

ESSAI

Renault Twingo vs Citroën ë-C3
L'électrique moins cher !

DEUX-ROUES

**Norton
Manx R**
Un retour
en force



CITROËN PRÉPARE UNE NOUVELLE 2CV

À MOINS DE 15 000€

Stellantis prévoit
de démocratiser
l'électrique en
relançant la 2CV,
dès le Mondial
de Paris 2026



ILLUSTRATION
EXCLUSIVE

**Mercedes-AMG
GT 4 portes**
Une révolution !



Renault 4 JP4x4 Concept
La 4L en tenue de plage



Skoda Epic
Le SUV électrique
pratique et abordable



ESSAI

MG4 EV URBAN

Une compacte électrique
au prix d'une citadine ?



PASSIONS

24 HEURES DU MANS

Notre dossier complet !



CONSO & OCCASIONS

10 SUV CHICS

À partir de 12 000 €

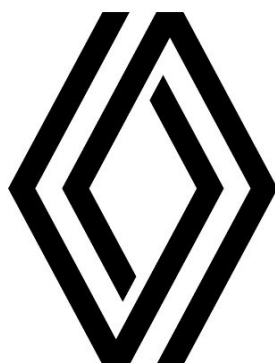


L 15738 - 355 H - F: 5,90 € - RD



N°355 JUIN 2026 FRANCE MÉTROPOLITAINE 5,90 € - BELUX 6,90 €
CH 9,50 FS - D 8,90 € - ESP-IT-GR-PORT-CONT 6,90 € - DOM/S 6,90 €
TOM/S 870 XPF - MAR 63 MAD - TUN 14,80 TND - CAN 10,99 \$ CAD

**generation
renault**
portes ouvertes 11-15 juin⁽¹⁾



RENAULT 5 ROLAND-GARROS

E-TECH ELECTRIQUE

fabriquée en France
jusqu'à 410 km d'autonomie⁽²⁾
planche de bord rétro-éclairée Roland-Garros
e-pop shifter inspiré du grip des raquettes de tennis⁽³⁾
sellerie grise avec textile graphique et logo Roland-Garros

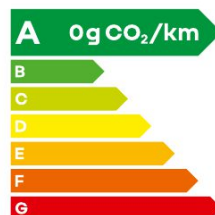
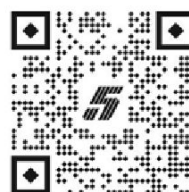
280€ à partir de
/mois⁽⁴⁾

LLD 37 mois, 1^{er} loyer 2700€

prime coup de pouce 6180€ déduite⁽⁵⁾

3 ans de garantie, assistance 24/24 offerts⁽⁶⁾

profiter
de l'offre





PARTENAIRE
PREMIUM



modèle présenté : R5 e-tech électrique série spéciale Roland-Garros 150 ch autonomie confort avec option peinture métallisée blanc nacré/toit noir étoilé à **315€/mois⁽⁷⁾** 1^{er} loyer majoré **2700€**, prime coup de pouce **6180€ déduite⁽⁵⁾** (1) ouverture exceptionnelle le 14/06/26. (2) selon données wltp. (3) levier de vitesse e-pop. (4) ex. pour R5 électrique série spéciale Roland-Garros 150 ch autonomie confort hors options. (4)(7) locations longue durée, hors assurances facultatives, 37 mois/30 000 km max si accord diac, sa au capital de 415 100 500€ - 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 - rcs bobigny. restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. (5) montant max indicatif prime CertiNergy (siren 798 641 999) pour valorisation achat ou loc (durée ≥ 24 mois) véhicule neuf électrique M1 Renault au titre dispositif certificats d'économie d'énergie (CEE), non soumis TVA, **du 1^{er} au 30/06/26**. pour particuliers, selon niveau revenus. pour loc, prime déduite prix véhicule réf pris en compte dans calcul loyer, déduction contribuant à ajustement loyers, montant évolutif. impact prime selon paramètres financiers appliqués. conditions éligibilité et modalités auprès revendeur. (6) contrat garantie Renault sur renault.fr. la lld peut être souscrite sans ce contrat. offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Renault participant. **consommations min/max (kwh/100 km)*: 14,5/15,5. émissions co₂ (g/km)*: 0 à l'usage, hors pièces d'usure. *selon données wltp.** balles de tennis non fournies. Renault s.a.s. rcs nanterre 780 129 987. renault.fr

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

auto
MOTO
shop

ABONNEZ-VOUS
EN QUELQUES CLICS
ET EN TOUTE SÉCURITÉ !

RENDEZ-VOUS SUR LA BOUTIQUE
POUR DÉCOUVRIR NOS OFFRES



Achetez

les anciens numéros au
format papier ou digital



Gérez

votre abonnement en toute
simplicité dans votre espace
mon compte



Lisez

vos magazines en
version digitale dans
votre bibliothèque



RENDEZ-VOUS SUR **SHOP.AUTO-MOTO.COM**

Rédacteur en chef: Julien Azoura

Directeur artistique et maquette:
Florent Mosconi-Bertin @etoilevega

Rédaction: Laurent Pinel, Romain Vannier,
Julien Jodry, Benjamin Defay, Flavien Fouque,
Sylvain Gauthier

Secrétaire de rédaction: Stéphane Goulhot

Illustrations: Julien Jodry

Photographes: Thomas Antoine, Ugo Missana,
Léo Rey, Bernard Rouffignac, Félicien Verot

Ont participé à ce numéro:
Henri Calvin, Elena Chilleri, Andy David,
Clément Dumas, Johann Kucera,
Dylan Ragot, Emmanuel Touzot

Auto Moto est édité par Horyzon Média
SAS au capital de 562 500 €
Siège social: 70, rue Rivay
92300 Levallois-Perret
RCS Nanterre 452172786

Président-directeur de la publication:
Eric Adendor

Directeur financier:
Fakri Mrabet

Gestion des ventes au numéro
Xavier Foucard
Responsable service vente au numéro
Groupe ProPress
15, rue Claude Tillier
75012 Paris

Imprimé par Boccia Industria Grafica S.p.A
Via Tiberio Claudio Felice, 7,
84131 Salerno (Italie)

N° de commission paritaire: 0128 K 84118.
ISSN: 1969-9980.
Dépôt légal: 4^e trimestre 2025
Distribution: ProPress

Publicité:
Horyzon Média

Directeurs de la publicité:
Olivier Girbas - ogirbas@horyzon.com
Yannick Reminiac - yreminiac@horyzon.com

Pour nous joindre par courriel:
initialeprénom+nom@horyzon.com



RELATION ABONNÉS :

CONTACTEZ-NOUS PAR :

Téléphone au (00 33) 01 87 64 56 22
E-mail : abo@auto-moto.com

Courrier : Auto Moto - Oppier Services -
CS 60003 - 31242 L'Union Cedex

Gérez votre abonnement en ligne
dans la rubrique « mon compte » sur

<https://shop.auto-moto.com>

Tarif abonnement standard :

1 an - 10 numéros : 35,90 €

LE VER DANS LA POMME ?



JULIEN AZOURA
RÉDACTEUR EN CHEF

@azourajulien

Dans son plan de relance présenté aux actionnaires fin mai, Stellantis dessine les grandes lignes de son projet de redressement. Outre la réorganisation de ses marques, que nous vous détaillons dans les pages suivantes, le groupe évoque le renforcement de son partenariat stratégique avec Dongfeng en lui ouvrant les portes de son usine historique de Rennes. Aux côtés des Citroën C5 Aircross seront donc prochainement assemblés des modèles électriques chinois, voués à débarquer sur notre marché tout en répondant aux critères européens de production locale. En contrepartie, une coentreprise sera créée en Chine pour permettre à Stellantis de produire des Jeep et des Peugeot, afin de répondre aux exigences réglementaires chinoises. Dongfeng, un illustre inconnu ? Pas vraiment. Il y a 30 ans, PSA nouait déjà une alliance avec le groupe asiatique pour sortir du borbier financier dans lequel il se trouvait. Dès 2006, DPCA (Dongfeng Peugeot-Citroën Automobiles) faisait sortir de terre deux usines dans la province du Hubei avant d'en ouvrir une troisième en 2014 à Chengdu. De quoi proposer, sur ce marché asiatique en plein essor, des modèles marqués du Lion ou des Chevrons.

Si les partenaires chinois de PSA ont pu, à l'époque, bénéficier de riches enseignements technologiques grâce à cette coentreprise, Dongfeng compte bien aujourd'hui mettre à profit cet accord bilatéral pour écouler à son tour des modèles en France et en Europe. "Nous offrirons à nos clients un choix encore plus large de produits compétitifs et à des prix attractifs, en combinant le meilleur de l'empreinte mondiale de Stellantis avec l'accès de Dongfeng à l'écosystème avancé des véhicules électriques en Chine", prévient Antonio Filosa, le grand patron de Stellantis, dans un communiqué du groupe. Pas de quoi rassurer les autres constructeurs œuvrant sur le Vieux Continent... Les salariés de l'usine de Rennes peuvent, eux, y voir la perspective d'un maintien pérenne de l'emploi, mais le plan actuel n'évoque pas en détail le cadre de cet accord. La prudence s'impose donc. Dans sa volonté de tirer les prix de l'électrique vers le bas, Stellantis promet aussi le retour de la mythique 2CV, dont on apprendra beaucoup lors du prochain Mondial de Paris. En attendant, nous vous en parlons déjà dans notre rubrique "Nouveautés" de ce numéro. Bonne lecture. **I**



CÉLÉBRONS 140 ANS D'INNOVATION

Jusqu'au 30 juin

À l'occasion de cet anniversaire, découvrez 14 nouveaux modèles
et profitez de nombreuses offres :



Welcome home



A 0 g CO₂/km



Mercedes-Benz

Consommation électrique du GLC : 14,9-18,9 kWh/100km (données cycle mixte WLTP du 21/10/25). Consommation électrique des modèles GLB : 15,4-18,6 kWh/100km (données cycle mixte WLTP au 04/03/26). Consommation électrique des CLA Break : 12,7-15,6 kWh/100km (données cycle mixte WLTP au 04/03/26). Photo non contractuelle. Détails sur Mercedes-Benz.fr. Welcome home : Bienvenue chez vous. 140 years of innovation : 140 ans d'innovation. Mercedes-Benz France. RCS 622 044 287.

Pensez à covoiturer.



140 YEARS OF
INNOVATION

#SeDéplacerMoinsPolluer

ACTUALITÉS

12 Retrouvez toutes nos news

NOUVEAUTÉS

- 16** Citroën 2CV
- 18** Peugeot Concept 6 & 8
- 20** Renault 4 JP4x4 Concept
- 22** Opel Corsa GSE
- 24** Volkswagen ID. Polo GTI
- 26** Skoda Epiq
- 28** BMW Alpina concept Vision
- 30** Denza Z
- 31** Lexus TZ
- 32** Geely E5 & Staray
- 34** Mercedes-AMG GT 4 portes

À L'ESSAI

- 38** Citroën ë-C3 vs Renault Twingo E-Tech
- 46** Toyota bZ4X Touring
- 50** MG4 EV Urban Premium 54 kWh
- 54** Cupra Raval VZ
- 58** Mercedes Classe S 580 e Hybrid EQ 4MATIC
- 62** Zeekr 7X Privilège AWD
- 64** BMW M2 CS Coupé

DEUX-ROUES

- 70** Norton Manx R
- 74** Kymco CV3 575

TECHNOLOGIES

Journal des tendances

- 78** L'actualité de la voiture "propre" et des nouvelles technologies

Comment ça marche ?

- 80** La gamme Michelin Pilot Sport Endurance 2026

CONSO & OCCASIONS

Pouvoir d'achat

- 84** Dépannage sur autoroute : les pièges à éviter et les astuces

Pneumatiques

- 88** Vredestein Quattrac Pro 2 : la nouvelle arme ultime pour rouler toute l'année

Dossier occasion

- 90** 10 SUV chics de 12 000 à 40 000 €

Faut-il encore acheter un...

- 96** Skoda Kamiq

CITROËN 2CV



16

BMW M2 CS COUPÉ



64



24 HEURES DU MANS





VOLKSWAGEN ID. POLO GTI



24

KYMCO CV3 575

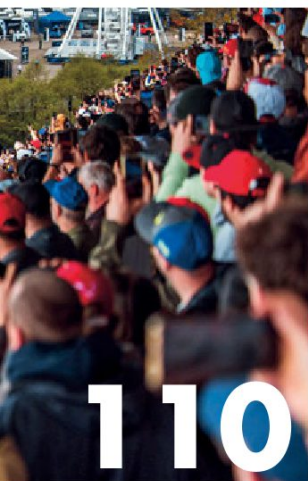


74

CITROËN ë-C3 VS RENAULT TWINGO E-TECH



38



110

LA GAMME MICHELIN PILOT SPORT ENDURANCE



80

N°355

Lequel choisir ?

98 Skoda Elroq

Contrôle technique

100 Skoda Karoq

Le prix du neuf

102 Tous les tarifs des voitures neuves

Droit

108 Les actualités du mois

PASSIONS

Sports méca

110 24 Heures du Mans : les forces en présence

Sports méca

114 24 Heures du Mans : bonne nuit ?

Roadtrip

116 Les plus belles routes de France
en Ferrari Amalfi

Reportage

122 Chery : le géant chinois qui voit grand !

Histoire d'auto

128 L'incroyable histoire d'Alex Zanardi

PARTENAIRE D'AUTO MOTO

bf | forecasts
we manage your risk

ABONNEMENT

Retrouvez nos offres pages 4 et 45

Et profitez des avantages et cadeaux
proposés par votre magazine Auto Moto

RETROUVEZ-NOUS SUR

auto-moto.com



LE FUTUR EST IMPRÉVISIBLE.

Pas la garantie de votre Citroën.

AUTOMOBILES CITROËN / 100% FINANCIÉ PAR CITI

JUSQU'À

8
ANS

CITROËN,

**WE CARE
GARANTIE**

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

2034 ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE

2034 ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE

2034 ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE

2034 ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE

2034 ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE

2034 ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE



NOUVEAU CITROËN C5 AIRCROSS



CITROËN PRÉPARE TotalEnergies Citroën We Care : détails sur citroen.fr.



