>2</sub> min/max (g/km)\*\*: 100/130. \*\*selon données wltc.

Renault recommande  Castrol

renault.fr

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer





# PEUGEOT

## LES JOURS HYBRIDES



**3008 HYBRIDE**

DÈS **430€** /MOIS <sup>(2)</sup>

**SANS APPORT**

LLD 49 MOIS

JUSQU'À  
**8**  
ANS

**PEUGEOT  
CARE  
GARANTIE** <sup>(1)</sup>

**ANTOINE DUPONT**

ÉLU DEUX FOIS MEILLEUR JOUEUR  
DU MONDE DE RUGBY. <sup>(3)</sup>

**A** 0g CO<sub>2</sub>/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.

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer





Dacia Hipster Concept/P. 14



Dacia Spring/P. 24



Dacia C-Neo/P. 28



DS N° 4/P. 40



BMW iX2 - Peugeot E-408/P. 54

## SOMMAIRE

### Découvrir

Toutes les Dacia jusqu'en 2027

**14 Hipster Concept**

**18 Trois questions à David Durand,**  
directeur du design

**20 Sandero et Sandero Stepway**

**22 Jogger et Logan**

**24 Spring**

**26 Interview :** Katrin Adt,  
directrice générale de Dacia

**28 C-Neo et future Spring**

**30 L'actu de votre marque :**

**BMW, Lexus, Mitsubishi**

### Comprendre

**32 Pourquoi Porsche** fait machine arrière  
sur l'électrique

**36 Zone rouge :** photos espion  
du SUV urbain **Bentley**

### Conduire

**40 DS N° 4** Hybride rechargeable 225 ch

**46 Les Experts :** **Audi Q5** 2.0 TFSI 204 ch

**48 Kia EV4** 204 ch/81,4 kWh

**54 Peugeot E-408** 210 ch/58,2 kWh -

**BMW iX2** 204 ch/64,8 kWh

**62 Xpeng G6** 485 ch/80,8 kWh

**66 Renault Symbioz** Full Hybrid E-Tech

160 ch/**Peugeot 2008** Hybrid 145 ch

**74 Toyota Aygo X** 1.5 Hybride 116 ch

**78** Le chef des essais vous répond

### Vibrer

**80 Reportage :** **une collection**  
**sauvée des eaux**

**86 Course :** **Max Verstappen**  
sur tous les fronts!

**88 Rétro :** **Peugeot 504 break** (1971)

### S'offrir

**92 Configurateur :** **Renault 5 E-Tech**

**96 Occasion :** **Peugeot 308 III**

**99 Dossier deux-roues**

**Honda CUV e; Kisbee SE; Kymco People S;**

**Sym Fugue; Yamaha XMAX**

**107 Prix du neuf** Les tarifs



Kia EV4/P. 48



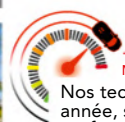
Xpeng G6/P. 62



Renault Symbioz - Peugeot 2008/P. 66



Toyota Aygo X/P. 74



#### MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

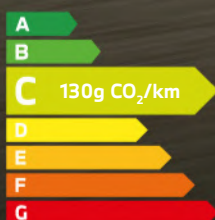
Nos techniciens mesurent chaque année, sur le circuit de Montlhéry, les vraies performances de plus de 450 modèles : consommations, reprises, accélérations...







# BMW SÉRIE 1 M SPORT DESIGN. 290 €/MOIS SANS APPORT.\*



LLD 39 MOIS.

\*Exemple pour une BMW 116 M Sport Design. 39 loyers linéaires : 290 €/mois. Location Longue Durée sur 39 mois et pour 30000 km incluant l'entretien et l'extension de garantie. Assurance perte financière à souscrire par l'intermédiaire de BMW Finance ou auprès de l'assureur de votre choix, sous réserve d'en justifier auprès de BMW Finance. Offre réservée aux particuliers pour toute commande d'une BMW 116 M Sport Design dans les concessions participantes avant le 30/11/2025, dans la limite des stocks disponibles et sous réserve

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

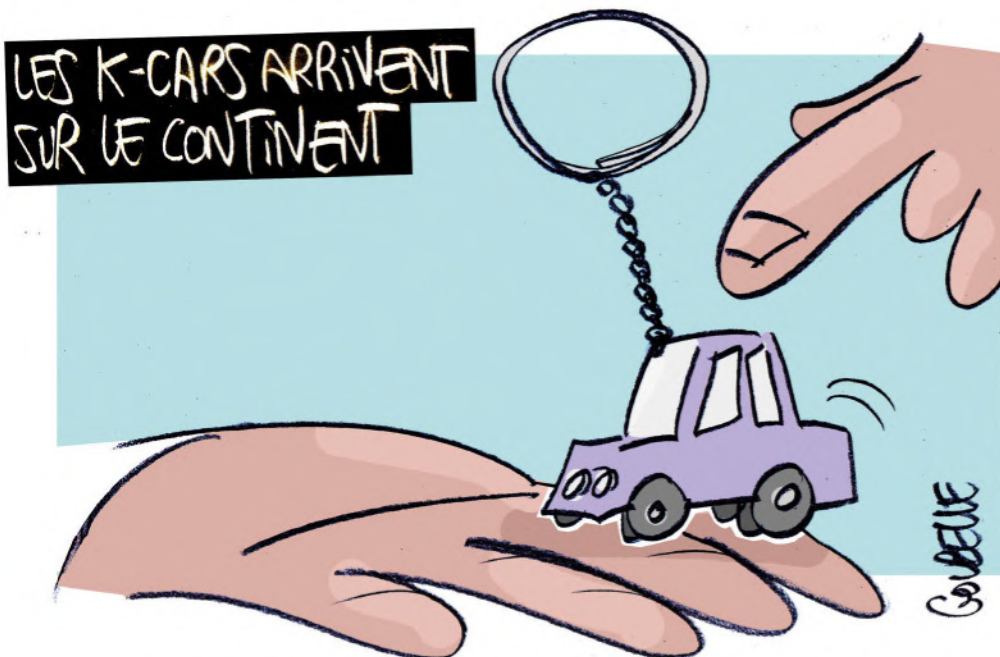




d'acceptation par BMW Finance, SNC au capital de 87 000 000 € - RCS Versailles 343 606 448, inscrit à l'ORIAS sous le n°07 008 883. Depuis le 01/09/2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. \*Hors pièces d'usure.  
**Modèle présenté : BMW 120 M Sport avec options à 400 €/mois sans apport. LLD 39 mois. 30 000 km.**



LES K-CARS ARRIVENT  
SUR LE CONTINENT



ÉDITO

**ABONNEZ-VOUS!**

Retrouvez toutes  
nos offres p. 79 et sur  
[www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)



## L'AVENIR EN MARCHE ARRIÈRE

Cela fait des mois que les patrons de l'industrie automobile européenne militent pour que l'on puisse adapter le principe des *kei cars* japonaises à notre continent. Concrètement, il est question de voitures aux dimensions et aux performances limitées, assorties de réglementations allégées, dans le but de pouvoir les vendre à un tarif réellement accessible. Le marasme que traverse actuellement le secteur pousse les instances européennes à étudier cette requête avec bienveillance. Les contours de celles que l'on nomme pour l'instant E-Cars commencent à se dessiner : 100 % électriques, d'environ 3 m de long, limitées à 130 km/h, avec

un contenu majoritairement produit en Europe, pour un prix cible de l'ordre de 13 000 €. Pour autant, même si cela aide à faire tourner les usines et les concessions, il est peu probable que cela suffise à sauver les constructeurs du Vieux Continent. Les petits véhicules, même les plus réussis, n'ont jamais pointé en tête des ventes. Et les groupes automobiles ne se sont jamais passionnés pour une catégorie condamnée à des marges faméliques.

Le concept Dacia Hipster, que nous vous révélons dans ce numéro, est la première incarnation de ce à quoi ce nouveau type de modèle pourrait ressembler : bien plus polyvalente que les quadricycles lourds du genre Citroën Ami ou Mobilize Duo, mais nettement simplifiée par rapport à une vraie voiture... actuelle. Néanmoins, elle peut faire envie et rendre de grands services.

C'est ensuite qu'arrivent les problèmes. Il va s'agir de négocier âprement auprès des autorités quelles seront les obligations dont ces E-Cars pourront se dispenser. On pense immédiatement à l'absurde et coûteux GSR II, avec son maintien dans la voie, ses rappels de dépassement de vitesses, son freinage automatique d'urgence et toute cette sorte de choses. Mais ensuite ? Faudra-t-il être plus coulant sur les crash-tests ? Oublier les normes piéton, ce que la forme abrupte du concept roumain laisse imaginer ? Conserver ou non des airbags ? Aller jusqu'à supprimer l'ESP, voire l'ABS ? Comme souvent, le diable va se nicher dans les détails de la négociation sur l'acceptation, tant politique que sociale, d'un retour en arrière. L'idée d'une voiture simplifiée fait consensus. Mais au moment de décider ce que l'on retire, les débats risquent d'être houleux.

Jean-Éric Raoul  
Rédacteur en chef  
[jeraoul@reworldmedia.com](mailto:jeraoul@reworldmedia.com)

*Jean-Éric Raoul*

## ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Je ne me souviens pas avoir lu un article sur le concept incarné par le Salon de Munich, avec une entrée à 225 € et divers stands disséminés à travers la ville. Je visitais la capitale bavaroise à cette période. Bien entendu, je ne suis pas entré sur les stands, me contentant de me balader en ville. Est-ce qu'un tel format serait applicable à Paris ? Peut-on imaginer une entrée Porte de Versailles à 225 € et divers stands de constructeurs disséminés sur les Champs-Élysées ou la place de la Concorde ?

**Bernard Legros**

Le prix d'entrée élevé que vous mentionnez s'appliquait au parc des expositions, qui concernait des visiteurs professionnels. Pour le grand public soucieux de découvrir les nouveautés des constructeurs, la partie *open space* en ville était accessible gratuitement. Quant à répliquer ce format à Paris, cela semble assez improbable avec l'actuelle municipalité.

Tout automobiliste sait que c'est avec notre cerveau que nous conduisons. Et celui-ci réagit en fonction des informations transmises par les yeux. Il ne faut donc pas quitter la route du regard. Aujourd'hui, quel automobiliste peut circuler 5 km sans consulter son écran ? Deuxième problème : sa main droite est irrésistiblement attirée par la dalle numérique. Or, pour bien conduire, il faut les deux mains sur le volant. J'en conclus que les écrans tactiles sont dangereux.

**Hervé Jan**

C'est en effet un sujet préoccupant. Les constructeurs (et le législateur) pensent compenser cette source de distraction et de danger par la multiplication des contrôles électroniques, y compris celui du regard du conducteur.



# Faites le plein d'énergie à moitié prix.

**-50%**

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



Jusqu'à

**100€**

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

Plus d'infos sur [mobilite-elec.engie.fr](https://mobilite-elec.engie.fr) ou au 3443<sup>(3)</sup>

**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.





ON A AIMÉ,  
CETTE QUINZAINE

# LE GP EXPLORER FAIT LA POLE

Dans le match Formule 1 vs GP Explorer, le grand vainqueur du dimanche 5 octobre a bien été l'événement créé et organisé par le youtubeur Squeezie. Pour la première fois diffusé simultanément sur Twitch et sur France Télévisions, le GP Explorer a signé un record d'audience avec plus de 2 millions de téléspectateurs en moyenne sur l'ensemble des canaux de diffusion. Initialement pensé pour les réseaux sociaux, ce rendez-vous a atteint une part d'audience "télé" de 10,8 %, soit mieux que le Grand Prix de Singapour (1,09 million de téléspectateurs).

Squeezie, créateur suivi par plus de 20 millions d'abonnés, avait lancé cette épreuve en 2022. La troisième édition de cette course de Formule 4 a réuni 24 stars des réseaux sociaux et personnalités sur le circuit Bugatti du Mans. Associée à de multiples concerts et animations, la fête aurait permis de vendre plus de 200 000 billets sur les trois jours. On estime à environ 80 000 le nombre de spectateurs présents dans les tribunes lors de la course, majoritairement des jeunes de moins de 30 ans. La Formule 1 serait-elle devenue un sport de vieux ?









**En octobre,  
les probabilités  
sont de votre côté.**

**CHAQUE JOUR  
1 MG  
REMBOURSÉE<sup>(1)</sup>**

**MG Motor fête ses 100 000 clients !<sup>(2)</sup>**

**Du 6 au 31 octobre 2025**, commandez votre MG neuve  
et tentez de vous la faire rembourser par tirage au sort.<sup>(1)</sup>  
24 jours, 24 gagnants. Et si c'était vous ?

Pensez à covoiturer



# 100MG00



## Modèles électriques

A0 gCO<sub>2</sub>/km

B

C

D

E

F

G

(1) Dans le réseau MG participant **du lundi au samedi, du 6 au 31 octobre, ainsi que le dimanche 12 octobre** (selon autorisation préfectorale). Détails et règlement sur [mgmotor.fr/reglement-100k](https://mgmotor.fr/reglement-100k) - Offre valable sur toute la gamme MG neuve.

(2) Basé sur le nombre cumulé d'immatriculations de véhicules MG en France depuis 2020 (source interne). Plusieurs immatriculations peuvent correspondre à un même client.

Édition 09/2025. SAIC Motor France RCS Nanterre 888 573 896

#SeDéplacerMoinsPolluer



# ÇA VA BOUGER

Dossier réalisé par **Didier Laurent**

## Le low cost est mort, vive le low cost !

Dacia doit composer avec un environnement de plus en plus hostile à la voiture abordable. Entre 2020 et 2024, le prix moyen d'un véhicule neuf en France a bondi de 24 %\*. Comment freiner cette envolée ?

La marque roumaine du groupe Renault avance sa propre recette : optimiser l'existant et lancer de nouveaux modèles multipliant les pièces communes tout en repensant ses méthodes industrielles. En agissant à la fois sur les délais de développement et sur les processus de fabrication, Dacia entend faire des économies d'échelle qui pourraient bénéficier au client. Un défi de taille, et un enjeu stratégique qui concerne finalement l'ensemble des constructeurs généralistes.

\* Étude de l'Institut mobilités en transition et du cabinet C-Ways.



*Le format très carré rappelle les kei cars japonaises, dont la taille est réglementée pour ne pas trop encombrer les villes.*



## DACIA HIPSTER CONCEPT

# Ursula, voici ta future voiture !

*Petit mais réaliste, ce gros jouet pourrait bientôt être dans nos rues dans une version de série.*

Ursula von der Leyen, la présidente de la Commission européenne, en a rêvé, Dacia l'a déjà fait. Enfin presque. Car pour l'instant, la "petite voiture électrique abordable" voulue par Bruxelles n'est qu'un concept et un hasard du calendrier.

Photos **Nicolas Soler**



**L**es constructeurs automobiles n'ont pas attendu les ordres dispersés de Bruxelles pour agir. Voilà bien longtemps que le secteur a compris qu'il fallait penser des voitures moins chères pour limiter l'effondrement du marché du neuf. Dacia s'est toujours positionné sur ce *credo*, mais connaît aujourd'hui peu ou prou les mêmes problèmes que les autres marques, l'Europe ayant été le fossoyeur de l'auto low cost par l'imposition de nouvelles normes et d'équipements de sécurité toujours plus nombreux.

### *Quel avenir pour le concept Hipster ?*

En dépit de son nom, ce concept car ne se destine pas uniquement à émouvoir les habitants des quartiers urbains créatifs, branchés et gentrifiés. Il préfigure un outil pour ceux qui n'ont pas ou ont difficilement accès aux transports en commun et qui ont besoin d'une voiture. Petit – 3 m de long –, amusant et qui semble tout droit sorti d'une bande dessinée, le Dacia Hipster Concept n'a alors pas à dire sa destinée, elle est induite. Son principal problème restera le prix (voir l'interview de David Durand, p. 18), toujours à cause de la batterie et de ces fichues normes, que tout le monde automobile rêve de voir adaptées en fonction des différentes catégories. Carré à souhait, le Hipster emprunte tous les codes d'un véhicule robuste, perpétuant l'habitude de Dacia de produire des éléments de carrosserie teintés dans la masse, ➔

À partir de **13 000 €\***

**Commercialisation :  
non confirmée**

\* Estimation.



et notamment les boucliers. C'est moins cher et promis à un meilleur vieillissement en cas de petit choc. Il surfe aussi sur le thème du pixel, un peu comme chez Hyundai. Mais ici, les feux arrière sont des plaques brutes avec des LED, sans aucune animation. Les poignées de porte sont des sangles – peu réalistes de série, mais pourquoi pas ? – et les vitres latérales ne descendent pas mais coulissent, telle une voiture de Rallye. En matière de concept car électrique comme en sport automobile, le poids, c'est l'ennemi.

### *Plus habitable qu'il n'y paraît*

Son style laisse espérer une bonne habitabilité, mais la longueur de 3 m ramène à la raison. Pourtant, l'intérieur est réellement spacieux et le confort est correct. On se demande pourquoi la planche de bord est aussi épaisse depuis le pare-brise ; la marque plaide l'espace de rangement. La voiture ne fait que 1,55 m de large – on tient à deux facilement –, mais 1,52 m en hauteur, ce qui permet à tous les gabarits d'y prendre place. Pour atteindre les places arrière, on doit basculer le siège passager avant, mais c'est simple et l'espace vital reste suffisant. Dans ces conditions, le hic doit être dans le coffre... Bien vu : avec 70 dm<sup>3</sup>, il faudra y aller mollo



Un habitacle très simple, sans trop d'écrans, pourquoi pas ?

*Le coffre se limite à 70 dm<sup>3</sup> mais peut atteindre 500 dm<sup>3</sup> sièges rabattus.*







La connectivité se fait par votre propre smartphone, qu'il faut plugger dans la voiture.



La banquette est sommaire mais pas inconfortable.



Deux plaques de LED brutes, un volet de coffre en verre et le tour est joué.

*Pour le moment, Dacia ne parle pas de batterie pour un futur modèle, mais d'une autonomie visée de 150 km.*

sur les packs de votre boisson préférée un soir de match. Mais une fois rabattus, les sièges arrière offrent la possibilité d'agrandir la soute à 500 dm<sup>3</sup>. À titre de comparaison, la Spring annonce 308 et 1 004 dm<sup>3</sup>. Selon Magali Gouraud, responsable du design intérieur, l'impression d'espace intérieur est une combinaison de plusieurs facteurs. *"Le travail fait sur la forme des sièges permet de leur donner un côté peu intrusif, avec des matériaux innovants et une planche de bord modulable. Nous avons également joué sur les creux pour obtenir des volumes. Même si l'on cherche la simplicité et la légèreté, nous n'avons pas oublié le confort."* Quant à la connectivité, c'est le client qui la procure. Dacia fournit la station d'accueil du smartphone et après c'est la théorie *Bring Your Own Device* (apporte ton propre appareil) qui propose une communication fluide entre un smartphone et le véhicule. Dacia a poussé le rôle du téléphone

jusqu'à servir de clé pour ouvrir et démarrer la voiture, qui offre une enceinte nomade en guise de système audio. Pourquoi pas ?

### *Pas de batterie à déclarer*

Dacia ne s'est pas concentré sur l'aspect énergétique du concept. Certes, le Hipster est électrique, mais il utilise des pièces prises sur l'étagère juste pour dire qu'il peut se déplacer. Il serait alors intéressant de le voir dans le trafic et d'observer le regard des passants. En toute logique, ce Concept est léger. Selon Dacia, il pèse environ 20 % de moins qu'une Spring, soit autour de 800 kg (batterie comprise). Pour entrer dans la catégorie L7e, celle des quadricycles à moteur, Dacia devra faire en sorte que la version de série ne dépasse pas les 450 kg, hors batterie. Le positionnement d'un potentiel véhicule au regard des normes devient alors un véritable enjeu.

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

Le Hipster semble prometteur, mais Dacia est pris entre deux feux, tous deux allumés par la Commission européenne. Soit la législation ne bouge pas et Dacia peut lancer le programme sur une homologation L7e pour un prix qui devrait se situer entre 13 000 et 15 000 €, mais avec des contraintes techniques qui ne sont pas toutes résolues, soit le législateur assouplit les normes sur le segment A et Dacia devrait corriger le tir pour profiter d'une homologation M1 moins exigeante.



## Trois questions à...

**David Durand**

Directeur du design de Dacia

“ **La seconde voiture idéale et électrique, avec quatre vraies places et un prix intéressant** ”

J.-C. MOUNOURY

**L'Auto-Journal :****Quelle est la raison d'être de ce concept ?****David Durand :**

Le point de départ a été de réfléchir à l'explosion du prix des voitures neuves, liée à la hausse

du coût des matières premières, de l'énergie, de la main-d'œuvre, mais aussi à la multiplication des aides à la conduite. Cela a creusé un vide entre l'auto et les autres moyens de transport. Nous avons donc cherché comment nous positionner dans cet espace car tout le monde n'a pas le budget pour s'offrir ne serait-ce qu'une Spring. En outre, quand on habite en zone rurale, la mobilité peut vite devenir un problème. Il faut une solution plus abordable, et nous avons la responsabilité d'y travailler.

**Comment respecter les normes et faire une voiture moins chère ? Est-il possible de réinventer le low cost, surtout en électrique ?**

Nous travaillons pour l'instant sur des hypothèses afin de donner vie à ce concept. L'une des pistes serait d'imaginer une auto équipée d'une petite batterie, avec 150 km d'autonomie et limitée à 90 km/h. L'autre enjeu majeur, c'est le poids, car la batterie représente près d'un tiers du coût total de la voiture. Moins elle est volumineuse, plus le véhicule est léger et plus le prix sera bas.

**Peut-on encore espérer une voiture à 10 000 € ?**

Cela dépasse un peu le strict champ du design, mais il faut savoir qu'à 10 000 € aujourd'hui, on parle plutôt d'un petit véhicule à 2 places et sans permis. Si l'on ajoute les équipements indispensables, les exigences de tenue de route, sans oublier la conception d'une voiture 4 places avec un coffre, le défi devient très ambitieux.

① Le Hipster présente un volant simple à très grosse jante, peu réaliste de série mais amusant. ② Les accoudoirs se décrochent et deviennent une sacoche de transport. ③ La thématique du pixel est très présente dans les concepts actuels.

13 000 à 15 000 € pour s'offrir un véhicule de ce type. Êtes-vous prêt ?





**NEXEN** NEXEN TIRE  
we got you



Future Rider : Se diriger vers le futur  
Ready4All : Toujours prêt



**N'BLUE** 4Season 2



**NEXEN TIRE EUROPE s.r.o.**

Le Solaris, 210 Avenue Jean Jaurès,  
69007 Lyon | France

T +33(0)4 8109 1113

E-mail [contactnexen@nx-france.fr](mailto:contactnexen@nx-france.fr)

[www.nexentire.com/fr](http://www.nexentire.com/fr)



# DACIA SANDERO, SANDERO STEPWAY, JOGGER ET LOGAN, SPRING FESTIVAL DE MISES À

Tous ces modèles profitent d'évolutions communes qui permettent à Dacia de réaligner sa gamme et de gagner en cohérence. Comme toujours lors de restylages, la dotation d'équipements est rehaussée, reste à savoir quel type d'inflation cette remise à niveau va générer.

Photos Arnaud Saunier

## DACIA SANDERO STEPWAY

### *Elle passe au full hybrid*

Avant que la Stepway devienne un modèle à part – *a priori* en 2028 –, elle continue sa route avec quelques animations de gamme.

**P**our se donner des airs d'aventurier, la Sandero Stepway adopte des protections de carrosserie en Starkle, une matière brute teintée dans la masse, apparue pour la première fois sur la Spring en 2024 et qui contient 20 % de matériaux recyclés. À l'intérieur, elle bénéficie des améliorations techniques et esthétiques de la Sandero (écran 10 pouces, connectivité, nouveaux tissus). La gamme commence toujours par le bloc à 3 cylindres TCe 110, puis passe à 120 ch en Eco-G à bicarburation GPL. La Stepway franchit également le cap vers l'électrification avec l'arrivée de la motorisation Hybrid 155. Cela peut paraître étonnant de disposer d'autant de puissance dans un modèle aussi compact et relativement léger, qui devrait dans ces conditions afficher des chiffres de consommation intéressants. Cela démontre par ailleurs une montée en gamme assumée, avec des tarifs en conséquence.

À partir de **16 500 €\***

Commercialisation : **décembre 2025**

\* Estimation.

Elle n'a plus grand-chose à envier à des modèles plus chics et plus chers.





# JOUR!

# 2026



*La Stepway continue d'explorer l'esprit baroudeur.*

## DACIA SANDERO

### 1 580 km d'autonomie en GPL!

La Sandero connaît un succès incontestable en Europe, où elle a été la voiture la plus vendue en 2024. Pour rester dans le coup, elle s'offre une signature lumineuse en T inversé et des phares redessinés.

**E**lle gagne des feux "pixels" à l'arrière histoire de se renouveler. À l'intérieur, les sièges des finitions Essential et Expression reçoivent un nouveau tissu de couleur noire, et tous les niveaux se dotent d'un volant inédit et d'un levier de vitesses E-Shifter (boîte automatique) revisité. La Sandero s'équipe également (en option sur Essential, de série sur les autres finitions) d'un nouveau système multimédia avec écran central de 10 pouces (contre 8 pouces jusqu'ici) et navigation connectée

(Apple CarPlay et Android Auto sans fil), ainsi que d'un chargeur de smartphone par induction. Sous le capot, le moteur SCe de 65 ch représente toujours l'entrée de gamme, mais c'est surtout la nouvelle motorisation à 3 cylindres de 100 ch (au lieu de 90 ch précédemment) qui se vendra, ou bien la déclinaison Eco-G 120 ch au GPL. Cette dernière est disponible en boîte manuelle ou automatique, et revendique une autonomie étendue (Dacia annonce 1 580 km!) puisque son réservoir de GPL passe de 40 à 49,6 litres.



À partir de **13 500 €\***

**Commercialisation : décembre 2025**

\* Estimation.

La Sandero continue de se moderniser, sans arrogance.



**DACIA JOGGER**

# Il suit le mouvement

Véritable couteau suisse à destination de la famille, le Jogger continue de séduire avec son espace généreux et son côté break surélevé.

**L**a seule Dacia à 5 ou 7 places inaugure elle aussi le moteur Hybrid 155 ch, plus puissant et plus sobre que le 140 ch qu'il remplace. Le Jogger innove également grâce à une déclinaison GPL Eco-G 120 désormais disponible avec une boîte automatique à 6 rapports. À l'intérieur, il reçoit de même de nouveaux tissus et un écran tactile de 10 pouces avec navigation connectée. Avec une autonomie annoncée à près de 1 500 km (la contenance du réservoir de GPL est portée de 40 à 48,8 litres) et ses protections Starkle, le Jogger tente aussi de se donner un look d'aventurier au long cours, toutes proportions gardées.



Le Jogger est toujours la seule Dacia à 7 places.



*Nouvelle motorisation hybride et nouvelle boîte en GPL pour la Dacia familiale.*

À partir de **18 500 €\***

**Commercialisation : décembre 2025**

\* Estimation.

PHOTOS ARNAUD SAUNIER

RENAULT DESIGN



Elle s'est modernisée, mais elle n'est plus commercialisée en France!

**DACIA LOGAN**

# Pas pour nous

**L**a berline tricarps de Dacia profite également de quelques retouches esthétiques. Sa face avant s'affine, mais contrairement aux autres modèles, l'arrière n'évolue pas. Son intérieur gagne en convivialité avec des matériaux revisités. Sous le capot, elle hérite du TCe 100 (au lieu de 90 ch) et accueille une version GPL Eco-G 120, avec boîte automatisée. Mais le marché français en sera toujours privé.





**"ma plus  
longue  
relation ?  
294 000km"**

franck a.  
garagiste motrio

**1400 GARAGES  
PARTOUT EN FRANCE**

**MOTRIO**  
votre voiture, notre moteur



**DACIA SPRING**

# Dernière ligne droite

La plus petite des Dacia troque ses machines électriques pour deux blocs à la puissance légèrement rehaussée. Elle en profite pour affûter sa plateforme afin d'améliorer son comportement routier.

**A**près une mise à jour assez profonde en 2024, la Spring ne change pas de look mais fait évoluer tout ce qui ne se voit pas. La partie centrale de son châssis a été renforcée et accueille une nouvelle batterie LFP de 24,3 kWh (contre 26,8 kWh actuellement) utilisée pour la première fois dans le groupe Renault. La capacité modérée de cet accumulateur permet à la voiture de rester autour de la tonne, et d'afficher une autonomie en cycle mixte WLTP qui demeure à 225 km. De série, toutes les Spring disposent d'un chargeur embarqué de 7 kW. Avec la nouvelle batterie, il offre la possibilité de passer de 20 à 100 % en 3 h 20 (au lieu de 4 h) sur une wallbox de 7 kW. Cette "nouvelle" Spring sera pourvue en option d'un chargeur en courant



À l'extérieur, les évolutions de 2024 demeurent.

continu de 40 kW (contre 30 kW auparavant) sur les finitions Expression et Extreme, permettant de passer de 20 à 80 % en 29 mn. Selon Dacia, le renfort de la structure a également servi à optimiser la répartition des masses, et le freinage a été revu. Les jantes de 15 pouces, montées de série dès la livrée Expression, sont censées faire du bien en matière de comportement routier,

tout comme la barre antiroulis que la Spring reçoit pour la première fois. Tout cela pour supporter les nouvelles motorisations de 70 et 100 ch, en lieu et place des exécutions 45 et 65 ch actuelles. Dacia souligne que les reprises de 80 à 120 km/h passent de 14 s en 65 ch à 10,3 s en 70 ch, ce que nous ne manquerons pas de vérifier sur notre base d'essais.

PHOTOS ARNAUD SAUNIER



*Revisitée sur le plan mécanique, la Spring devrait gagner en polyvalence.*

À partir de **16 900 €**

Commercialisation : **imminente**



# Recharge intelligente illimitée,<sup>1</sup> facture maîtrisée

Le **tout premier forfait fixe** de  
recharge pour voiture électrique

# 29,99€

par mois



## octopusenergy

Votre **recharge intelligente illimitée** au quotidien,  
sans mauvaise surprise et sans prise de tête !

Découvrez toutes nos solutions de **mobilité électrique**, alimentées par une énergie  
**100% verte** et **française** sur [octopusenergy.fr](https://octopusenergy.fr)

Octopus Energy  
Le choix n°1  
des Français<sup>2</sup>



L'énergie est notre avenir, économisons-la !

1. Forfait mensuel de 29,99 € TTC pour toute recharge de votre véhicule, effectuée à votre domicile via le service de Recharge Intelligente par lequel Octopus Energy France pilote la recharge. Prix du forfait garanti pendant 1 an. Toute recharge non pilotée / non intelligente sera facturée au Tarif Réglementé de Vente d'électricité. Informations et conditions disponibles sur [octopusenergy.fr](https://octopusenergy.fr) 2. Classement TrustPilot en juillet 2025, sur 22 600 avis dans la catégorie "fournisseur d'énergie". Élu "Meilleur fournisseur énergétique" (étude INMA sur 4500 consommateurs, mars 2025). Octopus Energy France RCS Paris 803 248 467



**Interview****Katrin Adt***Directrice générale de Dacia*Propos recueillis par **Guy L'Hospital****“Pour rester ce que nous sommes, il faut être prêt à changer”**

**K**atrin Adt vient d'être nommée directrice générale de la marque Dacia en remplacement de Denis Le Vot. Juriste de formation, elle a passé l'essentiel de sa carrière au sein du groupe Daimler-Benz, où elle a occupé différents postes. Elle prend ses nouvelles fonctions au moment où Dacia dévoile un concept inédit et relance les gammes Sandero, Jogger et Spring.

**L'Auto-Journal : Qu'est-ce qui vous a attirée chez Dacia, vous qui venez d'une marque allemande premium ?**

**Katrin Adt :** Dacia ! Vraiment, cette marque a un positionnement unique, avec des valeurs très claires que l'on retrouve dans les produits mais aussi dans la manière de travailler. Je trouve cela absolument exceptionnel. L'environnement change rapidement, il faut s'adapter. Et j'ai la chance aujourd'hui de faire partie d'une équipe qui interroge le futur mais sait où elle va avec le *design-to-cost*, tout en restant concentrée sur l'essentiel.

**En Allemagne, comment Dacia est-elle perçue ? Quelles sont les marges de progression de la marque ?**

Le marché allemand est très influencé par les constructeurs nationaux, mais Dacia a trouvé sa place, avec une bonne part de marché et une excellente réputation – la même que partout ailleurs dans le monde, d'ailleurs. C'est une marque reconnue en Allemagne qui va continuer de se développer. Surtout avec le Bigster, une offre extrêmement attractive sur le segment C, très important en Allemagne.

**Selon vous, sur quels segments Dacia est-elle légitime, et sur lesquels la marque n'a-t-elle pas vocation à s'aventurer ?**

Nous couvrons aujourd'hui trois segments. Avant de penser à autre chose, il faut bien travailler chacun d'eux. Ce que nous faisons sur le segment C est très intéressant. Et ce n'est pas fini : il y a encore énormément de potentiel et



Katrin Adt

nous voulons l'exploiter à fond. Nous montrons également que nous pouvons occuper les segments inférieurs avec des offres différentes, toutes attractives et répondant à des besoins divers.

**Citroën annonce une C1 à moins de 15 000 € en pariant sur un assouplissement des normes concernant le segment A. Est-ce que cela peut changer le positionnement du Hipster ?**

Pour l'instant, le Hipster est un concept qui nous permet de valider des choix technologiques. Nous ne l'avons pas développé dans le but de répondre à une réglementation spécifique. Il est étudié pour s'adapter soit à une réglementation L7e, soit à une réglementation M1, pourquoi pas allégée. Toutes les portes restent ouvertes. Le concept, c'est notre base de travail, mais nous saurons nous adapter à l'évolution des règles.

**Est-ce que Dacia a vocation à s'électrifier complètement ? Si oui, à quel horizon ?**

Nous avons toujours dit que Dacia se conformerait à la réglementation. Nous suivons notre feuille de route avec le même objectif : 2035. Le règlement nous fixe un cadre, mais nous répondons avant tout aux attentes de nos clients.

