

SEP M
TOP
ventes

Du 30 octobre au 12 novembre 2025

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1195



BMW iX1

VS MERCEDES GLA

Dynamisme
ou confort?



DOSSIER NOUVEAUTÉS

FUTURES BMW ET MERCEDES

Ils ne vont pas se lâcher!

Tous les modèles jusqu'en 2027



BMW i3

VS MERCEDES CLASSE C

La guerre des berlines



FACE À FACE



RENAULT 5 E-TECH vs BYD DOLPHIN SURF

À moins de 25 000 €, qui l'emporte ?

1^{er} ESSAI

HONDA PRELUDE

Pour oublier
les SUV!



ESSAI

KIA SPORTAGE

Évolution réussie



L 14595 - 1195 - F: 4,50 €

BEL : 4,90€ - ESP : 4,90€
GR : 5,00€ - DOM S : 5,00€
DOM A : 6,10€ - ITA : 5,00€
LUX : 4,90€ - PORT CONT :
4,90€ - CAN : 7,95\$CAN
MAR : 53DH - TOM S : 700CFP
TOM A : 1050CFP
CH : 7,00€S - TUN : 140TU

RENAULT N°1
DE L'HYBRIDE EN FRANCE*

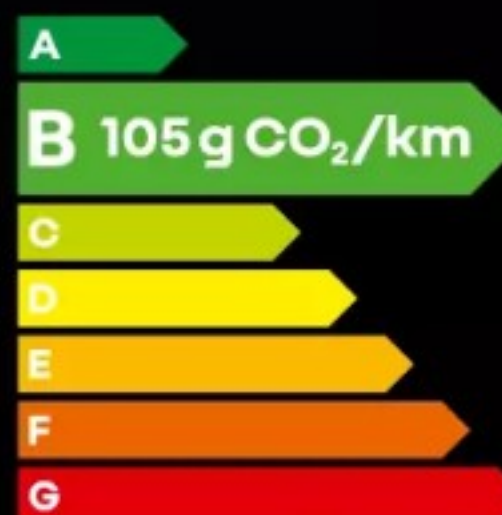
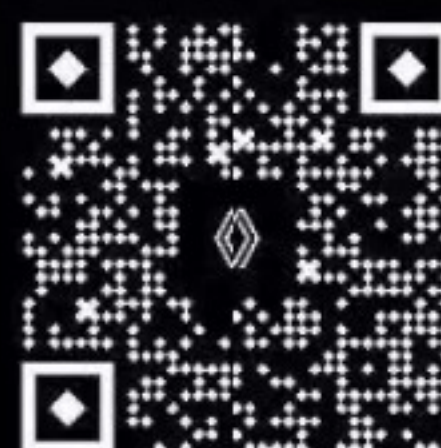


RENAULT CAPTUR **FULL HYBRID** E-TECH SANS RECHARGE

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

250€ à partir de
/mois⁽⁶⁾
LLD 37 mois. 1^{er} loyer 3 500€
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁷⁾


profiter
de l'offre





existe aussi en motorisations essence et Eco-G

*n°1 des ventes de véhicules hybrides en France depuis 2024 - source aaa data août 2025. **modèle présenté: Renault captur esprit alpine full hybrid e-tech 145 avec options 374€/mois⁽⁸⁾ 1^{er} loyer 3500€. contrat sérénité Renault inclus pour 1€/mois⁽⁷⁾** (1) par rapport à un moteur thermique équivalent, en cycle urbain wltc. (2) résultats essais internes utilisant la phase urbaine (low) du wltc. % du temps de trajet, variant selon conditions de roulage effectives (type de route, style de conduite, conditions météorologiques). (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^{er} 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^{er} au 31/10/25. consommations mixtes min/max (l/100 km)**: 4,4/7,9. émissions co₂ min/max (g/km)**: 100/130. **selon données wltc.

Renault recommande  **Castrol**

renault.fr

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

California



Offre limitée, détente illimitée

Nouveau Volkswagen California À partir de 490 € TTC/mois¹

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 CO₂ 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 CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. »

5 SANS
GARANTIE



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



Renault 5 E-Tech - BYD Dolphin Surf/P. 38

N° 1195

Du 30 octobre
au 12 novembre 2025



BMW iX1/P. 16



Mercedes Classe C Électrique/P. 18



Nissan Leaf/P. 32



Jeep Compass Électrique/P. 46

SOMMAIRE

Découvrir

Nouveautés : BMW contre Mercedes

10 BMW iX3 - Mercedes GLC Électrique

16 BMW iX1 - Mercedes GLA

18 BMW i3 - Mercedes Classe C Électrique

20 BMW M1 - Mercedes AMG GT XX

22 L'actu de votre marque : Fiat, Renault, Toyota, Tesla

Comprendre

24 Développement des voitures : la course contre la Chine

28 Zone rouge : photos espion de l'Audi A2

Conduire

32 Nissan Leaf 218 ch/75 kWh

38 Renault 5 E-Tech 95 ch/40 kWh -

BYD Dolphin Surf 156 ch/40 kWh

46 Jeep Compass Électrique 213 ch/74 kWh

50 Ford Ranger 2.3 EcoBoost PHEV 281 ch

52 Honda Prelude e:HEV 184 ch

58 Toyota C-HR+ 343 ch/77 kWh

62 Volvo ES90 Single Extended Range 333 ch/92 kWh

66 Les Experts : Dacia Bigster Hybrid 155 ch

68 Kia Sportage Hybride 239 ch

74 Leapmotor B10 218 ch/67,1 kWh

78 Le chef des essais vous répond

Vibrer

80 Le nouveau studio de design de Bugatti

86 Course : des pilotes françaises au pied lourd

88 Rétro : Simca CG (1971)

S'offrir

92 Configurateur : Citroën C4

96 Occasion : Volvo XC90

98 Prix du neuf Les tarifs



MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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



Honda Prelude/P. 52



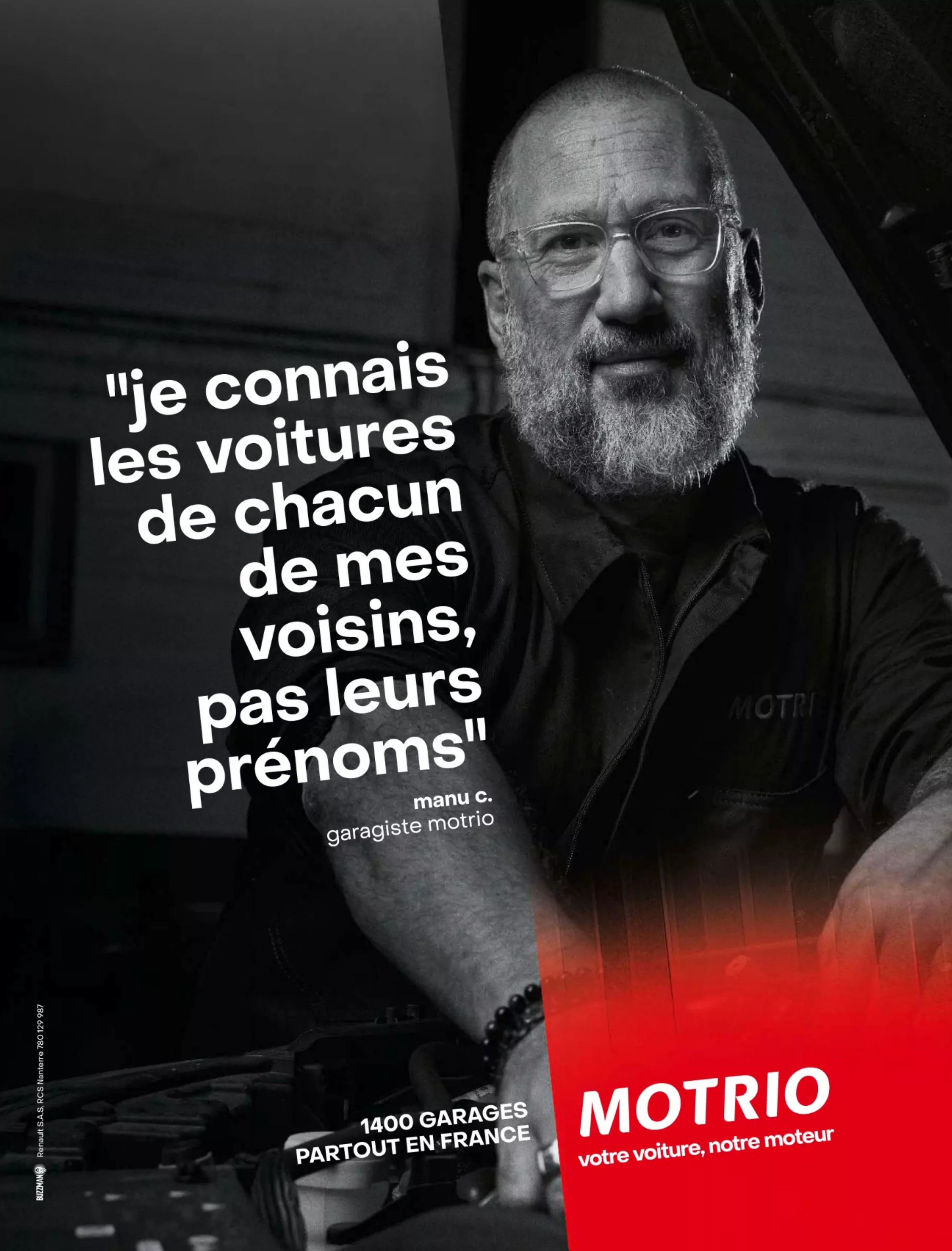
Toyota C-HR+/P. 58



Volvo ES90/P. 62



Kia Sportage/P. 68



**"je connais
les voitures
de chacun
de mes
voisins,
pas leurs
prénoms"**

manu c.
garagiste motrio

**1400 GARAGES
PARTOUT EN FRANCE**

MOTRIO
votre voiture, notre moteur



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes
nos offres p. 79 et sur
www.klosquemaq.com



LAURENT VILLARON

EN ORDRE DISPERSÉ

À rebours des demandes du chancelier allemand et du gouvernement italien, notamment, la France s'est associée à l'Espagne pour réaffirmer, auprès de la Commission européenne, son désir de voir maintenue l'échéance de 2035 pour l'arrêt des ventes de véhicules thermiques en Europe. L'argument développé n'est apparemment pas celui du respect de la feuille de route environnementale, mais du maintien d'un "repère essentiel pour le secteur automobile", selon un extrait publié par nos confrères du *Journal de l'Automobile*, qui "conditionne la poursuite des projets industriels,

notamment les giga-usines de batteries". À ce niveau de confusion, j'avoue ne plus arriver à comprendre qui tire les ficelles de quoi et, surtout, au nom de qui et de quels intérêts notre pays a pris cette posture. Probablement pas dans celui de la majorité des consommateurs, pour qui l'équation prix/prestation des électriques n'est toujours pas à même de correspondre à leurs attentes. S'agit-il, avec une telle prise de position, de soutenir les acteurs du secteur, comme l'argumentaire le prétend ? Si c'était le cas, on s'interrogerait sur la duplicité des constructeurs qui, de plus en plus clairement, manifestent que la date butoir de 2035 n'est pas tenable. Non pas d'un point de vue industriel, mais sur le plan commercial. Si, comme semble le démontrer la situation actuelle, les acheteurs ne sont pas au rendez-vous, les usines vont tourner à vide. Avant de ne plus tourner du tout. Peu de temps avant cette révélation surprenante, le Sénat français avait pourtant produit un rapport qui, lui, semblait en cohérence avec les attentes des constructeurs et des clients. Il y listait 18 mesures d'urgence pour sauver l'industrie automobile en France, jugée en "crise profonde et durable", voire proche d'un "crash" si rien n'était fait. Dans ces recommandations figurait la nécessité d'un report de l'échéance de 2035. On imaginait bêtement que ce travail parlementaire aurait servi à fonder la ligne de Paris dans les négociations avec l'Europe. C'est pourtant une demande opposée qui a été transmise (par qui ? au nom de qui ?) à Bruxelles. Cette absence apparente de cohérence et de concertation interroge et peut inciter les acteurs de la filière automobile à reprendre le mot de Voltaire : gardez-moi de mes amis, mes ennemis, je m'en charge !

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

Jean-Éric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Je suis opticien. J'ai pratiqué le sport automobile en amateur. Je conduis fréquemment voiture ou moto. Désireux de changer ma voiture, j'ai entrepris de visiter quelques concessions. Un des principaux arguments des vendeurs consistait à me parler des écrans. C'était à qui avait le plus grand avec le plus d'infodivertissement, et j'en passe. Mais je n'étais pas venu acheter un téléviseur à roulettes ou un flipper avec un volant ! J'aimerais que l'on m'explique pourquoi on interdit sévèrement le téléphone au volant et que, parallèlement, on crée un environnement à même de déconcentrer, voire de divertir les automobilistes. Pourquoi ne pas imposer aux constructeurs automobiles des normes à respecter quant à l'utilisation potentielle de ces téléviseurs à roulettes ? Deux secondes d'inattention peuvent créer un drame. Il n'y a pas que la vitesse et l'alcool qui tuent.

Clearmax

Dans votre numéro 1193, vous pointez plusieurs fois l'intrusion des aides à la conduite et en particulier de l'horripilante alerte de survitesse. Je viens de faire 5 km entre 2 villages de l'Essonne, j'ai compté 17 consignes différentes de 30 à 80 km/h, soit une tous les 300 m. Ce n'est plus de l'aide à la conduite mais de l'entrave à la conduite. Dans le même numéro, vous citez M^{me} von der Leyen, qui propose d'en dispenser les petits véhicules électriques pas chers pour en baisser le prix. Quelle incohérence et quel aveu de l'impact de leurs stupidités sur le prix des véhicules !

Michel Lejeune

Le fait est que la mise en place de la norme GSR II, qui impose ces alertes, ressemble à une double peine pour l'automobiliste : il doit payer plus cher sa voiture à cause de ces dispositifs et cherche ensuite par tous les moyens à les faire taire.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ



ANNIVERSAIRE À LA MAISON

Les célébrations des 70 ans de la Citroën DS auront décidément ponctué l'année 2025... et ce n'est sans doute pas fini! À l'initiative du Club ParIDS, soutenu par DS Automobiles, plus de 200 modèles de toutes époques, arrivés de l'Europe entière, se sont donc réunis à Paris les 18 et 19 octobre lors des festivités officielles de ce jubilé de platine. Elles se sont d'abord exposées au sein du parc André-Citroën, dans le 15^e arrondissement de Paris, à l'emplacement exact où la majorité d'entre elles ont été produites. Avant, le lendemain, de s'offrir une longue parade en convoi sur les plus belles avenues de la capitale. Fait notable :

la Mairie avait autorisé, exprès pour ces DS, la fermeture d'une partie de l'avenue Foch ainsi que leur passage par les guichets du Louvre, habituellement interdits à la circulation privée. Les Parisiens ont donc pu applaudir un joyeux défilé de touchantes survivantes des tout premiers millésimes, mais aussi la plus austère de toutes, une ultra-dépouillée ID Normale venue de République tchèque, ou, à l'opposé sur l'échelle du prestige, une pléiade de cabriolets et de dérivés Chapron. En tête de cortège, protocole oblige, une DS jadis utilisée par le général de Gaulle ouvrait la route, escortée par les motards de la Garde républicaine!



ÇA BASTO DANS LE PRE



BMW iX3

À partir de **71 950 €**

Commercialisation : **effective**

VS



Le BMW iX3 joue la carte du bandeau d'écrans en pied de pare-brise et d'une grande dalle tactile.



NNE MIUM!

Toujours innovants et forts d'investissements, les constructeurs allemands ne manquent pas d'imagination pour séduire de nouveaux clients. Les modèles en approche sont les témoins d'une ère inédite qui pourrait secouer le monde de la voiture électrique. Accrochez-vous, un fort vent de nouveauté va souffler!

Dossier réalisé par Didier Laurent

MERCEDES GLC ÉLECTRIQUE

À partir de **71 900 €**

Commercialisation : **effective**



MERCEDES-BENZ AG



MERCEDES-BENZ AG

Le GLC transforme sa planche de bord en un écran géant d'un mètre de large.

BMW iX3 VS MERCEDES GLC ÉLECTRIQUE

Changement de décor

Au-delà de leurs batteries de forte capacité, ces deux modèles représentent des vitrines technologiques dans un design inédit. Leur degré d'innovation force le respect.

Pour les grands constructeurs allemands, le temps est venu de passer à la vitesse supérieure dans le domaine du véhicule électrique.

Le médiocre succès commercial du Mercedes EQC et les capacités limitées de l'ancien BMW iX3 ont poussé les ingénieurs à aller beaucoup plus loin. Et voici le résultat : des autos conçues dès l'origine pour être électriques, construites sur des plateformes dédiées, "logicielles" et donc évolutives. Fidèle à la silhouette rassurante de son cousin thermique, le GLC adopte des poignées affleurantes, des feux affinés et une calandre garnie de 942 pixels rétroéclairés. Il soigne aussi son aérodynamisme et affiche un Cx de 0,24 (contre 0,29 pour le GLC thermique), ce qui est une belle performance pour une voiture de cette taille (4,84 m de long). Construit sur la plateforme Neue Klasse, le BMW iX3 a également été pensé pour l'électrique dès sa genèse. Étiré à 4,78 m, il bénéficie de lignes équilibrées et nouvelles. Sa calandre fermée est toujours ornée de deux haricots, dont la taille a heureusement été réduite. Le coefficient de traînée – on note là aussi un Cx de 0,24 – illustre le travail effectué pour maximiser l'efficacité

énergétique. Avec ce nouveau principe de style, BMW assume la rupture avec l'ancien modèle, et arbore une modernité avec une appellation qui fait malgré tout référence au passé ("Neue Klasse" était une expression utilisée par la marque dans les années 60).

Confort, habitabilité et agrément : chacun sa promesse

Le plaisir de conduite est toujours la revendication première de BMW, quand Mercedes se positionne en champion du confort. Avant même de s'offrir aux tests routiers, l'iX3 promet sur dossier une expérience de conduite exaltante et un comportement dynamique de premier plan. Pour cela, il inaugure une plateforme logicielle avec un système d'exploitation composé de quatre boîtiers électroniques dont la puissance de calcul est vingt fois supérieure à ce qu'on connaissait jusqu'ici. Ces boîtiers agissent sur toutes les fonctionnalités châssis et moteur pour contribuer au dynamisme du véhicule. Sur le papier, la promesse est alléchante, mais ce SUV pèse tout de même 2,4 t et il sera difficile de le faire passer pour une →



Tiré du concept Neue Klasse, l'iX3 incarne une nouvelle génération de SUV BMW.

ballerine! L'habitacle, ouvertement technologique, exprime quant à lui la volonté de BMW de mettre le conducteur au centre d'une expérience connectée, cette fois à l'aide d'un dispositif appelé "Panoramic iDrive". On parle ici d'une nouvelle planche de bord qui se compose de trois écrans positionnés au pied du pare-brise, sur une amplitude de 1,10 m. Ajoutez à cela une dalle de 18 pouces qui fonctionne comme un smartphone et qui peut piloter l'emplacement des éléments sur les autres écrans, et vous vivrez une expérience d'un nouveau type. L'iX3 est par ailleurs habitable aux deux rangs et offre suffisamment de rangements pour toute la famille. Côté pratique, le coffre de 510 dm³ (1 750 dm³ banquette rabattue) reste dans la moyenne, sans plus. Heureusement, un petit "frunk" de 58 dm³ pour loger le câble de recharge sous le capot a été prévu.

Le Mercedes GLC mise davantage sur le confort. Son empattement de 2,97 m favorise l'habitabilité arrière, et son coffre atteint 570 dm³ (contre 620 dm³ pour le GLC thermique), complété par un espace de rangement avant de 128 dm³, pour les câbles ou une valise cabine. À bord, Stuttgart promet un véritable havre de paix, et précise que le silence de fonctionnement et l'isolation phonique parviennent à un niveau digne d'une limousine, ce que nous ne manquerons pas de vérifier. Mercedes fait également étalage de son savoir-faire numérique avec un dispositif MBUX de nouvelle génération. Le système Hyperscreen optionnel – soit trois écrans sous une même dalle de verre – en est la démonstration. Mercedes souhaite que l'expérience utilisateur repose sur la fluidité, avec une commande vocale naturelle et une totale connectivité. Pour cela, il intègre pour la première fois

un système d'infodivertissement basé sur une intelligence artificielle développée par Google et Microsoft. Le conducteur aura également à sa disposition une suspension pneumatique, un train arrière directionnel permettant une prise d'angle jusqu'à 4,5° et un système Car-to-X qui analyse l'environnement pour anticiper les virages, adapter la récupération d'énergie ou la suspension en fonction du relief et du trafic. À Munich comme à Stuttgart, on veut pénétrer un autre monde automobile.

Motorisations, autonomie et recharge : c'est du lourd

Le BMW iX3 embarque une énorme batterie de 108,7 kWh net qui lui permet d'afficher jusqu'à 805 km d'autonomie en cycle mixte WLTP (contre 74 kWh et 460 km pour l'ancien modèle). Le Mercedes GLC se contente ➔



La calandre fermée et techno du GLC permet facilement de l'identifier.

Nouveau Citroën ë-C5 Aircross



à partir de **459 € / mois**⁽¹⁾

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

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

A 0g CO₂/km



JUSQU'À

8
ANS

CITROËN
WE CARE
GARANTIE

Modèle présenté : Nouveau ë-C5 Aircross Électrique 210ch, autonomie confort, MAX avec options 601€ aux mêmes conditions. (1) Exemple pour la Location Longue Durée du Nouveau ë-C5 Aircross Électrique 210ch, autonomie confort YOU après déduction de la Prime CertiNergy de 4 242€. Vous êtes éligibles à ce montant de prime si votre revenu fiscal de référence est inférieur à 26 200€ par part fiscale, voir conditions d'éligibilité sur citroen.fr. Offre non cumulable valable jusqu'au 31/10/25

réservée aux personnes physiques éligibles pour un usage privé, dans le réseau Citroën participant, et sous réserve d'acceptation par CREDIPAR, dénomination commerciale Stellantis Finance & Services,

SA au capital de 138517008 € - 317425981 RCS Versailles - 43 rue Jean Pierre Timbaud 78300 POISSY - N° ORIAS : 07004921 (www.orias.fr).
* Prime CertiNergy pour la valorisation des opérations au titre du dispositif des Certificats d'économies d'énergie : 4 242€ non soumis à la TVA. (n° SIREN CertiNergy : 798641999). Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives * Prestation facultative, contrat Entretien Plus comprenant l'entretien et l'assistance selon conditions contractuelles sur 48 mois / 40000km (20€ / mois) (au 1^{er} des 2 termes atteint). Les conditions générales de l'offre sont disponibles dans le réseau Citroën.



CITROËN

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



FABIAN KIRCHBAUER

Impossible de confondre l'arrière de l'iX3 avec celui d'une autre BMW.

quant à lui de 94,5 kWh, pour une autonomie homologuée qui atteint 713 km. Cela veut dire que dans la vraie vie, ces deux véhicules approcheront ou dépasseront 600 km en conditions mixtes, et se rechargeront tous les deux assez rapidement grâce à leur plateforme de 800 V. Anticipant l'arrivée de futures bornes, BMW annonce que son iX3 peut charger à 400 kW en courant continu, mais pour l'instant, aucune borne de ce type n'existe en Europe. Dans nos contrées, les meilleurs réseaux proposent 350 kW (et encore, quand les planètes de températures, courbes de charge et conditionnement de batterie s'alignent), et quand cela

grimpe au-dessus (375 kW maximum), c'est à destination des camions. De son côté, Mercedes reste réaliste et prévoit 330 kW de charge en courant continu pour son GLC. Dans les deux cas, le temps passé à la borne est réduit. L'iX3 se recharge en 21 mn (10 à 80 %) sur borne rapide,

en 5 h 45 en 22 kW, et 11 h 30 en 11 kW (de 0 à 100 %). Le Mercedes demande seulement une minute de plus pour effectuer le 10 à 80 %, mais sa batterie est plus petite. Dans les deux cas, cela offre la possibilité de récupérer un large rayon d'action dans un temps limité. Mercedes n'a pas encore communiqué les temps de recharge en 11 et 22 kW, mais ils seront proches de ceux du SUV à l'hélice.

La partie "mécanique" ne permettra pas non plus de faire une énorme différence entre les deux modèles. Le BMW iX3 50 xDrive, la première version disponible, adopte deux moteurs électriques – un sur chaque essieu – pour une puissance de 469 ch et un couple de 645 Nm. Le 0 à 100 km/h est annoncé en moins de 5 s, soit le temps d'une M3 CSL E46, sportive de pointe commercialisée en 2004 et qui pesait une tonne de moins... Chez Mercedes, le GLC 400 4Matic affiche des chiffres encore plus flatteurs : 483 ch, un couple non communiqué mais que l'on estime à environ 650 Nm, et une accélération de 0 à 100 km/h prévue à 4,4 s. Particularité du GLC électrique : il embarque une boîte à 2 rapports sur l'essieu arrière – une rareté sur le marché – censée améliorer le rendement à haute vitesse et le confort d'usage. On a hâte d'essayer tout ça !

L'avis de *L'Auto-Journal*

Le BMW iX3 et le Mercedes GLC incarnent deux interprétations du luxe électrique, sans tout à fait viser le même type de conducteur mais avec de nombreuses zones de recouvrement technologiques. Leurs prix sont certes très élevés, mais plutôt bien placés face à l'Audi Q6 e-tron. Finalement, ces deux SUV convergent vers le même horizon : celui d'un haut de gamme électrique nouvelle génération, où innovation et plaisir de conduite sont mis au premier plan.

MERCEDES-BENZ AG



Le GLC électrique conserve la ligne assez classique du modèle thermique.

SKODA

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



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

À partir de

339 €/mois⁽¹⁾

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

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

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

Offre valable jusqu'au 31/10/2025. * Sur borne de recharge DC sur Elroq 85. (1) Elroq 50 City en Location Longue Durée 30 000 km maximum, apport de 0€ après prime CEE EDF de 3 135€ déduite puis 36 loyers de 339€, remise Škoda 4000€, conditions d'éligibilité sur [service-public.fr](https://www.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://www.skoda.fr/skoda-iv/certificats-economies-energie)

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

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

A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

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

Ses futures proportions pourraient, à l'arrière, faire penser à l'ancien X2.

BMW iX1 VS MERCEDES GLA

Coup double

Pour faire face au futur Mercedes GLA, BMW prépare une nouvelle génération d'iX1, basée sur la plateforme Neue Klasse. En attendant son arrivée, le modèle actuel devrait bénéficier d'un restylage dès l'année prochaine.

Sur le plan technique, l'actuel BMW X1 arrive en fin de cycle. Un léger lifting serait donc bienvenu pour lui redonner un souffle de modernité, surtout dans ses déclinaisons thermiques. Alors, afin de mieux apparaître aux côtés du nouvel iX3, il faut à BMW un modèle qui incarne un changement de génération. Pour cela, le constructeur bavarois va concocter un iX1 qui sera lancé en 2027 sur la base Neue Klasse.

Côté design, on peut s'attendre à une face avant redessinée avec des haricots plus discrets, à de nouveaux projecteurs et à une poupe modernisée par des feux plus fins. Un traitement et une base technique qui lui permettront de tenir tête à son principal concurrent, le futur Mercedes GLA prévu quant à lui pour 2026. Ce dernier reposera sur une plateforme multi-énergie partagée avec la nouvelle CLA, et sera d'abord lancé en version 100 % électrique. Il devra d'ailleurs succéder à la fois au GLA et à l'actuel EQA. Son style adoptera le nouveau langage esthétique de Mercedes, introduit par le GLC : une forme

de classicisme, couronnée par la réinterprétation de la calandre traditionnelle, illuminée par des centaines de LED.

Sur le plan technique, Mercedes met la barre très haut. L'architecture 800 V, une première à ce niveau de gamme, promet des temps de recharge extrêmement rapides et permettra d'annoncer une autonomie proche de 800 km grâce à une batterie de 85 kWh. Une version plus accessible pourrait être proposée, avec une batterie LFP de 58 kWh et un moteur de 204 ch, pour environ 500 km d'autonomie. En réponse, le futur BMW iX1 devrait lui aussi adopter une architecture 800 V et une batterie de capacité équivalente afin d'offrir une autonomie et des temps de recharge compétitifs. Fidèle à son habitude, Munich pourrait le décliner rapidement en 4 roues motrices xDrive, dans ce cas avec l'emploi de deux moteurs. La puissance sera également au rendez-vous, avec un minimum de 200 ch.

L'avis de L'Auto-Journal

La bataille engagée dans le haut de gamme va se poursuivre dans les segments plus compacts avec les iX1 et GLA, dont les technologies vont mener la vie dure à la concurrence. Il faudra que les prix restent attractifs, mais les clients BMW comme Mercedes raffolent du high-tech et sont prêts à payer cher. Dès lors, pourquoi s'inquiéter ?

Même principe de calandre que le GLC, clinquant et qui descend assez bas.

ILLUSTRATIONS : JEAN-FRANÇOIS HUBERT



**BMW iX1**À partir de **50 000 €*****Commercialisation : 2027**

* Estimation.

*La partie avant sera
une déclinaison de ce que
vient de montrer l'iX3.*

*Le muscle de la génération
actuelle se retrouvera dans
le prochain GLA.*

**MERCEDES GLA**À partir de **50 000 €*****Commercialisation : mi-2026**

* Estimation.



Le Baby Classe G sera une grande nouveauté pour Mercedes.

Quoi de neuf, par ailleurs ?

- La Classe A devait initialement tirer sa révérence en 2025, puis en 2026... et voilà qu'elle semble finalement jouer les prolongations. En clair, elle continuerait sa carrière sans véritable nouveauté jusqu'en 2028, date à laquelle un modèle inédit, dans un format différent, deviendrait la nouvelle entrée de gamme Mercedes.
- Du côté du "Baby Classe G", dont la commercialisation est prévue pour 2026, les rumeurs évoquent un modèle multi-énergie plutôt qu'un véhicule 100 % électrique. Au Salon de Munich, en septembre dernier, Mercedes a dévoilé un aperçu de son gabarit grâce à une photo où il posait aux côtés de son grand frère. Il se murmure que ce petit baroudeur pourrait embarquer la batterie de 94 kWh du GLC, lui assurant ainsi une autonomie dépassant les 700 km.
- Chez BMW, la cinquième génération de la Série 1 est également en préparation, mais il faudra patienter jusqu'en 2028 pour la découvrir. On sait déjà qu'elle sera électrique – sous le nom d'"i1" –, qu'elle pourrait reprendre le châssis de la Mini, et qu'elle adopterait un avant inspiré de la Neue Klasse. Affaire(s) à suivre !

BMW i3 VS MERCEDES CLASSE C ÉLECTRIQUE

Le retour des berlines

Ces deux berlines 100 % électriques vont relancer un match qui dure depuis des décennies entre deux modèles classiques et familiaux qui ont toujours leurs adeptes.

La future i3 portera le même nom que le modèle produit entre 2013 et 2022, mais elle n'aura absolument rien de commun avec lui.

Ce sera une toute nouvelle Série 3 entièrement électrique, commercialisée parallèlement à la version thermique actuelle, laquelle bénéficiera d'un restylage en 2026. L'i3, dont les grandes lignes ont été annoncées par l'un des deux concepts Neue Klasse, marquera une rupture stylistique et technologique, dans un esprit clairement novateur. La Mercedes Classe C électrique suivra une démarche similaire : elle adoptera un design distinctif, avec une calandre lumineuse constellée de LED à la manière du GLC, et une signature lumineuse en forme d'étoile comme à l'arrière des dernières Classe E. Sur le teaser diffusé par Mercedes en septembre, on perçoit une silhouette de berline au profil "fastback" (arrière plongeant) plutôt qu'avec une malle, privilégié pour ses qualités aérodynamiques. Placée elle aussi en parallèle de la gamme thermique, cette version wat-tée devra assumer sa différence. Concernant l'habitacle, il fera la part belle à la technologie. Comme sur le GLC, la Classe C électrique adoptera un spectaculaire écran Hyperscreen d'un mètre de large. Chez BMW, même ambition : l'i3 pourrait inclure des écrans Panoramic iDrive à la base du pare-brise et une dalle centrale de 18 pouces, semblable à celle de l'iX3.

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

**BMW i3**À partir de **55 000 €***Commercialisation : **été 2026**

* Estimation.

La future Classe C adoptera un style un peu plus dynamique que l'actuelle.

Quelles autres carrosseries sont possibles ?

Nées sous la forme de berlines, à coffre ou "fastback", les BMW i3 et Mercedes Classe C pourraient bien se décliner en plusieurs silhouettes. BMW a déjà montré la voie avec les i5 et i5 Touring, et il serait logique que la marque applique la même stratégie en proposant une i3 Touring. Chez Mercedes, une Classe C Break électrique pourrait également voir le jour, bien qu'il soit déjà confirmé qu'une CLA Shooting Brake – au profil plus effilé et

moins familial – sera dévoilée en 2026. La déclinaison cabriolet, elle, ne semble pas à l'ordre du jour : les coûts de développement et la rentabilité limitent ce genre de projet, malgré le fait que l'électrique correspondrait parfaitement à l'esprit "conduite cool, cheveux au vent". Quant aux coupés, ils suivent la même tendance. La multiplication à outrance des silhouettes appartient désormais au passé, y compris chez les constructeurs premium.

ILLUSTRATION PR DESIGNS



Enfin, les deux modèles profiteront de plateformes capables d'évoluer à distance, intégrant des mises à jour continues pour les systèmes de sécurité, les aides à la conduite et les fonctions de conduite autonome.

800 V ou rien

Des deux côtés, on sortira l'artillerie lourde en matière de performance énergétique. La BMW i3 comme la Mercedes Classe C reposeront toutes deux sur une architecture 800 V, et offriront des autonomies record. Il n'est

pas certain que BMW dégage la batterie de 108,7 kWh de l'iX3 pour l'i3, pour des questions d'encombrement et de poids. Mais en réduisant les cellules ne serait-ce que de 15 %, on est encore à 92,4 kWh, ce qui permet d'envisager une autonomie de près de 800 km. Chez Mercedes, il n'y a qu'à se servir sur l'étagère et à utiliser la pile de 94,5 kWh du GLC, pour annoncer là aussi un rayon d'action impressionnant. Alors que le monde de la voiture électrique peinait à prévoir 500 km d'autonomie il n'y a pas si longtemps, on dirait que le "800 km" va devenir la norme chez les premium. Rassurant ? Oui et non, car ensuite il faut réussir à charger ces énormes batteries. Heureusement, BMW a déjà annoncé 400 kW et Mercedes 330 kW en courant continu, ce qui donne un arrêt de 20 bonnes minutes pour passer de 10 à 80 % de

batterie quand on voyage. En 11 ou 22 kW, ce sera forcément plus long – de l'ordre de 5 h 30 à 11 h – pour passer de 0 à 100 %. Cela demande une petite gestion des temps d'arrêt, mais tend à devenir limpide dans le cadre d'une utilisation quotidienne classique.

L'avis de L'Auto-Journal

Ces catégories de voitures étant surtout achetées par des sociétés, les proposer en électrique avec une forte valeur ajoutée technologique peut leur assurer une forme de pérennité. Leur genre de carrosserie, moins haut qu'un SUV, leur permet aussi d'afficher des autonomies très élevées et séduisantes. Pour ceux qui ont le budget, il semblerait que le plaisir d'usage et la facilité d'utilisation soient au rendez-vous.



*La BMW i3 sera une
berline électrique en marge
de la Série 3 classique.*



MERCEDES CLASSE C ÉLECTRIQUE

À partir de **60 000 €***

Commercialisation :
second semestre 2026

* Estimation.

Basse, à deux portes et surpuissante, la future M1 aura un pedigree impressionnant.

ILLUSTRATION PR DESIGN



BMW M1 VS MERCEDES AMG GT XX

La piste des records

Entre une M1 très énervée et une AMG GT XX 4 portes survitaminée, le monde de la sportive électrique va bientôt vibrer. Une nouvelle génération de supercars va pointer le bout de son capot.

Qui a dit qu'électrique et sportivité ne vont pas bien ensemble? À peu près tout le monde, ce qui constitue une belle occasion pour les constructeurs de tordre le cou à cette "vérité" en proposant des modèles capables de concilier style, performances et agrément d'usage. D'un point de vue marketing, l'utilisation d'anciens noms est aussi quelque chose qui marche bien, et c'est pour cela que BMW sort le patronyme "M1" de la naphthaline. Pour mémoire, le coupé M1, produit de 1978 à 1981, a été le premier à employer le M de Motorsport chez BMW. Il était doté d'un moteur à 6 cylindres en ligne de 3,5 litres de cylindrée placé en position centrale arrière. Véritable échec commercial, cette "supercar" de 277 ch n'a été produite qu'à 455 exemplaires, versions de compétition comprises. La M1 des temps modernes aura pour mission de faire mieux en réinterprétant le style du modèle d'origine sans ignorer les lignes de l'i8, pour en faire la première supercar électrique du constructeur. La recette technique n'a pas été dévoilée, mais la direction de la marque a tout de même fait savoir qu'il était possible de fabriquer ce genre de modèle sur la plateforme Neue Klasse. Selon nos informations, le constructeur allemand pourrait mettre un

moteur électrique par roue pour distribuer une puissance supérieure à 1 000 ch, l'ensemble étant géré par des programmes informatiques à la puissance de calcul décuplée. En face, Mercedes a déjà fait part de ses intentions avec l'AMG GT XX, pour le moment au stade de concept, mais qui bat record sur record là aussi avec largement plus de 1 000 ch, tout comme le promet la future Ferrari Elettrica. Mercedes a fait appel à ses équipes de Formule 1 pour mettre la chose au point, et visiblement, les attentes sont grandes.