CITROËN



Justice : rebondissement dans l'affaire Paul Varry

L'automobiliste ayant écrasé Paul Varry le 15 octobre 2024 va être renvoyé aux assises. Il sera juger pour meurtre. L'information, révélée le 12 mai dernier par une source proche du dossier, confirme une information du *Parisien*. Après un an et demi d'enquête, la juge d'instruction chargée

du dossier a ainsi ordonné un procès contre Ariel M., pour avoir "percuté volontairement avec son véhicule" le cycliste. "En lui roulant volontairement sur le corps et en l'écrasant", selon l'ordonnance dont l'AFP a eu connaissance. L'homme devrait donc comparaître détenu dans cette affaire. |

Carburant : un pétrolier au sommet des profits



Vous trouvez les bénéfices de TotalEnergies trop élevés avec la crise des carburants ? Alors accrochez-vous. Car Aramco fait exploser les compteurs. Dimanche 10 mai, le géant saoudien a annoncé une hausse de 25,5 % de son bénéfice net au premier trimestre. De quoi porter son résultat à 120,13 milliards de rials, soit 32,04 milliards de dollars, porté par l'envolée du prix du pétrole brut. Le groupe se place ainsi loin devant TotalEnergies. Selon son bilan trimestriel, la multinationale française a généré un bénéfice net de 5,8 milliards de dollars, en croissance de près de 51 %, tout de même, par rapport à la même période de l'année précédente. |



Carburant : +137 % de vols dans ce département

Les vols de carburant explosent dans le département du Doubs (+137 % en deux mois), selon les autorités. Menés principalement la nuit, ils ciblent notamment les poids lourds. "C'est vraiment du vol d'opportunité qui peut être structuré", relate la colonelle Elodie Montet, commandante du groupement de gendarmerie du Doubs, à BFMTV. "Il est fait

par une délinquance qui peut être habituée à ce type de faits." Une tendance en hausse, car ces vols peuvent rapporter gros avec la flambée des prix à la pompe. Alors, que faire face à cela ? Les autorités recommandent de stationner dans des endroits éclairés et fréquentés. Il est aussi possible d'utiliser des dispositifs antisiphonnage. **I**



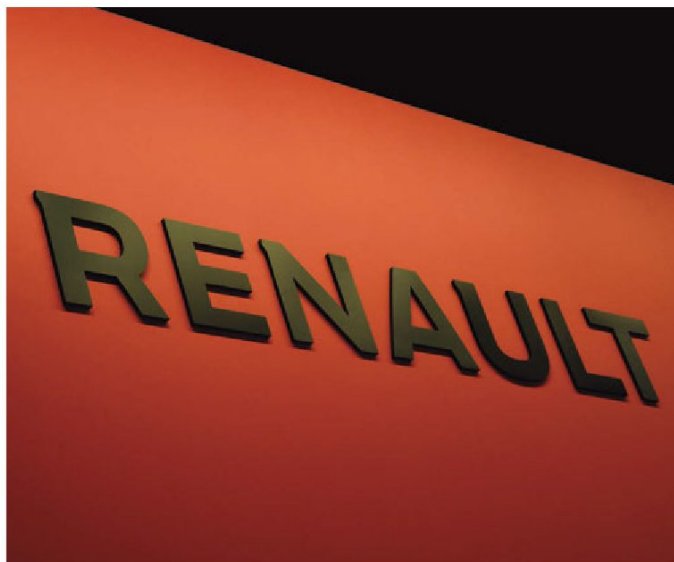
Total : prolonge son plafonnement

TotalEnergies annonçait récemment la poursuite de son plafonnement des prix des carburants à la pompe. Soit 1,99 €/l pour l'essence et 2,25 €/l pour le diesel. Une situation qui durera "tant que la guerre durera" au Moyen-Orient. De quoi prolonger cette mesure initiée peu après le début de la crise des carburants afin de protéger, un peu, les automobilistes. En attendant, rappelons que cette mesure reste assortie d'une forme de sursis. Car Total menace de mettre fin à ce plafond salubre en cas de taxe décidée par les autorités sur d'éventuels "superprofits". **I**

Droits de douane : Trump menace de nouveau

Des droits de douane en hausse de 25 % sur les voitures et les "trucks" (véhicules plus lourds) ? Donald Trump menaçait l'Union européenne de subir un tel sort au début du mois de mai. La raison derrière cette sortie du président américain ? Le fait que l'UE n'ait pas respecté un accord commercial conclu avec les États-Unis l'été dernier. Cela

intervient quelques jours après une dispute avec le chancelier allemand, Friedrich Merz, au sujet de la guerre avec l'Iran. Reste que cette nouvelle menace de hausse des droits de douane n'effraie guère. Les marchés et les constructeurs ont à peine réagi à cette déclaration. À raison, car USA et UE ont finalement trouvé un accord pour éviter de nouveaux droits de douane. **I**



Renault : suppression massive de postes

Réduire de "15 à 20 %" le nombre de postes d'ingénierie dans ses effectifs mondiaux sous deux ans ? Voilà ce vers quoi se dirige Renault, dans le cadre d'une restructuration majeure de ses pôles techniques à l'échelle internationale. Cette mesure s'inscrit dans une volonté de "rester compétitif" et pourrait impacter entre 1600 et 2400 postes sur un total d'environ 11000 ingénieurs. La direction, par la voix de Philippe Brunet, responsable mondial des technologies, a récemment détaillé une feuille de route interne découlant de la stratégie globale pour 2030. Le Losange écarte néanmoins, pour l'heure, le recours aux licenciements secs. **I**

Deux-roues : ça sent le roussi pour les motards

Les motards européens bientôt tous soumis au contrôle technique ? Toujours est-il que cette récente décision du Parlement européen ne va pas dans leur sens. Car ses membres ont voté l'extension du contrôle technique à tous les deux-roues motorisés (2RM) de 125 cm³ et plus, sans alternative possible. Une décision prise le 5 mai dernier par la Commission des transports du Parlement européen (TRAN). Une nouvelle "décevante", selon Wim Taal, secrétaire général de la Fema (association européenne de motards). "L'extension du CT à toutes les motos est souvent justifiée par l'argument selon lequel « les contrôles améliorent la sécurité ». Or, les faits ne confirment pas cette affirmation." **I**



NOUVEAUTÉS

Le plan de restructuration du groupe Stellantis, détaillé ci-dessous, est sur toutes les lèvres, ce printemps. Côté produit, il se distinguera particulièrement par le retour de la Citroën 2CV (p.16) et le déploiement de modèles Peugeot haut de gamme à destination du marché chinois, sur une base technique d'origine Dongfeng (p.18).

Pour leur part, les autres marques du groupe (Abarth, Alfa Romeo, DS, Fiat, Jeep, Lancia et Opel) patienteront jusqu'au Mondial de Paris, en octobre, pour dévoiler leur jeu. Une ribambelle de modèles en devenir qu'Auto Moto révélera en partie, dès le mois prochain, dans son numéro d'été spécial "Futurs SUV", à ne pas manquer. J. Jodry

ANTONIO FILOSA : DÉVOILE SON PLAN POUR STELLANTIS

Le successeur de Carlos Tavares a présenté "FaSTLAne 2030", un vaste plan de réorganisation des 14 marques du groupe. Quatre d'entre elles, dont Peugeot, deviendront mondiales.



L'approche de Stellantis en matière de gestion de son portefeuille de marques et de son plan produit va être revue, avec la mise en avant de quatre marques à l'échelle mondiale, tandis que les autres seront recentrées sur des marchés plus ciblés. Cette hiérarchisation vise à optimiser l'efficacité des dépenses et à améliorer la rentabilité. C'est le principal pilier du nouveau plan "FaSTLAne 2030", qui a été lancé officiellement le jeudi 21 mai, lors de la journée des investisseurs du groupe. Cela se traduira, d'ici 2030, par le lancement de plus de 60 nouveaux véhicules et le renouvellement de 50 modèles, pour l'ensemble des marques et des différentes énergies. Stellantis veut frapper fort et annonce 29 véhicules électriques, 15 modèles hybrides rechargeables PHEV ou électriques à prolongateur d'autonomie, 24 véhicules à hybridation simple et 39 véhicules ther-

miques ou hybrides légers. Grâce à cette approche recentrée, Stellantis mise désormais sur quatre marques mondiales, auxquelles le groupe accordera le plus fort potentiel de rentabilité, et donc la majeure partie des investissements. Fiat, Jeep, Peugeot et RAM, qui ont déjà une présence multirégionale et sont très bien ancrées sur divers continents, sont les élues et deviennent les marques mondiales. Elles seront donc les leaders du groupe. Stellantis confirme ainsi que 70 % des investissements du plan "FaSTLAne 2030" seront orientés vers ces marques, ainsi que vers Pro One, la partie commerciale du groupe dédiée aux véhicules utilitaires. Les autres marques survivront, non sans voir leur importance réduite, puisqu'elles seront recentrées géographiquement.

30 % D'INVESTISSEMENT SUR 10 MARQUES

Les 30 % restants du budget se répartiront donc sur une

dizaine de marques, à l'influence plus limitée. Les cinq marques que sont Chrysler, Dodge, Citroën, Opel et Alfa Romeo, "fortes chacune sur leurs marchés respectifs" selon le groupe, profiteront des synergies du groupe mais se démarqueront par une identité plus marquée et individuelle. Stellantis a ensuite fait le point sur DS et Lancia, qui sont des "marques historiques de premier plan en France et en Italie". Elles seront gérées par Citroën et Fiat et développées en tant que marques de spécialité, et devraient donc se concentrer sur leur marché respectif. Enfin, l'entreprise prévoit de renforcer l'avenir de Maserati, "une marque de pur luxe dotée d'un héritage client unique et d'une gamme puissante", selon le directeur du groupe Antonio Filosa. Le Trident accueillera deux nouveaux véhicules électriques de luxe. "Chaque marque de Stellantis jouera un rôle clair dans la réalisation de nos engagements FaSTLAne 2030", a déclaré

Filosa, avant d'expliquer que ce plan à 60 milliards d'euros sera réparti à 60 % entre les marques et les produits, et à 40 % entre le développement des plateformes et des technologies. Le président de Stellantis, John Elkann, a reconnu que le groupe traverse une période difficile, et a détaillé la manière dont cette restructuration doit l'aider à en sortir. "Il n'y a jamais eu de période aussi complexe qu'actuellement pour l'industrie automobile. Il faut rester réalistes face aux défis que doivent relever Stellantis, mais aussi toute l'industrie", a-t-il dit. "La compétition est intense, les cycles technologiques s'accroissent et l'environnement extérieur est extrêmement volatile. Mais nous abordons cette nouvelle phase avec lucidité, agilité et ambition. Tout sera tempéré par l'humilité et par la compréhension du fait que le succès ne se gagne pas du jour au lendemain, mais jour après jour", a rappelé l'Italien. ■

PAR E. TOUZOT, PHOTO DR

Citroën 2CV

Courant 2028, à partir de < 15 000 €

LE MOMENT EST VENU



ILLUSTRATION **auto**
MOTO

Fantasmé depuis plus d'un quart de siècle, le come-back de la Citroën 2CV se concrétise enfin, porté par une révolution industrielle 100 % électrique nécessitant, dans l'urgence, le développement de modèles à bas coût.

PAR J. JODRY, PHOTOS DR

Et si c'était enfin le bon moment ? Définitivement retirée du catalogue en 1990, après 51 ans de bons et loyaux services l'ayant vu s'écouler à plus de 5,1 millions d'exemplaires à travers le monde, la Deuche s'apprête à renaître de ses cendres avant la fin de cette décennie alors qu'une vague nostalgique submerge l'industrie automobile tricolore, récemment portée par les nouvelles Renault 4 et 5. Enfin, une nouvelle 2CV ! Et ce n'est pas faute d'avoir tenté de la ressusciter à plusieurs reprises, depuis la fin du siècle dernier.

Dès 1998, Citroën injecta une partie de l'ADN de la 2CV au concept-car C3 Lumière qui accoucha, 4 ans plus tard, de la toute première génération de C3. De son arrière-grand-mère, elle hérita fièrement ses trois glaces latérales épousant la forme globuleuse du pavillon, lui-même doublé d'un combo capot/calandre évasé. Ces subtils clin d'œil à l'aînée vaudraient à la première C3 un succès retentissant. En l'espace de seulement 10 ans, elle égala quasiment la moitié de la production totale de la 2CV en séduisant plus de 2,25 millions

de clients. Ce plébiscite poussa Citroën à envisager un peu plus le retour de la 2CV, dès 2009, à travers un concept-car Revolte 100 % électrique tirant plus ouvertement son inspiration de son aïeule, mais sous une approche premium qui caressait l'espoir de l'intégrer à la gamme DS, à moyen terme. Son crédo visait alors à surfer sur la vague des citadines chics néo-rétro matérialisée par les nouvelles Mini et Fiat 500. Un projet qui n'aboutira pas, et c'est peut-être mieux ainsi, la 2CV n'ayant jamais eu de prétention haut de gamme. Ses



CITROËN REVOLTE CONCEPT



En 2009 déjà, le concept Revolte annonçait un retour de la 2CV. Mais Citroën craignait une cannibalisation avec la DS 3 dont la carrière s'apprêtait à démarrer (2010). |

rivales anglaise et italienne non plus, nous direz-vous. Mais c'est ce renoncement aux hautes sphères qui lui permet aujourd'hui de refaire légitimement surface.

LA 2CV APPELÉE À LA RESCOURSSE DE STELLANTIS

Le groupe Stellantis, détenteur des Chevrons, fait face à une grave crise industrielle, financière et stratégique à l'heure d'une transition énergétique voyant la concurrence chinoise s'intensifier. Débarrassé de l'encombrant Carlos Tavares, depuis l'an dernier, il vient de dévoiler un ambitieux plan stratégique, sous la houlette de son nouveau boss Antonio Filosa, plaçant la 2CV au cœur de ce schéma. Face aux

défis de l'électrification de masse, le peuple a plus que jamais besoin d'un véhicule bon marché. Et qui mieux que la 2CV pour l'incarner dans l'urgence ? En octobre prochain, lors du Mondial de l'automobile de Paris, Citroën esquissera les lignes de cette future 2CV à travers un concept-car, soit deux ans avant l'arrivée du modèle de série qui s'inscrira au sein du projet E-Car visant à développer, sous la gouvernance de Fiat, un véhicule électrique au ticket d'entrée situé sous la barre des 15 000 €, hors bonus. Si le Chinois Leapmotor, majoritairement détenu par Stellantis, sera certainement mis à contribution pour fournir la chaîne de traction, la production s'établira en Europe, au sein de l'usine de Pomigliano d'Arco, près de Naples, berceau histo-

rique de la Fiat Panda. S'il est impossible de préciser les caractéristiques techniques de cette future Citroën 2CV, pour le moment, l'ombre chinoise du concept-car, révélé le 21 mai dernier, nous a permis de réaliser une illustration exclusive du design vers lequel elle pourrait tendre. Si sa silhouette respectera, semble-t-il, les fondamentaux du modèle originel à grand renfort d'ailes déportées, elle s'en détachera dans le détail en troquant ses légendaires phares ronds contre des blocs optiques rectangulaires illuminés de "parenthèses", tandis que les charmants carénages de roues arrière devraient malheureusement passer à la trappe pour faciliter le démontage en cas de crevaison. Quoi qu'il en soit, la 2CV est de retour. Pour de bon. |

Peugeot Concept 6 et Concept 8

Concept-cars non commercialisés



MANGER DU LION

PAR B. DEFAY, PHOTOS DR

Après un quasi abandon faute de résultats, Stellantis fait volte-face en annonçant son grand retour en Chine avec Dongfeng. Au Salon de Pékin, Peugeot a dévoilé deux concepts illustrant clairement l'ambition de la marque au lion sur ce marché disputé.

Depuis 1992, Stellantis est partenaire du groupe chinois Dongfeng pour la commercialisation de ses produits en Chine. La coentreprise DCPA (pour Dongfeng Peugeot Citroën Automobile) avait pourtant un peu perdu de sa superbe durant l'ère Tavares, avec des résultats commerciaux mitigés. Avec l'arrivée de la nouvelle équipe dirigeante (Antonio Filosa à la tête de Stellantis, Alain Favey chez Peugeot), le groupe rassemble ses forces pour relancer certains projets, dont le retour sur le marché chinois. Cela passe par la présentation de deux concepts au Salon de Pékin. Les Peugeot Concept 6 et Concept 8 ont créé la surprise sur le stand Peugeot-Dongfeng de l'immense parc des expositions de la capitale de l'Empire du Milieu. Les deux silhouettes, un break profilé et un grand SUV familial, ne sont pas sans évoquer des réinterprétations modernes des 508 SW et 5008. On y retrouve certaines caractéristiques, comme la poupe très étirée du break Concept 6 ou le gabarit allongé et haut sur pattes du SUV. Les deux études adoptent des codes stylistiques

inédits, fortement inspirés de l'étude Polygon, comme la signature lumineuse à trois griffes horizontales à l'avant et à l'arrière. Logique, puisque le style a été supervisé par le responsable du design, Matthias Hossann, également en charge des projets européens. Pour autant, ces concept-cars sont destinés en priorité à la Chine et à certains marchés internationaux. Les modèles de série sont attendus dès 2027, avec une production lancée à Wuhan (Chine) grâce à un inves-

tissement de près d'un milliard d'euros, subventionné en partie par les pouvoirs publics locaux. Les véhicules de série seront des modèles électriques ou hybrides rechargeables, populaires sur le marché chinois. Parallèlement, deux véhicules Jeep à motorisations équivalentes sont également prévus dans cette usine. Gageons que cela permettra à Stellantis de retrouver des couleurs sur un marché chinois à la fois en difficulté et très concurrentiel. ■



La poupe du Concept 6 n'est pas sans rappeler le break 508 SW, avec des codes proches du concept Polygon.