**Comment concilier cet objectif avec le fait que Dacia est une marque construite autour des loisirs, de l'outdoor et de la liberté de mouvement, qui priment souvent sur d'autres considérations ?**

Ce n'est pas forcément contradictoire. Bien sûr, nous devons évoluer dans un cadre précis, mais sans jamais mettre en péril notre A.D.N. Pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, il n'y a pas que le 100 % électrique : il y a également l'hybride, le GPL et surtout... le poids.

**Le Duster est devenu un modèle iconique. Quels ingrédients expliquent ce succès ? Pensez-vous qu'il soit possible de le renouveler sans perdre progressivement une partie de son A.D.N. ?**

Je crois que le Duster incarne parfaitement les valeurs de notre marque. Il est *“essential but cool”*, il est robuste, il est *smart* parce qu'il est abordable, et il est *“éco”* parce qu'il est proposé en hybride et en GPL. Jusqu'à présent, nous avons sans cesse réussi à viser juste. Mais si l'on regarde bien, c'est également vrai pour la Sandero, dans son segment. Les bons produits, à la bonne place, pour les bonnes attentes clients : c'est ce que nos équipes ont toujours su faire. Je ne vois pas pourquoi le succès du Duster ne continuerait pas.

**Qu'est-ce que vous aimeriez changer chez Dacia ?**

Ce que je n'aimerais surtout pas changer, c'est son A.D.N. Je crois que nous avons quelque chose que les autres n'ont pas. Nous avons trouvé un peu la *“potion magique”*. Il faut la garder. Mais pour cela, je crois que nous devons aussi évoluer dans le futur. En tout cas, toujours être prêt à changer. Parce que l'environnement se modifie tellement vite aujourd'hui. La compétition est différente, les réglementations sont de plus en plus lourdes, et les attentes des clients se transforment également. C'est pourquoi, pour rester ce que nous sommes, nous devons nous préparer au changement. Donc oui : je veux changer pour rester ce que nous sommes...



# California



**Offre limitée, détente illimitée**

## Nouveau Volkswagen California À partir de 490 € TTC/mois<sup>1</sup>

En LOA 37 mois / 45 000 km **sans apport**

2

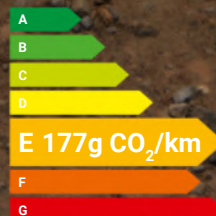
**Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.**

1. Location avec Option d'Achat pour un Nouveau California Beach 2.0 TDI 150 ch DSG au prix de 69 200 € TTC avec options. Offre 36 mois/45 000 km, 1er loyer majoré de 0 € suivi de 36 loyers de 490 € TTC. Option d'achat finale : 44 195 € TTC ou reprise du véhicule sous conditions du distributeur. **Montant total dû : 70 150 € TTC.** Véhicule de remplacement (9,50 € TTC) inclus prestation fournie par EUROP ASSISTANCE France, société anonyme régie par le Code des assurances, au capital de 48 123 637 €, entreprise régie par le Code des Assurances, RCS PARIS 451 366 405, sise 2 rue Pillet-Will, 75009 PARIS. Offre réservée aux particuliers chez tous distributeurs Volkswagen Véhicules Utilitaires (France métropolitaine) présentant ce financement pour toute commande passée avant le 31/10/2025, sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH – SARL de droit allemand – Capital social : 318 279 200 € – Siège social : Braunschweig (Allemagne); – RC/HRB Braunschweig : 1819 – Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) – Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise : 451 618 904 – Administration et adresse postale : 11, avenue de Boursonne – B.P. 61 – 02601 Villers-Cotterêts Cedex. Délai de rétractation de 14 jours (Conditions sur servicepublic.fr). Assurance facultative Décès Incapacité Perte d'Emploi : 90,10 €/ mois en sus de la mensualité. Contrat souscrit auprès de Cardif Assurance Vie S.A. au capital de 719 167 488 €, 732 028 154 R.C.S. Paris et Cardif Assurances Risques Divers S.A. au capital de 21 602 240 € – n° 308 896 547 R.C.S. Paris, Siège social : 1 Boulevard Haussmann – 75009 Paris. Le coût de l'assurance peut varier en fonction de l'âge de l'assuré. 2. Nouveau California Ocean 2.0 TDI 150 DSG avec options payantes en LOA 37 mois/45 000 km à 730 €/mois sans apport avec option d'achat finale : 57 507 € TTC. **Montant total dû si rachat : 84 518 € TTC.**

Nouveau California Ocean : consommation combinée : 6,50 l/100 km (WLTP) ; émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte : 177 g/km.

« Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules neufs légers sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. »

**5 ANS  
GARANTIE**



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



# NOUVEAU CAP, NOUVELLE STRATÉGIE

Dacia lancera deux nouveaux modèles en 2027. La Spring de deuxième génération, cette fois construite en Europe et partageant les chaînes de la Renault Twingo (à découvrir dans nos pages le 13 novembre), mais aussi la C-Neo, nom de code interne qui désigne le troisième modèle du segment C. Voici ce à quoi, selon nous, elles pourraient ressembler.

Illustrations Jean-François Hubert

## DACIA C-NEO *La montée en gamme continue*

Une berline fastback ou un grand break, au toit plus bas qu'un SUV, c'est la recette que pourrait proposer Dacia avec la C-Neo, un modèle à plus forte valeur ajoutée.

*Dacia va continuer de monter en gamme avec ce modèle au style sportif.*

**C**e n'est pas le tout de faire des voitures vraiment pas chères où la marge est minime. Dacia a aussi besoin de remplir ses caisses avec des modèles à plus forte valeur ajoutée, mais qui ne sont pas forcément beaucoup plus onéreux à fabriquer. Pour la C-Neo, la plateforme est toute trouvée : ce sera celle du Bigster. D'une longueur dépassant 4,50 m, la C-Neo serait d'abord un break, mais il n'est pas exclu qu'une berline fastback

À partir de **25 000 €\***

**Commercialisation :**

**début 2027**

\* Estimation.





2027

À partir de **18 000 €**Commercialisation : **2027****FUTURE DACIA SPRING*****Elle change tout !***

Développée sur la plateforme de la future Renault Twingo, la Spring sera entièrement repensée.

Dacia veut marquer une rupture si nette avec le passé qu'elle pourrait même adopter un nouveau nom.

soit proposée sur d'autres marchés. De la place pour pas cher, mais également un style qui ne fait plus bas de gamme, ce sera le leitmotiv de Dacia pour essayer de prendre des parts de marché sur les catégories où des marques essentielles, telles que Citroën, voire Skoda, tirent les marrons du feu. À l'intérieur, la montée en gamme observée sur le Bigster continuera sur sa lancée, avec quelques améliorations à espérer pour les occupants, notamment en matière d'insonorisation. Autre copier-coller, cette fois-ci sur le plan de la gamme de motorisations. La C-Neo bénéficiera de versions 1.2 micro-hybrides à 3 cylindres de 140 ch – voire 150 ch – essence ou GPL, mais aussi d'une déclinaison à 4 roues motrices. En haut de gamme, la chaîne de traction hybride non rechargeable 1,8 l de 155 ch sera présente, et pourrait être poussée à 165 et même 170 ch. Le choix de la transmission, boîte manuelle ou automatique (imposée en hybride non rechargeable), sera également proposé. Un temps à l'étude, il semblerait que l'hybride rechargeable ne fasse plus partie des plans immédiats de Dacia, la fiscalité et l'intérêt des clients au regard des coûts ne paraissant pas en phase avec l'A.D.N. de la marque.

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

Dacia va chercher de l'image et de la notoriété, mais aussi des marges avec des modèles plus grands mais qui restent moins chers que beaucoup de leurs concurrents. La C-Neo, surtout dans son hypothétique format break, pourrait constituer une proposition redoutable.

**S**eize mois de développement et un prix d'appel fixé à 18 000 € : voilà les données officielles concernant la future citadine de Dacia. Conçue en Chine, où l'actuelle génération est produite, mais assemblée en Slovénie, la nouvelle venue veut avant tout changer d'image. Sur un croquis publié par Denis Le Vot, l'ancien patron de la marque, on découvre une silhouette compacte, aux lignes carrées et aux angles arrondis. Plus courte qu'une Fiat Grande Panda ou qu'une Citroën C3, la remplaçante de la Spring devra trouver sa place. Car même à 18 000 €, la concurrence est rude : la future Twingo est annoncée à 20 000 €, la Citroën ë-C3 débute à 19 900 € (hors aides). Au-dessus, l'écart se creuse rapidement : la Fiat Grande Panda démarre à 24 900 €, et la nouvelle Hyundai Inster s'affiche à 25 000 €. Mais le segment A, déserté au cours des dernières années, va reprendre des couleurs avec le retour de plusieurs marques, européennes ou chinoises. Reste à savoir quelle marge de

manœuvre Dacia pourra conserver. La batterie de 24,3 kWh tout juste dévoilée sera-t-elle reconduite ou remplacée ? La future Spring pourra-t-elle offrir davantage d'autonomie et une recharge plus rapide que ses rivales ? Elle pourra compter sur plusieurs atouts : une polyvalence réelle, un style profondément revisité et surtout la force du label Dacia, synonyme d'autos accessibles. Cela suffira-t-il pour s'imposer ?

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

La future Spring profitera d'économies d'échelle grâce à la Twingo avec laquelle elle partagera la plateforme AmpR Small du groupe Renault. Mais il faudra qu'elle se positionne entre une éventuelle version de série du concept Hipster et la prochaine Sandero. Le cas échéant, cela ferait beaucoup de petites voitures Dacia, et des tarifs qui poseraient des questions au moment du choix.



# L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

## BMW

**Séries 2, 3 et 4** Le 6 cylindres en ligne 3.0 biturbo connu sous le vocable "M40i" reste fidèle à la micro-hybridation à base de batterie 48 V, sous une formule différente. Dans les faits, le précédent alterno-démarrreur entraîné par une courroie est remplacé par un électromoteur de 12 ch intégré dans la boîte de vitesses automatique à 8 rapports Steptronic. Résultat, la puissance développée passe de 374 à 392 ch. Dans le même temps, la consommation baisse, selon le constructeur, et les émissions de CO<sub>2</sub> suivent le mouvement. Les véhicules concernés sont la Série 2 Coupé, la Série 3 berline et break et la Série 4 Coupé, Gran Coupé et Cabriolet. Bonne nouvelle, les prix demeurent inchangés d'une formule à l'autre, et les malus sont moins violents.

Pas de chance, BMW a jugé bon d'associer cette mécanique à la transmission intégrale xDrive, sans autre choix possible, et ce faisant, le verdict est sans appel : malus au poids de rigueur dans tous les cas. **M240i xDrive Coupé** : 68 250 €. Malus CO<sub>2</sub> : 9 681 à 13 014 €. Malus au poids : 1 710 €. **M340i xDrive** : 74 200 €. Malus CO<sub>2</sub> : 5 404 à 15 736 €. Malus au poids : 1 360 €. **M340i xDrive Touring** : 75 550 €. Malus CO<sub>2</sub> : 8 770 à 32 935 €. Malus au poids : 2 090 €. **M440i xDrive Coupé** : 77 700 €. Malus CO<sub>2</sub> : 6 637 à 22 380 €. Malus au poids : 1 460 €. **M440i xDrive Gran Coupé** : 77 700 €. Malus CO<sub>2</sub> : 9 681 à 30 624 €. Malus au poids : 2 540 €. **M440i xDrive Cabriolet** : 85 900 €. Malus CO<sub>2</sub> : 7 959 à 24 291 €. Malus au poids : 3 520 €.



BMW Série 4 Cabriolet

BMW Série 2 Coupé

BMW Série 3 Touring



# Lexus

**RZ** Si restylage il y a, cela ne se voit pas et Lexus ne l'évoque même pas. Pour autant, le SUV électrique RZ est bien repassé sur l'établi. Acte I, les deux premiers ensembles mécaniques montent en puissance. L'unité d'entrée de gamme monomoteur précédemment nommée "300e" passe de 204 à 224 ch sous l'appellation "350e". Le spécimen bimoteur dit "450e" fort de 313 ch, pour sa part, cède la place au nouvel entrant baptisé "500e", lequel revendique 381 ch. Acte II, la gamme s'enrichit d'un troisième larron,

bimoteur lui aussi, emmené par 408 ch. Nom de code : "550e". Tout ce beau monde puise son énergie dans une batterie de traction inédite portée à 77 kWh. Résultat, et à titre d'exemple, l'autonomie annoncée du RZ monomoteur s'allonge de 90 km (voir le tableau ci-contre). Dernier point, ce SUV watté étrenne une direction *steer-by-wire*, soit sans liaison mécanique entre le volant et le boîtier de direction. Le RZ 550e a pour lui sa boîte mécanique virtuelle à 8 rapports. Les explications lors des premiers essais...



Lexus RZ

JEROEN PEETERS

## LA GAMME LEXUS RZ

Puissance/Batterie	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Prime CEE
Monomoteur roues avant motrices					
350e - Électromoteur 224 ch/77 kWh	568 km	22/150 kW	Luxe	61 000 €	328 € <sup>(1)</sup>
Bimoteur 4 roues motrices					
500e - Électromoteurs 381 ch/77 kWh	500 km	22/150 kW	Executive	78 500 €	328 € <sup>(1)</sup>
550e - Électromoteurs 408 ch/77 kWh	450 km	22/150 kW	F Sport	80 500 €	328 € <sup>(1)</sup>

(1) Particulier. Professionnel : 496 €.

# Mitsubishi

MITSUBISHI



Mitsubishi Grandis

**Grandis** Hormis le SUV Outlander, Mitsubishi n'a plus de véhicule en propre dans sa gamme française. C'est Renault qui fournit la matière première. Au Symbioz, le Grandis doit tout, à commencer par la motorisation hybridée de 160 ch décrite dans le tableau ci-dessous, en attendant la possible intégration du 4 cylindres 1.3 TCe micro-hybridé de 140 ch. Restent les prix, plus élevés sous pavillon japonais. Quoi qu'il en soit, le Grandis ne se refuse rien dès l'entrée de gamme Invite, par exemple le chargeur par induction et des jantes alliage biton de 18 pouces de série. Régulateur de vitesse adaptatif au deuxième échelon et siège conducteur électrique au troisième.

## LA GAMME MITSUBISHI GRANDIS

Puissance/Boîte	Finition	Prix	Malus CO <sub>2</sub>	Malus au poids
Essence hybridation non rechargeable				
1.8 MPI HEV - 160 ch cumulés/BVA multimodale <sup>(1)</sup>	Invite/Intense/Instyle	36 890/40 690/43 390 €	0 €	0 €

(1) 4 cylindres 1.8 109 ch + 2 électromoteurs + boîte à crabots multimodale.

**Eclipse Cross** Il y a du Scénic E-Tech là-dedans, et pour cause : l'Eclipse Cross est le clone du français. Ensemble mécanique identique de part et d'autre, le contraire aurait étonné (voir le tableau ci-contre). À ce sujet, l'Eclipse Cross fait l'impasse sur la motorisation de 170 ch dite "Autonomie Confort" chez Renault, dans l'immédiat, supposons-nous. Au rayon des équipements, Mitsubishi y va de bon cœur en procédant à un astucieux tour de passe-passe. Les deux finitions supérieures sont en fait des packs optionnels. Ainsi, les unités distribuées sous le label Invite, qui dépassent allègrement la barre des 47 000 €, donnent accès au Coup de pouce VE et à la prime complémentaire de 1 000 €. Bien joué, l'artiste. Ledit pack retient, notamment, le siège conducteur électrique, le rétroviseur central numérique et une installation audio premium.



Mitsubishi Eclipse Cross

MITSUBISHI

## LA GAMME MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

Puissance/Batterie	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Primes écologiques
Monomoteur roues avant motrices					
BEV 87 kWh - Électromoteur 218 ch/87 kWh	600 km <sup>(1)</sup>	11/150 kW	Invite/Intense/Instyle <sup>(2)</sup>	44 990/ 46 990/52 990 €	4 100 € <sup>(3)</sup>

(1) Sous réserve d'homologation finale. (2) Intense et Instyle : packs optionnels.

(3) À partir de 4 100 €, surbonification de 1 000 € (batterie fabriquée en Europe) incluse.



# POURQUOI PORS FAIT MACHINE ARRIÈRE

Face à une chute de sa rentabilité, à la baisse de ses ventes en Chine et aux droits de douane imposés par les États-Unis, Porsche revoit sa copie. La marque relance le développement et la commercialisation de voitures à motorisations essence et hybride.

Par Bertrand Gay



L'électrification à petite dose pour la 911, désormais disponible avec une hybridation légère sur la T-Hybrid. Demain sur les versions plus sportives ?



# CHE

C'est exactement dix années après le déclenchement du scandale des émissions polluantes des diesels du groupe Volkswagen, élargi sous l'appellation "dieselgate", que Porsche vient de présenter son nouveau plan stratégique. Celui-ci tranche radicalement avec les précédents, en revenant sur les objectifs de vente de Porsche électriques et plus largement sur les objectifs financiers et stratégiques de la marque.

En 2018, tous les constructeurs européens ont accepté le virage vers l'électrification totale des ventes d'autos neuves à l'horizon 2035, tel que proposé par les autorités européennes. "Devenus, à l'époque, inaudibles en raison de la triche sur les émissions de leurs moteurs diesel, confie un ancien cadre de Renault, ils ne nous ont pas laissé le choix." Les constructeurs allemands, groupe Volkswagen en tête, ont épousé, voire appuyé, ce mouvement vers la voiture électrique, convaincus d'en faire un outil de supériorité sur leurs principaux concurrents FCA, PSA et Peugeot.

Porsche avait lancé le développement de motorisations et de voitures électriques dès 2015 avec le programme Taycan dont la berline sera mise sur le marché en 2019. La marque de Zuffenhausen, d'une part, avait observé le succès croissant de Tesla et, d'autre part, désirait proposer une auto électrique sur un marché chinois demandeur de telles motorisations. Par ailleurs, Porsche estimait que certaines



Des ventes en baisse de 25 % sur le marché chinois.

caractéristiques, comme la batterie dans le plancher assurant un centre de gravité bas et la forte puissance synonyme d'accélération fulgurantes, convenaient aux voitures de sport. Les ingénieurs allemands considèrent alors que le poids, éternel point faible de la motorisation électrique, pourrait être combattu par la répartition asymétrique du couple (*torque vectoring*) en accélération et différents éléments mettant l'accent sur les sensations de conduite.

## LA MACHINE SE GRIPPE

Financièrement, tout allait pour le mieux ; en 2019, la marque réalisait une marge opérationnelle de 16,4 %, soit 4,1 milliards d'euros. Les effets volumes et mix des ventes étaient positifs par rapport à 2018, et seuls les taux de change exerçaient une pression à la baisse. L'optimisme régnait, et si le constructeur avait su effectuer 67 % de ses ventes avec des SUV, pourquoi la même opération ne serait-elle pas réalisable avec l'électrique ? C'est porté par cette euphorie que le groupe se fixe un objectif de marge opérationnelle de 20 % à atteindre à moyen terme.

Mais tout ne se passe pas comme prévu. En premier lieu, Porsche est particulièrement

touché par le mouvement de repli du consommateur chinois vers ses marques nationales. Celles-ci offrent désormais des modèles comparables aux SUV et berlines du constructeur allemand. Ce mouvement, bien nourri par le sentiment de nationalisme industriel chinois, gagne Porsche qui avait fait de la Chine son marché de croissance numéro un. La marque y a vendu 87 000 voitures en 2019, 79 000 en 2023 et 57 000 en 2024.

À cette époque-là, en Europe, les ventes de Taycan restent modestes, en tout cas en deçà de la progression souhaitée, suivant en cela un marché de la voiture électrique qui n'évolue pas suffisamment pour atteindre les objectifs désirés : 100 % en 2035 et plus de 50 % des ventes en 2030. L'Europe représente entre 35 et 40 % des volumes de Porsche. Les petits, mais fort rémunérateurs, marchés russes et ukrainiens ralentissent nettement. Enfin, les États-Unis imposent des droits de douane, certes ramenés à 15 % depuis le 1<sup>er</sup> septembre, pour les voitures produites en Europe.

Et pour ajouter l'humiliation aux difficultés, Porsche a été radié du DAX, l'indice boursier allemand des 40 plus grandes entreprises du pays. Introduite en 2022, l'action a culminé ➔

Des volumes de Taycan bien en deçà des espérances.



PORSCHE



En Allemagne, Porsche va se séparer de plusieurs milliers de ses employés.

PORSCHE



## Électrification : la sortie de route quette-t-elle les voitures de sport ?

Alors que Porsche peut s'appuyer sur le groupe Volkswagen et les vingt dernières années d'évolution de sa gamme, il n'en est pas de même pour d'autres marques.

LOTUS



**LOTUS :** au cours des six premiers mois de l'année 2025, Lotus a vendu 2 813 voitures,

soit une baisse de 43 %. Seules 858 unités ont été commercialisées en Europe. La gamme comprend trois modèles dont une GT et un SUV électriques. Il n'y a que l'Emira, avec un moteur 4 cylindres de 2 litres ou un V6, qui correspond à la définition d'une Lotus. Cet été, la marque, propriété du groupe chinois Geely, a exprimé sa volonté de supprimer 550 postes de travail en Grande-Bretagne.

ALPINE



**ALPINE :** avec trois modèles dont deux à motorisation électrique, la transition est en marche

chez Alpine. *"Je vous confirme que les sept modèles annoncés sont toujours d'actualité"*, nous a précisé Philippe Quetaud, directeur d'Alpine France, lors du Salon de l'automobile de Lyon. Grâce au lancement de l'A290, les ventes d'Alpine en France ont presque doublé au cours des neuf premiers mois. Et la marque mise sur l'A390, *"une A110 à 5 places"*, dit-on, pour conforter la dynamique. En espérant que le plan stratégique que présentera François Provost, directeur général de Renault, en janvier 2026, garantisse les orientations prises par Luca de Meo.

La transformation des marques de voitures de sport en "marques performances" ne se déroule pas sans difficulté. Chez Porsche, les clients des modèles électriques ne sont guère nombreux tandis que les ventes de 718 sont décimées par le malus. Lotus est en grande difficulté alors qu'Alpine entame son grand virage. Et ce, sans oublier de nouveaux venus, tel MG dont le roadster électrique Cyberster devrait conquérir près de 500 acheteurs cette année en France. MG souligne son impact positif sur son image et sa capacité à faire venir de nouveaux clients vers la marque.

la Panamera. La marque lance également le développement de leurs successeurs toujours en thermique (et en électrique pour le Cayenne). Ils seront donc probablement vendus en Europe jusqu'en 2035.

Alors que le Macan n'est plus disponible qu'en électrique, Porsche proposera un nouveau SUV hybride au même niveau de gamme. Il reposera sur la plateforme PPC sur laquelle repose l'Audi Q5.

Initialement 100 % électriques, les nouveaux 718 Boxster et Cayman verront arriver, à moyen terme, une offre de motorisations essence. Il semble difficile, pour l'Europe, de reporter la fin de vie des modèles actuels, car ils ne répondent pas aux normes GSR II.

Sans changement, une nouvelle génération de 911 est confirmée ainsi qu'un grand SUV de prestige, disponible en essence et en hybride, qui viendra couronner la gamme.

Ce plan produit inédit enterre définitivement l'objectif de 80 % de ventes électriques en 2030. Ce chiffre était de 12,7 % en 2024. La marche était trop haute. Porsche n'exprime plus d'objectif, mais la part des électriques pourrait atteindre 35 à 40 % en 2030. Celle-ci était de 27 % l'an dernier. En France, Porsche a réalisé un nouveau record de ventes en 2024 avec 6 570 unités vendues. Ces volumes sont portés par une large gamme de six modèles dont deux, Taycan et Macan, n'existent qu'en électrique. Cette motorisation représente 25 % des ventes de la marque. Mais au cours des neuf premiers mois de l'année 2025, les ventes sont en recul de 33 % avec 2 611 voitures dénombrées. Là aussi, la dégradation est rapide. ■

à 117,90 € en avril 2023 et vivote entre 40 et 45 € depuis le printemps 2025.

Évidemment, la communauté financière a attendu la matérialisation du programme "Road to 20" qui promettait une rentabilité d'au moins 20 %. Celle-ci a atteint 18 puis 16 % en 2024 pour tomber à 5,5 % au cours du premier semestre 2025.

Les ventes mondiales de la marque sont restées stables au cours des années passées – 310 000 unités en 2024 –, mais ont perdu 6 % au premier semestre 2025. Fin juillet, lors de la présentation des résultats financiers des six premiers mois, Oliver Blume, président du

directoire de Porsche AG, a blâmé les trois causes des difficultés actuelles : la diminution de la demande chinoise, les droits de douane accrus vers les États-Unis ainsi que la baisse du dollar comparativement à l'euro et l'électrification plus lente qu'espéré du marché européen.

### DEMI-TOUR VERS LES ESSENCE ET LES HYBRIDES

Mi-septembre, le plan de réalignement tient compte tout particulièrement de ce dernier point. Porsche a choisi la voie de l'allongement de la durée de vie des modèles essence et hybrides actuels. Ce sera le cas pour le Cayenne et

### L'avis de L'AUTO-JOURNAL

La situation financière et les perspectives de Porsche se sont rapidement détériorées au cours des douze derniers mois. La marque espère retrouver une meilleure santé en lançant les nouveaux modèles essence et hybrides que les clients attendent. À court terme, Porsche prévoit de nouvelles dépenses de développement qui pèseront sur la rentabilité.



PORSCHE

Le concept Mission R évoque la future 718 électrique.



A black and white portrait of actor Louis Garrel. He has dark, curly hair and a light beard, looking directly at the camera with a serious expression. He is wearing a thick, textured cable-knit sweater. His right hand is resting against his cheek. The background is a simple, light-colored wall.

# ICON

E

C

N

A

R

E

**LOUIS  
GARREL**

by Nicolas Valois

les hommes et le style





De profil, la filiation avec le Bentayga ne laisse pas place au doute. Quant à ranger ce colosse parmi les SUV urbains, nous vous laissons juges...



Un SUV classique dans sa forme, sans grande recherche esthétique, semble-t-il, malgré le camouflage. Bentley, pourtant, sait faire.

PHOTOS SB MEDIEN

## SUV URBAIN BENTLEY : DIRECTION CAYENNE

**Bentley qualifie d'"urbain" son premier véhicule électrique, un SUV formaté sur le modèle du Porsche Cayenne watté à venir. Ça se discute...**

**P**our notre part, nous l'appellerons "Baby Bentayga", l'imposant SUV siglé Bentley, car l'urbanité d'un engin estimé aux alentours de 4,90 m en longueur reste à démontrer. En comparaison des 5,14 m dudit Bentayga, c'est sûr, cela a un côté citadin... Ces choses écrites, le deuxième SUV sous label Bentley, et premier véhicule électrique de la marque de prestige britannique, n'a toujours pas de nom à cette heure. À en croire les dénominations qu'a récemment brevetées le constructeur, cela pourrait être Mayon ou Barnato.

Pour mémoire, Bentley intègre la galaxie du groupe Volkswagen, et même à ce très haut niveau de gamme, les économies d'échelle restent de mise. Le "Baby" susmentionné reprend à son compte la plateforme de l'Audi Q6 e-tron, du Porsche Macan et du grand frère de ce dernier, le Cayenne watté attendu sous peu. À cet égard, les photos du prototype ci-contre font deviner un empattement étendu, et c'est donc au SUV premier de cordée dans la gamme Porsche que notre bébé doit être opposé. Sous la tenue de camouflage s'abrite un SUV classique d'apparence, et les doubles projecteurs ronds ne laissent planer aucun doute quant au blason apposé sur la calandre. C'est signé Bentley.

Plusieurs ensembles mécaniques électriques bimoteur sont attendus, tous surpuissants, comme le veut le blason apposé sur la calandre monolithique.

### Pimenté à la mode Cayenne

Sans trop prendre le risque de nous tromper, le "Bentayga de poche" fera siennes les solutions mécaniques du Cayenne électrique, bimoteur sans exception avec transmission intégrale à la clé. Certaines données sont d'ores et déjà connues. Batterie de traction de 108 kWh, tension du circuit électrique portée à 800 V, puissance de charge de 400 kW : jolie carte de visite, en introduisant dans le décor une autonomie maximale au-delà de 600 km. Et bien évidemment, il faut s'attendre à des puissances développées tonitruantes. Jusqu'à 1 000 ch environ pour le Cayenne. Nous voyons mal le "petit" Bentley se priver d'une telle manne.

### LES INFOS CLÉS

Commercialisation :

**fin 2026**

Premier prix :

**220 000 € \***

Concurrence :

**Porsche Cayenne électrique**

\* Estimation.







## PRODUIT

### Aston Martin DB12 S : pour une poignée de chevaux

700 ch tout rond, à opposer aux 680 ch fournis par la DB12 standard, si l'on ose dire, disponible à la vente depuis deux ans aux prix de 235 970 € pour le coupé et de 252 100 € pour le cabriolet Volante. La harde, dans les deux cas, est libérée

par le même V8 4.0 biturbo, privé de tout soutien électrique, convient-il de préciser désormais. Boîte automatique à 8 rapports et roues arrière motrices pour compléter la carte de visite.

Certes peu nombreux sur le papier, les 20 ch supplémentaires induisent une profonde refonte technique, du moteur en lui-même au châssis. Barre antiroulis arrière rigidifiée, différentiel arrière à blocage électronique recalibré, disques de frein en carbone-céramique majorés, géométrie des trains roulants adaptée au profil affiché... exemples parmi d'autres pour une voiture qui revisite le grand tourisme en mode sport. Les doubles sorties d'échappement superposées signent la DB12 S. Prix non communiqués à ce jour.



Sobre et sans écrans envahissants.



Aston Martin devrait prêter ses designers à Bentley...

PHOTOS ASTON MARTIN



*“C’est un joyau de la couronne de notre économie.”*

**Rachel Reeves,**  
chancelière  
de l'échiquier britannique  
(ministre des Finances)

Les usines basées en Grande-Bretagne du groupe Jaguar Land Rover sont victimes d'une cyberattaque début septembre, et mises à l'arrêt.

La production reprend le 24 septembre, après une assurance financière garantie par l'État à hauteur de 1,5 milliard de livres<sup>(1)</sup>. Un épisode de plus dans les guerres hybrides de toute origine, qui font beaucoup de mal et ne frappent pas que l'automobile.

À cet égard, reste à savoir si Jaguar est toujours un "joyau de la couronne".

La marque stoppe les machines l'an dernier, écoule péniblement les stocks subsistants et va lancer un véhicule électrique sujet à polémique. Nul besoin de cyberattaque pour mettre à terre un label historique de cette portée...

(1) 1,7 milliard d'euros.

# 9812

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

Cela représente une part de marché de 7 % et une progression de 10,7 % par rapport au mois de septembre 2024. Mois après mois, Citroën confirme sa bonne forme commerciale, une *remontada* qui, si tout se passe bien, pourrait lui valoir une note positive en fin d'année. De fait, le recul de ses ventes enregistré de janvier

à septembre se limitait à 2,5 % vis-à-vis de la même période en 2024 (-6,8 % en janvier). Le bout du tunnel, cela y ressemble... En septembre, donc, Citroën sauve à nouveau la mise du groupe Stellantis. Par rapport au mois d'août (voir L'Auto-Journal n° 1192), DS, Fiat, Jeep, Opel et Peugeot sont toujours dans le rouge.

Un an après son entrée sur le marché, la Fiat Grande Panda intègre enfin le Top 100, à la 88<sup>e</sup> place.





40 800

C'EST LE NOMBRE  
DE TRABANT  
IMMATRICULÉES EN  
ALLEMAGNE À CE JOUR.

Selon un rapport de l'Autorité fédérale des transports (KBA) allemande, la "Trabi" née en Allemagne de l'Est sous l'ère communiste connaît un net regain de popularité outre-Rhin, trente-six ans après la chute du mur de Berlin. Le fait est, 33 000 exemplaires de la "pire voiture de l'Histoire", reconnue comme telle par l'opinion publique, étaient en circulation en 2010; comme quoi, les modèles devenus culte ne portent pas tous des sigles prestigieux. Un joli pied de nez à la bienséance automobile de la part d'une "carriole" hideuse, moulée dans du plastique, emmenée par des mécaniques deux-temps souffreteuses, polluée, patentée et produite de 1957 à 1991 sous un régime honni. À juste titre.



SHUTTERSTOCK

CITROËN



*"Le cahier  
des charges  
de la 2CV."*

**Xavier Chardon,**  
directeur général  
de Citroën

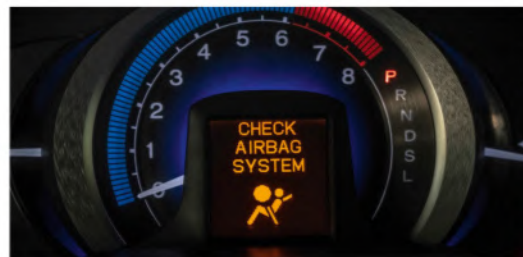
Entendons-nous bien.

Citroën n'a aucune intention de reproduire une réplique moderne de la 2CV, sur le principe du néo-rétro qui réussit si bien à d'autres. Ce qu'incarne la 2CV, en revanche, redevient d'actualité. Cette voiture simple, populaire et bon marché se rappelle aux bons souvenirs des dirigeants de Citroën au moment où l'Union européenne donne son feu vert à la création d'une catégorie automobile dite "E-Car", fabriquée en Europe tout compris. Petite, peu puissante, électrique, privée des assistances à la conduite dernier cri et pas chère, pour aller à l'essentiel. Citroën se met sur les rangs, et le fait savoir. Nous adhérons.

## LA LOI

### Le contrôle technique se durcit

Le scandale des airbags Takata, suite et en aucun cas fin. Dans les faits, les campagnes de rappel organisées par les constructeurs concernés se sont avérées moins massives que prévu. Bon nombre de voitures dotées de ces équipements défectueux, à l'origine de plusieurs accidents mortels, sont encore en circulation à ce jour. Ce faisant, le Gouvernement sévit. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026, les centres de contrôle technique auront l'obligation de vérifier si le véhicule soumis à leur expertise a fait l'objet d'un rappel pour déficience majeure, et par là même, s'il a subi les réparations adéquates. Au cas où l'airbag



SHUTTERSTOCK

Takata n'aurait pas été remplacé par un atelier agréé, puisque l'affaire se réduit à cela, la contre-visite pour raison de défaillance critique sera infligée d'office. Pour mémoire, la procédure retient l'immobilisation du véhicule sous vingt-quatre heures.