Il va sans dire que les deux modèles arboreront les meilleures technologies actuelles, voire mettront à la route des innovations. Il faudra tout de même trouver un bon compromis entre puissance et capacité de batterie, car il s'agit – notamment sur circuit – de profiter des performances de la voiture pour une durée raisonnable, d'autant que le temps de recharge est toujours trop long quand on doit attendre. Car même si Mercedes indique avoir rechargé l'AMG GT XX à 850 kW lors de son record "tour du monde en huit jours", la réalité du terrain est complètement différente. Chez BMW, on ne donne pas encore de date pour la révélation du modèle final, mais il est possible qu'il figure parmi l'un des premiers à utiliser des batteries solides, à titre expérimental.

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

Il y a vingt ans, l'industrie automobile nous faisait rêver avec la sortie des Porsche Carrera GT, Ferrari Enzo et Mercedes McLaren SLR. On imagine mal de quelle manière nous pourrions vibrer devant ces deux supercars électriques, même si elles seront toutes les deux plus puissantes, plus performantes, et qu'elles pèseront deux fois le poids de leurs ancêtres. Autre époque, autres mœurs automobiles, faut-il pour autant avoir peur de la suite?



MERCEDES BENZ

Un arrière spectaculaire attend les futurs propriétaires, qui devront se convertir à l'électrique...



BMW M1

À partir de **250 000 €***

Commercialisation : fin 2026

* Estimation.

Mercedes fait appel à son équipe de Formule 1 pour mettre cette voiture au point.



MERCEDES AMG GT XX

À partir de **250 000 €***

**Commercialisation :
courant 2026**

* Estimation.

1 000 ch semble être une puissance de base pour être crédible dans le monde de la supercar électrique.

ILLUSTRATION PR DESIGN



En électrique, une M5 de plus de 800 ch devient réaliste, et sans malus!

Le sport continue

Alors que la réglementation continue de laisser le champ libre d'un point de vue fiscal aux voitures non émissives, les constructeurs peuvent s'amuser et se servir des versions sportives pour tenter de faire aimer l'électrique. Ainsi, nous pourrions avoir droit à une M3 électrique de 600 ou 700 ch, puis à une M5 (sur base Neue Klasse E) encore plus puissante. Il est toutefois peu probable que BMW mette tous ses œufs dans le même panier et il devrait continuer d'offrir, pour

un temps au moins, de véritables sportives à moteurs thermiques plus ou moins électrifiés. Chez Mercedes, le label AMG n'est pas particulièrement destiné à des voitures wattées, mais il n'y a aucune raison pour que Stuttgart s'en prive. En clair, chaque modèle 100 % électrique pourrait avoir une déclinaison sportive sans limites de puissance ou presque, ou en tout cas juste ce qu'il faut pour exciter la curiosité des amateurs du genre. Êtes-vous prêt ?

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Fiat

Grande Panda Un bloc thermique et une boîte mécanique à 6 rapports, comme cela se faisait naguère avant l'hybridation à toutes les sauces. Le 3 cylindres 1.2 T-Gen en question constitue désormais la motorisation de base de la Grande Panda, avec 100 ch

à son actif. Malus il y a. 650 €, en l'occurrence. **Grande Panda Essence** : 16 900, 19 400 et 21 400 € sous les finitions respectives Pop, Icône et La Prima. La version d'entrée de gamme Pop se reconnaît à ses jantes tôlées ajourées et à ses cache-moyeux peints en noir.

De
à
Z A

Par Jean Bourquin

Fiat Grande Panda



Renault

Clio Un nouveau bloc essence hybridé en aucune manière, un module hybride non rechargeable bien connu de nos services et pas de diesel à l'horizon : ainsi se résume l'offre moteurs de la dernière Clio (voir le tableau ci-contre), en attendant l'arrivée prochaine d'une unité nourrie en partie au GPL. On notera, au passage, que le 3 cylindres 1.2 TCe de 115 ch "brut de fonderie" n'est pas malusé, quelle que soit la transmission qui lui est associée (114 g/km avec la boîte mécanique, 116 avec la boîte robotisée). En parallèle, Renault réduit la gamme à trois finitions. La livrée Génération disparaît, et avec elle s'en va le 3 cylindres 1.0 SCe de 65 ch. Voici les

principaux équipements de série par finition. **Evolution** : compteur numérique 7 pouces, écran central tactile 10,1 pouces, interface smartphone, climatisation manuelle, frein de parking électrique, radars de recul, régulateur de vitesse adaptatif, jantes acier 16 pouces avec enjoliveurs. **Techno** : compteur numérique 10 pouces, installation multimédia avec Google intégré, climatisation automatique, caméra de recul, quatre modes de conduite, jantes alliage 16 pouces. **Esprit Alpine** : chargeur smartphone par induction, radars de parking avant et latéraux, centrage dans la voie, avertisseur d'angles morts, jantes alliage 18 pouces, éléments de design spécifiques.

Renault Clio



RENAULT DESIGN

LA GAMME RENAULT CLIO

Puissance / Boîte	Finition	Prix	Malus CO ₂	Malus au poids
Essence				
TCe 115 - 3 cyl. 1.2 115 ch / BVM6	Evolution / Techno	19 900 / 23 900 €	0 €	0 €
TCe 115 EDC - 3 cyl. 1.2 115 ch / BVR6	Evolution / Techno / Esprit Alpine	21 400 / 25 400 / 27 600 €	0 €	0 €
Essence hybridation non rechargeable				
Full Hybrid E-Tech 160 - 160 ch cumulés / BVA multimodale	Evolution / Techno / Esprit Alpine	24 600 / 27 600 / 29 300 €	0 €	0 €

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

Toyota

JEROEN PEETERS



Toyota bZ4X

bZ4X Un restylage discret mais visible, une planche de bord redessinée qui retient en son centre un écran gonflé à la pompe à vélo (14 pouces, contre 12,3 pouces auparavant) : Toyota remet à jour le pendant électrique du RAV4 sans faire dans la dentelle. Preuves supplémentaires, l'offre mécanique du bZ4X s'étoffe vers le bas et monte en puissance vers le haut. Dans le détail, l'unité monomoteur de 167 ch fait son apparition et, à l'autre bout de la chaîne, l'ensemble

bimoteur passe de 218 à 343 ch d'un coup d'un seul. La motorisation aujourd'hui intermédiaire gagne quant à elle 20 ch. Les deux batteries de traction retenues, enfin, ont fait l'objet d'études poussées. Bonne nouvelle, Toyota corrige le principal défaut du bZ4X, à savoir ses autonomies en deçà de la norme requise à ce niveau de gamme. Le rayon d'action annoncé de la variante bimoteur s'allonge d'une centaine de kilomètres, à titre d'exemple (voir le tableau ci-dessous).

LA GAMME TOYOTA BZ4X

Puissance / Batterie ⁽¹⁾	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Prime CEE
Monomoteur roues avant motrices					
Standard - Électromoteur 167 ch / 57,7 kWh	442 km	11 / 150 kW	Design	40 900 €	328 € ⁽³⁾
Grande Autonomie - Électromoteur 224 ch / 73,1 kWh	569 km	22 ⁽²⁾ / 150 kW	Design / Lounge / Collection	44 900 / 48 900 / 51 900 €	328 € ⁽³⁾
Bimoteur quatre roues motrices					
Performance AWD - Électromoteurs 343 ch / 73,1 kWh	506 km	22 ⁽²⁾ / 150 kW	Design / Lounge / Collection	47 400 / 51 400 / 54 400 €	328 € ⁽³⁾

(1) Capacité brute. (2) 11 kW en finition Design. (3) Particulier. Professionnel : 496 €.

Tesla

Model Y Pour rappel, Tesla tient secrètes les fiches techniques de ses modèles, et quant à connaître les puissances développées et les capacités des batteries de traction, nous ne pouvons que jouer aux devinettes. Nous nous en passerons au moment d'annoncer l'arrivée d'une nouvelle variante dans la gamme du SUV Model Y. Gamme qu'elle ouvre sous l'appellation "Standard", après avoir expédié à la retraite la précédente version de base

dite "Propulsion", alors facturée 44 990 €. Le Model Y Standard, donc, revendique 534 km d'autonomie et réclame 39 990 € avant déduction du Coup de pouce VE affiché à 3 180 € dans son cas. Ce prix d'ami ne s'obtient pas sans sacrifices. Par exemple, le bandeau lumineux qui orne la poupe disparaît, l'écran de 8 pouces aux places arrière se volatilise aussi, le volant se règle à la main, les jantes passent de 19 à 18 pouces et le système Autopilot se réduit au centrage dans la voie et au régulateur de vitesse adaptatif.

Tesla Model Y



TESLA

DÉVELOPPER TOUJ

Comment les constructeurs repensent le développement automobile pour réduire délais et coûts. À marche forcée...

Par Guy L'Hospital

Plus vraiment le temps de se regarder dans la glace ! De Mercedes à Renault en passant par le groupe Volkswagen, l'inquiétude se lit sur les lèvres des dirigeants. Les constructeurs chinois savent désormais faire des voitures... et vite. Chez BYD, même si le constructeur entretient le secret, le temps de développement moyen d'une nouvelle silhouette est d'environ 18 mois. Chez d'autres constructeurs, à la réputation moins forgée, le temps de développement peut même être abaissé à 13 voire 12 mois, alors qu'il faut bien souvent parler en années avec la plupart des constructeurs européens. Cette analyse mérite cependant d'être affinée. Car les modèles gagnants sont la plupart du temps 100 % électriques, élaborés sur des plateformes existantes, ce qui permet de réduire complexité et diversité. Stellantis, qui regroupe 15 marques au total, est passé maître dans l'art de

minimiser les coûts en partageant un maximum de composants. Et le temps de développement diffère fortement entre le premier modèle d'un même programme (par exemple, le Peugeot 3008) et les suivants (comme le C5 Aircross ou le Jeep Compass).

Chez Renault, l'ambition est clairement annoncée avec le projet Leap 100. Celui-ci consiste à réduire le temps de développement d'un nouveau modèle sur une plateforme existante à moins de deux ans. Le Losange s'est fait la main avec la future Twingo dont le développement a été confié à son nouveau centre R&D chinois ACDC. Cédric Combemorel, vice-président monde Engineering & Tech, y voit une double opportunité : "Cette catégorie de voiture est très attendue sur le marché à un prix qui doit rester abordable. La nouvelle Twingo sera en concession début 2026 (et présentée en détail dans notre prochain numéro, NDLR), soit moins de deux ans après que design et

projet ont été figés. C'est aussi pour nous une formidable opportunité d'apprendre de nouveaux process."

UN PROJET N'EST JAMAIS À L'ARRÊT

En Chine, une décision importante peut être prise dans la journée alors qu'en Europe, le processus de validation peut demander plus d'une semaine. C'est ce que note Christophe Le Ligné, directeur R&D de Valeo : "Ils sont plus collaboratifs. Lorsqu'on est en phase de développement avec eux et que l'on s'aperçoit d'un problème, tous les fournisseurs sont connectés en même temps. C'est vraiment un écosystème qui fonctionne en temps réel et qui permet de trouver très rapidement une solution." Présent en Chine depuis trente ans, Valeo y réalise 17 % de son chiffre d'affaires. L'équipementier français a commencé à travailler avec les joint-ventures des constructeurs occidentaux. Depuis, les marques purement chinoises se sont multipliées, "et ça va très vite, note le patron de la R&D Valeo, ils ont besoin d'aller vite pour gagner des parts de marché. Leur approche est beaucoup plus collaborative et pragmatique. Ils n'ont pas énormément de contraintes historiques, et leur organisation est beaucoup moins lourde. D'autre part, ils responsabilisent beaucoup plus les fournisseurs."

Les allers-retours sont beaucoup moins fréquents et le projet n'est jamais à l'arrêt. "Ceci, nous devons être capables de le reproduire ici, sur nos sites d'assemblage. C'est une véritable révolution qui implique l'ensemble de l'entreprise mais également les fournisseurs", indique Cédric Combemorel. Renault n'a pourtant pas attendu la Twingo pour réduire le temps de développement de ses derniers modèles. La Mégane E-Tech a demandé quatre ans de gestation, le Scénic trois ans. La Twingo, qui présente le grand avantage d'une diversité réduite au strict minimum, n'aura demandé que vingt et un mois. Et son dérivé Dacia qui arrivera dans la foulée devrait battre tous les records avec 16 mois de développement. Selon le constructeur, entre 2019 et 2022, le temps



Roads, simulateur ultrasophistiqué, est en service au Technocentre de Renault depuis 2024. Il permet de commencer les tests sans attendre le développement de prototypes.

OURS PLUS VITE



RENAULT

De ce concept, présenté au Mondial de l'automobile de Paris en 2024, va découler la toute dernière Twingo, 100 % électrique, développée en 21 mois seulement.



OMG

“ Ce que nous avons fait en Chine avec Twingo, il va falloir le faire en Europe avec les futurs modèles. ”

Cédric Cambemorel

de développement a été réduit en moyenne de 25 % alors que le coût des procédures de validation a été divisé par deux.

ROADS, UN SIMULATEUR UNIQUE AU MONDE

Les lourds investissements réalisés dans les différents centres R&D du groupe Renault commencent à payer. À l'image du Technocentre, en région parisienne, et à son simulateur Roads (Renault Operational Advanced Driving Simulator), l'un des plus sophistiqués au monde. L'objet pèse plus de 90 tonnes mais la cabine de pilotage se déplace grâce à des vérins ancrés sur des rails à vitesse grand V. À bord, l'essayeur doit pouvoir accepter des accélérations, longitudinales comme latérales, de près de 1 G de force, avec une réponse instantanée de moins de 30 ms. Grâce à ce simulateur, il est possible de commencer le travail dynamique sans avoir à concevoir des mulets, prototypes physiques qui apparaîtront bien plus tard dans la phase de conception. Roads complète un ensemble de moyens de simulation numérique qui permettent de créer un véritable jumeau virtuel, utilisé très tôt pour simuler des tests aérodynamiques, acoustiques, de durabilité et bien évidemment des crash-tests. Tous les systèmes embarqués, tels que les Adas ou encore le management thermique, peuvent être simulés. La réduction du temps de développement (dont le coût est directement proportionnel) d'un nouveau modèle présente de nombreux avantages. C'est bien évidemment le moyen d'améliorer la productivité de l'entreprise et les marges qui vont avec. Mais c'est surtout l'unique choix possible afin de se hisser au niveau des →



Il y a trente ans, BYD ne fabriquait pas de voitures. La Chine produisait 250 000 véhicules par an. Aujourd'hui, le pays en construit plus de 30 millions et compte près de 150 marques...

SHUTTERSTOCK



La réalité virtuelle permet de gagner beaucoup de temps.

KIA



FRANCK DUNOJO

Christophe Le Ligné, responsable R&D de Valeo, connaît parfaitement les habitudes des constructeurs chinois.

constructeurs chinois en matière d'architecture électronique et d'innovation technologique. Et ainsi d'éviter d'apparaître dépassé alors que le modèle n'est pas encore en concession.

"C'est un véritable challenge, mais je ne doute pas que les constructeurs européens, poussés par la concurrence chinoise qui se développe sur le Vieux Continent, vont combler rapidement leur retard", précise Christophe Le Ligné, avant de poursuivre : "Lorsque Valeo s'est implanté en Chine, nous sommes arrivés avec nos protocoles et nos processus européens. Mais la demande nous a fait accélérer. Nous avons ajusté nos modes opératoires et nos compétences. Aujourd'hui, nous développons pour la Chine avec un niveau de qualité sensiblement équivalent à celui de l'Europe."

FAIRE SAUTER LES SILOS

L'Europe doit s'organiser afin de se montrer plus réactive. Hélas, des exemples montrent qu'il reste beaucoup de chemin à parcourir. Restons sur le cas Twingo et rappelons-nous que les groupes Volkswagen et Renault avaient pour ambition de partager le développement des Twingo et ID.1

Plutôt que de reprendre la plateforme de la Twingo, Volkswagen a préféré repartir d'une feuille blanche pour son ID.1, avec un coût en termes de temps de développement.



BMW a rapatrié la production de son iX3 dans son usine flambant neuve de Debrecen, en Hongrie. L'ancien modèle était fabriqué en Chine.

avant que Volkswagen ne décide de faire cavalier seul et de développer sa propre plateforme.

Ce genre de contretemps arrive également en Chine, même si l'écosystème semble plus prompt à trouver des solutions. Pour Christophe Le Ligné, "ils sont capables de compromis pour gagner en rapidité et permettre la réutilisation d'une pièce développée pour un autre constructeur, même si celle-ci n'offre pas tout à fait le même dimensionnement, par exemple. L'objectif est de maximiser la réutilisation des composants et de gagner en vitesse de développement. Cela ne veut pas dire qu'ils transigent sur la sécurité ou le style. Sur un projecteur, par exemple, ils imposent leur design mais peuvent modifier légèrement une pièce support afin de réutiliser un module (c'est-à-dire la partie qui fait vraiment l'éclairage) déjà développé. Ce sont toujours des compromis, de pièce à pièce. Ce n'est pas du tout le cas en Europe. Chez nous, toutes les spécificités sont parfaitement détaillées, mais chaque fournisseur agit dans son silo et doit fournir la pièce exacte. Tout s'emboîte parfaitement, mais pour certains produits, cela demande de nombreuses boucles". Et donc, une perte de temps.

Il ne faudrait toutefois pas trop idéaliser le savoir-faire de l'industrie automobile chinoise, dont de nombreux modèles présentent des performances bien en deçà de ce que promettent

leurs fiches techniques et dont le design peine à trouver sa propre personnalité.

LA PLATEFORME COMMUNE, CLÉ DE LA RÉUSSITE

Même sans épouser le modèle chinois, les constructeurs européens sont désormais armés pour réduire le temps de développement. Car la première des conditions reste l'utilisation d'une gamme de plateformes modulaires et destinées à différentes gammes. Pour ses modèles électriques, Renault peut compter sur deux plateformes AmpR Small et Medium, et pour les modèles thermiques, le constructeur dispose des plateformes communes aux différentes marques du groupe : CMF-B et CMF-C. Ce genre de raisonnement se retrouve chez Volkswagen, Stellantis, Mercedes, BMW...

Une plateforme modulaire permet de concevoir des modèles de différentes longueurs et de divers empattements. Elle est le plus souvent associée à une architecture électronique et peut recevoir différents types de motorisations. Les designers sont donc contraints par des points fixes, un cadre qui ne favorise pas la créativité mais permet d'avancer beaucoup plus vite. Mais sans surprise, le gain de temps vient essentiellement des outils numériques qui permettent de concevoir, tester et valider avant même d'établir une quelconque maquette. Certains constructeurs vont même jusqu'à valider des calculs aérodynamiques sans tester la voiture en soufflerie. ■

VOLKSWAGEN



L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Réduire le temps de développement est devenu une priorité pour l'ensemble des constructeurs automobiles. C'est un très bon moyen pour améliorer la productivité et limiter les risques de vieillissements prématurés des choix d'équipements, des aides à la conduite ou encore du système multimédia. Mais ce qui est relativement simple à faire sur des modèles jumeaux à la diversité limitée devient bien plus complexe sur des gammes plus larges avec de nombreuses motorisations qui devront être homologuées pour différentes régions du monde. En espérant que cette course contre la montre n'amène pas à une baisse globale de la qualité.

**Auto
Plus**

**PRIX
MEILLEURS
DISTRIBUTEURS AUTOMOBILES
2026**



PARTICIPEZ AU SONDAGE NATIONAL

**Donnez-nous
votre avis
en répondant
au questionnaire
sur autoplus.fr**

**VOUS ÊTES UN PROFESSIONNEL
ET VOUS SOUHAITEZ ÊTRE
RÉFÉRENCÉ AU SONDAGE DES
« Meilleurs Distributeurs de France » ?**

**Transmettez-nous directement
vos coordonnées
à autoplusevents@reworldmedia.com**

TENTEZ DE GAGNER
une enceinte Marshall et
des montres connectées
Ice-Watch.
C'est très simple !



Extrait du Règlement : ERAS organise du 10 octobre au 10 novembre 2025, un jeu-concours ouvert à toute personne majeure résidant en France Métropolitaine. Pour participer, il suffit de répondre au questionnaire disponible sur le site autoplus.fr. Les gagnants seront tirés au sort dans un délai d'un mois après la fin de jeu selon les modalités fixées dans le Règlement. Pour plus d'informations, consulter le Règlement disponible sur <https://autoplus.fr>



La ligne de toit arrondie, la lunette très inclinée, la poupe coupée à la serpe : ça vous dit quelque chose ? Eh oui, c'est l'A2. En plus grand.



PHOTOS SB-MEDIEN

Comptez aux alentours de 4,25 m en longueur, donc, partant du principe que l'A2 est la cousine non pas de la Volkswagen ID. Polo mais de l'ID.3.

AUDI A2 : RÉSURRECTION ÉLECTRIQUE

Celle-là, nous ne l'avons pas vue venir... Le retour d'une voiture maudite, le seul gadin d'Audi. Réapparition à l'identique, du moins sur la forme.

L'Audi A2, sa carrosserie en aluminium qu'il valait mieux éviter d'emboutir sous peine de factures de réparation salées, son capot qu'on ne pouvait ouvrir (de la calandre, il fallait tirer la goulotte *ad hoc* pour remplir le réservoir de lave-glace) et ses prix peu amicaux... tout un poème. Il y avait, pour autant, une part de génie dans cette voiture, à considérer sa frugalité (1 030 kg au maximum) et son espace vital intérieur généreux eu égard à sa taille (3,83 m en longueur). Excellente position de conduite, par ailleurs, à un moment

de l'histoire automobile où les citadines transformées en monospaces de poche mettaient des tabourets à la place du siège conducteur. Quoi qu'il en soit, l'aventure ne dura pas longtemps. Audi arrêta les frais en 2005 au bout de cinq ans de production. Son seul échec commercial à ce jour.

Mais les photos ci-contre ne trompent pas sur la marchandise : l'Audi maudite a une descendante, vingt ans plus tard et contre toute attente en cette période de "SUVisation" sauvage. À partir du montant central, la chute de toit en pente douce et la partie basse du hayon plantée droit évoquent sans conteste le profil de l'aïeule. Autre ressemblance, le capot court légèrement incliné : sans en faire un monospace, la nouvelle entrante en a certains traits. Comme l'A2 "canal historique".

L'A2 e-tron, appelons-la comme ça pour l'instant, partagera ses ensembles mécaniques électriques avec l'ID.3, en faisant l'impasse sur le moins puissant.

La bonne ID, la 3

L'A2 des temps modernes est, en revanche, nettement plus imposante que son ancêtre. Comptez aux alentours de 4,25 m en longueur, pour la simple raison qu'elle repose sur la plateforme de la Volkswagen ID.3 wattée ou de la Cupra Born notamment. Propulseur à l'arrière pour la version monomoteur, ce faisant, et tout indique que l'A2, hiérarchie des marques oblige, fera l'impasse sur l'ensemble mécanique le moins puissant, limité à 170 ch. Quant à l'équivalent de l'ID. Polo chez Audi, ce n'est pas à l'ordre du jour.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
fin 2026

Premier prix :
45 000 €*

Concurrence :
Volvo EX30 (par la taille)

* Estimation.



GAMMES

Une pédale et un départ annoncé
ALPINE

NICOLAS SOLER



Le nec plus ultra pour l'A290.

La sportive électrique A290 reçoit de série la fonction dite "one pedal" depuis le 13 octobre dernier. Ce dispositif, pour mémoire, amplifie le frein moteur et permet de ralentir la voiture jusqu'à l'arrêt en levant le pied de l'accélérateur, sans toucher la pédale de frein, donc. En fonction des conditions de circulation, c'est entendu... Dans le cas présent, le conducteur peut l'activer au moyen d'une commande rotative placée sur le volant, sous le moyeu central à gauche. Un témoin lumineux "One Pedal" s'affiche au tableau de bord. L'adoption de cet élément n'entraîne pas une augmentation des prix.

VOLKSWAGEN

Aller sans retour dans le désert pour le Touareg. La production de ce SUV typé grand routier prendra fin dans le courant du premier semestre 2026, annonce Volkswagen, sans plus de précision datée. Pour fêter ce départ, le constructeur a concocté une série spéciale dite "Final Edition" facturée 75 625 € un peu partout en Europe sauf en France, où elle ne sera pas diffusée. Le Touareg, toujours est-il, ne sera plus disponible à la vente chez nous à la fin du mois de mars prochain.

Touareg eHybrid (hybridation rechargeable, V6 3.0, 462 ch cumulés) : 107 500 €. Malus CO₂ : de 190 à 650 €. Malus au poids : 15 200 €.



Le Touareg aura une descendance wattée.

VOLKSWAGEN AG

ADRIEN CORTESI



Un SUV américain à dimensions humaines.

528 et 645 ch pour les Lyriq et Vistiq, afin de situer le débat. La harde de l'Optiq est alimentée par une batterie de traction de 75 kWh, une capacité généreuse. L'autonomie annoncée limitée à 425 km ne manque pas, ce faisant, d'interpeller. 2376 kg à vide, cela n'aide pas beaucoup, il faut dire. L'Optiq est disponible sous les finitions Premium Sport et Premium Luxury facturées au même prix : 69 500 € sans prime d'aucune sorte.

PRODUIT

Cadillac Optiq : accent européen

4,82 m en longueur : cela fait petit jeu quand on vient des États-Unis, qui plus est sous l'emblème Cadillac. À considérer sa taille, l'Optiq ne fait pas illusion : ce SUV électrique est fait pour le marché européen, lequel ne tolère les mastodontes que sous les 5 m, en gros. Preuve supplémentaire des concessions faites à l'Europe, l'américain se contente de peu sous son capot, soit 304 petits chevaux de rien du tout délivrés par une solution bimoteur. Comptez respectivement



PHOTO: PQR/LE TELEGRAMME/MAXPPP

"On va vers un crash si rien n'est fait."

Alain Cadec, sénateur des Côtes-d'Armor (Les Républicains)

Les maux du secteur automobile français sont identifiés. La mission d'information sur "l'avenir de l'industrie automobile française" mise en place par la commission des affaires économiques du Sénat les chiffre. Et de proposer, dans son rapport, 18 mesures pour éviter le "crash programmé⁽¹⁾". Repousser l'interdiction de la vente de voitures thermiques neuves au-delà de 2035, infliger aux véhicules électriques chinois des droits de douane à hauteur de ce qui se pratique en Chine et "favoris(er) la production de petits véhicules abordables" sont du nombre. Ces recommandations resteront-elles lettre morte ? À voir...

(1) Le rapport du Sénat est libre d'accès sur le site www.senat.fr.

4845

C'EST LE NOMBRE DE TESLA MODEL Y IMMATRICULÉS EN SEPTEMBRE EN FRANCE.

C'est la voiture électrique neuve la plus écoulee en septembre.

Belle *remontada* quand on sait que le SUV Model Y totalisait 2318 immatriculations en mars dernier, dans un contexte extra-industriel sur lequel nous ne reviendrons pas. C'était avant le restylage subi, sans conteste bénéfique. Tout indique, au reste, que cela ira d'autant mieux avec l'arrivée dans la gamme de la livrée Standard (voir p. 23). En bref, les affaires reprennent pour Tesla (+2,7 % en septembre). Encore faut-il raison garder. Le Model Y, disons-le tout net, cache la misère : les ventes de la Model 3 ont chuté de 54 % en un an, et les Model X et Model S ne sont aujourd'hui disponibles que sur stock. L'absence d'une Tesla compacte abordable devient criante.



TESLA

337 656

C'EST LE NOMBRE
D'IMMATRICULATIONS
PROVISOIRES "WW"
ENREGISTRÉES EN 2024.

Piqûre de rappel. Les plaques d'immatriculation provisoires "WW" identifient les véhicules, neufs ou d'occasion, acquis à l'étranger, ou encore destinés à l'exportation, territoires ultramarins inclus. Les plaques "W" dites "garage" marquent les véhicules, le plus souvent neufs, mis à la route par les professionnels de la vente avant leur immatriculation définitive. Dans le cas où, à la mi-novembre, la Commission européenne donnerait son accord au gouvernement français, les plaques "WW" et "W" adopteront une couleur rose au début de l'année 2026. Raison invoquée : lutter contre la fraude en facilitant la tâche des forces de l'ordre. À cet égard, la date d'expiration du certificat provisoire figurera directement sur la plaque.

NICOLAS ZWICKEL



"Ce plan d'investissement va soutenir notre croissance."

Antonio Filosa,
directeur général
de Stellantis

La croissance aux États-Unis, utile précision.

Stellantis investira 13 milliards de dollars⁽¹⁾ en quatre ans dans ses usines outre-Atlantique, afin, notamment, d'augmenter la production locale de 50 %. Une démarche industrielle légitime en soi, plus encore au moment où l'administration Trump ouvre grand la porte aux investisseurs.

Le problème n'est pas là. Ce redéploiement en direction des États-Unis se fera, de l'avis de nombreux observateurs économiques, au détriment de la branche européenne du groupe, condamnée, selon eux, au sous-investissement et à une restructuration brutale.

(1) 11 milliards d'euros.

DACIA



Dacia Bigster

ARNAUD SAUNIER



Fiat Grande Panda

CONCOURS

Voiture de l'année 2026 : la ligne de départ

Vient la période des élections, celle des voitures de l'année, qu'elles soient européennes ou mondiales, ou encore élues par les femmes. Nous intéressons au premier chef la voiture de l'année 2026 désignée par un jury européen indépendant. Ce dernier a tout d'abord sélectionné 35 compétitrices. Plutôt 36 à vrai dire (voir la liste ci-dessous), mais les Suzuki eVitara et Toyota Urban Cruiser sont considérées

comme une seule et même candidate (même plateforme). On retiendra la présence de 5 françaises, moins nombreuses que les allemandes à une unité près. 11 chinoises en plaçant sous ce qualificatif MG et Smart, cela dit beaucoup de choses... Les noms des 7 finalistes seront communiqués le 31 octobre. L'heureuse élue sera dévoilée le 9 janvier 2026 dans le cadre du Salon de Bruxelles.

CLEMENT CHOULOT



Audi Q5

YANN LEBEVRE



Jeep Compass

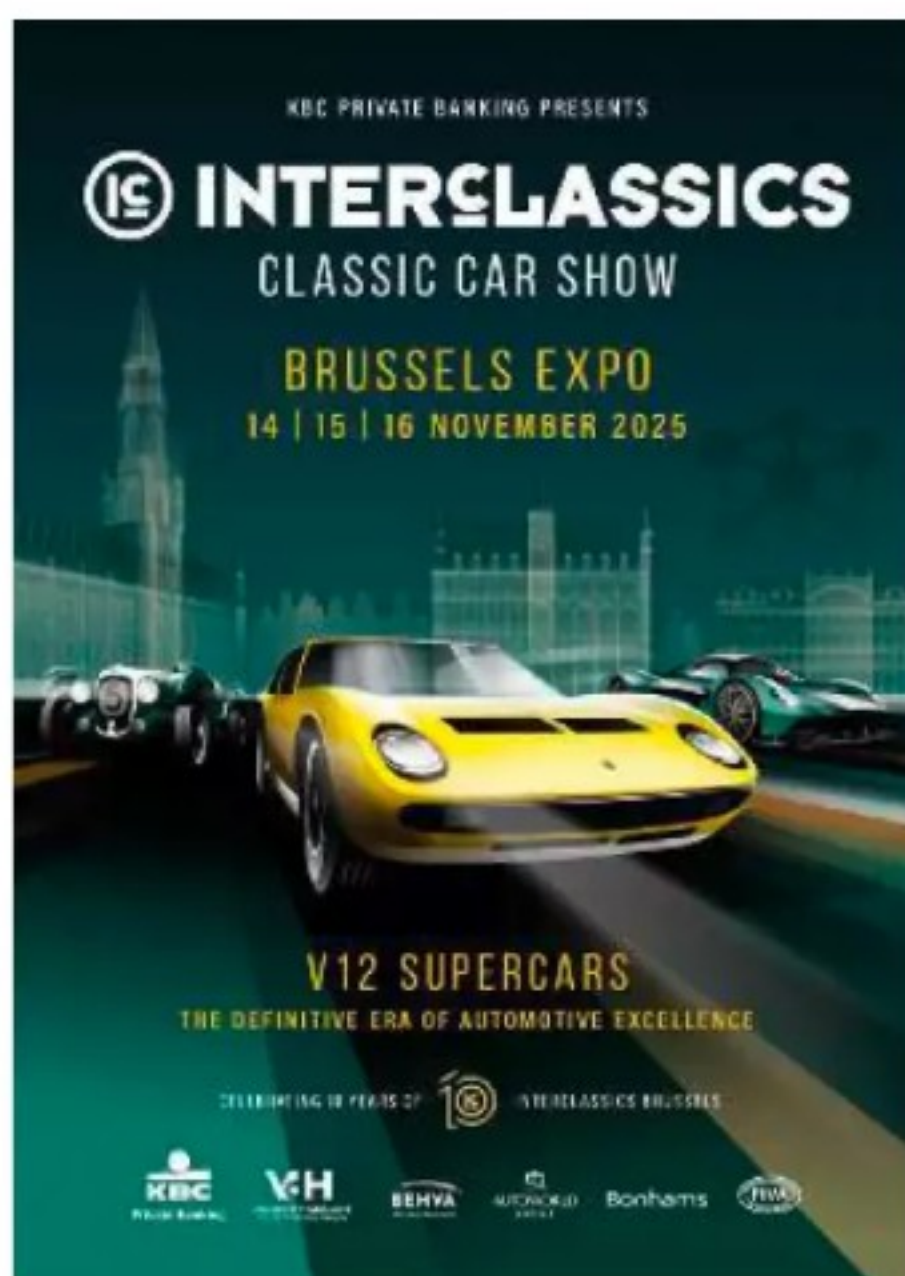
NICOLAS SOLER



Renault 4 E-Tech

LES CANDIDATES À L'ÉLECTION DE LA VOITURE DE L'ANNÉE 2026

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| ■ Alpine A390 | ■ Leapmotor B10 |
| ■ Audi A6 | ■ Leapmotor C10 |
| ■ Audi A6 e-tron | ■ Mazda 6e |
| ■ Audi Q3 | ■ Mercedes CLA |
| ■ Audi Q5 | ■ MG HS |
| ■ BYD Atto 2 | ■ MG MGS5 |
| ■ BYD Dolphin Surf | ■ Mini Aceman |
| ■ BYD Seal 6 DM-i | ■ Mitsubishi Outlander |
| ■ BYD Sealion 7 | ■ Nissan Leaf |
| ■ Citroën C3 Aircross | ■ Opel Frontera |
| ■ Citroën C5 Aircross | ■ Renault 4 E-Tech |
| ■ Dacia Bigster | ■ Skoda Elroq |
| ■ DS N° 8 | ■ Smart #5 |
| ■ Fiat Grande Panda | ■ Suzuki eVitara |
| ■ Firefly EV | ■ Toyota Urban Cruiser |
| ■ Hyundai Ioniq 9 | ■ Toyota C-HR+ |
| ■ Jeep Compass | ■ Volvo ES90 |
| ■ Kia EV4 | ■ Zeekr 7X |



La Miura et ses amies en mode V12 sont à la parade à Bruxelles.

ANCIENNES

InterClassics Brussels : la clé de V12

Célébrer le moteur V12... c'est le thème principal de la 10^e édition du rassemblement belge de voitures anciennes nommé "InterClassics", et c'est sûr, voilà qui mérite le déplacement en ces temps d'électrification à marche forcée. Le V12 est, hélas, une espèce en voie de disparition. Raison de plus pour l'honorer, au moyen d'une exposition consacrée aux supercars équipées de ce type de moteur. Lagonda V12 Le Mans (1939), Ferrari 365 Daytona Competizione, Mercedes CLK GTR, Pagani Zonda R Lanzante Conversion, sans oublier l'incontournable Lamborghini Miura à l'affiche de l'événement et quelques autres monstres sacrés du même acabit : nos amis belges nous gâtent. En parallèle, les particuliers auront la possibilité de mettre à la vente des automobiles dont l'année de production date d'avant 2005.

InterClassics Brussels

Du 14 au 16 novembre 2025

Brussels Expo

Bruxelles (Belgique)

Infos pratiques et billetterie : www.interclassics.events



**Leapmotor
badgé Opel**

B. ASKET / VIRAGE AGENCY



L'information vient du quotidien *Les Échos*. Opel devrait intégrer dans sa gamme un clone du SUV électrique chinois Leapmotor B10 lorsque celui-ci entrera en production, en août 2026, dans l'usine de Stellantis sise à Saragosse (Espagne). Pour rappel, Stellantis, la maison mère d'Opel, est actionnaire de Leapmotor.