Audi Service



Votre Audi est entre de bonnes mains.

Nos experts Audi Service réalisent un pré-contrôle du véhicule, établissent gratuitement un devis si nécessaire et assurent la présentation de votre Audi dans un centre agréé indépendant.

Visite préalable et
Contrôle Technique

25€*

Jusqu'au 31 août



*Offre de prise en charge partielle du Contrôle Technique réservée aux particuliers possesseurs d'un véhicule Audi et titulaires de la carte grise, valable jusqu'au 31/08/2026 dans le réseau Audi participant en France métropolitaine. Si une remise en état est nécessaire à l'issue de l'inspection préalable au Contrôle Technique, un devis gratuit sans engagement sera proposé au client. Les réparations seront effectuées avec l'accord du client, conformément au devis validé. Le client conserve la liberté de récupérer son véhicule après l'inspection préalable au Contrôle Technique, même en cas de réparations, sans rien nous devoir. Les éventuelles réparations et la contre-visite restent intégralement à la charge du client. Le Contrôle Technique n'est pas réalisé par un atelier Audi mais par un centre agréé par la Préfecture répondant à des normes gouvernementales strictes.

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons n° 832 277 370.

POUR LES TRAJETS COURTS, PRIVILÉGIEZ LA MARCHÉ OU LE VÉLO. #SeDéplacerMoinsPolluer

Renault 4 JP4x4 Concept

Concept-car non commercialisé



MARTINE À LA PLAGE

PAR J. JODRY, PHOTOS DR

Suite des aventures d'une Renault 4 électrique en mal de notoriété, tentant une fois de plus d'attirer l'attention via une sympathique étude dérivée du modèle commercial.

Contrairement à ce que fredonnait Alain Bashung, on ne l'a pas vue dans le Vercors, sauter à l'élastique, encore moins voleuse d'amphore, au fond des criques, bien qu'elle ait enfilé moult costumes pour nous séduire depuis sa révélation sous forme de concept-car, en 2022, avant de se concrétiser en production l'an dernier. Tour à tour, la 4L des temps modernes s'est muée en baroudeuse de l'extrême via deux études 4Ever Trophy (2022 et 2023), en Hippie dans sa variante FI4wer Power (2024), puis en garde forestière dans sa robe Savane 4x4, et même en pompier en configura-

tion Vision 4rescue (2025). Elle a ensuite revêtu une jupe blanche pour se rendre à Roland-Garros, avant d'enlever le haut, cet été, pour les besoins d'une version Plein Air à capote en toile. Si la Renault 4 ne tient pas en place, au point de passer pour l'Arturo Brachetti de l'automobile tous les quatre matins, c'est que ses géniteurs ressentent l'irrépressible besoin de multiplier les coups de communication à son endroit pour enfin faire décoller sa carrière. Là où sa petite sœur, Renault 5, n'a pas eu besoin de gesticuler autant pour conquérir le chaland. Sans doute en raison du positionnement plus évident de cette

dernière par rapport à son aïeule née au beau milieu des années 70, quand le gabarit plus imposant de la nouvelle Renault 4, tendance SUV, brouille les pistes eu égard à la fluette 4L apparue en 1961.

UNE RENAULT 4 DE PLAGE EN GUISE DE NOUVEAU COSTUME

Faute de rencontrer le succès commercial espéré, elle s'offre une escapade balnéaire rendant aussi bien hommage à la variante Plein Air de 1969 qu'au modèle JP4 de 1981, en troquant ses quatre portières latérales contre seulement deux battants, réservant

Si cette étude a de quoi ravir, elle a malheureusement très peu de chances d'atteindre le stade de la production, en raison de faibles prévisions de débouchés commerciaux.



La transmission 4x4 qui l'anime pourrait parfaitement s'appliquer en série.



La R4 classique ferait bien de s'inspirer de la jovialité émanant de cet habitacle pour séduire le grand public.



Surf ou skateboard, la JP4x4 prône décidément la glisse.

son usage aux journées ensoleillées. Son toit se voit également ajouré en forme de croix pour améliorer la rigidité, tandis que son hayon, dénué de capote, s'abaisse à la manière d'une ridelle de pick-up afin de faciliter le chargement d'objets. Pour sa part, l'habitacle se distingue des Renault 4 de production par ses coloris estivaux recouvrant des éléments de mobilier spécifiques, tels que la console centrale flottante ou les sièges "momie" incluant les appuie-têtes. Techniquement parlant, elle bénéficie de la base de la Renault 4 Savane, rehaussée de 15 mm et chaussant des pneumatiques Goodyear UltraGrip Performance+

en 225/55 sur ses jantes spécifiques JP4, quand ses voies s'élargissent de l'ordre de 10 mm, de chaque côté, pour mieux asseoir son statut d'aventurière des plages. Afin de crapahuter dans les dunes, un second moteur 100 % électrique fait son apparition sur l'essieu arrière pour lui faire bénéficier d'une transmission intégrale permanente. Cette dernière est espérée en production à moyen terme. Le mois dernier, les visiteurs du tournoi de Roland-Garros l'ont découverte sur site, entre deux matchs, le Losange demeurant l'un des partenaires privilégiés de la prestigieuse Quinzaine tennistique. ■

Opel Corsa GSE

Octobre 2026,
à partir de 42 000 €
(estimation)



LA GTI DE TROP ?

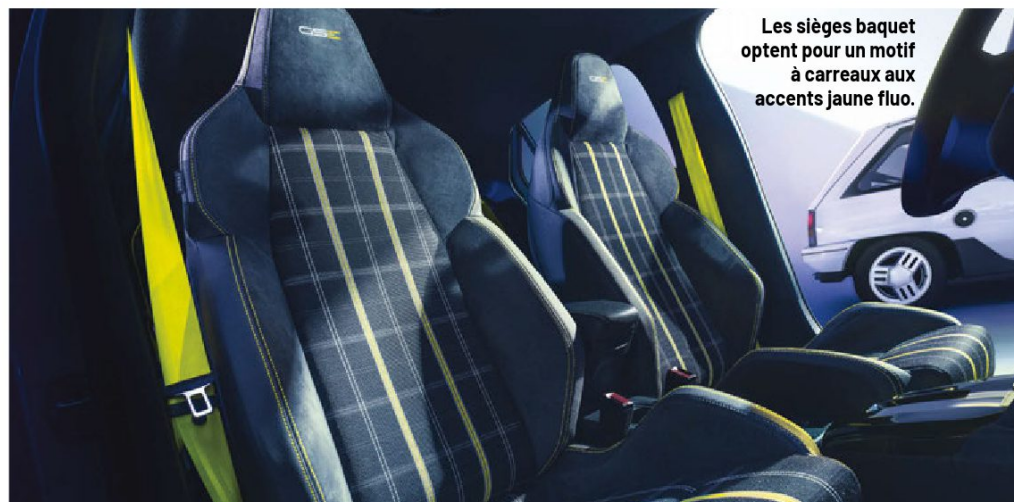
PAR B. DEFAY, PHOTOS DR

Opel dévoile la nouvelle Corsa GSE, nouvelle cousine des Peugeot E-208 GTi et Lancia Ypsilon HF. Arrivée en fin de carrière pour la citadine allemande, cette déclinaison est-elle de trop au sein du groupe Stellantis ?

Après le Mokka GSE à l'été 2025, Opel étend son offre sportive à la citadine électrique Corsa, à l'image de ses cousines du groupe Stellantis : la Lancia Ypsilon HF et la Peugeot E-208 GTi en tête, mais aussi l'Alfa Romeo Junior Veloce et l'Abarth 600e, qui partagent la même mécanique. La Corsa GSE reprend la philosophie du Mokka équivalent : allure plus musclée grâce à des inserts noir laqué sur les boucliers et un toit contrasté, voies élargies et extensions d'ailes inédites pour la Corsa, jantes spécifiques à trois branches de 18" chaussées de pneus Michelin Pilot Sport 4S, étriers de frein Alcon jaunes, logo GSE sur les bas de caisse... À bord, les sièges baquet identiques à ceux de l'E-208 GTi sont recouverts d'un motif à carreaux spécifique jaune fluo, typique du label. Une teinte reprise sur les ceintures de sécurité. L'Alcantara s'installe à bord (volant, contre-portes, sièges) tandis que le pédalier

en aluminium et un affichage spécifique sur l'écran central de 10" ajoutent une touche de sportivité. Sans surprise, la Corsa reprend le bloc électrique sportif du groupe Stellantis. Placé sur l'essieu avant, il délivre 281 ch et 345 Nm de couple en mode Sport, au lieu de 280 ch sur les autres modèles ! Le mode Normal réduit la puissance à 231 ch et le mode Eco bride la vitesse maximale à 150 km/h, contre 180 km/h. Le 0 à 100 km/h est expédié en 5,5 s seulement, faisant d'elle la Corsa de

série la plus rapide jamais commercialisée. Elle hérite aussi d'un différentiel autobloquant Torsen et d'une suspension adaptée. L'autonomie devrait être proche des 370 km de la cousine Lancia Ypsilon HF, déjà commercialisée à partir de 42 400 €. Une première indication du prix potentiel de la citadine allemande, à confirmer lors de la commercialisation prévue au Mondial de Paris. On est bien loin des petites GTI accessibles comme la Corsa GSi des années 1980 !



Les sièges baquet optent pour un motif à carreaux aux accents jaune fluo.

"pour notre
anniversaire
de mariage,
j'ai emmené
ma femme
au salon
de l'auto"

irvin l.
garagiste motrio

motrio.fr



1500 GARAGES
PARTOUT EN FRANCE

MOTRIO
votre voiture, notre moteur

POLO GTI

Volkswagen ID. Polo GTI

Automne 2026,
à partir de ≈ 40 000 €



GTI ONISÉE

Depuis que le constructeur allemand a abordé le virage de l'électrification de masse, au tournant des années 2020, il s'est évertué à développer une gamme survitaminée sous couvert d'autocensure, en estampillant ses membres du morne sceau GTX, en lieu et place du légendaire label GTI épris d'énergie fossile depuis un demi-siècle. Malheureusement, la mayonnaise n'a que peu pris auprès d'un grand public, par ailleurs hermétique au principe de numérotation adossé au sigle ID. C'est pourquoi, 6 ans plus tard, Volkswagen entame une profonde réorganisation nominale de ses modèles pour revenir aux fondamentaux, l'honneur revenant au patronyme Polo (Auto Moto n°354) de soutenir, pour la première fois, la carrière d'une citadine exclusivement alimentée par la fée élec-

tricité, qui plus est épaulée d'un dérivé sportif affichant sans complexe le sigle GTI à 360°. L'avenir nous dira si la clientèle se montrera réceptive à cette nouvelle désignation mais, d'emblée, on ne peut qu'applaudir la rupture du design extérieur de cette ID. Polo avec l'embarrassante silhouette de monospace que prônait l'ID.3 GTX. Son profil à deux volumes s'inscrit parfaitement dans la lignée des Polo GTI thermiques et rejoint les canons de beauté des récentes urbaines 100 % électriques incarnées par les Alpine A290, Lancia Ypsilon HF et Opel Corsa GSE. Sans oublier sa principale cible : la future Peugeot 208 GTi, attendue dans les prochaines semaines. Pour muscler son jeu, l'Allemande s'offre un bouclier avant spécifique, percé d'une large prise d'air en nid d'abeille incluant deux inserts verticaux rouges, clin d'œil

aux anneaux de remorquage des modèles de compétition. Plus haut, la barrette lumineuse reliant les optiques est soulignée d'un liseré rouge s'estompant progressivement à chaque extrémité, et bien évidemment surmontée du fameux logo GTI, lequel se retrouve sur chaque moyeu des magnifiques jantes de 19". Pour asseoir un peu plus sa stature, un bas de caisse plus proéminent, également badgé GTI, réduit quelque peu la garde au sol, tandis que la poupe s'agrément de généreux diffuseurs encadrant la plaque minéralogique.

UN HABITACLE FIDÈLE À L'ADN GTI

Si l'Allemande a tout bon à l'extérieur, son habitacle fait-il honneur à la longue lignée des boules de nerf de Volkswagen ? Dans l'imaginaire collectif, un intérieur de GTI se caractérise avant tout par le motif écossais



Pour la première fois, le label GTI s'applique sur la malle d'un modèle 100 % électrique chez Volkswagen. Une prétention à la hauteur du mythe ?

PAR J. JODRY, PHOTOS L. REY



La dissimulation des poignées de portières arrière dans les montants dynamise la silhouette.

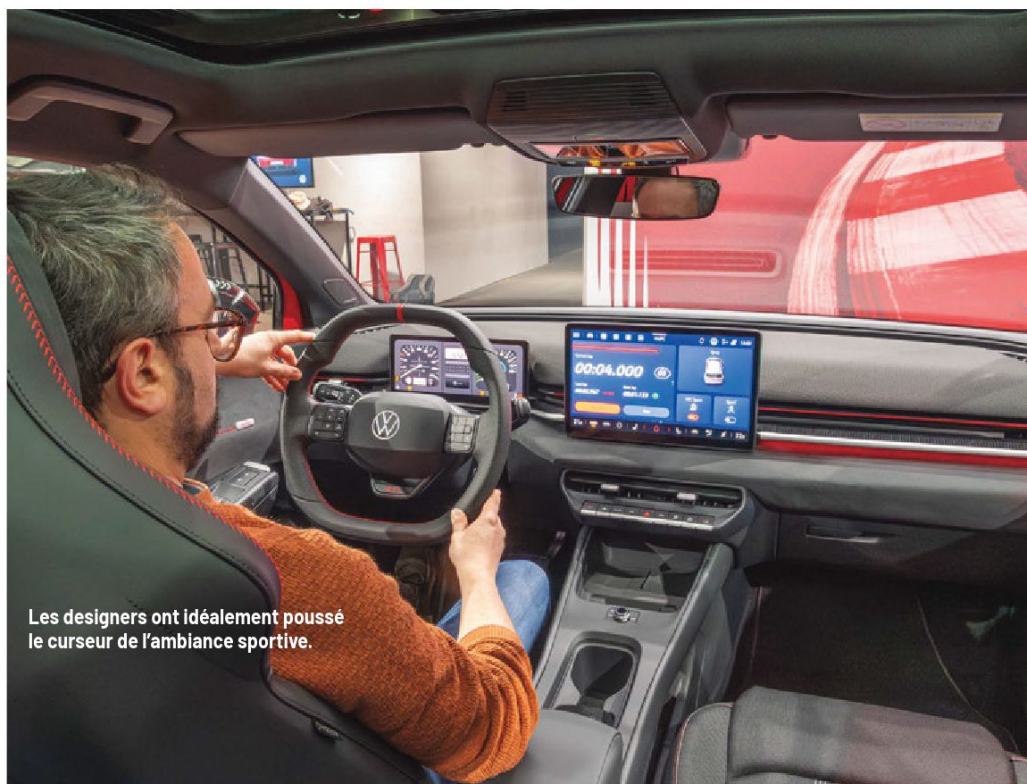
la gamme ID. Polo classique, capable d'afficher des compteurs au look vintage inspirés de la première génération de Golf restylée. Sur la dalle centrale, ce clin d'œil au passé est incarné par un sympathique lecteur de cassettes virtuel relayant l'ensemble des médias dernier cri.