## GAMMES

### Un chargeur bidirectionnel et un commo

PEUGEOT



E-3008 : manque comblé.

Les SUV E-3008 et E-5008 recevront à brève échéance le chargeur bidirectionnel dit "V2L", livré de série dès l'entrée de gamme. La chose, pour rappel, permet d'alimenter un certain nombre d'appareils électriques externes à partir de la batterie de traction du véhicule. La puissance disponible s'élève à 3 kW, soit l'équivalent d'une prise domestique. En parallèle, les deux compères bénéficieront, de série là encore, d'un système de préchauffage de la batterie, fort utile par temps froid au moment de recharger. Le planificateur de trajet programmable grâce au GPS intègre le dispositif, lequel peut être, en alternative, activé par le conducteur un peu avant la charge prévue. Reste à vérifier si l'enrôlement de ces deux éléments sera gratuit...

TESLA

Tesla offre de nouvelles batteries plus capacitives à la berline Model 3, sans prendre la peine de préciser leurs capacités respectives. Cela se passe comme ça chez Tesla. Résultat, le rayon d'action augmente d'une quarantaine de kilomètres à chaque échelon de la gamme, pour atteindre 750 km à son sommet, incarné par la variante Grande Autonomie Propulsion – valeur annoncée, c'est entendu. L'essentiel n'est pas là pour autant. Le commo de clignotant fait son grand retour à bord de la Model 3, après avoir été abandonné au profit de deux touches placées sur le volant. Nouveau cerceau, en conséquence. On appelle ça le bon sens. Les prix demeurent inchangés.



Model 3 : erreur réparée.

TESLA





## SALON

### Époqu'Auto : grand cru annoncé

Lyon, capitale de la gastronomie et de l'automobile. De toute époque. Dans la foulée du Salon de l'automobile lyonnais et sa déferlante de nouveautés, suit l'exhibition dite "Époqu'auto", grand-messe de la voiture ancienne en France au même titre que le Rétromobile parisien. À l'occasion de cette 46<sup>e</sup> édition, les organisateurs sortent le grand jeu. Parmi les autos qui feront l'attraction, citons, notamment, la Peugeot 205 Turbo 16 traitée en invitée vedette sur le plateau Rallye ou encore la Bugatti EB110 (1995) exposée en bonne place

sur celui des youngtimers, consacré cette année aux supercars. Cela, sans compter les anniversaires, soit le siècle d'existence d'Opel et, immanquablement, les 70 ans de la Citroën DS. Sept autres plateaux, 1 500 véhicules et 200 motos complètent la visite.

**Époqu'Auto**  
**7, 8 et 9 novembre 2025**  
**Eurexpo Lyon**  
**Boulevard de l'Europe,**  
**69680 Chassieu (Rhône)**  
**Liste des plateaux, infos**  
**pratiques et billetterie :**  
**[www.epoquauto.com](http://www.epoquauto.com)**



### Great Wall Motors cible Ferrari



SHUTTERSTOCK

Les constructeurs chinois ne s'interdisent plus rien, comme le prouve Great Wall Motors parti à l'assaut de Ferrari. La supercar en préparation reçoit un V8 biturbo intégré dans un module hybride rechargeable fort d'environ 1 000 ch cumulés, le profil type de la SF90 italienne. Heureux hasard...

### L'Audi A2 renaît

L'A2, sa carrosserie en aluminium, sa silhouette de monospace et ses tarifs excessifs... C'est le seul échec commercial d'Audi, ce qui ne l'empêche pas de remettre le couvert. La taille et le profil monovolume du prototype en tenue de camouflage vu sur route ouverte ne trompent personne : l'A2 est de retour.

### Une Hyundai de 1 000 ch



GENESIS

Encore s'agirait-il d'un modèle badgé Genesis, la marque premium de Hyundai. Et possiblement d'un SUV électrique typé grand luxe, calqué sur le modèle du Porsche Cayenne watté en phase d'approche. Le projet verra le jour, comme affirmé lors d'une conférence de presse.

## Les chiffres du marché français en septembre 2025



# 140 354

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en septembre. En augmentation de 1 % par rapport au mois de septembre 2024.

# 0,2%

La part de marché de la Renault 4 E-Tech depuis l'ouverture des commandes en mars dernier (2 781 immatriculations). La R4 wattée entre dans le Top 100, en 92<sup>e</sup> position.

# +2,7%

La progression des ventes de Tesla en septembre (5 585 immatriculations, 4 % de part de marché). Tesla est dans le vert pour la première fois depuis début 2025.

# 1 186 785

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées de janvier à septembre. En recul de 6,3 % par rapport à la même période en 2024.

## INDUSTRIE

### Renault réarme, sous condition

Rembobinons le film. En juin dernier, Sébastien Lecornu, alors ministre des Armées, annonçait, en résumé, qu'un constructeur automobile français prendrait part au réarmement du pays et donc de l'Europe. La production de drones pour l'armée ukrainienne était clairement évoquée. Renault a par la suite confirmé être ce constructeur, au risque de provoquer l'inquiétude de ses salariés en ces temps de guerres hybrides. L'entreprise leur a répondu fin septembre qu'elle étudiait "la possibilité de mettre son savoir-faire industriel au service des projets de défense", en posant ses conditions. Un, exercer sous l'égide du ministère des Armées, en partenariat avec des industriels français du secteur. Deux, la fabrication d'armes

doit avoir un impact positif sur l'activité des sites français de la marque, avec l'assurance qu'elle n'affecte en aucun cas ses capacités d'investissement dans l'automobile. Si cela se fait, selon toute probabilité, les mesures de sécurité envisagées sont tenues secrètes. À suivre.



SHUTTERSTOCK



# TOUJOURS LE MÊME NU

Parmi les rares compactes de luxe, la DS 4 a toujours joué sa propre partition, très différente de celles de ses rivales allemandes. Même si elle devient "N° 4", son restylage profond, tant sur le plan esthétique que sur le plan technique, conforte ses particularités et sa vision très française du confort.

---

Par Camille Pinet Photos Florian Grout





# MÉRO







**PLUS**  
Matériaux raffinés  
Confort  
Autonomie prometteuse



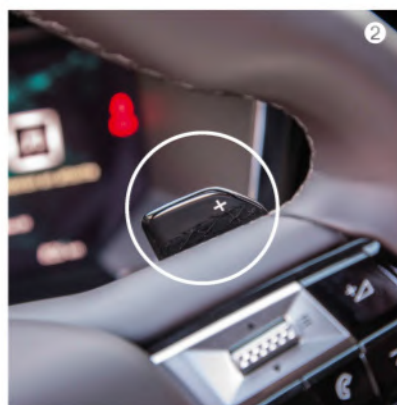
**MOINS**  
Moteur élec. sifflant  
Ergonomie multimédia  
Tarif coquet



**X**avier Peugeot, le nouveau patron de DS depuis février 2025, insiste : sa marque est bien profitable. L'affirmation surprend alors qu'elle n'a écoulé qu'un peu plus de 350 000 véhicules depuis sa création en 2016, mais elle a son importance à l'heure où la stratégie des marques du groupe Stellantis fait toujours débat. Lancée en 2021, quelques mois avant l'arrivée du Covid, la DS 4, qu'il faut désormais appeler "N° 4", compte dans ces résultats puisqu'il s'agit de son deuxième modèle le plus vendu derrière le DS 7, qui assure 50 % de ses immatriculations. Sa nature de compacte n'est pourtant pas la plus facile à défendre sur un marché obsédé par les SUV. Il est même étonnant dans ce contexte que DS lui fasse bénéficier d'un restylage si profond. Non seulement elle inaugure une version électrique inédite, mais elle renouvelle totalement la motorisation hybride rechargeable, dorénavant constituée par le 4 cylindres 1.6 fondamentalement revu par Opel et la transmission e-DCS dotée d'un septième rapport. La DS N° 4 s'offre avec la Peugeot 408 la particularité d'une définition de puissance spécifique de 225 ch par rapport aux Citroën C5



❶ L'instrumentation numérique a grandi en taille mais a également modifié son graphisme, devenu plus moderne. ❷ Comme la DS N° 4 hybride 145 ch, la version rechargeable dispose de palettes au volant pour changer les rapports manuellement. ❸ Ce modèle a abandonné sa dalle tactile autrefois située sur la console au profit d'un petit rangement... pas vraiment pratique.





## ICI, POINT DE SIMILI VÉGAN, MAIS DU VRAI CUIR ODORANT, À COUTURES “POINT PERLE” ●●●

Aircross, Opel Grandland ou Peugeot 3008 qui ne revendiquent que 195 ch. Parée d'une nouvelle face désormais riche en décors lumineux, elle ne perd pas en élégance, même si elle abandonne beaucoup de ses chromes sur l'autel des préoccupations écologiques.

### Heureusement, le restylage n'a pas remis en question le raffinement de sa finition intérieure.

C'est ce qui faisait son principal attrait. Certes, la qualité de certains plastiques à l'arrière et la rigueur de certains assemblages sont toujours discutables, mais le luxe des habillages et le souci du détail qui règne à bord nous semblent encore très au-dessus de ce que proposent les marques allemandes. Dans notre livrée Étoile Cuir, point de plastique noir laqué ni de simili végétal de piètre facture, mais bien du vrai cuir, odorant, particulièrement agréable au toucher et à la vue, mis en valeur par les fameuses coutures “point perle” : une certaine vision du luxe qui

se perd beaucoup dans l'automobile. Le dessin de la planche de bord lui permet de s'exprimer pleinement puisqu'il n'est pas question d'une double dalle qui monopolise l'attention. Certes, l'instrumentation numérique a été agrandie de 7 à 10 pouces et son style modernisé, mais elle reste habillée par une casquette traditionnelle. Quant à l'écran central, il donne accès au système multimédia Stellantis bien connu, qui avait justement été inauguré par la DS N° 4 et qui mériterait bien d'être mis à jour, tant sur le plan des graphismes que sur celui de l'ergonomie. Il fait donc bon vivre à l'avant, mais toujours légèrement moins à l'arrière, où l'habitabilité apparaît tout juste correcte pour deux adultes.

Nos premiers tours de roues en ville montrent que quelques progrès ont été réalisés par rapport au Grandland qui a inauguré la nouvelle motorisation : toujours très sifflant, le moteur électrique intégré dans la boîte de vitesses est un peu plus étouffé par l'insonorisation. Les à-coups à basse vitesse ont également été atténués, mais ils ➔

Les 30 ch en sus par rapport à l'Opel Grandland sont le résultat exclusif d'un changement de cartographie du moteur thermique.

Le dessin intérieur de la DS N° 4 est l'un des rares à ne pas s'organiser autour des écrans.





## LA CAPACITÉ DE RÉCUPÉRATION D'ÉNERGIE EN ROULANT A ÉTÉ SENSIBLEMENT AUGMENTÉE PAR RAPPORT À LA PRÉCÉDENTE VERSION ●●●

restent présents, notamment à la réaccélération à basse vitesse. En somme, avec cette motorisation, la DS N° 4 a nettement perdu en fluidité en comparaison de l'ancienne, mais heureusement, elle a aussi gagné au change. Les performances assurées en mode électrique apparaissent très concluantes, grâce aux 320 Nm de couple délivrés par les électrons. Sur nos routes d'essai montagneuses, il nous a été difficile d'établir des mesures convaincantes d'autonomie, mais nous avons épuisé la batterie au bout de 41 km, dont 37 km d'autoroute en montée à 130 km/h. Un score plutôt prometteur compte tenu de ces conditions défavorables, mais nous attendons d'étalonner la voiture sur nos bases pour voir si elle se rapproche des 81 km prévus sur un parcours plus classique.

Lorsque la batterie est vide, le niveau de performances reste satisfaisant. Surtout, la capacité de récupération d'énergie a très sensiblement augmentée par rapport à l'ancienne version, même s'il n'est pas possible de jouer avec les palettes pour moduler la récupération. Les accélérations nous ont paru d'excellent niveau, DS annonçant d'ailleurs 0,3 s de mieux au 0 à 100 km/h.

### La compacte n'est pas devenue sportive pour autant.

Son credo reste encore et toujours le confort, que le constructeur dit avoir amélioré grâce à une nouvelle mise au point de suspension introduite en 2024. Dont acte, la qualité d'amortissement de notre modèle doté de jantes de 19 pouces sur les très mauvaises routes d'essai nous est apparue

remarquable. Si la masse élevée de l'ensemble se fait sentir en entrée de virage, la DS N° 4 ne se désunit pas cependant en conduite active et fait même preuve d'un haut niveau d'adhérence dans cette version hybride rechargeable.

La motorisation la plus complexe est logiquement la plus chère de la gamme : à 55 500 € en finition Étoile Cuir de notre essai, la DS N° 4 PHEV n'est pas exactement donnée. En augmentant son prix de 2 000 € par rapport à l'ancien modèle, elle se situe au niveau d'une Audi A3 e-TFSI 272 ch S-Tronic S Line, qui peut faire valoir une autonomie électrique de 127 km, très supérieure. Il est vrai que le surcoût de 3 000 € exigé pour la sellerie cuir Nappa intégrale pèse lourd dans la balance, même si le rapport prix/équipement reste en faveur de la française. Elle a également le bon goût d'échapper au malus au poids, un avantage qu'elle doit à sa carrosserie de berline. À noter aussi qu'elle bénéficie de la garantie de huit ans et 160 000 km déjà vue chez Peugeot et Citroën : rassurant ! ■

### L'avis de Camille Pinet



Du vrai cuir odorant et des beaux matériaux : du luxe comme on n'en fait plus.



Avec 225 ch (la puissance la plus élevée en hybride rechargeable chez Stellantis, partagée avec la seule Peugeot 408), la DS N° 4 reste une compacte, mais permet d'aller loin avec aisance.



La DS N° 4 privilégie le confort mais conserve une belle adhérence sur le sec.



## DS N° 4 1.6 Hybride rechargeable 225 ch Étoile Cuir Nappa

### EN CHIFFRES

#### DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance cumulée	■ 225 ch <sup>(1)</sup>
Couple maxi	■ 250 Nm à 1750 tr/mn + 320 Nm élec. <sup>(2)</sup>
Type	4 cyl. en ligne, ess. + élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1 598 cm <sup>3</sup> /10 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	triple embrayage/7
Batt./capacité brute (nette)	■ NMC/17,2 (14,6) kWh

(1) Puissance maxi : 180 ch à 6000 tr/mn + 110 ch élec.

(2) Couple cumulé : 360 Nm.

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,8 m
Pneumatiques	205/55 R 19

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,40/1,83/1,49/2,68 m
Poids/tractable freiné	1 653/1 400 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 7,4 s
Vitesse maxi	■ 233 km/h

Coffre	
Volume	■ 360 dm <sup>3</sup>

#### LE BUDGET

Prix	■ 55 500 €
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 0 € (61 g/km)
Malus au poids	■ 0 € (1 653 kg) <sup>(3)</sup>
Prix du modèle essai <sup>(4)</sup>	60 490 €
Garantie	■ 8 ans, 160 000 km <sup>(5)</sup>

(3) Abattement de 200 kg (hybride rechargeable). (4) Malus et options inclus. (5) Sous réserve d'entretien dans le réseau.

#### Équipements de série ■

Accès/dém. sans clé, aff. tête hte, AFIL, aide park. AV/AR, cam. recul, clim auto bizona, dét. pluie/lum., induction, instr. num., jtes all. 19 pces, Matrix LED, sell. cuir, sièges AV chauff., syst. multimédia tactile 10 pces/USB/Apple CarPlay et Android Auto, vitrage AR surteinté...

#### Options

Chargeur 7,4 kW (500 €), pack Confort Absolu (hi-fi avancée, hayon mains-libres, toit ouvrant, sièges AV mass./vent. : 2 800 €), pack Tech Absolu (cond. semi-auton. niv. 2, volant chauff., rétro électrochrome, alarme : 1 200 €), peint. métall./nacrée (990/1 200 €)...

Consommation/Autonomie/Recharge	
Conso mixte combinée	■ 3,0 l/100 km
Autonomie élec./réservoir	■ 81 km/42 l
Chargeur embarqué AC/DC	■ 3,7 kW (7,4 kW en option)/impossible
Tps de charge 3,7/7,4 kW	■ 5 h 05/2 h 05 <sup>(6)</sup>

(6) 0 à 100 %.

Note EuroNCAP	4 étoiles
Pays de fabrication	France

### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Se distinguer dans l'univers du luxe n'est pas facile, mais la DS N° 4 y parvient assurément grâce à sa finition et surtout à son confort exceptionnel. De quoi lui pardonner peut-être un manque de fluidité et les bruits de sa motorisation à basse vitesse.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



1

1 Le luxe de la DS N° 4 se vit surtout à l'avant, les places arrière n'offrant pas l'habitabilité d'une limousine. 2 La nouvelle batterie empiète sur le coffre, dont le volume apparaît limité, comme dans toutes les compactes hybrides rechargeables.



2



# LES EXPERTS AJ

2025 est une année riche en nouveautés Audi : après les A5 et A6, au tour des SUV ! Le plus familial Q5 a ouvert le bal au printemps dernier. Nos Experts ont essayé la motorisation d'entrée de gamme. Suffit-elle à ce beau bébé ?



FLORIAN GROUT

Ambiance technologique et raffinée. Mais certains constructeurs chinois qui arrivent sur le marché font aussi bien qu'Audi pour bien moins cher.



FLORIAN GROUT

Accueillant et spacieux, le Q5 l'est assurément compte tenu de ses 4,72 m de long. Et sa banquette arrière coulissante est fort pratique.



YANN LEFEBVRE

Avec 204 ch pour 2 tonnes, il ne faut pas attendre qu'il vous colle au siège ! Le Q5 met plutôt l'accent sur le confort de roulage.

## AUDI Q5

2.0 TFSI Quattro 204 ch S-Tronic 7 S Line **70450 €**

Malus écologique : 4 543 à 22 380 €  
(156 à 175 g/km CO<sub>2</sub>)

Malus au poids : 3 065 € (1 970 kg)



ARNAUD SAUNIER

Même si elle n'est pas réhabilitée, une consommation de 8 l/100 km passe malheureusement pour trop élevée en 2025. Surtout au regard des performances à mettre en face.





**Franck Lagorce**  
(Pilote)

- ▶ Formule 1 chez Ligier en 1994-1995.
- ▶ 10 participations aux 24 Heures du Mans et plus de 25 victoires en Trophée Andros.



**Méлина Priam**  
(Journaliste)

- ▶ Des centaines de voitures essayées depuis vingt ans, de la Ford T de 1923 à la Volkswagen ID.3, en passant par l'Opel GT de 1972 ou la nouvelle Citroën C4.



**Ghislain Bacon**  
(Taxi)

- ▶ Vingt-cinq ans d'expérience.
- ▶ Des millions de kilomètres parcourus.

“  
Quel dommage,  
un rapport  
poids/puissance aussi  
indigent sur une Audi  
à plus de 70 000 €!  
”

**L'avis  
du pilote**



Difficile de critiquer une auto comme celle-ci. Quand je m'installe, tout est absolument parfait à bord. L'environnement de conduite est irréprochable, la position de conduite idéale, le maintien des sièges remarquable, l'ergonomie intuitive, le toucher des commandes impeccable. Si je devais être pointilleux sur un détail, ce serait sur le voyant de la surveillance de l'angle mort intégré au rétroviseur : il est très agressif, c'est perturbant. La tenue de route s'avère sereine et exemplaire, le freinage efficace, avec une attaque de pédale franche, sécurisante et des transferts de masse qui aident. **Mais... je sens bien le poids. C'est l'un des soucis de l'engin, couplé à une puissance modeste.**

J'ai été tenté d'ouvrir le capot pour voir si un bout de moteur n'avait pas été oublié au montage ! 204 poney pour un Q5, ça ne va pas chercher loin. Les technologies embarquées, les écrans et les gadgets, c'est génial mais ça plombe. Et je le perçois bien au volant. Le train avant manque d'efficacité, tant en adhérence qu'en motricité, et cela, même si la transmission Quattro aide. C'est décevant, surtout pour ce prix.

“  
À son volant,  
je m'ennuie plus que  
les autres personnes  
à bord ! Autant en  
profiter en passager.  
”

**L'avis  
de la  
journaliste**



Je rejoins Franck sur le constat que nous assistons à une migration de l'agrément en voiture. Celui mécanique que nous pouvions encore attendre il y a peu d'une auto de ce prix, de ce niveau de confort et de luxe, a disparu au profit, certes, de prestations annexes dont tous les voyageurs bénéficient. Mais je me sens un peu volée en tant que conductrice. C'est aussi le prix à payer pour une meilleure efficacité. Encore que dans le cas présent, ce Q5 ne réalise aucune prouesse. Les 8 l/100 km qu'il engloutit en moyenne ne sont pas un scandale et marquent même un progrès vis-à-vis de la génération précédente, mais aujourd'hui c'est trop ! Pour preuve : les malus infligés à cette version. **D'ailleurs, attention aussi aux options choisies : elles grèvent le prix et le malus.**

La micro-hybridation 48 V du groupe Volkswagen, qui préfère vanter les mérites de l'hybride rechargeable (technologie hélas plus onéreuse), montre ses limites par rapport au "full hybrid". À titre d'exemple, un Renault Rafale E-Tech de 200 ch se satisfait de 6,3 l/100 km et même de 6 l/100 km en ville.

“  
C'est vraiment  
une auto géniale.  
Mais à ce prix-là,  
heureusement que  
c'est génial !  
”

**L'avis  
du taxi**



Plus encore que Franck, que voulez-vous que je reproche à ce Q5 ? À bord, il a tout dit, c'est "simplement" parfait ! Alors oui, c'est cher, hors de prix même. **Mais c'est réellement une auto plaisante qui donne envie de prendre la route.** Il est vrai qu'à ce prix-là, c'est normal que ce soit bien ! En plus, personnellement, les 204 ch me suffisent largement pour un usage courant. Compte tenu du gabarit de l'engin, de sa masse et de sa vocation familiale, autant jouer la carte du confort comme il le fait. C'est quand même un gros véhicule, un peu difficile à appréhender. Passé ce cap, c'est un régal. À l'excellent compromis confort/tenue de route s'ajoute une insonorisation remarquable : un point sur lequel Audi fait encore la différence, me semble-t-il. Les passagers sont royalement traités. Je suis presque jaloux de l'écran dont l'occupant de la place de droite dispose, même si c'est un gadget de plus et matière à gonfler l'addition. La banquette arrière est accueillante, l'espace généreux et ce n'est pas au détriment du coffre, assez grand.



# Idéale sur le papier

Après les EV6, EV3 et EV9, voici la nouvelle Kia EV4 ! Une voiture 100 % électrique comme ses sœurs mais aux allures de berline, donc plus basse avec la promesse d'une meilleure autonomie. En prime, elle est fabriquée en Europe, ce qui lui ouvre les portes des primes à l'achat. Est-ce un bon choix ?

---

Par Cyril Biotteau Photos Arnaud Saunier









Même si Kia commercialise des modèles 100 % électriques en Europe depuis longtemps, c'est avec l'EV6 que la première grosse pierre a été posée. Avec un atout de taille : son architecture 800 volts et ses recharges rapides, de 10 à 80 % en moins de 20 mn. Disons-le tout de suite, l'EV4 ne bénéficie pas des mêmes bienfaits : elle annonce le passage de 10 à 80 % en 31 mn, un score quelconque, voire décevant vu le savoir-faire de la marque. Mais pour avancer les mêmes temps de recharge que l'EV6, l'EV4 aurait coûté bien plus cher... À défaut de recharger vite, elle va loin : elle a obtenu 594 km d'autonomie à l'optimiste homologation WLTP, et même 625 km avec les roues de 17 pouces de la finition Air.

**C'est la Kia électrique qui va le plus loin sans arrêt actuellement.**

En fait, nous avons mesuré 450 km d'autonomie moyenne, ce qui constitue un très bon score mais battu (de peu) par des Volkswagen ID.3



**PLUS**

Confort général  
Espace intérieur  
Autonomie

**MOINS**

Temps de recharge  
Trop d'alertes sonores  
Pas de coffre avant

**MALGRÉ UN PAVILLON MOINS HAUT  
QU'À BORD DE L'EV3, UNE BELLE  
SENSATION D'ESPACE SUBSISTE  
À L'AVANT COMME À L'ARRIÈRE ●●●**







L'habitacle est moderne, chaleureux avec quelques tons clairs et donne une belle sensation d'espace.

ou Cupra Born qui montent jusqu'à 485 km, ou encore égalé par le Renault Scénic E-Tech malgré sa hauteur supérieure.

Moins de hauteur pour l'EV4, donc moins d'espace intérieur : c'est ce que l'instinct déduit. Pourtant, en s'installant à bord, force est de constater que le ressenti est inverse. Certes, le pavillon est moins haut, mais il subsiste une belle sensation d'espace à l'avant, tandis que le rayon aux genoux à l'arrière est impressionnant, surtout rapporté au gabarit de 4,45 m pas si grand. Moins haute que l'EV3 avec lequel l'EV4 partage sa plateforme, celle-ci assoit le conducteur 4 cm plus bas. Ceux qui connaissent le SUV reconnaîtront au passage le même écran en trois parties : le combiné d'instrumentation en face du conducteur, puis, à sa droite, un autre écran de 5,3 pouces destiné à la clim (ce qui n'empêche pas les boutons physiques sous la console centrale) puis encore à droite, l'écran tactile de 12,3 pouces. L'ensemble se montre réactif mais il faut, comme souvent, s'habituer aux logiques spécifiques à chaque marque. L'écran pour la climatisation est ainsi partiellement caché →



❶ Via les palettes au volant, vous pouvez modifier la régénération au lever de pied sur 4 niveaux, auxquels vous pouvez ajouter un mode automatique et un mode *one pedal* : difficile de faire mieux. ❷ Ces appuie-tête sur les sièges avant offrent un moelleux très agréable et participent au niveau de confort général. ❸ Le conducteur a droit bien sûr à un combiné d'instruments numérique de 12,3 pouces qui peut être secondé en option par un affichage tête haute.





## L'avis de Cyril Biotteau



Un confort inattendu qui chasse sur le terrain de Citroën. Et l'EV4 est plus sexy qu'une ë-C4!

60%  
Quotient  
Émotionnel



## PRODUITE EN EUROPE JUSQU'À SA BATTERIE, LA KIA EV4 A DROIT AUX PRIMES ÉCOLOGIQUES, Y COMPRIS LA SURBONIFICATION ●●●

par la jante du volant, et sous l'écran central prennent place des commandes "incrystées" sans touches apparentes. Petit bémol : une réactivité moyenne, et dans certaines conditions de luminosité, l'impossibilité de discerner où se trouve quelle touche.

Pour revenir à des aspects plus positifs, les palettes au volant permettent de choisir quatre niveaux de régénération ou un mode automatique ou encore un mode *one pedal* : le *nec plus ultra* ! La qualité de présentation apparaît supérieure

à celle de l'EV3 mais le conducteur retrouve le principe des alertes en trop grand nombre, avec notamment un "bip" bien trop prompt à s'activer lorsque vous quittez la route des yeux pour regarder par exemple le prochain carrefour sur le GPS. Exaspérant !

Sous le capot, nous retrouvons le même moteur que dans l'EV3, à savoir un électrique de 204 ch et 283 Nm qui transmet sa fougue aux roues avant. Pour en profiter au volant, encore faudrait-il que le comportement dynamique promis

par un centre de gravité plus bas soit au rendez-vous. C'est pourtant l'inverse qui se ressent.

**L'EV4 se révèle très confortable, notamment en ville à basse vitesse, mais elle reste très "molle" sur route.**

Un plaisir pour les passagers, bien isolés des inégalités de la route par le filtrage efficace, mais pas pour le conducteur, qui doit composer avec le manque de mobilité. Rien de rédhibitoire pour la sécurité, mais n'attendez aucune sensation de conduite. En tout cas dans cette version. Une 4 roues motrices d'environ 250 ch devrait arriver en 2026 ainsi qu'une GT de 300 ch qui, espérons, sera plus guillerette au volant.



## KIA EV4

204 ch/

81,4 kWh

Autonomie longue GT-Line

## 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-Monlhéry.

## Moteur/Transmission

Puissance	■ 204 ch
Couple	■ 283 Nm
Type	1 élec. synchr. aim. perm.
Puissance fiscale	4 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/cap. brute (nette)	■ NMC/81,4 (NC) kWh

## Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Pneumatiques	215/50 R 19

## Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,45/1,86/1,49/2,82 m
Poids/tractable freiné	1914/1000 kg

## Performances

1000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 30,1 s/8,6 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 6,6 s
Vitesse maxi	■ 173 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/65 m

## Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 36 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 151/144 cm
Volume de coffre	■ 425 dm <sup>3</sup>

## Niveau sonore

À 90/130 km/h	■ 64,1/68,5 dB
---------------	----------------

## LE BUDGET

Prix	■ 46 990 €
Primes écologiques (CO <sub>2</sub> )	■ 4 100 € <sup>(1)</sup> (0 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(2)</sup>	46 040 €
Garantie	■ 7 ans ou 150 000 km

(1) À partir de 4 100 €, surbonification de 1 000 € (batterie fabriquée en Europe) incluse. (2) Primes et options incluses.

## Équipements de série ■

Accès/dém. sans clé, aide park. + cam. recul, clim auto bizona, clé num., cond. semi-auton. niv. 2, phares AV matriciels, induction, jtes all. 19 pces, syst. multim. tactile/GPS connecté et planificateur de trajet/système audio 6 HP/Apple CarPlay et Android Auto sans fil...

## Options

Pack Exclusive (sièges AV ventilés/relaxants, tête hte, toit vitré ouvr. : 2 350 €), peint. metall./nacrée/mate (800/900/1 800 €), pompe à chaleur + V2L (1 550 €)...

## Consommation/Autonomie/Recharge

Conso moyenne/ville/route/autoroute	■ 18,4/17,1/16,1/21,9 kWh/100 km
Auton. moy./ville/rte/autor.	■ 450/475/505/370 km
Chargeurs AC/DC	■ 11/128 kW
Temps charge dom./7,4/11/128 kW	■ 32 h/12 h 30/8 h/31 mn <sup>(3)</sup>

(3) Borne rapide 128 kW : donnée constructeur, 10 à 80 %.

## Note EuroNCAP

En cours

## Pays de fabrication

Slovaquie

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Confortable, spacieuse, bien équipée, dotée d'une belle autonomie : c'est un bon début, gâté par le manque de dynamisme, des temps de recharge et des tarifs encore élevés.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ L'espace aux jambes à l'arrière est royal avec 36 cm. En revanche, la largeur aux coudes est moyenne : vous ne serez bien installés qu'à deux. ❷ Le coffre atteint 425 dm<sup>3</sup> : c'est un peu mieux que les Mégane E-Tech ou les ID.3 qui dépassent à peine les 400 dm<sup>3</sup>.



et démarrage mains-libres, le triple écran avec Android Auto et Apple CarPlay sans fil ou la caméra de recul. Le niveau supérieur (45 190 €) chausse des roues de 19 pouces (17 de base), ce qui fait perdre une peu d'autonomie, et se dote d'un hayon électrique et d'un chargeur à induction. Le haut de gamme gagne des feux matriciels, la conduite autonome de niveau 2 et l'accès optionnel au pack Exclusive (voir les options).

Soulignons que cette EV4 est produite en Europe et qu'à ce titre elle a droit à des primes écologiques démarant à 3 100 €, auxquelles s'ajoutent 1 000 € pour récompenser l'origine européenne de la batterie. Rien de tout cela en revanche pour la version Fastback (carrosserie plus allongée) qui ne bénéficie d'aucun coup de pouce puisque fabriquée en Corée du Sud. Le constructeur ne compte pas dépasser les 5 % de ventes avec cette variante. À l'inverse, la version 5 portes se décline aussi dotée d'une plus petite batterie de 58,3 kWh pour 440 km d'autonomie WLTP. Elle s'affiche alors à 38 290 € avec le même équipement que la version à grosse batterie. La concurrence ? Les berlines électriques du genre ne sont pas légion, mais citons la 308, l'Astra, la Mégane et bien sûr la Model 3, cette dernière affichant de meilleures autonomie et performances, mais coûtant plus cher et se montrant moins confortable. ■

Filtrage des suspensions et insonorisation limitant les bruits d'air et de roulement : l'EV4 soigne ses occupants.

Cette EV4 de 204 ch n'est pas faite pour la gaudriole, soit ; en revanche, elle soigne décidément le confort puisqu'en plus du bon travail des suspensions, elle se montre bien insonorisée, y compris sur autoroute avec peu de bruits d'air et de roulement, et ses sièges sont confortables. Les aides à la conduite sont dans l'ensemble bien paramétrées à part sur de fortes courbes. Et n'oubliez pas de contrôler le réglage qui fait redescendre de façon automatique la vitesse de roulage en fonction des panneaux de signalisation : ça peut surprendre !

Bonne surprise du côté de l'équipement de série de la version d'entrée de gamme à grosse batterie (42 890 €) qui reçoit la clim auto bizona, l'accès





# CITOYENS





# D'EUROPE

Sur le marché déjà surchargé des SUV familiaux électriques, les européens tentent de faire bonne figure face à la concurrence internationale.

BMW, un des cadors du segment du luxe, propose un iX2 au design original qui plaît. Une approche qui donne des idées à Peugeot, qui essaie de faire de même avec la 408, passée elle aussi à l'électrique depuis peu.