**Mercedes Classe A,
la suite**

ARNAUD SAUNIER



Elle devait quitter la scène en 2026, puis un sursis de deux ans lui a été accordé. Tant mieux, mais dans tous les cas, la Classe A ne devait pas laisser de descendance directe après l'extinction des feux. Ce n'est plus d'actualité. La berline compacte aura une remplaçante de même nature.

**Mondial de l'auto
2026 : les dates**

"La 91^e édition verra la présence des constructeurs automobiles renforcée et le retour de plusieurs marques emblématiques", dit le communiqué des organisateurs du prochain Salon de Paris. À vérifier du 12 au 18 octobre 2026, au parc des Expositions de la porte de Versailles.

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



216 622

C'est le nombre de voitures électriques neuves immatriculées de janvier à septembre. En recul de 0,3 % par rapport à la même période en 2024.

18,3%

La part de marché des voitures électriques de janvier à septembre (17,2 % durant la même période l'an dernier). Comptez 22,6 % en septembre (20,3 % en septembre 2024).

940

Le nombre de Renault 4 E-Tech immatriculées en septembre. La R4 E-Tech pointe à la 8^e place dans le Top 10 des voitures électriques ce même mois.

31 756

C'est le nombre de voitures électriques neuves immatriculées en France en septembre. En progrès de 12,3 % par rapport à septembre 2024.

CONCEPT CAR

Toyota Corolla Concept : on efface tout

Officiellement, c'est un concept car. Officieusement, voici la prochaine génération de la berline compacte Corolla, laquelle fait depuis toujours de banalité vertu. Ce qui lui réussit plutôt bien puisque c'est la voiture la plus vendue dans le monde.

Toyota, de ce fait, prend des risques en repartant de zéro. La silhouette à la fois élancée et moderniste, qui devrait demeurer en l'état à quelques détails près lors de l'entrée en production de série, marque une nette rupture avec le passé. Avec l'essentiel de la production actuelle de la concurrence à ce niveau de gamme, à dire vrai. Reste la question sans réponse à l'heure où sont rédigées ces lignes. Que se

cache-t-il sous ce long capot ? Du tout-électrique, du tout-thermique ou de l'hybridation lourde ? Les trois, selon toute probabilité. Toyota dira tout le 30 octobre à l'occasion de l'ouverture du Salon de Tokyo.



TOYOTA

Changement de registre

Pionnier de l'électrique grand public, Nissan a depuis été distancé par de nouveaux rivaux. Après une deuxième génération décevante, la dernière Leaf incarne une volonté de tourner la page pour mieux reprendre la main. Mais en a-t-elle les moyens ?

Par Vincent Desmonts Photos Benjamin Asket/Virage Agency





nt

“**L**es derniers seront les premiers, et les premiers seront les derniers” : ce verset biblique ne s’applique que trop bien à Nissan dans le domaine de l’électromobilité ! Lancée fin 2010, la première Leaf avait un an d’avance sur la Renault Zoe et deux ans sur la Tesla Model S. À l’époque, la Chine ne produisait aucune voiture électrique, et le réseau de recharge français était embryonnaire. Quinze ans plus tard, les champions mondiaux de l’électrique s’appellent BYD, Tesla ou Geely. Quant à la Leaf, en deux générations, elle s’est écoulée à 700 000 exemplaires sur la planète. Un score honnête dans l’absolu. Sauf que BYD a vendu pas moins de 1,76 million d’électriques... rien qu’en 2024 ! Pour Nissan, le constat apparaît bien amer, d’autant que les ventes du SUV Ariya déçoivent (il ne sera d’ailleurs plus commercialisé aux États-Unis l’an prochain). Adeptes de la pensée positive, le constructeur nippon préfère regarder vers l’avenir, et lance coup sur coup la nouvelle Micra (cousine de la Renault 5 E-Tech) et cette troisième génération de Leaf.



L’avis de Vincent Desmonts



La douceur rassérène, mais elle confine parfois à l’apathie. Amateurs de conduite, optez pour une Mégane E-Tech !

40%
Quotient
Émotionnel



DIRECTION, SUSPENSIONS, SIÈGES ET MÉCANIQUE : LA JAPONAISE EST TAILLÉE DANS LA OUATE! ●●●



catégorie des compactes. Les cotes de la nouvelle Leaf sont ainsi semblables à celles de sa cousine la Mégane... ce qui n'est finalement guère surprenant, les deux autos ayant le même empattement. Mais stagnation de l'habitabilité ne veut pas dire que rien ne change! L'ambiance à l'intérieur est en effet transformée par l'adoption d'une planche de bord épurée et aérienne, sur laquelle trônent deux écrans de 14,3 pouces (12,3 sur la finition de base Engage). La position de conduite a été grandement améliorée, avec un volant enfin réglable en hauteur (il était temps!) et une posture moins "assise" qu'auparavant. Les commandes tombent assez naturellement sous la main, et Nissan n'a pas hésité à conserver des touches physiques pour la clim. Les interfaces, qui fonctionnent sous Android Automotive, intègrent les services Google (dont l'efficace GPS avec planificateur d'itinéraire) et font preuve d'une raisonnable clarté et d'une bonne réactivité. Enfin, l'équipement apparaît complet, avec conduite semi-autonome, palettes au volant, caméra à 360° et pompe à chaleur de série dès la première version, la seule pour laquelle nous ayons déjà un tarif (36000 € avec 177 ch et la petite batterie de 52 kWh). La seule également à ne pas proposer les fonctions Google, offertes dès la livrée



❶ Bien que 14 cm plus courte que sa devancière, la nouvelle Leaf conserve une habitabilité identique. ❷ Plutôt spacieux, le coffre dispose d'un plancher ajustable. ❸ Le toit opacifiant – semblable au Solarbay du Scénic – est de série sur les deux finitions les plus hautes. Notez au passage l'inscription "Leaf" lorsqu'il est à moitié "ouvert", pensée pour être lue en "projection" sur les sièges!

supérieure Engage+. Quant à notre version haute 75 kWh Evolve (dont nous estimons le tarif aux alentours des 47 000 €), elle présente une dotation franchement riche. Voilà qui aide à avaler la pilule d'une finition très moyenne à ce niveau de gamme : les plastiques durs dominent et les ajustages manquent de précision. En revanche, étant fabriquée à Sunderland en Grande-Bretagne, la Leaf sera éligible à la prime Coup de pouce VE.

Malgré son look "SUVisé", la nouvelle Leaf soigne son aérodynamisme. Et ce, avec un plancher caréné, des volets de refroidissement pilotés ou encore un discret becquet arrière destiné à "décoller" le flux d'air de la carrosserie. Résultat : un Cx avantageux de 0,25.

Conjugué à la batterie de 75 kWh et à un moteur synchrone à aimants permanents, cela permet à Nissan d'annoncer une autonomie mixte de... 622 km sur le cycle WLTP! Cependant, lors de notre essai, pourtant réalisé au Danemark dans des conditions favorables (température oscillant entre 11 et 15 °C, absence quasi totale de relief, vitesse moyenne de 47 km/h seulement), l'ordinateur de bord affichait une consommation moyenne de 16,7 kWh/100 km, loin des 13,8 annoncés. De fait, l'autonomie réelle ne devrait pas excéder les 450 km, une valeur qui n'en reste pas moins prometteuse et placerait la Leaf parmi les meilleures compactes. En attendant, je peux déjà vous dire que la Nissan met l'accent sur la douceur. Direction,



Avec ses suspensions souples, ses commandes douces et sa bonne insonorisation, la Leaf incite à adopter une conduite zen.



❶ L'instrumentation apparaît suffisamment claire et lisible. ❷ Les services Google intègrent la dot dès le deuxième niveau de finition. ❸ Les touches de sélection de marche sont simples d'utilisation. ❹ Cette roulette et ces boutons permettent de naviguer dans les menus des deux écrans, même si l'on préférera utiliser les plus intuitives commandes tactiles pour celui de droite.



**NISSAN PROMET UN "PLEIN"
EN "MOINS DE 30 MN", AVEC UN PIC
À 150 KW DE PUISSANCE ●●●**

Du passé, cette dernière Leaf fait table rase. Bâtie sur une plateforme inédite (l'AmpR Medium déjà utilisée par l'Ariya, mais aussi les Renault Mégane et Scénic E-Tech), elle adopte des batteries plus généreuses (jusqu'à 75 kWh) et désormais refroidies par liquide, et non par air comme sur les précédentes générations. Voilà qui met au passage un terme à une incongruité qui rendait la Leaf impropre aux longs trajets du fait d'une chauffe trop importante de sa batterie sur autoroute et lors des recharges rapides. Nissan promet ainsi un "plein" en "moins de 30 mn" (donnée provisoire en attente d'homologation), avec un pic à 150 kW de puissance, quand le modèle d'avant plafonnait à... 50 kW !

Mais la rupture la plus flagrante concerne bien évidemment le style.

la Leaf a en effet troqué son look de berline un brin excentrique contre un profil de crossover bien dans l'air du temps. Curieusement, la dimension qui évolue le plus n'est pas la hauteur (+ 2 cm seulement), mais bien la... longueur, diminuée de 14 cm ! Un raccourcissement qui ne se traduit pas par une régression de l'habitabilité, places arrière et coffre affichant des dimensions comparables à l'ancien modèle, et dans la moyenne de la ➔

NISSAN LEAF

218 ch/75 kWh net

Autonomie étendue Evolve

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	218 ch
Couple maxi	■	355 Nm
Type		électrique synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale		6 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		réducteur/1
Batterie/capacité brute (nette)	■	lithium-ion NMC/NC (75) kWh

Châssis		
Diamètre de braquage	■	10,8 m
Pneumatiques		235/45 R 19

Dimensions / Poids		
L/l/h/empattement		4,35/1,81/1,55/2,69 m
Poids/tractable freiné	■	1937 kg/NC

Performances		
0 à 100 km/h	■	7,6 s
Vitesse maxi	■	160 km/h

Coffre		
Volume	■	437 dm ³

LE BUDGET

Prix	■	47 000 € ⁽¹⁾
Primes écologiques (CO ₂)	■	3 100 € (0 g/km) ⁽²⁾
Prix du modèle essayé ⁽³⁾		43 900 €
Garantie	■	3 ans ou 100 000 km ⁽⁴⁾

(1) Estimation. (2) À partir de 3 100 €. (3) Primes et options incluses. (4) 8 ans ou 160 000 km pour la batterie.

Équipements de série ■

6 airbags, accès/dém. sans clé, aff. tête hte, aide park. AV/AR, cam. 360°, clim auto bizonne, cond. semi-auton. niv. 2, dét. pluie/lum., ESP, hayon élec., induction, pompe à chaleur, sell. cuir synthétique, siège cond. massant, sièges AV élec. et chauff., surv. angles morts, syst. multimédia avec écran tactile 14,3 pouces/audio 9 HP/GPS/Apple CarPlay et Android Auto, toit panoramique opacifiant...

Options

Non communiquées.

Consommation / Autonomie / Recharge		
Consommation mixte	■	13,8 kWh/100 km
Autonomie mixte	■	jusqu'à 622 km
Chargeur AC/DC	■	11/150 kW
Tps charge prise dom./7,4/11/150 kW	■	NC/NC/NC / <30 mn ⁽⁵⁾

(5) 20 à 80 %.

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Grande-Bretagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La Leaf a réussi sa mue ! Bien plus qu'un changement de style, cette nouvelle génération replace la Nissan dans le match des compactes électriques, avec des prestations et une technologie enfin à la hauteur. Reste à connaître les tarifs officiels avant d'émettre un avis définitif.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



PLUS
Confort et douceur
Autonomie
Équipement complet

MOINS
Pas de vraie conduite à une pédale
Peu dynamique
Aides à la conduite



suspensions, sièges et mécanique : la japonaise est taillée dans la ouate ! De quoi rouler décontracté, sans crainte des ralentisseurs ni de brusquer ses passagers. Ce qui ne l'empêche pas d'afficher une belle nervosité, avec un 0 à 100 km/h annoncé en 7,6 s. Mais ce dynamisme se déploiera sur voie rapide davantage que sur route sinueuse, où la Leaf ne se départit jamais d'une sensation de lourdeur (de fait, elle pèse 1 937 kg à vide !) et rechigne à l'inscription en courbe. En outre, si l'insonorisation donne globalement satisfaction, on note tout de même pas mal de bruits d'air sur autoroute. Enfin, si l'on apprécie les palettes au volant qui servent à ajuster la récupération d'énergie, on regrette la régression du fameux système e-Pedal : si celui de la génération précédente permettait

d'aller jusqu'à l'arrêt complet lorsque l'on relâchait la pédale d'accélérateur, ce n'est plus le cas de l'e-Pedal Step de ce nouvel opus, qui maximise la récupération sans pour autant utiliser les freins pour stopper le véhicule. Un choix qui semble d'autant plus incohérent que le Qashqai e-Power, pourtant simple hybride, offre toujours cette fonctionnalité ! Dernier point : les aides à la conduite apparaissent perfectibles. Si le système de conduite semi-autonome donne satisfaction, l'alerte d'attention du conducteur se déclenche intempestivement. ■

La guerre des p

La Renault 5 Five est de retour! Et avec elle, la promesse, enfin, d'un tarif accessible pour la citadine électrique française star du moment. Moins chère même qu'une chinoise! Est-ce suffisant pour résister à la pression de la BYD Dolphin Surf?

Par Méline Priam Photos Benjamin Asket/Virage Agency



rix est ouverte





La R5 Five bénéficie du même intérieur que la finition Evolution : c'est moins guilleret que les versions plus luxueuses, mais l'ambiance est là.



RENAULT 5 E-TECH

❶ L'instrumentation numérique est la plus simple, mais elle est très lisible. ❷ Ce bouton (cercle) pour couper facilement les aides à la conduite telles que l'alerte de survitesse est un vrai plus que ne propose pas la BYD !



Lucas de Meo, ancien boss de Renault à l'origine du lancement de la R5, l'avait promis : *"La R5 coûtera moins de 25 000 €!"* Promesse tenue!

Mais à quel... prix ? Ce n'est pas le tout d'apâter le chaland et de ressusciter l'appellation Five pour titiller un peu plus encore sa fibre nostalgique ; il se doute bien que ce tarif cache quelques renoncements. Et pas des moindres : baisse de puissance, équipement minimaliste, choix d'options et de couleur de carrosserie restreint, pas de chargeur rapide. Dès lors, la question est de savoir si notre si séduisante petite française – du moins dans sa version 150 ch (voir notre essai 10 000 km dans L'AJ n° 1190) – l'est toujours dans sa version 1^{er} prix. Et si elle dispose encore d'arguments suffisants pour contrer la concurrence chinoise. De Meo l'avait bien vu venir, mais peut-être pas si violemment...

Depuis quelque temps, la pression des constructeurs de l'Empire du Milieu, bien décidés à arroser l'Europe de leur production (qu'ils n'arrivent plus à écouler chez eux !), augmente.

Champions de l'électrique – inutile de se voiler la face, ils disposent encore d'une avance technologique sur les batteries notamment – et du low cost, ils semblent toujours en capacité de surenchérir. Souvenons-nous qu'au lendemain de l'annonce du Gouvernement de modifier les règles d'attribution du bonus écologique pour "priver" les voitures chinoises (entre autres) de ce dernier, MG avait répliqué par une baisse de ses tarifs de... 4 000 €. C'était en janvier 2024, et depuis, un nouvel acteur – et non des moindres puisqu'il s'agit ni plus ni moins du n° 1 mondial du genre – a déboulé : BYD ! Si pour l'instant ses Seal, Atto ou Dolphin ont fait des entrées discrètes, il pourrait en être autrement de la Dolphin Surf. Pour les présentations : 3,99 m de long, 156 ch et... moins de 20 000 € en prix d'attaque. Voilà de quoi compliquer les affaires de notre R5 !

SUR LA ROUTE

Avec un déficit de 60 ch, la R5 se présente sur la ligne de départ avec un handicap certain ! Mais la puissance ne fait pas tout. Surtout la ➔





L'ambiance transpire la modernité, les teintes claires apportent une note chaleureuse, les matériaux font bonne impression et l'écran tactile rotatif fait son petit effet waouh!



①



②

BYD DOLPHIN SURF

① L'équipement de série archi-complet de cette version intègre entre autres le chargeur à induction pour smartphone. ② Ces commandes physiques, dont le difficilement identifiable sélecteur de marche avant/arrière, sont plus esthétiques que pratiques!



AVEC SES 156 CH, LA DOLPHIN SURF
"ENRHUME" LA R5! MAIS ELLE N'A PAS
LA MÊME ASSURANCE SUR LA ROUTE ●●●



RENAULT 5 E-TECH

- ❶ Il ne faut vraiment pas avoir de grandes jambes pour s'asseoir à l'arrière; au moins pouvez-vous embarquer 3 enfants!
- ❷ Le coffre de 310 dm³ est tout à fait convenable pour une citadine, et ses formes sont pratiques.



puissance électrique. Dit autrement, 60 ch électriques ou, pour être plus rigoureux, 45 kW, ne sont pas tout à fait 60 ch thermiques. Plus significatif, nos deux rivales disposent peu ou prou du même couple, correct soit dit en passant : 215 contre 220 Nm, et de la même capacité de batterie, 40 kWh. Reste que face au chronomètre, la Dolphin Surf tourne autour de la R5. Que ce soit à l'accélération ou en reprise : c'est net et sans bavure. Pourtant, nous n'en tiendrons pas trop rigueur à la R5 car, pour une stricte urbaine, ce n'est pas déterminant. Pour un usage quotidien, elle ne paraît pas sous-motorisée. De plus, si le petit supplément de nerf de la BYD est bienvenu, l'effet retombe comme un soufflé à la sortie du four dans la mesure où le train avant a du mal à digérer cette puissance; il est du genre à patiner, même sur le sec!

La Renault 5 tient sa revanche avec un comportement routier plus assuré et plaisant.

Certes, la Five n'offre plus la possibilité d'ajuster le mode de conduite, mais elle conserve son train arrière multibras : tout va bien ! Chaussée d'une monte pneumatique "1^{er} prix" (Hankook

iON ST AS) qui n'est sans doute pas étrangère à l'effet "savonnette", la Dolphin Surf n'a pas la même assurance sur route. De plus, difficile de ne pas mentionner ses distances de freinage. En ville, passe encore – un mètre de plus, c'est quand même, dans certaines situations, un piéton sur le capot! –, mais sur route et autoroute, c'est à la limite de la correctionnelle ! La française se révèle, elle, bonne élève, très bonne élève même, avec une solide consistance de pédale. En confort de suspension, nos deux citadines font jeu égal, bien qu'il faille reconnaître que la Renault est un peu plus cassante en milieu urbain.

Pourquoi diable j'insiste autant sur leurs dispositions urbaines et sous-entends que nos deux citadines sont de pures souris des villes ? Eh bien parce qu'au-delà de leurs performances modestes, leurs batteries de 40 kWh et l'autonomie qui en découle ne permettent pas d'aller bien plus loin ! C'est suffisant pour faire la semaine, pour des trajets quotidiens pas trop longs, mais entreprendre un grand périple relève de la mission impossible. Sauf à être prêt à s'arrêter tous les 150 km environ ! À ce rythme-là, même si, en France, il y a une station tous

RENAULT 5 E-TECH

PLUS

Prix
Présentation
Comportement routier

MOINS

Habitabilité arrière
Peu d'équipements
Autonomie



AU-DELÀ DE LEURS PERFORMANCES MODESTES, LES BATTERIES DE 40 KWH ET L'AUTONOMIE QUI EN DÉCOULE NE FONT NI DE LA R5 FIVE NI DE LA DOLPHIN SURF DES VOYAGEUSES ●●●

les 40 à 50 km sur les autoroutes, il s'agit de ne pas se loucher. Et encore cette aventure n'est-elle envisageable qu'avec la BYD. Sans doute est-ce là la plus grosse concession qu'impose la R5 Five : elle n'accepte tout simplement pas la charge rapide et se limite à son chargeur embarqué de 11 kW en courant continu. Non pas que la Dolphin Surf charge vite (85 kW maximum), mais au moins le peut-elle ! La R5, non. C'est très pénalisant. Dès lors, puisqu'elle n'est pas disposée à faire de la route, il paraît difficile de lui accorder le point "Sur la route".

Pourtant, c'est bien elle qui se révèle la plus agréable à mener. Et cela, sans même parler des aides à la conduite agaçantes et compliquées à déconnecter de la BYD. Après plus de trente ans de permis, j'ai "adoré" le rappel "Veuillez

concentrer votre attention" comme une mère qui aide un enfant de 4 ans à apprendre à lire. R5 Five au *tie-break* !

VIE À BORD

Reconnaissons à la R5 l'art de faire illusion avec peu ! Comme ces personnes qui gardent une élégance folle avec des fripes sur le dos. Pour tenir son budget, elle ne s'habille que de plastiques durs et renonce à nombre de fanfreluches : l'instrumentation de bord numérique est réduite à sa plus simple expression, *exit* le planificateur de trajet, la climatisation automatique ou bien la pompe à chaleur. Oubliez la jolie sellerie en jean des versions Techno, l'adaptateur V2L (pour brancher des appareils électriques) et plus encore. Mais l'essentiel est là. Renault

n'est pas allé jusqu'à lui infliger une sellerie et des sièges plus bas de gamme que ceux de la livrée Evolution et, ma foi, ce gris souris lui... sourit ! Le confort est préservé ; l'honneur est sauf. Mais si vous êtes sensible aux petites attentions et pour poursuivre dans la métaphore, la BYD, c'est le défilé du mariage de Jeff Bezos : ça claque ! En plus d'une présentation moderne, d'une ambiance lumineuse, de matériaux pas moches et d'une finition correcte, la Dolphin sort le grand jeu en technologies embarquées. Sa liste d'équipements de série est aussi longue que celle des invités de Jeff et Lauren ! Mais en ce qui me concerne, je n'ai jamais réussi à trouver ma position de conduite idéale (malgré les réglages électriques des sièges), et peu m'importe d'avoir des menus et sous-menus →



BYD DOLPHIN SURF

➊ Plus de places aux jambes certes, mais la Dolphin Surf est très étriquée en largeur au niveau des coudes. Elle n'accepte pas plus de 2 voyageurs à l'arrière ! ➋ Même constat : 310 dm³, c'est correct, mais ce coffre est moins profond et plus étroit. Et BYD estime qu'un cache-bagages est superflu !



BYD DOLPHIN SURF

PLUS

Équipements
Finition
Confort

MOINS

4 places seulement
Autonomie
Motricité et freinage

RENONCER À LA CHARGE RAPIDE EST UNE GROSSE CONCESSION IMPOSÉE PAR LA R5 FIVE, LIMITÉE À UN USAGE ROUTINIER ●●●

en veux-tu en voilà si je n'arrive pas à couper aisément la vigilance du conducteur. Que faire également de gadgets aussi futiles qu'inutiles : la fonction karaoké, c'est marrant deux minutes, mais c'est comme le coussin péteur de la Tesla...

La Dolphin Surf marque toutefois un point en se montrant plus généreuse en espace à bord.

Son coffre n'est pas plus grand, voire moins pratique dans ses formes (moins profond), mais elle ménage plus de place au niveau des jambes pour les passagers arrière qui auront bien du mal à glisser celles-ci à l'arrière de la Renault 5, à moins que les occupants avant ne fassent un effort. Mais attention, du fait de son étroitesse (1,72 m contre 1,81 m), la chinoise n'embarque pas plus

de deux personnes à l'arrière et vous donne la sensation d'être engoncé, même à l'avant. C'est une stricte 4 places, ce qui peut constituer un sérieux handicap pour ramener les copains après l'entraînement de foot ! Difficile toutefois de ne pas lui accorder l'avantage de cette manche pour son surplus d'espace et son confort moderne.

BUDGET

Nous en arrivons au cœur du sujet : le grisbi ! Si c'est le critère premier – lorsqu'on s'intéresse à une version d'entrée de gamme, il y a des chances que ce soit le cas –, ô surprise, courez chez Renault ! La R5 a droit aux primes écologiques, pas la Dolphin Surf. Son prix baisse à 21 810 € (3 180 € minimum octroyés), voire à 20 710 € si vous êtes éligible au montant maximal : 4 280 €.

C'est donc l'offre la plus attractive. Alors oui, je sais, vous allez nous taxer de mauvaise foi car nous comparons la moins chère des R5 à la plus chère des Dolphin Surf qui s'affiche, elle, à partir de 18 990 € en version Active : im-bat-table, je vous l'accorde. Mais... à ce prix, ce sont un moteur de 88 ch et une batterie de 30 kWh qui logent sous le capot. Cette version est donc actuellement proposée à 199 €/mois contre... 120 €/mois pour la R5 Five dans le cadre du leasing social. Notons aussi que même si c'est symbolique tant les valeurs sont proches, la R5 consomme moins et va ainsi un tout petit peu plus loin. Signalons au passage qu'elle assure également une autonomie sensiblement supérieure à celle de sa jumelle de 120 ch : 25 ch de perdus, c'est 25 km de gagnés ! Et précisons que nos relevés ont été effectués par des températures similaires.

En revanche, comme déjà vu, la comparaison des équipements de série est sans appel pour la Renault qui, afin de tirer les prix, rogne sur tout. Elle conserve une climatisation manuelle,

L'avis de Mélina Priam



Cette version impose de grosses concessions mais l'essentiel est préservé.



l'accès et le démarrage sans clé, l'écran tactile (sans GPS : il faut connecter votre smartphone avec une application), les phares LED et les radars de parking arrière. Et l'absence de charge rapide (DC) est un sacré sacrifice. Au passage, vous devrez payer 300 € si vous souhaitez un câble pour borne de recharge 11 kW. Le choix de couleur de carrosserie se résume à noir (gratuit) ou Vert Pop (800 €). Tout cela fait chic face à la Dolphin Surf Comfort qui aligne écran tactile rotatif avec navigation, planificateur de trajet et assistant vocal, caméra 360°, système V2L, régulateur de vitesse adaptatif, sièges avant électriques et chauffants, chargeur à induction pour le smartphone... et un karaoké. À cela s'ajoute la garantie 6 ans ou 150 000 km et même 8 ans ou 200 000 km pour la batterie, pour mettre en confiance. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : RENAULT 5 E-TECH

VIE À BORD : DOLPHIN SURF

BUDGET : RENAULT 5 E-TECH



La BYD est la plus étroite et cela se voit. Elle n'est d'ailleurs homologuée que pour deux passagers arrière. La R5 est plus large et peut en accueillir trois... bien tassés!

RENAULT 5 E-TECH 95 ch / 40 kWh Autonomie urbaine Five

BYD DOLPHIN SURF 156 ch / 40 kWh Comfort

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 5 E-TECH	BYD DOLPHIN SURF
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■ 95 ch	■ 156 ch
Couple maxi	■ 215 Nm	■ 220 Nm
Type	1 électrique synchrone à rotor bobiné	1 électrique synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	5 CV	4 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1	réducteur/1
Batterie/capacité brute (nette)	■ Li-ion NMC/40 (43) kWh	■ LFP/40 (43,2) kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	■ 9,3 m	■ 10,1 m
Pneumatiques	195/55 R 18	185/55 R 16
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	3,93/1,81/1,50/2,54 m	3,99/1,72/1,59/2,50 m
Poids/tractable freiné	1 349/500 kg	1 400 kg/NC
Performances		
1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 31/11,8 s	■ 31,3/8,9 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 12,5 s	■ 8,4 s
Vitesse maxi	■ 131 km/h ⁽¹⁾	■ 154 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/63 m	■ 11/34/70 m
(1) Officiellement limitée à 130 km/h.		
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■ 23 cm	■ 26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 138/136 cm	■ 138/130 cm
Volume de coffre	■ 310 dm ³	■ 310 dm ³
Niveau sonore		
À 90/130 km/h	■ 65/69,5 dB	■ 66/71,2 dB
LE BUDGET		
Prix	■ 24 990 €	■ 23 990 €
Primes écologiques (CO ₂)	■ 3 180 € (0 g/km) ⁽²⁾	■ 0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	22 610 €	23 990 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 6 ans ou 150 000 km ⁽⁴⁾
(2) À partir de 3 180 €. (3) Primes et options incluses. (4) 8 ans ou 200 000 km pour la batterie.		
Équipements communs		
6 airbags, accès/démarrage sans clé, aide parking AR (radar), clim (auto sur BYD), détecteur pluie/luminosité, full LED, instr. num., jantes acier (alliage sur BYD), norme GSR II, syst. multim. tactile/Apple CarPlay et Android Auto/USB...		
Options		
Renault 5 E-Tech : câble de recharge borne 11 kW (300 €), peinture Vert Pop (800 €).		
BYD Dolphin Surf : peinture métallisée (650 €).		
Consommation/Autonomie/Recharge		
Consommation moyenne	■ 14,8 kWh/100 km	■ 15,2 kWh/100 km
Consommation ville/route/autoroute	■ 12,3/12,7/19,4 kWh/100 km	■ 12,7/13/20 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■ 280 km	■ 275 km
Autonomie ville/route/autoroute	■ 325/315/205 km	■ 315/310/200 km
Chargeur embarqué AC/DC	■ 11 kW/impossible	■ 11/85 kW
Temps de charge prise dom./7,4/11 kW/borne rapide	■ 18 h/6 h 20/4 h/impossible	■ 29 h/7 h/4 h 20/30 mn ⁽⁵⁾
(5) 10 à 80 % (donnée constructeur).		
Note EuroNCAP	4 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	France	Chine

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL RENAULT 5 E-TECH


Puisque le postulat de départ est financier et que toutes deux restent de pures citadines, autant dépenser le moins possible. Avantage à la R5 donc, primes écologiques déduites, mais elle est aussi la plus sympa à conduire, met le plus en confiance et va un peu plus loin. Tant pis pour la liste de gadgets de la BYD et pour la charge rapide.

AMERICANO DI NAPOLI

Les designers Jeep maîtrisent leur sujet. Fabriqué à Melfi, dans le Sud de l'Italie, sur la plateforme STLA Medium du Peugeot 3008, disponible en versions hybrides et 100 % électriques, le nouveau Jeep Compass semble venir tout droit des Appalaches.

Texte Guy L'Hospital Photos Yann Lefebvre





La troisième génération du Compass est assemblée dans l'usine de Melfi, entre Naples et Bari. Difficile de trouver un quelconque lien de parenté avec ses prédécesseurs. Le premier, véritable catastrophe visuelle, sortait de l'usine de Belvidere, dans l'Illinois, tandis que le second, plus réussi après la prise de contrôle de Jeep par Fiat, était produit au Brésil et au Mexique. Malgré quelques compétences en matière de franchissement (hauteur de gué supérieure à 470 mm), le nouveau Compass ne traversera pas l'Atlantique. Son retour aux États-Unis est prévu *via* la relance de l'usine de Belvidere, en 2027. Reste à savoir si ce nouveau Compass dispose des atouts nécessaires pour devenir un véritable SUV mondial... Élaboré sur la plateforme STLA Medium – mise au point pour le Peugeot 3008 et utilisée également par les Opel Grandland et Citroën C5 Aircross –, le Compass reprend les mêmes chaînes de traction. Une seule version bénéficie d'une transmission intégrale, forcément 100 % électrique (375 ch). En deux roues motrices, le SUV compact est proposé avec un 3 cylindres essence micro-hybride 48 V (145 ch), un 4 cylindres hybride rechargeable de 195 ch et deux variantes 100 % électriques, offrant respectivement 500 et 650 km d'autonomie. Ce qui peut sembler un peu juste pour partir à la conquête de l'Ouest...

En revanche, sur le Vieux Continent, le Compass ne manque pas d'arguments. Selon Jeep, il couvrira à terme près de 90 % du très lucratif segment C. Au lancement, officiellement prévu au mois de décembre (les commandes sont déjà ouvertes), seules les versions deux roues motrices (e-Hybrid 145 ch et 100 % électrique, autonomie standard) seront disponibles. Les déclinaisons hybride rechargeable et 4x4 arriveront quelques mois plus tard. ➔

Pour qui a déjà pris le volant d'un Peugeot 3008, le dépaysement n'est pas total, notamment avec cette version 100 % électrique de 213 ch et 74 kWh net. Certes, le Jeep se distingue par un design affirmé, aussi bien à l'extérieur qu'à bord, mais l'environnement général et la position de conduite rappellent étrangement le SUV français. Saluons toutefois les efforts de Jeep pour proposer des commandes propres à la marque. Les deux écrans (10,25 pouces pour l'instrumentation et 16 pouces pour le multimédia) s'étirent en largeur. Le volant multifonction, agréable en mains, présente des touches bien repérées. La commande de boîte rotative se montre plus plaisante que le sélecteur classique, même si elle ne parvient pas à compenser la lenteur des passages de marche avant à marche arrière. Les palettes derrière le volant permettent d'ajuster la régénération au freinage, et une fonction *one pedal* s'active via une touche spécifique sous l'écran central. À côté, un bouton permet, par un appui long, de ne conserver que les aides à la conduite présélectionnées par le conducteur – bien vu. Bravo également pour l'affichage tête haute, ajustable grâce au joystick des rétroviseurs.

Pour bien affirmer son appartenance au monde du 4x4, le Compass (qui n'en est pas encore un) dispose de différents modes de conduite.

Ceux-ci peuvent être activés via le Selec-Terrain – le fameux sélecteur rouge, impossible à manquer ! Sur notre version, quatre modes sont proposés : Auto, Sport, Sand/Mud et Snow. Les différences portent sur la puissance de crête, la fonction *overboost*, la calibration de l'ESP et des différentes aides à la conduite. C'est mieux que rien, mais pour grimper aux arbres, il faudra attendre la version 4Xe, dotée d'angles d'attaque et de fuite améliorés (grâce à des boucliers spécifiques) et d'un second moteur électrique délivrant, via un réducteur 14:1, plus de 3 000 Nm de couple aux roues.

Sur l'asphalte, nul besoin d'un tel arsenal. Le Compass se montre plus ferme que ses cousins Stellantis, mais gagne en précision de conduite. La masse reste toutefois présente et finit par nuire à la tenue de caisse à vive allure. L'insonorisation est soignée, et les bruits d'air n'apparaissent qu'au-delà de 140 km/h. La vitesse de pointe, limitée à 180 km/h, reste amplement



À bord, l'ambiance est singulière, l'ergonomie soignée, et les rangements sont nombreux.

suffisante, tout comme les relances. Les sièges, au revêtement mixte simili/tissu peu valorisant, maintiennent correctement, et les réglages électriques aident à ajuster précisément sa position. À l'avant, on apprécie surtout les nombreux rangements, souvent dotés de tapis antidérapants : pas moins de 34 dm³ au total ! L'arrière n'a pas droit au même traitement, mais toutes les cotes intérieures progressent par rapport au précédent modèle. Le plancher plat permet à trois passagers de voyager confortablement. La finition progresse également, même si le Compass ne peut rivaliser avec les meilleurs du segment, la faute à la présence de plastiques durs à de nombreux endroits.

Côté tarifs, la finition d'entrée de gamme Altitude s'affiche à 42 390 €, soit 2 000 € de plus qu'un Citroën C5 Aircross, mais c'est moins

cher qu'un Opel Grandland ou un Peugeot 3008. Particulièrement bien équipée, la finition First Edition réclame 46 490 €, mais 44 990 € si commandée en ligne. Le chargeur embarqué de 11 kW peut être porté à 22 kW (650 €), tandis que sur borne rapide, la puissance de charge atteint 160 kW : de

quoi recharger la batterie de 74 kWh de 20 à 80 % en 30 mn. Pour atteindre les 500 km d'autonomie WLTP annoncés, il faudra en revanche charger à 100 % et rester sur un parcours strictement urbain... Un peu contre-nature, non ? ■

PLUS
Ambiance à bord
Espace à l'arrière
Bonne tenue de caisse

—

MOINS
Détails de finition
Pompe à chaleur en option
Pas de 4x4 thermique



JEEP COMPASS ÉLECTRIQUE

213 ch/74 kWh net
First Edition

49

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance	213 ch
Couple	345 Nm
Type	synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/capacité brute (nette)	lithium-ion NMC/NC (74 kWh)

Châssis	
Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques AV - AR	235/50 R 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,56/1,93/1,68/2,79 m
Poids/tractable freiné	2123/1000 kg

Performances	
0 à 100 km/h	8,5 s
Vitesse maxi	180 km/h

Coffre	
Volume	550 dm ³

LE BUDGET

Prix	46 490 €
Primes écologiques (CO ₂)	3 100 € ⁽¹⁾ (0 g/km)
Prix du modèle essayé	46 540 € ⁽²⁾
Garantie	2 ans km illimité

(1) À partir de 3100 €. (2) Primes écologiques, remise Internet et options incluses.

Équipements de série

6 airbags, aide stat. AV/AR + cam. recul, banqu. AR rabatt. 40/20/40, câble de recharge mode 3 et mode 2, clim auto bizonne, cond. semi-auton. niv. 2, hayon élec., induction, jantes 20 pouces, ouv./dém. mains-libres, Matrix LED, rétro int. électrochrome, sièges/pare-brise/volant chauff., syst. multim. tactile 16 pouces avec Apple CarPlay et Android Auto sans fil/navigation connectée/prises USB A et C...