DES PERFORMANCES ENCORE EN RETRAIT FACE À STELLANTIS

Qu'en est-il sous le capot de cette ID. Polo de tous les diables ? C'est bien évidemment le nerf de la guerre. Premier élément de réponse : son niveau de puissance de 226 ch, soit davantage qu'aucune autre Polo GTI thermique. Mais est-ce vraiment suffisant s'agissant d'un véhicule électrique potentiellement plus lourd ? Une crainte déjà émise au sujet de la Cupra Raval (*Auto Moto* n°354), cette cousine de l'ID. Polo reposant sur la même plateforme MEB+ et des motorisations similaires. Invariablement catapultées de

0 à 100 km/h en 6,8 s, elles peinent à rivaliser avec les mesures d'accélération des GTI formant la constellation Stellantis : fortes de 280 ch, les Ypsilon HF, Corsa GSE et 208 GTI revendiquent fièrement entre 5,5 et 5,6 s sur le même exercice. L'Allemagne devra donc attendre de prochaines évolutions moteur pour espérer inquiéter ses rivales, chrono en main, mais tentera de se rattraper au chapitre de la tenue de cap grâce à un différentiel avant à glissement limité associé à un châssis sport adaptatif DCC à régulation électronique, livrés de série. Enfin, quid de l'autonomie ? Sujet brûlant pour une sportive électrique. Nos essayeurs ne manqueront pas, cet automne, de vérifier si les 424 km WLTP promis par sa batterie de 52 kWh fondent ou non comme neige au soleil en utilisation intensive. Quoi qu'il en soit, son pic de puissance de 105 kW réclamera 24 minutes de patience pour recouvrer de 10 à 80 % de capacité de batterie. **I**

de ses sièges. Le fameux tissu Clark, que cette Polo électrique adopte discrètement via des lignes parallèles tirant leur inspiration de certaines séries limitées de Golf GTI, dénommées "Edition". Ce décor s'inscrit au sein de sièges enveloppants spécifiques, bien évidemment cousus de surpiqûres rouges, dont jouissent aussi les contre-portes et le volant. Ce dernier se distingue par sa jante en cuir perforé, son point milieu rouge et son bouton de même couleur logé à la base du moyeu afin d'accéder rapidement au mode de conduite le plus sportif. De son côté, la coiffe de la planche de bord se voit doublement soulignée de rouge par un liseré courant sur toute sa largeur, ainsi que par un rétroéclairage s'inscrivant face au passager. Numériquement, cet environnement reconduit les écrans de 10,25 et 12,9" de



Les designers ont idéalement poussé le curseur de l'ambiance sportive.

Skoda Epiq

à partir de 26 290 €



CHARGE HÉROÏQUE

Skoda accélère sur l'électrification en déclinant, avec l'Epiq, la nouvelle plateforme du Groupe dédiée aux petits véhicules relativement bon marché.

PAR J. AZOURA, PHOTOS IVOHERCIK.COM

Trois marques du groupe Volkswagen lancent ce printemps une grande offensive en présentant quatre nouveaux véhicules basés sur la même plateforme MEB+. Outre l'Epiq, révélé mi-mai, Cupra lance le Raval, et Volkswagen les ID. Polo puis ID. Cross, le plus proche cousin du modèle signé Skoda. Ce dernier, un petit SUV qui s'étire sur 4,17 m, se veut le premier modèle de série de la firme tchèque à embarquer tous les éléments de la nouvelle identité stylistique "Modern Solid". Jamais avare en petits noms bien

stylés, Skoda a dénommé sa face avant Tech Deck, une calandre noire laquée moderne, mais peut-être fragile face aux micro-rayures. Elle est encadrée d'une inédite signature lumineuse en forme de T à l'avant comme à l'arrière. Notez qu'en option, le petit SUV peut s'équiper de phares avant Full Matrix LED. Il propose notamment quatre modes d'éclairage : urbain, routier, autoroutier et mauvais temps, et s'adapte ainsi aux conditions de circulation. On remarque aussi, à l'avant, un bouclier assez ajouré intégrant des volets actifs

voués à favoriser l'écoulement de l'air. Résultat : un coefficient de traînée de 0,275. L'arrière évoque lui aussi l'aventure avec des traits assez robustes, ou encore un bouclier non peint chargé de le protéger des chocs en ville. L'Epiq dévoile un habitacle épuré, composé d'une planche de bord horizontale assez basse favorisant la visibilité vers l'avant. Le conducteur fait face à un combiné d'instrumentation numérique de 5,3" plutôt modeste. Au milieu de la console centrale, on trouve une dalle de 13" qui commande l'essentiel des



Sobre et bien finie, la planche de bord séduit.



Deux adultes voyageront à l'aise à l'arrière.



Dommage de ne pas offrir la charge de 90 kW dès le premier niveau de finition, comme la Polo.

d'une capacité de 38,5 kWh, adopte la technologie LFP (lithium-fer-phosphate) : c'est celle qu'on trouve sous le châssis des versions de 116 et 135 ch. La grosse batterie de 55 kWh, disponible sur la version haute proposant 211 ch, opte pour une chimie NMC à meilleure densité énergétique. Elle est aussi plus chère. Peu importe sa version, le Skoda Epiq se charge en 11 kW en courant alternatif. En courant continu, les puissances varient selon les versions, avec 50, 90 ou 125 kW. La plus rapide permet de passer de 10 à 80 % de charge en 23 minutes, d'après Skoda. Dommage

que, comme la Cupra, elle n'offre pas en série de recharge 90 kW sur la plus petite version, alors que l'ID. Polo d'entrée de gamme la propose. La version à grosse batterie de l'Epiq devrait pouvoir boucler 430 km avec une seule charge, grâce à une consommation moyenne annoncée autour de 13 kWh/100 km, peu importe la version. Une valeur très intéressante que nous ne manquerons pas de vérifier lors des essais du véhicule. Les prix du Skoda Epiq démarrent à 26 290 € en finition City avec le moteur de 116 ch. La gamme est chapeautée par la version Sportline développant 211 ch, qui culmine à 42 790 €. **I**

fonctions du véhicule. Côté habitabilité, c'est assez surprenant pour un modèle aussi compact. En plus d'un espace très correct à l'arrière, l'Epiq propose un coffre de 475 litres auquel s'ajoutent pas moins de 26 l de rangements disséminés un peu partout dans l'habitacle.

POSITIONNEMENT TARIFAIRE AGRESSIF

Comme ses cousins du groupe VW, l'Epiq renonce définitivement aux énergies fossiles. Ce SUV à transmission avant offre, selon les versions, deux types de batteries. La plus petite, dotée



Malgré son faible encombrement, l'Epiq dévoile un volume de chargement surprenant.

BMW Alpina concept Vision

Non commercialisé



UNE AUTRE IDÉE DU LUXE

PAR J. AZOURA, PHOTOS DR

BMW présente au concours d'élégance de la Villa d'Este une étude de style préfigurant l'avenir de sa nouvelle division luxe, sous les traits d'un grand coupé aux airs de Série 8.

Depuis le rachat d'Alpina par BMW en 2022, la firme à l'hélice mûrit sa stratégie pour investir le segment des véhicules de prestige, à mi-chemin entre le premium et le luxe, déjà occupé dans le groupe par Rolls-Royce. Telle est donc la vocation de l'ancien préparateur exclusif de BMW, connu depuis des décennies pour avoir amélioré avec goût les modèles du constructeur bavarois. Aujourd'hui, la stratégie se précise. Pas de limousine façon Maybach au programme, mais plutôt

une réinterprétation de la Série 8, toujours au catalogue, bien que tombée en désuétude et peu aidée par une fiscalité punitive en France. Pourtant, ce concept Vision, de 5,20 m de long arbore, en bas de sa poupe, deux doubles sorties d'échappement Alpina, signe qu'il opte pour une motorisation thermique. En effet, BMW annonce qu'un V8 anime la bête. Son style s'inscrit dans la mouvance "Neue Klasse", avec un arrière sobre, surplombé par des paires parallèles de feux horizontaux. Au-dessus, pas de disgracieux becquet,

mais une chute de toit en pente douce, caractéristique des grands coupés signés BMW. Ses jantes à fins bâtons évoquent, elles, les fameuses roues Alpina. Dommage, en revanche, d'avoir rendu si discret le fameux liseré doré qui participait au charme des précédentes préparations. On le distingue à peine sur les photos accompagnant sa présentation. L'avant, enfin, dévoile deux gros naseaux aux contours lumineux, un capot agressif, très plongeant et nervuré à son extrémité, un bouclier largement ajouré et, en bas,



L'intérieur emprunte beaucoup à la Série 7 récemment restylée.



L'arrière semble accueillant pour un coupé !



en réalité largement empruntée à la Série 7 restylée, présentée le mois dernier dans *Auto Moto* (n°354). L'original volant à deux branches verticales est repris, à l'exception du logo, désormais floqué Alpina. L'arrière ne semble différer que par l'espace offert aux jambes, tant les sièges paraissent accueillants. Assises creusées, cuir capi-

tonné, chauffage de nuque et appuie-têtes réglables devraient permettre aux occupants de voyager en toute quiétude. Bien entendu, le Vision BMW Alpina n'est qu'un concept et n'a pas vocation à être commercialisé en l'état, même si son style réaliste pourrait laisser penser le contraire. Affaire à suivre donc. |

une lame portant la mention Alpina, seul signe distinctif flagrant de l'ancien artisan préparateur. Outre le luxe, ce concept annonce aussi une bonne dose de sportivité. Les jantes de 22" à l'avant et 23" à l'arrière en témoignent.

INTÉRIEUR GRAND LUXE

L'habitacle, en revanche, fait honneur à Alpina en déployant des matériaux chics et des écrans de taille raisonnable, loin d'être aussi monumentaux que sur les dernières Mercedes. La présentation est



Les doubles sorties d'échappement trahissent la motorisation thermique qu'abrite ce concept.

Denza Z

Été 2026, tarifs nc



L'OPPORTUNISTE

Après avoir marqué les esprits en dévoilant en grandes pompes son break haut de gamme, Denza présente déjà la suite au Salon de Pékin avec le cabriolet Z, qui ne cache pas ses grandes ambitions européennes.

PAR B. DEFAY, PHOTOS DR

Tout juste lancée en France, la division luxueuse du groupe chinois BYD annonce déjà la couleur.

Après un shooting brake Z9 GT très technologique (à la fois électrique et PHEV) et un van D9 hybride rechargeable, Denza s'apprête à lancer un modèle plaisir, sur un segment de niche encore peu exploité par les constructeurs historiques : celui du cabriolet électrique à 4 places. MG s'est déjà lancé avec le Cyberster, à 2 places seulement, mais Denza embarque ici deux fois plus de passagers, dans un gabarit relativement compact. Peu prisée en Chine, cette carrosserie est donc le signe que la marque espère conquérir l'Europe. D'ailleurs, le développement est en partie réalisé sur le mythique Nürburgring Nordschleife, en Allemagne. Baptisé Denza Z, ce modèle à toit en toile souple fera ses débuts officiels lors du prochain Festival of Speed de Goodwood (Royaume-Uni), début juillet, mais il a fait une première apparition remarquée au Salon de Pékin en avril. La fiche technique est pour le moment incomplète, avec une puissance annoncée comme "supérieure à 1000 ch" (la Z9 GT

atteint 1156 ch), grâce à trois moteurs électriques, et un 0 à 100 km/h abattu en moins de 2 secondes. Le dessin très latin (on sent une certaine inspiration du côté de chez Maserati) est l'œuvre de Wolfgang Egger, père des Alfa Romeo 159, 166, 147 et 8C Competizione, ou encore de certaines Audi à la fin des années 2000.

Proche de la future Tesla Roadster, dont on attend encore la présentation, la Denza Z

devrait s'en démarquer par des technologies encore plus poussées et développées en interne. La marque évoque la suspension adaptative hydraulique, déjà utilisée par la supercar Yangwang U9, mais aussi le système de charge ultra-rapide "Flash Charging" atteignant 1500 kW, avec un plein de 10 à 97 % possible en 9 min seulement, selon le constructeur. Il ne reste plus qu'à développer une telle infrastructure en Europe. **I**

Certains détails rappellent des productions européennes comme la Maserati MCPura.



Lexus TZ

Début 2027,
tarifs nc



L'AMÉRIQUE...

PAR B. DEFAY, PHOTOS DR

La division haut de gamme du groupe Toyota voit grand en dévoilant un nouveau SUV électrique à 6 places baptisé Lexus TZ. Malgré un gabarit de 5,10 m, peu adapté au marché européen, il sera bien commercialisé en France dès le début de l'année 2027.

Inspiré par les Kia EV9, Hyundai Ioniq 9, BMW iX ou Porsche Cayenne Electric, Lexus dévoile le TZ. Ce grand SUV de 5,10 m, grand frère familial du RZ (4,89 m), embarque jusqu'à 6 passagers dans une configuration encore rare sur le marché. Plutôt adapté au marché américain, il sera pourtant vendu en France dès le début de l'année 2027, à un tarif encore inconnu. Le SUV adopte les codes de la récente ES (5,14 m) : calandre pleine peinte couleur carrosserie, phares en crochet, silhouette anguleuse et carrosserie sculptée. Le toit plat se termine par un aileron incliné sur le hayon, marqué d'un large bandeau lumineux se prolongeant sur les ailes, évoquant celui du Porsche Cayenne

Electric. La planche de bord intègre un écran central de 14" fonctionnant sous la dernière version du système multimédia Lexus Connect, et des compteurs numériques sur une dalle incurvée de 12,3". Les matériaux haut de gamme tels que le bambou cohabitent avec certains éléments issus du recyclage et un éclairage d'ambiance étendu aux contre-portes. L'immense toit ouvrant court jusqu'au troisième rang, qui bénéficie de sièges chauffants. L'empattement généreux de 3,05 m laisse beaucoup d'espace aux passagers, lesquels profitent de fauteuils inclinables avec repose-jambes. La marque a largement travaillé l'insonorisation afin de proposer un véhicule électrique

vraiment silencieux. Le coffre oscille entre 290 et 2 017 l. Lexus annonce deux variantes 100 % électriques au lancement, de 313 ou 408 ch grâce à deux électromoteurs assurant une transmission intégrale d'office. La batterie de 95,8 kWh autorise une autonomie de 480 à 530 km, mais sa recharge déçoit avec une puissance DC de 150 kW seulement et un 10 à 80 % estimé à 35 min, bien loin des 15 min permises par une architecture 800 volts sur certaines électriques récentes. Lexus se rattrape avec un chargeur embarqué AC de 22 kW, et un dynamisme de conduite agrémenté par des roues arrière directrices et une simulation de huit rapports de vitesse, comme sur le RZ. |



Le grand écran central de 14" pilote la majorité des fonctions et dispose d'une architecture logicielle Arene faite maison.



La partie arrière évoque le récent Porsche Cayenne Electric, l'un de ses concurrents.

Geely E5

Mai 2026,
à partir de 37 990 €



CRISE DE LA TRENTAINE

PAR B. DEFAY, PHOTOS DR

Déjà (co)propriétaire de plusieurs marques distribuées en Europe, comme Volvo, Polestar, Lotus ou Smart, le groupe chinois Geely lance maintenant sa propre marque en France, juste avant ses 30 ans. Deux SUV familiaux sont proposés pour commencer.