Les changements de réglementation ne facilitent pas la tâche des constructeurs. Mais compliquent aussi la vie des acheteurs qui ne savent plus à quel saint se vouer avant de passer la porte d'une concession automobile. Les rétropédalages de certains manufacturiers concernant les voitures électriques ne rassurent pas non plus et l'échéance du "tout-électrique" en 2035 en Europe est elle-même sujette à caution, au vu de la tournure des événements. Bref, l'horizon n'est pas totalement dégagé. Mais en attendant d'y voir plus clair, les constructeurs qui ont investi massivement dans le développement des voitures électriques essaient de rendre la mariée désirable pour favoriser la mutation, tout en proposant encore d'autres énergies, y compris diesel. Ce grand écart réussit à BMW qui, comme à son habitude, décline pas moins de six motorisations sur son SUV coupé X2, troisième BMW la plus vendue derrière les X1 et Série 1 en 2024, avec 7 166 exemplaires. Peugeot ne cache pas que les ventes de 408 depuis son lancement restent timides : les 5 500 unités écoulées l'an dernier illustrent les résultats en demi-teinte de



CES  
LEUR

#### PEUGEOT E-408

❶ C'est là où la 408 marque légèrement le pas. Son système embarqué est moins performant et complet que celui du BMW. ❷ Semblable au sélecteur BMW, celui de la Peugeot impose parfois de s'y reprendre une seconde fois.



La planche de bord reprise de la 308 présente bien, et la position de conduite, moins haute que dans le iX2, est très agréable.





DEUX ROUTIÈRES SONT PÉNALISÉES PAR  
AUTONOMIE JUSTE SUR LONG PARCOURS  
ET PAR LEUR CHARGEUR LENT ●●●

cette berline surélevée qui offre depuis quelques mois une version électrique un peu passée sous les radars (et accessoirement indisponible à l'essai chez Peugeot jusqu'à présent). Elle complète donc une gamme réduite de trois moteurs : hybride de 145 ch, hybride rechargeable de 225 ch, et cette offre électrique de 210 ch.

### SUR LA ROUTE

Dès les premiers tours de roues, cette motorisation se montre convaincante. Dotée de plus de couple que la machine électrique de l'iX2 (344 Nm contre 250), elle séduit par sa vivacité dès les plus basses vitesses. Les performances sont convenables, avec un 0 à 100 km/h en 8,2 s (9 s pour le BMW), tout comme les reprises. De bons chiffres, somme toute attendus d'une motorisation électrique. Mais ils ne seraient rien si le châssis n'était pas au diapason. Une fois de plus, cette 408, apparue sur nos routes début 2023, ne déçoit pas et affiche un comportement routier à la hauteur de la réputation de la marque, à même donc de gérer cette puissance avec précision tout en ménageant un confort de haut niveau. Avec ses 1 882 kg sur notre balance, cette 408 se révèle bien sûr lourde, mais l'amortissement bien →



①



②

### BMW iX2

- ① L'écran central offre des fonctions très complètes et sa rapidité est vraiment appréciable.
- ② Le sélecteur de marche est bien positionné et facile à manipuler.



La planche de bord impressionne par sa modernité. Sur ce point, BMW garde une sacrée longueur d'avance sur sa rivale.



**PEUGEOT E-408****PLUS**

Comportement précis  
Performances/conso  
Confort

**MOINS**

Écran moins réactif  
Espace aux épaules  
à l'arrière  
Volume de coffre

**PEUGEOT E-408**

- ❶ Si l'espace aux jambes est très généreux, la largeur aux coudes ne permet raisonnablement pas d'utiliser la place centrale. ❷ Le coffre de 404 dm<sup>3</sup> ne brille pas par son volume, mais le seuil de chargement plus bas reste un atout.



**AVEC SON COMPORTEMENT RIGOUREUX, LA PEUGEOT DOMINE SON SUJET SUR LA ROUTE. L'IX2 SE RÉVÈLE, LUI, MOINS PRÉCIS ●●●**

calibré permet de préserver un bon compromis entre maintien de caisse et confort. Le train avant, digne de confiance, ne rechigne jamais à s'engager, et l'arrière, bien campé sur ses positions, ne vous surprendra jamais, même sur chaussée glissante. Cet ensemble forme un duo harmonieux, et un léger roulis rassurant rend l'auto neutre et facile à conduire vite. Dans ces conditions, c'est la batterie de "seulement" 58,2 kWh, au volume limité, qui impose d'adopter un rythme plus calme.

**Mais oui, il est possible de prendre du plaisir derrière le volant de cette Peugeot électrique.**

Du moins autant qu'avec les versions hybride et hybride rechargeable, guère plus légères. Contrairement à cette Peugeot à motorisation électrique unique, l'iX2 se décline selon deux niveaux de puissance. Le xDrive30, de 313 ch, à transmission intégrale, et le plus raisonnable eDrive20 de 204 ch qui nous intéresse ici, cette version

plus modeste se contentant d'une transmission deux roues motrices, aux roues avant, comme la Peugeot. Mais à l'inverse de cette dernière qui profite d'un train avant assez incisif, celui du BMW est victime de quelques pertes de motricité et de remontées de couple dans la direction en cas d'accélération franche. Plus haut perché, le SUV bavarois (1,56 m contre 1,49 m pour la 408) dispose mécaniquement d'un centre de gravité sensiblement plus élevé, et ça se ressent sur les parcours sinueux, où il apparaît bien moins agile. L'amortissement gère pour sa part parfaitement les billards autoroutiers mais nettement moins bien les chaussées plus dégradées, sur lesquelles il répercute plutôt sèchement les irrégularités quand la Peugeot y fait au contraire preuve de brio. Dans ces conditions, les performances en léger retrait, même en reprises (90 à 130 km/h en 6,6 s contre 6 s pour la Peugeot), ne jouent pas non plus en sa faveur et permettent à la Peugeot de sereinement le dominer au chapitre "Sur la route".



**BMW iX2****PLUS**

Présentation intérieure  
Vrai coffre de familiale  
Comportement...

**MOINS**

... excepté sur  
chaussées dégradées  
Remontées de couple  
Conso plus élevées

**BMW iX2**

❶ Les places arrière sont assez larges ; toutefois, l'espace aux jambes reste limité.

❷ Avec ses 495 dm<sup>3</sup> disponibles et son pratique rangement sous le plancher, cet iX2 propose un compartiment fort accueillant.

**VIE À BORD**

Dans l'habitacle de la Peugeot 408, pas de dépaysement ni de bouleversement, avec une planche de bord qui affiche de grandes similitudes avec la 308. La présentation est de bonne facture, et la position de conduite légèrement surélevée plutôt plaisante. Le volant, de petite taille, est agréable et l'ergonomie de l'instrumentation de bord n'est pas mise à mal : c'est heureux. Bref, un intérieur qui ne manque pas de cachet. Tourné vers le conducteur, l'écran de 10 pouces est, lui, lisible,

mais ses fonctionnalités et sa lenteur le pénalisent face à l'installation plus moderne de l'iX2. En ce qui concerne l'accueil à bord, comme souvent chez Peugeot, la largeur de la cabine marque le pas avec 145 cm aux coudes à l'avant et à l'arrière, ce qui en fait l'une des plus étroites de la catégorie. Nous épingleons aussi son volume de coffre qui, avec 404 dm<sup>3</sup>, rend presque 100 dm<sup>3</sup> au rival du jour, qui dispose de 495 dm<sup>3</sup>. Seul l'espace aux jambes de 35 cm, supérieur à la moyenne, fait mieux que l'iX2, qui se contente de 25 cm : un peu

juste à l'usage. Une différence de 10 cm qui se retrouve d'ailleurs sur les empattements (2,79 m pour la Peugeot contre 2,69 m pour le BMW).

**Finalement, c'est bien l'habitacle de l'iX2 le plus vaste. C'est aussi celui qui apparaît comme le plus moderne.**

Si certains pourront discuter du design extérieur parfois osé des ultimes productions BMW, les intérieurs restent soignés et bénéficient surtout de toutes les dernières →



## LA POLITIQUE D'OPTIONS DE BMW CREUSE CONSIDÉRABLEMENT L'ÉCART DE PRIX AVEC LA PEUGEOT À ÉQUIPEMENT COMPARABLE ●●●

technologies. L'écran qui parcourt la planche de bord en est un exemple flagrant. Entre le combiné d'instrumentation de 10,25 pouces et la dalle centrale de 10,7 pouces, conducteur et passager sont plongés dans une atmosphère très high-tech. Le système, configurable à volonté, nécessite cependant une bonne prise en main pour profiter de toutes ses subtilités, mais des raccourcis paramétrables et une assistance vocale performante permettent de s'en sortir aisément même si l'on ne maîtrise pas à la perfection ces outils de technologie récente. L'ergonomie est intuitive dans l'ensemble, mais contrairement à la Peugeot qui dispose de palettes au volant pour gérer la régénération facilement (le meilleur système, et de loin), le BMW s'en passe et propose à la

place un Boost qui libère toute la puissance et du couple maximum pendant 10 s. Une fonction vraiment un poil "gadget", qui ne sera que très rarement utilisée, le bon sens appelant plutôt la personne aux commandes à écraser l'accélérateur, comme sur n'importe quelle voiture dotée d'une boîte automatique. Malgré son confort de suspension en retrait, le BMW remporte la manche "Vie à bord" grâce à son habitacle plus accueillant et moderne.

### BUDGET

Tous deux présentés en finition haut de gamme, nos SUV électriques s'affichent à des tarifs pas si éloignés puisque notre 408 GT Exclusive s'échange à partir de 47 600 € (prime écologique loupée à 600 € près... à négocier à

l'achat!) et l'iX2 M Sport à partir de 50 990 €. Cette différence n'est pas anodine. Elle s'explique en partie par le prestige supérieur de la marque bavaroise mais aussi par la valeur résiduelle plus élevée qui en découle et qui permet, au bout de quelques années, de perdre un peu moins d'argent. À moins d'opter, comme beaucoup d'acheteurs aujourd'hui, pour une location longue durée, certes plus coûteuse mais moins risquée au moment de la revente.

### BMW impose toutefois toujours de passer par une longue liste d'options.

Si vous voulez obtenir un équipement comparable à celui livré de série sur la 408, il faut cocher beaucoup d'entre elles et de ce fait, l'écart entre nos versions d'essai atteint près de 8 000 €, ce qui n'a rien d'une paille. Reste au BMW une batterie de 64,8 kWh contre 58,2 kWh pour la 408. Atout réduit à néant par sa gourmandise. Avec une consommation moyenne bien plus raisonnable de 15,9 kWh/100 km (ce qui en fait

### L'avis d'Arthur Matal



Cette 408 électrique reste une voiture à conduire, une vraie Peugeot!





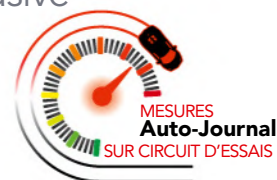
# PEUGEOT E-408 100 % Électrique

## 210 ch/58,2 kWh (net) GT Exclusive

# BMW iX2 eDrive20

## 204 ch/64,8 kWh (net) M Sport

# 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.

	PEUGEOT E-408	BMW iX2
<b>Moteur/Transmission</b>		
Puissance maxi	210 ch	204 ch
Couple maxi	344 Nm	250 Nm
Type	1 élec. synchr. à aim. perm.	1 élec. synchr. à aim. perm.
Puissance fiscale	7 CV	5 CV
Transmission	aux roues AV	aux roues AV
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1	réducteur/1
Batterie/capacité brute (nette)	NMC/NC (58,2) kWh	Li-ion/66,5 (64,8) kWh
<b>Châssis</b>		
Diamètre de braquage	11,6 m	11,9 m
Pneumatiques	225/50 R 19	245/45 R 19
<b>Dimensions/Poids</b>		
L/I/h/empattement	4,69/1,85/1,49/2,79 m	4,55/1,85/1,56/2,69 m
Poids/tractable freiné	1 882 kg/NC	1 914/750 kg
<b>Performances</b>		
1 000 m d.a./0 à 100 km/h	29,8/8,2 s	30,3/9 s
90 à 130 km/h en Drive	6 s	6,6 s
Vitesse maxi	160 km/h	169 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/66 m	9/30/62 m
<b>Habitabilité/Coffre</b>		
Longueur aux jambes AR	35 cm	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	145/145 cm	147/146 cm
Volume de coffre	404 dm <sup>3</sup>	495 dm <sup>3</sup>
<b>Niveau sonore</b>		
À 90/130 km/h	65/68 dB	63,7/67,4 dB
<b>LE BUDGET</b>		
Prix	47 600 €	50 990 €
Primes écologiques (CO <sub>2</sub> )	0 € (0 g/km)	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(1)</sup>	49 600 €	57 580 €
Garantie	8 ans ou 160 000 km <sup>(2)</sup>	2 ans, km illimité <sup>(3)</sup>

(1) Primes et options incluses. (2) Sous condition d'entretien dans le réseau. (3) Batterie et moteur garantis 8 ans ou 160 000 km.

### Équipements communs

6 airbags, accès et dém. sans clé, aide au parking AV/AR + caméra de recul, Bluetooth, chargeur embarqué 11 kW, clim auto bizona, dét. pluie/lum., frein park. auto, instrum. de bord num., jantes alliage, rég./lim. vit., syst. multim. écran tactile/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/prise USB...

### Options

**Peugeot E-408** : câble de recharge domestique (400 €), chargeur 22 kW (1 500 €), conduite semi-auton. niv. 2 (1 500 €), peinture métallisée (900 €), sellerie cuir (1 200 €), toit pano (1 100 €)...

**BMW iX2** : chargeur 22 kW (750 €), hi-fi Harman Kardon (850 €), jantes 20 pouces (750 €), peint. métallisée/mate (990/2 800 €), sellerie cuir (1 350 €), toit pano (1 350 €), volant chauffant (260 €)...

### Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation moyenne/ville/route/autoroute	15,9/14,5/14/19,3 kWh/100 km	18,1/17,4/15,7/21,2 kWh/100 km
Auton. moy./ville/route/autor.	370/400/415/300 km	360/370/410/305 km
Chargeur embarqué AC/DC	11 (22 en option)/120 kW	11 (22 en option)/130 kW
Temps charge prise domestique/7,4/11 kW/borne rapide	36 h/10 h/7 h/30 mn <sup>(4)</sup>	34 h/11 h/7 h/29 mn <sup>(5)</sup>

(4) Borne rapide 120 kW : donnée constructeur, 20 à 80 %. (5) Borne rapide 130 kW : donnée const., 10 à 80 %.

<b>Note EuroNCAP</b>	<b>4 étoiles</b>	<b>5 étoiles</b>
<b>Pays de fabrication</b>	<b>France</b>	<b>Allemagne</b>

### LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL PEUGEOT E-408

Moins flamboyante en style et d'apparence moins moderne que l'iX2, la 408 est en revanche une sacrée routière, plaisante à mener, confortable, avec une qualité de présentation au rendez-vous. Plus raisonnable en tarif, la française s'avère être le meilleur choix. Dans les deux cas, l'autonomie et la rapidité de charge de ces deux électriques seront insuffisantes pour les gros rouleurs.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

une bonne élève dans la catégorie), la 408 offre même une autonomie moyenne symboliquement supérieure de 10 km (370 contre 360 km pour l'iX2, qui réclame 18,1 kWh/100 km).

Plaisants sur parcours autoroutiers, ces deux SUV devront en revanche composer avec une autonomie trop juste dans ces conditions, avec respectivement 305 et 300 km de rayon d'action pour le BMW et la française... mais surtout une capacité de recharge rapide trop limitée, avec 130 kW admissibles pour l'allemand et seulement 120 kW pour la sochaliennne, ce qui pénalise forcément les voyageurs. Moins chère et plus agréable à conduire, la 408 s'impose donc à l'issue de ce match où l'iX2 avance un habitacle plus moderne et un blason séduisant. ■

### VERDICTS

**SUR LA ROUTE : PEUGEOT E-408**

**VIE À BORD : BMW iX2**

**BUDGET : PEUGEOT E-408**



Agréables mais volumineux en ville, l'iX2 comme la 408 s'apprécie sur les grands axes. Cependant, leur autonomie refroidira certains.



# L'histoire





# s'accélère

Arrivé il y a un an en France, Xpeng poursuit son développement et relance déjà son G6. Le SUV familial sort l'artillerie lourde avec une puissance de 485 ch et une recharge rapide annoncée en 12 minutes. Donc bien armé, sur le papier, face au Tesla Model Y et aux rivaux de luxe allemands. Vérifions tout cela...

Par Charles Thouluc Photos Florian Grout



**X**peng avance à marche forcée ! Débarqué l'été dernier en Europe, le constructeur chinois relance et "relooke" déjà le G6. Ce SUV familial est pourtant tout récent chez nous. Fer de lance de la marque, cet "épisode II" affiche toujours le même gabarit (4,76 m de long). Des mensurations plus en phase avec notre marché dans l'Hexagone que l'imposant G9 de 4,89 m, apparu, lui, dans la foulée. La suite ? Une berline, baptisée "P7+", toujours 100 % électrique, est attendue en 2026 sur le Vieux Continent. Elle aura dans son viseur la Tesla Model 3. Le G6 vise, lui, le Tesla Model Y, à la largeur et à l'empattement identiques. Le chinois s'inspire aussi des lignes de l'américain mais également des tendances du moment dans ce segment. Malgré de nouveaux boucliers et des contours d'ailes redessinés, il conserve des bandeaux lumineux à l'avant et à l'arrière, comme de plus en plus de concurrents. Sa poupe ramassée ne change pas non plus. Elle confère au G6 un profil de SUV coupé, très en vogue actuellement. Seul un discret spoiler fait son apparition sur le hayon, au bas de la lunette. Pour autant, le G6 ne semble pas trop la ramener, même dans sa version haut de gamme Performance testée ici. Il garde des formes lisses, sans ailes bodybuildées ni aileron XXL.

**Pourtant, sous le capot, ou plutôt sur les trains roulants, il y a du monde, et plus exactement deux moteurs.**

Le premier, de 190 ch, entre les roues avant, et le second de 295 ch à l'arrière pour une puissance totale de 485 ch et 660 Nm de couple distribuent la puissance aux quatre roues (AWD). Des caractéristiques qui permettent d'effectuer le 0 à 100 km/h en 4,7 s selon nos mesures et de dépasser les 200 km/h en vitesse maxi. Tonique à l'accélération, le G6 affiche aussi un comportement efficace sur tous types de parcours grâce à sa transmission intégrale et à un excellent maintien de caisse. Il se révèle en effet peu sujet au ➔



roulis dans les virages. Autre bonne nouvelle : un nouveau logiciel rend l'intervention des nombreuses aides à la conduite plus discrète. Avec une direction plus précise et informative et un soupçon d'agilité, il gagnerait encore en agrément de conduite. Le G6 compense par un confort de suspension correct qui permet de retarder la fatigue en voyage. Un exercice moins contraignant qu'avec ses concurrents grâce à sa capacité de recharge considérablement plus rapide. La nouvelle batterie LFP (lithium-fer-phosphate), de 78 kWh de capacité nette, assure 510 km d'autonomie selon le constructeur, mais seulement 400 km dans la vraie vie d'après nos relevés. Elle recourt surtout à des matériaux moins rares et plus durables que le cobalt, le manganèse et le nickel.

**À condition de trouver une borne ad hoc, sa recharge de 10 à 80 % chute de 20 à... 12 mn, d'après Xpeng !**

Toujours doté de la technologie 800 V, le G6 Performance peut en effet se brancher sur des bornes à courant continu (DC) offrant jusqu'à 451 kW de puissance contre 280 kW auparavant. De quoi gagner en temps et en sérénité sur les longs trajets. En France, il sera bien difficile de trouver des bornes de plus de 400 kW, mais c'est déjà une garantie de grande rapidité.

Peu de changements dans l'habitacle ! La planche de bord affiche une ligne épurée avec, au centre, un grand écran tactile de 15,6 pouces qui regroupe la majorité des commandes, et même le réglage des rétroviseurs. Hélas, à trop centraliser les fonctions, le conducteur y perd son latin. Les nombreux menus et sous-menus souvent complexes nécessitent de la pratique avant une parfaite maîtrise. Ceux de l'écran d'instrumentation, placé face au conducteur, sont plus simples.

Par rapport à son prédécesseur, le nouveau G6 reçoit des matériaux d'aspect plus flatteur et l'équipement de série affiche complet. Toutefois, si l'ensemble présente bien, un œil tatillon remarquera de petites imperfections concernant les assemblages, sur la console centrale et les contre-portes, notamment. La position de conduite légèrement surélevée offre une bonne visibilité, sauf vers l'arrière où la lunette étroite et très inclinée réduit le champ de vision. Les passagers bénéficient d'une banquette confortable et d'un bel espace aux jambes, et peuvent en prime ajuster l'inclinaison (sur 14°)



L'avis de Charles Thouluc



L'ambiance est un peu froide mais les performances font vite monter la température...

**60%**  
Quotient  
Emotionnel



**PLUS**  
Recharge rapide  
Confort, comportement  
Équipement riche

**MOINS**  
Menus peu intuitifs  
Visibilité arrière  
Manque d'image de  
marque

Grosse puissance, mais sans provocation. Le G6 garde une silhouette lisse, sans excroissances.





Le G6 adopte de nouveaux matériaux, plus raffinés, mais quelques défauts d'assemblage persistent.

❶ Un temps d'adaptation s'impose avant de maîtriser tous les menus du grand écran de 15,6 pouces qui regroupe la majorité des commandes. ❷ À l'espace généreux s'ajoutent une banquette accueillante et des dossiers inclinables pour améliorer encore le confort. ❸ Le vaste volume de coffre (500 dm<sup>3</sup>) compense l'absence de bac sous le capot avant, comme dans bon nombre de voitures électriques.

des dossiers pour améliorer encore leur bien-être à bord. Autre atout du G6 : son coffre de 500 dm<sup>3</sup>. Un volume parmi les plus grands de la catégorie, qui joue en sa faveur au moment de le confronter à ses rivaux.

Xpeng facture cette version haut de gamme Performance 50 990 €. Moins cher de 4 000 €, le modèle intermédiaire dit "Autonomie étendue" à 46 990 € est équipé d'un seul moteur à l'arrière de 295 ch, alimenté par la même batterie de 80 kWh et annonce jusqu'à 525 km d'autonomie (WLTP). Comme sur notre G6, ce deuxième niveau de finition intègre de série sellerie cuir, sièges massants et rétroviseur central par caméra, entre autres. Les options se résument au crochet d'attelage et au coloris extérieur. Enfin, l'entrée de gamme baptisée "Autonomie standard" sera commercialisée au cours du premier trimestre 2026. Elle délivre 258 ch, toujours aux roues arrière, et sa batterie de 67,8 kWh assurerait 440 km d'autonomie. Xpeng n'a pas encore annoncé son prix, mais selon nos estimations, il devrait se situer légèrement sous les 43 000 €. ■



## XPENG G6 Performance

### 485 ch/80,8 kWh AWD

# 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	■ 485 ch <sup>(1)</sup>
Couple maxi	■ 660 Nm
Type	2 élec. : à induction (AV)/synchr. à aim. perm. (AR)
Puissance fiscale	12 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	réducteur / 1
Batterie / cap. brute (nette)	■ LFP / 80,8 (78) kWh (1) 190 ch (AV) et 295 ch (AR).

#### Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,9 m
Pneumatiques	255/45 R 20

#### Dimensions/Poids

L/l/h/emplacement	4,76/1,92/1,65/2,89 m
Poids/tractable freiné	2241/1500 kg

#### Performances

1000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 24,7/4,7 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 3,8 s
Vitesse maxi	■ 204 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/64 m

#### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 37 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 154/152 cm
Volume de coffre	■ 500 dm <sup>3</sup>

#### Niveau sonore

À 90/130 km/h	■ 63,8/67,3 dB
---------------	----------------

#### LE BUDGET

Prix	■ 50 990 €
Primes écologiques (CO <sub>2</sub> )	■ 0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(2)</sup>	52 980 €
Garantie	■ 7 ans ou 160 000 km <sup>(3)</sup>

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

#### Équipements de série ■

Cam. 360°, clim auto, cond. semi-auton. niv. 2, ESP, hayon élec., LED auto, pompe à chaleur, sell. cuir, syst. multimédia GPS/Apple et Android/USB-C, toit pano...

#### Options

Crochet attel. (1 190 €), peint. métall. (800 à 1 000 €).

#### Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation moyenne	■ 19,7 kWh/100 km
Consommation ville/route/autoroute	■ 19,5/16,6/22,9 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■ 400 km
Auton. ville/route/autor.	■ 400/470/340 km
Chargeur AC/DC	■ 10,5/451 kW
Tps charge 7,4/11/451 kW	■ 13 h/8 h/12 mn <sup>(4)</sup> (4) 10 à 80 %.

#### Note EuroNCAP

5 étoiles

#### Pays de fabrication

Chine

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le changement le plus notable est la batterie plus rapide à recharger. Pour le reste, le rapport prix/équipement est toujours attractif. Performant, efficace, le G6 doit encore se construire une image de marque.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



# LES





# RENÉGATS

Il fut un temps où les catégories de SUV étaient bien définies. Le Renault Symbioz, dérivé du Captur, s'est fait un plaisir d'exploser les hiérarchies, mais est-il vraiment le premier ? Un certain 2008 avait commencé avant lui à lorgner le segment supérieur. Alors que ces deux stars du marché ont renouvelé leurs motorisations hybrides, nous les avons confrontées, pour tenter d'y retrouver nos petits...

---

Par Camille Pinet Photos Yann Lefebvre





**S**ouvenez-vous : à leurs débuts, les pionniers parmi les petits SUV méritaient pleinement d'être qualifiés de "citadins".

Les premières générations de Nissan Juke, Renault Captur et même un certain Mini Countryman mesuraient moins de 4,15 m de long. Aujourd'hui, les publicitaires n'ont aucune vergogne à faire passer dans les annonces télévisées des SUV compacts de plus de 4,50 m pour les rois des villes. Alors même que ces engins sont de moins en moins les bienvenus intra-muros !

Chez Renault, le Captur doit presque s'excuser de ne mesurer "que" 4,23 m, si bien que le constructeur en a dérivé le Symbioz de 4,41 m de long : une rallonge présentée comme une alternative aux autres SUV compacts. Il n'est d'ailleurs pas le premier à pousser les murs. Le Peugeot 2008, le plus vendu des SUV urbains en France, atteint 4,30 m, soit 11 petits centimètres de moins, et il a reçu en 2024 la motorisation la plus puissante de son existence : le 1.2 Hybrid 145 ch, qui lui a donné une vocation routière inédite. Le Symbioz a d'ailleurs, semble-t-il, bien senti le vent du

boulet, puisqu'il vient lui-même de remplacer sa motorisation de 140 ch par une de 160 ch, grâce au nouveau moteur atmosphérique 1.8, plus puissant, et à une batterie de plus forte capacité de 1,4 kWh net.

### **Le Renault revendique plus légitimement le statut d'hybride à part entière.**

En effet, la batterie du Peugeot de 0,43 kWh net et son petit moteur de 29 ch classent celui-ci parmi les micro-hybrides. Le lion dispose en revanche d'un moteur thermique plus puissant (136 ch au lieu de 109) et suralimenté. Deux méthodes différentes mais apparemment tout aussi efficaces étant donné que les deux français annoncent des émissions de CO<sub>2</sub> très proches, qui leur permettent d'échapper au malus.

### **SUR LA ROUTE**

La première surprise de ce comparatif émerge en ville, où le plus imposant des deux, le Symbioz, est celui qui se révèle le plus à l'aise. Non parce qu'il serait plus facile à garer, mais parce qu'il fonctionne en mode électrique bien plus souvent et dispose d'une réserve de puissance silencieuse nettement plus grande que le



La finition du Symbioz profite d'un certain sens du détail, mais la qualité des matériaux n'est pas toujours au rendez-vous.

2008. Du fait d'une machine électrique trop peu puissante (29 ch contre 116 pour le Renault), ce dernier ne peut se passer de son moteur thermique qu'à très basse vitesse. Et encore, faut-il effleurer l'accélérateur pour éviter de le déclencher. Même si de gros progrès ont été →

**LE PEUGEOT 2008 REÇOIT LA MOTORISATION LA PLUS PUISSANTE DE SON EXISTENCE : 145 CH. LE SYMBIOZ A BIEN SENTI LE VENT DU BOULET, ET RÉPLIQUE EN PASSANT DE 140 À 160 CH ●●●**







### RENAULT SYMBIOZ

- ❶ L'instrumentation du Symbioz propose plusieurs configurations d'écran, comme celle du Captur.
- ❷ Le système multimédia se révèle beaucoup plus intuitif que celui du 2008.



### PEUGEOT 2008

- ❶ L'instrumentation du 2008 arbore un graphisme sophistiqué mais n'est pas aussi configurable que celle du Symbioz.
- ❷ Pourtant relativement récent, le système multimédia du 2008 mériterait d'évoluer.



La finition et la présentation futuristes restent de gros points forts du 2008.



**RENAULT SYMBIOZ****PLUS**

Coffre volumineux  
Modularité  
Équipement généreux

**MOINS**

Tarif coquet  
Niveau sonore  
Peu dynamique



Plébiscité par les flottes, le Symbioz est un réel succès : il caracole à la dixième place des ventes en France.

**RENAULT SYMBIOZ**

❶ À l'arrière, l'habitabilité n'est pas vraiment supérieure à celle du 2008 malgré la banquette coulissante.

❷ Le coffre du Symbioz et sa modularité sont ses meilleurs atouts : une réelle vocation familiale.



## LE 2008 SE HISSE EN TÊTE DE TOUTES NOS MESURES DE PERFORMANCES, MAIS DE TRÈS PEU À CHAQUE FOIS PAR RAPPORT AU SYMBIOZ ●●●

réalisés depuis le lancement de cette motorisation micro-hybride, quelques à-coups se font d'ailleurs sentir dans ces conditions.

Tout n'est pas parfait pour autant sur le Renault. Depuis l'adoption de cet ensemble de 160 ch, le Symbioz a nettement atténué, sans le supprimer, l'un de ses défauts majeurs, à savoir la propension du moteur thermique à s'activer de manière intempestive pour recharger la batterie. L'insonorisation a certes été largement améliorée et le bruit plus étouffé, mais un temps d'adaptation reste nécessaire afin de s'y accoutumer.

Pour continuer sur le thème des fronts ren-

versés, le plus performant des deux n'est pas le plus puissant, bien au contraire. Le 2008 se hisse en effet en tête de toutes les mesures de performances. Il faut dire qu'il est bien aidé par sa masse inférieure de 130 kg... L'écart n'a rien de majeur pour autant puisque le plus élevé que notre chronomètre ait relevé est celui de 0,6 s sur le 1 000 m départ arrêté.

Plus ferme en suspensions que ses frères 100 % thermique ou électrique, le 2008 se montre particulièrement à l'aise sur route et autoroute, même si cette version a nettement perdu en moelleux, surtout à basse vitesse. *A contrario*,

il a gagné en agilité, amplifiée par le fameux petit volant Peugeot, mais aussi en adhérence. S'y ajoute une transmission très réactive, rapide et naturelle dans son fonctionnement, qui peut même être contrôlée grâce aux palettes au volant, dont on ne se sert finalement jamais tant la gestion paraît bien pensée.

### En comparaison, le Symbioz avoue un tempérament plus placide.

Il faut dire que son comportement routier est le moins ludique de la gamme Renault. Il s'avère plus pataud dans les virages, n'aimant guère être brusqué, beaucoup moins que le Captur dont il dérive. Comme si Renault avait voulu à tout prix le différencier du très dynamique Austral. Si la réactivité de la transmission à crabots a été singulièrement améliorée sur la nouvelle motorisation, elle ne fait pas encore tout à fait



jeu égal avec celle du Peugeot. Au moins, les à-coups et les temps de réaction trop longs sur le plat ont disparu, et l'impression de ne jamais obtenir la même réponse à l'accélérateur a nettement diminué. Il fait aussi valoir son confort de suspension supérieur à celui du Peugeot malgré quelques trépidations à basse vitesse, mais il doit encore une fois s'avouer vaincu sur le plan de l'insonorisation, particulièrement sur autoroute.

### VIE À BORD

Le Symbioz est dérivé du Captur et cela se sent immédiatement à l'intérieur : la planche de bord est identique et la largeur aux coudes à l'avant également. C'est aussi le cas à l'arrière puisque l'empattement ne change pas : les passagers retrouvent donc l'espace aux jambes du Captur de 26 cm lorsque la banquette est reculée au maximum, soit un centimètre de moins que dans le 2008 ! En réalité, nos deux larrons sont

égaux à l'arrière où deux adultes profitent d'un confort correct, sans plus. C'est bien derrière cette banquette que le Renault fait la différence, grâce à son volume de coffre, dans tous les cas, nettement supérieur à celui du Peugeot selon nos mesures : l'écart varie entre 59 et 189 dm<sup>3</sup>, une paille ! C'est bien là le principal atout du Renault, qui motive d'ailleurs la plupart de ses acheteurs en concession. Le 2008 n'a pas grand-chose à lui répliquer puisque sa modularité n'assure que le service minimum : il se contente d'un plancher de coffre amovible et d'une banquette fractionnable. Il reprend des couleurs au moment d'examiner sa finition, qui profite de matériaux de qualité supérieure, particulièrement en livrée GT. En prime, la présentation de l'i-Cockpit apparaît toujours aussi futuriste, à défaut d'offrir une bonne position de conduite, bien meilleure chez son concurrent. ➔



### PEUGEOT 2008

❶ L'habitabilité à l'arrière apparaît satisfaisante, mais certains font mieux avec moins de centimètres. ❷ Dans sa catégorie, le volume de coffre du 2008 se montre convenable, mais il ne peut rivaliser avec celui du Symbioz.



### PEUGEOT 2008

#### PLUS

Performances  
Finition  
Insonorisation

#### MOINS

Ergonomie  
Confort à basse vitesse  
Puissance électrique



Situé à la quatrième place des ventes françaises, le 2008 reste le champion de sa catégorie.



## L'avis de Camille Pinet



Très rationnel, le Symbioz manque un peu de folie.