Options

Chargeur 22 kW (650 €), pack Drive Assist Plus (régul. adaptatif prédictif + alerte circulation arrière + alerte angles morts + changement voie semi-auto : 1 750 €), peinture biton (1 300 €), peinture métallisée (950 €), pompe à chaleur (900 €), toit ouvrant (1 200 €).

Consommation/Autonomie/Recharge	
Consommation mixte	17,5 kWh/100 km
Autonomie WLTP	500 km
Chargeur AC/DC	11 (22) ⁽³⁾ /160 kW
Temps de recharge 11 kW/160 kW	6 h 30 ⁽⁴⁾ /30 mn ⁽⁵⁾

(3) 22 kW en option. (4) De 0 à 100 %. (5) De 20 à 80 %.

Note EuroNCAP	Non testé
Pays de fabrication	Italie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Malgré un style évocateur, il ne s'agit nullement d'un véritable baroudeur. Du moins dans cette version 100 % électrique, plaisante à conduire, plutôt confortable et très bien équipée, mais qui aura du mal à supplanter les variantes micro-hybride ou hybride rechargeable.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



- ① À gauche le sélecteur de position de conduite, au centre la commande rotative pour les vitesses.
- ② Plus court que le C5 Aircross, le Compass conserve le même empattement avec de la place pour les jambes.
- ③ Avec double plancher, le coffre contient 550 dm³.



L'avis de Guy L'Hospital



Dès qu'il y a sept barrettes sur la calandre, j'ai l'impression que je peux grimper aux arbres. Ici, ce n'est pas gagné.

40%
Quotient
Émotionnel



La signature lumineuse est particulièrement soignée avec un bandeau et le logo éclairés à l'arrière. À l'avant, calandre éclairée et projecteurs Matrix LED sont réservés à la First Edition.

HORS TAXE

Il pèse plus de 2,6 tonnes, dépasse les 2 mètres de large et roule à l'essence. Mais son moteur hybride rechargeable sauve le Ranger du malus écologique, et son homologation particulière le dispense de malus au poids. Jusqu'à fin 2025 en tout cas.

Par Cyril Biotteau Photos Nicolas Soler

L'avis de Cyril Biotteau



J'ai été surpris par sa douceur d'utilisation et son confort. Mais ce genre n'est pas du tout ma tasse de thé...



281 CH TOUT EN DOUCEUR

Le 4 cylindres et la batterie ont fort à faire pour déplacer les 2685 kg de l'engin. Ils le font pourtant assez bien grâce au couple maximum généreux et surtout avec une douceur d'utilisation surprenante vu l'origine utilitaire de l'engin. Merci notamment à la boîte automatique qui enchaîne ses 10 rapports de façon indolore.

Les performances sont suffisantes, y compris s'il faut relancer sur autoroute. Et à 130 km/h, le niveau sonore est tout à fait acceptable pour un engin de la sorte.

UN VRAI 4X4

Le Ranger est un 4x4 "à l'ancienne" : châssis séparé fait pour porter de lourdes charges et crapahuter. Il possède à cet effet un mode 4 roues motrices, une gamme courte et un blocage de différentiel arrière. Ceci associé à une garde au sol de 226 mm, le voilà paré pour quitter les sentiers battus.

Revers de la médaille : un comportement routier qui souffre beaucoup du poids, des prises de roulis et d'un freinage peu efficace. Contre toute attente, le confort correct accompagne la douceur d'utilisation.





MAQUILLAGE

Il s'agit à la base d'un utilitaire avec un intérieur rustique. Mais dans cette version Wildtrak, la présence d'une sellerie cuir, de surpiqûres sur la planche de bord, de petites touches de chrome par-ci par-là rendent l'habitacle plus accueillant. Les équipements de confort comme la climatisation automatique bizona, le siège conducteur électrique ou le grand écran tactile y contribuent. Bref, les occupants n'ont pas immédiatement à l'esprit qu'ils sont dans un utilitaire.



UNE PALETTE DANS LE COFFRE

Ce pick-up assume son côté utilitaire, d'accord, et son homologation camion plateau lui permet même d'échapper au malus au poids jusqu'à la fin de l'année. Ensuite, la réglementation le considérera comme redevable du malus au poids, comme les autres pick-up 5 places, d'ailleurs. La solution serait alors une version 4 places, à laquelle Ford France réfléchit. Si le volume de chargement vous intéresse plus que le look ou les taxes, sachez qu'une fois le store de la benne retiré, vous pouvez embarquer une palette plus haut que le bord... et donc encore plus que les 1000 dm³ de coffre annoncés. En revanche, les batteries de cette version hybride rechargeable pèsent lourd, ce qui diminue la charge utile par rapport aux autres Ranger : elle s'établit à 940 kg sur notre modèle d'essai alors qu'elle peut monter à 1067 kg sur d'autres versions.

L'ÉLECTRICITÉ À LA PEINE

Grâce à ses plages de fonctionnement 100 % électriques, le moteur hybride rechargeable affiche des émissions de CO₂ suffisamment basses pour permettre à cette version du Ranger d'échapper au malus écologique. Reste que l'autonomie en mode tout électrique est d'une trentaine de kilomètres seulement, la faute au poids très élevé de l'engin. Ce mode d'utilisation restera marginal tant le moteur électrique de 102 ch est à la peine : 41,2 s pour passer de 90 à 130 km/h ! Quant à la consommation, l'hybridation permet à peine de rester en dessous de 11 l/100 km en moyenne, selon nos mesures.



51

FORD RANGER

2.3 EcoBoost PHEV 281 ch
Double cabine Wildtrak

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission

Puissance cumulée	■ 281 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 406 Nm à 2500 tr/mn + NC Nm (élec.) ⁽²⁾
Type	4 cyl. en ligne ess. + élec.
Cylindrée/puissance fiscale	2261 cm ³ /9 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/10
Batt./capacité brute (nette)	■ Li-ion/16,5 (11,8) kWh

(1) 186 ch à 6000 tr/mn + 102 ch élec. (2) Cumulé : 697 Nm.

Châssis

Diamètre de braquage	■ 13,5 m
Pneumatiques	255/65 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	5,37/1,88/2,02/3,27 m
Poids/tractable freiné	2685/3500 kg

Performances

1000 m d.a./0 à 100 km/h (élec.)	■ 30,2/8,8 (42,5/23,8) s
Vitesse maxi (élec.)	■ 172 (136) km/h
90 à 130 km/h (élec.)	■ 7,4 (41,2) s
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 12/37/77 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 153/151 cm
Volume de coffre	■ 1000 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 42,2/63/69,7 dB
------------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	■ 68328 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (74 g/km)
Malus au poids	■ 0 € ⁽³⁾
Prix du modèle essayé ⁽⁴⁾	78060 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(3) Exonéré (camion plateau). (4) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

Blocage de diff. AR, clim auto, rég. vit. adapt., sell. cuir, système multimédia tactile 12 pouces/GPS connecté...

Options

Arceau coulissant (2940 €), hard-top (3720 €)...

Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation moyenne	■ 10,8 l/100 km
Conso ville/route/autoroute	■ 11,2/10/11,2 l/100 km
Autonomie (élec.)/réservoir	■ 648 km (32 km)/70 l
Chargeur AC/DC	■ 3,7 kW/impossible
Temps charge dom./3,7 kW	■ 8 h/4 h

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Afrique du Sud

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Échapper aux deux malus tient de la bonne astuce. Certes, il y a économie à l'achat, mais la consommation reste élevée malgré l'hybridation. En 2026, il devra passer à 4 places au lieu de 5 pour rester dans sa niche fiscale.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

SPORTIVE EN PLAY-BA

Après vingt-cinq ans d'absence, le coupé 2+2 Honda des années 80 et 90 tente un come-back. Mais point de débauche de puissance. S'il emprunte les trains roulants à la sportive Civic Type R, il se contente de la motorisation hybride de 184 ch de la version standard.

Par Méline Priam Photos Florian Grout



CK





L'avis de Mélina Priam



J'adore la ligne, l'esprit, le châssis. Mais il manque le grain de folie mécanique.



Ni grand luxe ni débauche d'écrans, mais les technologies sont là. Dommage que les réglages des aides à la conduite ne soient accessibles qu'à l'arrêt.

Honda ne fait rien comme les autres ! Un jour, il rachète Nissan, un jour, non ! Un jour, il lance un nouveau bateau, fait rouler un pilote français en MotoGP, fournit les moteurs à l'équipe Red Bull, développe un petit robot humanoïde, voire un lanceur de fusée... un éclectisme gage de succès à l'international et bien loin de l'image de Petit Poucet solitaire japonais qu'il traîne en Europe et en France. Honda a fait de la diversité une force, et certains acteurs chinois ne manquent pas d'en prendre exemple dans leur stratégie de développement. À prendre le contre-pied des petits camarades, rien d'étonnant qu'à l'heure où tout le monde y va de son SUV électrique – même Alpine s'y met, et Nissan transforme d'un coup de passe-passe marketing sa drôle de berline Leaf en faux baroudeur urbain (voir p. 32) –, Honda ressuscite, lui, un coupé 2+2 dans la plus pure tradition du siècle dernier. En prenant soin toutefois de sacrément moderniser la tradition. Elle a de la gueule, cette Prelude, c'est le moins que l'on

puisse écrire ! Au premier coup d'œil, elle dispose de tous les attributs de la sportive parfaite : une ligne élancée, une proue fuyante qui vient mourir à l'arrière sur un élégant bandeau lumineux, des épaules larges et un regard perçant (full LED, forcément, en 2025), le tout perché sur de jolies jantes de 19 pouces qui dévoilent de magnifiques étriers bleus.

À la voir passer, l'observateur averti s'attend naturellement à ce qu'elle signale sa présence par une sonorité remarquable. Le soufflé retombe un peu : nous ne sommes (hélas, diront certains) plus à l'époque des tonitruants 6 cylindres. Aujourd'hui, même un 4 pattes de plus de 2 l fait figure d'ovni ! À moins, bien sûr, qu'il ne soit épaulé par une machine électrique. Et justement, l'hybridation est un sujet sur lequel les motoristes Honda se sont penchés très tôt, presque aussi tôt que Toyota.

Si Honda ne fait rien comme les autres, le constructeur japonais reste pragmatique ! Ainsi est-il allé piocher dans l'existant, et principalement dans sa berline compacte Civic. La Prelude hérite dès lors aux trois quarts de sa plateforme.





❶ Chaque mode de conduite agit sur la présentation des compteurs, la direction, la réponse de l'accélérateur ou les suspensions. ❷ Inédit, le mode S+ Shift simule le passage de rapports avec la sensation d'une rupture de couple et d'un coup de gaz. Il ajoute une sonorité amplifiée du moteur thermique et l'affichage d'un compte-tours... histoire de se croire dans une vraie sportive. L'effet, assez réussi, évite la caricature. ❸ Les palettes au volant servent à ajuster la régénération au freinage ou à simuler le passage manuel d'une vitesse.



Elle est toutefois sensiblement plus courte (2 cm) et repose sur un empattement raccourci de 13 cm pour contribuer à un comportement routier plus précis et agile. Elle pique surtout les trains roulants de la tonitruante Type R. Mais point de 2.0 VTEC turbo essence de 329 ch pour elle; elle se contente de la motorisation hybride non rechargeable dite "e:HEV" de 184 ch, laquelle équipe la Civic ou encore le ZR-V. De là à affirmer que la Prelude est un coupé Civic, il n'y a qu'un pas... facile à franchir!

184 ch et un poids sous les 1 500 kg, cela évoque aussi une sportive... mais pas trop ! Et ce n'est pas faux.

Au petit matin, sur la promenade des Anglais de Nice, notre Prelude a l'avantage de ne pas réveiller les résidents ni de perturber les joggeurs. À faible allure, elle évolue en tout électrique. Rappelons que la technologie hybride Honda repose sur le principe que le moteur électrique de 184 ch entraîne les roues avant motrices. Le 2.0 thermique de 143 ch n'est là que pour alimenter la batterie, et ne vient épauler la machine électrique que lorsque la demande de puissance l'impose. Ce système →

**ATOUT DE L'ENSEMBLE HYBRIDE,
LA CONSOMMATION RESTE RAISONNABLE ●●●**





LE CHÂSSIS RÉACTIF ET PRÉCIS MÉRITERAIT QUELQUES CHEVAUX DE PLUS, MÊME SI LE MODE S+ SHIFT AGRÉMENTE LA CONDUITE ●●●

a démontré son efficacité, et c'est bien là le but de la manœuvre : consommer peu et éviter une surtaxe trop importante.

Sur l'A8 qui nous emmène vers les petites routes de l'arrière-pays, elle reste tout aussi civilisée. Pas de coup de pied aux fesses à l'accélération, en atteste le 0 à 100 km/h en 8,2 s, ni de vrombissement rageur, y compris en mode Sport. Elle s'inscrit davantage dans l'esprit d'une GT qui "cruise" gentiment, régulateur de vitesse enclenché, et même, puisque cela fait partie de la dotation de série, conduite semi-autonome réglée à 130 km/h, que dans celui d'une sportive pure et dure sortie de sa retraite des années 90. Modifier le mode de conduite parmi les trois au menu (Confort, GT et Sport) – voire quatre avec Individuel qui permet de configurer chaque paramètre à la main – ne change pas grand-chose à l'affaire. Direction, réponse de l'accélérateur et suspension s'ajustent à la demande, mais les variations

sont peu perceptibles. Au moins, la Prelude ne tombe jamais dans l'excès de fermeté, même en Sport. Tant mieux, car plus personne n'a envie de se briser les vertèbres sous prétexte d'une bonne tenue de route.

Appuyer sur le nouveau bouton S+ Shift modifie plus la donne.

Parce que oui, tout ne se paramètre pas par l'écran tactile (de 9 pouces "seulement", diront les geeks nourris à la tablette numérique) chez Honda ! Il reste des commandes pour régler la climatisation ou déconnecter l'ESP ! Pousser donc ce fameux S+ Shift donne accès à des fonctionnalités inédites, censées pimenter la conduite et compenser le fait que – soyons francs – 184 ch, c'est en effet un peu court pour prétendre au titre de la sportive de l'année 2025. S'affiche alors à l'écran devant le conducteur un vrai compte-tours (calqué sur le régime du moteur

thermique qui pourtant n'est toujours pas la force motrice principale). S'ajoutent des effets sonores qui suivent l'accélération et qui, bien qu'amplifiés artificiellement, correspondent également au moteur. Enfin, les palettes au volant, qui ajustent la régénération au freinage (7 niveaux), se transforment dès lors en commande de passage des vitesses... elles aussi virtuelles mais avec un effet de coup de gaz ou de rupture de couple qui fait parfaitement illusion. Ce subterfuge apporte une note assez fun à la conduite sans tomber dans la caricature, et contribue à l'agrément qui pour l'essentiel est à chercher côté châssis. C'est là le point fort de la

PLUS
Comportement
Agrément
Mode S+ Shift
—
MOINS
Mini-places arrière
Pas de brio mécanique
Réglage assistances



HONDA PRELUDE

e:HEV 184 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 184 ch (élec.) ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 315 Nm (élec.) ⁽²⁾
Type	1 élec. + 1 gén. + 4 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 993 cm³ / 7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/capacité	■ lithium-ion / NC

(1) Moteur thermique : 143 ch à 5 900 tr/mn.

(2) Moteur thermique : 186 Nm à 4 500 tr/mn.

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,6 m
Pneumatiques	235/40 R 19

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,53/1,88/1,36/2,61 m
Poids/tractable freiné	1 473 kg/impossible

Performances	
0 à 100 km/h	■ 8,2 s
Vitesse maxi	■ 183 km/h

Coffre	
Volume	■ 264 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 49 900 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 150 € (117 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	50 250 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km ⁽⁴⁾

(3) Malus et options inclus. (4) 10 ans sur le moteur.

Équipements de série ■

Accès/dém. sans clé, AFIL act., aide park. AV/AR, cam. 360°, clim auto, cond. semi-auton. niv. 2, dét. pluie/lum., ESP, frein. auto urg., induction, instr. num. 10,2 pces, jtes alliage 19 pces, LED, norme GSR II, peint. métall., rég. vit. adapt., sièges AV chauff., syst. multim. tactile 9 pces/GPS/Apple CarPlay et Android Auto...

Options

Intérieur blanc (200 €), jtes 19 pces (1 810 €), pack Illumination intérieur (1 200 €) pack Sport becquet, bouclier noir brillant, logo H chromé noir AV et Honda noir AR, cache-moyeux noir brillant : 1 100 €...

Consommation	
Mixte	■ 5,2 l/100 km
Réservoir	40 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Japon

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La Prelude est davantage qu'un coupé Civic, ne serait-ce que par son style, mais aussi par son esprit grand tourisme, plus que vraiment sportif. L'agrément est plus garanti par le châssis qui supporterait facilement davantage de puissance que par l'ensemble hybride de 184 ch.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Sur les petites routes de l'arrière-pays niçois, le châssis est un régal, mais il manque une poignée de chevaux pour vraiment mériter le tampon "Sportive".

Prelude. Dans les enchaînements sinueux des petites routes grimpant vers Grasse, c'est un régal. Le châssis est précis, équilibré et même agile pour une traction. La direction, incisive et réactive, donne la sensation d'un gros kart qui pique du nez à la corde, et l'arrière, sans être réellement mobile, ne traîne pas trop de l'essieu. Une vraie bonne surprise mais aussi une porte ouverte à en vouloir un peu plus sous le capot, n'en déplaise à M. Honda.

À bord, tout est d'ailleurs pensé pour le conducteur, excepté le fait qu'il n'a pas le droit d'accéder aux réglages des assistances à la conduite, telle que l'alerte de survitesse, s'il n'est pas à

l'arrêt en position P : agaçant ! Les passagers, eux, sont nettement plus mal lotis. Alors que les occupants avant se lovent dans de confortables sièges baquets, ceux qui voyagent à l'arrière sont priés de se contenter d'une fine banquette et de courber péniblement l'échine s'ils ont le malheur de toiser plus de 1,60 m. Autant la Prelude ménage la chèvre et le chou entre plaisir de conduite et sobriété mécanique, autant elle ne fait aucun compromis familial pour soigner sa ligne. C'est d'autant plus gênant que son prix (49 900 €) n'est pas celui d'un jouet pour célibataire endurci, même si l'équipement est très complet. ■



- 1 C'est une 2+2 dans le vrai sens du terme originel. Voyager à l'arrière est une punition pour toute personne de plus de 1,60 m.
- 2 Le coffre, c'est Byzance : accessible et bien assez spacieux pour deux grands sacs. Honda propose même d'y loger des planches de surf en rabattant les dossiers des sièges arrière.

L'outsider du Soleil-Levant

À contretemps, le tout-électrique fait timidement son bonhomme de chemin chez Toyota. Le C-HR+, petit frère du bZ4X dont il reprend la plateforme optimisée au passage, sévira à compter de début 2026 chez les SUV compacts. Face à une concurrence nombreuse et affûtée, les atouts du japonais s'annoncent sérieux. Premier contact.

Par Antoine Arnoux Photos Yann Lefebvre



Frileux sur l'électrique, Toyota ? Le spécialiste de l'hybride aura pris son temps avant de se lancer dans le bal, et ses débuts en la matière n'auront pas été particulièrement glorieux. Le bZ4X commercialisé en 2021 s'est surtout fait remarquer par ses prestations modestes (recharge, consommation). Le géant japonais a donc accumulé un certain retard à mettre au compte de choix stratégiques prudents. Après tout, si le 100 % électrique est devenu incontournable en Europe, le monde automobile ne se limite pas au Vieux Continent...

Le C-HR+, troisième modèle électrique de la gamme (intercalé entre le Urban Cruiser et le grand frère précité), aura donc pour charge de rivaliser avec les Peugeot E-3008, Skoda Elroq

ou encore MGS5 EV. Le créneau commence à être encombré, y compris par d'ambitieux rivaux chinois à prix serrés ! Sur ce point, Toyota reste discret en attendant sa commercialisation prévue pour début 2026. Il se dit toutefois que le prix d'appel serait inférieur à 40 000 €, *a priori* en phase avec les pratiques de la concurrence. En revanche, pas de Coup de pouce financier (ex-bonus), vu qu'il est fabriqué au Japon.

Comme son nom ne l'indique pas, le C-HR+ ne partage rien avec le C-HR "tout court".

Plus imposant (4,52 m, soit 16 cm plus long), il reprend la plateforme e-TNGA du bZ4X, raccourcie et améliorée pour l'occasion (préconditionnement de batterie, pompe à chaleur...). Le style s'en

rapproche, en plus élancé, et cède à la mode du SUV dit "coupé". Contrepartie de la ligne de toit fuyante, les passagers arrière de plus de 1,80 m se retrouvent vite avec la tête dans le pavillon... Ils sont plutôt bien reçus, pourtant. Sans être gigantesque, l'espace aux jambes est nettement plus généreux qu'à bord du C-HR. Nous regrettons toutefois quelques lacunes pratiques : pas de boîte à gants, par exemple, à cause du système de chauffage. Et à l'image du coffre, juste correct (416 dm³), les rangements sont assez réduits et peu nombreux. À l'avant, l'habitacle hérite de la planche de bord du bZ4X, récemment mise à jour. Elle est sérieusement construite et d'aspect flatteur au premier abord, mais un peu moins au toucher et les plastiques durs sont majoritaires. L'agencement à l'horizontale, avec un large ➔



écran au centre (14 pouces de série, à l'affichage soigné et lisible), est dans l'air du temps... sans céder à la dictature du tout-tactile! Toyota a eu la bonne idée de conserver de vraies commandes physiques pour certaines fonctions, comme la température. Si l'ergonomie est globalement bien pensée, s'habituer à la profusion de boutons au volant, qui pilotent notamment les menus d'aides à la conduite, demande un certain temps.

Cela dit, un raccourci sur l'écran permet au moins de couper l'alerte de vitesse, rapidement sollicitée avec notre vaillante version d'essai AWD (4 roues motrices) forte de 343 ch. C'est la plus musclée des Toyota vendues en Europe, hors modèles GR! Deux motorisations plus sages sont aussi proposées en simple traction : 167 ch (batterie de 54 kWh net) ou 224 ch (72 kWh net, comme avec l'AWD). Cette dernière, déjà suffisamment alerte, est sans doute la plus pertinente de la gamme compte tenu de la vocation familiale de l'engin. Elle annonce également la meilleure autonomie, donnée pour 609 km WLTP mixte. Le C-HR+ AWD, lesté d'un moteur supplémentaire, placé sur l'essieu arrière, est un peu plus gourmand en énergie, mais promet encore 546 km. Rien de dramatique, cela dit, c'est même plutôt une bonne surprise : 16 kWh/100 km relevés, de quoi envisager 400 km avec une charge. Score tout à fait honorable, sur notre parcours varié parfois mené bon train.

Pas de surprise par ailleurs, l'auto fonctionne comme n'importe quelle électrique de cette puissance.

Difficile de réinventer le genre. Douceur de marche et accélérations musclées (5,2 s de 0 à 100 km/h), linéaires et sans brutalité sont de mise. Le comportement est du même registre : efficace, ce C-HR+ nous sert... du Toyota. C'est un compliment, vu les habitudes du constructeur japonais en matière de liaisons au sol depuis quelque temps! La suspension bien tenue, sans raideur excessive, ferait presque oublier la masse franchement élevée (2080 kg en AWD). Et l'amortissement s'avère tout à fait prévenant : hormis quelques remontées à faible allure à imputer aux grosses jantes de 20 pouces de notre version (18 pouces sur les finitions plus modestes), le confort reste de haut niveau. De plus, le train avant profite d'une direction plutôt précise, idéalement consistante. Bon point également côté freinage : naturel et facile à doser, pour une fois.



Malgré une position un peu haute, le conducteur trouve aisément sa posture. L'ambiance est épurée, à l'exception du volant pourvu de nombreux boutons.



L'avis d'Antoine Arnoux



L'agrément au volant est inattendu de la part d'un SUV électrique! En plus d'un look sympa...

60%
Quotient
Émotionnel





PLUS
Châssis, comportement
Autonomie
Présentation

MOINS
Coffre décevant
Poids élevé
Aspects pratiques
perfectibles

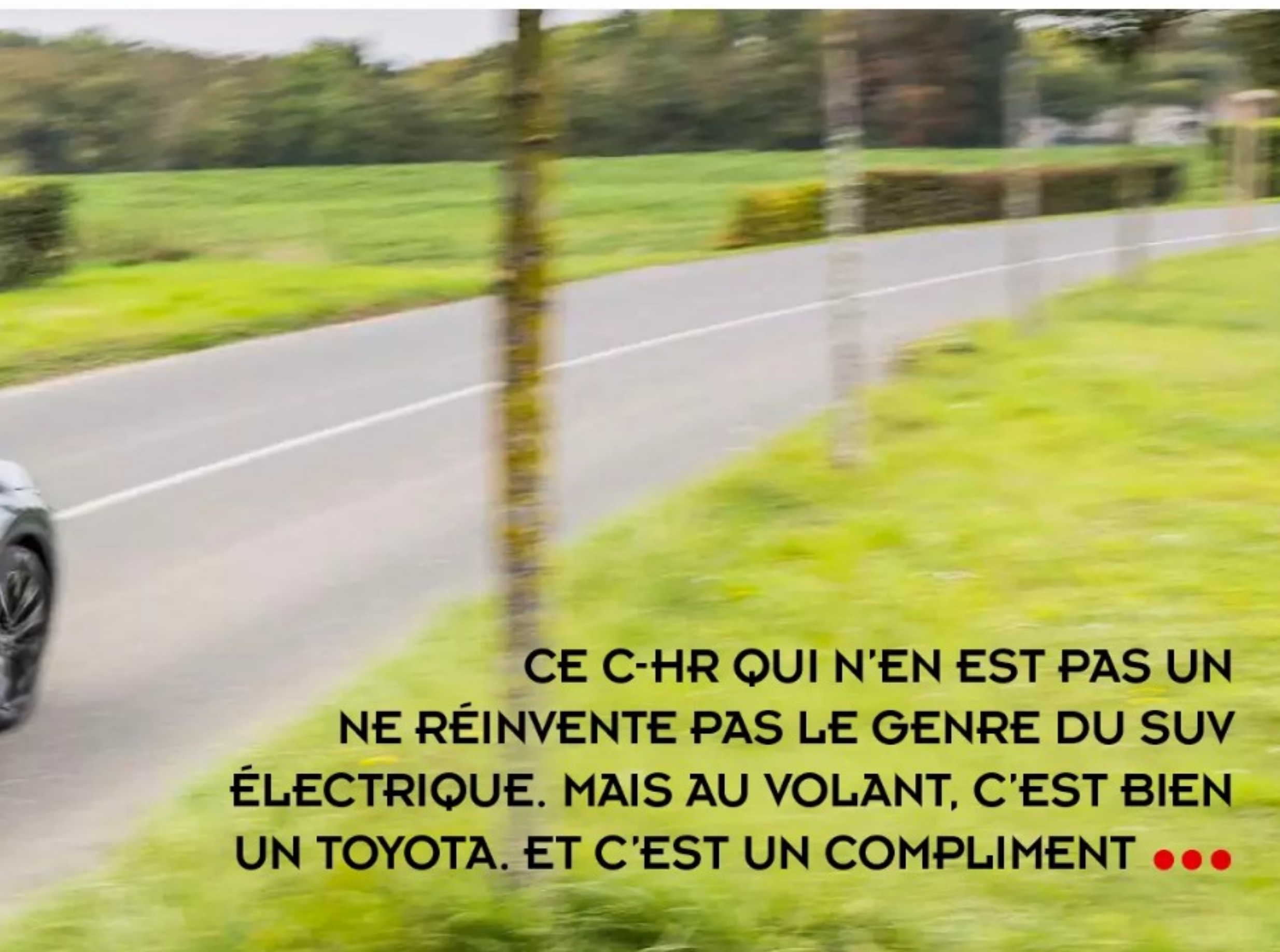
Pas de mode *one pedal* en revanche, mais une simple régénération sur 4 niveaux ajustables *via* les palettes au volant, mais très modérée même sur le plus élevé (cependant satisfaisante).

Voilà donc une machine relativement agile et plaisante à mener quand le tracé commence à tourner. Inattendu, de la part d'un SUV électrique de ce poids ! Preuve qu'il est possible de faire entrer l'agrément dans l'équation... Ne boudons pas notre plaisir, qui sera toutefois entrecoupé d'arrêts de 30 mn environ pour recharger de 10 à 80 %. Sans esbroufe sur ce point, le C-HR+ pointe à 150 kW en charge rapide DC. Valeur moyenne pour le créneau, que sa technologie ne permet pas vraiment de dépasser (batterie NMC, architecture 385 V). Lors des longs trajets, vous pourrez néanmoins compter sur un planificateur d'itinéraire intégré au GPS. Du classique, sans surenchère technologique mais abouti... à l'instar de l'ensemble de l'auto. Reste à en découvrir les tarifs et la dotation de série définitive, qui s'annonce plutôt complète. La batterie garantie 10 ans ou 1 million de km pourra aussi peser dans la balance. ■



③

① La console centrale est occupée par 2 chargeurs à induction, surplombant un bac de rangement... qui compense en partie l'absence de boîte à gants. ② L'espace aux jambes est très correct, et la banquette est confortable mais implantée un peu bas. Les grands gabarits auront l'impression de voyager avec les genoux relevés... et la tête dans le toit. ③ Déception au niveau du coffre, juste correct pour le segment (416 dm³). Le plancher n'est pas parfaitement plat en rabattant le dossier, et les câbles encomrent le double fond (pas de coffre avant).



CE C-HR QUI N'EN EST PAS UN
NE RÉINVENTE PAS LE GENRE DU SUV
ÉLECTRIQUE. MAIS AU VOLANT, C'EST BIEN
UN TOYOTA. ET C'EST UN COMPLIMENT ●●●

TOYOTA C-HR+ 343 ch/77 kWh AWD EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 343 ch
Couple maxi	■ 268,6 Nm (AV) + 170 Nm (AR)
Type	2 élec. synchrones à aimants permanents
Puissance fiscale	NC
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/capacité brute (nette)	■ lithium-ion NMC/77 (72) kWh

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,8 m
Pneumatiques	235/50 R 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,52/1,87/1,60/2,75 m
Poids/tractable freiné	2080/1 500 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 5,2 s
Vitesse maxi	■ 180 km/h

Coffre	
Volume	■ 416 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ à partir de 38 000 € environ ⁽¹⁾
Primes écologiques (CO ₂)	■ 0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	44 000 € environ
Garantie	■ 8 ans ou 160 000 km ⁽³⁾

(1) Estimation L'A.J. (2) Estimation L'A.J., primes et options incluses. (3) Garantie batterie : 10 ans ou 1 000 000 km.

Équipements de série ■

7 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL active, aide au parking AV/AR, alerte d'angles morts, 2 chargeurs smartphone à induction, clim auto bizona, conduite semi-autonome de niv. 2, détecteur de pluie/lum., jantes alliage 18 pouces, pompe à chaleur, système multimédia tactile 14 pouces/GPS/audio 6 HP/Apple CarPlay et Android Auto/USB...

Options⁽⁴⁾

Aide au parking semi-autonome, alerte de trafic transversal, assistance de changement de voie, caméra 360°, jantes alliage 20 pouces, sellerie suédine ou similicuir, sièges et volant chauffants, toit pano vitré, système audio JBL 9 HP 800 W...

(4) Prix non communiqués.

Consommation/Autonomie/Recharge	
Consommation mixte	NC
Autonomie	■ 546/505 km ⁽⁴⁾
Chargeur AC/DC	■ 22/150 kW
Tps charge borne 150 kW	■ 28 mn ⁽⁵⁾

(4) Avec jantes de 18 pouces/20 pouces. (5) de 10 à 80 %.

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Japon

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le C-HR+ avance des prestations électriques intéressantes : recharge dans la bonne moyenne, autonomie correcte... Agréable à vivre, il se fait surtout remarquer par son confort et ses qualités routières. Des talents bienvenus, parfois délaissés en ces temps d'obsession numérique !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



LA GAMME ES90

MOTEUR	PUISSANCE	START	PLUS	ULTRA
Single Extended Range	333 ch	75 900 €	79 900 €	88 050 €
Twin	449 ch	–	–	93 050 €
Twin Performance	680 ch	–	–	98 450 €

LIMOUSINE "SCANDINOISE"

Première berline électrique chez Volvo, la grande ES90 remplace chez nous l'ancienne S90 thermique. Un virage technique à 180°, des prix en nette hausse, une délocalisation chinoise, mais des traditions respectées en matière de sécurité, de confort et d'apparat...

Par Thierry Réaubourg Photos Thomas Antoine/Ace Team

Alors que la berline traditionnelle se meurt au profit des SUV, elle rechigne encore à rendre les armes dans le haut de gamme.

Elle a même trouvé une seconde jeunesse dans le clan des grandes routières électriques, né avec la Tesla Model S en 2012 et investi depuis par les Mercedes EQE, BMW i5, Audi A6 e-tron et DS N° 8. Une famille à laquelle se rattachent également les "pompes à feu" de type Audi e-tron GT, Porsche Taycan ou Polestar 5. La nouvelle Volvo ES90 est du même bois, avec 5 m en longueur et 1,94 m en largeur. Développée autour de la plateforme SPA2, qu'elle partage avec l'EX90 (le grand SUV à pile de la marque) et la Polestar 3, la "scandinoise" (passeport suédois mais assemblage en Chine) impressionne surtout par ses 3,10 m d'empattement. C'est 2 cm de moins que l'EQE, mais respectivement 10 et 15 cm de plus que les i5 et A6 e-tron, à gabarit extérieur équivalent. Un peu plus haute que ses camarades – l'ES90 surfe sur la mode des "cross berlines" –, cette Volvo, dont le principal débouché reste l'Empire du Milieu, fait ainsi du bien-être à bord sa marotte...

Que d'espace à l'arrière! Un adulte pourrait presque s'allonger entre la banquette et les sièges avant. Un plancher parfaitement plat mais haut perché, présence de la batterie sous les pieds oblige. Conséquence : les passagers voyagent avec les genoux en l'air. L'assise manquant à la fois de longueur et de soutien sous les cuisses, seul votre séant vous maintient lorsque le chauffeur fait du zèle dans les virages. Impossible de s'agripper, le constructeur suédois ayant fait l'impasse sur les poignées, au plafond comme sur les portes... Étonnant également, à bord d'une berline de cette trempe, de ne pas disposer d'aumônières au dos des sièges avant, afin d'y glisser le *Wall Street Journal* entre deux rendez-vous d'affaires.

Rien à dire sur la présentation intérieure en revanche, merveilleusement "zen", comme de coutume chez Volvo.

Dessin épuré, matériaux de grande qualité assemblés avec minutie, clim active sur 4 zones, système hi-fi haut de gamme à ravir les mélomanes (Bose de série, Bowers & Wilkins en option), petit écran horizontal haute définition pour l'instrumentation (doublé d'un affichage tête haute) et tablette verticale de 14,5 pouces en guise de centrale de ➔

commande : nous sommes à cent lieues de l'univers bling-bling de la BMW i5 ou de la ribambelle d'écrans dont se gavent les Audi A6 et Mercedes EQE. Revers de la médaille, l'ergonomie "tout tactile" vire à la caricature. Réglages du volant et des rétroviseurs, ouverture de la boîte à gants, ventilation de l'habitacle et des sièges, paramétrage des aides à la conduite : rien n'est possible sans avoir recours à l'écran... Le logiciel Android est heureusement réactif, intelligemment organisé dans l'ensemble et s'adjoint les services du système Google, dont la très compétente commande vocale permet de procéder à moult opérations en gardant les mains sur le volant et les yeux sur la route. Si toutefois le conducteur venait à commettre un impair, l'ES90 peut évidemment compter sur sa collection de capteurs, caméras et autres garde-fous sécuritaires pour se sortir d'un mauvais pas. Parmi les plus spectaculaires, le lidar, qui lui vaut son disgracieux bossage de taxi londonien sur le toit : un système de télédétection



❶ Pas très grand, le combiné d'instruments reste néanmoins parfaitement lisible. Il se double d'un affichage tête haute projeté sur le pare-brise. ❷ Avec 3,10 m d'empattement, pas de soucis pour étendre les jambes à l'arrière ! En revanche, le plancher haut aurait dû pousser Volvo à modeler une banquette offrant plus de soutien sous les genoux. ❸ Oui, l'ES90 est bien une 5 portes ! L'immense hayon s'ouvre sur un coffre profond (accompagné d'une banquette fractionnable 40/20/40), mais le volume de 446 dm³ déçoit.



L'avis de Thierry Réaubebourg



Agréablement surpris par son agilité ! Hélas, son gabarit n'est pas adapté à nos cités.

65%
Quotient
Émotionnel

**LE CONFORT PRIME, GRÂCE
À UN AMORTISSEMENT PROCHE
DU TAPIS VOLANT ...**





Brio des accélérations, dynamisme du comportement, confort de haut vol et silence de cathédrale : on se régale au volant.



3D par laser, au service du dispositif anticollision, des manœuvres de parking automatiques et de la conduite semi-autonome. Ce Pilot Assist est facturé 2 400 €, mais se révèle aussi efficace en agglomération que sur l'autoroute.