Fondé en 1997, le groupe chinois Geely se compose de plusieurs marques déjà proposées sur le marché européen : Volvo, Polestar, Zeekr, Lynk & Co, Smart... Cette fois, c'est sous son nom propre qu'il espère percer, à la manière de BYD un peu plus tôt. L'offensive avait déjà commencé il y a quelques mois sur d'autres marchés comme l'Espagne, l'Allemagne, les Pays-Bas ou le Luxembourg. Pour la France, le constructeur débute avec deux SUV

familiaux proches, à la technologie différente. La gamme comprend en effet l'E5, un SUV électrique de 4,61 m aux formes douces, et le Starray, un autre SUV de 4,74 m dont le style diffère très légèrement. Le premier adopte une proue très simple et sans calandre, avec une signature lumineuse sobre mais moderne et une large prise d'air en bas du bouclier. Les poignées de porte sont affleurantes. À l'arrière, un large bandeau court sur le hayon. Le Starray opte pour un style

très proche, avec néanmoins un bandeau noir reliant les feux de jour à l'avant, des projecteurs principaux placés plus bas dans le bouclier, ou encore des poignées de porte traditionnelles.

BEAU SENS DE L'ACCUEIL

À bord, les deux modèles reposent également sur une planche de bord assez similaire, et proche des récentes productions chinoises : grand écran central tactile de 15,4" et petits compteurs numériques de

Geely Starray

Mai 2026,
à partir de 34 990 €



Le SUV électrique bénéficie d'une console centrale haute intégrant un rangement fermé



L'E5 se distingue à l'arrière par un bouclier embarquant la plaque d'immatriculation.

10" derrière un volant plutôt carré, affichage tête haute projeté sur le pare-brise, console centrale flottante comprenant un double chargeur de smartphone par induction et quelques commandes physiques... Les matériaux semblent de bonne qualité, avec des plastiques moussés et du similicuir coloré. L'accueil paraît lui aussi correct, avec un second rang généreux, notamment au niveau des jambes grâce à un plancher plat. Le coffre atteint 461 l (et jusqu'à 1877 l banquette rabattue) pour l'E5 électrique, contre 528 l (et jusqu'à 2 065 l) pour le Starray hybride. Les deux modèles proposent un espace supplémentaire sous le double plancher du coffre, plus ou moins généreux.

DES FICHES TECHNIQUES MOYENNES

Côté technique, les deux véhicules de Geely s'appuient sur la même plateforme multi-énergies GEA. L'E5 100 % électrique embarque un moteur électrique de 218 ch

placé à l'avant, offrant 320 Nm. Il est associé à deux capacités de batteries assez proches : 60,2 ou 68,4 kWh bruts. L'autonomie oscille ainsi entre 430 et 475 km. La recharge s'effectue en une vingtaine de minutes de 30 à 80 % d'après la marque, grâce à une puissance de charge DC de 160 kW. La charge en courant alternatif est fixée à 11 kW. Ces valeurs sont donc dans la moyenne basse du segment, et pas exceptionnelles face aux récentes évolutions des Xpeng G6 et BYD Atto 3. De son côté, l'hybride rechargeable Starray EM-i embarque aussi un moteur électrique de 218 ch (avec 262 Nm de couple), associé à un 4-cylindres essence 1.5 l de 99 ch. La puissance cumulée atteint 262 ch et 262 Nm, et le 0 à 100 km/h est estimé à 8 s. Là aussi, Geely offre le choix entre deux capacités de batterie : 18,4 kWh bruts (avec 82 km d'autonomie WLTP) pour l'entrée de gamme, et 29,8 kWh (jusqu'à 136 km d'autonomie) pour le haut

de gamme. C'est donc un peu mieux que certains concurrents européens, même si ces derniers ont récemment musclé leur jeu, comme Volkswagen avec son Tiguan PHEV qui affiche jusqu'à 126 km d'autonomie électrique.

DES PRIX ALLÉCHANTS FACE AUX EUROPÉENS

Geely donne déjà les tarifs pour sa gamme française. L'E5 est affiché à partir de 37 990 € en finition Pro, et grimpe à 41 990 € en finition haut de gamme Max+. C'est un peu plus qu'un MG S5 EV (dès 32 490 €), mais bien moins que la concurrence européenne, comme le Peugeot E-3008 (dès 45 090 €), pourtant plus petit. Le SUV français a néanmoins l'avantage de bénéficier du bonus écologique en France, contrairement au Chinois. Pour l'hybride rechargeable Starray, le prix est fixé à 34 990 € en entrée de gamme Pro, tandis que le haut de gamme Max+ débute à 38 990 €. **I**

Le Starray hybride affiche jusqu'à 136 km d'autonomie électrique avec sa plus grosse batterie.



À bord, les deux modèles partagent un grand écran central de 15,4" et des compteurs numériques de 10".



Mercedes-AMG GT 4 portes

Été 2026, tarifs nc



PAR H. CALVIN, PHOTOS DR

AMG PUR JUS

Conscient que la transition risque d'être difficile à avaler, Mercedes a tout fait pour que ses fans ne soient pas (trop) dépaysés avec leur prochaine AMG GT 4 portes 100 % électrique.



Les concepteurs se sont assurés dans un premier temps que la sonorité du V8 AMG soit toujours présente ! Oui, l'AMG GT 4 portes offrira un système simulant le son, les passages de rapports et même les vibrations (!) d'un bon gros V8 thermique, comme sur la Hyundai Ioniq 5 N. Mercedes-AMG a également veillé à ce que la puissance ne manque pas en proposant, sur la version GT 63, jusqu'à 1169 ch et 2 000 Nm de couple en pic. Il faudra composer avec "seulement" 721 ch en continu, mais le boost de puissance de 110 kW (150 ch) sera disponible jusqu'à 63 secondes, ce qui est assez rare. Même la GT 55 proposera 816 ch en pic et 510 ch en continu, ainsi que 1800 Nm de couple. Avec une telle cavalerie et un poids DIN fixé à 2 460 kg pour les deux versions, l'AMG GT 63 4 portes et à transmission intégrale abattra le 0 à 100 km/h en 2,4 s, et le 0 à 200 km/h en 6,8 s, avant d'aller buter sur la bride fixée à 300 km/h, tandis que la GT 55, qui ira

aussi vite en pointe, réclamera 2,8 et 9,0 s. Et pour un comportement exemplaire, Mercedes-AMG a mis le paquet avec une suspension pneumatique "Active Ride Control intelligente", avec stabilisation du roulis, et un système de roues arrière directrices braquant jusqu'à 6°. Pour offrir de telles performances, AMG impose une architecture 800 volts et des motorisations inédites. L'auto embarque trois nouveaux moteurs à flux axial (2 à l'arrière, 1 à l'avant), tournant respectivement à 14 000 et 12 000 tr/min. La longueur et le poids sont réduits de 67 %, la densité de puissance est multipliée par 3 et celle du couple, par 2. Mercedes adopte une transmission mono-rapport, contrairement à la Porsche Taycan.

STYLE EN RUPTURE

Malgré ses 5,10 m de long (4,98 m pour la Taycan), 1,96 m de large pour à peine 1,41 m de haut, son Cx ne dépasse pas 0,22. La consommation annoncée oscille quand

Le diffuseur arrière s'allonge selon la vitesse ou le mode choisi.





Les deux écrans orientés vers le conducteur mesurent 10,2 et 14".

même entre 18 et 21 kWh/100 km, l'auto chaussant de gros Pirelli P Zero NDO de 21" (275/35 avant et 315/35 arrière). Pour coller le bestiau au sol à 300 km/h, AMG ne compte pas que sur son poids puisque toute l'aéro est active, avec notamment un diffuseur arrière qui s'allonge d'une bonne dizaine de centimètres. L'immense bandeau arrière intégrant les feux et son énorme bouche proéminente n'en font pas une auto extrêmement gracieuse, mais son prédécesseur ne l'était guère davantage. À bord et malgré son empattement de 3,04 m, l'espace à l'avant n'est pas énorme du fait d'un imposant tunnel central. Certes, cet élément est typique d'AMG, mais on imaginait qu'il disparaisse ou, tout du moins, se réduise sur une auto 100 % électrique ne nécessitant plus d'arbre de transmission. En fait, AMG a logé dans ce tunnel central le réservoir

d'huile, la pompe et la gestion du refroidissement des batteries situées en dessous. Notez que les rangements ne manqueront pas avec 415 litres de coffre à l'arrière et 41 l dans le frunk.

UN GAME CHANGER ÉLECTRIQUE, VRAIMENT ?

La batterie nickel-manganèse-cobalt-aluminium de 106 kWh, autorisant une autonomie WLTP de 696 km et pesant 652 kg, est logée dans le plancher. Elle est composée de 9 compartiments comprenant 18 packs, remplis d'huile afin de refroidir au mieux les nouveaux modules cylindriques conçus en interne. Jörg Burzer, responsable technique du groupe Mercedes, insiste sur le fait que Mercedes doit se démarquer des Chinois par sa capacité d'innovation. L'AMG GT 4 portes est donc présentée fièrement comme un "game changer" en matière de puissance de charge, mais visiblement, on n'est pas

très au fait des dernières propositions chinoises sur le segment. AMG annonce en effet 600 kW de puissance quand une Denza Z9 GT est déjà capable d'accepter 1000 kW. La marque annonce 460 km en seulement 10 min, ce qui équivaut à un 10-80 % en 11 min, quand Denza réalise la même chose en à peine 6,30 min. Malgré le discours officiel, on doute donc que cette AMG GT 4 portes soit un quelconque "game changer" dans le domaine. On appréciera simplement que la capacité de régénération annoncée atteigne 700 kW, ce qui est énorme. On le voit, il va être difficile de rivaliser avec les Chinois dans le domaine de l'électrique. Mais de cette AMG GT 4 portes, qui permettra de régler via trois molettes sur la console centrale la réactivité, la motricité, le comportement en virage et même le niveau de dérive, on attend surtout qu'elle nous impressionne sur le plan des sensations. **I**

Un logement creusé dans le plancher offre un bel espace aux passagers arrière.



À L'ESSAI

Les essais de modèles électriques occupent dans ce magazine une place de plus en plus importante, tandis que les ventes, elles, ne décollent que péniblement en France. La raison ? Le prix, sans doute, qui figure toujours au sommet de la liste des critères des clients au moment de faire leur choix. Forcément, aussi tentants puissent-ils être, les modèles dépourvus de motorisation thermique peinent encore à se montrer

attractifs, financièrement parlant. Mais la tendance est à la baisse. Preuve en est : la nouvelle Renault Twingo, avec un prix d'appel inférieur à 15 000 € (aides déduites, selon les versions), qui rejoint la Citroën ë-C3 sur le marché des petites électriques accessibles. C'est justement l'objet de notre comparatif du mois ! Quelle mini-citadine électrique faut-il choisir ? Vous découvrirez nos réponses dans les pages qui suivent. J. Azoura

À l'essai dans Auto Moto 356



Toyota Hilux



Polestar 5



Audi RS 5



DS N°7

LE MOIS PROCHAIN, DANS AUTO MOTO

Le n°356 d'Auto Moto sera double (juillet-août). Pour vous accompagner cet été, nous vous proposons une rubrique "essais" pour le moins variée. La vedette, tout d'abord, sera signée DS puisque le SUV N°7 (anciennement DS 7) nous sera confié afin de vous en livrer

tous les secrets. Parviendra-t-il à réitérer le succès de son prédécesseur malgré la perte de vitesse du constructeur "premium" ? Ardue sera également la tâche de Polestar, qui tente de percer en France avec une gamme de véhicules électriques plutôt haut de gamme. Cet été, vous pour-

rez lire notre avis au volant de la "5", une berline racée et sportive qui ne manque pas d'allure ! Toyota, de son côté, continue de renouveler ses icônes. Après le RAV4 le mois dernier, c'est au tour du Hilux de revoir sa copie. Laurent Pinel, friand d'utilitaires, se réjouit déjà de participer aux essais

presse ! Enfin, un autre modèle emblématique fait sa mue avant l'été : l'Audi RS 5, descendante de la RS 4, devra faire oublier les kilos superflus imputés à sa motorisation hybride. Un mal pour un bien ? Réponse dans notre prochain numéro !

PAR J. AZOURA, PHOTOS DR

**CITROËN
É-C3
Autonomie
Urbaine Plus**
113 ch
23 450 €



**RENAULT
TWINGO E-TECH
Autonomie
Urbaine Techno**
82 ch
21 090 €





CITRON VERT OU GRENOUILLE VERTE

À l'instar de ses sœurs R4 et R5, la nouvelle Twingo joue sur la fibre nostalgique pour séduire, ainsi que sur sa motorisation exclusivement électrique. Elle croise la route de la Citroën ë-C3, dans sa nouvelle version "premier prix". Face à face branché et vert(ueux).

PAR J. KUCERA, PHOTOS T. ANTOINE



Malgré ses 23 cm de moins, la e-C3 se montre plus habitable avec cinq places à bord.



On aime +

- Agrément de conduite
- Confort
- Habitabilité



On aime -

- Recharge moins efficace
- Autonomie
- Pas de modes de régénération

LES RAISONS DE CHOISIR LA C3...

En cédant à la mode d'une carrosserie de type crossover, cette quatrième génération de C3 est devenue à la fois plus statuaire et plus polyvalente, tout en conservant un gabarit compact qui lui confère de réelles aptitudes en ville, son terrain de prédilection, comme le laisse entendre le patronyme de cette nouvelle déclinaison. Baptisée "autonomie urbaine", cette version de base, plus abordable que "l'autonomie confort", permet d'afficher un tarif qui débute - comme celui de la Twingo - en dessous des 20 000 €, hors prime CEE (Certificat d'économie d'énergie), le nouveau nom donné au bonus écologique. Malgré des batteries LFP moins capacitaires (30,3 kWh contre 44)

et plus légères de 78 kg, la puissance de sa machine électrique demeure identique avec 113 ch et un couple de 124,5 Nm. Il en résulte des performances loin d'être ridicules avec un 0 à 100 km/h annoncé en 10,4 s, soit près de 2 s de moins que la Twingo, moins lourde mais aussi nettement moins puissante (82 ch). L'agrément de conduite se révèle de très bon niveau avec une direction plus consistante et plus informative que celle de la Twingo, très - trop - légère. Le comportement offre la même rigueur que sur les versions thermiques - car contrairement à sa rivale, cette C3 propose toujours une motorisation essence, classique ou micro-hybridée, de 100/110 ch avec une belle neutralité et un amortissement maison à doubles butées hydrauliques progressives. De quoi lui offrir un judicieux compromis entre rigueur et

confort, toujours moelleux, à l'exception de quelques réactions sèches à l'arrière sur les innombrables dos-d'âne devenus l'un des grands fléaux de nos routes, mais qui demeurent bien plus efficaces, en ville, que les non moins innombrables radars. Avec ses jantes optionnelles de 18", la Twingo se révèle un peu moins prévenante sur mauvais revêtement. Autre qualité de cette C3, une habitabilité plus généreuse que celle de sa concurrente, qui est pourtant loin de démeriter dans ce domaine malgré ses 23 cm de moins en longueur et... 5 de moins en empattement. Bref, la Citroën se montre non seulement plus généreuse en largeur aux coudes et en garde au toit, mais elle dispose surtout de 5 places contre 4 seulement pour la Twingo. Sa capacité de chargement se révèle aussi plus généreuse avec un coffre qui cube



La ë-C3 jouit d'une meilleure visibilité et de sièges plus confortables.



Clé de contact et frein à main manuel : un parfum d'une autre époque !



La banquette arrière accueille trois - petites - places et une habitabilité légèrement plus généreuse.



De même le coffre se révèle plus volumineux.