## LE RENAULT SE MONTRE PLUS ÉCONOME EN VILLE ET LE PEUGEOT PLUS SOBRE SUR ROUTE ET AUTOROUTE ●●●

En livrée Esprit Alpine, le Symbioz soigne les détails, mais cela ne veut pas dire que sa finition soit exceptionnelle. Les matériaux durs sont légers, malgré le bas de planche de bord rembourré et les décors colorés. Il profite également d'un système multimédia bien plus simple d'utilisation, aux graphismes plus agréables. La petite astuce exclusive aux Renault, le fameux bouton My Safety, est présent, servant non seulement à supprimer en un clic l'alerte de survitesse, mais surtout à programmer vos propres préférences d'aides à la conduite. Même si le Peugeot permet d'accéder au menu de sécurité grâce à l'une des

touches piano disposées sur la console centrale, c'est un peu moins pratique. Un mot à propos des toits panoramiques optionnels : si le Solarbay du Renault présente un petit côté magique avec sa faculté à s'opacifier en un clin d'œil, pas sûr que cela justifie l'écart de 500 € avec celui du 2008, qui fait confiance à un classique vélum électrique.

### BUDGET

Nos deux rivaux se présentent ici dans leurs livrées haut de gamme, d'inspiration sportive, qui ne sont cependant pas les plus luxueuses. Peugeot vient en effet d'ajouter à sa gamme une

version GT Exclusive et Renault propose un pack Iconic à adjoindre à l'Esprit Alpine, moyennant 2000 € de plus. Avec 2850 € de différence de prix, il semble que les hiérarchies sont au moins respectées dans ce domaine.

### Mais un examen attentif de l'équipement embarqué montre que l'écart réel est moins important qu'il n'y paraît.

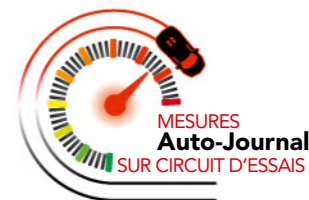
Le Renault intègre de série le régulateur adaptatif, la navigation, le volant chauffant, autant de raffinements auxquels le 2008 ne donne accès qu'avec ses packs optionnels. Pourtant, même après avoir ajouté ces options, il reste moins cher que le Symbioz, qui profite un peu trop de son succès et tient sans doute à marquer sa différence par rapport au Captur. Une fois n'est pas coutume, le Peugeot apparaît donc bien placé,



## RENAULT SYMBIOZ Full Hybrid E-Tech 160 ch Esprit Alpine

73

## PEUGEOT 2008 Hybrid 145 ch GT 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 SYMBIOZ

#### PEUGEOT 2008

Moteur/Transmission		
Puissance cumulée	160 ch <sup>(1)</sup>	145 ch <sup>(2)</sup>
Couple maxi	172 Nm à 3 500 tr/mn + 205 Nm (électriques)	230 Nm à 1 750 tr/mn + 55 Nm (électriques)
Type	4 cyl. en ligne, ess. + 2 élec.	3 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 789 cm <sup>3</sup> /6 CV	1 199 cm <sup>3</sup> /7 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	multimode à crabots/4+2	triple embrayage/6
Batterie/capacité brute (nette)	lithium-ion/NC (1,4) kWh	lithium-ion/0,9 (0,43) kWh

(1) Puissance maxi : 109 ch à 5 350 tr/mn + 116 ch élec. (2) Puissance maxi : 136 ch à 5 500 tr/mn + 29 ch élec.

### Châssis

Diamètre de braquage	11,6 m	11,4 m
Pneumatiques	225/45 R 19	215/55 R 18

### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,41/1,80/1,58/2,64 m	4,30/1,77/1,53/2,61 m
Poids/tractable freiné	1 447/1 000 kg	1 317/1 100 kg

### Performances

1 000 m d.a./0 à 100 km/h	31,7/9,6 s	31,1/9,4 s
90 à 130 km/h en Drive	9,2 s	8,7 s
Vitesse maxi	180 km/h	198 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/65 m	10/32/66 m

### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	10 à 26 cm <sup>(3)</sup>	27 cm
Largeur aux coudes AV/AR	140/139 cm	141/138 cm
Volume de coffre	480 à 610 dm <sup>3</sup> <sup>(3)</sup>	421 dm <sup>3</sup>

(3) Selon position de la banquette coulissante.

### Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	52,2/66,9/71,1 dB	44,2/65,3/69,7 dB
------------------------	-------------------	-------------------

### LE BUDGET

Prix	37 800 €	34 950 €
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	0 € (99 g/km)	0 € (112 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(4)</sup>	40 100 €	37 650 €
Garantie	2 ans, km illimité	8 ans, 160 000 km <sup>(5)</sup>

(4) Malus et options inclus. (5) Sous réserve d'entretien dans le réseau.

### Équipements communs

6 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR + caméra de recul, Bluetooth, clim auto monozone, détecteurs de pluie/luminosité, instrumentation de bord numérique, jantes alliage 18 pouces (19 sur Renault), rétros électriques et rabattables électriquement, système multimédia avec écran tactile/prise USB/Apple CarPlay et Android Auto, vitrage arrière surteinté.

### Options

**Renault Symbioz** : pack Iconic (avertisseur d'angles morts, conduite semi-autonome de niveau 2, caméra 360°, sièges et hayon électriques : 2 000 €), peinture métallisée (800 €), système audio Harman Kardon (1 000 €), toit panoramique Solarbay (1 500 €)...

**Peugeot 2008** : pack Hiver (300 €), pack Vision & Navigation & Drive Assist Plus (1 000 €), peinture métallisée (700 €), sellerie Alcantara Executive (1 400 €), toit panoramique (1 000 €).

### Consommation/Autonomie

Consommation moyenne	5,8 l/100 km	5,8 l/100 km
Conso ville/route/autoroute	5,6/5,6/6,3 l/100 km	6,0/5,3/6,1 l/100 km
Autonomie/réservoir	827 km/48 l	758 km/44 l

### Note EuroNCAP

Pays de fabrication	4 étoiles Espagne	5 étoiles Espagne
---------------------	----------------------	----------------------

## LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL PEUGEOT 2008

Bien sûr, pour les petites familles, le coffre du Symbioz fait la différence. Mais son tarif plus costaud, ses prestations dynamiques en retrait et son insonorisation à haute vitesse ouvrent grand la porte au Peugeot 2008 qui, tout compte fait, réussit une meilleure synthèse.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

En hybride, le 2008 retrouve un peu de l'esprit Peugeot d'antan.



Les choix techniques des 2008 et Symbioz diffèrent radicalement mais ils arrivent au même résultat en consommation.

d'autant qu'il bénéficie désormais de la garantie de huit ans, réponse aux problèmes de fiabilité du PureTech. Malgré son électrification moins poussée, le 2008 fait jeu égal selon nos mesures en matière de consommation moyenne. L'examen de détail montre sans grande surprise que le Renault est plus économe en ville et le Peugeot plus sobre sur route et autoroute. Au final, le Losange offre la meilleure autonomie grâce à la contenance de son réservoir, supérieure de 4 litres. Difficile toutefois de lui donner l'avantage au chapitre Budget : il fait payer trop cher les décimètres cubes de coffre en sus. ■

### VERDICTS

**SUR LA ROUTE : PEUGEOT 2008**

**LA VIE À BORD : RENAULT SYMBIOZ**

**BUDGET : PEUGEOT 2008**



# HYBRIDE DÉBRIDÉE

Longtemps, Toyota a réservé ses motorisations hybrides à ses modèles milieu et haut de gamme. Puis en 2012, la Yaris y a eu droit aussi. Aujourd'hui, c'est au tour de la petite Aygo X. Encore un peu de patience, ce sera pour début 2026. Nous l'avons essayée en avant-première...

---

Par Charles Thouluc Photos Laurent Lacoste





**N**ée en 2005, au sein d'un trio formé avec feu les Citroën C1 et Peugeot 108, l'Aygo a profondément évolué fin 2021 et surtout pris son envol seule. À cette occasion, Toyota lui a adjoint un "X", pour "Cross", comme la Yaris Cross. Aujourd'hui, la puce japonaise poursuit son bonhomme de chemin en recevant – enfin! – la fameuse motorisation hybride 1.5 de 116 ch de sa grande sœur la Yaris. Étonnamment, la plus petite des Toyota (3,78 m de long) n'a jamais eu droit à cette mécanique qui fait pourtant les choux gras du constructeur depuis 1997 et son apparition sur la Prius. En vingt-huit ans, elle a

même été glissée sous à peu près tous les modèles (excepté les gros SUV et purs 4x4 bien sûr!). Pour loger cet ensemble sous le capot de l'Aygo X, à la place du modeste 3 cylindres 1.0 de 72 ch, quelques aménagements ont été nécessaires.

#### **Tout l'avant de la voiture a dû être retravaillé et donc redessiné.**

Le porte-à-faux augmente légèrement, de 7,6 cm. Les nouveaux phares, la calandre et le bouclier donnent un peu plus de prestance à la voiture. Sur le plan technique, la batterie du moteur électrique prend place sous la banquette sans modifier les cotes d'habitabilité. Celle d'appoint (12 V) se retrouve sous le plancher

du coffre, dont le volume de 231 dm<sup>3</sup> reste lui aussi inchangé. Seul le réservoir d'essence, situé au même endroit, perd 5 litres (30 au lieu de 35 l). Une baisse qui ne pénalise pas l'autonomie car Toyota annonce une réduction significative de la consommation : 3,7 l/100 km contre 4,9 l/100 km avec l'actuel moteur 100 % thermique 1.0 de 72 ch couplé à la boîte automatique à variation continue. Cette sobriété s'explique par les nombreuses phases de conduite en 100 % électrique désormais possibles pour l'Aygo X, et notamment dans les zones urbaines, son terrain de prédilection. Plus douce, sans vibrations ni à-coups de transmission, plus silencieuse aussi, elle progresse nettement en agrément. ➔





## PLUS DOUCE, SANS VIBRATIONS NI À-COUPS DE TRANSMISSION, PLUS SILENCIEUSE AUSSI, ELLE PROGRESSED NETTEMENT EN AGRÉMENT ●●●

Avec 44 ch de plus, elle se montre également beaucoup plus performante : 9,2 s suffisent pour effectuer le 0 à 100 km/h, contre... 14,8 s précédemment ! Cet important gain de puissance ne passe pas inaperçu au volant. La conduite gagne en sérénité sur la route. D'autant que pour encaisser correctement ces chevaux supplémentaires, Toyota a revu les trains roulants, les suspensions et le système de freinage. L'Aygo X bénéficie ainsi de plus de stabilité dans les virages et de confort, même si l'amortissement manque encore de douceur sur les grosses déformations de la chaussée. Mais elle souffre aussi maintenant du même grief que les autres hybrides Toyota, à savoir qu'à la moindre accélération, sur les grands axes notamment, la boîte à variation fait grimper et... hurler le moteur dans les tours en donnant l'impression

que l'embrayage patine. C'est d'autant plus désagréable que le volume sonore augmente.

### La Toyota Aygo X est avant tout une petite citadine.

Maniable grâce à son excellent diamètre de braquage de 9,4 m seulement et à son gabarit réduit, elle se gare dans un mouchoir de poche. Ses deux petites places arrière et la capacité de chargement limitée se prêtent mieux au transport des enfants vers l'école ou leur activité de loisir qu'à des virées entre copains le week-end à la campagne.

Reste l'inconnue du prix. Toyota ne communique aucune information à ce sujet pour le moment. L'ouverture des commandes est prévue au mois de novembre et les premières livraisons début 2026. Sans surprise, il sera



### L'avis de Charles Thouluc



Même si les progrès sur route sont indéniables, elle reste surtout une reine en ville.

**60%**  
Quotient Émotionnel

Gabarit réduit, diamètre de braquage ultra-court et bonne visibilité s'apprécient en ville. L'Aygo X se faufile partout et se gare dans un mouchoir de poche.





## TOYOTA AYGO X

### 1.5 Hybride 116 ch

### Air Collection

## EN CHIFFRES

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance cumulée	■ 116 ch <sup>(1)</sup>
Couple maxi	■ 120 Nm à 3800 tr/mn (essence) + 141 Nm (élec.)
Type	3 cylindres en ligne, 12 S
Cylindrée/puissance fiscale	1490 cm <sup>3</sup> /5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	auto CVT (train épicycloïdal)/1
Batterie/capacité brute (nette)	■ lithium-ion / NC (0,763) kWh

(1) Maxi : 91 ch à 5500 tr/mn + 80 ch élec.

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 9,4 m
Pneumatiques	175/60 R 18
Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	3,78/1,74/1,53/2,43 m
Poids/tractable freiné	1090 kg/impossible

Performances	
0 à 100 km/h	■ 9,2 s
Vitesse maxi	■ 172 km/h

Coffre	
Volume	■ 231 dm <sup>3</sup>

### LE BUDGET

Prix <sup>(2)</sup>	■ 23 400 €
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 0 € (85 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(3)</sup>	24 000 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km <sup>(4)</sup>

(2) Estimation L'AJ. (3) Malus et options inclus. Estimation L'AJ. (4) 5 ans pour le système électrique.

### Équipements de série<sup>(5)</sup> ■

6 airbags, accès et dém. sans clé, aide au parking AV/AR et cam. de recul, banquette rabattable 50/50, Bluetooth, clim auto, détecteur de pluie/luminosité, freinage auto d'urgence et détection des piétons/cyclistes, jantes alu 18 pouces, lecture des panneaux, peinture biton métallisée, phares LED, régl. vitesse adaptatif, rétros extérieurs élec. et rabattables électriquement, syst. multimédia avec écran tactile/Android Auto et Apple CarPlay/autoradio/prise USB, volant cuir (multifonction) réglable en hauteur...

(5) Données provisoires, susceptibles de modifications.

### Options

Prix non communiqués.

Consommation	
Mixte	■ 3,7 l/100 km
Réservoir	30 l

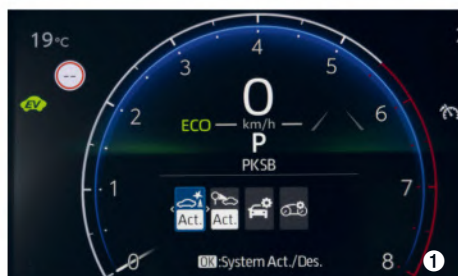
Note EuroNCAP	4 étoiles
Pays de fabrication	République tchèque

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Après ce rapide galop d'essai, l'Aygo X Hybride semble sortir gagnante sur plusieurs tableaux : agrément en ville et sur route, consommation, performances. Elle relève aussi son standing avec des équipements modernes. Reste l'épineuse question de son prix !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ Modernisée, l'instrumentation de bord est désormais entièrement numérique et gagne ainsi en lisibilité. ❷ La petite batterie est placée sous la banquette et ne réduit pas l'habitabilité. Heureusement, car l'espace est compté. ❸ Le coffre conserve le même volume : 231 dm<sup>3</sup>. Sa forme un peu compliquée ne facilite pas le chargement.

plus élevé que celui du modèle actuel, encore disponible mais uniquement sur stock, à partir de 17 500 € (avec 2000 € de remise Toyota) en version Dynamic 1.0 VVT-i de 72 ch. Mais pour demeurer cohérent, Toyota devra veiller à fixer des tarifs plus avantageux que ceux de la Yaris hybride, disponible à partir de 24 600 €, avec une habitabilité plus grande, un coffre plus volumineux et de meilleures prestations routières. Ce n'est pas gagné, car l'Aygo X "monte en gamme". La finition Air Collection, ici à l'essai, avec toit ouvrant en toile, affiche un standing plus élevé que l'actuelle. Elle embarque des dispositifs technologiques inédits qui n'ont pas grand-chose à envier à ceux présents dans des véhicules de la catégorie supérieure.

Toutefois, à l'arrivée, déboursier 24 000 ou 25 000 € pour ce qui reste une petite voiture risque de refroidir les ardeurs. Pour convaincre, l'Aygo X mise également sur l'image sportive de Toyota et s'encanaille avec une livrée GR. Facilement reconnaissable à ses jantes en alliage poli, sa peinture jaune moutarde exclusive (excepté le capot de couleur noire), sa calandre et ses jupes latérales spécifiques, cette version recevra aussi des réglages de trains roulants, d'amortisseurs et de direction optimisés pour plus de dynamisme. Mais elle ne sera pas boostée et conservera la mécanique 1.5 hybride de 116 ch. ■





# Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

## Des 17 à la place de mes 18 pouces

**Je possède un Mercedes GLA équipé de pneumatiques 235/55 R 18. Auparavant, je détenais une Classe B avec une monte de 205/55 R 17. Puis-je monter des pneus 205/55 R 17 sur des jantes 18 pouces ? P. T.**

Non, ce n'est malheureusement pas possible. La largeur et le diamètre de la jante doivent correspondre à ceux du pneu. Le dernier chiffre (17 ou 18) indique le diamètre intérieur du pneu, donc le diamètre de la jante correspondante. Pour monter des pneus en 17 pouces, il faudrait trouver des jantes de cette dimension compatibles avec votre GLA (entraxe, alésage, déport, etc.). Dans votre manuel d'utilisation, vous devriez pouvoir dénicher la liste des dimensions homologuées.



ARNAUD SAUNIER

YANN LEBEVRE



Renault Clio

## Digne d'une GTi, la nouvelle Clio ?

J'ai été choqué à la lecture de votre article de présentation de la nouvelle citadine Clio : un moteur d'entrée de gamme à 115 ch, soit la puissance d'une 205 GTi de 1986 ! Alors j'ai regardé dans les gammes de Citroën et Peugeot : rien en dessous de 100 ch... Comment voulez-vous que des gens modestes ou des étudiants puissent accéder à l'automobile avec des puissances pareilles et les prix afférents ? D'autant que les modèles du segment A ont disparu des catalogues. P. P.

Vous avez totalement raison. Difficile de trouver aujourd'hui une citadine de moins de 100 ch, et c'est regrettable. Toutefois, l'augmentation du prix des voitures ne s'explique pas uniquement par ce phénomène. Quant aux modèles du segment A, ils pourraient faire un retour sur le devant de la scène, surtout si le législateur finit par alléger les normes. Même s'il est fort probable que ce retour se fasse essentiellement en 100 % électrique.

## Vous délaissez les voitures plaisir !

**Dans quel numéro puis-je trouver l'essai de la BMW Série 1 123 xDrive ? R. S.**

Hélas, pas d'essai détaillé pour la 123 xDrive. Vous trouverez un Configurateur dans notre numéro 1179 du 6 mars 2025. Nous évoquons également ce moteur sur le X1, traité lui aussi sous la forme d'un Configurateur dans notre numéro 1130 du 23 mars 2023.



BMW Série 1

NICOLAS SOLER



# L'HEURE DE LA RENTRÉE A SONNÉ !



VOTRE ABONNEMENT DÈS

**3€** le 1<sup>er</sup> mois **SANS ENGAGEMENT**

Versión numérique incluse dans votre abonnement, à consulter sur [kiosquemag.com](http://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-1194](http://bit.ly/aj-1194)



**KIOSQUE**  
mag.com

## BULLETIN D'ABONNEMENT

# M042 # D1642040

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

☐ Formule **MENSUELLE** **3€** le 1<sup>er</sup> 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 ~~11,90€~~.  
**Résiliable sans frais à tout moment**<sup>(1)</sup>.

(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<sup>(2)</sup>.

(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](http://Kiosquemag.com) : [bit.ly/aj-1194](http://bit.ly/aj-1194) 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:

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

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

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

\*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (116,50€) et des frais de port (17,76€). (1) Offre 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](http://kiosquemag.com) et contacter le service client par mail sur [servicesabomags@eras.fr](mailto:servicesabomags@eras.fr) ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/12/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L.221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, 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](mailto:dpd@reworldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](http://www.cnil.fr). Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com).





# LA COLLECTION SAUVÉE





# N DES EAUX

Début 2024, le Nord a été durement touché par des inondations. Une catastrophe pour de nombreux particuliers, qui a aussi sinistré des pans entiers de notre patrimoine, dont cet ensemble d'autos populaires, remis en état de façon inattendue...

---

Par Thomas Riaud Photos Benjamin Asket/Virage Agency







Certains chantiers en prévision devront patienter encore, à l'image de cet utilitaire centenaire déniché dans la région...

**E**n cette belle journée ensoleillée du mois de juillet, l'endroit paraît bucolique à souhait. On y découvre au détour d'un virage un vieux moulin à farine en briques du pays érigé en 1740, lové sur les rives verdoyantes d'une petite rivière d'apparence tranquille. À l'intérieur de ce vaste bâtiment industriel chargé d'histoire, reconverti en papeterie à la fin du XIX<sup>e</sup>, sont sagement alignées sous la verrière de la nef métallique de type Eiffel des dizaines d'autos populaires, majoritairement françaises. Au premier abord, elles paraissent rutilantes, et sont d'ailleurs au cœur d'une exposition permanente que chacun peut découvrir lors de visites organisées (voir encadré p. 85). Tout autour s'affairent de nombreuses personnes, dont Jean-Pierre Labitte, vice-président des Brigades de l'Aa, qui me fait le plaisir de m'accueillir. Mais au fait, pourquoi diable "Les Brigades de l'Aa" ?

"Nous sommes une association consacrée aux véhicules de collection, et ce nom adresse un clin d'œil appuyé au célèbre feuilleton TV Les Brigades du Tigre (les premières unités motorisées de la police française mises en place par Clemenceau, NDLR), ce qui nous semblait évident, car nous louons régulièrement certaines de nos voitures aux productions télévisées. Mais ce patronyme fait également référence à l'Aa, qui est la rivière qui alimentait jadis la roue de cet ancien moulin." Une rivière, habituellement source de vie et d'activité économique, qui a aussi été dernièrement à l'origine des malheurs de l'association. En effet, comme le relate Jean-Pierre, la gorge encore nouée : "Nous avons été sévèrement inondés d'abord en novembre 2023, puis une

seconde fois en janvier 2024. La plupart de nos autos se sont retrouvées immergées dans plus de 70 cm d'eau." Enfin, lorsque Jean-Pierre parle d'eau, c'est une vue de l'esprit, car il conviendrait plutôt de parler de "boue" chargée d'immondices, ainsi qu'en témoignent certaines photos éloquentes prises juste après le sinistre.

### 70 VOITURES IMMERGÉES

"Nous avons donc subi une double peine, en nettoyant les locaux et les voitures deux fois de suite." Face à cette épreuve physique et psychologique, aussi harassante que décourageante, beaucoup auraient renoncé. Mais certainement pas Jean-Pierre ni les 35 adhérents qui



Une partie des membres de la dynamique association des Brigades de l'Aa avec, tout à droite, Jean-Pierre Labitte, à l'origine de ce sauvetage.





Comme de nombreuses autres voitures de la collection, cette Porsche 911 s'est retrouvée immergée. Outre la sellerie et les garnitures, le faisceau électrique a souffert...



L'eau et l'humidité persistante sont un fléau qui s'attaque bien évidemment aux carrosseries, à reprendre parfois complètement.

animent et font vivre cette petite association qui carbure à la passion. "Nous avons la chance d'être propriétaires de ce lieu incroyable depuis 2003, et il n'est pas question, pour nous, d'aller ailleurs, affirme le vice-président. Au-delà du bâtiment qui a été durement touché pendant cette crue, nettoyer les carrosseries est une chose, mais en s'infiltrant insidieusement jusque dans les moindres recoins, l'eau commet des dégâts sournois sur les voitures qui sont parfois difficiles à évaluer. Outre une humidité persistante qui peut générer de la corrosion plus ou moins sérieuse dans les longerons et autres corps creux inaccessibles, l'eau endommage gravement les circuits électriques, sans parler des selleries ni des moquettes."

Et comme se plaît à le rappeler Jean-Pierre, les mécaniques n'ont pas non plus été épargnées. "Il a fallu orchestrer la remise en route progressive des 70 voitures que notre association compte dans ses rangs, ce qui impliquait pour nous des frais colossaux, puisqu'on devait au minimum vidanger tous les moteurs et les boîtes de vitesses." Ne pouvant assumer seul ce brutal coût financier plus que notable, Jean-Pierre a eu l'idée géniale de lancer une sorte de "bouteille à la mer", sans trop y croire, en écrivant directement à... Patrick Pouyanné, P.-D.G. de TotalEnergies! "Contre toute attente, notre cas un peu désespéré l'a profondément touché et on a eu un retour presque immédiat de la part de cette grande entreprise." Pour mener à bien cette noble mission de sauvetage, Patrick Pouyanné l'a confiée à Xavier Bourat, à la tête de la direction régionale des Hauts-de-France, présent le jour de notre venue. Ce dernier explique : "Nous avons été sensibles à cet appel ➔



BRIGADES DE L'AA



“Contre toute attente, on a eu un retour presque immédiat de Total.”

Jean-Pierre Labitte,  
vice-président des Brigades de l'Aa

BRIGADES DE L'AA



Seule solution pour venir à bout de toute cette eau : de l'huile de coude et beaucoup de patience!

BRIGADES DE L'AA





“ Sans ces anciennes voitures, Total n'existerait pas. ”

Xavier Bourat, directeur régional des Hauts-de-France de TotalEnergies



Les Brigades de l'Aa comptent de nombreux modèles populaires, loués pour certains aux productions cinématographiques.





de détresse, et nous avons voulu apporter une aide concrète, rapide et utile. L'association avait besoin de beaucoup de lubrifiants pour redémarrer les mécaniques, et comme nous produisons une huile spécifique de haute qualité destinée aux voitures anciennes sous notre marque historique Elf (« Essence et lubrifiants de France », NDLR), cela avait du sens de leur faire spontanément don d'autant de litres d'huile que nécessaire. En plus, pour l'anecdote, Total a célébré ses cent ans l'an passé, et nous avons découvert que la doyenne de cette belle collection est à peine plus âgée, puisqu'il s'agit d'une rare Torpédo Licorne de 1922. Voilà le genre de signe qui ne trompe pas ! »

### PLUS QU'UN COUP DE POUCE

Certes, bien qu'indispensable, ce geste reste une goutte d'eau pour un géant de la pétrochimie tel que Total, mais l'action mérite d'être saluée, et cela a été en tout cas un acte décisif pour remettre d'aplomb les Brigades de l'Aa. « Il n'est pas exclu, ajoute Xavier Bourat, que Total poursuive son mécénat auprès de l'association sous d'autres formes dans les mois à venir, en la soutenant lors d'événements régionaux mettant en scène ces anciennes voitures ». Et de conclure : « Sans elles, Total n'existerait pas : nous n'oublions pas d'où nous venons ! »

Jean-Pierre reprend en me précisant : « Total nous a finalement fait don de plus de 200 litres d'huile. Cela a clairement permis de sauver

notre patrimoine en remettant en état la plupart des autos présentes ici. Le nerf de la guerre étant les rentrées d'argent, on a d'abord privilégié les modèles les plus demandés par les maisons de production. C'est notamment le cas des véhicules de police ou de ce coupé Renault 15 jaune à la carrosserie volontairement abîmée. On le voit de façon récurrente sur France 2 entre les mains du héros de la série Les Petits Meurtres d'Agatha Christie, censée se dérouler dans la France des années 70. »

Bien sûr, comme Didier l'explique – un adhérent pour le moins actif de l'association –, il a fallu, voiture après voiture, tout vidanger dans les règles de l'art, et évidemment recycler les fluides usagés, ce qui a réclamé auprès des membres, tous bénévoles, de nombreuses heures de travail. Et accessoirement pas mal d'huile de coude, mais non fournie cette fois par Total ! ■



Xavier Bourat, directeur régional des Hauts-de-France de TotalEnergies, a été un relais actif et précieux dans ce sauvetage hors norme.



Ces anciens bidons font directement écho à l'initiative heureuse de Total qui s'est illustrée par le don de 200 l d'huile pour sauver la collection.



Tout ce qui roule avec un moteur trouve refuge aux Brigades de l'Aa, y compris certains deux roues, comme cette moto des seventies et cette antique "bleue".

### LES BRIGADES DE L'AA

- 1, rue du Moulin, 62380 Ouve-Wirquin. ■ Ouverture pour des groupes (10 personnes minimum) sur rendez-vous.
- Forfait de 75 € pour 10 personnes. ■ Adhésion annuelle : 25 €/an pour les membres.



# VERSTAPPEN, SUR TOUS

Contre toute attente, Max Verstappen s'est superbement replacé dans la course au titre en Formule 1, au grand dam des pilotes McLaren. Mais comme si cela ne lui suffisait pas, l'insatiable Néerlandais s'est lancé dans un nouveau défi en parallèle !

Par Alain Pernot



Max Verstappen a devancé les pilotes McLaren sur les trois derniers grands prix.

**E**n annonçant au cours de l'été qu'il lui paraissait impensable de remporter la moindre victoire face à des McLaren si dominantes, le champion du monde de Formule 1 en titre en a surpris plus d'un. Il est vrai qu'il n'est pas du genre à céder au défaitisme, le Néerlandais ! En étant devancé sur la grille de départ du Grand Prix de Hongrie par une Ferrari, deux McLaren, une Mercedes, deux Aston Martin et même une Sauber, Max Verstappen a peut-être eu un petit coup de blues... La course allait d'ailleurs alimenter ce dernier. Sur le Hungaroring, le pilote Red Bull ne pouvait faire mieux que neuvième. Son grand prix national n'a pas vraiment inversé la tendance. Il s'est fait une nouvelle fois devancer par Piastri, et son retard sur le leader du championnat est monté jusqu'à 104 points ! Toutefois, cette baisse de moral n'a pas duré. Sur le circuit de Monza, début septembre, le champion du monde retrouvait les avant-postes.

Aux essais, il signait la pole position la plus rapide de l'Histoire à 264,682 km/h. Et il confirmait en course tout son mordant en renouant avec la victoire, dominant avec autorité les deux McLaren. Loin d'abdiquer, Max Verstappen a refait parler la

poudre à Bakou. Sur un tracé urbain au profil très différent, il s'est à nouveau adjugé la pole position et a mené la course de bout en bout pour revenir à seulement 69 points de Piastri, avec encore sept grands prix à disputer. La perspective de garder sa couronne devenait, d'un coup, envisageable.

**À Singapour, à défaut de signer une troisième victoire consécutive, le Néerlandais réalisait néanmoins une très bonne affaire.**

Il termine sur la deuxième marche du podium, derrière la Mercedes de George Russell et devant les deux McLaren. Un vrai petit miracle si l'on considère que sa Red Bull a été affectée durant toute la course par des problèmes de boîte de vitesses. Mais comme d'habitude, il a su tirer le maximum de sa monture. Cela lui permet de réduire son retard à 63 points.

Face à des pilotes McLaren lancés dans un duel fratricide qui peut dégénérer à tout instant, le champion du monde reste à l'affût sans pour autant faire une fixation sur un potentiel cinquième titre mondial.

La passion de Max Verstappen pour le sport automobile n'est pas focalisée sur la seule Formule 1.

Il met son goût de la compétition à l'épreuve sur d'autres terrains. Jusque-là, c'était surtout de manière virtuelle dans des courses d'e-sport. Par exemple, l'an dernier, en parallèle du Grand Prix d'Émilie-Romagne, il avait participé aux 24 Heures du Nürburgring virtuelles, prenant même un relais nocturne, la veille du grand prix. Cela ne l'avait pas empêché de s'imposer aussi bien virtuellement, avec ses équipiers, que réellement en remportant la compétition le dimanche ! Il avait récidivé au Grand Prix de Hongrie mais avec un peu moins de succès. Il s'était bien imposé aux 24 Heures de Spa virtuelles, se couchant à 3 heures du matin, mais avait en effet dû se contenter de la cinquième place au grand prix.

Cette année, Max Verstappen s'est trouvé un nouveau loisir. Ayant pris goût aux méandres du





# LES FRONTS



AFP

Au volant de sa Ferrari bleue, Max Verstappen a parfaitement réussi ses débuts en GT.

*Après cette première victoire, Max Verstappen n'a plus qu'un objectif : disputer les 24 Heures du Nürburgring.*



circuit du Nürburgring, l'un des plus difficiles au monde, il a décidé d'affronter l'Enfer vert, non plus sur un simulateur, mais au volant d'une vraie voiture de course. Il a participé au mois de mai à un test aux commandes d'une Ferrari 296 GT3 sous le pseudonyme de Franz Hermann. Ce galop d'essai n'a fait que renforcer son envie de disputer des courses officielles sur cette piste.

**Pour cela, le quadruple champion de F1 a dû se plier à un examen de passage, obligatoire pour tous les rookies du Ring.**

Tout comme Fangio et Ascari avaient dû passer le Rookie Test avant de participer aux 500 Miles d'Indianapolis dans les années 50. Au volant d'un Porsche 718 Cayman GT4 aux performances bridées, Max Verstappen a ainsi obtenu sans grande surprise son permis DMSB de niveau A le 13 septembre dernier, c'est-à-dire le week-end intercalé entre les Grands Prix d'Italie et d'Azerbaïdjan, qu'il a tous deux remportés.

Il n'a pas tardé à étrenner ce précieux sésame. Deux semaines après, il se lançait dans la neuvième manche de la série NLS, au volant d'une Ferrari 296 GT3 qu'il partageait avec le Britannique Chris Lulham. Le Néerlandais a pris un superbe départ et s'est immédiatement emparé de la première place afin de creuser un écart d'une minute sur ses poursuivants, avant de passer le relais à son équipier qui a rallié l'arrivée en tête. Après cette première victoire, Max Verstappen n'a plus qu'un objectif : disputer les 24 Heures du Nürburgring, une épreuve délirante avec près de 200 voitures au départ. Red Bull lui a déjà donné l'autorisation d'y participer les 16 et 17 mai 2026. On ignore encore si ce sera au volant d'une Ferrari ou d'une Ford, le futur partenaire de Red Bull. ■

Que ce soit en F1 (ici sur le podium de Monza) ou en GT, Max Verstappen a gagné 3 courses en quatre semaines !





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

#### EN MESURES

**L/l/h :**  
4,80/1,69/1,55 m

**Poids :** 1300 kg

**Puissance :**  
93 ch à 5200 tr/mn

**1000 m d.a. :**  
36,2 s

**Vitesse maxi :**  
156 km/h

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



Avec son hayon large et son plancher plat, le break 504 sera salué par ses nombreux utilisateurs pour ses aspects pratiques.



# LE BREAK PEUGEOT 504 À L'ESSAI

En 1971, Peugeot lance plus qu'une simple voiture : le break 504 ! Un véritable break, rallongé et surélevé par rapport à la berline, et doté de portes arrière spécifiques. Essayé ici en version essence, il est d'emblée salué pour sa capacité de charge. Par la suite, sa robustesse en fera un modèle d'une longévité exceptionnelle.