Contrairement à l'EX90, lancé en 400 V, le nouveau fer de lance suédois opte pour une architecture en 800 V. La capacité de charge pointe ainsi à 300 kW pour la version Single (monomoteur, roues arrière motrices, batterie de 88 kWh net) et 350 kW pour la Twin (2 moteurs, transmission intégrale, 102 kWh net). Cette technologie permet surtout de récupérer 300 km d'autonomie en seulement 10 mn et de charger la batterie de 10 à 80 % en 20 mn, sur la borne DC idoine. Accus "gonflés à bloc", la Single – objet de notre essai – serait donc en mesure de parcourir 650 km et la Twin 700 km, selon le cycle WLTP.

Des chiffres comparables à ceux de l'A6 e-tron (800 V elle aussi), à classer parmi les meilleurs, toutes électriques confondues. Notre trajet essentiellement urbain, escarpé et sinueux ne nous a hélas pas permis de relever une consommation moyenne concrète, faute d'avoir suffisamment emprunté l'autoroute. Il semble cependant difficile d'atteindre les 16,1 kWh/100 km annoncés par Volvo, mais plutôt autour de 18-18,5 kWh en se référant à l'ordinateur de bord. Cela nous laisse entre 480 et 500 km d'autonomie réelle : en deçà des promesses WLTP, chez Volvo comme ailleurs, mais dans les clous pour une grande routière fonctionnant sans carburant fossile.

Nous avons davantage été surpris par le dynamisme de cette Volvo qui tutoie pourtant les 2,5 tonnes.

Elle se joue des virages avec une agilité déconcertante. La direction, comme souvent aujourd'hui, ne remonte guère d'informations, mais offre la possibilité de placer les roues exactement là où on le souhaite, alors que la suspension pneumatique de berline sur échasses, de série sur Ultra, lui permet de virer à plat. Aucun écart de la part de l'essieu propulseur ni sous-virage caricatural dans les épingles. Quant aux freins, nous les avons trouvés aussi faciles à doser qu'endurants. Mais puisqu'avec ses 333 ch, la version Single accélère déjà très fort, il convient de rester sur ses gardes lorsque la pluie ou les feuilles mortes s'invitent à la fête. Comme tous les pneumatiques, les excellents Pirelli PZero E (option 22 pouces sur notre voiture!) ne sont pas infailibles avec un tel cétaqué sur les épaules...

Ce vaisseau admirable n'a de toute façon pas vocation à se faire malmenier. Ici, le confort prime, grâce à un amortissement proche du tapis volant, à des sièges avant au moelleux épatant, à une insonorisation sans faille (ni sifflements d'air ni résonance de roulements) et à un mode *one pedal* aux décélérations extrême-

ment progressives. Un haut de gamme à conduire avec le potentiomètre à mi-course, en profitant du merveilleux système Bowers & Wilkins! À condition d'avoir les moyens de déboursier entre 75 900 et 98 450 €. ... Ce n'est pas moins cher chez Audi, BMW ni Mercedes, mais les Suédois sont toujours plus généreux sur la question des équipements de série. Bon à prendre... ■

VOLVO ES90 Single Extended Range 333 ch/92 kWh Ultra

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 333 ch
Couple maxi	■ 480 Nm
Type	électrique synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	17 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/cap. brute (nette)	■ NMC/92 (88) kWh

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,8 m
Pneumatiques AV-AR	245/45-275/40 R 21

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	5,00/1,94/1,55/3,10 m
Poids/tractable freiné	2 441/1 600 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 6,9 s
Vitesse maxi	■ 180 km/h

Coffre	
Volume AV/AR	■ 22/446 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 88 050 €
Primes écologiques (CO ₂)	■ 0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	97 470 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km ⁽²⁾

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

Équipements de série ■

7 airbags, accès/dém. sans clé, affich. tête haute, AFIL act., aide park. AV/AR + cam. 360°, banquette rabatt. 40/20/40, clim auto 4 zones, dét. angles morts, dét. de pluie/lum., ESP, hayon élec., induction, instr. num. 9 pces, jtes alliage 22 pces, LED, pompe à chaleur, rég. vit. adapt., rétros ext. dégivrants, sell. similicuir, sièges AR inclinables, sièges AV/AR élec./chauff., susp. pneum., syst. multimédia tactile 14,5 pces/Google Maps/Apple CarPlay et Android Auto/hi-fi, toit pano...

Options

Attelage élec. (1 550 €), cond. semi-auton. niveau 2 + Park Assist (2 400 €), jtes all. 22 pces (960 à 2 600 €), hi-fi avancée (3 070 €), peint. metall. (1 150 €), sell. cuir Nappa (1 800 €)...

Consommation/Autonomie/Recharge	
Consommation mixte	■ 16,1 kWh/100 km
Autonomie combinée WLTP	■ 650 km
Chargeur AC/DC	■ 11/300 kW
Tps charge 2,3/11/300 kW	■ 37 h/8 h/20 mn ⁽³⁾

(3) 10 à 80 %.

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Chine

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Autonomie, temps de charge, confort, prestance, agrément de conduite, sécurité : cette berline électrique haut de gamme Volvo maîtrise son sujet. Las, ses tarifs élitistes et son gabarit XXL parfois gênant n'en feront sans doute pas une success-story en France.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Après avoir séduit des millions de clients avec des "petites" voitures, Dacia poursuit sa conquête vers le haut. Son "gros" Duster, le bien nommé Big... ster, qui a reçu le premier le nouvel ensemble hybride de 155 ch, a-t-il pour autant charmé nos Experts ?



FLORIAN GROUT

Comme le Duster, le grand SUV Dacia conserve son esprit baroudeur et... ses plastiques durs. Le toit ouvrant apporte une luminosité bienvenue.



FLORIAN GROUT

Spacieux, malin, le Bigster cultive une vraie fibre familiale. Et n'en oublie pas moins les amateurs de 4x4 qui auront bientôt "leur" version.



YANN LEFEBVRE

Cette version hybride n'est pas la plus économique. Le Bigster à bicarburation GPL est moins cher et son coût à l'usage est imbattable!

DACIA BIGSTER

Hybrid 155 ch Journey **32 000 €**
Malus écologique : 0 € (104 g/km CO₂)



ARNAUD SAUNIER

Le Bigster reprend la plateforme de son petit frère, et plus encore que lui, privilégie le confort au dynamisme.



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.

“ J'adhère à la position « simple et efficace » de Dacia. Mais le bruit de ce moteur est rédhibitoire. ”

L'avis du pilote



J'apprécie toujours autant la philosophie de Dacia. L'ambiance ne transpire pas le luxe, mais c'est simple et efficace. En revanche, je ne suis pas assez maintenu dans le siège. Ce Duster est plutôt bien suspendu, même s'il reste un peu sec en ville, et il n'est pas si mal insonorisé pour une voiture low cost. Heureusement, car son handicap, c'est la sonorité du moteur. C'est quoi, ce ronron désagréable? **Les ingénieurs ont raté la gestion des transitions thermique/hybride avec un moteur thermique qui tourne souvent trop haut dans les tours.** C'est aussi la faute d'une transmission hésitante et pas assez réactive lorsque le conducteur demande de la puissance. Le seul moment où cet ensemble est supportable, c'est à vitesse stabilisée : il se met alors en mode électrique, façon roue libre. Mais cela dure une poignée de minutes. La tenue de route n'appelle guère de commentaires : ce Duster est assez lourd et sous-vireur. Et dans des conditions d'adhérence précaire, le freinage ne me convainc pas : il n'y a aucune attaque de pédale, pas de retour de sensations, ce n'est pas rassurant.

“ Une Dacia à plus de 30 000 €, ça commence à douiller! À ce prix-là, il y a du choix ailleurs. ”

L'avis de la journaliste



En passant à la technologie hybride non rechargeable et à la classe supérieure, Dacia fait grimper la facture au risque de se retrouver confronté à une concurrence chinoise elle aussi très offensive en rapport prix/équipement (le MG EHS pour ne citer que lui). Mais Dacia a de la ressource. Une consommation de 6,0 l/100 km en moyenne, c'est remarquable. Seuls les Renault Symbioz, doté du même attelage, et Toyota C-HR font mieux (5,4 et 5,8 l/100 km), mais ils sont moins familiaux... **Dans la gamme, le plus conforme à l'esprit Dacia reste incontestablement le modèle pourvu de la motorisation Hybrid-G 140 ch à bicarburation sans-plomb/GPL**, vendu à partir de 24 990 € (28 600 € en Journey). Non seulement celle-ci n'est pas moins performante, mais surtout elle est à peine plus gourmande en sans-plomb (6,6 l/100 km). Il n'y a qu'en ville (pas vraiment le terrain de jeu idéal d'un SUV de 4,57 m) que l'Hybrid 155 ch creuse l'écart (6 contre 6,9 l/100 km). Mais l'Hybrid-G redonne des couleurs au portefeuille dès que vous roulez au GPL! Et son autonomie est inégalable.

“ Il fait tout très bien et pour pas trop cher, mais il manque ce je-ne-sais-quoi qui me donnerait envie. ”

L'avis du taxi



En toute honnêteté, ce n'est pas une voiture que j'achèterais : je trouve ce Bigster trop monotone, monochrome à l'intérieur... triste, en quelque sorte. Lorsque le moteur thermique démarre, difficile de l'ignorer! L'insonorisation pourtant assez efficace est mise à mal. **Mais cela ne m'empêche pas d'être bluffé par ce que Dacia met dans la corbeille de la mariée pour 32 000 €!** Pas de fioritures certes, mais tout est bien pensé : les informations de bord sont lisibles, l'écran légèrement tourné vers le conducteur est à la bonne hauteur, et concernant l'assise, c'est réellement une agréable surprise même si je m'enfonce un peu dans le siège. À l'arrière, la banquette est très accueillante, confortable, pas du tout low cost comme c'est parfois le cas dans des autos bien plus chères. Et quel espace à bord! Le coffre lui aussi est grand, mais avec un seuil légèrement trop haut : dommage. En tout cas, j'aime beaucoup cet esprit "malin", avec de nombreux rangements et ces astuces typiquement Dacia telles que le support de smartphone. L'équipement de série est très loin d'être indigent.



Le saviez-vous? En Europe, en 2024, le nom "Sportage" était plus connu que celui de Kia. Et pour cause : c'est le modèle le plus vendu par la marque coréenne, aussi bien en Europe qu'en France, depuis plusieurs années, et le Sportage existe chez nous depuis 1993. Autant dire que l'enjeu est important avec ce restylage qui se distingue tout de suite sur la face avant grâce au nouveau dessin des feux diurnes et à une calandre plus imposante. Ce qui ne se voit pas, en revanche, c'est que la gamme a été drastiquement réduite en matière de motorisations. La palette assez large au lancement de cette génération en 2021 comprenait en effet essence, diesel, hybride et hybride rechargeable, ce qui constituait un atout. Avec ce restylage, il ne reste plus que l'hybride (non rechargeable), qui représentait certes 91 % des ventes du modèle en 2024. Au passage, avec la disparition du Sportage diesel, c'est aussi celle du diesel chez Kia.

Devenant incontournable, cette motorisation hybride a été remaniée : elle passe de 210 à 239 ch, le moteur thermique évoluant de 160 à 180 ch, tandis qu'un nouveau moteur électrique affiche désormais 65 ch (60 ch auparavant). Cela amène des fonctionnalités inédites, dont la gestion du niveau de récupération. Et la voiture s'est alourdie de 55 kg, en recevant divers équipements liés à la future norme Euro 7 dont certains sont casés derrière la face avant, occasionnant un rallongement du porte-à-faux avant de 25 mm.

PAS QUESTION D'ÉVOQUER DE DYNAMISME NI DE PLAISIR DE CONDUITE, MAIS UNE CERTAINE EFFICACITÉ ●●●



Le passage de 210 à 239 ch permet de meilleures accélérations et relances alors que la consommation reste quasi stable : bravo!



La planche de bord évolue avec par exemple la disparition de l'aérateur à droite de l'écran central en face du passager. La qualité reste correcte.



❶ L'espace aux jambes à l'arrière est dans la moyenne de la catégorie, sans plus, alors que la largeur aux coudes s'avère généreuse. Le toit vitré ouvrant est de série sur cette livrée. ❷ Le coffre atteint 575 dm³, un très bon score dans la catégorie, et le seuil de chargement assez bas est un plus.



LE SOUCI MAJEUR AU VOLANT DU SPORTAGE VIENT DES MULTIPLES ALERTES SONORES, PRÉTENDUMENT D'AIDE À LA CONDUITE ●●●

palettes pour faire varier la régénération, ce qui n'était pas possible avant restylage. Le freinage ne pose pas de problème et montre au contraire une belle efficacité en distances d'arrêt.

Le souci majeur au volant de ce SUV vient des multiples alertes sonores, prétendument d'aide à la conduite : c'est tout l'inverse ! La touche My Safety des Renault nous manque ici, puisqu'il n'est pas possible de programmer un raccourci pour supprimer la moindre alerte ! Le mieux que vous puissiez faire est de programmer la touche "étoile" au volant pour qu'elle vous amène au menu "Aides à la conduite" sur l'écran central, sur lequel vous pourrez ensuite décocher tout ce que vous voulez. Mais en l'état, il y en a tellement

que cela devient contre-productif et, à force, on ne prête plus attention à ces alertes.

Ce désagrément évoqué, il reste à parler de l'aspect budget, en commençant par les consommations. Disons-le tout de suite, ce Sportage affiche un rapport performances/consommation bien placé mais à géométrie variable.

Comme la plupart des hybrides, c'est sur autoroute qu'il se montre le moins sobre.

La raison est simple mais bonne à rappeler : à vitesse constante, pas de recharge de batterie. Tout l'inverse de la petite route ou en ville, où chaque lever de pied remet un peu de jus dans la

pile, qui va ensuite aider le thermique. À titre de comparaison, le RAV4 demande 0,4 l/100 km en moins en moyenne mais 2 s de plus au kilomètre départ arrêté. Il faut savoir choisir...

Côté tarifs, ce Sportage débute plus bas que l'ancien dans sa version hybride, fait rare, et malgré la hausse de puissance, mais grâce à l'ajout d'une finition Motion en entrée de gamme sous le niveau Active : prix de base fixé à 39 550 €. Elle garde un équipement décent sur ce segment, mais s'exempte de tous les raffinements de notre modèle d'essai, au contraire haut de gamme et avec options. À ce sujet, il est quand même étonnant de ne pas proposer de série la conduite autonome de niveau 2, surtout au prix affiché de la livrée GT-Line Premium. Terminons par évoquer la présence d'une version 4 roues motrices, avec les 239 ch sur les 4 roues et non pas avec juste un moteur électrique à l'arrière. Les montagnards ou Scandinaves en prendront bonne note. ■



Le Sportage n'aime pas trop être bousculé mais reste efficace en cas de besoin alors que le confort a un peu régressé.

KIA SPORTAGE Hybride 239 ch GT-Line Premium

NOS MESURES

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

LA TECHNIQUE

Moteur/Transmission	
Puissance cumulée	239 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	265 Nm à 1 500 tr/mn + 250 Nm élec. ⁽²⁾
Type	4 cyl. en ligne, ess. turbo + électrique synchrone à aimants permanents
Cylindrée/puissance fiscale	1 598 cm³/8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/6
Batterie/capacité brute (nette)	lithium-ion/NC (1,49 kWh)

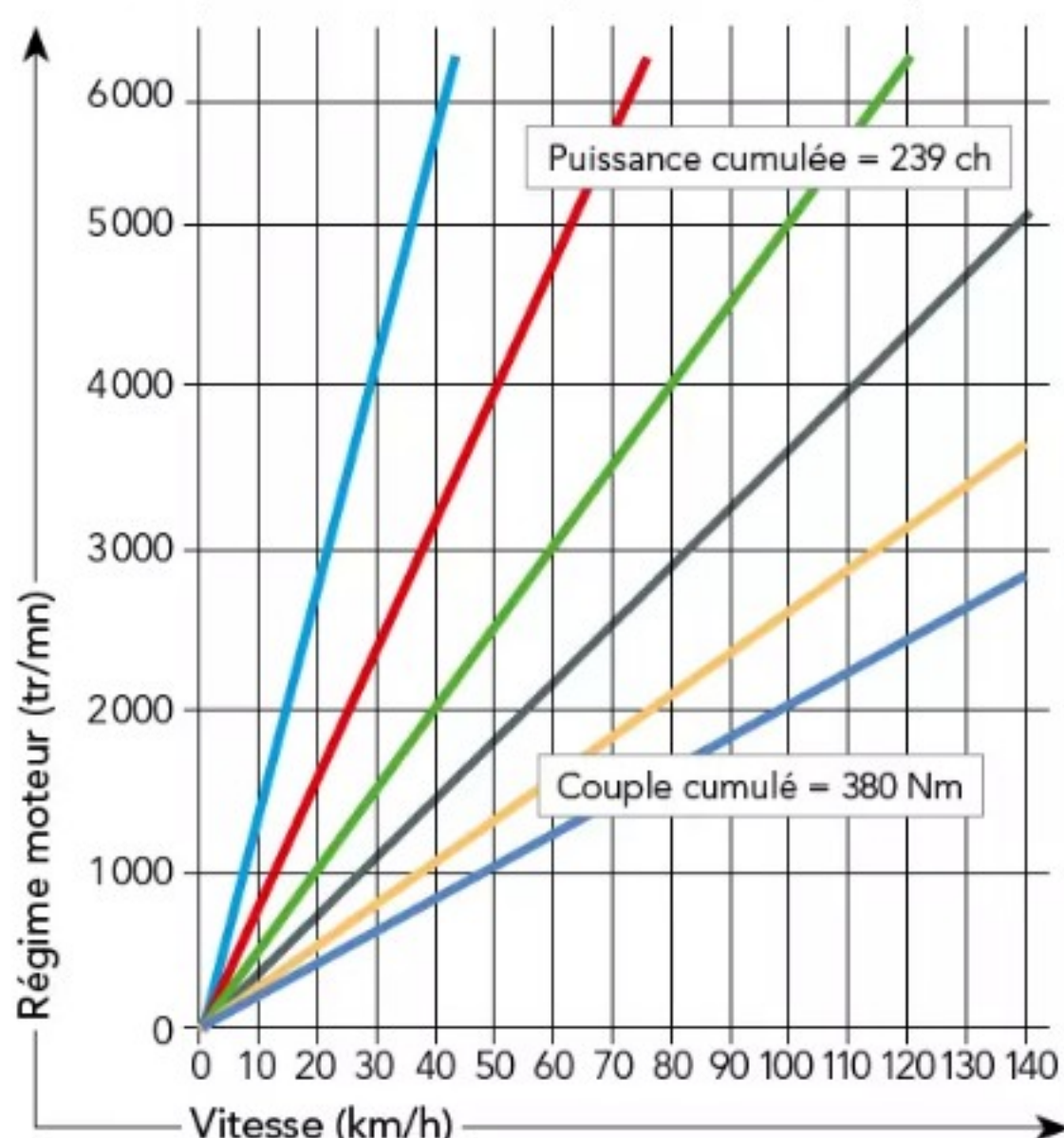
(1) Puissance maxi : 180 ch à 6 000 tr/mn + 65 ch électriques.
(2) Couple cumulé : 380 Nm.

→ Diagramme des vitesses

La boîte automatique est à embrayage multidisque (et non pas à double embrayage) et se montre très douce lors des passages de rapports. Il n'y a que quand vous êtes en mode Eco et en décélération, la plupart du temps moteur coupé donc, que vous pouvez ressentir une lenteur de réaction et un à-coup si vous appuyez franchement sur l'accélérateur. Avec cet étagement, vous êtes à 2 600 tr/mn à 130 km/h compteur.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1^{re} = 7,4 km/h En 2^e = 12,6 km/h En 3^e = 20 km/h
En 4^e = 27,8 km/h En 5^e = 38,9 km/h En 6^e = 49,7 km/h



Châssis

Diamètre de braquage	11,7 m
Pneumatiques	235/55 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,54/1,87/1,65/2,68 m
Poids/tractable freiné	1 682/1 510 kg

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	27 cm
Largeur aux coudes AV/AR	154/151 cm
Garde au toit AV/AR	95/92 cm
Volume de coffre	575 dm³
Seuil de chargement	70 cm

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	49,2/64/68,3 dB
------------------------	-----------------

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Slovaquie

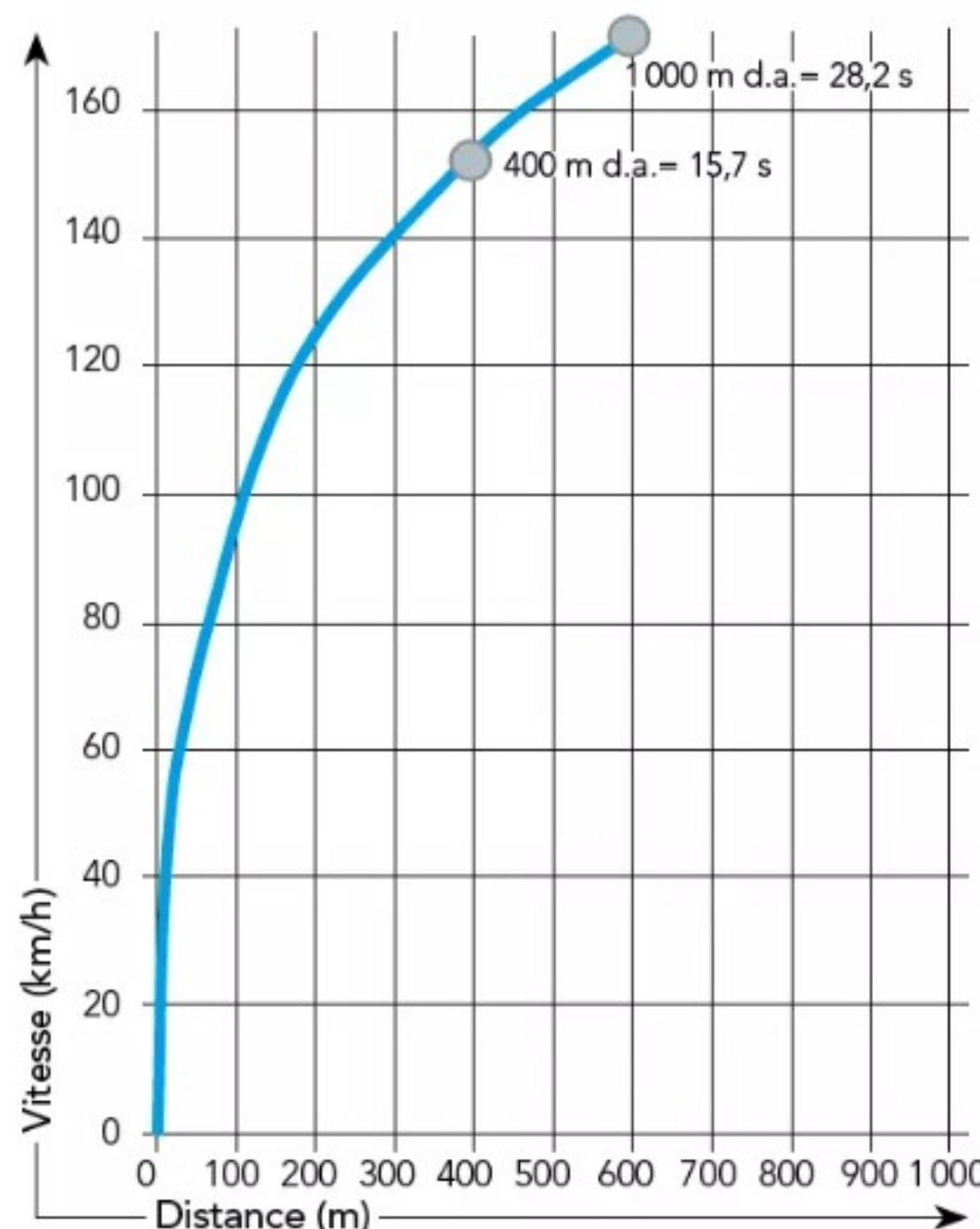
LA CONDUITE

Performances

1 000 m d.a.	28,2 s
400 m d.a.	15,7 s
0 à 100 km/h	7,6 s
Vitesse maxi	197 km/h

→ Courbe d'accélération

En passant de 210 à 239 ch, le Sportage Hybride gagne plus de 1 s au 1 000 m départ arrêté et presque 1 s au 0 à 100 km/h. La nouvelle version est également plus rapide que la version 230 ch sortie en 2021, mais de peu : assez logique ! Même sur autoroute, les relances sont bonnes, mais la sonorité quelconque du moteur à l'approche des 6 000 tr/mn calme les ardeurs.



Reprises

90 à 130 km/h en Drive	6,4 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en Drive	10,9 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en D	369 m

Freinage

Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	30 m
Depuis 130 km/h	62 m



Sellerie biton pour le haut de gamme.

LE BUDGET

Prix	48 550 €
Malus écologique (CO ₂)	740 € (132 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	51 290 €
Garantie	7 ans ou 150 000 km

(3) Malus et options inclus.

Équipements de série

7 airbags dont 1 central avant, accès à bord et démarrage mains-libres, caméra 360°, chargeur à induction pour smartphone, climatisation automatique trizone, combiné d'instruments numérique 12,3 pouces, feux avant matriciels, hayon électrique, jantes alliage 18 pouces, rétroviseurs rabattables électriquement, sièges avant électriques et ventilés, système multimédia avec écran tactile 12,3 pouces/Android Auto et Apple CarPlay sans fil/audio 8 haut-parleurs, toit vitré panoramique ouvrant...

Options

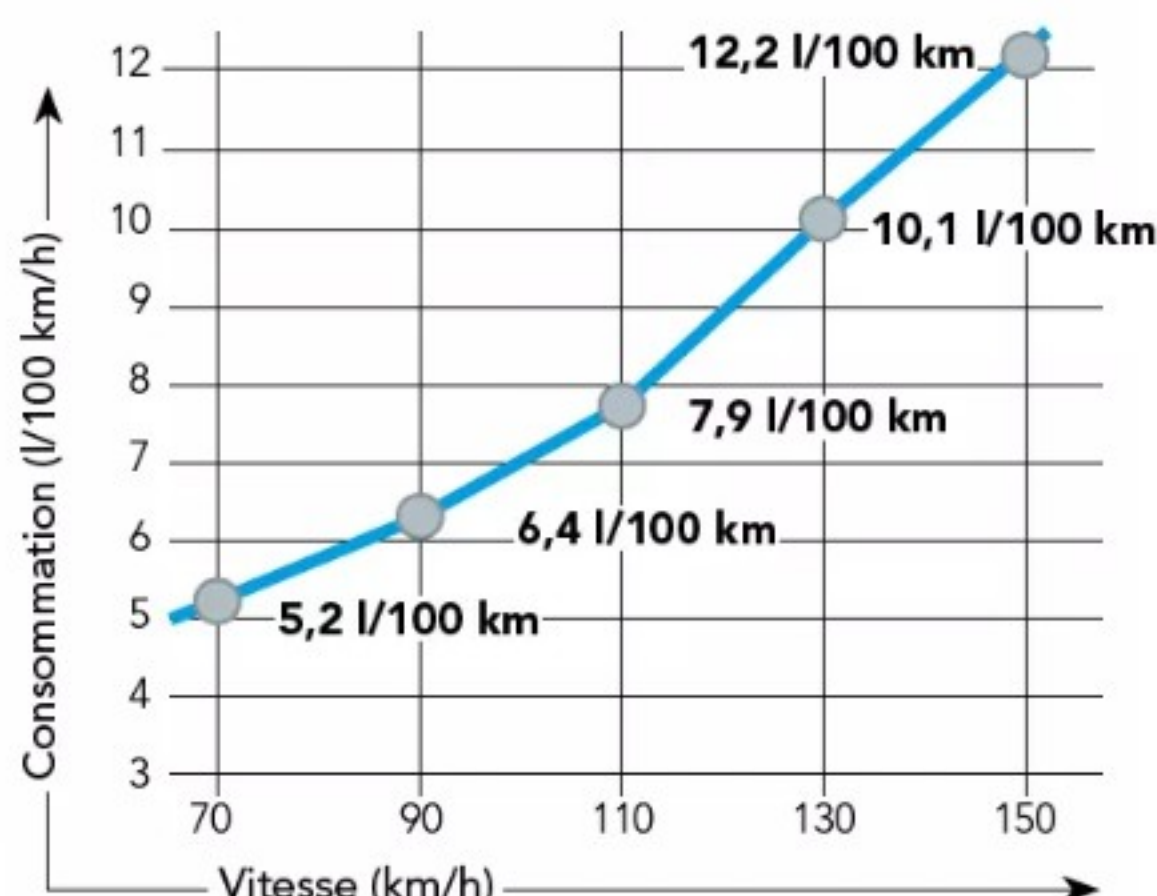
Pack Techno (affichage tête haute, conduite autonome de niveau 2 : 1 200 €), peinture métallisée (800 €), peinture nacree (900 €), toit biton (500 €)...

Consommation

Moyenne	6,8 l/100 km
Ville/route/autoroute	6,2/6,4/7,9 l/100 km
Autonomie/réservoir	764 km/52 l

→ Courbe de consommation

Vu le niveau de puissance et de performances, la moyenne de 6,8 l/100 km est tout à fait raisonnable et n'augmente que de 0,1 l/100 km par rapport à la version d'avant restylage de 210 ch. Comme d'habitude chez les hybrides non rechargeables, c'est la consommation sur autoroute qui plombe l'ambiance, la voiture ne pouvant pas ou peu recharger sa batterie pendant les phases à vitesse constante. À l'inverse, en ville ou sur route à faible vitesse, les chiffres sont très bons.



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le restylage du Sportage change d'abord la face avant et le choix de motorisation. La seule restante, l'hybride, se montre convaincante dans l'ensemble, tout comme les prestations générales. Ce Sportage demeure donc une bonne option, à part pour ces fichues alertes sonores.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Ombre chinoise



Le Leapmotor B10 débarque dans l'arène des SUV compacts électriques.

Pour s'y faire une place, le constructeur chinois dans le giron de Stellantis mise sur un rapport prix/équipements agressif, des temps de charge raisonnables et une pointe de technologie.

Proposition alléchante mais qui cache une part d'ombre. Explications.

Par **Jacques Warnery**
Photos **Benjamin Asket/Virage Agency**

Bien que très loin d'avoir la puissance de feu de son compatriote BYD ou une image aussi forte que son voisin MG, Leapmotor pourrait bien faire partie de ces constructeurs chinois capables d'émerger rapidement sur le continent européen. En autorisant, depuis fin 2023, le groupe Stellantis à fabriquer ses modèles et à les distribuer hors de son marché intérieur, cette firme autrefois spécialisée dans la reconnaissance faciale peut compter sur le réseau et le savoir-faire technique de son partenaire pour se faire une place chez nous. Après une petite citadine T03 qui risque de souffrir de l'arrivée prochaine de la future Twingo et un C10 missionné de faire acte de présence chez les SUV familiaux, le tout nouveau B10 doit se confronter aux déjà très nombreux rivaux qui animent la catégorie des SUV compacts électriques. Entre le gratin européen, représenté par les Peugeot

E-3008, Renault Scénic E-Tech ou Skoda Elroq, et la concurrence chinoise emmenée par les BYD Atto 3 et MGS5 EV, notre nouvel arrivant va devoir jouer des coudes ! Pour tenter d'exister, ce modèle, qui recevra plus tard une version à prolongateur d'autonomie thermique comme le C10 REEV, met en avant ses tarifs dégriffés : notre version d'essai, plutôt bien équipée en finition Design et dotée de la grosse batterie de 67,1 kWh, s'affiche à 32 900 €. Le constructeur ajoute une remise lancement de 2 000 €, histoire de se faire pardonner sa fabrication en Chine qui lui interdit les primes écologiques.

Leapmotor, donc, casse les prix : aucun concurrent ne s'aligne sur notre B10.

Pour 30 900 €, la dot impressionne : sellerie façon cuir, sièges électriques, toit ouvrant, aides à la conduite multiples, caméra à 360°, connectivité moderne et j'en passe. De quoi séduire les geeks, en théorie, d'autant que l'habitacle suit la ➔





L'avis de Jacques Warnery



Je goûte assez peu ce type de SUV électrique aux assistances de conduite omniprésentes.

30%
Quotient
Émotionnel

L'ambiance intérieure est épurée et toutes les fonctionnalités de la voiture reposent sur la tablette tactile de 14,6 pouces.

tendance actuelle, avec son grand écran tactile (14,6 pouces) accroché au milieu de la planche de bord. Autour de cette pièce maîtresse, la présentation est un peu clinquante et les plastiques durs omniprésents, rappelant un souci d'économies. Cela n'empêche pas les occupants d'être bien installés, surtout à l'arrière où ils ont tout loisir d'étendre leurs jambes. Le coffre, en revanche, taille un peu juste (430 dm³) face à ses rivaux.

Dès les premiers tours de roues, l'ergonomie compliquée agace.

L'absence de toute commande physique, c'est bien joli pour épurer l'habitacle et pour flatter les amateurs de technologie, mais la nécessité de passer par la fameuse tablette pour accéder à toutes les fonctions de la voiture oblige constamment à quitter la route des yeux. C'est d'autant plus ennuyeux que les horripilantes assistances et autres alarmes sonores incitent vite à scroller l'écran pour les mettre en sommeil. Le conducteur en finirait presque par oublier les fonctions premières de la conduite, mais l'aide active au maintien de voie erratique vous encourage vite à reprendre la main ! Autre cause de frustration, le GPS, malgré d'évidents progrès par rapport à celui du C10, manque hélas de réactivité pour calculer un itinéraire.



Le B10 est avant tout le SUV compact électrique le plus abordable du genre. Il existe une version à petite batterie (56,2 kW), toujours de 218 ch, affichée à 29900 €, moins 1500 € au lancement. Mais il faudra s'en tenir à une autonomie annoncée de 361 km.

Les indispensables fonctions Android Auto et Apple CarPlay arriveront début 2026 après une mise à jour à distance (OTA).

Bien qu'un peu encombrant comme tous ses homologues, le B10 se montre plutôt agréable en ville. La douceur de la propulsion électrique et son amortissement conciliant sur les cahots en font un compagnon reposant. En revanche, le manque de tonus au démarrage donne l'impression d'un moteur bridé à basse vitesse. En outre, le freinage demeure peu naturel, comme souvent sur les véhicules électriques. À noter qu'il faudra là aussi attendre une mise à jour à distance, en fin d'année, pour bénéficier du mode *one pedal*. Celui-ci offrira une régénération d'énergie plus marquée et permettra d'arrêter l'auto sans toucher à la pédale de frein.

Sur la route, l'indolence du moteur remarquée au moment de s'élancer n'est plus qu'un mauvais souvenir. Sans être exceptionnelles, les relances sont suffisamment toniques lorsqu'un besoin de puissance se fait sentir. De toute façon, quelques virages vous feront rapidement comprendre

que le B10 préfère les manières douces et cache parfaitement son architecture de propulsion, avec son moteur arrière. Les pneus Linglong de première monte rendent vite les armes et se manifestent bruyamment lorsque le rythme s'élève. La direction sans ressenti ne facilite pas les choses et les trois modes d'assistance paramétrables ne changent pratiquement rien. En outre, l'amortissement souple engendre d'amples mouvements de caisse qui pénalisent la précision de conduite sur chaussée bosselée.

C'est d'autant plus dommage que notre B10 assure une polyvalence tout à fait enviable, grâce à des temps de charge assez réduits (26 mn pour passer de 10 à 80 % ou 20 mn de 30 à 80 %). En limitant la longueur des pauses à la borne, l'autonomie annoncée plutôt moyenne de 434 km devient moins problématique. D'autant que la consommation que nous avons relevée de 16,2 kWh aux 100 km, sur un trajet avec une très courte portion d'autoroute, devrait favoriser un rayon d'action correct. À confirmer sur nos bases de mesures dès que possible. ■



❶ Le bloc d'instrumentation de 8,8 pouces regroupe l'essentiel. ❷ La largeur aux coudes à l'arrière est un peu juste pour accueillir trois adultes, mais l'espace central pourtant ferme n'a rien d'une punition face à ses rivaux. ❸ Le coffre de 430 dm³ n'est pas immense, mais ses formes carrées ne subissent aucune déperdition d'espace. Malgré la banquette fixe, le double plancher permet de disposer d'un espace de chargement pratiquement plat dossiers rabattus.



PLUS
Prix/équipements
Places arrière
Puissance de charge

MOINS
Châssis placide
Aides à la conduite
Ergonomie

LEAPMOTOR B10

218 ch/67,1 kWh

Design ProMax

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	218 ch
Couple maxi	240 Nm
Type AV	électrique synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	6 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/cap. brute (nette)	Li-ion/67,1 kWh (NC)

Châssis	
Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques	225/50 R 18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,52/1,89/1,66/2,74 m
Poids/tractable freiné	1 845 kg/impossible

Performances	
0 à 100 km/h	8 s
Vitesse maxi	170 km/h

Coffre	
Volume	430 dm ³

LE BUDGET

Prix	32 900 €
Primes écologiques (CO ₂)	0 €
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	30 900 €
Garantie	4 ans ou 100 000 km ⁽²⁾

(1) Primes, options et remise de lancement (2000 €) incluses.
(2) 8 ans et 160 000 km pour la batterie.