328 litres et peut grimper jusqu'à près de 1200 l, dossiers arrière 40/60 rabattus. Loin de se montrer ridicule avec ses 205/305 et 966 l, la petite Twingo est toutefois battue. Outre une présentation et une finition de qualité satisfaisante, malgré des plastiques tout aussi durs

que ceux de la Renault, cette C3 jouit d'une ergonomie très satisfaisante avec des sièges plus accueillants que ceux de la Twingo et une meilleure visibilité. La petite grenouille souffre notamment d'une rétrovision handicapée par une lunette arrière trop petite et trop basse,

qui limite le champ de vision à quelques dizaines de mètres ; les grands gabarits doivent se tasser un peu sur leur siège pour voir au loin. S'y ajoute une planche de bord assez massive et implantée un peu trop haut, ainsi que d'épais montants de pare-brise. |





La Twingo est particulièrement douce et agréable à conduire, en ville notamment, et bénéficie d'un freinage régénératif ajustable.



On aime +

- Agrément de conduite
- Modes de régénération
- Modularité
- Équipement



On aime -

- Confort un peu ferme en 18"
- 4 places seulement

... OU DE PRÉFÉRER LA TWINGO.

Décidée par l'ancien patron, Luca de Meo, et conçue en un temps record d'à peine deux ans – en Chine –, cette nouvelle et quatrième itération de la "grenouille" surfe à fond sur la fibre nostalgique avec son design néo-rétro très fidèle à celui de la Twingo originelle qui, en 1992, mit un énorme coup de pied dans le segment pour le moins conservateur des micro-citadines avec sa carrosserie monospace très en vogue à l'époque, son design jovial, ses coloris pimpants et surtout sa simplicité, doublée d'une remarquable modularité. Supervisé par l'incontournable Gilles Vidal, le design de ce nouvel opus fait mouche. Optiques avant globuleuses avec une élégante signature lumineuse diurne, un profil monospace, des arches de roues arrondies, mises en valeur par de superbes jantes de 18" optionnelles, et une face arrière tronquée avec des feux en demi-lune, tout y est. L'habitacle est tout aussi pimpant avec un bandeau qui

reprend la teinte de la carrosserie sur la planche de bord ; la seule incartade contemporaine résidant dans le désormais indispensable écran multimédia, de 10,1", qui trône au centre. Ainsi avons-nous droit, sur cette finition supérieure, à l'interface Renault openR link, sous Google, offrant de multiples applications comme Waze, Google Maps ou encore Amazon Music, sans oublier ChatGPT pour d'autres fonctions comme la programmation de la recharge. Infiniment moins connectée, la C3, qui n'a même pas de système de navigation, ne peut rivaliser. Sans oublier la toujours très commode touche qui permet d'enclencher ses préférences en matière d'aides à la conduite ADAS. Autre infidélité à la version originelle, 5 portes au lieu de 3... mais on retrouve deux sièges arrière individuels et coulissants – sur 17 cm – qui lui offrent une belle modularité, laquelle est complétée par un dossier avant droit rabattable donnant la possibilité d'un chargement d'objets de plus de deux mètres de long. Comme sur la C3, les commandes de clim' sont en accès physique direct, et l'ergonomie se révèle

bonne avec, notamment, un volant quasi rond, plus agréable que le volant "rectangulaire" de sa rivale. Encore plus douce grâce à une direction particulièrement légère, dotée d'un diamètre de braquage inférieur à 10 m, sa conduite offre un remarquable agrément, en ville notamment. Mieux, la vivacité de sa machine électrique paraît supérieure à celle de la C3 malgré une puissance de seulement 82 ch. Son couple nettement plus conséquent, 175 Nm contre 124,5 Nm pour la C3, et ses 112 kg de moins expliquent en grande partie cette sensation. Reste une vitesse de pointe à peine moins modeste – 130 km/h (132 km/h mesurés !) contre 125 – qui préservera les points de votre précieux carton rose sur autoroute. Cerise sur le gâteau, la micro-citadine Renault renforce encore son agrément grâce à un freinage régénératif – dont la Citroën est dépourvue – offrant quatre modes, accessibles depuis des palettes au volant. Le plus virulent dispose même d'un mode "One pedal" qui permet, avec un minimum d'anticipation, de ne presque plus recourir à la pédale de frein. Notons qu'à l'inverse



Plus pimpante, la planche de bord reçoit un bandeau assorti à la teinte de la carrosserie.



Comme toutes les Renault automatiques, le sélecteur de vitesse est au volant.



Les deux sièges arrière individuels sont coulissants sur 17 cm et le dossier avant droit est, lui aussi, rabattable.



Modulable, le coffre est un peu moins volumineux.

d'un mode renforçant le frein moteur, la C3 dispose d'un mode C qui le réduit encore ! Plus ferme que celui de la C3, l'amortissement privilégie le comportement, un peu plus dynamique, mais offre moins de moelleux. Notons que cette Twingo, qui reprend la plateforme, raccourcie, de ses sœurs R4 et R5, se contente d'une traverse arrière à essieu déformable, façon Captur, et non d'un train multibras. L'insonorisation s'avère, quant à elle, tout à fait satisfaisante malgré quelques bruits d'air à partir de 100 km/h, toutefois un peu moins prononcés qu'à bord de sa concurrente. Reste à parler consommation, autonomie et recharge, des critères

primordiaux sur un modèle électrique. Plus efficace, la machine électrique de la Twingo autorise plus facilement que sa rivale une consommation inférieure à 12 kWh en ville tandis que sa consommation moyenne s'est établie à 13,8 kWh durant notre face à face, contre 16,1 kWh pour la C3. Il en résulte une autonomie moyenne de 199 km, contre 182 km pour la Citroën. Inutile de préciser que nos deux petites électriques ne s'aventureront que très occasionnellement sur autoroute. Côté recharge, la Renault prend aussi un net avantage une fois équipée de son chargeur 50 kW (500 €), celui de sa rivale se contentant de 30 kW (500 €). Une C3

qui propose également un chargeur 11 kW en courant alternatif (400 €), incompatible avec le premier. Dans les autres cas, comme celui d'une recharge sur prise domestique, les temps de recharge sont censés se valoir. Dernier domaine où la Twingo devance là encore la C3 : l'équipement, bien plus fourni - non seulement la C3 est dépourvue de clé "mains-libres", mais il faut même introduire et tourner la clé traditionnelle pour démarrer ! - et le tarif, de 2 360 € inférieur, sachant que nos deux rivales, ici dans leurs seconds niveaux de finition, tombent chacune en dessous des 20 000 €, une fois déduit le nouveau bonus CEE. |





CITROËN ë-C3
113 ch
23 450 €

VS

RENAULT TWINGO E-TECH
82 ch
21 090 €

Acheter (sur 80 points)

	Citroën ë-C3	Renault Twingo E-Tech
Prix	23 450 €	21 090 €
Valeur résiduelle après 48 mois	11 800 € (60 000 km)	10 000 € (60 000 km)
	50,3 %	47,4 %
Gamme essence & micro-hybridée	100 à 110 ch de 15 990 à 24 456 €	-
Gamme électrique	113 ch de 19 990 à 29 496 €	82 ch de 19 490 à 21 090 €
Puissance fiscale (CV)	4	3
Garantie/kilométrage	2 ans/kilométrage illimité	
Garantie batterie	8 ans/160 000 km (sous conditions d'entretien)	
Conso moyenne AM/constructeur	16,1/16,5 kWh (WLTP)	13,8/12,3
Autonomie AM/constructeur	182/213 km	199/253
CO ₂ (g/km)/bonus (selon les revenus)	de 3 600 à 5 700 €	de 3 620 à 5 740 €
Intervalle de révision	25 000 km/ 2 ans	1 an
Pays de production	Slovaquie	Slovénie
Nombre de points de vente	1 784	3 110

NOTES

Prix d'achat	25/40	30/40
Consommation	10/20	12/20
Valeur résiduelle	11/20	10/20

46

52

Vivre (sur 60 points)

	Citroën ë-C3	Renault Twingo E-Tech
Coffre à 5/à 2 (l)	328 à 1 180	205/305 à 966
Largeur coudes AV/AR (cm)	142/138	141/133
Espace jambe AR (cm)	68	52 à 69

EQUIPEMENTS

Clim'	série (manuelle)	série (auto.)
Essuie-glaces auto.	série	série
Clé "mains libres"	non	série
Lève-vitres avant électriques	série	série
Rétro. élect. rabattables dégivrants	série	série
Prises USB-C	série (3)	série (2)
Sièges avant chauffants	non	option (300 €)
Hi-fi	non	Arkamys 6 HP
Jantes alu	non	600 € (18")
Peinture métal	700 €	200 à 600 € (autre que jaune)

NOTES

Habitabilité et modularité	6/10	6/10
Confort de suspension	8/10	7/10
Équipements de confort	6/10	8/10
Finition et présentation	7/10	7/10
Confort acoustique	7/10	7/10
Connectivité	6/10	8/10

34

43

Conduire (sur 60 points)

	Citroën ë-C3	Renault Twingo E-Tech
Moteur : avant, moteur synchrone à aimants permanents		
Batterie LFP (kWh)	29,4	27,5
Transmission : traction, 1 vitesse + inverseur marche-arrière		
Puissance (ch à tr/min)	113 à 9 030	82 à nc
Couple (Nm à tr/min)	124,5 à 5 270	175 à nc
Recharge Citroën (10 à 100 %) prise domestique 10 A : 12h30. Prise renforcée 16 A : 7h45. Borne AC 7,4 kW : 4h50		
Recharge Renault (20 à 80 %) prise domestique 8 A : 12h25, prise renforcée 14 A : 6h40, Wallbox 32A monophasée/triphasée : 2h50/1h55, rapide DC 30 kW : 36 min		
Poids à vide (kg)	1 338	1 226
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,02x1,76x1,57	3,79x1,95x1,49
Empattement (m)	2,54	2,49
Ø de braquage (m)	10,60	9,87
Vitesse maxi (km/h)	125	130
0 à 100 km/h	10,4	12,1
Pneus de série	205/50 R17	195/60 R16
Pneus de l'essai Citroën : Goodyear EfficientGrip Performance 2 electric drive		
Pneus de l'essai Renault : Continental EcoContact 7 EV (205/45 R18)		

EQUIPEMENTS

Régulateur-limiteur de vitesse	série	série (adaptatif)
Freinage régénératif	non	série (selon 4 niveaux)
Phares LED automatiques	série	série
Stationnement auto. + radars avant et latéraux + angles morts, y compris à l'ouverture des portières)	non	600 €
Caméra de recul	non	série

NOTES

Moteur et boîte de vitesses	7/10	8/10
Agrément de conduite	7/10	8/10
Ergonomie	7/10	6/10
Performances	6/10	5/10
Efficacité freinage	7/10	8/10
Équipements de sécurité	5/10	7/10

39

42



**CITROËN
ë-C3**
119/200

**RENAULT
TWINGO E-TECH**
137/200

NOTRE VERDICT

Nette victoire de la Twingo, particulièrement agréable à conduire en ville grâce à son gabarit et son freinage régénératif, plus efficace en consommation et en recharge, super-modulable et dotée d'un look craquant. Reste à la ë-C3 une habitabilité supérieure, un confort plus moelleux et de meilleures performances.

**auto
MOTO**



1 AN
10 NUMÉROS
POUR 35,90€
AU LIEU DE
59,00€*

RETROUVREZ CES OFFRES SUR
[HTTPS://SHOP.AUTO-MOTO.COM/](https://shop.auto-moto.com/)



BULLETIN D'ABONNEMENT

A RETOURNER SOUS ENVELOPPE AFRANCHIE AVEC VOTRE RÈGLEMENT À OPPER SERVICES - AUTO MOTO - CS 60003 - 31242 L'UNION CEDEX
RETROUVEZ NOS OFFRES SUR LA BOUTIQUE EN LIGNE : [HTTPS://SHOP.AUTO-MOTO.COM](https://shop.auto-moto.com)

OUI, je m'abonne à **Auto Moto**, je choisis mon mode de paiement :

PA01

MA FORMULE : ☐ **1 AN : 10 NUMÉROS POUR 35,90 €** AU LIEU DE 59,00 €* **SOIT PRÈS DE 40% DE RÉDUCTION**

La formule d'abonnement à Auto Moto incluent un accès à la version digitale du magazine sans surcoût

MON RÈGLEMENT :

Je règle par chèque à l'ordre d'Auto Moto

Vous souhaitez régler par carte bancaire ?

Simple et sécurisé, rendez-vous sur
<https://shop.auto-moto.com>

MES COORDONNÉES PERSONNELLES :

☐ Mme ☐ M. NOM _____

PRENOM _____

ADRESSE _____

CODE POSTAL | | | | | VILLE _____

EMAIL _____ N° TÈL _____

J'accepte de recevoir par email les informations et offres commerciales :

• de la part d'Auto Moto : ☐ oui ☐ non

INDISPENSABLE METTEZ VOTRE MAIL

MODE DE PAIEMENT PAR PRÉLÈVEMENT:

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

IRAN:

Vous autorisez Horyzon Media à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de Horyzon Média.
Organisme créancier : HORIZON MEDIA 70 Rue Rivay - 92400 Levallois-Perret
France N° d'émetteur : FR 67 272 608158.

Date et signature

*Offres réservées aux nouveaux abonnés résidant en France Métropolitaine, valables 3 mois. Réductions calculées sur la base du tarif normal de vente à l'unité. Visuels non contractuels. Vous pouvez acquérir séparément chaque numéro d'Auto Moto au tarif de 5,90 €. Après enregistrement de votre règlement, vous recevrez sous 4 semaines environ votre premier numéro d'Auto Moto.

Vous disposez, conformément à l'article L. 221-15 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. Responsable de traitement des données personnelles : Reworld Media Publishing. Finalités du traitement : gestion des abonnements, envoi de magazines promotionnelles et de fidélisation. Données postales, e-mail et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi informatique et Libertés du 6-01-78, vous pouvez nous adresser vos réclamations à l'adresse suivante : rectification, élimination, portabilité, limitation à l'utilisation de vos données ou donner vos directives sur le sort de vos données après décès en écrivant à HORIZON Media, Direction des abonnements, 70 rue de Rivoli, 92500 LaVallée-Perret ou par mail à abonnement@horizonmedia.com

Toyota bZ4X Touring

à partir de 48 400 €

ALLROAD DES TEMPS MODERNES



"Je ressemble à un gros break, je m'habille comme un aventurier et je suis 100 % électrique... Je suis, je suis, je suis... ?" Le Toyota bZ4X Touring.

PAR L. PINEL, PHOTOS DR



Carrure imposante, déguisement d'aventurier et possible transmission intégrale ; cette Toyota revisite le concept du break baroudeur.