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

■ "Il eût été anormal que Peugeot ne transformât pas sa 504 en de pratiques véhicules utilitaires et familiaux. Après les berlines, les coupés et cabriolets, voici une nouvelle série offrant un volume et une charge importants."

■ "Cette fois, la série 504 est au complet. Suivant une vieille tradition Peugeot, le break et ses variantes sont au catalogue de la marque après s'être fait longtemps attendre."

■ "En fait, ce ne sont pas moins de six nouveaux modèles, autour de la même caisse, qui viennent s'ajouter à la gamme : deux breaks, normal et luxe ; deux familiales 7 places à essence ou diesel ; et deux

commerciales très dépouillées, elles aussi à moteur essence ou diesel."

■ "Pour notre essai, nous avons choisi le break luxe, toutes nos mesures étant valables aussi pour le break normal et la familiale, pourvus du même moteur et de la même suspension."

■ "Par rapport à la berline, l'empattement est allongé de 16 cm, ce qui donne une longueur hors tout, avec un porte-à-faux arrière important, de 4,80 m. Le poids à vide se trouve augmenté de près de 100 kg. "

■ "Pour la partie mécanique, on s'est contenté de reprendre le train arrière rigide et les freins à tambour des breaks 404."



Le tableau de bord du break est, sans surprise, celui de la berline, du moins sur les versions supérieures, car la commerciale à vocation utilitaire n'a droit qu'à un simple compteur rectangulaire.

“ L'arrière, assez massif, a une ligne qui se marie mal avec celle de l'avant mais, en compensation, le volume utile est très important. ”



## ↑ Ses qualités

### TRÈS BONNES PERFORMANCES

“À Montlhéry, la dernière 504 normale à carburateur avait atteint la vitesse de 158 km/h. À vide, le break a tourné à 156 km/h mais, ô surprise, chargé de 500 kg de lest, il a roulé 1 km/h plus vite qu’à vide. Cela s’explique par le fait qu’à vide, le break a une hauteur supérieure de 9 cm à celle de la berline. Au contraire, en charge, il s’abaisse de 10 cm, ce qui diminue notablement le maître-couple.”

### CONSOMMATION INTÉRESSANTE

“La consommation s’est révélée identique à celle de la 504 normale. En charge, à 70 km/h de moyenne, le break s’est contenté de 8,9 litres aux 100 km, ce qui est vraiment très intéressant.”

### RAPPORTS DE BOÎTE BIEN CHOISIS

“Sur la route, nous avons été étonnés par la relative facilité de mise en vitesse du break chargé, par sa souplesse en ville et aussi par sa tenue en côte. Le rapport de la quatrième paraît vraiment idéalement choisi.”

## ↓ Ses défauts

### DIRECTION IMPRÉCISE, INSTABLE EN CHARGE

“La direction subsiste sans modification et paraît, surtout en charge, au moins aussi imprécise que sur la berline, ce défaut unanimement reconnu ne paraissant nullement émouvoir le constructeur de Sochaux.”

### TRANSMISSION BRUYANTE

“On peut s’estimer satisfait du niveau sonore qui règne à l’intérieur du break jusqu’à 130 km/h au compteur environ. Au-delà, le pont se manifeste de façon assez désagréable, du moins sur la voiture que nous avons eue entre les mains.”

### HAYON DANGEREUX OUVERT

“Le hayon s’ouvre largement mais pas tout à fait assez haut : gare à la tête contre son rebord tranchant.”



①



②

① Avec son empattement allongé de 16 cm, le break dispose de portes arrière spécifiques. ② La version familiale a droit à de singuliers déflecteurs intégrés aux portes arrière. ③ Le break hérite de sièges avant bien dessinés et d’une large et confortable banquette arrière. L’accès aux places arrière est facilité grâce à des portes allongées par rapport à la berline. ④ Le coffre offre un très beau volume en proposant 602,2 dm<sup>3</sup> de capacité de charge, banquette en place. Et nettement plus banquette rabattue...



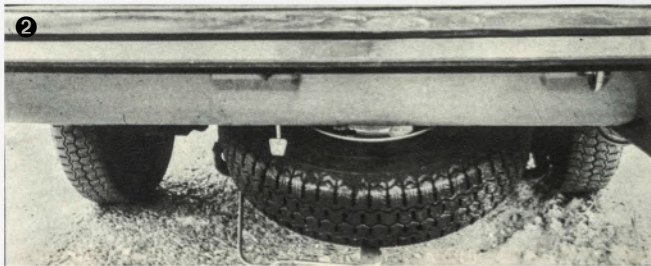
③



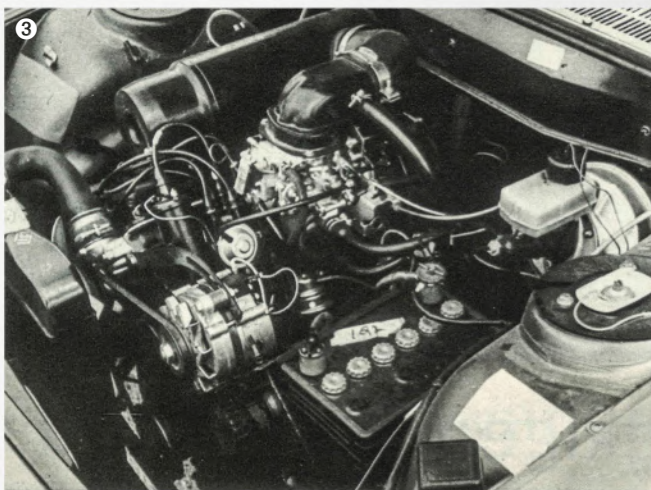
④

“ Le nouveau break 504 s’est montré sous un jour très favorable grâce à des performances à peu de chose près égales à celles de la berline. ”





❶ Les versions familiales bénéficient des mêmes phares à la "Sophia Loren" que la berline, mais aussi d'une calandre chromée et de butoirs sur les pare-chocs. Des éléments simplifiés sur la commerciale, qui hérite de banals phares ronds. ❷ Afin de ne pas empiéter sur la capacité du coffre, la roue de secours trouve refuge sous le plancher. ❸ Le break reçoit en début de carrière ce 4 cylindres essence à carburateur issu de la berline. Il aligne 93 ch DIN à 5 200 tr/mn.



## Extraits...

■ "Les aménagements intérieurs sont différents suivant le type et le degré de finition, mais nous distinguerons surtout le break avec la banquette arrière repliable et la familiale qui offre trois rangées de sièges, les deux sièges avant normaux, deux sièges centraux séparés, ce qui est une nouveauté, et une petite banquette repliable tout en arrière."

■ "En accélération à vide, nous avons retrouvé exactement les mêmes temps que ceux de la berline 504, soit 19,5 s au 400 m d.a. et 36,5 s au 1 000 m d.a."

■ "On voit que le break 504 se comporte sur la route comme une voiture particulière et qu'en charge, ses possibilités sont très supérieures à celles que l'on rencontre habituellement sur les véhicules commerciaux."

■ "Le comportement routier du break est assez différent suivant qu'il est à vide ou en charge. Lorsque le conducteur est seul à bord, la voiture à la suspension très ferme et au long empattement se comporte très bien tant en ligne droite qu'en virage, et il faut que la route devienne vraiment mauvaise pour que les inégalités se traduisent par des sautilllements."

■ "Le break Peugeot n'est pas une simple carrosserie avec une porte arrière mais un véhicule complet étudié en fonction d'une utilisation et de besoins bien précis. Son prix est plutôt élevé mais il rendra bien des services."



Par **Thomas Riaud**

## *Vu d'aujourd'hui*

Gamin, votre serviteur a écumé deux ans durant comme passager les routes et pistes égyptiennes à bord d'une 504 familiale équipée, ô luxe ultime, d'une climatisation. Jamais cette voiture indestructible ne nous a laissés tomber, et je me souviens encore de son confort royal. Au fil des ans, ce que les breaks Peugeot ont perdu en robustesse et praticité, ils l'ont gagné en finesse, à l'image de la dernière 508 SW, peu logeable mais si jolie. Un modèle stoppé malheureusement tout récemment par Peugeot...



# RENAULT 5 E-TECH

**Sexy, aussi sympa à conduire qu'à regarder, confortable, pas trop chère, la R5 n'est pas en tête des ventes des électriques en France par hasard. En voici la gamme déroulée pour vous aider à choisir la vôtre.**

Par Cyril Biotteau Photos Yann Lefebvre

**C**ommençons par préciser que nous nous concentrons sur les modèles badgés Renault, sans déborder sur les Alpine A290, très proches cousines de la R5 mais plus puissantes, évidemment. La gamme R5 E-Tech propose trois niveaux de motorisation de 95, 120 et 150 ch, deux tailles de batterie et cinq finitions. Il n'y a pas de variante de carrosserie (3 portes ou autre) et, bonne nouvelle, toutes les versions bénéficient d'un châssis

très agréable qui donne à la voiture un excellent compromis confort/tenue de route. Autre bonne nouvelle : même sur l'entrée de gamme, la qualité de présentation est très correcte, se différenciant simplement par quelques équipements en moins et des plastiques un peu moins qualitatifs. Dommage en revanche que la version la moins chère, appelée "Five", celle qui permet de descendre sous les 20 000 € grâce aux diverses primes

écologiques (sous conditions de ressources), doive se passer de chargeur rapide. Traduction : elle est totalement inapte aux longs trajets, sauf à être prêt à s'arrêter au moins quatre heures tous les 200 km... Voilà qui condamne cette version au strict périurbain et à être une seconde voiture. Heureusement, toutes les autres déclinaisons sont pourvues de chargeur rapide et peuvent voyager beaucoup plus facilement !

## LA GAMME

Moteur/Finition	Five	Évolution	Techno ♥	Iconic Cinq	Roland-Garros	Primes écologiques
95 ch	24 990 €	–	–	–	–	à partir de 3 100 € (0 g/km CO <sub>2</sub> )
120 ch ♥	–	27 990 €	29 990 €	31 990 €	–	à partir de 3 100 € (0 g/km CO <sub>2</sub> )
150 ch ♥	–	31 490 €	33 490 €	35 490 €	36 490 €	à partir de 3 100 € (0 g/km CO <sub>2</sub> )



Immédiatement reconnaissable comme une R5, la citadine électrique de Renault est ici en version 150 ch Techno.



## LES MOTEURS

### ÉLECTRIQUES

#### 95 ch

Toutes les R5 utilisent un moteur électrique à rotor bobiné qui se passe de terres rares. Cette version 95 ch intègre la batterie de 40 kWh et affiche un couple déjà généreux de 215 Nm qui permet de décoller facilement au feu vert. En ville et sur route, pour relancer jusqu'à 80 km/h environ, tout va bien, ensuite la faible puissance se fait sentir. D'ailleurs, contrairement aux autres R5 limitées à 150 km/h, celle-ci ne dépasse pas 130 km/h. En revanche, elle garde le train arrière multibras des sœurs et son comportement enjoué. Question autonomie, vous pouvez atteindre 325 km en ville et 315 km sur route, mais il vous faudra au minimum 4 heures pour recharger puisqu'il n'y a pas de recharge rapide...

#### 120 ch ♥

25 ch et 10 Nm de plus améliorent significativement les performances (presque 3 s de moins pour le 1 000 m départ arrêté, des reprises qui chutent elles aussi de 3 s). Et puis surtout, cette version gagne un chargeur rapide (80 kW) qui permet de passer de 10 à 80 % en 31 mn. Pas la panacée mais beaucoup mieux que 4 heures ! Dommage que cette déclinaison soit cantonnée à la batterie de 40 kWh.

#### 150 ch ♥

30 ch et 20 Nm de couple supplémentaires permettent d'améliorer surtout les reprises avec presque 2 s gagnées pour passer de 90 à 130 km/h par rapport à la version 120 ch. Sur route, la différence est facilement palpable alors qu'au démarrage en ville, l'écart d'accélération est moins sensible. Il faut dire que la voiture pèse presque 80 kg de plus à cause de sa batterie plus importante (52 kWh au lieu de 40). Mais de ce fait, l'autonomie moyenne mesurée grimpe de 265 à 340 km : bonne nouvelle, à tempérer par le fait que la recharge limitée par un chargeur de 100 kW prend environ 33 mn pour passer de 10 à 80 %. C'est long !



L'intérieur est bien traité, loin de la citadine basique, et le double écran s'avère pratique en ergonomie et réactif.



L'un des atouts de la R5 vient de son excellent compromis confort/comportement : c'est un régal sur petite route !

## LA TRANSMISSION

### Réducteur

C'est l'un des points faibles de la R5 : elle n'a que deux positions de récupération, D et B. Il faut passer sur les Alpine A290 pour avoir droit aux palettes au volant. Renault ne propose pas non plus de fonction *one pedal*, alors qu'elle est

apparue sur la Renault 4 : donc Renault sait faire... Le "levier de vitesses" est derrière le volant à droite et, particularité, il n'y a pas de position P. À l'usage cependant, ce n'est pas trop gênant : à chaque arrêt, dès que vous coupez le contact et que vous ouvrez la porte, le frein de parking est enclenché automatiquement.

**L/I/h/empattement : 3,93/1,81/1,50/2,54 m**

MOTEURS ÉLECTRIQUES	95 CH	120 CH ♥	150 CH ♥
Puissance maxi (ch)	95	120	150
Couple maxi (Nm)	215	225	245
<b>Performances</b>			
Vitesse maxi (km/h)	131	152	151
0 à 100 km/h (s)	11,8	9,7	8,7
90 à 130 km/h en Drive (s)	12,5	9,3	7,5
<b>Autonomie</b>			
Capacité batterie brute/nette (kWh)	NC/40	NC/40	NC/52
Autonomie WLTP/mesurée (km)	312/280	312/265	410/340



**ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS**

Accès et démarrage mains-libres, Apple CarPlay et Android Auto sans fil, banquette AR rabattable 60/40, détecteur de pluie, écran central tactile 10,1 pouces, vitres électriques AV et AR.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	FIVE	EVOLUTION	TECHNO ♥	ICONIC CINQ	ROLAND-GARROS
Caméra de recul	—	—	série	série	série
Chargeur à induction pour smartphone	—	—	série	série	série
Climatisation automatique	—	série	série	série	série
Climatisation manuelle	série	—	—	—	—
Combiné d'instruments numérique 7 pouces	série	série	série	—	—
Combiné d'instruments numérique 10 pouces	—	—	—	série	série
Conduite semi-autonome de niveau 2	—	—	1 000 €	série	série
GPS Google connecté	—	—	série	série	série
Indicateur de charge sur le capot avant	—	—	série	série	série
Jantes acier 18 pouces avec enjoliveurs	série	série	—	—	—
Jantes alliage 18 pouces	—	—	série	série	série
Planificateur de trajet et préconditionnement de la batterie	—	—	série	série	série
Pompe à chaleur et V2L	—	série	série	série	série
Radars de stationnement AV et latéraux	—	—	400 €	série	série
Régulateur de vitesse adaptatif	—	—	série	—	—
Rétroviseur intérieur automatique jour/nuit	—	—	série	série	série
Rétroviseurs rabattables électriquement	—	—	série	série	série
Rétroviseurs rabattables manuellement	série	série	—	—	—
Siège conducteur à réglage électrique	—	—	—	série	série
Sièges avant chauffants	—	400 €	400 € <sup>(1)</sup>	série	série
Sièges avant réglables en hauteur	—	—	série	série	série
Système audio 4 HP	série	série	—	—	—
Système audio 6 HP	—	—	série	—	—
Système audio premium	—	—	600 €	série	série
Volant chauffant	—	—	400 € <sup>(1)</sup>	série	série

(1) Options groupées.

**LES FINITIONS****FIVE**

C'est grâce à cette finition que la R5 peut descendre sous les 20 000 €, aides comprises, mais en se passant de chargeur rapide. Côté équipements, les roues sont déjà de 18 pouces mais à enjoliveurs, tandis qu'à l'intérieur vous trouverez le double écran, mais celui de gauche, en face du conducteur, ne fait que 7 pouces de diagonale. Cette version est la seule avec climatisation manuelle mais elle a droit à la carte mains-libres. Les plastiques sont moins qualitatifs que sur les livrées haut de gamme.

**EVOLUTION**

Ce deuxième niveau apporte surtout un chargeur rapide, quelle que soit la motorisation choisie. De quoi envisager de voyager plus loin et plus facilement qu'avec la Five. Il inclut aussi la clim automatique, la pompe à chaleur et le V2L.

**TECHNO ♥****(Évolution + 2 000 €)**

C'est à partir de là que l'équipement marque un gros gap. Les jantes passent à l'alliage léger et la dotation s'enrichit d'une caméra de recul, d'un chargeur à induction, de l'indicateur de charge sur le capot avant, de rétroviseurs rabattables électriquement ou d'un système audio un peu plus performant. Les plastiques sont plus qualitatifs, l'insert décoratif en face du passager est matelassé et vous gagnez un habillage de console centrale et un accoudoir central avant.

**ICONIC CINQ****(Techno + 2 000 €)/****ROLAND-GARROS****(Iconic Cinq + 1 000 €)**

C'est seulement à partir de cette livrée que la R5 obtient le combiné d'instruments de 10 pouces, la conduite semi-autonome de niveau 2, un siège conducteur électrique et un volant chauffant. Le toit devient noir quelle que soit la couleur de carrosserie choisie, donnant un aspect biton plus chic. La Roland-Garros est réservée à la seule motorisation 150 ch et n'ajoute que de la cosmétique avec des jantes spécifiques, des décorations de portes, un liseré de toit gris, et à l'intérieur plusieurs éléments dont une sellerie spéciale.



❶ Sur le combiné d'instruments, la jauge à autonomie indique toujours une fourchette, du kilométrage le plus pessimiste au plus optimiste selon le terrain et votre conduite. ❷ Les versions supérieures ont droit à un planificateur d'autonomie, mais celui-ci est assez pessimiste. ❸ Les places arrière ne constituent pas le point fort de la R5 : pour avoir de l'espace, il faut passer à la R 4! ❹ Le coffre atteint 310 dm<sup>3</sup>, un bon score dans la catégorie. ❺ Le "levier de vitesses" est situé derrière le volant à droite, et peut être personnalisé!





Même dans sa petite version Five, la R5 dispose d'un couple généreux au démarrage.



L'autonomie et la vitesse de recharge sont deux points faibles de la R5, même en version haute.

## LES PRINCIPALES OPTIONS

### PACK HIVER (400 €)

Grâce à ce pack proposé sur Techno (de série sur Iconic Cinq), vous avez les sièges avant et le volant chauffants. Ce qui peut paraître un gadget est en fait très utile, car il chauffe votre corps plus vite que la climatisation et permet de gagner en autonomie puisqu'il "pompe" moins sur la climatisation pour chauffer tout l'habitacle (le plus souvent vide à part vous). Ce pack inclut également le réglage lombaire pour le conducteur.

**CONSEILLÉ PAR L'AJ**

### ADAPTATEUR POWER TO OBJECT (400 €)

À partir de Techno, les R5 sont équipées de V2L (Vehicule to Load), c'est-à-dire capables d'alimenter un appareil électrique dans la limite de 3,7 kW. Cafetière, barbecue, ordinateur, projecteur, gonfleur, etc., beaucoup d'objets entrent dans ce critère. Mais pour que ça fonctionne, si la voiture est prévue pour, il faut un adaptateur. Problème : celui de Renault est vendu 400 € alors qu'il en existe sur le marché pour beaucoup moins cher (de 40 à 150 €). Autant il est intéressant d'en avoir un dans la voiture, autant celui de Renault n'est peut-être pas le bon.

**DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ**



**NOTRE CHOIX**

**Renault 5 150 ch Techno**

(33 490 € hors options, primes : à partir de 3 100 €)

Choix difficile, à cause de la taille des batteries. Si vous prenez une R5 en voiture principale, optez pour une 150 ch pour ses grosses batteries et son autonomie plus confortable. Si c'est en seconde voiture, vous pouvez jeter votre dévolu sur une 120 ch, déjà très agréable à conduire. L'idéal serait une 120 ch avec la grosse batterie... Dans les deux cas, la finition Techno nous paraît le meilleur choix pour son rapport prix/équipement.

## LES TEINTES

### Teinte de série



Peinture Noir Étoilé

### Teintes métallisées



Blanc Nacré (650 €, indisponible sur Five)



Bleu Nocturne (650 €, indisponible sur Five)



Vert Pop! (800 €)



Jaune Pop! (800 €, indisponible sur Five)

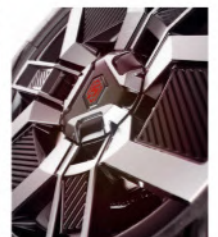


Gris Schiste Satin/Toit Noir Étoilé (800 €, uniquement sur Roland-Garros)

## LES JANTES



Jantes acier avec enjoliveur Disco 18 pouces (série sur Five et Evolution)



Jantes alliage diamantées noir 18 pouces Techno (série sur Techno)



Jantes alliage diamantées noir 18 pouces chrono (série sur Iconic Cinq)



Jantes alliage diamantées noir 18 pouces électro (série sur Roland-Garros)



# PEUGEOT 308 III

La Peugeot 308 a multiplié les offres et les silhouettes pour continuer d'exister dans le grand bain de la voiture compacte. Bien choisis, certains modèles de la génération en cours peuvent constituer une bonne affaire en occasion.

Par Didier Laurent

La génération actuelle de Peugeot 308 repose sur une plateforme multi-énergie qui l'autorise à accueillir un large éventail de motorisations. Initialement proposée en essence, diesel et hybride rechargeable, la gamme s'est étoffée avec une déclinaison micro-hybride 48 V, puis une version 100 % électrique (E-308). L'ensemble est disponible en berline et en break SW, ce qui est rare concernant le modèle à batterie. La présentation extérieure se veut qualitative et l'intérieur affiche un niveau de finition correct pour la catégorie. L'i-Cockpit, élément numérique distinctif, lui permet de rester dans le coup. Au fil des mises à jour, la 308 a intégré de nouvelles fonctionnalités, comme l'assistant ChatGPT, reflet d'une tendance à la connectivité accrue. Mais le monde automobile évolue très vite, et la 308 marque certaines limites technologiques face aux modèles les plus récents, dotés d'une force de calcul supérieure. L'espace à bord se montre convenable mais pas particulièrement généreux. Le break, allongé de 27 cm en comparaison de la berline, offre une meilleure capacité de chargement, sans pour autant améliorer l'habitabilité arrière, qui demeure dans la moyenne en matière de garde au toit et d'espace pour les jambes. Sur la route, la 308 propose un compromis équilibré entre confort et dynamisme. L'amortissement est correctement calibré et le petit volant accentue l'impression de maniabilité, au prix d'une position de conduite qui ne convient pas à tous. Sur le marché de l'occasion, l'offre est abondante et couvre toutes les motorisations, ce qui facilite le choix en fonction des usages. Comme toujours, le milieu ou le haut de gamme (Allure ou GT) auront vos faveurs.

	LA GAMME 308	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	1.2 PureTech	110	6,1	Son nom fait peur, à juste titre. Sa puissance aussi, finalement, notamment lorsqu'il s'agit d'aborder les grands axes. Ce 3 cylindres est à réserver aux petits trajets.
	1.2 PureTech	130	6,2	Le même moteur, toujours compliqué à recommander compte tenu de ses aléas de fiabilité. Bon accord avec la boîte de vitesses automatique, qui rend la conduite douce et coulée tout en priorisant le couple à bas régime.
Micro-hybride	1.2 Hybrid e-DCS6	136/145	6	<b>Nouveau moteur et hybridation légère font de cette version quelque chose de recommandable. L'agrément à l'usage est réel, le niveau de consommation est vraiment correct, surtout en zone urbaine. Quelles que soient vos habitudes de trajet, cette déclinaison peut être la bonne.</b>
Hyb. recharg.	1.6 PHEV	180	Auton. moy. élec. mesurée : 42 km Conso batterie vide : 7,4 l/100 km	Elle conjugue un moteur thermique 4 cylindres de 150 ch à une machine électrique de 110 ch, et utilise une batterie de 12,4 kWh pour 40 à 50 km en tout électrique. Elle n'est pas à prioriser.
	1.6 PHEV	225	Auton. moy. élec. mesurée : 42 km Conso batterie vide : 7,5 l/100 km	Aucun intérêt supplémentaire en comparaison de la version 180 ch. C'est la même batterie, les performances sont à peine meilleures, il n'y a pas de raison de dépenser plus.
Diesel	1.5 BlueHDi	130	5,3	Ce diesel s'adresse à ceux qui roulent beaucoup, et s'accorde très bien avec une boîte automatique en raison de son couple généreux. Sa consommation est très raisonnable.
Électrique	E-308	156	Autonomie moyenne mesurée : 330 km	Une batterie de 51 kWh lui permet d'afficher une autonomie homologuée à un peu plus de 400 km, et donc 300 km dans la vraie vie (et 200 km sur autoroute). Temps de recharge moyen, mais elle présente l'avantage d'exister en break.



YANN LEFEBVRE

## LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 12 000 €

Diesel : à partir de 15 000 €\*

Micro-hybride :  
à partir de 22 000 €

Hybride rechargeable :  
à partir de 19 000 €

Électrique :  
à partir de 25 000 €

Génération : troisième

Commercialisation :  
octobre 2021

Restylage : août 2025

Nombre d'exemplaires  
en circulation : 142 000

\* 100 000 km maximum.



# NOTRE CHOIX

## Peugeot 308 1.2 Hybrid e-DCS6 Allure 2024

1<sup>er</sup> prix prospecté :  
**24 000 €**/25 000 km



### TECHNIQUE

#### MOTEUR

Puissance maxi	136 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1750 tr/mn
Type	3 cylindres, turbo + micro-hybridation 48 V
Puissance fiscale	7 CV
Cylindrée	1 199 cm <sup>3</sup>
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/6

#### Châssis

Diamètre de braquage	10,5 m
Pneumatiques	225/45 R 17

#### Dimensions/Poids

L/I/h/empattement	4,37/1,86/1,44/2,68 m
Poids/tractable freiné	1463/1150 kg

### LA CONDUITE

#### Performances/Freinages

1 000 m d.a.	31,2 s
0 à 100 km/h	9,6 s
90 à 130 km/h en Drive	8,8 s
Vitesse maxi	204 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/65 m

### LA VIE À BORD

#### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	144/141 cm
Volume coffre	397 dm <sup>3</sup>

### LE BUDGET

Assurance <sup>(1)</sup> : 840 €	Carte grise <sup>(2)</sup> : 371 €
----------------------------------	------------------------------------

#### Consommation

Moyenne	6 l/100 km
Ville/route/autoroute	6/5,9/6,2 l/100 km
Autonomie/réservoir	866 km/52 l

#### Coût de l'entretien

Amortisseur AV <sup>(3)</sup>	379 €	Distribution	278 €
Amortisseur AR <sup>(3)</sup>	320 €	Embrayage	BVA
Disques AV <sup>(3)</sup>	404 €	FAP	1 508 €
Disques AR <sup>(3)</sup>	217 €	Pneus <sup>(3)</sup>	220 €
Plaquettes AV <sup>(4)</sup>	268 €	Feu AV	301 €
Plaquettes AR <sup>(4)</sup>	162 €	Feu AR	394 €
Filtre à air	52 €	Bouclier AV	648 €
Filtre à huile	20 €	Bouclier AR	462 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

## LE BILAN FIABILITÉ

Beaucoup de petits problèmes et bien entendu la vague PureTech noircissent le tableau de la 308, qui est par ailleurs une très bonne voiture. Comme toujours, vous pourrez écarter le danger en choisissant un exemplaire qui est suivi dans le réseau ou qui a été corrigé.

## LES PANNES

### PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

#### MOTEUR 1.2 PURETECH

Est-il encore besoin de le présenter... Sa faiblesse de courroie de distribution, qui trempe dans l'huile, s'effiloche et dont les débris peuvent créer divers pépins, a largement affecté la réputation de Stellantis. C'est l'un des soucis de fiabilité les plus importants des dix dernières années, l'effet volume en France donnant encore de l'ampleur au problème. Dans les faits, il faut soit choisir un modèle récent, postérieur à 2023, ou un exemplaire qui a été corrigé.

#### MOTEUR 1.2 MICRO-HYBRIDE

La nouvelle boîte de vitesses e-DCS6, qui intègre le petit moteur électrique de l'hybridation 48 V, a connu des soucis

importants en début de carrière.

Il a même parfois fallu la remplacer, et à des kilométrages très faibles. On note également des défaillances d'arbre à cames (usure prématurée) jusqu'en février 2024, ce qui se signale par une perte de puissance et l'allumage d'un voyant d'anomalie moteur. Dans certains cas, un décalage de la chaîne de distribution est possible.

#### MOTEUR 1.5 BLUEHDI

Des problèmes de chaîne de distribution ont perduré jusqu'en 2023, pouvant générer un refus de démarrage, voire une casse du moteur. En cas de petits trajets répétés, les filtres à particules et vannes EGR peuvent s'encrasser et doivent souvent être remplacés.

## AUTRES DÉFAILLANCES

### BOÎTES DE VITESSES AUTOMATIQUES

Selon les motorisations, la 308 peut recevoir une boîte automatique à 6 ou 8 rapports (EAT6 et EAT8). Toutes deux demandent un entretien suivi et fonctionnent globalement bien, mais des cas d'à-coups de transmission remontent dans les statistiques d'anomalies. Des reprogrammations peuvent gommer ces défauts. Un problème similaire concerne aussi la boîte e-DCS6 de la version hybride, mais il semble inhérent à cette motorisation.

### €-308

Elle est assez faiblement représentée en occasion, mais signalons tout de même quelques pépins électroniques sur cette version, qui peut refuser de démarrer. Cela peut venir du logiciel de gestion moteur, mais aussi de soucis de câble de recharge. Dans certains cas, il est également impossible de procéder à la charge avec des câbles de type 2 ou 3. Il convient alors de remplacer un ou plusieurs fusibles, voire le chargeur embarqué de la voiture.

## LES RAPPELS

### MAJEURS

#### POMPE À CARBURANT (JANVIER 2025)

Ce rappel de grande ampleur (plus de 230 000 voitures du groupe Stellantis, dont 149 157 Peugeot et quelques milliers de 308, toutes équipées du nouveau moteur 1.2) concerne des autos fabriquées entre 2023 et fin 2024 : un risque de fuite de carburant sur le tuyau haute pression situé entre la pompe et la rampe d'injection a été identifié. Le problème se manifeste de diverses manières (odeur, consommation excessive, allumage d'un témoin d'alerte) et peut causer un début d'incendie.

#### CHAÎNE DE DISTRIBUTION (JUILLET 2025)

Autre rappel d'ampleur, qui concerne le moteur 1.5 BlueHdi. Il s'agit de corriger 636 000 autos (Peugeot, Citroën, Opel, DS) fabriquées entre 2017 et 2023, soit avant l'introduction d'une modification apportée en usine. Une chaîne de distribution d'une largeur de 8 mm (au lieu de 7 mm) va être installée, avec une nouvelle huile et d'autres préconisations d'entretien. Peugeot assure une prise en charge jusqu'à dix ans ou 240 000 km pour les voitures non corrigées présentant un problème.

### MINEURS

#### POIGNÉES DE PORTE (FÉVRIER 2022)

Sur 8 171 Peugeot 308 assemblées entre le 22 février 2021 et le 18 janvier 2022, Peugeot a constaté que certaines poignées de porte extérieures pouvaient entraîner

une mauvaise fermeture des ouvrants. Résultat, les portes pourraient s'ouvrir seules en roulant. En après-vente, les concessionnaires vérifient le bon fonctionnement des poignées, et si nécessaire procèdent à leur remplacement.





# CARBON F100



**F100**  
CARBON

À partir de 459,90 €  
De XS à 2XL

**F100**

À partir de 399,90 €  
De 2XS à 2XL

**PINLOCK**  
INCLUS

**ECE R22.06**  
DOUBLE HOMOLOGATION **P/J**

[hjchelmets.eu](http://hjchelmets.eu)

**F**  
**YOUR LIFE**  
**YOUR STYLE\***

\* Votre style, votre vie



# SE FAUFILER, C'EST GAGNER

**Électriques ou thermiques, les deux-roues permettent de gagner un temps précieux lors des trajets quotidiens, le tout en prenant un réel plaisir à la conduite. À condition, toutefois, de faire le bon choix...**

Dossier réalisé par **Guillaume Geneste** Photos **Yann Lefebvre**

**L'**électrique commence à s'imposer dans le monde des deux-roues. Dans des styles totalement différents, les Honda CUV e: (équivalent 125) et Peugeot Kisbee (équivalent 50) montrent qu'ils s'adaptent de mieux en mieux à l'univers urbain. Agiles, dépourvus de vibrations et toujours prêts à bondir au feu vert, ils séduisent par leur efficacité. Dommage toutefois que, dans les deux cas, les batteries empiètent nettement sur les capacités d'emport et que les tarifs restent élevés.

Pour ceux qui ne sont pas encore prêts à franchir le pas, les 125 cm<sup>3</sup> thermiques dits "polyvalents" demeurent des valeurs sûres : suffisamment d'allonge pour sortir des centres-villes, des comportements sécurisants et, le plus souvent, un bon confort. Le Kymco People S et ses grandes roues, le Sym Fugue au look rétro et le Yamaha XMAX Tech Max+ avec son équipement haut de gamme sont les dignes représentants de cette catégorie.







Le Honda CUV e: fait appel à un écran couleur 7 pouces multifonction comme tableau de bord.

Le Honda CUV e: représente une évolution marquante de l'offre du géant japonais en matière de scooter électrique.



# Évolution positive

Équivalent de la catégorie 125 cm<sup>3</sup>, le deuxième scooter électrique de Honda propose un bon rapport performances/autonomie. Mais il sacrifie le coffre pour y loger deux batteries.

**L**e CUV e: est le second scooter électrique de Honda. Il se positionne comme une évolution XL du petit EM1 e: qui était un équivalent 50 cm<sup>3</sup>. Le CUV e: est plus imposant et est techniquement un équivalent 110 cm<sup>3</sup> (drôle de cylindrée; disons "équivalent 125", pour parler de sa catégorie). Le CUV e:, pour "Clean Urban Vehicle" (véhicule urbain propre), fait appel au même type de batteries que l'EM1 e:, sauf qu'il en a d'office deux placées sous sa selle. Top case nécessaire, donc, en l'absence de coffre. D'une capacité de 2,6 kWh (au total), ces batteries lithium-ion pèsent 10,2 kg chacune et il faut les transporter jusqu'au socle de recharge. Et les deux sont nécessaires pour que le CUV e: fonctionne. Compter environ 6 heures pour passer de 0 à 100 % de charge. L'autonomie maximale est de 72 km.