Équipements de série ■

7 airbags, accès/dém. sans clé et carte NFC, AFIL active, aide park. AR, cam. 360°, clim auto, conduite semi-autonome niv. 2, détecteur d'angles morts, hayon élec., induction, instrum. de bord numérique 8,8 pouces, jantes alliage 18 pouces, phares à LED, sellerie Éco cuir, sièges AV élec./chauffants/ventilés, syst. multimédia avec écran tactile 14,6 pouces/audio hi-fi 12 HP/prise USB, toit panoramique...

Options

Aucune.

Consommation/Autonomie/Charge	
Conso mixte	17,3 kWh/100 km
Autonomie	434 km
Chargeur AC/DC	11/168 kW
Tps de charge 11/168 kW	3 h/20 mn ⁽³⁾

(3) 30 à 80 %.

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Chine

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



En plus de son tarif compétitif, le B10 offre un espace à bord appréciable et des temps de charge raisonnables. Mais la réalisation reste perfectible.

Sa conduite sans saveur et sa technologie embarquée crispante ne sont pas encore au niveau des standards européens ou de MG.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT



Avec ou sans rétros

Lors de vos essais de véhicules, vous mentionnez leurs dimensions extérieures.

La largeur indiquée s'entend-elle rétroviseurs dépliés ou repliés ? **F. C.**

Nous ne mesurons pas les cotes extérieures des voitures : nous reprenons les chiffres fournis par les constructeurs. Nous essayons cependant de garder la même logique quelle

que soit l'auto testée, à savoir rétroviseurs rabattus. Il arrive quelquefois (assez rarement) que le constructeur n'apporte pas cette donnée. Dans ce cas, nous indiquons la mention "hors rétroviseurs" ou "rétroviseurs déployés".

BENJAMIN ASKET/VIRAGE AGENCY

Renault Clio V



Manœuvre folle

Lors d'une manœuvre de stationnement, ma Renault Clio V a brusquement accéléré avant de s'encaster dans un autre véhicule, sans qu'un airbag se déclenche. Comment puis-je démontrer qu'il s'agit bien d'un problème mécanique ou électronique ? **R.-C. T.**

Nous n'avons pas rencontré, à notre connaissance, d'autres cas comme le vôtre avec cette voiture. Cela ne veut pas dire que le problème technique soit à exclure (capteur de pédale, gestion moteur, etc.). Hélas, il est fort probable que le garage qui vous a vendu l'auto se réfugie derrière l'absence de preuve et tente d'attribuer l'incident à une erreur de manipulation. Pour essayer d'obtenir gain de cause, vous devrez sans doute multiplier les expertises, en espérant qu'un diagnostic mette en évidence un dysfonctionnement. Concernant les airbags, il est logique qu'ils ne se déclenchent pas à faible allure.

A. SAUNIER



Comparatif familial

J'aimerais bien voir un essai comparatif des modèles du groupe Stellantis comme les Peugeot 2008, Fiat 600, Citroën C3 Aircross, Alfa Romeo Junior et Opel Mokka, tous équipés du moteur de 145 ch. Depuis le restylage de l'Opel Mokka, je n'ai rien vu de tel dans vos colonnes. **M. B.**

Nous avons multiplié les comparatifs dans la catégorie des SUV urbains, mais aucun n'a porté sur tous les modèles du groupe Stellantis. Le plus proche reste celui que nous avons publié dans notre n° 1193, qui rassemblait les Peugeot 2008 et Citroën C3 Aircross face aux propositions de Renault, Toyota et Hyundai.

L'HEURE DE LA RENTRÉE A SONNÉ !



-33%

sur votre abonnement

+ EN CADEAU :
la montre Oxygen

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

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

ou rendez vous sur :
bit.ly/aj-1195



KIOSQUE
mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M042 # D1642065

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

☐ 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⁽¹⁾.

(1)

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

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

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

☐ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com : bit.ly/aj-1195 la boutique officielle de L'Auto-Journal

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

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

Nom**:

Prénom**:

Adresse**:

Code postal**: Ville**:

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

Email:

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur Kiosquemag.com et gérer votre abonnement)

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

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

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (116,50 €) et des frais de port (17,76 €). (1) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Au bout d'un mois, je serai prélevé de 6,90 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabom@kiosquemag.com ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/12/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L. 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.



DESIGN HAUTE COUT

Bugatti a opté pour Berlin afin d'établir son tout nouveau studio de design. Un lieu à la fois secret et ouvert au public selon les moments : c'est ici que les heureux clients de la marque pourront choisir leur configuration favorite, la personnaliser et même, pour deux d'entre eux chaque année, définir leur voiture de rêve unique avec les designers en personne.

Par Nicolas Valeano



URE

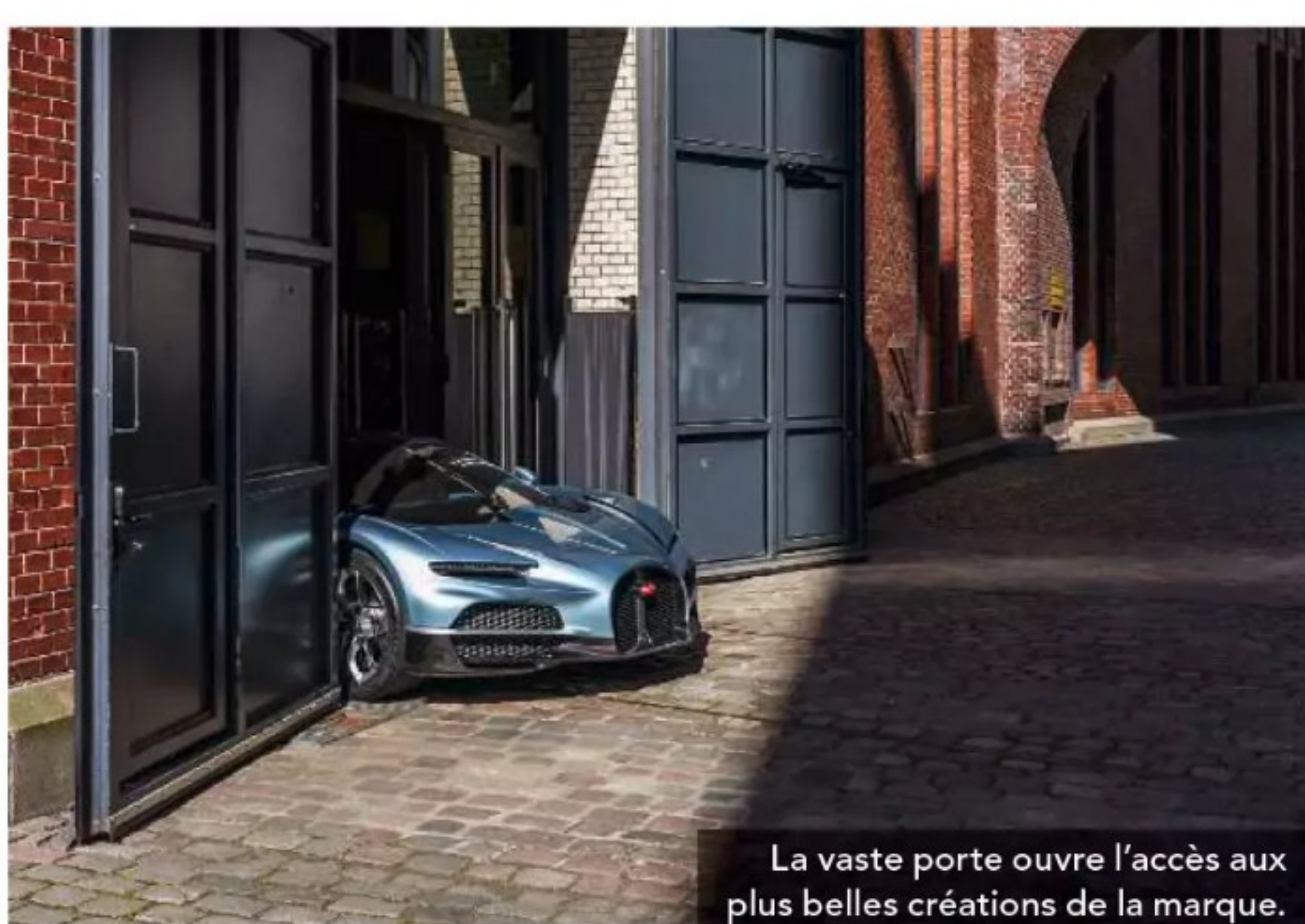




Les briques, céramiques et structures métalliques classées pourraient résonner encore des bruits des activités industrielles de l'ancien bâtiment abritant les générateurs qui alimentaient en électricité les tramways berlinois. À moins que ce ne soient les infrabasses des fêtes technos des années 90 qui ont eu lieu ici après la chute du mur qui pourraient faire encore vibrer les poutrelles de la structure datant du XIX^e siècle, ou encore les talons des mannequins qui y ont paradé lors de défilés de mode, comme celui de Versace. Mais en découvrant le tout nouveau studio de design de Bugatti, c'est une ambiance de calme, luxe et volupté apaisante qui saisit le visiteur détaillant la patine des éléments architecturaux classiques de ce lieu chargé d'histoire, transformé à nouveau après un an de travaux et ouvert cette année. La lumière est un des éléments indispensables pour son nouvel usage : elle filtre par de grandes baies vitrées, tandis que les designers peuvent s'isoler du grand plateau du studio en s'installant dans les mezzanines. Un vaste espace entièrement modulable de 1 100 m², insoupçonné depuis l'extérieur, où chaque élément de mobilier est monté sur roulettes pour permettre de changer de configuration en un clin d'œil, selon le programme du jour.

Ici travaillent 23 designers sous la direction de Frank Heyl. Le designer formé au Royal College of Art de Londres, depuis dix-sept ans dans la maison, a pris le poste de patron du design en 2023, succédant à Achim Anscheidt. Les spécialités du studio berlinois sont le design extérieur et le travail des couleurs et matières. Mais on ne trouve pas de restes d'argile sur le sol ici, comme dans de nombreux studios : la modélisation 3D est reine avec à la clé des modèles fraisés en mousse à haute densité pour offrir un rendu plus parlant que des images virtuelles. Quant au design intérieur des modèles de la marque, il est effectué à Zagreb, dans les locaux de Rimac, la maison mère de Bugatti. En tout, les équipes de design comptent une cinquantaine de membres de 22 nationalités ➔





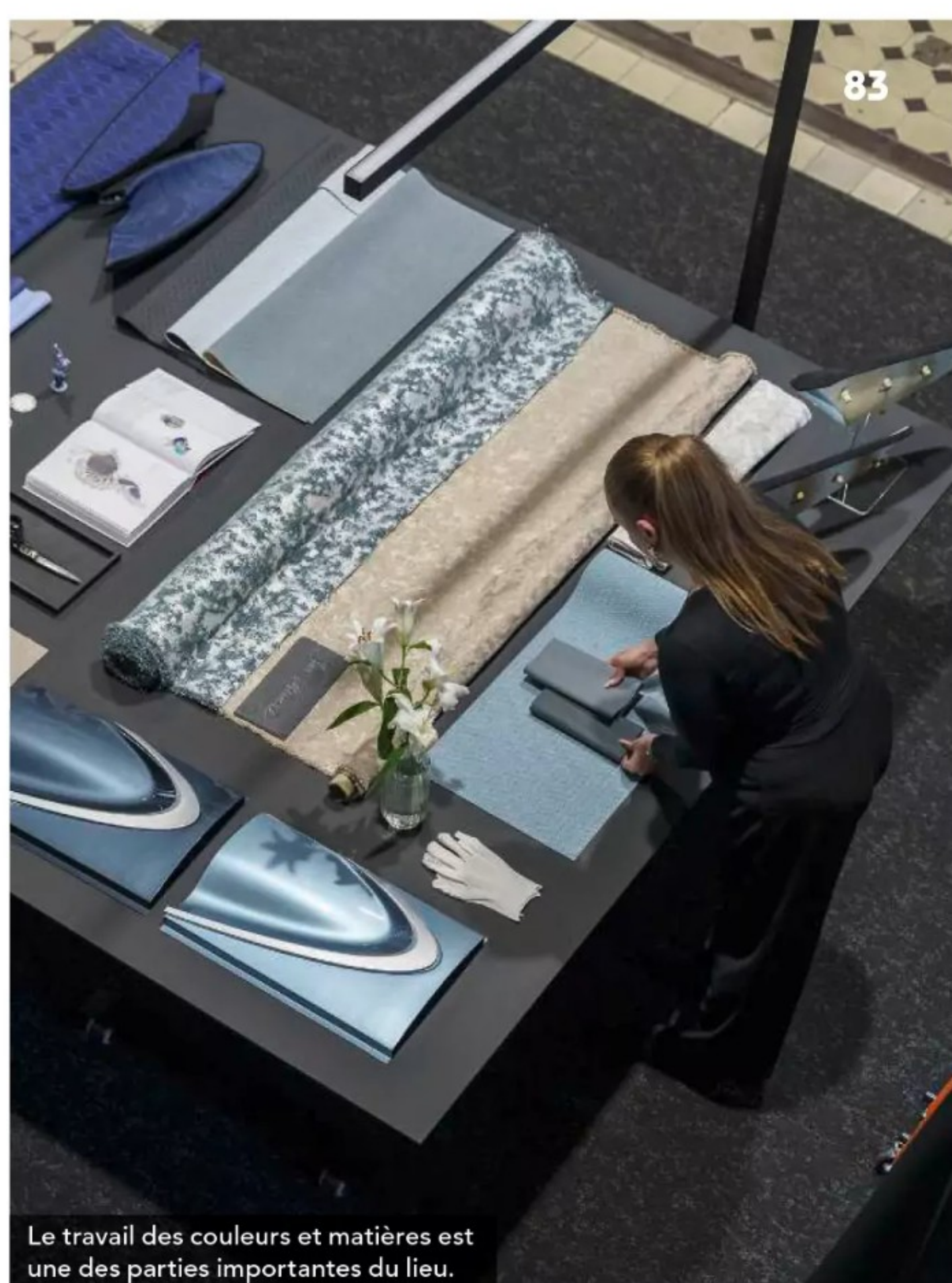
La vaste porte ouvre l'accès aux plus belles créations de la marque.



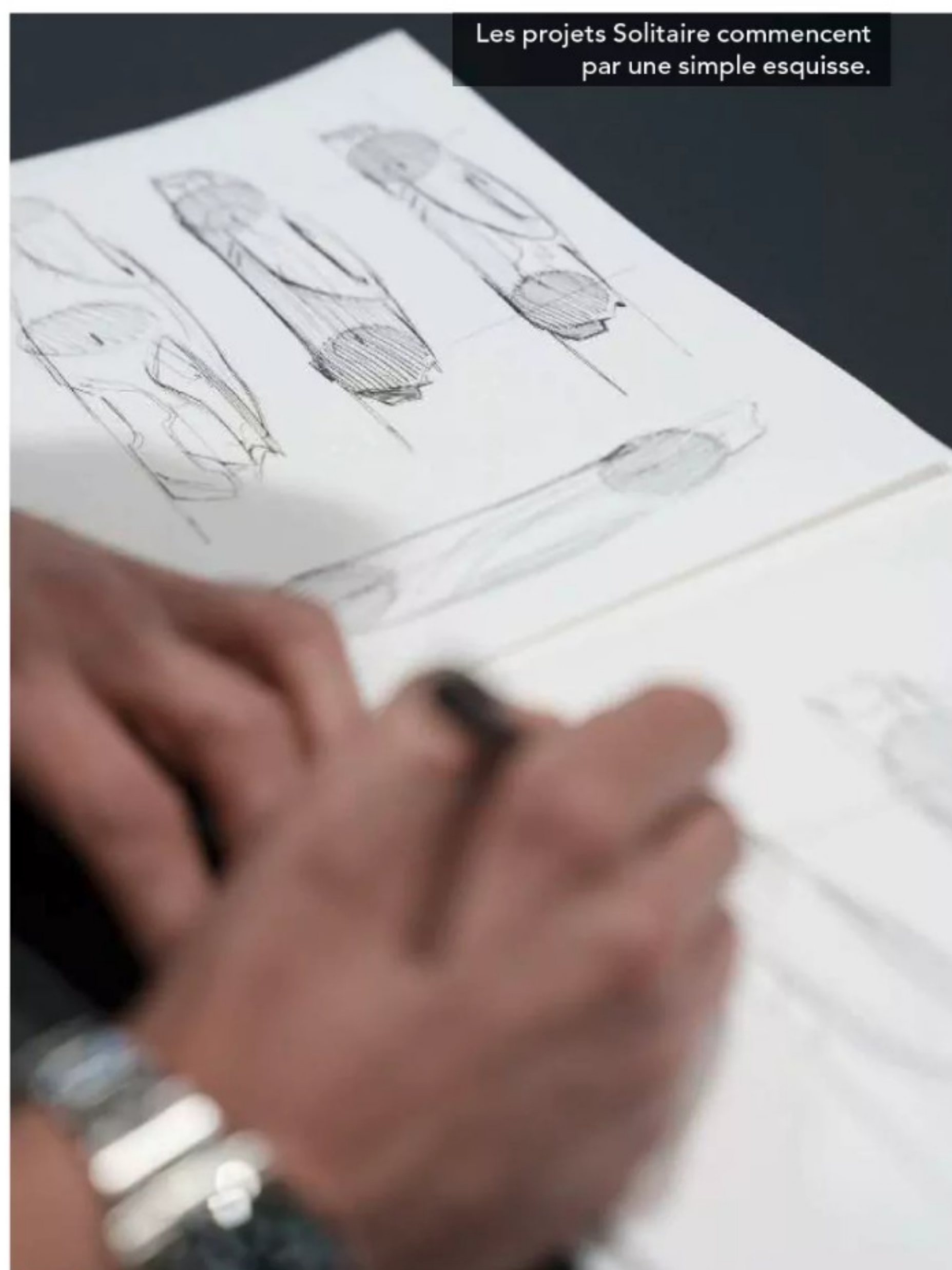
“ On ne peut pas rentrer ici et demander simplement un one-of-one, il faut un partenariat mutuel qui fonctionne. ”

Frank Heyl

Le carrelage d'époque participe au cachet des lieux.



Le travail des couleurs et matières est une des parties importantes du lieu.



Les projets Solitaire commencent par une simple esquisse.



La réalité virtuelle permet de visualiser facilement l'avance des projets.

Unique et personnelle : il faudra être chanceux pour croiser sur les routes la Brouillard.



Brouillard, premier de la lignée des modèles Solitaire



Les tons de l'habitacle sont en parfaite harmonie avec la carrosserie.

L'avantage d'une voiture unique est qu'elle peut se payer le luxe d'une histoire unique. Elle prend ici la forme d'un hommage au cheval d'Ettore Bugatti, appelé "Brouillard". Il a été magnifiquement sculpté par son frère Rembrandt Bugatti, avec une forme d'emphase qui le conduisait à modeler des pattes légèrement allongées, des muscles plus marqués, tandis que la tête était représentée un peu plus petite, dans le but d'intensifier la force de l'animal. Ce sont ces interprétations forçant un rien le trait qui ont été l'inspiration de la Bugatti Brouillard,

premier one-of-one de la série Solitaire. Son heureux client est aussi passionné de chevaux que de Bugatti, dont il collectionne les autos d'Ettore comme les sculptures de Rembrandt. Autant dire que le thème équestre coulait de source au moment de définir la direction à prendre pour ce modèle unique, qui aura demandé un an et demi pour sa réalisation (livraison 2027). Sur une base de Mistral, ce coupé adopte une carrosserie entièrement inédite avec des lignes exacerbées pour reprendre l'esprit des sculptures de Rembrandt, à l'image de l'avant

étiré pour rappeler la morphologie de l'équidé, la calandre avec un badge Bugatti comme suspendu dans l'air, les prises d'air en aluminium et le carbone vert brillant contrastant avec la peinture vert laurier satiné. Un travail de sculpture qui prend en compte, naturellement, les données aérodynamiques si importantes pour une voiture offrant le type de performances proposées par un des derniers W16 produits, en configuration 1 600 ch. Le cockpit n'est pas en reste avec un thème équestre omniprésent : silhouettes de chevaux sur les sièges, motif tartan et crin de cheval employé pour certains motifs, tandis qu'un scan de la tête de la sculpture du cheval Brouillard a permis de la reproduire au cœur du levier de transmission en verre et cuir. Un sens du détail qui n'aura pas échappé aux plus fins observateurs qui ont pu la découvrir lors de sa révélation à l'occasion du très prestigieux événement The Quail, A Motorsports Gathering, en Californie cet été. De quoi certainement encore renforcer la demande pour de telles créations.



Musclée et puissante, la Brouillard ne manque pas d'expressivité.



Les peausseries exposées donnent l'éventail des possibles.

différentes, et le choix de Berlin a été fait en conscience, pour permettre d'attirer des talents venus de tous horizons. *"Berlin est une ville florissante, et cet endroit où les gens de l'Est et de l'Ouest ont dansé après la chute du mur est très intéressant. C'est aussi un mélange entre un côté industriel et high-tech"*, explique Frank Heyl. Des équipes qui ont de l'or dans les mains avec l'héritage exceptionnel de la marque de Molsheim, mais également une lourde responsabilité sur leurs épaules pour perpétuer cette histoire prestigieuse.

HYPER-PERSONNALISATION

Le studio de Berlin n'est pas uniquement réservé aux membres des équipes de design de la marque. Ce n'est pas un show-room ouvert au public, mais il est prévu pour recevoir certains invités spéciaux : les clients des modèles de la gamme qui pourront y effectuer les choix de personnalisation de leur futur modèle, avec une vaste gamme de peintures, de selleries, de

cuir, jusqu'aux moindres détails des finitions. Dans une démarche encore plus exclusive, deux fois l'an, pénétreront dans ces locaux des invités vraiment très spéciaux : les heureux élus qui auront pu avoir la chance d'être sélectionnés pour accéder au nouveau programme *one-of-one* appelé "Solitaire". *"On ne peut pas rentrer ici et demander simplement un one-of-one, cela ne fonctionne pas comme ça, il faut un partenariat mutuel qui fonctionne"*, précise Frank Heyl. Une véritable cocréation entre le client et les équipes de design pour aboutir à un modèle unique, dont le tout premier exemplaire est le coupé Brouillard (voir page de gauche), souhaité par un grand collectionneur européen des voitures d'Ettore Bugatti. Frank Heyl nous explique la démarche (et les limites) de ce pur travail de coachbuilding : *"Les choix que nous pouvons proposer vont bien au-delà de tout ce que nous avons fait auparavant. Cependant, les clients seront limités à des thèmes et à des choix réalisables en matière d'aérodynamique, de thermodynamique, d'outillage, mais aussi de coût et de temps, ainsi que de taille de l'équipe qui doit travailler sur le projet."* Des créations uniques dont les tarifs, tenus secrets, atteignent forcément des sommets, mais dont la valeur ne pourra que monter au fil des années. ■



Différents types d'événements peuvent prendre place ici.



La première maquette échelle 1 de la Brouillard arbore une teinte différente.

“ Les choix que nous pouvons proposer vont bien au-delà de tout ce que nous avons fait auparavant. ”

Frank Heyl



DES FRANÇAISES AU PI

Que ce soit en Endurance ou en monoplace, les pilotes françaises ont le vent en poupe cette saison, à l'instar de Doriane Pin qui mène le championnat de F1 Academy avant la dernière manche.

Par Alain Pernot



PAULO MARIA / DPPI

Venue tardivement au sport auto, Célia Martin évolue désormais en championnat du monde d'Endurance et en ELMS sur une Porsche 911 LMGT3 de l'équipe Iron Dames.



JOAO FILIPE / DPPI

Célia Martin sur le podium, entre ses équipières Michelle Gattling et Sarah Bovy.

Après avoir impressionné en Endurance, que ce soit au volant d'une GT ou d'un proto LMP2, Doriane Pin – alias "Pocket Rocket" – a décidé l'an dernier de s'orienter vers la monoplace afin de se rapprocher de son rêve : courir un jour en Formule 1. Pour cela, elle a dû troquer le proto de 536 ch qu'elle partageait avec l'ex-pilote de F1 Daniil Kvyat pour une simple Formule 4 de 174 ch. C'est en effet cette monoplace (très éloignée, donc, d'une F1 malgré l'appellation de la catégorie) qui est proposée aux concurrentes de la F1 Academy, le championnat 100 % féminin créé en 2023 par le promoteur de la F1 et qui évolue en lever de rideau de certains grands prix. Toujours soutenue par la structure Iron Dames, qui investit beaucoup pour promouvoir les femmes dans le sport automobile et dans quelques autres sports mixtes, Doriane a intégré le programme juniors de Mercedes F1. Déjà vice-championne de F1 Academy l'an dernier, elle est très bien partie pour remporter le titre cette année. Avant la finale de Las Vegas, qui aura lieu du 20 au 22 novembre, elle compte 12 points d'avance sur Maya Weug, une adversaire qu'elle connaît bien. Cette Espagnole courant sous licence néerlandaise avait en effet battu Doriane Pin en 2021 lors d'une confrontation pour devenir la première femme à intégrer la Driver Academy de Ferrari. L'heure de la revanche va-t-elle sonner ? Encore un peu de patience... En attendant, du haut de ses 21 ans, Doriane Pin endosse avec conviction un rôle d'ambassadrice de la présence féminine en sport automobile. Il n'est pas rare de

FLORENT GOODEN / DPPI

Lilou Wadoux au volant de la Ferrari 296 LMGT3 qu'elle pilote en Europe et aux États-Unis.



ED LOURD

la retrouver sur des plateaux de télévision dans des programmes généralistes tels que *C à vous* (sur France 5) ou encore dans le *Jimmy Kimmel Live!*, le fameux *late-night show* de la chaîne américaine ABC. Il est vrai que la présence des pilotes femmes ne cesse de progresser. C'est particulièrement le cas en Endurance, où les Françaises sont aussi très en vue.

Pilote officielle Ferrari, Lilou Wadoux (24 ans) en est le parfait exemple.

Elle est devenue en 2023 la première femme à remporter une victoire dans la catégorie GT du championnat du monde d'Endurance. Après avoir couru au Japon l'an dernier, elle a évolué sur deux fronts cette saison : l'European Le Mans Series (le championnat d'Europe d'Endurance) et le championnat américain IMSA. Un programme pour le moins chargé qu'elle a mené avec brio. En Europe, elle a ainsi partagé une Ferrari 296 LMGT3 avec l'Argentin Custodio Toledo et l'Italien Riccardo Agostini. Avec ces deux équipiers moins expérimentés qu'elle, elle a gagné la catégorie GT, lors de la deuxième manche de la saison, sur le circuit Paul Ricard. Après avoir récidivé à Silverstone, mi-septembre, l'équipage de la Ferrari n° 50 a abordé la finale du championnat en tête du classement général. Malheureusement, la 8^e place acquise en course a été insuffisante pour s'adjuger le titre, et l'équipage de Lilou doit finalement se contenter de la 2^e place finale. Aux États-Unis, avec deux autres équipiers (Alessandro Pier Guidi et Simon Mann), elle s'est aussi distinguée. Elle a ainsi remporté la catégorie

À 24 ans, Lilou Wadoux est déjà pilote officielle Ferrari.



ALEXIS PERRIN / DPPI

Leader du championnat F1 Academy, Doriane Pin est déjà concentrée sur la finale qui aura lieu en novembre à Las Vegas.



Il n'est pas rare de retrouver Doriane Pin sur des plateaux télé dans des programmes généralistes, y compris aux États-Unis !

XAVIER BONILLA / DPPI

En attendant de pouvoir un jour prendre le volant d'une F1 (son rêve), Doriane Pin porte déjà les couleurs du programme Junior de Mercedes.



GTD lors de la course du Petit Le Mans, début octobre. C'est la première fois depuis vingt ans qu'une femme montait sur la première marche du podium à Road Atlanta !

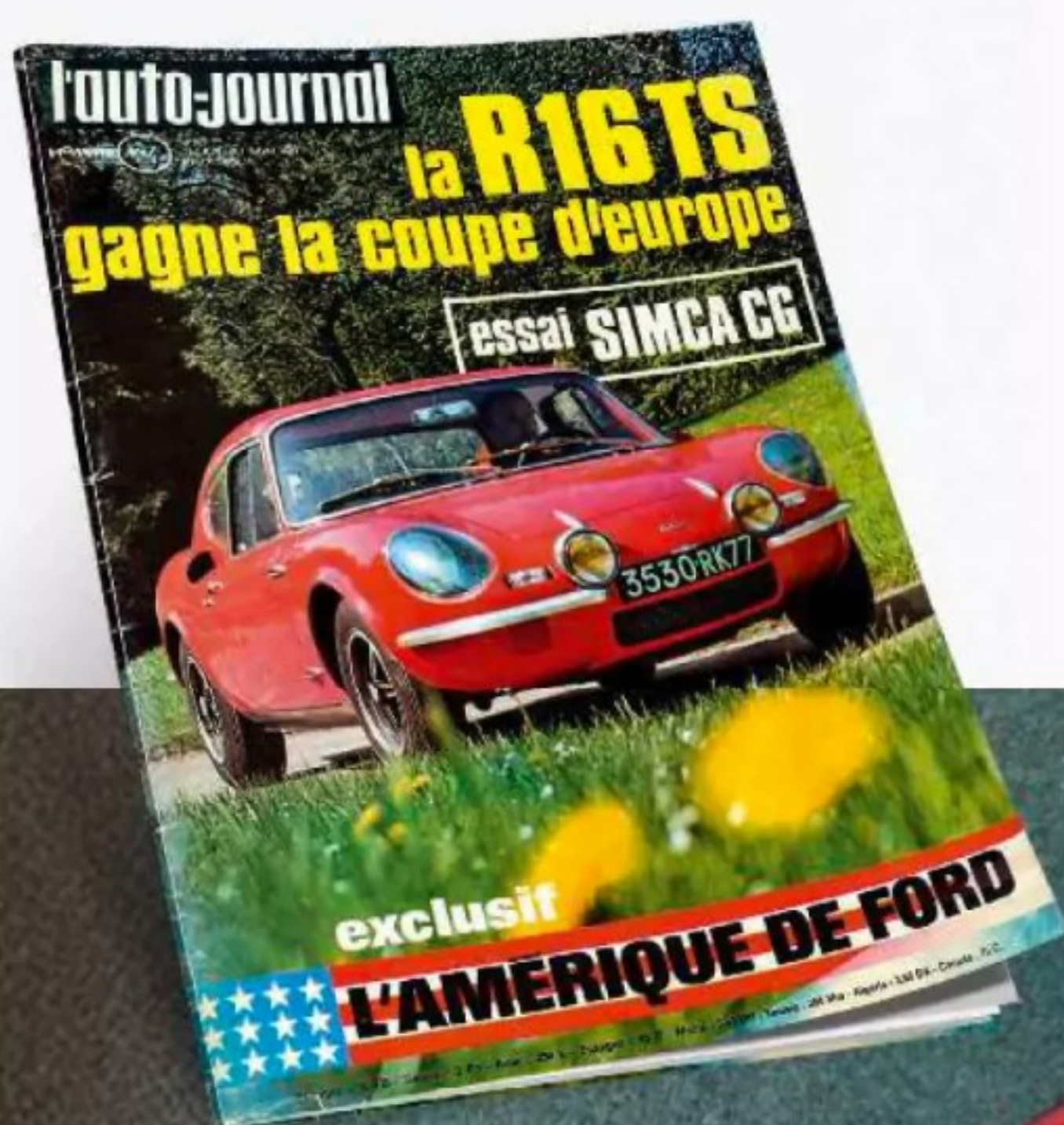
Une autre Française a connu une saison pour le moins active en Endurance : Célia Martin.

Venue au sport automobile à seulement 27 ans, cette native de Bordeaux n'a pas hésité à s'installer en Allemagne en 2017 pour devenir une spécialiste du Nürburgring, l'un des circuits les plus difficiles au monde. Intégrée au sein de l'équipe Iron Dames, elle s'est jetée dans le grand bain en menant un double programme dans deux compétitions qu'elle découvrait : le championnat du monde d'Endurance et l'European Le Mans Series. De cette saison d'apprentissage, qui se

terminera début novembre à Bahreïn, la Française ramènera au moins une victoire conquise en ELMS avec Michelle Gatting et Sarah Bovy.

En monoplace, la percée de Doriane Pin a fait une émule : Lisa Billard. Après avoir brillé en Karting, cette jeune Normande a entamé cette saison en championnat de France de Formule 4 sous les couleurs d'Iron Dames. Elle s'est suffisamment fait remarquer pour recevoir une *Wild Card* lui permettant de disputer la course de Singapour en F1 Academy. À 16 ans, elle est la plus jeune pilote à prendre un départ dans ce championnat. Elle s'est d'ailleurs distinguée en piste en se qualifiant en cinquième position sur un circuit qui lui était totalement inconnu. Et même si les deux courses lui ont été moins favorables, Lisa a marqué les esprits. Voilà qui promet pour l'avenir ! ■

FREDERIC LE FLOCH / DPPI



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

EN MESURES

L/l/h :
4,02/1,54/1,20 m

Poids : 770 kg

Puissance :
85 ch DIN à 6200 tr/mn

1000 m d.a. :
33 s

Vitesse maxi :
175,7 km/h

**Consommation à
90 km/h :** 6,3 l/100 km



Sous cet angle, la CG ressemble fortement à l'Alpine A110, sa plus sérieuse rivale !

LE **SIMCA** CG À L'ESSAI

Au début des années 70, les normes sont moins pesantes qu'aujourd'hui, et il n'existe pas encore de limitations de vitesse en France. Un contexte propice à la multiplication de petits constructeurs spécialisés dans les sportives. Ainsi, en plus d'Alpine et de Ligier, il faut compter sur CG...

Par **André Costa** (1971)/**Thomas Riaud** (2025)

■ "Après avoir créé et fabriqué pendant longtemps des carrosseries pour le compte des constructeurs tels qu'Alpine, René Bonnet et Panhard CD, les frères Chappe et Gessalin ont voulu voler de leurs propres ailes."

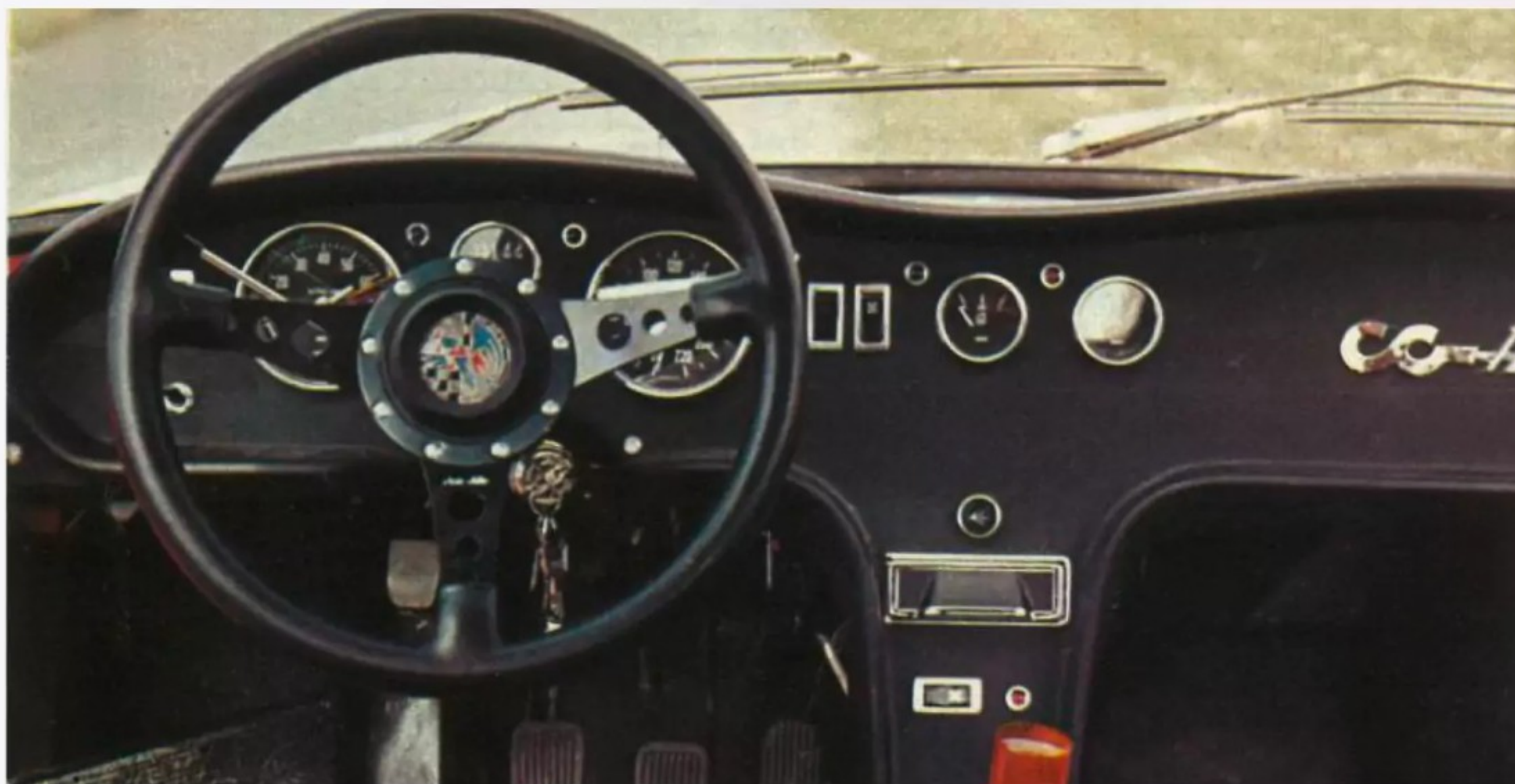
■ "C'est en 1966, dans leurs ateliers de Brie-Comte-Robert, en Seine-et-Marne, que ces spécialistes du polyester stratifié ont eu l'idée de lancer leur marque en utilisant les initiales de leurs noms : CG."