On aime +

- Faible consommation électrique
- Agrément, confort, performances
- Habitabilité et coffre



On aime -

- Pas de dossiers 40/20/40
- Pas de bonus
- Tableau de bord sans charme

Vous souvenez-vous de l'appellation Allroad ? Mais si, à l'époque où Julien Lepers présentait encore Questions pour un champion, il s'agissait, chez Audi, de ces breaks gentiment déguisés en baroudeurs, à partir de 2001, dont beaucoup d'automobilistes rêvaient, ou rêvent encore. Le concept a fait des petits, notamment chez Volvo sur les Cross Country ou chez Mercedes, avec les All Terrain, et reste au cœur de l'actualité. Un quart de siècle plus tard, et uniquement en version électrique, Toyota en revisite toutefois les grandes lignes, sur cette nouveauté appelée bZ4X Touring. Son nom à coucher dehors témoigne de sa proximité technique avec le bZ4X "tout court", ce SUV au physique pas si facile, qui prête sa plateforme à cette version Touring. Et ses moteurs. Et son tableau de bord. Mais ce nouveau modèle, produit au Japon dans une usine Subaru, qui vend son clone sous l'appellation E-Outback, n'est pas exactement un SUV : c'est plutôt

un break, certes haut perché, étendu sur 4,83 m, une carrosserie qui aura au moins le mérite de se distinguer dans le paysage automobile actuel. Et d'influer généreusement sur le volume de coffre, donné pour 669 litres, alors que le SUV ne cube "que" 452 l. Tout n'est pas parfait pour autant ; Si la place à bord se révèle généreuse partout, notamment grâce à l'espace aux jambes à l'arrière, on regrette l'absence de banquette 40/20/40 ou d'une trappe à skis, utile pour voyager en famille tout en transportant de longs objets. La soute, dotée de crochets d'arrimage, permet cependant d'empiler les bagages, et son plancher ajustable ménage une surface plane lorsque les dossiers 2/3-1/3, que l'on peut actionner par le biais d'un levier accessible depuis le coffre, sont rabattus.

UN BREAK AVANT TOUT FAMILIAL

Le bZ4X Touring a tout de la bonne voiture familiale pratique, vaste et logeable. Son aménagement intérieur, sans charme mais avec un écran tactile



Présentation sans grand charme, position de conduite un peu trop haute, mais le bZ4X Touring se révèle agréable à mener. Et performant.



Hors autoroute, ce modèle n'aura aucun mal à parcourir plus 500 km entre deux charges.

de 14" en position centrale et de vastes rangements parsemés un peu partout, donne d'ailleurs le ton au premier coup d'œil ; il s'agit plus d'une voiture à vivre que d'une voiture à conduire. Sous-entendu, elle n'a pas vocation à offrir des sensations incroyables ni à générer un plaisir de conduite si savoureux. Et pourtant, la Nipponne s'en sort très bien, aussi, sur ces points. En dépit d'une position de conduite un peu trop haute, le break Toyota montre de très bonnes prestations routières. Malgré ses presque deux tonnes, il est efficace, costaud sur ses appuis, rassurant, et profite d'un petit volant pour se montrer (un tout petit peu) incisif. En prime, les alertes sonores des assistances à la conduite sont devenues faciles à déconnecter, le niveau

de régénération s'ajuste idéalement depuis les palettes au volant (mais pas de mode "One Pedal" ici) et le compromis confort/fermeté d'amortissement paraît très bien calibré. Et côté performances, ça cause ; la version à transmission 4x4 (à partir de 51 900 €) compte deux moteurs pour afficher 380 ch. Reprises canons et 0 à 100 km/h en 4,5 s ; aucune Audi Allroad d'époque, pourtant proposée avec de vaillants moteurs, n'a jamais accéléré aussi fort. Mais en France, c'est principalement avec de "simples" roues avant motrices que le Touring devrait se vendre. Au menu, donc, un seul moteur synchrone, 224 ch, une puissance fiscale qui tombe de 10 à 5 CV et une vitesse maxi bridée, passant de 180 à 160 km/h (ainsi qu'une capacité de remorquage

réduite de 1500 à 750 kg). Les sensations baissent d'un cran, tout en demeurant sérieuses et amplement suffisantes pour envisager sereinement les dépassements de poids lourds. Et à moins d'accélérer trop fort au feu vert sur chaussée mouillée, ou dans les chemins gravillonneux (où la garde au sol de 21 cm permet de s'aventurer sans aucun souci), les pertes de motricité restent assez rares et rapidement corrigées. Cette déclinaison appelée Grande Autonomie n'est en revanche disponible qu'avec la finition de base, nommée Design (48 400 €), qui toutefois intègre tout ce qu'il faut, y compris du superflu (double chargeur de smartphone à induction, clé digitale, caméra de recul, volant chauffant...). La pompe à chaleur, le planificateur d'itinéraire et le précondi-



Pas de banquette 40/20/40, mais un volume de 669 l dans la soute du break Toyota.



Pas de problème d'espace à l'arrière, où la garde au toit se montre généreuse aussi.



Longueur : 4,83 m, soit 14 cm de plus que le SUV bZ4X.

tionnement de la batterie, pour réduire les temps de charge en DC (indiqués dans la fiche technique et plafonnés à 150 kW), répondent tous présents. Mais pas le chargeur embarqué 22 kW, réservé à la version supérieure, appelée Lounge, qui complète sa dotation avec entre autres un toit panoramique et un système audio JBL à 9 haut-parleurs.

UNE AUTONOMIE CONVAINCANTE MALGRÉ UN MALUS DE TAILLE

Mais avec deux ou quatre roues motrices, et quelle que soit la finition sélectionnée, le bZ4X Touring embarque une batterie NMC de 74,7 kWh de capacité brute, basée sur une architecture 400 V. Elle affiche une autonomie maximale de 591 km en version 2WD, grâce à une faible consommation :

14 kWh/100 km selon le cycle d'homologation. Bonne nouvelle, nous étions très près de ce résultat (14,9 kWh/100 km) lors de notre prise en main slovène, avec une conduite coulée, au cœur d'un environnement vallonné. Et si cette batterie est, comme tant d'autres, fournie par le Chinois CATL, elle profite d'une classique garantie de 8 ans/160 000 km, assurant au moins 70 % de sa capacité, une couverture portée à 10 ans/1 million de kilomètres sous condition d'une visite de contrôle annuelle dans le réseau. Un petit coup de pouce pour maintenir la réputation de fiabilité dont profite la marque. En revanche, ce dont ne profite pas le bZ4X Touring, c'est d'un bonus significatif. Sa provenance lointaine lui interdit cet avantage administratif ; dommage pour les ventes aux professionnels... |

Acheter

Toyota bZ4X Touring
Version essayée : 48 400 €
À partir de 48 400 €

Conso durant l'essai (kWh/100 km)	14,9
Conso mixte WLTP (kWh/100 km)	14
Autonomie mixte WLTP (km)	591
Autonomie constatée (km)	560
CO ₂ (g/km)/bonus CEE	0/580 €
Puissance fiscale (CV)	5
Pays de fabrication	Japon
Garantie	5 ans/100 000 km

GAMME PROPOSÉE

Électrique, 74,7 kWh, de 224 à 380 ch, à partir de 48 400 €

Conduire

Moteur : synchrone à aimants permanents.
Transmission : traction, réducteur, 1 rapport.

Puissance maxi (kW/ch)	165/224
Couple (Nm)	269
Batterie	NMC
Capacité brute/nette (kWh)	74,7/71
Temps de charge (10 à 100 %) :	
prise domestique 12 A	nc
boîtier AC 11 kW	7h
boîtier AC 22 kW (finition Lounge)	3h30
borne DC < 150 kW (10 à 80 %)	28 min
Poids à vide (kg)	1900
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,83x1,86x1,68
Empattement (m)	2,85
Diamètre de braquage (m)	11,2
Vitesse maxi (km/h)	160
0 à 100 km/h (s)	7,3
Pneus de série	235/60 R18
Pneus de l'essai Bridgestone Alenza Enliten	

Vivre

Coffre à 5/à 2 (l)	669/1718
Largeur aux coudes AV/AR (cm)	148/145
Espace jambes AR (cm)	80

Potentielles concurrentes

Volkswagen ID.7 Tourer, électrique
204 ch/59 kWh, à partir de 53 700 €
Skoda Enyaq Element 85, électrique
286 ch/85 kWh, à partir de 46 950 €
Subaru E-Outback 4XPerience, électrique
380 ch/71 kWh, à partir de 52 990 €

NOTRE VERDICT

Pour ceux qu'un gabarit imposant ne rebute pas et que l'originalité n'effraie pas, le bZ4X Touring présente de beaux atouts, en plus d'une faible consommation et d'une belle autonomie.

auto
MOTO



À L'ESSAI

MG4 EV Urban Premium 54 kWh

30 495 €



LÉGENDE URBAN


On aime +

- Aspects pratiques
- Autonomie correcte
- Tarif serré


On aime -

- Comportement placide
- Confort ferme
- Recharge rapide modeste

Une berline compacte électrique, pratique, à l'autonomie confortable, pour le prix d'une citadine, légende urbaine ou MG4 Urban ?

PAR R. VANNIER, PHOTOS MG / B. ROUFFIGNAC

Cassez une MG, elle revient au galop. À tous ceux qui n'étaient pas encore convaincus par une MG4 à l'électrification pourtant réussie et aux tarifs agressifs, le constructeur sino-britannique en propose désormais une seconde ; plus grande, en dépit de son appellation Urban, et encore moins chère ! Forcément, il y a un piège. Ou un astérisque menant à de petites lignes que personne ne lira au bas de la page... Car ce n'est pas en se lançant à la découverte de cette compacte de 4,40 m de long que le traquenard saute aux yeux. Au premier rang, le mobilier se confond aisément avec celui de la MG4 "tout court", le raffinement de quelques matériaux en moins ça et là. La planche de bord s'organise donc de la même manière, avec un combiné aisément lisible de 7" face au conducteur et, au centre, un système multimédia de 12,8", commun aux modèles les plus récents de la marque. Une interface qui inclut donc, entre autres, l'appréciable fonction MG Pilot Custom permettant (position Parking de la transmission engagée) de rappeler sa configuration des assistances à la conduite favorite d'une impulsion. Et qui reste accompagnée de véritables boutons qui se manient quasiment les yeux fermés afin d'ajuster le volume de la radio ou la température de la climatisation automatique.

UNE MG4 PLUS HABITABLE MAIS MOINS RAFFINÉE

En passant au second rang, toujours point de désillusion, au contraire. Dotée d'un empattement légèrement étiré de 4 cm par rapport à sa sœur, la MG4 EV Urban offre logiquement plus d'espace aux jambes à ses places arrière, plus ou moins équivalentes cette fois-ci à celles de la catégorie supérieure. Grâce à ses 10 bons centimètres de plus de longueur totale,





À la différence de l'autre MG4 qui est une propulsion, l'Urban est construite sur une plateforme de traction.



Le volume de coffre et l'espace à l'arrière sont adaptés à un usage familial.

elle se paie même le luxe de corriger l'une des rares faiblesses de sa proche parente. À savoir une capacité de coffre seulement très moyenne, qui devient ici vraiment confortable pour une petite famille. À ceci près que ses 471 litres se composent d'un premier volume de plus de 350 l puis d'un second, creusé sous le plancher amovible et ajustable en hauteur, de près de 100 l. Il faut en réalité passer du temps au volant et sur la route pour déceler un début de réduction des coûts. Et encore, ce n'est pas flagrant dans cette version haute Premium reconnaissable à ses jantes de 17". En présence nécessairement dans ce cas de la plus généreuse des deux batteries LFP, de 54 kWh, les performances nous paraissent largement suffisantes. Et il y a peu de chances qu'elles le soient vraiment moins avec le plus petit pack de 43 kWh, également compatible, lui, avec

la finition de base "Comfort". Car si son voltage légèrement inférieur amoindrit la puissance de la machine synchrone de 160 à 149 ch, le couple, lui, reste stable à 250 Nm. Pour en revenir à la configuration du jour, certes la plus favorable, ce tonus rassurant se double d'une autonomie qu'il l'est à peine moins. Pas trop lourde pour une électrique avec ses 1500 kg environ, l'Urban reste sobre. Précisons néanmoins que nos petits 12,5 kWh/100 km relevés à l'ordinateur de bord témoignent d'un parcours peu exigeant, empruntant les routes de l'arrière-pays biarrot, avalé sans se presser. Ces chiffres sont donc à pondérer avec les 21 kWh/100 km notés lors d'une courte escapade autoroutière à 130 km/h. Il n'empêche qu'en cas d'utilisation mixte, un rayon d'action aux alentours des 300 km avec un "plein" nous paraît tout à fait atteignable. Mais

en s'intéressant justement à la recharge, en particulier en courant continu, une conception à l'économie se révèle plus franchement. Les batteries de 43 et 54 kWh encaissent respectivement 82 et 87 kW. Ce qui est moins que les 100 kW dont se vantent les Renault 5 E-Tech et Peugeot e-208, entre autres exemples. À voir ce que donne en pratique la stabilité du réseau embarqué à la borne lors d'un prochain essai.

UNE PLATEFORME SIMPLIFIÉE POUR RÉDUIRE LES COÛTS

C'est en fait la face émergée d'une plateforme bien différente de la MSP que nous connaissons jusqu'ici entre les roues de la MG4. Construite sur une base technique baptisée E3, cette seconde variante délaisse d'ailleurs l'architecture de propulsion au profit de celle d'une simple



Le mobilier s'inspire étroitement de celui de la MG4 "tout court", quelques plastiques moussés en moins.

traction, échangeant du même coup le train arrière multibras de son aînée contre un plus rudimentaire essieu rigide. Pas étonnant alors que la différence d'une voiture à l'autre se fasse assez nettement à la conduite. Moins aboutie, l'assistance de direction marque exagérément le point milieu, jusqu'à parasiter par moments le choix de la trajectoire. Plus généralement, le comportement se fait beaucoup plus placide. L'essieu avant laisse même échapper de rares pertes de motricité, les gomme piochées chez Maxxis ne se montrant pas à la hauteur d'une réputation essentiellement construite... dans l'univers du VTT. Ceci expliquant peut-être cela. La MG4 Urban n'est pas non plus

aussi confortable que l'autre "4", la fermeté prédominant à toutes les allures en matière de suspension. Pas de miracle donc, encore moins chère, cette nouveauté est aussi moins bien. Sauf qu'à des tarifs déjà serrés, il faut ajouter, ou plutôt soustraire, une nouvelle fois un rabais non négligeable en concession. Aux 30 495 € de notre haut de gamme, il sera possible de retirer 5 005 € pendant encore de longs mois selon MG. Idem en ce qui concerne les 24 290 € de la version de base. Ce que cette MG4 a de plus Urban, c'est donc bien son prix, comparable à celui de nombreuses citadines électriques incapables d'en offrir autant par ailleurs. Ce n'est pas une légende. |

Acheter

MG4 EV Urban Premium 54 kWh

Version essayée : 30 495 €

À partir de 27 495 €

Conso moyenne constructeur/durant l'essai (kWh/100 km) 15,5/12,5

CO₂ (g/km)/bonus 0/0 €

Puissance fiscale (CV) 4

Pays de fabrication Chine

GAMME PROPOSÉE

Électrique de 149 à 160 ch, de 24 290 à 30 495 €

Conduire

Moteur : machine électrique synchrone à aimants permanents.

Transmission : traction, réducteur 1 rapport.

Puissance maxi (ch) 160

Couple maxi (Nm) 250

Poids à vide (kg) 1520

Long.xlarg.xhaut. (m) 4,40x1,84x1,55

Empattement (m) 2,75

Capacité batterie brute (kWh) 54

Vitesse maxi (km/h) (limitée) 160

0 à 100 km/h (s) 9,5

Pneus de série 205/50 R17

Pneus de l'essai Maxxis Waltz MS1

Vivre

Coffre à 5/à 2 (l) 471/1362

Largeur coudes AV/AR (cm) 150/146

Longueur jambes AR (cm) 80

OPTION CONSEILLÉE

Peinture métallisée 650 €

Principales concurrentes

Peugeot e-208 156 ch, à partir de 35 800 €

BYD Dolphin Surf Boost, à partir de 23 990 €

Ford Puma Gen-E, à partir de 33 990 €

Données constructeur



NOTRE VERDICT

Avec désormais deux MG4 au catalogue, convaincantes chacune dans leur genre, il va devenir difficile d'y échapper lorsqu'il est question de s'offrir une voiture électrique.