Le CUV e: est logiquement plus imposant que le précédent modèle électrique de la marque. Il se caractérise aussi par un style ultramoderne avec, par exemple, son bandeau LED à l'avant ou son garde-boue travaillé pour améliorer le

flux de l'air. Innovant, le CUV e: l'est également en ce qui concerne son tableau de bord, qui fait appel à un écran numérique couleur multifonction de 7 pouces. La selle est confortable, ce qui est d'autant plus important que le scooter électrique Honda doit faire avec des suspensions un peu fermes pour supporter le poids des batteries. Heureusement, la masse globale reste contenue

(120 kg), ce qui permet de profiter d'un bel agrément de conduite. Il est possible de sélectionner trois modes de conduite avec le bouton de commande sur le guidon droit : Eco (privilégie l'autonomie au détriment des performances), Standard et Sport (qui favorise les

performances). Le mode Eco se révèle limite dans un flux de circulation dense; à l'usage, c'est le mode Standard qui s'avère le plus polyvalent, le mode Sport ayant tendance à faire fondre la capacité de la batterie comme neige au soleil. La vitesse maxi de 80 km/h restreindra l'usage du CUV e: à la ville. Cependant, l'équilibre et le comportement sont d'un très bon niveau, comme toujours chez Honda.

**PLUS**  
Maniabilité  
Équilibre  
Qualité de fabrication

**MOINS**  
Pas de branchement  
pour la recharge  
Confort ferme

**HONDA CUV e:**  
**3999 €**  
**HONDA CUV e:**  
**CONNECTED**  
**4599 €**

## EN CHIFFRES

Données constructeur

### LA TECHNIQUE

- **Moteur** : ■ électrique équivalent 110 cm<sup>3</sup>
- **Puissance maxi** : ■ 8 ch
- **Couple maxi** : ■ 22 Nm
- **Empattement** : 1310 mm
- **Hauteur de selle** : ■ 760 mm
- **Poids** : ■ 120 kg

### LA CONDUITE

- **Vitesse maxi** : ■ 80 km/h
- **Transmission** : directe
- **Freinage** : ■ disques AV/tambour AR
- **Roues AV/AR** : 12/12 pouces

### AUTONOMIE/RECHARGE

- **Batteries** : ■ 2,6 kWh
- **Autonomie** : ■ 72 km
- **Temps de charge 0 à 100 %** : 6 h

## Le bilan aj

Avec ses deux – lourdes – batteries et son moteur de 8 ch, cet équivalent 110 cm<sup>3</sup> se montre à la fois maniable et performant en ville. Son confort de suspension reste trop ferme. Vitesse de pointe et autonomie demeurent trop limitées. Et pas de place pour un casque !



NOTHING BUT THE  
**MAX**

70<sup>th</sup>  
ANNIVERSARY

Jusqu'à 800€  
d'avantage client



## Gamme Tech Max : MAXimisez le confort, minimisez le froid

Selle et poignées chauffantes, bulle électrique,  
anticipez l'hiver avec les versions Tech Max

\*Jusqu'au 31 décembre 2025, Yamaha vous fait profiter d'un avantage client de 400 € TTC pour l'achat d'un XMAX 125/300 Tech Max ou Tech Max + / modèle 2025 ; avantage client de 800 € TTC pour l'achat d'un TMAX Tech Max 2025 / modèle 2025. Avantage au choix : aide à la reprise ou accessoires Yamaha offerts, selon conditions définies avec le concessionnaire. Offre valable chez les concessionnaires participants, dans la limite des stocks disponibles.



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

YAMAHA MOTOR SERVICES | YAMALUBE | YAMAHA MOTOR U FINANCE

Revs Your Heart : Et votre cœur bat plus fort - 70<sup>th</sup> Anniversary : 70<sup>ème</sup> anniversaire  
Nothing but the max : Rien que le Max.



**YAMAHA**  
Revs Your Heart

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



# Simple, efficace et craquant

Réservé à un usage purement urbain, le Kisbee SE se montre facile à prendre en main, agile et finalement très attachant. Malgré quelques défauts et un prix salé.

Comment ne pas être séduit par ce look de mini-scooter, surtout dans la livrée jaune "pétant" que revêt notre modèle d'essai ? Cette sorte de jouet pour adulte (à près de 3 000 € tout de même) donne le sourire. Hyper-compact, doté d'un petit moteur électrique équivalent 50 cm<sup>3</sup>, le Kisbee SE, marque de Peugeot Motocycles, ne saura charmer que les personnes à la recherche d'un deux-roues pour les trajets urbains. Mais si c'est le cas, il présente les arguments pour vous faire craquer. Pas par ses performances, logiquement limitées : il faut essorer la poignée des gaz pour arriver à s'arracher au feu rouge et la vitesse de pointe d'environ 50 km/h (moins en mode Eco avec une vitesse maximale à une trentaine de kilomètres/heure) lui interdit toute escapade extra-urbaine. Pas par son équipement, qui se réduit au strict minimum. Pas par son petit tableau de bord regroupant très peu d'informations ; pas non plus par le signal sonore du clignotant très irritant. Si l'espace sous selle pourra accueillir un casque dans la version "une batterie" (50 km d'autonomie), notre modèle d'essai, pourvu de deux packs de batteries, ne laisse aucun espace disponible (top case indispensable pour pouvoir disposer d'un peu de



Le tableau de bord monochrome fait dans le spartiate avec un minimum d'informations.

rangement). Au moins sera-t-il possible d'envisager de parcourir un peu moins d'une centaine de kilomètres avec les deux piles amovibles (compter environ 4 heures de charge)...

Alors, pourquoi craquer ? Pourquoi le Kisbee SE donne-t-il le sourire à son guidon ? C'est inexplicable, mais ce petit scooter électrique sait se rendre immédiatement attachant. Rouler en ville avec lui, c'est faire fi de tout ce qui peut s'avérer exaspérant en lisant sa fiche technique, faire fi des autres usagers pour se consacrer au plaisir de se déplacer en silence (fichus clignotants) et dans un certain confort que bien d'autres

scooters thermiques et électriques ne savent pas donner. Serais-je tombé amoureux ? Peut-être, mais de façon mystérieuse et à ma plus grande surprise. Dommage qu'il soit si cher et que son usage soit si limité.

**KISBEE SE**

**2999 €**



## EN CHIFFRES

Données constructeur

### LA TECHNIQUE

- **Moteur** : ■ électrique équivalent 50 cm<sup>3</sup>
- **Puissance maxi** : ■ 2,8 ch
- **Couple maxi** : ■ 137 Nm
- **Empattement** : ■ 1 275 mm
- **Hauteur de selle** : ■ 769 mm
- **Poids** : ■ 95,5 kg (sans batteries)

### LA CONDUITE

- **Vitesse maxi** : ■ 45 km/h (mode Boost)
- **Transmission** : ■ entraînement direct
- **Freinage** : ■ disques AV / tambour AR
- **Roues AV / AR** : 12 / 12 pouces

### AUTONOMIE/RÉCHARGE

- **Batterie** : ■ 1,62 kWh
- **Autonomie** : ■ 55 km (mode Eco)
- **Temps de charge** : ■ 80 % en 4 h 20

## Le bilan aj

Ce petit scooter, équivalent 50 cm<sup>3</sup>, se montre agile et même amusant à conduire en ville sans sacrifier le confort de suspension. Bravo. Hélas, il manque clairement d'allant, d'autonomie lorsqu'il n'embarque qu'une seule batterie, et son prix reste trop élevé rapporté à l'usage.



**PLUS**

Look sympa  
Maniabilité  
Confort de roulage

**MOINS**

Pas de rangement  
Accélérations fades  
Prix élevé

Mignon : c'est le terme le plus approprié pour ce petit scooter électrique équivalent 50 cm<sup>3</sup> à l'aise uniquement en ville.



Avec son grand pare-brise, le Kymco People S fait preuve d'une belle efficacité en ville.

**KYMCO PEOPLE S**

**3499 €**



Le tableau de bord associe deux écrans LCD monochromes; avec le système connecté Noodoe, celui du haut est remplacé par une dalle couleur multifonction.



# Efficace et sûr

Doté de grandes roues et d'une belle protection, le Kymco People S se montre aussi à l'aise en ville que sur route dégagée. Sa vitesse de pointe est un peu juste sur autoroute.

**L**e People S est un 125 cm<sup>3</sup> qui affiche une belle polyvalence. Sa grande roue avant lui assure une excellente stabilité tout en rendant l'engin facile à manœuvrer à basse vitesse. Un vrai plus pour circuler en ville.

Le train avant absorbe ainsi très bien les irrégularités de la chaussée, ce qui est un peu moins le cas de la suspension arrière, qui reste assez sèche. Le grand pare-brise offre une protection très élevée, d'autant que les poignées profitent aussi de protège-mains transparents. Revers de cette belle médaille : le tableau de

bord a tendance à se refléter dans cet immense pare-brise et, lorsqu'il pleut, la visibilité peut être entravée par les gouttes d'eau qui s'y accumulent. La grande roue avant permet aussi de bénéficier d'une bonne stabilité à plus haute vitesse. Ce qui en fait un scooter capable de s'aventurer hors des limites de la ville sans trop de souci, mais sans

perdre de vue que sa vitesse de pointe d'environ 110 km/h sera insuffisante pour se risquer sur l'autoroute, surtout que le grand pare-brise peut se transformer en véritable voile en cas de coup de vent latéral à vitesse soutenue. Les accélérations et relances sont satisfaisantes.

Domage que la course de la poignée des gaz soit si longue. Esthétiquement, le People S s'avère assez classique. La selle est un peu courte et étroite et ne conviendra pas à tous les gabarits. Le poids assez contenu et son très bon rayon de bra-

quage font des merveilles en ville et en interfile. Le top case est livré de série, en complément du coffre sous selle capable de loger un casque intégral. Bon point pour la boîte à gants étanche et la prise USB. Notre modèle d'essai était hélas dépourvu du système connecté Noodoe qui comprend la navigation. À noter que le Kymco People S profite d'une garantie de cinq ans.

## PLUS

Maniabilité  
Stabilité sur route  
Protection

## MOINS

Suspensions fermes  
Visibilité sous la pluie  
Pas pour l'autoroute

## EN CHIFFRES

Données constructeur

### LA TECHNIQUE

- **Moteur** : ■ monocylindre 125 cm<sup>3</sup>
- **Puissance maxi** : ■ 10,9 ch à 8000 tr/mn
- **Couple maxi** : ■ 10 Nm à 6500 tr/mn
- **Empattement** : 1390 mm
- **Hauteur de selle** : ■ 800 mm
- **Poids** : ■ 130 kg

### LA CONDUITE

- **Vitesse maxi** : ■ 110 km/h
- **Transmission** : variateur/courroie
- **Freinage** : ■ disques AV/AR et ABS
- **Roues AV/AR** : 16/14 pouces

### CONSOMMATION/RÉSERVOIR

- **Consommation** : ■ 2,7 l/100 km
- **Réservoir** : ■ 6,2 l

## Le bilan aj

Plutôt étroit et donc maniable malgré ses grandes roues, le People S se montre à l'aise et sécurisant dans toutes les situations, même si sa vitesse de pointe reste un peu juste.

Peu aérodynamique, le grand pare-brise offre une bonne protection et le coffre sous selle est très logeable.



SYM FUGUE

2899 €

Le Sym Fugue propose une réinterprétation moderne et réussie des modèles stars des années 60.



**PLUS**  
Style intemporel  
Confort  
Maniabilité

**MOINS**  
Manque de  
rangements  
Protection limitée

Le tableau de bord numérique permet de disposer d'une information complète et s'avère très lisible.



# Un look intemporel

Sous un style néo-rétro plutôt réussi, le Fugue cache des prestations dynamiques qui lui permettent de jouer dans la catégorie des 125 cm<sup>3</sup> polyvalents.

Avec son Fugue, Sym donne naissance à une réinterprétation remarquable des Vespa de la grande époque. Le petit scooter assume complètement ses lignes néo-rétro sans tomber dans la caricature ; une vraie réussite, pas si évidente que cela. Son phare implanté en haut du tablier, solidaire du guidon, ses deux grands rétroviseurs ronds (qui offrent une rétrovision correcte à condition de bien les régler), le gros feu arrière ou les inserts chromés dans le tablier sont magnifiques. Moderne, le Fugue adopte des phares et feux LED, des clignotants intégrés ou encore un tableau de bord LCD. Ce dernier, simple mais très lisible, se révèle plaisant. Revers de la médaille, ce look rétro est aussi synonyme d'une protection limitée ; un petit saute-vent serait le bienvenu même si cela risque de nuire à ce look. Modernes également, le démarrage sans clé,

la prise USB ou encore le freinage CBS ou ABS (selon la version) qui s'avère aussi efficace que facile à doser. Le coffre de 27 dm<sup>3</sup> sous la selle est complété par un top case de série. Pas mal, mais dommage que le Fugue ne soit pas plus généreux en matière de vide-poches. En revanche, la trappe à carburant située à l'avant facilite l'accès au réservoir sans avoir à soulever la selle. La position de conduite, avec une selle confortable mais assez avancée par rapport au tablier, ne conviendra pas aux plus grands gabarits. Assez léger, le Sym Fugue permet de profiter d'accélération satisfaisantes sans pouvoir rivaliser avec les références du secteur en la matière. Malgré ses roues de 12 pouces seulement, le Fugue 125 offre un bon confort et absorbe plutôt bien les irrégularités et plaques d'égout. Très maniable, il est capable de se faufiler aisément et est garanti cinq ans ou 100 000 km.

## EN CHIFFRES

Données constructeur

### LA TECHNIQUE

- **Moteur** : ■ monocylindre 125 cm<sup>3</sup>
- **Puissance maxi** : ■ 10,7 ch à 8250 tr/mn
- **Couple maxi** : ■ 10 Nm à 6250 tr/mn
- **Empattement** : 1305 mm
- **Hauteur de selle** : ■ 780 mm
- **Poids** : ■ 130 kg

### LA CONDUITE

- **Vitesse maxi** : ■ 105 km/h
- **Transmission** : variateur/courroie
- **Freinage** : ■ disques AV/AR et ABS
- **Roues AV/AR** : 12/12 pouces

### CONSUMMATION/RÉSÉROIR

- **Consommation** : ■ 2,5 l/100 km
- **Réservoir** : ■ 5,7 l

## Le bilan aj

Ce Sym ne sacrifie pas les prestations dynamiques sur l'autel du style. Il manque certes de protection et de rangements mais ses suspensions assurent un bon confort. Maniable, il fait preuve d'allant en relance mais sa vitesse maxi est un peu juste.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



# La star en version luxe

En version Tech Max+, avec sa selle et ses poignées chauffantes, son instrumentation complète et personnalisable, le XMAX joue la carte de l'équipement haut de gamme. Il conserve son excellent comportement routier.

Le scooter 125 GT de chez Yamaha fait partie des modèles stars du marché depuis son lancement. Dans cette version Tech Max+, il joue la carte du luxe avec un équipement très complet comprenant notamment un tableau de bord numérique multifonction, une selle et des poignées chauffantes ou encore un pare-brise à réglage électrique. Ce dernier permet de bénéficier d'une très bonne protection, mais il faudra faire attention à la visibilité en position haute, en fonction de la taille du conducteur. La selle est énorme mais un peu haute et assez large; là encore, les conducteurs de taille moyenne auront du mal à mettre le pied à terre à l'arrêt. Les grands la trouveront surtout accueillante et confortable. La boîte à gants étanche renferme une prise USB et dispose d'un passe-câble capable d'alimenter un smartphone (support au guidon). Esthétiquement, le XMAX Tech Max+ en impose avec son look très travaillé (clignotants

intégrés, phare LED intégré à la tête de fourche) et son gabarit qui le rend difficile à distinguer de son grand frère doté du moteur 300 cm<sup>3</sup>. Ses larges carénages offrent une très bonne protection. Dommage que la suspension reste toujours aussi sèche sur les irrégularités et changements de revêtements. Cela n'est pas en adéquation avec le positionnement luxe et confort de cette version. Le moteur fait preuve d'un bel allant malgré la masse élevée de ce scooter 125 (plus de 160 kg). Heureusement, la douceur des commandes permet de ne pas trop subir le poids au guidon et le XMAX Tech Max+ donne envie de rouler. Son comportement se révèle dynamique et la mise sur l'angle est un jeu d'enfant. La transmission se montre réactive et le dosage des gaz est facile; le contrôle de traction désactivable peut veiller au grain sur chaussée glissante et le système stop/start s'avère efficace et assez discret. Seul le prix, très élevé, pourra être dissuasif.

**PLUS**  
Look valorisant  
Équipements  
Dynamisme

**MOINS**  
Hauteur de selle  
Suspension sèche  
Prix élevé

## EN CHIFFRES

Données constructeur

### LA TECHNIQUE

**Moteur :** ■ monocylindre 125 cm<sup>3</sup>  
**Puissance maxi :** ■ 12,2 ch à 8 750 tr/mn  
**Couple maxi :** ■ 11,2 Nm à 6 000 tr/mn  
**Empattement :** 1 570 mm  
**Hauteur de selle :** ■ 800 mm  
**Poids :** ■ 167 kg

### LA CONDUITE

**Vitesse maxi :** ■ 118 km/h  
**Transmission :** variateur/courroie  
**Freinage :** ■ disques AV/AR et ABS  
**Roues AV/AR :** 15/14 pouces

### CONSOMMATION/RÉSERVOIR

**Consommation :** ■ 2,3 l/100 km  
**Réservoir :** ■ 13,2 l

## Le bilan aj

Changement de catégorie avec le dernier XMAX. Ce Tech Max+ associe une foule d'équipements de dernière technologie à son look ravageur. C'est l'un des rares 125 cm<sup>3</sup> à pouvoir s'aventurer sur l'autoroute. Sa finition est remarquable mais son prix laisse songeur...



Connecté, le tableau de bord TFT 4,2 pouces couleur permet d'afficher de nombreuses informations.



**YAMAHA XMAX**

**125 Tech Max+**

**6599 €**

Cette version Tech Max+ du Yamaha XMAX joue la carte du luxe et des équipements.



## GS27 Lingettes nettoyantes

### Toujours propre

Ces lingettes nettoyantes (d'un format de 20 x 25 cm) vous permettront d'astiquer et de faire briller votre deux-roues préféré. En viscose 100 % naturelle, elles dégraisent en profondeur et font briller, sans risque de rayure grâce à leur formule sans silicone et enrichie en cire de carnauba. Elles sont compatibles avec tous les matériaux, y compris les peintures mates.

Boîte de 35 lingettes.

Prix public conseillé : 24,90 €.



## Spidi Omicron H2Out Un "hoodie" pour deux-roues

Avec sa veste Omicron H2Out, Spidi propose un blouson textile s'inspirant des hoodies. Il est certifié CE avec des protections CE Niveau 2 Warrior Lite aux épaules et aux coudes et peut recevoir une protection dorsale.

Ce blouson est confectionné à partir d'un matériau textile résistant à l'abrasion, doté d'une doublure fixe en maille à l'intérieur, d'une doublure chaude amovible, d'une capuche amovible, de deux poches extérieures élastiques. Existe en plusieurs tailles, de M à 4XL.

Prix public conseillé : 369,90 €.

## Sacs étanches Spidi Pour en emporter plus

Spidi a lancé deux nouveaux sacs moto : un rolling et un duffle. Ils sont conçus avec des matériaux semi-rigides en nylon enduit TPU qui associent grande résistance et traitement étanche ainsi que des bandes réfléchissantes. Disponibles en deux coloris, le Top Case WP de 45 l est parfait pour les longues balades, tandis que le Rolltop Bag WP de 35 l offre un système de fermeture Roll-Top pour ajuster la capacité selon vos besoins.

Ils bénéficient d'un dispositif de fixation modulaire, avec des poignées intégrées

et des sangles avec attaches pour un montage sécurisé sur la moto.

Des sangles supplémentaires permettent de connecter les sacs entre eux.

Prix public conseillé Top Case WP : 159,90 €; Rolltop Bag WP : 99,90 €.



## Top Block U Silver

### Le U français

Top Block, spécialiste français de la sécurisation des deux-roues, a lancé sa gamme Silver qui comprend six antivol de type U.

Les antivol de la série Silver sont

tous fabriqués en France par la marque sur son site franc-comtois et conformes à la certification SRA. Les différents modèles (selon le deux-roues à sécuriser) bénéficient tous d'une garantie de cinq ans et sont constitués d'un système à double fermeture avec anse en acier au chromolybdène cémenté trempé, cataphorésé et gainé de PVC et une serrure tubulaire à combinaison multiple, anti-perçage.

Prix public conseillé : à partir de 78 €

(Silver DFTB 16/120).



## HJC F100 Carbon Réversible et plus léger

Le casque F100 Carbon de HJC combine une mentonnière réversible à 180° avec une conception en carbone permettant d'offrir un casque au design évolué et plus léger. Sa nouvelle calotte intègre une matrice de fibres de carbone hautes performances qui garantit une légèreté optimale tout en renforçant la résistance aux impacts. Ce casque comprend aussi de nouvelles mousses intérieures plus moelleuses. Il est disponible en six tailles (du XS au 2XL) avec trois tailles de coques et quatre de calotins. Le F100 Carbon est aussi équipé d'un écran solaire rétractable réglable sur deux positions et de cannelures intérieures pour faciliter le passage des branches de lunettes.

Prix public conseillé : à partir de 459,90 €.



# LE PRIX DU NEUF

ALFA ROMEO				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
JUNIOR				
1.2 Ibrida 145 ch	7	0	30 250	
Elettrica 156 ch	4		3 100	38 500
Elettrica 280 ch Veloce	7		3 100	46 900
Surcoût Spéciale : "base" + 2 000 €				
Surcoût Techno : Spéciale + 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	27 000€
AUDI				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
A1 SPORTBACK				
25 TFSI Design	5		310	27 750
30 TFSI Design S tronic	6		400	30 650
35 TFSI S line S tronic	8		650	35 300
Surcoût S line : Design + 2 700 €				
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 €				

Q3 SPORTBACK				
1.5 TFSI Hybride 150 ch Design	8		1 736	46 350
e-hybrid 272 ch Design	9		1 000	57 500
2.0 TDI 150 ch Design	8		2 496	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 ch 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	139 850
RS Performance	59		70 000	194 250
TFSI e 394 ch S line	22		13 700	108 450
TFSI e 490 ch Competition	22		13 700	117 000
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		66 009	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

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
Surcoult Luxury : "base" + 2 450 €				
Surcoult M Sport : Luxury + 800 €				



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	2650000
Super Sport	NC	M	70 000	3840000
DIVO				
"base"	NC	M	70 000	5000000

BYD				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
NOUVELLE DOLPHIN SURF				
Active		NC	0	19 990
Surcoût Boost : Active + 4 000 €				
Surcoût Comfort : Boost + 2 000 €				
ATTO 2				
Active	5		0	31 990
Surcoût Boost : Active + 2 000 €				
Surcoût Comfort : Boost + 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	5	M	650	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	38 600
Électrique Comfort				
Surcoût Comfort : Boost + 1 400 €				
Surcoût Design : Comfort + 3 500 € à + 5 600 €				
SEALION 7				
Comfort	5		0	46 990
Design AWD	11			51 990
Surcoût Excellence : Design + 4 500 €				
HAN				
Executive AWD	9		0	71 160
Surcoût Emerald Edition : Executive + 3 240 €				
TANG				
AWD	9		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 €				
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 eTSH 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
V230 Batterie XL	5	P	3 100	40 990
VZ 325	6	P	3 100	46 990
TERRAMAR				
1.5 eTSH 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 eTSH 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				
1.0 TCe 110 ch Expression	6	M	650	21 000
Hybrid 140 ch Expression	5		0	25 400
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	M	210	18 500
Surcoût Expression : Essential + 2 000 €				
Surcoût Extrême : Expression + 1 300 €				
Surcoût Extrême+ : Extrême + 500 €				
DUSTER				
1.3 Mild Hybrid 130 ch Expression	7	M	280	24 000
Hybrid 140 ch Expression	5	M	75	26 900
1.3 Eco-G 100 ch Essential	5	M	330	19 990
Surcoût Expression : Essential + 2 310 €				
Surcoût Extrême : Expression + 1 500 €				
Surcoût Journey : Extrême + 0 €				
Surcoût Extrême+ : Extrême + 600 €				



600			
1.2 Hybrid Turbo 110 ch	5	0	25 200
1.2 Hybrid Turbo 145 ch	7	0	26 700
e (RED)	4	<b>P</b>	3 100 35 900
Surcoût La Prima : RED + 5 000 €			
ABARTH 600E			
Turismo 240 ch	4	<b>P</b>	3 100 44 900
Pack Scorpionissima 280 ch	NC	0	48 900
TIPO			
1.6 Multijet 130 ch	7	<b>M</b>	260 16 900
Surcoût City : "base" + 2 000 €			

FORD			
TYPE	CV	P/M	PRIX
PUMA			
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch Titanium	6	<b>M</b>	230 27 490
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch Titanium Powershift	8	<b>M</b>	400 30 090
ST	8	<b>M</b>	1 074 38 290
Gen-E 168 ch	5	<b>P</b>	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	<b>M</b>	210 31 450
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X Powershift	NC	<b>M</b>	230 34 250
ST	17	<b>M</b>	40 468 40 200
1.5 EcoBlue 115 ch ST-Line X Powershift	NC	<b>M</b>	650 34 550
FOCUS ACTIVE			
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	NC	<b>M</b>	260 31 450
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	8	<b>M</b>	310 34 250
1.5 EcoBlue 115 ch X Powershift	NC	<b>M</b>	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	<b>M</b>	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	<b>P</b>	3 100 39 990
Extended Range 286 ch Select	6	<b>P</b>	3 100 46 900
Extended Range 340 ch Select	6		0 53 900

CAPRI			
Standard Range 170 ch Style	5	<b>P</b>	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	<b>M</b>	70 000 59 300
Dark Horse	NC	<b>M</b>	70 000 71 300

MUSTANG CONVERTIBLE			
Surcoût : Fastback + 4 500 €			

TOURNEO CONNECT			
1.5 EcoBoost 114 ch Titanium	NC	<b>M</b>	2 370 30 800
2.0 EcoBlue 102 ch Titanium	NC	<b>M</b>	400 32 000
2.0 EcoBlue 122 ch Titanium	NC	<b>M</b>	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	<b>M</b>	240 34 590
Surcoût Advance : Executive + 1 750 €			
Surcoût Advance Plus : Advance + 3 650 €			
Surcoût Advance Style : Advance + 3 000 €			
Surcoût Advance Style Plus : Advance Style + 1 000 €			

E:NY1			
Executive	4		0 45 700
Surcoût Advance : Executive + 2 000 €			

CIVIC			
e:HEV Executive	7		0 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	<b>M</b>	3 213 49 980
e:PHEV Advance Tech	8	<b>M</b>	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	<b>M</b>	190 19 300
1.2 79 ch N Line	4	<b>M</b>	310 20 500
1.0 T-GDi 90 ch N Line	5	<b>M</b>	260 21 250
Surcoût Creative : Intuitive + 1 050 €			

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

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

i20			
1.2 79 ch Initia	4	<b>M</b>	230 20 200
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5	<b>M</b>	190 22 800
Surcoût Intuitive : Initia + 1 300 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €			
Surcoût N Line Creative : Creative + 800 €			
Surcoût Executive : N Line Creative + 800 €			

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

KONA			
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5	<b>M</b>	450 28 100
1.6 T-GDi 138 ch Creative DCT	7	<b>M</b>	1 629 33 300
Hybrid 129 ch Intuitive	5		0 34 350
Electric 48 kWh Intuitive	3	<b>P</b>	3 100 36 850
Electric 65 kWh Intuitive	4	<b>P</b>	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	<b>M</b>	540 29 200
1.5 T-GDi 140 ch Hybrid 48 V N Line DCT	7	<b>M</b>	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	<b>M</b>	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	<b>M</b>	7 526 50 400
Plug-in 253 ch Intuitive HTrac	8	<b>M</b>	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	<b>M</b>	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	<b>M</b>	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	<b>M</b>	240 33 150
Électrique 156 ch Longitude	4	<b>P</b>	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	<b>M</b>	310 32 190
4xe 240 ch Overland	10	<b>M</b>	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	<b>M</b>	818 40 990
100 % électrique 213 ch First Edition	7	<b>P</b>	3 100 46 490
WRANGLER UNLIMITED			
4xe Sahara	16	<b>M</b>	38 900 81 700
Surcoût Rubicon : Sahara + 2 500 €			

GRAND CHEROKEE			
4xe 380 ch Summit Reserve	16	<b>M</b>	18 170 99 500

KIA			
TYPE	CV	P/M	PRIX
PICANTO			
1.0 DPl 63 ch Motion	4	<b>M</b>	100 16 290
1.2 DPl 79 ch Active	4	<b>M</b>	190 17 890
Surcoût Active : Motion + 1 100 €			
Surcoût GT-Line : Active + 900 €			

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

EV3			
204 ch 58,3 kWh Air	4		0 35 990
204 ch 81,4 kWh Air	4		0 40 990
Surcoût Earth : Air + 2 300 € à + 2 600 €			
Surcoût GT-Line : Earth + 3 100 €			

CEED			
1.0 T-GDi 100 ch Active	5	<b>M</b>	360 27 990
1.5 T-GDi 140 ch Active	8	<b>M</b>	740 29 190
Surcoût GT-Line : Active + 2 800 €			

CEED SW (BREAK)			
Surcoût : 5 portes + 1 000 €			

PROCEED			
1.5 T-GDi 140 ch GT-Line	8	<b>M</b>	818 33 250
Surcoût GT-Line Premium : GT-Line + 3 700 €			

XCEED			
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	<b>M</b>	1 074 28 550
1.5 T-GDi 140 ch Active	8	<b>M</b>	1 761 31 050
Surcoût Active : Motion + 1 500 €			
Surcoût GT-Line Premium : Active + 3 000 €			
Surcoût Lounge : Active + 1 900 €			

EV4			
204 ch 58,3 kWh Air	4		3 100 38 290
204 ch 81,4 kWh Air	4		3 100 42 890
Surcoût Earth : Air + 2 300 €			
Surcoût GT-Line : Earth + 1 800 €			



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

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

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

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

LEAPMOTOR			
TYPE	CV	P/M	PRIX
T03			
"base"	NC	0	19 500
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		50 41 990
300e Pack	4		0 57 400
Surcoût Pack : "base" + 2 480 €			
Surcoût F Sport Design : Pack + 1 920 €			
Surcoût Luxe : F Sport Design + 2 900 €			
Surcoût F-Sport Executive : Luxe + 11 600 €			

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

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

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

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

LM			
350h Executive 7 places	10		28 292 131 000

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

LOTUS			
TYPE	CV	P/M	PRIX
EMIRA			
Turbo SE	NC	NC	111 190
V6	30		70 000 114 190
EMEYA			
600 GT	NC	0	109 690
900 Sport	NC	0	147 990
Surcoût GT SE : GT + 9 000 €			
Surcoût Sport SE : GT SE + 13 200 €			
Surcoût Sport Carbon : Sport + 15 100 €			
ELETRE			
600	NC	0	101 590
900 Sport	NC	0	147 990
Surcoût GT : "base" + 8 100 €			
Surcoût GT SE : GT + 9 000 €			
Surcoût Sport SE : GT SE + 13 200 €			
Surcoût Sport Carbon : Sport + 15 100 €			

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

MASERATI			
TYPE	CV	P/M	PRIX
GRECALE			
GT	19		70 000 81 200
Modena	21		70 000 90 800
Trofeo	44		70 000 121 600
Folgore	NC	0	125 850
GHIBLI			
GT	21		70 000 105 250
Modena	32		70 000 145 350
LEVANTE			
GT	21		70 000 111 500
Modena	32		70 000 149 000
QUATTROPORTE			
Modena	32		70 000 174 500
GRANTURISMO			
Modena	39		70 000 181 350
Trofeo	46		70 000 225 650
Folgore	10	0	199 900

MC20			
630 ch	58		70 000 251 950
MC20 CIELO			
630 ch	NC		70 000 287 250

MAZDA			
TYPE	CV	P/M	PRIX
2 HYBRID			
Pure	5	0	25 250
Surcoût Pure Pack Plus : Pure + 1 000 €			
Surcoût Agile : Pure + 1 900 €			
Surcoût Agile Pack 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		818 28 000
2.0 e-SkyActiv-X 186 ch Centre-Line	10		330 32 500
Surcoût Centre-Line : Prime-Line + 2 200 €			
Surcoût Homura : Prime-Line + 0 €			
Surcoût Nagisa : Homura + 1 300 €			
Surcoût Exclusive-Line : Nagisa + 1 000 €			
Surcoût Takumi : Exclusive-Line + 1 900 €			

3 BERLINE			
Surcoût : 5 portes + 0 €			

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

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

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

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





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

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

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

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

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

Surcoat Star Edition : Progressive Line + 0 €				
Surcoat AMG Line : Progressive Line + 2 300 €				
Surcoat AMG Exclusive Design : AMG Line + 3 350 €				
CLASSE B				
180 Progressive Line	7		1 276	40 650
200 Progressive Line	9		1 276	42 650
250 e Hybrid EQ Progressive Line	9		0	50 550
180 d Progressive Line	8		1 074	41 950
200 d Progressive Line	6		818	42 750
Surcoat AMG Line : Progressive Line + 3 250 € à + 3 650 €				