■ "À l'époque, MM. Chappe et Gessalin optèrent pour une mécanique de grande série, en l'occurrence celle du coupé Simca 1000. Du même coup, leur petite usine allait devenir

une succursale de Poissy, et CG une sorte de filiale de Simca : on pense ici à Alpine-Renault."

■ "L'arrivée du coupé Simca 1200 S fut une aubaine pour CG. D'une part, l'attrait provoqué par ce nouveau modèle allait stimuler la petite entreprise qui, après la mise au point d'un prototype, devait offrir à une clientèle jeune et sportive une berlinette de grand tourisme."

■ "En utilisant un grand nombre d'éléments Simca (ensemble moteur-boîte, suspensions et freins), la CG bénéficie des avantages d'une voiture de grande série : réparations aisées, diffusion par le réseau des concessionnaires et garantie officielle."



Le tableau de bord de cette CG fleure bon la sportivité avec ses nombreux compteurs, indispensables pour surveiller la mécanique. En revanche, l'ensemble est très austère.

“ Actuellement, avec 39 employés et ouvriers, CG produit 10 voitures par mois. ”

↑ Ses qualités

AMUSANTE TENUE DE ROUTE « SUR MESURE »

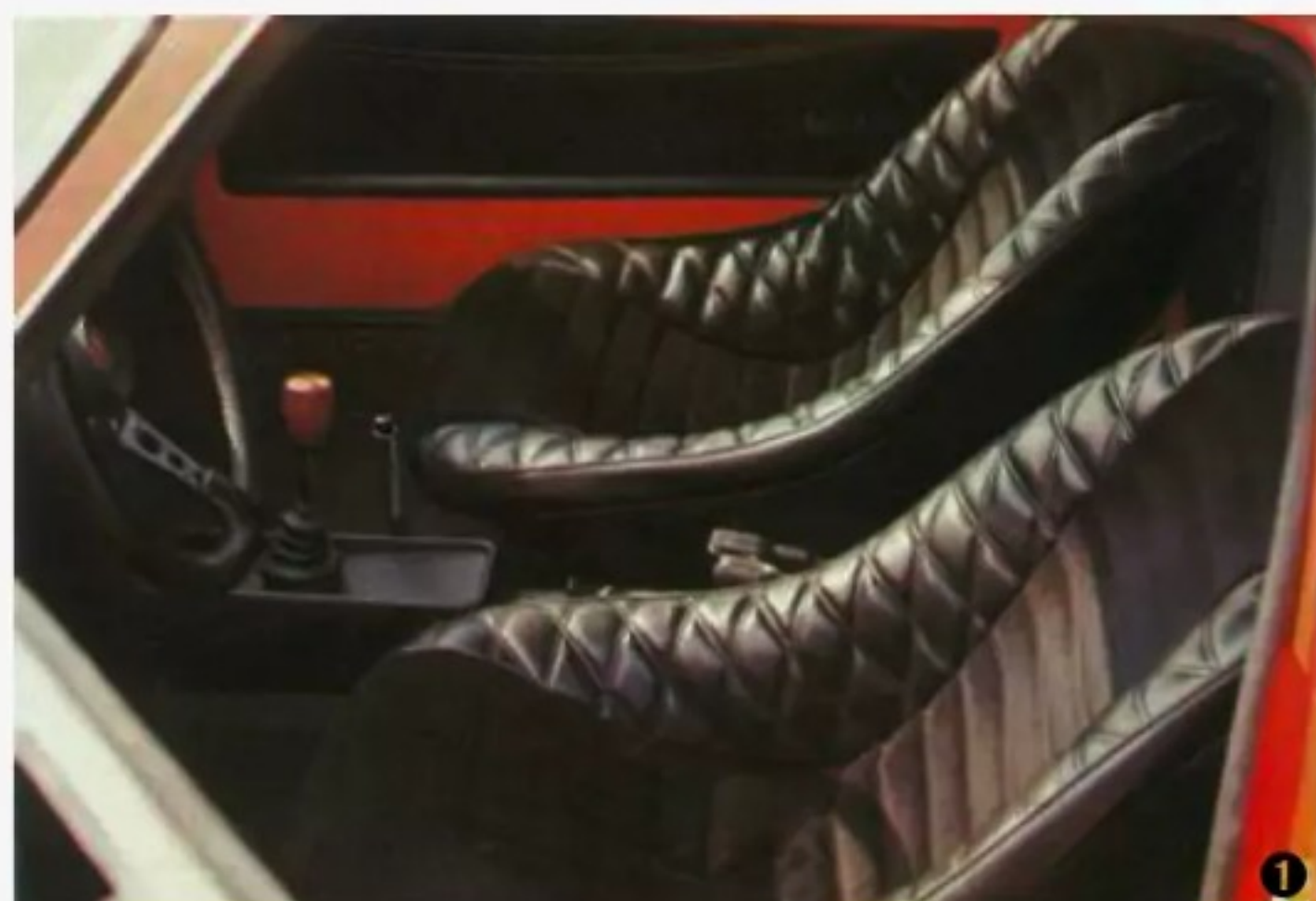
“Si l'on s'en tient aux pressions de série, la voiture est suffisamment stable en ligne droite et survire plutôt aisément dans les virages à rayon moyen, dès que l'on adopte une conduite sportive. Il suffit toutefois d'augmenter la pression de 200-300 g à l'arrière pour améliorer très nettement la stabilité de trajectoire dans les grandes courbes, mais c'est alors le train avant qui tend à glisser le premier vers l'extérieur. Cette tenue de route « sur mesure » est amusante à manipuler pour l'amateur.”

BON FREINAGE

“Les freins sont puissants, progressifs et correspondent dans la plupart des cas aux possibilités du véhicule.”

DIRECTION PRÉCISE

“Avec la collaboration d'une direction très directe et précise, la tenue de route est convaincante. Après que les réflexes ont appris à contrôler le volant avec discrétion, la tenue de cap en ligne droite, à grande vitesse, ne pose pas de problème.”



❶ La CG dispose de sièges baquets très enveloppants et confortables. Et contrairement à l'Alpine A110, elle dispose de deux petits sièges d'appoint à l'arrière! ❷ Sous cet angle, la CG se donne des airs de petite italienne avec ses feux circulaires empruntés à la Simca 1000. La phase 2 héritera de feux horizontaux chipés à la Simca 1100. ❸ Si l'avant évoque clairement l'Alpine A110, le traitement de l'arrière est plus personnel mais donne un profil un peu déséquilibré.



↓ Ses défauts

PERFORMANCES DÉCEVANTES

“J'ai sous les yeux le catalogue CG, et son contenu me laisse mal à l'aise. J'y vois un paragraphe entier consacré aux performances et je ne suis pas d'accord avec les chiffres publiés. Jamais une CG dotée d'un moteur de série ne pourra atteindre 188 chrono. Au terme d'essais successifs accomplis à Montlhéry avec deux moteurs, nous n'avons pas dépassé 175,7 km/h.”

ESTHÉTIQUE DISCUTABLE

“Après avoir affirmé une fois de plus que l'esthétique ne se juge pas, je donnerai quand même et une fois encore mon avis personnel. Le résultat ne me satisfait pas tellement. Il me semble que certaines volutes de la caisse s'accordent mieux avec la technique de fabrication du stratifié qu'avec la beauté artistique à proprement parler.”

PRÉSENTATION ET FINITION SANS ÉCLAT

“La présentation est plutôt morose et ne dénote aucun effort particulier d'imagination. L'ouverture des portières par lanières intérieures ainsi que les glaces coulissantes ne sont pas à leur place sur une voiture de clientèle offerte à ce prix.”

“ Si l'on considère la CG dans l'absolu, le bilan peut être favorable en raison de son agrément de conduite. ”



❶ Pour fermer la porte, on dispose d'une simple lanière, comme dans de nombreuses sportives radicales.
 ❷ C'est l'espace disponible derrière les sièges avant qui fait ici office de coffre. Mieux vaut voyager léger car seuls 168 dm³ sont disponibles.❸ Cette CG roule pour Simca et hérite du moteur de la 1200 S et de la 1100 Spécial. C'est un 1 204 cm³ gavé par 2 carburateurs double corps, développant 85 ch DIN à 6 200 tr/mn.



Extraits...

■ "Sur le plan de la logique, l'étude de la carrosserie du coupé CG est parfaitement défendable. Le maître couple est faible, le Cx sans doute raisonnable, et malgré tout, le volume habitable demeure dans des normes admissibles, avec des problèmes d'accessibilité pouvant être résolus par n'importe quel individu assez svelte."

■ "La proue n'est pas dépourvue d'une certaine beauté, mais la moitié postérieure est plus tarabiscotée."

■ "Les sièges baquets procurent à pilote et passagers une bonne position, bien que le pédalier soit reporté nettement vers la droite, avec des pédales très rapprochées. Le levier de changement de vitesses est bien implanté et l'instrumentation s'avère correcte, quoique traitée dans un style dont la sobriété confine à la tristesse."

■ "Les performances réelles de la CG sont néanmoins honnêtes. Même si elles ne dépassent pas celles de berlines pratiquement plus agréables à conduire et moins coûteuses, elles permettent néanmoins de s'amuser sur la route, surtout si on évite les autoroutes."

■ "La boîte est ferme mais facile à manier et bien synchronisée. Au compteur, la première monte environ à 45 km/h et la seconde à 90; on note ensuite un certain trou, et la troisième frôle 150 km/h."

■ "Cette CG est un jouet sympathique mais son prix l'est moins, surtout lorsqu'on le compare à ce que l'on trouve d'autre part. Si le constructeur veut intéresser les amateurs, il doit ou bien abaisser son prix de vente, ou bien réaliser des améliorations sensibles dans le domaine des performances et de la présentation."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Bien que rayé de la carte à la fin des années 70, Simca aura été un fournisseur actif de mécaniques auprès de petites marques plus ou moins artisanales, qui ont su en leur temps entretenir le feu de la passion de l'automobile sportive. Outre CG évoqué dans ces pages, je pense aussi à Matra avec sa Bagheera. Après cette belle époque, ce genre d'initiative heureuse a été bien plus rare, en se limitant à Venturi, sans oublier la berlinette Hommell à moteur Peugeot. Aujourd'hui, seule Alpine défend avec bravoure une certaine idée de la sportivité à la française.

CITROËN C4

La Citroën C4 de troisième génération a bénéficié d'un restylage en 2025 mais reste à la fois une référence en confort et bien placée en tarif. Faisons le tour de cette compacte qui mène discrètement une belle carrière.

Par Cyril Biotteau Photos Yann Lefebvre

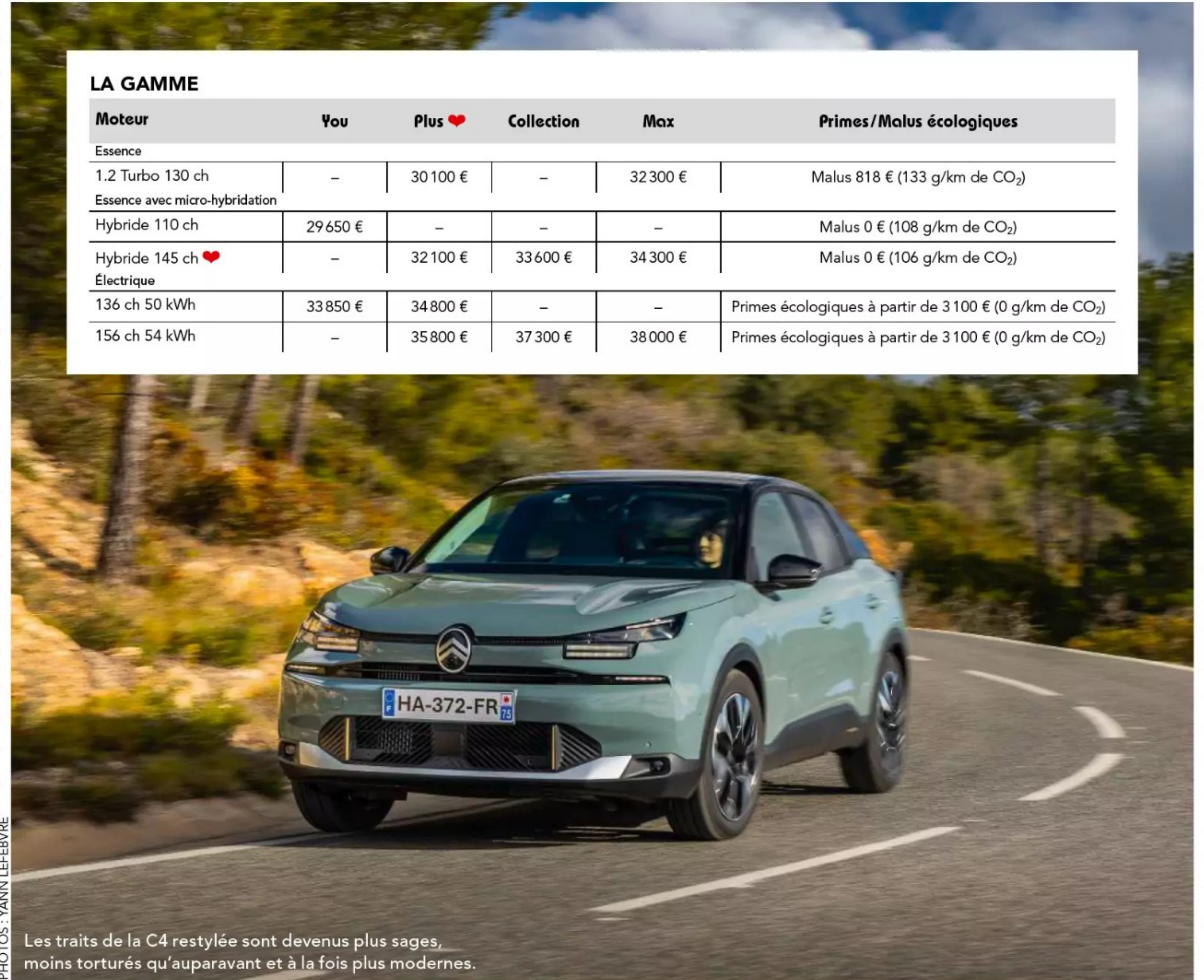
Sans tambour ni trompette, la C4 ne se vend pas trop mal puisqu'en 2024, elle s'est hissée à la deuxième place des compactes les plus vendues en Europe. Qui l'eût cru ? Il faut dire qu'elle a un atout maître : son confort général, le meilleur de la catégorie, surtout en filtrage de suspension, quitte à renoncer au dynamisme. La C4 est l'une des voitures les plus sages à conduire de la production

actuelle. Début 2025, elle a subi un restylage qui a assagi ses traits aussi bien à l'avant qu'à l'arrière pour l'extérieur. Côté motorisation, il n'y a plus de diesel dans l'offre proposée, qui comprend dorénavant un bloc essence "simple", des versions avec micro-hybridation et des déclinaisons 100 % électriques. Les niveaux de finition reprennent les appellations You, Plus et Max communes à plusieurs

modèles de la marque, avec en plus une édition Collection réservée aux motorisations haut de gamme. L'entrée de gamme démarre juste en dessous de la barre des 30 000 €, désormais une rareté chez les compactes, hors chinoises. Le secret de ce petit prix : l'utilisation d'une plateforme du segment inférieur (celle de la 208), ce qui permet de réduire les coûts, d'où un positionnement tarifaire intéressant.

LA GAMME

Moteur	You	Plus ♥	Collection	Max	Primes/Malus écologiques
Essence					
1.2 Turbo 130 ch	–	30 100 €	–	32 300 €	Malus 818 € (133 g/km de CO ₂)
Essence avec micro-hybridation					
Hybride 110 ch	29 650 €	–	–	–	Malus 0 € (108 g/km de CO ₂)
Hybride 145 ch ♥	–	32 100 €	33 600 €	34 300 €	Malus 0 € (106 g/km de CO ₂)
Électrique					
136 ch 50 kWh	33 850 €	34 800 €	–	–	Primes écologiques à partir de 3 100 € (0 g/km de CO ₂)
156 ch 54 kWh	–	35 800 €	37 300 €	38 000 €	Primes écologiques à partir de 3 100 € (0 g/km de CO ₂)



PHOTOS : YANN LEFEBVRE

Les traits de la C4 restylée sont devenus plus sages, moins torturés qu'auparavant et à la fois plus modernes.



L'intérieur change beaucoup moins que l'extérieur : les sièges redessinés et un nouveau compteur figurent parmi les nouveautés.

LA TRANSMISSION

Boîte automatique

Le moteur thermique sans hybridation impose donc la boîte automatique à 8 rapports (EAT8) bien connue dans le groupe jusqu'à l'avènement des moteurs hybrides. Cette boîte privilégie la douceur d'utilisation et s'avère bien gérée dans l'ensemble.

Boîtes à double embrayage

Les motorisations hybrides recourent à ces boîtes qui ont la particularité d'émettre des petits sons divers à basse vitesse. La douceur d'utilisation est de mise là encore malgré quelques à-coups à basse

vitesse, et la boîte jumelée au moteur électrique et à la petite batterie permet de rouler en 100 % électrique, notamment en ville. Ce qui contribue à un très bon niveau de sobriété dans la catégorie.

Réducteur

Il s'agit de boîte à 1 rapport, un grand classique chez les électriques, mais qui ne permet de régler le niveau de récupération que sur 2 niveaux. Un peu maigre quand on voit que d'autres proposent jusqu'à 4 positions plus des automatismes débrayables ou encore des fonctions *one pedal*.

L/I/h/empattement : 4,35/1,80/1,53/2,67 m

MOTEUR ESSENCE	1.2 TURBO 130 CH
Puissance maxi (ch à tr/mn)	131 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1750
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	190
0 à 100 km/h (s)	10,2
90 à 130 km/h en Drive (s)	9,6
Consommation	
Moyenne (l/100 km)	6,6

MOTEURS ESSENCE AVEC MICRO-HYBRIDATION	HYBRIDE 110 CH	HYBRIDE 145 CH ♥
Puissance cumulée (ch)	110 ⁽¹⁾	145 ⁽²⁾
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 1750 + 55 électrique	230 à 1750 + 55 électrique
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	181	200
0 à 100 km/h (s)	10,6	9,3
90 à 130 km/h en Drive (s)	10,5	8,2
Consommation		
Moyenne (l/100 km)	6	5,8

MOTEURS ÉLECTRIQUES	136 CH 50 KWH	156 CH 54 KWH
Puissance maxi (ch)	136	156
Couple maxi (Nm)	260	260
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	152	151
0 à 100 km/h (s)	10,4	9,4
90 à 130 km/h en Drive (s)	9	7
Autonomie		
Capacité de batterie brute/nette (kWh)	50/46	54/51
Autonomie WLTP/mesurée (km)	354/265	416/345

(1) Puissance maxi : 100 ch à 5500 tr/mn + 28 ch électrique. (2) Puissance maxi : 136 ch à 5500 tr/mn + 28 ch élec.

LES MOTEURS

ESSENCE

130 ch

Cette motorisation essence est en fait un PureTech, certes fiabilisé depuis ses déboires mais qui reste de sinistre réputation. Surprise : étant donné qu'il n'est pas associé à la finition d'entrée de gamme, ce n'est pas le moins cher. On se demande de ce fait son intérêt, mais la production est censée s'arrêter en décembre 2025... Pour finir, puisque ce n'est pas la version 100 ou 110 ch qui est proposée, cette motorisation affiche des performances largement suffisantes mais consomme davantage que les hybrides.

MICRO-HYBRIDES

110 ch

Ces motorisations permettent de rouler sur quelques mètres en mode tout électrique. Le gain principal est la consommation en ville, qui descend ici à 5,7 l/100 km, ce qui est très raisonnable. Grâce au boost électrique, les performances sont suffisantes. Vu le tempérament de la C4, c'est la bonne motorisation.

145 ch ♥

La même base que la version 110 ch (le 1,2 l turbo essence 3 cylindres associé à un moteur électrique) mais poussée à 145 ch cumulés : c'est presque trop pour cette C4 indolente dont la vertu principale est le confort.

ÉLECTRIQUES

136 ch

Cette version accompagne la petite batterie qui confère 265 km d'autonomie moyenne réelle. C'est peu, contrairement aux performances largement suffisantes. Comme elle ne recharge pas vite (100 kW), ce n'est pas une bonne voyageuse.

156 ch

Les quelques chevaux de plus se font surtout sentir lors des reprises, ce qui améliore l'agrément sur route. L'autonomie augmente à 345 km en moyenne : c'est encore assez peu et la vitesse de charge reste à 100 kW. Il faut toujours 26 mn pour passer de 10 à 80 % : vu la distance parcourue entre deux charges, ça demeure trop long !

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, Apple CarPlay et Android Auto sans fil, banquette arrière fractionnable 2/3-1/3, capteur de pluie et de luminosité, climatisation automatique bizona, écran central tactile 10 pouces, radar de recul, rétroviseurs électriques et dégivrants, sièges avant réglables en hauteur, vitres électriques avant et arrière, volant réglable en hauteur et en profondeur.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	YOU	PLUS ♥	COLLECTION	MAX
Accès et démarrage mains-libres	—	—	série	série
Aide au stationnement avant et latéral	—	—	—	série
Caméra de recul	—	série	série	série
Chargeur à induction pour smartphone	—	—	—	750 € ⁽¹⁾
Combiné numérique 5,5 pouces	série	série	—	—
Combiné numérique 7 pouces	—	—	série	série
Conduite autonome de niveau 2	—	—	—	750 € ⁽¹⁾
Jantes alliage 18 pouces	—	—	série	série
Plancher de coffre modulable en hauteur	—	—	—	série
Rétroviseur intérieur électrochrome	—	—	—	série
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement	—	série	série	série
Roues de 16 pouces avec enjoliveurs	série	—	—	—
Roues de 18 pouces avec enjoliveurs	—	série	—	—
Siège conducteur avec réglages lombaires	—	série	série	série
Sièges Advanced Comfort	—	série	série	série
Surveillance des angles morts	—	—	—	série
Toit ouvrant vitré	—	—	—	900 €
Vitres et lunette arrière surteintées	—	—	—	série

(1) Options groupées.

LES FINITIONS

YOU

La finition d'entrée de gamme se reconnaît extérieurement par des roues de 16 pouces avec enjoliveurs. Mais l'équipement n'est pas dépouillé puisqu'il comprend la climatisation automatique, Apple CarPlay et Android Auto sans fil, l'écran central tactile 10 pouces et la fameuse suspension Advanced Comfort.

PLUS ♥ (You + 950 €)

Cette fois, les roues sont de 18 pouces, mais toujours à enjoliveurs et non en alliage, tandis que les poignées de porte extérieures sont couleur carrosserie (et non plus noires). Les sièges, eux, deviennent également Advanced Comfort, avec sellerie matelassée et visuellement plus haut de gamme. Les rétroviseurs sont désormais rabattables électriquement et une caméra vient aider les radars de recul.

COLLECTION (Plus + 1 500 €)

Il s'agit d'une édition spéciale appelée à durer au moins pendant l'année 2026 comprise. Elle joue la carte du look avec une peinture métallisée incluse et associée à un toit noir, des vitres arrière surteintées, des jantes de 18 pouces cette fois en alliage et des touches de couleur rouge pour rehausser le tout. L'équipement gagne également l'accès et le démarrage mains-libres, un combiné d'instruments de 7 pouces au lieu de 5,5 et des surtapis spécifiques.

MAX (Plus + 2 200 €)

Nous arrivons cette fois au haut de gamme dont l'équipement est logiquement plus fourni, mais il faut encore passer par la case options pour avoir droit à des éléments comme le toit ouvrant, la conduite autonome de niveau 2 ou le chargeur à induction. Plus étonnant : ce niveau est le seul à les proposer.



❶ Sur les versions supérieures, le combiné d'instrumentation grandit pour atteindre désormais 7 pouces. ❷ L'écran central tactile, lui, n'a pas changé et reste à 10 pouces de diagonale. ❸ La banquette arrière est confortable elle aussi, et l'habitabilité est correcte pour la catégorie. ❹ Le coffre atteint 400 dm³, un poil plus que celui d'une 308 (397 dm³). ❺ Le chargeur à induction n'est disponible qu'en option et uniquement sur la finition haut de gamme !



La C4 est haute pour une compacte : elle toise à 1,53 m, soit plus que certains SUV!



L'atout maître de la C4 vient de son confort de suspension, le meilleur de la catégorie, mais en contrepartie, la voiture se montre également très peu dynamique!

LES PRINCIPALES OPTIONS

TOIT VITRÉ (400 €)

Les options ne sont pas nombreuses sur la C4, mais il en reste quelques-unes, notamment sur le haut de gamme Max. On trouve par exemple ce toit vitré qui ajoute de la luminosité dans l'habitacle et aussi un peu de poids en plus, mais vu la vocation tranquille de la voiture, cela ne pose pas de problème. Attention, il s'agit d'un toit vitré ouvrant.

SELON VOS GOÛTS

PACK TECHNO EVO (750 € SUR MAX)

Il faut atteindre le haut de gamme et piocher dans les options pour accéder à la conduite autonome de niveau 2. Dans ce pack, vous trouverez aussi le chargeur à induction pour smartphone et des antibrouillards à LED, ainsi qu'une caméra à vision 360°. Dommage qu'on doive en passer par les options, mais le prix pour l'ensemble de ce pack nous semble raisonnable vu son contenu.

CONSEILLÉ PAR L'AJ



NOTRE CHOIX

Citroën C4 Hybride 145 ch Plus (32 100 € hors options)

Le choix idéal aurait porté sur une hybride 110 en finition Plus, mais elle n'existe pas. Dommage, car la motorisation 110 ch suffisait largement. Les électriques coûtent trop cher et ont un problème à la fois d'autonomie et de vitesse de recharge. Le bloc essence est presque un anachronisme, appelé à disparaître prochainement. Il ne reste donc que l'hybride 145, que nous associons à la livrée Plus suffisante en équipement et qui ne fait pas monter l'addition trop haut.

LES TEINTES

Teinte de série



Noir Perla nacré

Teintes métallisées



Manhattan Green
(400 €)



Gris Mercury
(800 €)



Bleu Eclipse
(800 €)



Blanc Okenite
(800 €)



Rouge Elixir
(1 000 €)

LES JANTES



Enjoliveurs 16 pouces
Steel & Design
(série sur You)



Enjoliveurs 18 pouces
Aerotech
(série sur Plus)



Jantes alliage
18 pouces
Amber Black
(série sur Collection)



Jantes alliage
18 pouces
Amber Diamantées
(série sur Max)

VOLVO XC90

Ce mastodonte suédois a été le symbole du renouveau de Volvo au milieu des années 2010. Il est toujours là, et tient plutôt bien son rang malgré une vague de problèmes techniques sans précédent en début de carrière.

Par Didier Laurent

Évidemment, le XC90 ne se destine pas au plus grand nombre. D'abord par sa taille, surtout si vous vivez en centre-ville, mais également d'un point de vue budgétaire, à l'achat comme en matière de coût d'entretien. Hyper-technologique – c'est ce qui lui a valu la majeure partie de ses problèmes –, le XC90 est aussi un monstre... de douceur, en offrant une expérience de conduite intéressante et un système audio de référence (le mode Salle de concert est impressionnant). Le confort et la sécurité sont ses principales préoccupations – il se décline en 5 et 7 places – et l'habitabilité est en rapport avec les dimensions extérieures, tout comme le volume de coffre, qui abandonne une partie de son espace pour loger le câble de recharge, le cas échéant. En occasion, l'hybride rechargeable est très majoritaire, cette voiture ayant surtout été achetée par des sociétés bénéficiant d'avantages fiscaux. Ce qui ne veut pas dire que le diesel ne vaut pas le détour, en particulier si vous faites surtout de grands trajets. Concentrez vos recherches sur des exemplaires restylés au moins une fois (après 2019) et avec moins de 100 000 km, et si possible sous garantie.

	LA GAMME XC90	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	T6	310	11,4	Il s'appelle T6 mais c'est un 4 cylindres de 2 litres aidé par un turbo et un compresseur. L'ensemble donne une puissance respectable, une consommation élevée et un agrément somme toute modéré. En occasion, il est très rare, d'autant qu'il disparaît du catalogue en France lors du restylage de 2019.
Hybride rechargeable	T8	407/455	9,3 (batterie vide)	Les débuts ont été très douloureux en matière de fiabilité, mais les différentes mises à jour ont permis de progresser. Aujourd'hui, cette version peut s'acheter sans arrière-pensée pour peu qu'elle ait été suivie. Si vous effectuez des parcours mixtes, le fait de pouvoir rouler en tout électrique au quotidien est un plus. Comme toutes les autres versions, la partie thermique est un 4 cylindres de 2 litres à essence. La puissance est rehaussée au moment du restylage, mais elle s'accompagne également de l'augmentation de la capacité de la batterie du système hybride (11,6 à 18,8 kWh).
Diesel	D4	190	8,4	Pour les gros rouleurs, le diesel est toujours préférable. Ici, cette déclinaison 190 ch est un peu juste pour le format, surtout si vous roulez chargé. Le couple à bas régime fait illusion, et la consommation est assez basse, mais pas meilleure qu'avec une exécution plus puissante.
	D5	225/235	8,9	Lancée en 225 ch, puis augmentée à 235 à la faveur de l'emploi d'un nouveau compresseur dès 2017, cette calibration du 2 litres diesel donne satisfaction sur l'ensemble des critères. Simplement, elle ne s'adresse pas aux petits rouleurs, qui trouveront avantage à pencher vers l'hybride rechargeable.
	B5	235	6,9*	Cette version micro-hybride vaut le coup, aussi bien en matière de consommation que d'agrément. Officiellement, ce SUV consomme 5,8 l/100 km – plutôt 7 dans la vraie vie –, mais c'est surtout l'onctuosité de sa mécanique qui constitue son meilleur atout, en partie grâce à son électrification.

* Données constructeur.

LES INFOS CLÉS

Diesel : à partir de 36 000 €

Hybride rechargeable :
à partir de 29 000 €

Génération : seconde

Commercialisation :
octobre 2014

Restylage : mars 2019
et septembre 2024

Nombre d'exemplaires
en circulation : 19 000



NOTRE CHOIX

Volvo XC90 T8 455

Ultimate Style Chrome 2022

1^{er} prix prospecté :
52 000 € 70 000 km



TECHNIQUE

MOTEUR

Puissance maxi	310 ch à 6000 tr/mn + 145 ch électriques
Couple maxi	400 Nm entre 3000 et 4800 tr/mn + 309 Nm électriques
Type	4 cyl. turbo ess. + élec.
Puissance fiscale	20 CV
Cylindrée	1969 cm ³
Transmission	aux quatre roues
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	11,8 m
Pneumatiques	275/45 R 20

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,95/2,01/1,78/2,98 m
Poids/tractable freiné	2325/2350 kg

LA CONDUITE

Performances

1000 m d.a.	27,4 s
0 à 100 km/h	6,4 s
90 à 130 km/h (en Drive)	5,1 s
Vitesse maxi	180 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/65 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Long. aux jambes AR 5 pl.	22 à 34 cm ⁽¹⁾
Largeur aux coudes AV/AR	155/153 cm
Volume de coffre 5/7 pl.	620/305 dm ³

(1) Selon la position de la banquette coulissante.

LE BUDGET

Assurance ⁽²⁾ : 1 525 €	Carte grise ⁽³⁾ : 1 060 €
------------------------------------	--------------------------------------

Consommation

Moyenne (batterie vide)	9,3 l/100 km
Ville/route/autoroute	7,4/10,5/10,1 l/100 km
Autonomie/réservoir	537 km/71 l

Coût de l'entretien

Amortisseur AV ⁽⁴⁾	1 524 €	Distribution	273 €
Amortisseur AR ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	650 €	Embrayage	BVA
Disques AV ⁽⁴⁾⁽⁶⁾	360 €	FAP	NON
Disques AR ⁽⁴⁾⁽⁶⁾	298 €	Pneus ⁽⁴⁾	460 €
Plaquettes AV ⁽⁷⁾	139 €	Feu AV	301 €
Plaquettes AR ⁽⁷⁾	144 €	Feu AR	394 €
Filtre à air	48 €	Bouclier AV ⁽⁶⁾	1 545 €
Filtre à huile	47 €	Bouclier AR ⁽⁶⁾	1 571 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

(2) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade. (3) Base de calcul : moyenne nationale de 53 € par cheval. (4) La paire. (5) 1998 € si châssis actif. (6) Peinture comprise. (7) Le jeu.

LE BILAN FIABILITÉ

Après dix ans de commercialisation et des débuts catastrophiques, les choses se sont améliorées. Il convient alors de choisir un exemplaire très suivi et mis à jour sur le plan électronique. Les pièces maîtresses purement mécaniques tiennent généralement le choc.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

VERSIONS HYBRIDES RECHARGEABLES

Les premières années ont donné quelques sueurs froides aux utilisateurs et aux services techniques de Volvo. Nombre des problèmes relevés sont électroniques. Diverses situations, de la perte de puissance à l'immobilisation totale en passant par des difficultés de démarrage, sont souvent soulignées. Des cas de défaillance de la batterie du système hybride sont à noter mais sont moins nombreux depuis 2020.

MOTEURS DIESEL

Des témoignages font état d'une défaillance potentielle du turbo, qui lâche parfois à un kilométrage relativement bas. Cette avarie se manifeste d'abord par des trous à l'accélération. Le remplacement doit s'accompagner d'une reprogrammation du boîtier de gestion moteur afin d'éviter une rechute, voire un endommagement d'autres pièces du moteur. Un rappel a eu lieu en 2021 sur un peu plus de 200 autos pour remplacer le turbo à titre préventif.

AUTRES DÉFAILLANCES

SUSPENSION PNEUMATIQUE

Proposée le plus souvent en option, elle se trouve sur un nombre assez réduit d'exemplaires en circulation. Et tant mieux, car quand une avarie survient, la facture est salée. Dans la majorité des cas, il s'agit de fuites causant une diminution de la hauteur du véhicule et une usure accélérée du compresseur. On note aussi des problèmes de capteurs, et plus rarement des défaillances du module de commande. Les pièces défectueuses doivent être remplacées, il n'est généralement pas possible de les réparer.

TOIT OUVRANT

Bon nombre d'exemplaires sont équipés de ce grand toit en verre ouvrant. Mais, notamment sur les trois premiers millésimes, des dysfonctionnements peuvent survenir. En cause, des fusibles qui grillent (en lien avec une surtension ou un mauvais calibrage de leur ampérage), un moteur électrique défectueux, un interrupteur trop fragile et qui casse, des rails mal alignés ou des soucis électroniques. Les concessionnaires ont des notes techniques pour remédier aux éventuels problèmes.

LES RAPPELS

MAJEURS

SYSTÈME DE FREINAGE (MARS 2020)

Sur 2 186 voitures fabriquées en 2019 et 2020, le système de freinage automatique d'urgence (AEB), composante du dispositif d'aide au conducteur IntelliSafe, peut ne pas fonctionner comme il devrait. Il ne s'agit pas d'un problème mécanique mais informatique, qui se règle par la reprogrammation du logiciel de boîtier de gestion de cette fonctionnalité.

BATTERIE HAUTE TENSION (MARS 2025)

Sur 1 258 Volvo XC90 hybrides rechargeables fabriqués entre le 1^{er} juillet 2019 et le 30 juin 2022, des tests internes ont mis au jour un défaut de fabrication sur certains modules de la batterie haute tension. Ce défaut pourrait provoquer un incendie dans la batterie lorsque le véhicule est complètement chargé (et en stationnement). Les batteries identifiées doivent être remplacées.

MINEURS

COLLECTEUR D'ADMISSION (OCTOBRE 2019)

Sur 3 244 Volvo XC90 construits jusqu'à juin 2018, le collecteur d'admission peut fondre et se déformer, voire prendre feu. Le concessionnaire doit le remplacer.

CLIMATISATION (SEPT. 2016)

Sur 3 209 voitures fabriquées jusqu'en août 2016, le flexible de purge de la clim peut ne pas avoir été fixé correctement en usine. L'eau peut s'écouler à l'intérieur

plutôt que vers l'extérieur. Il faut repositionner ou remplacer le tuyau.

MOTEUR THERMIQUE (OCT. 2022)

Sur près de 1 000 exemplaires assemblés entre le 1^{er} juillet 2021 et le 30 juin 2022, un problème peut empêcher le moteur à essence de démarrer, ou au contraire l'arrêter pendant la conduite si la batterie haute tension est déchargée. C'est un problème d'origine électronique, qui se règle par reprogrammation.

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE CV P/M PRIX

JUNIOR

1.2 Ibrida 145 ch	7	0	30 250
Electrica 156 ch	4	P	3 100 38 500
Electrica 280 ch Veloce	7	P	3 100 46 900
Surcoût Speciale : "base" + 2 000 €			
Surcoût Techno : Speciale + 500 €			
Surcoût Premium : Techno + 2 500 €			
Surcoût Intensa : Premium + 1 000 €			
Surcoût Sport : Premium + 2 500 €			

TONALE

1.5 Ibrida 160 ch Sprint	8	M	360 44 000
1.3 Ibrida Plug-In 280 ch Q4 Sprint	10	M	750 53 300
1.6 Mjet II 130 ch Sprint	7	M	1 372 42 500
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €			
Surcoût Intensa : Veloce + 5 000 €			

GIULIA

2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	M	540 50 600
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	M	1 761 55 600
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €			
Surcoût Intensa : Veloce + 5 000 €			

STELVIO

2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	M	3 170 55 800
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	M	6 854 60 800
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €			
Surcoût Intensa : Veloce + 5 000 €			

ALPINE

TYPE CV P/M PRIX

A290

180 ch GT	5	P	3 100 38 700
220 GT Performance	5	P	3 100 41 700
Surcoût GT Premium : GT + 3 200 €			
Surcoût GTS : GT Performance + 3 000 €			
Surcoût Première Edition : GTS + 1 500 €			

A110

"base"	15	M	3 784 65 000
GTS	15	M	5 105 79 500
R 70	19	M	4 279 122 500

ASTON MARTIN

TYPE CV P/M PRIX

VANTAGE

665 ch	NC	M	70 000 199 700
--------	----	---	----------------

DB12

680 ch	NC	M	70 000 227 000
680 ch Volante	NC	M	70 000 244 538

DBX

707	NC	M	70 000 252 100
-----	----	---	----------------

VALKYRIE

1 155 ch	NC	M	70 000 270 000
----------	----	---	----------------

AUDI

TYPE CV P/M PRIX

A1 SPORTBACK

25 TFSI Design	5	M	310 27 750
30 TFSI Design S tronic	6	M	400 30 650
35 TFSI S line S tronic	8	M	650 35 300
Surcoût S line : Design + 2 700 €			

Q2

30 TFSI Design	6	M	898 34 800
35 TFSI Design	8	M	1 172 36 850
SQ2	19	M	64 456 58 750
30 TDI Design	6	M	540 36 750
35 TDI Design S tronic	8	M	1 386 41 500
Surcoût S line : Design + 2 400 €			
Surcoût S line Plus : S line + 2 750 €			

A3 SPORTBACK

1.5 TFSI 116 ch Design	6	M	400 34 600
1.5 TFSI 116 ch Hybride Design	6	M	240 36 780
1.5 TFSI 150 ch Design	8	M	400 35 900
1.5 TFSI 150 ch Hybride Design	8	M	230 38 080
S3	20	M	67 567 63 000
RS 3	28	M	70 000 75 600
TFSI e 204 ch Design	8		0 47 900
TFSI e 272 ch S line	8		0 55 900
2.0 TDI 150 ch Design	8	M	400 40 600
Surcoût S line : Design + 4 950 €			

A3 ALLSTREET

1.5 TFSI 150 ch Design	8	M	650 37 800
1.5 TFSI 150 ch Hybride Design	8	M	280 39 980
TFSI e 204 ch Design	8		0 49 800
2.0 TDI 150 ch Design	8	M	650 42 500
Surcoût Avus : Design + 4 450 €			

A3 BERLINE

Surcoût : Sportback + 565 € à + 1 400 €

Q3

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

Q3 SPORTBACK

1.5 TFSI Hybride 150 ch Design	8	M	1 736 46 350
e-hybrid 272 ch Design	9	M	1 000 57 500
2.0 TDI 150 ch Design	8	M	2 496 48 450
Surcoût S line : Design + 6 150 €			

Q4 E-TRON

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

Q4 E-TRON SPORTBACK

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

A5

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

A5 AVANT

Surcoût : berline + 1 500 €

Q5

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

Q5 SPORTBACK

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

Q6 E-TRON

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

Q6 E-TRON SPORTBACK

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

A6

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

A6 AVANT

Surcoût : berline + 2 000 €

A6 E-TRON SPORTBACK

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

A6 E-TRON AVANT

Surcoût : Sportback + 1 500 €

E-TRON GT

"base"	12		0 119 000
S	12		0 137 650
RS	12		0 161 600
RS Performance	12		0 174 550

Q7

SQ7	43	M	70 000 133 130
TFSI e 394 ch S line	22	M	12 800 97 170
TFSI e 490 ch Competition	22	M	12 800 105 480
Surcoût Avus : S line + 13 150 €			

Q8

SQ8	43	M	70 000 139 850
RS Performance	59	M	70 000 194 250
TFSI e 394 ch S line	22	M	13 700 108 450
TFSI e 490 ch Competition	22	M	13 700 117 000
Surcoût Avus : S line + 10 000 €			

A8

S8	49	M	70 000 170 967
60 TFSI e Design	22	M	11 000 136 749
50 TDI Hybride Design	17	M	66 009 118 185
Surcoût Avus : Design + 5 600 €			

BENTLEY

TYPE CV P/M PRIX

FLYING SPUR

"base"	46	M	70 000 235 966
Speed	59	M	70 000 294 857

CONTINENTAL

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

BENTAYGA

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

BMW

TYPE CV P/M PRIX

SÉRIE 1

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

SÉRIE 2 COUPÉ

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

SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

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

SÉRIE 2 GRAN COUPÉ

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

X1

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

iX1

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

X2

sDrive20i	8	M	850 49 250
M35i xDrive	19	M	24 080 66 500
sDrive18d	8	M	1 568 49 950
sDrive20d	9	M	1 290 52 050
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €			

iX2

eDrive20	5		0 46 990
xDrive30	7		0 59 300
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €			

SÉRIE 3

318i	8	M	2 205	50 350
320i xDrive	10	M	3 784	54 850
M340i xDrive	26	M	27 553	74 200
M3 Competition xDrive	44	M	70 000	122 100
330e	10		0	63 050
318d	8	M	450	52 350
320d xDrive	10	M	1 472	57 850
M340d xDrive	22	M	7 105	74 200
Surcharge M Sport: "base" + 4 350 €				

X3				
20 xDrive	15		8 643	65 350
M50 xDrive M Sport	42		33 177	91 450
30e xDrive	15		4 300	73 350
20d xDrive	16		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		2 422	64 350
530e	10		2 075	73 150
550e xDrive	20		2 825	85 150
M5	51		14 300	161 900
520d	11		3 254	66 650
540d xDrive	17		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		12 650	135 150
M760e xDrive	26		14 750	160 500
740d xDrive	17		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		11 600	105 150
xDrive30d xLine	17		60 501	91 150
Surcoût M Sport : xLine + 3 450 € à + 4 150 €				

XM				
50e	17		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		70 000 265 000
Super Sport	NC		70 000 384 000

DIVO			
"base"	NC		70 000 500 000

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 €			

SEAL 6			
DM-i Boost	5		650 38 490
Surcoût Comfort Lite : Boost + 4 000 €			
Surcoût Comfort : Comfort Lite + 1 000 €			

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		1 400 38 600
Électrique Comfort	5		0 42 890
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
NOUVEL OPTIQ			
Luxury	NC		0 69 500
Surcoût Premium Sport : Luxury + 0 €			
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		2 726 59 214
SUPER SEVEN			
600	NC		0 44 874

CHEVROLET

TYPE	CV	P/M	PRIX
CORVETTE			
Stingray Coupé 2LT	60		70 000 104 980
Stingray Cabriolet 2LT	60		70 000 111 530
Surcoût 3LT : 2LT + 6 550 €			

CITROËN

TYPE	CV	P/M	PRIX
C3			
1.2 Turbo 100 ch You	5		310 15 850
1.2 Hybride 110 ch Plus	5		75 20 950
Électrique Autonomie Urbaine 113 ch You	4		3 100 19 990
Électrique Autonomie Confort 113 ch You	4		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		450 19 900
1.2 Hybride 145 ch Plus	7		100 26 350
Électrique Autonomie Confort 113 ch You	4		3 100 27 400
Électrique Autonomie Etendue 113 ch You	4		3 100 29 400
Surcoût Plus : You + 2 100 €			
Surcoût Max : Plus + 2 100 €			

C4			
1.2 130 ch Plus	7		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		3 100 33 850
Électrique 156 ch Plus	4		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		818 30 800
1.2 Hybride 145 ch You	7		0 31 850
Électrique 136 ch You	4		3 100 34 550
Électrique 156 ch Plus	4		3 100 36 500
Surcoût Plus : You + 950 €			
Surcoût Max : Plus + 2 200 €			

C5 AIRCROSS			
1.2 Hybride 145 ch You	7		230 34 990
Hybride Rechargeable 195 ch Plus	8		1 810 42 490
Électrique 210 ch Autonomie Confort You	7		3 100 40 290
Surcoût Plus : You + 3 000 €			
Surcoût Max : Plus + 3 000 €			

C5 X			
1.2 Hybride 145 ch Plus	7		125 43 850
Surcoût Max : Plus + 2 400 €			

É-BERLINGO			
Taille M Électrique 136 ch Plus	4		3 100 36 850
Surcoût Max : Plus + 1 950 €			

CUPRA

TYPE	CV	P/M	PRIX
LEON			
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8		310 41 110
2.0 TSI 300 ch VZ	19		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		360 43 770
Surcoût VZ Extreme : VZ + 5 810 €			

LEON SPORTSTOURER			
Surcoût : berline + 2 160 €			

BORN			
One	5		3 100 36 920
VZ30 Batterie XL	5		3 100 40 520
VZ 325	6		3 100 46 520

TERRAMAR			
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8		2 376 48 180
eHybrid 204 ch V	8		1 430 55 600
eHybrid 272 ch VZ	9		1 440 59 800

FORMENTOR			
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8		540 44 325
2.0 TSI 265 ch VZ	16		26 302 52 065
2.0 TSI 333 ch VZ 4Drive	20		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		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 Ed. Spéciale France : V Standard - 6 780 € / VZ Standard - 7 185 €			
Surcoût VZ Extreme : VZ - 335 €			

DACIA

TYPE	CV	P/M	PRIX
SPRING			
Electric 70 ch Essential	NC		0 16 900
Electric 100 ch Extreme	NC		0 19 700
Surcoût Expression : Essential + 2 000 €			

SANDERO			
1.0 SCe 65 ch Essential	4		210 12 990
1.0 TCe 90 ch Expression	5		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		310	16 150
1.0 TCe 110 ch Extreme	6		310	19 200
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5		50	16 150
Surcoût Expression : Essential + 1 300 €				
Surcoût Extreme : Expression + 1 000 €				
Surcoût Extreme+ : Extreme + 500 €				

100 [LE PRIX DU NEUF]






FORD				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
PUMA				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch Titanium	6	M	230	27 490
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch Titanium Powershift	8	M	400	30 090
ST	8	M	1 074	38 290
Gen-E 168 ch	5	P	3 100	33 990
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €				
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 000 €				
Surcoût Sound Edition : ST-Line X + 3 000 €				
Premium : Gen-E "base" + 2 500 €				
FOCUS				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line X	NC	M	210	31 450
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X Powershift	NC	M	230	34 250
ST	17	M	40 468	40 200
1.5 EcoBlue 115 ch ST-Line X Powershift	NC	M	650	34 550
FOCUS ACTIVE				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	NC	M	260	31 450
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	8	M	310	34 250
1.5 EcoBlue 115 ch X Powershift	NC	M	898	34 550
FOCUS SW (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 200 €				
FOCUS SW ACTIVE				
Surcoût : berline + 1 200 €				
KUGA				
2.5 Duratec Hybrid 183 ch Hybrid Titanium i-AWD	8	M	540	41 490
2.5 Duratec 243 ch Hybride Rechargeable Titanium	8		0	46 090
2.5 Duratec 180 ch Hybrid FlexFuel Titanium	8		0	39 490
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €				
Surcoût Active : ST-Line + 0 €				
Surcoût ST-Line X : Active + 3 500 €				
Surcoût Active X : ST-Line X + 0 €				
EXPLORER				
Standard Range 170 ch Style	5	P	3 100	39 990
Extended Range 286 ch Select	6	P	3 100	46 900
Extended Range 340 ch Select	6		0	53 900
CAPRI				
Standard Range 170 ch Style	5	P	3 100	42 490
Extended Range 286 ch Select	6		0	49 400
Extended Range 340 ch AWD Select	6		0	56 400
MUSTANG MACH-E				
268 ch Standard Range	9		0	52 990
294 ch Extended Range Premium	7		0	66 990
329 ch Standard Range Premium AWD	12		0	58 990
370 ch Extended Range Premium AWD	NC		0	73 990
GT	16		0	81 990
Rally	NC		0	84 990
MUSTANG FASTBACK				
GT	NC	M	70 000	59 300
Dark Horse	NC	M	70 000	71 300
MUSTANG CONVERTIBLE				
Surcoût : Fastback + 4 500 €				
TOURNEO CONNECT				
1.5 EcoBoost 114 ch Titanium	NC	M	2 370	30 800
2.0 EcoBlue 102 ch Titanium	NC	M	400	32 000
2.0 EcoBlue 122 ch Titanium	NC	M	240	33 200
Surcoût Active : Titanium + 1 100 €				
Surcoût Sport : Active + 940 €				

HONDA				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
JAZZ				
e:HEV Executive	6		0	28 160
Surcoût Advance : Executive + 2 030 €				
Surcoût Advance Sport : Advance + 1 050 €				
JAZZ CROSSTAR				
e:HEV Advance	6		0	31 510
HR-V				
e:HEV Executive	6	M	240	34 590
Surcoût Advance : Executive + 1 750 €				
Surcoût Advance Plus : Advance + 3 650 €				
Surcoût Advance Style : Advance + 3 000 €				
Surcoût Advance Style Plus : Advance Style + 1 000 €				
E:NY1				
Executive	4		0	45 700
Surcoût Advance : Executive + 2 000 €				
CIVIC				
e:HEV Executive	7		0	36 870
Surcoût Sport : Executive + 1 300 €				
Surcoût Advance : Sport + 3 400 €				

ZR-V				
e:HEV Executive	7	NC	43 950	
Surcoût Sport : Executive + 2 000 €				
Surcoût Advance : Sport + 2 500 €				
CR-V				
e:HEV Executive	8	M	3 213	49 980
e:PHEV Advance Tech	8	M	1 880	58 150
Surcoût Advance : Executive + 3 000 €				
HYUNDAI				
TYPE	CV	P/M	PRIX	
i10				
1.0 63 ch Eco Intuitive	4		0	18 400
1.0 63 ch Intuitive BVR	4	M	190	19 300
1.2 79 ch N Line	4	M	310	20 500
1.0 T-GDi 90 ch N Line	5	M	260	21 250
Surcoût Creative : Intuitive + 1 050 €				
INSTER				
42 kWh 4 places	2		0	25 000
42 kWh 5 places	2	P	3 100	25 000
49 kWh Intuitive 4 places	3		0	28 250
49 kWh Intuitive 5 places	3	P	3 100	28 250
Surcoût Intuitive : "base" + 1 500 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 000 €				
INSTER CROSS				
49 kWh Creative	3		0	30 450
Surcoût Executive : Creative + 1 500 €				
i20				
1.2 79 ch Initia	4	M	230	20 200
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5	M	190	22 800
Surcoût Intuitive : Initia + 1 300 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €				
Surcoût N Line Creative : Creative + 800 €				
Surcoût Executive : N Line Creative + 800 €				
BAYON				
1.0 T-GDi 100 ch Initia	5	M	260	23 000
Surcoût Intuitive : Initia + 1 800 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 200 €				
KONA				
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5	M	450	28 100
1.6 T-GDi 138 ch Creative DCT	7	M	1 629	33 300
Hybrid 129 ch Intuitive	5		0	34 350
Electric 48 kWh Intuitive	3	P	3 100	36 850
Electric 65 kWh Intuitive	4	P	3 100	40 250
Surcoût Creative : Intuitive + 1 000 € à + 2 350 €				
Surcoût Premium : Creative + 2 000 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 150 € à + 5 500 €				
Surcoût N Line Executive : Executive + 1 000 €				
i30				
1.0 T-GDi 100 ch Creative	5	M	540	29 200
1.5 T-GDi 140 ch Hybrid 48 V N Line DCT	7	M	2 205	36 650
i30 SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				
IONIQ 5				
170 ch Intuitive	3		0	44 800
229 ch Intuitive	4		0	48 800
325 ch HTrac N Line	6		0	62 800
N	10		0	78 000
Surcoût Creative : Intuitive + 3 400 €				
Surcoût Executive : Creative + 5 400 €				
Surcoût N Line : Executive + 1 200 €				
TUCSON				
Hybrid 215 ch Initia	8	M	900	37 550
Plug-in 253 ch Initia	8		NC	42 300
Surcoût Intuitive : Initia + 1 900 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 3 000 €				
Surcoût N Line Creative : Creative + 1 000 €				
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €				
Surcoût N Line Executive : Executive + 1 000 € à + 3 000 €				
Surcoût 20ème Anniversaire : Executive + 800 €				
IONIQ 6				
229 ch	4		0	52 400
325 ch HTrac	6		0	65 400
NEXO				
Executive	1		0	80 600
SANTA FE				
Hybrid 215 ch Intuitive	8	M	7 526	50 400
Plug-in 253 ch Intuitive HTrac	8	M	4 800	59 700
Surcoût Creative : Intuitive + 3 000 € à + 3 900 €				
Surcoût Executive : Creative + 4 000 € à + 4 900 €				
Surcoût Calligraphy : Executive + 3 000 €				

STARIA				
Hybrid 215 ch Creative	8		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		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		240	33 150
Électrique 156 ch Longitude	4		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		310	32 190
4xe 240 ch Overland	10		450	44 900
Surcoût Altitude : "base" + 2 010 €				
Surcoût Summit : Altitude + 2 800 €				
Surcoût North Star : Altitude + 2 000 €				
COMPASS				
e-Hybrid 145 ch First Edition	7		818	40 990
100 % électrique 213 ch First Edition	7		3 100	46 490
WRANGLER UNLIMITED				
4xe Sahara	16		38 900	81 700
Surcoût Rubicon : Sahara + 2 500 €				
GRAND CHEROKEE				
4xe 380 ch Summit Reserve	16		18 170	99 500
KIA				
TYPE	CV		P/M	PRIX
PICANTO				
1.0 DPi 63 ch Motion	4		100	16 290
1.2 DPi 79 ch Active	4		190	17 890
Surcoût Active : Motion + 1 100 €				
Surcoût GT-Line : Active + 900 €				
STONIC				
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5		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		360	27 990
1.5 T-GDi 140 ch Active	8		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		818	33 250
Surcoût GT-Line Premium : GT-Line + 3 700 €				
XCeed				
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5		1 074	28 550
1.5 T-GDi 140 ch Active	8		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 €				
EV4 FASTBACK				
204 ch 58,3 kWh Earth	4		0	42 290
204 ch 81,4 kWh Earth	4		0	46 890
Surcoût GT-Line : Earth + 1 800 €				
NIRO				
Hybride Motion	5		0	34 090
Hybride Rechargeable Motion	5		0	40 940
Surcoût Active : Motion + 1 000 €				
Surcoût Premium : Active + 2 600 €				

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	35 300
Surcoût Elegant : "base" + 3 500 €			
Surcoût Emotion : Elegant + 500 €			
Surcoût Relax : Emotion + 4 300 €			
Surcoût Cool : Relax + 0 €			

UX			
300h	8	 50	42 490
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	58 000
450h+ Luxe 4WD	10	 1 900	67 500
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	92 100
Surcoût F Sport Design : Luxe + 0 €			
Surcoût Executive : F Sport Design + 6 200 €			

RZ			
350e Luxe	5	0	61 000
500e Executive	10	0	76 500
550e F Sport	10	0	80 500

LM			
350h Executive 7 places	10	 28 292	131 000

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
Surcôt AMG Line : Progressive Line + 3 250 € à + 3 650 €				

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

PORSCHE

TYPE	CV	P/M	PRIX
718 CAYMAN			
GT4 RS	40		70 000 162 500
718 BOXSTER			
Spyder RS	40		70 000 162 500
911 COUPÉ			
Carrera	28		70 000 140 000
Carrera T	28		70 000 150 900
Carrera S	37		70 000 158 200
Carrera GTS	38		70 000 180 600
Turbo S	NC	NC	275 400
GT3	41		70 000 213 700
911 TARGA			
4S	NC		70 000 182 400
4 GTS	38		70 000 203 100
911 CABRIOLET			
Carrera	28		70 000 154 200
Carrera T	28		70 000 165 000
Carrera S	37		70 000 172 400
Carrera GTS	38		70 000 194 800
Spirit 70	38		70 000 247 200
Turbo S	NC	NC	289 700
TAYCAN			
Propulsion	9		0 106 500
4S	10		0 125 800
GTS	12		0 154 000
Turbo	12		0 181 600
Turbo S	12		0 216 700
Turbo GT	13		0 248 000
TAYCAN SPORT TURISMO			
Surcoût : berline + 1 000 €			
TAYCAN CROSS TURISMO			
4	12		0 118 900
4S	12		0 131 600
Turbo	12		0 183 000
Turbo S	12		0 218 200
PANAMERA			
3.0	24		70 000 119 000
GTS	40		70 000 174 300
4 E-Hybrid	19		8 150 133 000
4S E-Hybrid	24		8 900 148 200
Turbo E-Hybrid	42		12 050 207 700
Turbo S E-Hybrid	53		12 200 240 000
MACAN			
Propulsion	6		0 82 959
4	8		0 86 439
4S	8		0 93 091
Turbo	8		0 118 910
CAYENNE			
3.0	24		70 000 104 600
S	37		70 000 124 800
GTS	40		70 000 147 100
E-Hybrid	19		14 000 118 200
S E-Hybrid	24		13 550 129 100
Turbo E-Hybrid	53		18 350 190 800
CAYENNE COUPÉ			
3.0	24		70 000 108 700
S	37		70 000 129 800
GTS	40		70 000 160 500
E-Hybrid	19		14 900 120 500
S E-Hybrid	24		14 450 133 100
Turbo E-Hybrid	53		19 100 194 400

RENAULT			
TYPE	CV	P/M	PRIX
NOUVELLE CLIO			
1.2 TCe 115 ch Evolution	NC	NC	19 900
Full Hybrid E-Tech 160 ch Evolution	NC	NC	24 600
Surcoût Techno : Evolution + 3 000 €			
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 1 700 €			
5 E-TECH			
95 ch Autonomie Urbaine Five	5		3 100 24 990
120 ch Autonomie Urbaine Evolution	5		3 100 27 990
150 ch Autonomie Confort Evolution	5		3 100 31 490
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €			
Surcoût Iconic Cinq : Techno + 2 000 €			
Surcoût Roland-Garros : Iconic Cinq + 1 000 €			
CAPTUR			
1.0 TCe 90 ch Evolution	5		818 26 900
E-Tech Full Hybrid 160 ch Evolution	5		0 30 000
1.0 Eco-G 100 ch Evolution	5		210 26 400
Surcoût Techno : Evolution + 2 300 €			
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 300 €			
4 E-TECH			
120 ch Autonomie Urbaine Evolution	5		3 100 29 990
150 ch Autonomie Confort Evolution	5		3 100 33 490
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €			
Surcoût Iconic : Techno + 2 000 €			
MÉGANE E-TECH			
130 ch Autonomie Urbaine Equilibre	4		3 100 34 000
130 ch Autonomie Confort Evolution	4		3 100 38 000
220 ch Autonomie Confort Techno	4		3 100 39 500
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 000 €			
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 1 500 €			
SYMBIOZ			
E-Tech Full Hybrid 160 ch Evolution	5		0 34 300
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €			
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 1 500 €			
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 1 500 €			
AUSTRAL			
E-Tech Full Hybrid 200 ch Evolution	7		0 41 800
Surcoût Techno : Evolution + 1 200 €			
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 900 €			
ARKANA			
E-Tech Full Hybrid 145 ch Techno	5		0 34 700
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 4 500 €			
SCÉNIC E-TECH			
170 ch Autonomie Confort Techno	4		3 100 41 990
220 ch Grande Autonomie Techno	4		3 100 46 990
ESPACE			
E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno	7		0 45 000
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 3 300 €			
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 2 000 €			
RAFALE			
E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno	7		0 46 000
E-Tech 300 ch Esprit Alpine 4x4	8		1 340 59 000
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 4 000 €			
Surcoût Atelier Alpine : Esprit Alpine + 500 €			
KANGOO			
1.3 TCe 100 ch Evolution	5		2 918 29 000
1.3 TCe 130 ch Techno	7		4 543 31 500
1.5 Blue dCi 95 ch Evolution	5		1 901 29 000
1.5 Blue dCi 115 ch Techno	6		983 31 500
120 ch Evolution	4		3 100 37 500
Surcoût Techno : Evolution + 3 000 €			
ROLLS-ROYCE			
TYPE	CV	P/M	PRIX
GHOST			
"base"	49		70 000 319 800
Ghost Black Badge	NC		70 000 376 200
PHANTOM			
"base"	NC		70 000 486 000
CULLINAN			
"base"	NC		70 000 361 800
Black Badge	NC		70 000 417 000

SEAT			
TYPE	CV	P/M	PRIX
IBIZA			
1.0 MPI 80 ch Edition	4		100 21 000
1.0 TSI 95 ch Copa	5		0 23 195
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6		125 25 345
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8		260 29 450
Surcoût FR : Copa + 2 505 €			
ARONA			
1.0 TSI 95 ch Edition	5		190 24 200
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6		240 28 350
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8		260 34 450
Surcoût Copa : Edition + 1 250 €			
Surcoût FR : Copa + 3 900 € à + 4 100 €			
LEON			
1.5 TSI 115 ch Style	6		330 27 820
1.5 eTSI Hybrid 115 ch Style	6		150 30 310
1.5 eTSI Hybrid 150 ch Style	8		150 31 880
eHybrid 204 ch Style	8		0 39 760
2.0 TDI 115 ch Style	6		190 32 000
2.0 TDI 150 Style DSG	8		260 35 820
Surcoût FR : Copa + 1 310 €			
LEON SPORTSTOURER			
Surcoût : 5 portes + 1 120 €			
ATECA			
1.0 TSI 115 ch Edition	6		740 32 990
1.5 TSI 150 ch Edition DSG	8		1 629 37 450
2.0 TDI 150 ch Edition DSG	8		650 41 450
Surcoût Copa : Edition + 965 €			
Surcoût FR : Copa + 5 495 €			
SKODA			
TYPE	CV	P/M	PRIX
FABIA			
1.0 MPI 80 ch Active	4		150 21 170
1.0 TSI Evo 2 95 ch Selection	4		75 24 310
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection DSG	5		190 26 080
1.5 TSI Evo 2 150 ch Selection DSG	8		210 27 890
Surcoût Selection : Active + 1 940 €			
Surcoût Clever Edition : Selection + 2 200 €			
Surcoût Monte-Carlo : Selection + 3 230 €			
KAMIQ			
1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	5		260 25 780
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6		240 29 370
1.5 TSI Evo 2 150 ch ACT Selection DSG	8		360 32 540
Surcoût Selection : Active + 2 630 €			
Surcoût Clever Edition : Selection + 2 600 €			
Surcoût Monte-Carlo : Selection + 5 200 €			
SCALA			
1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	5		100 26 770
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6		150 30 220
1.5 TSI 150 ch ACT Selection	8		260 31 710
Surcoût Selection : Active + 2 450 €			
Surcoût Clever Edition : Selection + 2 840 €			
Surcoût Monte-Carlo : Selection + 7 260 €			
KAROQ			
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6		740 36 410
1.5 TSI Evo 2 ACT 150 ch Selection	8		983 38 480
2.0 TDI 116 ch Selection	6		400 39 900
2.0 TDI 150 ch Selection DSG	8		818 43 270
Surcoût Sportline : Selection + 4 070 €			
ELROQ			
50 City	5		3 100 33 430
60 Element	5		3 100 36 960
85 Clever	6		3 100 42 600
RS	5		0 50 380
Surcoût Clever : Element + 1 760 €			
Surcoût Plus : Clever + 1 850 € à + 1 950 €			
Surcoût Sportline : Plus + 1 080 € à + 1 300 €			
ENYAQ			
85 Element	6		3 100 46 400
85x Element	5		0 49 260
RS	5		0 54 890
Surcoût Clever : Element + 1 590 €			
Surcoût Plus : Clever + 2 310 €			
Surcoût Sportline : Plus + 650 €			

ENYAQ COUPÉ			
85 Element	6		0 49 150
85x Element	5		0 52 010
RS	5		0 57 640
Surcoût Clever : Element + 1 590 €			
Surcoût Plus : Clever + 2 310 €			
Surcoût Sportline : Plus + 650 €			
OCTAVIA			
1.5 TSI 116 ch Selection	6		190 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		3 784 48 220
2.0 TDI 116 ch Selection	6		0 35 090
2.0 TDI 150 ch Selection DSG	8		150 38 420
Surcoût Clever : Selection + 2 820 €			
Surcoût Sportline : Selection + 6 190 €			
OCTAVIA COMBI			
2.0 TFSI 204 ch Selection 4x4 DSG	11		4 543 40 740
Surcoût : berline + 1 100 €			
KODIAQ			
1.5 TSI 150 ch Hybrid ACT Selection	8		1 714 45 820
1.5 TSI PHEV 204 ch Selection	8		1 170 52 590
RS	16		51 786 62 190
2.0 TDI 150 ch Selection	8		2 646 51 310
2.0 TDI 193 ch Selection 4x4	11		6 543 55 310
Surcoût Sportline : Selection + 4 000 €			
Surcoût Plus : Sportline + 4 000 €			
SUPERB			
1.5 TSI 150 ch Hybrid Selection	8		190 47 020
1.5 TSI PHEV 204 ch Selection	8		0 53 360
2.0 TDI 150 ch Selection	8		360 50 510
Surcoût Sportline : Selection + 6 330 €			
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 2 310 €			
SUPERB COMBI			
2.0 TDI 193 ch Selection 4x4	8		3 849 55 040
Surcoût : berline + 1 100 €			
SMART			
TYPE	CV	P/M	PRIX
#1			
Pure	5		0 33 815
Pure+	5		0 40 815
Premium	5		0 46 315
Pulse	NC		0 46 315
Brabus	8		0 51 315
Surcoût Pro : Pure + 2 500 €			
Surcoût Pro+ : Pure+ + 2 500 €			
#3			
Pro	NC		0 39 315
Pro+	5		0 44 315
Premium	5		0 47 315
Brabus	5		0 52 315
Surcoût 25th Anniversary Edition : Premium + 825 €			
#5			
Pro	NC		0 4

S-CROSS				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	<div><div></div><div>M</div></div>	230	29 140
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	5	<div><div></div><div>M</div></div>	125	33 140
Surcôt Privilège : Avantage + 1 200 €				
Surcôt Style : Privilège + 1 900 €				
ACROSS				
2.5 Hybride Rechargeable Pack	10	<div><div></div><div>M</div></div>	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	<div><div></div><div>P</div></div>	3 100	44 990
Grande Autonomie Propulsion	NC	<div><div></div><div>P</div></div>	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	M	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				

C-HR				
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	5		0	35 450
2.0 Hybride 200 ch GR Sport AWD-i	7	<div><div></div><div>M</div></div>	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	<div><div></div><div>M</div></div>	330	44 950
Hybride Rechargeable Design AWD	9	<div><div></div><div>M</div></div>	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	<div><div></div><div>M</div></div>	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	<div><div></div><div>M</div></div>	6 126	64 100
3.0 Auto.	23	<div><div></div><div>M</div></div>	40 468	75 600
3.0 Evo	23	<div><div></div><div>M</div></div>	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 €				

TAIGO				
1.0 TSI 95 ch	5	<div><div></div><div>M</div></div>	240	24 890
1.0 TSI 116 ch Life Plus	6	<div><div></div><div>M</div></div>	230	29 780
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	<div><div></div><div>M</div></div>	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	<div><div></div><div>M</div></div>	310	29 990
1.5 eTSI Hybrid 150 ch Style	8	<div><div></div><div>M</div></div>	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	<div><div></div><div>M</div></div>	230	30 900
1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG	6	<div><div></div><div>M</div></div>	170	36 400
1.5 eTSI Evo 2 150 ch Style DSG	8	<div><div></div><div>M</div></div>	240	43 300
GTI	16	<div><div></div><div>M</div></div>	6 637	50 700
GTI Clubsport	19	<div><div></div><div>M</div></div>	18 858	55 500
R	22	<div><div></div><div>M</div></div>	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	<div><div></div><div>M</div></div>	75	37 800
2.0 TDI 150 Life Plus DSG	8	<div><div></div><div>M</div></div>	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	<div><div></div><div>M</div></div>	260	34 700
1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG	6	<div><div></div><div>M</div></div>	210	37 500
1.5 eTSI Evo2 150 ch Style DSG	8	<div><div></div><div>M</div></div>	260	44 600
2.0 TDI 116 ch Life Plus	6	<div><div></div><div>M</div></div>	125	38 900
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	<div><div></div><div>M</div></div>	240	42 300
Surcôt Style : Life Plus + 4 400 €				
Surcôt R-Line : Style + 300 €				

ID.3				
Pure 170 ch	5	<div><div></div><div>P</div></div>	3 100	34 990
Pro 204 ch	5	<div><div></div><div>P</div></div>	3 100	39 990
Pro S 204 ch	5	<div><div></div><div>P</div></div>	3 100	42 990
GTX	5	<div><div></div><div>P</div></div>	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	<div><div></div><div>M</div></div>	1 761	45 200
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	<div><div></div><div>M</div></div>	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	<div><div></div><div>M</div></div>	818	41 500
1.5 eTSI 150 ch Elegance	8	<div><div></div><div>M</div></div>	2 469	52 650
eHybrid 204 ch Life Plus	8	<div><div></div><div>M</div></div>	660	54 800
eHybrid 272 ch R-Line	9	<div><div></div><div>M</div></div>	800	61 000
2.0 TDI 150 ch Life Plus	8	<div><div></div><div>M</div></div>	2 244	50 600
2.0 TDI 193 ch R-Line Exclusive 4Motion	10	<div><div></div><div>M</div></div>	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	<div><div></div><div>M</div></div>	3 600	52 900
eHybrid 204 ch Life Plus	8	<div><div></div><div>M</div></div>	1 390	59 600
eHybrid 272 ch R-Line	9	<div><div></div><div>M</div></div>	1 480	65 000
2.0 TDI 150 ch Life Plus	8	<div><div></div><div>M</div></div>	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	<div><div></div><div>P</div></div>	3 100	41 500
Pro 286 ch Life	6	<div><div></div><div>P</div></div>	3 100	45 990
Surcôt Life Max : Life + 1 000 €				

LE RENDEZ-VOUS VINTAGE A NE PAS LOUPER



EN VENTE ACTUELLEMENT



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



Simple et immédiat, **Rétro+** vous permet de regrouper en quelques clics vos contrats d'assurances auto/moto (véhicules de tous les jours, loisirs, collection ou prestige), habitation et santé dans une offre unique et personnalisée, avec un des meilleurs rapports service/prix du marché.



Près de 100.000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

☎ 05 65 100 100
www.retro.fr

NOUVELLE JEEP® AVENGER 4xe THE NORTH FACE EDITION

JEEP Care
JUSQU'À 8 ANS
GARANTIE
• SPÉCIALE •



GAMME AVENGER À PARTIR DE **199 €/mois⁽¹⁾**

LLD 49 MOIS – 1^{ER} LOYER DE 2 700 € – PRIME CERTINERGY DE 4 750 € DÉDUITE⁽²⁾

DISPONIBLE EN MOTORISATIONS 100 % ÉLECTRIQUE, HYBRIDE 2 ET 4 ROUES MOTRICES OU ESSENCE



(1) Avenger Longitude électrique neuve, sans option, au tarif du 01/10/2025, en location longue durée sur 49 mois/40 000 km max., soit 48 loyers mensuels de 199 €, après un 1^{er} loyer de 2 700 €, déduction faite de la Prime CertiNergy de 4 750 € (conditions d'éligibilité sur www.jeep.fr). (2) Prime CertiNergy pour la valorisation des opérations au titre du dispositif des Certificats d'Économie d'Énergie, non soumise à la TVA (n° SIREN : 798 641 999). Offre non cumulable, réservée aux particuliers, **valable pour toute commande jusqu'au 30/11/2025** et livraison/immatriculation avant la fin du mois en cours, dans le réseau Jeep® participant, dans la limite des stocks disponibles. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par CREDIPAR, loueur et SA au capital de 138 517 008 €, RCS Versailles n° 317 425 981, ORIAS n° 07004921 (www.orias.fr), n° ADEME : FR231747_03GHJZ, 43 rue Jean-Pierre Timbaud 78300 Poissy. **Garantie spéciale Jeep® Care jusqu'à 8 ans : voir conditions sur www.jeep.fr. Modèle présenté : Avenger The North Face Edition 1.2 Turbo T3 145 ch BVR6 4xe avec option : 359 €, 1^{er} loyer de 3 900 €. Avenger Électrique : consommation (kWh/100 km) : 16,0 - 15,5; émissions de CO₂ (g/km) : 0; autonomie (km) : 400 - 386. Avenger 4xe : consommation (l/100 km) : 5,4; émissions de CO₂ (g/km) : 123 - 122.**

Jeep®

THE
NORTH
FACE

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