CLE COUPÉ			
200 AMG Line	11	<b>M</b> 3 949	67 250
300 AMG Line 4Matic	15	<b>M</b> 8 529	70 100
450 AMG Line 4Matic	26	<b>M</b> 24 969	78 750
53 AMG 4Matic+	34	<b>M</b> 70 000	93 400
300 e Hybrid EQ AMG Line	11	<b>M</b> 5 000	72 950
220 d AMG Line	11	<b>M</b> 3 290	69 100
CLE CABRIOLET			
200 AMG Line	11	<b>M</b> 7 552	75 600
300 AMG Line 4Matic	15	<b>M</b> 14 395	78 850
450 AMG Line 4Matic	26	<b>M</b> 42 846	87 500
53 AMG 4Matic+	34	<b>M</b> 70 000	101 150
220 d AMG Line	11	<b>M</b> 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	<b>M</b> 70 000	105 800
63 AMG S 4Matic+	55	<b>M</b> 70 000	159 950
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line	15	<b>M</b> 18 950	99 950
53 AMG Hybride 4Matic+	34	<b>M</b> 23 000	116 500
300 d Avantgarde Line	16	<b>M</b> 38 030	87 200
350 de Hybrid EQ Avantgarde Line	11	<b>M</b> 26 300	96 000
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 7 350 €			
GLE COUPÉ			
53 AMG 4Matic+	32	<b>M</b> 70 000	123 900
63 S AMG 4Matic+	55	<b>M</b> 70 000	174 700
400 e Hybrid EQ AMG Line	15	<b>M</b> 20 300	110 550
53 AMG Hybride 4Matic+	34	<b>M</b> 22 400	134 500
450 d AMG Line	25	<b>M</b> 70 000	96 350
350 de Hybrid EQ AMG Line	11	<b>M</b> 22 100	111 150
CLASSE S			
580 Maybach	40	<b>M</b> 70 000	206 350
680 Maybach	57	<b>M</b> 70 000	252 350
450 e Hybrid EQ Executive	19	<b>M</b> 11 300	135 300
580 e Hybrid EQ Executive	25	<b>M</b> 12 500	148 400
63 AMG S E Performance	55	<b>M</b> 16 850	224 200
350 d Executive	17	<b>M</b> 11 776	115 460
450 d Executive 4Matic	25	<b>M</b> 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	<b>M</b> 70 000	123 150
580 AMG Line	40	<b>M</b> 70 000	151 550
63 AMG 4Matic+	55	<b>M</b> 70 000	199 100
600 Maybach	47	<b>M</b> 70 000	209 200
450 d Executive	25	<b>M</b> 70 000	121 500
Surcoût AMG Line : Executive + 5 000 €			
AMG GT COUPÉ			
43	31	<b>M</b> 70 000	146 550
63 4Matic+	51	<b>M</b> 70 000	201 750
63 Pro 4Matic+	55	<b>M</b> 70 000	231 050
63 S E Performance	55	<b>M</b> 45 868	231 050
AMG GT COUPÉ 4 P.			
43 4Matic+	25	<b>M</b> 70 000	134 950
53 4Matic+	32	<b>M</b> 70 000	152 100
63 S E Performance	59	<b>M</b> 70 000	226 150
AMG SL			
43	26	<b>M</b> 70 000	151 300
63 4Matic+	51	<b>M</b> 70 000	203 350
63 S E Performance	55	<b>M</b> 27 780	232 650
680 Maybach Monogram Series	NC	<b>M</b> 70 000	259 750

CLASSE G			
500	31	<b>M</b> 70 000	171 600
63 AMG	51	<b>M</b> 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	<b>P</b> 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	<b>M</b> 50	23 490
Surcoût Comfort : Standard + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €			
MG5 EV			
170 ch Comfort	NC	0	32 490
231 ch Comfort	NC	0	35 990
Surcoût Luxury : Comfort + 2 500 €			
MG4			
170 ch Standard	4	0	29 990
204 ch Luxury	5	0	35 990
XPower	11	0	40 490
EHS			
Hybrid+ Comfort	7	<b>M</b> 930	32 490
PHEV Comfort	7	<b>M</b> 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	<b>M</b> 818	28 050
Cooper S Essential	11	<b>M</b> 1 276	31 400
John Cooper Works	NC	<b>M</b> 2 544	39 850
Cooper E Essential	4	0	30 650
Cooper SE Essential	4	0	34 450
eJCW	5	0	42 550
Surcoût Classic : Essential + 1 050 € à + 1 920 €			
Surcoût Favourite : Classic + 1 080 € à + 2 910 €			
Surcoût JCW : Favourite + 1 190 € à + 1 640 €			
HATCH 5 PORTES			
Surcoût 3 portes + 1 000 €			
CABRIO			
Cooper C Classic	10	<b>M</b> 2 544	33 450
Cooper S Classic	11	<b>M</b> 2 726	36 800
John Cooper Works	13	<b>M</b> 4 279	44 850
Surcoût Favourite : Essential + 3 920 €			
Surcoût JCW : Favourite + 1 880 €			
ACEMAN			
E Essential	4	0	33 550
SE Essential	5	0	37 350
eJCW	5	0	45 450
Surcoût Classic : Essential + 2 050 € à + 3 240 €			
Surcoût Favourite : Classic + 1 530 € à + 2 780 €			
Surcoût JCW : Favourite + 1 190 €			
COUNTRYMAN			
Cooper C Essential	8	<b>M</b> 450	37 400
Cooper S Essential All4	11	<b>M</b> 1 931	42 500
JCW	19	<b>M</b> 7 607	53 050
Cooper D Essential	8	<b>M</b> 100	40 200
Cooper E Essential	5	<b>P</b> 3 100	39 150
Cooper SE Essential All4	7	<b>P</b> 3 100	44 150
Surcoût Classic : Essential + 1 050 €			
Surcoût Favourite : Classic + 1 360 €			
Surcoût JCW : Favourite + 1 810 €			

MITSUBISHI			
TYPE	CV	P/M	PRIX
COLT			
1.0 MPI-T 91 Invite+	5	<b>M</b> 150	25 090
1.6 MPI HEV 143 Invite+	5	0	29 190
1.0 MPI-T 101 GPL Invite+	5	<b>M</b> 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 €			
NOUVEAU GRANDIS			
1.8 full hybrid 160 ch Invite+	NC	NC	36 890
Surcoût Intense : Invite+ + 3 800 €			
Surcoût Instyle : Intense + 2 700 €			
NOUVEL ECLIPSE CROSS			
Invite+	NC	<b>P</b> 3 100	44 990
OUTLANDER			
PHEV Invite	7	<b>M</b> 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	<b>P</b> 3 100	28 000
52 kWh 150 ch Advance	NC	<b>P</b> 3 100	33 500
Surcoût Advance : Acenta + 2 000 €			
Surcoût Evolve : Advance + 2 500 €			
JUKE			
1.0 DIG-T 114 ch Acenta	5	<b>M</b> 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	<b>M</b> 1 761	32 700
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	<b>M</b> 1 629	35 800
e-Power Gen3 190 ch Acenta	8	<b>M</b> 370	37 600
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €			
Surcoût N-Design : N-Connecta + 2 800 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 3 200 €			
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	<b>M</b> 2 360	43 800
e-4orce 213 ch Acenta	8	<b>M</b> 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 Toe 130 ch Acenta	7	<b>M</b> 3 552	29 160
EV 45 kWh Acenta	5	<b>P</b> 3 100	39 000
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 700 € à + 3 000 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 400 € à + 3 000 €			
OPEL			
TYPE	CV	P/M	PRIX
CORSA			
1.2 Turbo 100 ch Edition	5	<b>M</b> 170	20 900
1.2 Turbo Hybrid 110 ch Edition	5	0	23 700
1.2 Turbo Hybrid 145 ch GS	7	0	27 800
Electric 136 ch Edition	4	<b>P</b> 3 100	32 000
Electric 156 ch Edition	4	<b>P</b> 3 100	33 500
Surcoût Colour Edition : Edition + 1 000 €			
Surcoût GS : Edition + 2 200 €			
FRONTERA			
1.2 Turbo Hybrid 110 ch Edition	5	<b>M</b> 170	26 500
1.2 Turbo Hybrid 145 ch Edition	7	<b>M</b> 170	28 000
Electric 113 ch Edition	4	<b>P</b> 3 100	31 000
Surcoût GS : Edition + 2 000 €			

MOKKA			
1.2 Turbo 130 ch Edition Auto.	7	M	1 172 28 500
1.2 Turbo 136 ch Edition	7	M	360 26 500
1.2 Turbo Hybrid 145 ch Edition	7		0 29 500
Électrique 156 ch Edition	4	P	3 100 36 900
Surcoût GS : Edition + 2 300 €			
ASTRA			
1.2 Turbo Hybride 145 ch Elegance	7		0 37 550
Electric 156 ch Elegance	4	P	3 100 42 490
ASTRA SPORTS TOURER			
Surcoût : berline + 1 150 €			
GRANDLAND			
1.2 Turbo Hybrid 145 ch Edition	7	M	260 38 990
Hybride Rechargeable 195 ch Edition	8	M	1 710 43 990
Électrique 213 ch 73 kWh Edition	7	P	3 100 44 490
Electric 325 ch 73 kWh Ultimate aWD	NC		0 53 690
Surcoût GS : Edition + 2 500 € à + 4 000 €			
COMBO LIFE			
Electric Elegance	4	P	3 100 36 850
Surcoût Elegance Pack : Edition + 3 950 €			
PEUGEOT			
TYPE	CV	P/M	PRIX
208			
1.2 Turbo 100 ch Style	5	M	150 21 500
1.2 Hybrid 110 ch Style	5		0 23 900
1.2 Hybrid 145 ch Allure	7		0 26 600
Électrique 136 ch Style	4	P	3 100 28 100
Électrique 156 ch Style	4	P	3 100 35 500
Surcoût Allure : Style + 1 900 € à + 8 100 €			
Surcoût Envy : Allure + 350 €			
Surcoût GT : Allure + 1 900 €			
Surcoût GT Exclusive : GT + 1 500 € à + 1 900 €			
2008			
1.2 Turbo 100 ch Style	5	M	400 28 050
1.2 Hybrid 145 Style	7		0 31 950
Electric 156 ch Style	4	P	3 100 38 100
Surcoût Allure : Style + 1 600 €			
Surcoût GT : Allure + 1 400 € à + 1 700 €			
Surcoût GT Exclusive : GT + 1 500 € à + 1 900 €			
NOUVELLE 308			
1.2 Hybrid 145 ch Style	7		0 33 400
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8		0 42 400
Électrique 156 ch Style	4	P	3 100 42 600
Surcoût Allure : Style + 1 400 € à + 1 850 €			
Surcoût GT : Allure + 2 350 € à + 2 800 €			
Surcoût GT Exclusive : GT + 1 300 € à + 1 600 €			
308 SW			
Surcoût : berline + 0 à + 1 000 €			
408			
1.2 Hybrid 145 ch Allure	7	M	75 38 500
Plug-in Hybrid 225 ch Allure	10		0 43 900
Électrique 210 ch Allure	7	P	3 100 42 700
Surcoût GT : Allure + 2 550 € à + 4 000 €			
Surcoût GT Exclusive : GT + 1 850 € à + 2 450 €			
3008			
1.2 Hybrid 145 ch Allure	7	M	260 40 200
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8	M	1 050 43 490
Électrique 210 ch Allure	7	P	3 100 45 090
Électrique 230 ch Grande autonomie Allure	7	P	3 100 46 990
Electric 325 ch Dual Motor First Edition 4x4	10		0 53 990
Surcoût GT : Allure + 1 900 € à + 4 600 €			
5008			
1.2 Hybrid 145 ch Allure	7	M	790 42 000
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8	M	2 720 45 490
Électrique 210 ch Allure	7	P	3 100 46 990
Électrique 230 ch Grande autonomie Allure	7		0 51 590
Surcoût GT : Allure + 4 500 €			
E-RIFTER			
54 kWh Allure	4	P	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
Surcôt Plus Pack : "base" + 3 500 €			
Surcôt Prime Pack : Plus Pack + 800 €			
4			
Long Range Single Motor 100 kWh	5	0	61 800
Long Range Dual Motor Performance 100 kWh	11	0	79 300
Surcôt Plus Pack : "base" + 5 000 €			
Surcôt Prime Pack : Plus Pack + 600 €			
3			
Long Range Single Motor 111 kWh	10	0	79 800
Long Range Dual Motor 111 kWh	21	0	86 800
Long range Dual Motor Performance 111 kWh	23	0	91 800
Surcôt Plus Pack & Pilot Pack : "base" + 6 300 €			
PORSCHE			
TYPE	CV	P/M	PRIX
718 CAYMAN			
GT4 RS	40	M	162 500
718 BOXSTER			
Spyder RS	40	M	162 500
911 COUPE			
Carrera	28	M	140 000
Carrera T	28	M	150 900
Carrera S	37	M	158 200
Carrera GTS	38	M	180 600
Turbo S	NC	NC	275 400
GT3	41	M	213 700
911 TARGA			
4S	NC	M	182 400
4 GTS	38	M	203 100
911 CABRIOLET			
Carrera	28	M	154 200
Carrera T	28	M	165 000
Carrera S	37	M	172 400
Carrera GTS	38	M	194 800
Spirit 70	38	M	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			
Surcôt : berline + 1 000 €			
TAYCAN CROSS TURISMO			
4	12	0	118 900
4S	12	0	131 600
Turbo	12	0	183 000
Turbo S	12	0	218 200
PANAMERA			
3.0	24	M	119 000
GTS	40	M	174 300
4 E-Hybrid	19	M	133 000
4S E-Hybrid	24	M	148 200
Turbo E-Hybrid	42	M	207 700
Turbo S E-Hybrid	53	M	240 000
MACAN			
Propulsion	6	0	82 959
4	8	0	86 439
4S	8	0	93 091
Turbo	8	0	118 910
CAYENNE			
3.0	24	M	104 600
S	37	M	124 800
GTS	40	M	147 100
E-Hybrid	19	M	118 200
S E-Hybrid	24	M	129 100
Turbo E-Hybrid	53	M	190 800

CAYENNE COUPE			
3.0	24	M	108 700
S	37	M	129 800
GTS	40	M	160 500
E-Hybrid	19	M	120 500
S E-Hybrid	24	M	133 100
Turbo E-Hybrid	53	M	194 400
RENAULT			
TYPE	CV	P/M	PRIX
CLIO V			
1.0 SCe 65 ch Generation	4	M	16 900
1.0 TCe 90 ch Generation	5	M	18 500
E-Tech Hybride 145 ch Evolution	5	0	24 500
1.0 Eco-G 100 ch Generation	5	0	18 000
1.5 Blue dCi 100 ch Generation	5	0	19 900
Surcôt Evolution : Generation + 3 200 €			
Surcôt Techno : Evolution + 1 500 €			
Surcôt Esprit Alpine : Techno + 2 300 €			
5 E-TECH			
95 ch Autonomie Urbaine Five	5	P	24 990
120 ch Autonomie Urbaine Evolution	5	P	27 990
150 ch Autonomie Confort Evolution	5	P	31 490
Surcôt Techno : Evolution + 2 000 €			
Surcôt Iconic Cinq : Techno + 2 000 €			
Surcôt Roland-Garros : Iconic Cinq + 1 000 €			
CAPTUR			
1.0 TCe 90 ch Evolution	5	M	26 900
E-Tech Full Hybrid 160 ch Evolution	5	0	30 000
1.0 Eco-G 100 ch Evolution	5	M	26 400
Surcôt Techno : Evolution + 2 300 €			
Surcôt Esprit Alpine : Techno + 2 300 €			
4 E-TECH			
120 ch Autonomie Urbaine Evolution	5	P	29 990
150 ch Autonomie Confort Evolution	5	P	33 490
Surcôt Techno : Evolution + 2 000 €			
Surcôt Iconic : Techno + 2 000 €			
MÉGANE E-TECH			
130 ch Autonomie Urbaine Equilibre	4	P	34 000
130 ch Autonomie Confort Evolution	4	P	38 000
220 ch Autonomie Confort Techno	4	P	39 500
Surcôt Esprit Alpine : Techno + 2 000 €			
Surcôt Iconic : Esprit Alpine + 1 500 €			
SYMBIOZ			
E-Tech Full Hybrid 160 ch Evolution	5	0	34 300
Surcôt Techno : Evolution + 2 000 €			
Surcôt Esprit Alpine : Techno + 1 500 €			
Surcôt Iconic : Esprit Alpine + 1 500 €			
AUSTRAL			
E-Tech Full Hybrid 200 ch Evolution	7	0	41 800
Surcôt Techno : Evolution + 1 200 €			
Surcôt Esprit Alpine : Techno + 2 900 €			
ARKANA			
E-Tech Full Hybrid 145 ch Techno	5	0	34 700
Surcôt Esprit Alpine : Techno + 4 500 €			
SCÉNIC E-TECH			
170 ch Autonomie Confort Techno	4	P	41 990
220 ch Grande Autonomie Techno	4	P	46 990
ESPACE			
E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno	7	0	45 000
Surcôt Esprit Alpine : Techno + 3 300 €			
Surcôt Iconic : Esprit Alpine + 2 000 €			
RAFALE			
E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno	7	0	46 000
E-Tech 300 ch Esprit Alpine 4x4	8	M	59 000
Surcôt Esprit Alpine : Techno + 4 000 €			
Surcôt Atelier Alpine : Esprit Alpine + 500 €			
KANGOO			
1.3 TCe 100 ch Evolution	5	M	29 000
1.3 TCe 130 ch Techno	7	M	31 500
1.5 Blue dCi 95 ch Evolution	5	M	29 000
1.5 Blue dCi 115 ch Techno	6	M	31 500
120 ch Evolution	4	P	37 500
Surcôt Techno : Evolution + 3 000 €			

ROLLS-ROYCE			
TYPE	CV	P/M	PRIX
GHOST			
"base"	49	M	319 800
Ghost Black Badge			
NC			
PHANTOM			
"base"	NC	M	486 000
CULLINAN			
"base"	NC	M	361 800
Black Badge			
NC			
SEAT			
TYPE	CV	P/M	PRIX
IBIZA			
1.0 MPI 80 ch Edition	4	M	21 000
1.0 TSI 95 ch Copa	5	0	23 195
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6	M	25 345
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8	M	29 450
Surcôt FR : Copa + 2 505 €			
ARONA			
1.0 TSI 95 ch Edition	5	M	24 200
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6	M	28 350
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8	M	34 450
Surcôt Copa : Edition + 1 250 €			
Surcôt FR : Copa + 3 900 € à + 4 100 €			
LEON			
1.5 TSI 115 ch Style	6	M	27 820
1.5 eTSI Hybrid 115 ch Style	6	M	30 310
1.5 eTSI Hybrid 150 ch Style	8	M	31 880
eHybrid 204 ch Style	8	0	39 760
2.0 TDI 115 ch Style	6	M	32 000
2.0 TDI 150 Style DSG	8	M	35 820
Surcôt FR : Copa + 1 310 €			
LEON SPORTSTOURER			
Surcôt : 5 portes + 1 120 €			
ATECA			
1.0 TSI 115 ch Edition	6	M	32 990
1.5 TSI 150 ch Edition DSG	8	M	37 450
2.0 TDI 150 ch Edition DSG	8	M	41 450
Surcôt Copa : Edition + 965 €			
Surcôt FR : Copa + 5 495 €			
SKODA			
TYPE	CV	P/M	PRIX
FABIA			
1.0 MPI 80 ch Active	4	M	21 170
1.0 TSI Evo 2 95 ch Selection	4	M	24 310
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection DSG	5	M	26 080
1.5 TSI Evo 2 150 ch Selection DSG	8	M	27 890
Surcôt Selection : Active + 1 940 €			
Surcôt Clever Edition : Selection + 2 200 €			
Surcôt Monte Carlo : Selection + 3 230 €			
KAMIQ			
1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	5	M	25 780
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6	M	29 370
1.5 TSI Evo 2 150 ch ACT Selection DSG	8	M	32 540
Surcôt Selection : Active + 2 630 €			
Surcôt Clever Edition : Selection + 2 600 €			
Surcôt Monte-Carlo : Selection + 5 200 €			
SCALA			
1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	5	M	26 770
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6	M	30 220
1.5 TSI 150 ch ACT Selection	8	M	31 710
Surcôt Selection : Active + 2 450 €			
Surcôt Clever Edition : Selection + 2 840 €			
Surcôt Monte-Carlo : Selection + 7 260 €			
KAROQ			
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6	M	36 410
1.5 TSI Evo 2 ACT 150 ch Selection	8	M	38 480
2.0 TDI 116 ch Selection	6	M	39 900
2.0 TDI 150 ch Selection DSG	8	M	43 270
Surcôt Sportline : Selection + 4 070 €			
ELROQ			
50 City	5	P	33 430
60 Element	5	P	36 960
85 Clever	6	P	42 600
RS	5	0	50 380
Surcôt Clever : Element + 1 760 €			
Surcôt Plus : Clever + 1 850 € à + 1 950 €			
Surcôt Sportline : Plus + 1 080 € à + 1 300 €			

ENYAQ			
85 Element	6	P	46 400
85x Element	5	0	49 260
RS	5	0	54 890
Surcôt Clever : Element + 1 590 €			
Surcôt Plus : Clever + 2 310 €			
Surcôt Sportline : Plus + 650 €			
ENYAQ COUPE			
85 Element	6	0	49 150
85x Element	5	0	52 010
RS	5	0	57 640
Surcôt Clever : Element + 1 590 €			
Surcôt Plus : Clever + 2 310 €			
Surcôt Sportline : Plus + 650 €			
OCTAVIA			
1.5 TSI 116 ch Selection	6	M	31 850
1.5 TSI 116 ch Hybrid Selection	6	0	34 390
1.5 TSI 150 ch Hybrid Selection	8	0	36 480
RS	13	M	37 840
2.0 TDI 116 ch Selection	6	0	35 090
2.0 TDI 150 ch Selection DSG	8	M	38 420
Surcôt Clever : Selection + 2 820 €			
Surcôt Sportline : Selection + 6 190 €			
OCTAVIA COMBI			
2.0 TFSI 204 ch Selection 4x4 DSG	11	M	40 740
Surcôt : berline + 1 100 €			
KODIAQ			
1.5 TSI 150 ch Hybrid ACT Selection	8	M	45 820
1.5 TSI PHEV 204 ch Selection	8	M	52 590
RS	16	M	62 190
2.0 TDI 150 ch Selection	8	M	51 310
2.0 TDI 193 ch Selection 4x4	11	M	55 310
Surcôt Sportline : Selection + 4 000 €			
Surcôt Plus : Sportline + 4 000 €			
SUPERB			
1.5 TSI 150 ch Hybrid Selection	8	M	47 020
1.5 TSI PHEV 204 ch Selection	8	0	53 360
2.0 TDI 150 ch Selection	8	M	50 510
Surcôt Sportline : Selection + 6 330 €			
Surcôt Laurin & Klement : Sportline + 2 310 €			
SUPERB COMBI			
2.0 TDI 193 ch Selection 4x4	8	M	55 040
Surcôt : berline + 1 100 €			



## SUZUKI

TYPE	CV	P/M	PRIX
SWIFT			
1.2 Hybrid Avantage	4	0	19 190
Surcôt Privilege : Avantage + 1 200 €			
Surcôt Pack : Privilege + 900 €			
VITARA			
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	190	26 240
1.5 Dualjet Hybrid Privilege	5	50	30 240
Surcôt Privilege : Avantage + 1 000 €			
Surcôt Style : Privilege + 1 650 €			
SWACE			
1.8 Hybrid Privilege	5	0	33 750
Surcôt Pack : Privilege + 2 500 €			
S-CROSS			
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	230	29 140
1.5 Dualjet Hybrid Privilege	5	125	33 140
Surcôt Privilege : Avantage + 1 200 €			
Surcôt Style : Privilege + 1 900 €			
ACROSS			
2.5 Hybride Rechargeable Pack	10	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	3 100	44 990
Grande Autonomie Propulsion	NC	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	19 500
Surcôt Design : Dynamic + 1 000 €			
Surcôt Collection : Design + 2 600 €			
YARIS			
GR	17	70 000	49 950
116h Dynamic	5	0	24 600
130h Collection	5	0	30 100
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	35 450
2.0 Hybride 200 ch GR Sport AWD-i	7	125	45 950
Hybride Rechargeable 225 ch Dynamic	8	0	41 100
Surcôt Design : Dynamic + 1 000 € à + 2 000 €			
Surcôt Graphic : Design + 1 500 €			
Surcôt Collection : Graphic + 2 000 €			
Surcôt GR Sport : Collection + 0 €			
COROLLA			
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	6	0	33 900
2.0 Hybride 196 ch GR Sport	5	0	39 300
Surcôt Design : Dynamic + 2 100 €			
Surcôt GR Sport : Design + 1 300 €			
Surcôt Collection : GR Sport + 2 600 €			
COROLLA TOURING SPORTS			
Surcôt : berline + 2 100 €			
PRIUS			
Hybride Rechargeable 223 ch Dynamic	8	0	44 400
Surcôt Design : Dynamic + 2 000 €			
Surcôt Lounge : Design + 5 800 €			
RAV4			
Hybride Dynamic	9	330	44 950
Hybride Rechargeable Design AWD	9	1 100	50 450
Surcôt 30 Years : Dynamic + 2 500 €			
Surcôt Lounge : Dynamic + 6 400 €			
Surcôt Collection Access : Lounge + 1 000 €			
Surcôt GR Sport : Lounge + 4 050 €			
Surcôt Collection : Design + 7 600 €			

NOUVEAU BZ4X			
Standard Design	4	0	40 900
Grande Autonomie Design	5	0	44 900
Performance Design AWD	10	0	47 400
Surcôt Lounge : Design + 4 000 €			
Surcôt Collection : Lounge + 3 000 €			

MIRAI			
Lounge	4	0	73 000
Surcôt Executive : Lounge + 7 000 €			
LAND CRUISER			
204 D-4D LeCap	11	70 000	73 000
Surcôt Life : LeCap + 3 000 €			
Surcôt Légende : Life + 8 000 €			
Surcôt Lounge : Légende + 7 000 €			
Surcôt First Edition : Lounge + 5 000 €			

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

## VINFAST

TYPE	CV	P/M	PRIX
VF6			
Eco	NC	0	33 990
Surcôt Plus : Eco + 4 000 €			
VF8			
Eco	NC	0	46 490
Surcôt Plus : Eco + 5 000 €			

## VOLKSWAGEN

TYPE	CV	P/M	PRIX
POLO			
1.0 MPI 80	4	230	21 990
1.0 TSI 95 ch Life	5	125	25 460
1.0 TSI 116 ch Style DSG	6	240	29 390
GTI	11	2 918	35 590
Surcôt VW Edition : Life - 270 €			
Surcôt Life Plus : Life + 590 €			
Surcôt Style : Life Plus + 610 €			
Surcôt Edition 50 : Style + 1 580 €			
Surcôt R-Line : Style + 990 €			
Surcôt R-Line Edition : Style + 940 €			
T-CROSS			
1.0 TSI 95 ch Life	5	360	27 880
1.0 TSI 116 ch Life	6	280	29 380
1.5 TSI 150 ch Style DSG	8	1 074	36 350
Surcôt VW Edition : Life + 0 €			
Surcôt Life Plus : Life + 1 190 €			
Surcôt Style : Life Plus + 3 910 €			
Surcôt R-Line : Style + 320 €			
Surcôt R-Line Edition : R-Line - 2 100 €			
TAIGO			
1.0 TSI 95 ch	5	240	24 890
1.0 TSI 116 ch Life Plus	6	230	29 780
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	740	35 050
Surcôt Life Plus : "base" + 3 780 €			
Surcôt VW Edition : "base" + 2 610 €			
Surcôt R-Line : Life Plus + 3 670 €			
Surcôt R-Line Edition : R-Line - 1 950 €			
T-ROC			
1.5 eTSI Hybrid 116 ch	6	310	29 990
1.5 eTSI Hybrid 150 ch Style	8	400	41 000
Surcôt Life : "base" + 3 510 €			
Surcôt Style : Life + 5 000 €			
Surcôt R-Line : Style + 1 500 €			
GOLF			
1.5 TSI EVO2 116 ch	6	230	30 900
1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG	6	170	36 400
1.5 eTSI Evo 2 150 ch Style DSG	8	240	43 300
GTI	16	6 637	50 700
GTI Clubsport	19	18 858	55 500
R	22	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	75	37 800
2.0 TDI 150 Life Plus DSG	8	190	42 000
Surcôt Life Plus : "base" + 2 700 €			
Surcôt VW Edition : "base" + 2 500 €			
Surcôt Style : Life Plus + 4 300 €			
Surcôt R-Line : Style + 100 €			
Surcôt R-Line Edition : R-Line - 1 800 €			

GOLF SW			
1.5 TSI Evo2 116 ch Life Plus	6	260	34 700
1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG	6	210	37 500
1.5 eTSI Evo2 150 ch Style DSG	8	260	44 600
2.0 TDI 116 ch Life Plus	6	125	38 900
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	240	42 300
Surcôt Style : Life Plus + 4 400 €			
Surcôt R-Line : Style + 300 €			

ID.3			
Pure 170 ch	5	3 100	34 990
Pro 204 ch	5	3 100	39 990
Pro S 204 ch	5	3 100	42 990
GTX	5	3 100	46 990
GTX Performance	6	0	47 990
Surcôt Life Max : "base" + 1 000 € à + 1 500 €			

TOURAN			
1.5 TSI EVO 150 ch Life Plus	8	1 761	45 200
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	1 814	51 600
Surcôt VW Edition : Life Plus -400 €			
Surcôt 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	53 680
Pro 286 ch 86 kWh 7 places	6	0	59 350
GTX 79 kWh 5 places	5	0	70 900
GTX 86 kWh 7 places	6	0	74 250

TIGUAN			
1.5 eTSI 131 ch	7	818	41 500
1.5 eTSI 150 ch Elegance	8	2 469	52 650
eHybrid 204 ch Life Plus	8	660	54 800
eHybrid 272 ch R-Line	9	800	61 000
2.0 TDI 150 ch Life Plus	8	2 244	50 600
2.0 TDI 193 ch R-Line Exclusive 4Motion	10	13 543	66 300

Surcôt Life Plus : "base" + 3 600 €			
Surcôt VW Edition : Life Plus + 200 €			
Surcôt Elegance : Life Plus + 5 250 €			
Surcôt R-Line : Life Plus + 3 850 €			
Surcôt R-Line Edition : R-Line + 920 €			
Surcôt R-Line Exclusive : R-Line + 7 450 €			

TAYRON			
1.5 eTSI 150 ch Life Plus	8	3 600	52 900
eHybrid 204 ch Life Plus	8	1 390	59 600
eHybrid 272 ch R-Line	9	1 480	65 000
2.0 TDI 150 ch Life Plus	8	4 424	56 300

Surcôt VW Edition : Life Plus - 900 €			
Surcôt Elegance : Life Plus + 3 400 €			
Surcôt R-Line : Life Plus + 3 000 €			
Surcôt R-Line Edition : Life Plus + 2 900 €			
Surcôt R-Line Exclusive : R-Line + 6 200 €			

ID.4			
Pure 170 ch Life	5	3 100	41 500
Pro 286 ch Life	6	3 100	45 990
Surcôt Life Max : Life + 1 000 €			

ID.5			
Pro 286 ch Life	6	0	50 500
GTX Life Max	5	0	59 500
Surcôt Life Max : Life + 1 000 €			

PASSAT			
1.5 eTSI 150 ch	8	240	46 100
eHybrid 204 ch	8	490	53 590
eHybrid 272 ch Elegance	9	580	66 200
2.0 TDI EVO 122 ch	6	1 270	48 000
2.0 TDI EVO 150 ch Life Plus	8	1 470	54 300
Surcôt Life Plus : "base" + 4 800 €			
Surcôt Elegance : Life Plus + 5 800 €			
Surcôt R-Line : Elegance + 850 €			

ID.7		
------	--	--



À découvrir dans notre prochain numéro

# N° 1195

## le 30 octobre



### 1<sup>er</sup> essai : Kia Sportage restylé

Le SUV star de Kia s'offre le traditionnel petit lifting de mi-carrière. Il en profite pour mettre à jour ses mécaniques (notamment son ensemble hybride censé gagner en puissance et en autonomie) et ses équipements technologiques. Progrès significatifs ou coup marketing, notre essai mesuré complet vous dit tout.

### 1<sup>er</sup> essai : Nissan Leaf

En 2010, elle fut une pionnière de l'électrique. Quinze ans plus tard, elle se réinvente pour revenir sur le devant de la scène. Oubliez la sage berline, place à un SUV compact de 4,35 m qui promet de parcourir plus de 600 km sans recharger et entend démocratiser les dernières technologies.



### La Renault 5 Five défie la Dolphin Surf

Renault tient ses promesses : la R5 E-Tech Five s'affiche à moins de 25 000 €. C'est le prix de la Dolphin Surf. Mais pour casser les prix, la française fait de nombreuses concessions. Parvient-elle à rivaliser avec la citadine du n° 1 mondial de l'électrique ? Un duel à la "David contre Goliath" : le challenger gagnera-t-il son combat ?



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.fr

E-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](http://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 : 16 octobre 2025

N° ISSN : 0005-0768

N° CPPAP : 0328 K 82833





★★★★★  
4.7/5  
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS\*

# Nous assurons ce qui compte le + pour vous



*Plus belle la vie !*



*J'adore  
ma moto !*



*Sans hésitation on y va !*



*Toujours plus  
de liberté !*



*Maison  
de famille !*



*Tarif Collection  
à partir de 9 ans !*

Simple et immédiat, **Rétro+** vous permet de regrouper en quelques clics vos contrats d'assurances auto/moto (véhicules de tous les jours, loisirs, collection ou prestige), habitation et santé dans une offre unique et personnalisée, avec un des meilleurs rapports service/prix du marché.



Près de 100.000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

05 65 100 100

[www.retro.fr](http://www.retro.fr)

Rétro+ est un lieu commercial de Courtage d'Assurances Transmopole SA, Société de Courtage  
N°20645 (N°0750732) (www.unibail.fr) - Créé par : Cédric de la Roche - 14/01/2022



# 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<sup>(1)</sup>**

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

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](https://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](https://skoda.fr/skoda-iv/certificats-economies-energie)

Gamme Elroq : WLTP min/max - Consommation (kWh/100km) : 15,2-17,3. Rejets de CO<sub>2</sub> (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 CO<sub>2</sub>/km

B

C

D

E

F

G

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