**auto
MOTO**

Cupra Raval VZ

à partir de 42 100 €



BELLE REBELLE

Cupra poursuit son offensive électrique avec cette nouvelle petite branchée qui inaugure la plateforme MEB+ qu'elle va partager avec ses cousines Volkswagen ID. Polo et Skoda Epiq. Dans sa version la plus puissante, cette VZ est une rivale de l'Alpine A290, de la future Peugeot E-208 GTi, de l'Abarth 600e et de l'Opel Mokka GSE.

PAR J. KUCERA, PHOTOS DR



On aime +

- Design et présentation
- Équipement
- Performances
- Confort-insonorisant



On aime -

- Comportement caricatural en mode Sport
- Design clivant

A l'image du quartier populaire du vieux Barcelone, à l'ambiance avant-gardiste et bohème, que l'on retrouve dans les œuvres d'artistes aussi célèbres que Picasso ou Hemingway, la Raval se veut un modèle particulièrement branché ! Elle l'est d'autant plus qu'il s'agit d'une petite urbaine électrique. Parfaitement assumé, son look sportif offre un design très acéré et dynamique dont le profil, inspiré de celui de son grand frère le Tavascan, est censé rappeler celui d'un casque. Les proportions sont plutôt bonnes compte tenu de son gabarit ultracompact de 4,04 m, même si l'on aurait aimé quelques centimètres de moins en hauteur. Sa face avant en "nez de requin" est soulignée par d'élégantes optiques intégrant une signature lumineuse en triptyque qui rappelle le logo Cupra, que l'on retrouve à l'arrière, les deux disposant de logos rétroéclairés. L'imposant diffuseur arrière, digne d'une WRC, ajoute une grosse louche de spor-

tivité. Sans oublier de superbes jantes en alliage de 19" offrant pas moins de cinq dessins différents, chaussées d'imposantes enveloppes de 235 mm de large. Un design un brin provocateur, encore renforcé par des teintes affirmées, dont certaines satinées ou irisées avec pavillon contrasté, gris ou noir. Bref, cette Raval annonce la couleur !

UNE AMBIANCE TRÈS DÉMONSTRATIVE

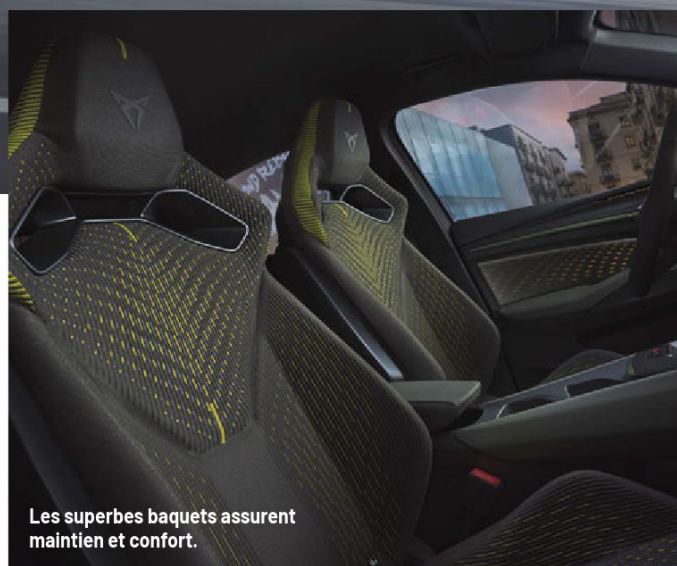
Doté d'une "forte charge émotionnelle" (!), l'habitacle n'est pas en reste avec une planche de bord au design atypique intégrant un bloc compteurs numérique de 10,25", aussi élégant que lisible, et un écran multimédia de 12,9". Sous Android, ce dernier se révèle aussi fluide que connecté. Notons la présence de boutons physiques au volant et d'accès direct à la clim'. Parmi les autres particularités, citons cet original moyeu de volant façon coque et surtout cette ambiance lumineuse

qui, plus qu'un simple éclairage, offre de véritables projections lumineuses animées sur les contre-portes. Parmi les sept ambiances, on trouve même une projection "liquide". Une ambiance salle de concert qui épatera votre fiancée, d'autant que la Hi-Fi optionnelle Sennheiser délivre pas moins de 475 watts via 12 haut-parleurs avec un système de mégabasses. Vos voisins aussi risquent d'être contents ! Sans oublier un pavillon panoramique et de somptueux sièges baquets mariant confort et maintien. Si les différents matériaux plastiques, dont certains cuivrés selon la tradition maison, associent qualité visuelle et assemblage soigné, la plupart demeurent durs et certains ne procurent pas toujours un toucher agréable, à l'instar des poignées de portières. Côté habitabilité, le bilan est globalement satisfaisant avec un espace aux jambes arrière correct malgré les imposants sièges baquets et un vaste coffre de 440 l, extensible par le biais





Le comportement et les performances de cette Raval sont à la hauteur de son look sportif.



Les superbes baquets assurent maintien et confort.



Loin d'être ridicule, le coffre dispose au minimum de 440 l.

de dossiers 40/20/40 offrant un (double) plancher plat.

Dans Barcelone et sa périphérie, cette Raval bénéficie d'un agrément digne des meilleures petites urbaines électriques avec une direction aussi douce que précise, une parfaite progressivité mécanique et surtout un silence comparable à celui de la Sagrada Familia après fermeture. Une insonorisation particulièrement soignée qui se confirme en sortant de la ville avec des bruits d'air et de roulement maîtrisés. Il faut dire que l'aérodynamique a été très travaillée avec notamment des rideaux d'air, des volets pilotés, des poignées de portières escamotables, le fameux diffuseur arrière et des jantes au Cx optimisé. Les nombreux ronds-points révèlent un comportement dynamique avec un popotin qui accepte très volontiers d'enrouler au lever de pied.

Cette VZ - pour Veloz - dispose de voies élargies de 10 mm et d'un châssis sport abaissé de 15 mm, à la rigidité accrue de 5 % par rapport aux autres versions. En abordant les petites routes tournicottantes des environs de la capitale catalane, elle dévoile toutefois une double personnalité. Très policée et docile en mode Confort, y compris en haussant le rythme, elle révèle un comportement très pointu en mode Sport sous l'arrivée soudaine de ses 226 ch et surtout de ses 290 Nm. Une puissance suffisante pour se faire plaisir, très proche de celle de sa principale rivale, l'Alpine A290 (220 ch), mais moins élevée que celles des modèles Stellantis (280 ch). Il convient alors de doser avec une grande parcimonie l'accélérateur afin de combattre une tendance sous-vireuse prononcée et de fréquentes pertes de motricité malgré la

présence d'un différentiel autobloquant électronique. Fort heureusement, on peut affiner les multiples réglages de l'accélérateur, de la direction progressive et de l'amortissement piloté DCC en jouant sur les innombrables réglages du mode "Individual", parmi lesquels pas moins de 15 pour le seul amortissement, qui va de très moelleux à ultra ferme, limite caricatural... Reste qu'une Alpine A290 jouit d'un comportement plus fin et incisif. Il en va de même côté cavalerie, avec une palette qui va de douce et progressive à "on-off" ! Passons sur le bruiteur qui accompagne le mode Sport, dont la sonorité, inspirée de la Formule E (!), nous a fait penser à une canalisation qui se vide... Il est heureusement désactivable. Doté de quatre disques, le freinage régénératif "one box", qui fusionne servofrein et module d'antidérapage



Très lisible le bloc compteurs de 10,25" vient compléter l'écran multimédia de 12,9".



La console est libérée du sélecteur de vitesses. Les plastiques sont élégants mais durs...



On retrouve un design très proche de celui du Tarascan.

ESC (déconnectable...), offre une grande efficacité malgré une attaque un peu trop sensible, qui nécessite un dosage précis, à la façon des Citroën hydropneumatiques que les clients Cupra n'ont pas connues. Quant à la régénération, elle propose, elle aussi, de nombreuses alternatives puisqu'elle est ajustable depuis les palettes au volant et que le mode "B" est réglable selon deux niveaux, dont le plus virulent permet d'aller jusqu'à l'arrêt total (One pedal). La consommation s'échelonne quant à elle de moins de 13 kWh aux 100 km en conduite apaisée et/ou semi-autonome, au demeurant très efficace puisqu'elle lit la route

même en l'absence de marquage au sol et tient compte des ralentisseurs, des feux, des priorités et des stop, à 20 kWh en conduite tonique. De quoi lui offrir une autonomie moyenne de plus de 330 km. Enfin, la recharge de cette VZ réclame 24 min en courant continu DC, grâce à une capacité de 105 kW, à 5h30 sur un chargeur AC 11 kW. Comme par hasard, proposée au même tarif que sa concurrente la plus directe, l'Alpine A290, cette Raval sera déclinée dans plusieurs autres versions plus sages, avec une batterie de 37 kWh, dont les tarifs débiteront à partir de 25 990 € (ou 250 € par mois). |

Acheter

Cupra Raval VZ
Version essayée : 42 100 €
À partir de 42 100 €

Conso moyenne constructeur/durant l'essai (kWh/100 km) 16/15,4
Autonomie constructeur/durant l'essai (km) 384/334

CO₂ (g/km)/bonus 0/à partir de 5 170 €
Puissance fiscale (CV) 3

Pays de fabrication Espagne

GAMME PROPOSÉE

Électrique, de 116 à 226 ch,
de 25 990 à 45 520 €

Conduire

Moteur : moteur électrique synchrone à excitation permanente, batterie nickel-manganèse-cobalt (NMC) de 51,5 kWh nets.
Transmission : traction, automatique
1 vitesse + inverseur marche-arrière.

Puissance (kW/ch) 166/226

Couple (Nm) 290

Temps de recharge :

AC 11 kW 5h30

DC 105 kW en courant continu 24 min

Poids (kg) 1615

Long.xlarg.xhaut. (m) 4,04x1,78x1,51

Empattement (m) 2,60

Diamètre de braquage (m) 11

Vitesse maxi (km/h) 175

0 à 100 km/h (s) 6,8

Pneus de série 235/40 R19

Pneus de l'essai

Bridgestone Potenza Sport Enliten

Vivre

Coffre à 5/à 2 (l) 441/1240
(429 avec Hi-Fi Sennheiser)

Espace aux jambes arrière (cm) 69

Largeurs aux coudes AV/AR (cm) 145/141

OPTION CONSEILLÉE

Peintures spéciales nc

Principaux concurrents

Peugeot 208 E-GTi, 280 ch, nc €

Alpine A290, 220 ch, à partir de 42 200 €

Lancia Ypsilon HF Perfo, 280 ch,
à partir de 42 400 €

Opel Mokka GSE, 280 ch, à partir de 46 500 €

NOTRE VERDICT

Dotée d'une forte personnalité esthétique et d'un équipement pléthorique, cette Raval VZ associe agrément de conduite et confort, tout en offrant un comportement et des performances digne d'une sportive. Ne reste plus qu'à la confronter à ses concurrentes.

auto
MOTO



Mercedes Classe S 580 e Hybrid EQ 4MATIC

PAR H. CALVIN, PHOTOS DR

à partir de 162 300 €



DES ÉTOILES DANS LES YEUX

La Classe S W223 restylée évolue à plus de 50 %. Si elle use et abuse des petites étoiles, jusqu'à en mettre plein les yeux, c'est surtout sa puissance de calcul, en nette hausse, qui transforme l'expérience.



On aime +

- Design extérieur et intérieur réussi
- Débauche technologique
- Confort



On aime -

- Est-il besoin de mettre autant d'étoiles sur la face avant ?
- Consommation élevée
- Attaque de frein perturbante

La Classe S, dont l'appellation a été lancée en 1972, est mise en avant pour les festivités des 140 ans de Mercedes, placées sous le signe de l'innovation. C'est sans doute pour cela que ce "simple" restylage a pris des allures de chantier d'envergure. Extérieurement, la nouvelle Classe S reliftée se reconnaît à ses nouveaux feux intégrant de nombreuses étoiles, mais aussi à sa calandre agrandie de 20 %, elle aussi constellée d'étoiles, au cas où vous ne sauriez pas que vous êtes devant une Mercedes... Reste que ses proportions sont particulièrement réussies. Dans sa robe Vert Argent Magno Manufaktur à 5900 €, en finition AMG Line Plus avec Pack Nuit éliminant tous les chromes et ses jantes noires de 20" chaussées en Bridgestone Turanza T005 spécifiques (MO-S), elle apparaît nettement plus élancée et fine que ce que sa fiche technique laisse penser. Notre version Limousine s'étend pourtant sur 5,30 m de long et

1,50 m de haut (5,19 m pour la Berline). Toutes les Classe S de l'histoire n'ont pas été aussi élégantes.

POUSSER À LA DÉBAUCHE

Quand on vous explique que le supercalculateur du nouveau système d'exploitation embarqué MB.OS, gérant toute l'électronique de conduite, nécessite désormais d'être refroidi par eau, vous comprenez que l'automobile dans laquelle vous grimpez n'est plus tout à fait comme les autres. L'impressionnant Superscreen à trois écrans débarque sur toute la largeur de l'habitacle et vous donne accès à une infinité de fonctions et de réglages, accompagnés de très beaux graphismes qu'il faudrait des jours pour explorer. Les cadrans derrière le volant s'affichent en 3D et l'affichage tête haute peut vous indiquer la route à suivre en réalité augmentée, avec des flèches projetées sur le pare-brise qui vous montrent exactement l'endroit où vous devez tourner. Utile.

Vous pouvez évidemment étoffer l'offre en piochant dans un catalogue d'options tout aussi vertigineux, puisque notre modèle d'essai en cumule pour près de 80 000 €.

LE LUXE EN MOUVEMENT

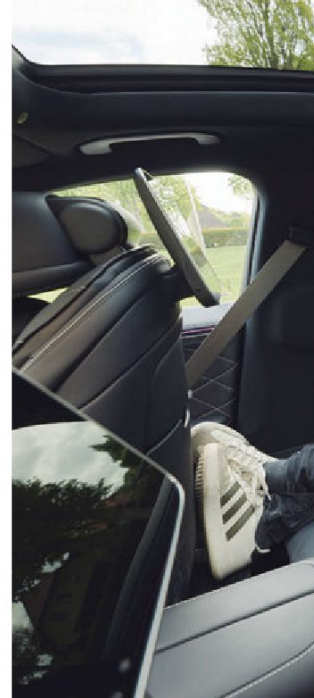
La France ne commercialisant pas la version V8, le modèle le plus puissant est la 580 e, équipée du 6-cylindres hybride rechargeable offrant 585 ch, particulièrement vigoureux à l'accélération (+ 75 ch). Notre paquebot de luxe gagne cinq dixièmes sur le 0 à 100 km/h (4,4 s), mais avouons que s'abandonner à cet exercice ne procure pas le plaisir habituel. Car même si cette 580 e à quatre roues motrices marche fort, l'objectif d'une limousine est plutôt de déborder de douceur et d'onctuosité afin de ne pas secouer ses passagers arrière, chouchoutés comme jamais. Une S600 SEL W140 V12 se montrait bien plus molle, tant côté moteur que suspension. De plus, ici, l'attaque



Mercedes met des étoiles partout sur sa nouvelle Classe S.



La Classe S Limousine est 11 cm plus longue que la Berline mais son profil reste racé.



de frein, sans mordant, ne permet pas une conduite aussi souple que souhaitée. Sans doute un souci de régénération qu'il est peut-être possible de régler, mais que le temps imparti ne nous a pas permis d'identifier. Notez juste que la version 450 d de 367 ch, sans hybridation, se révèle beaucoup plus naturelle sur ce plan. Le fait que cette dernière pèse également 260 kg de moins la rend aussi plus agréable à mener sur les petites routes, où sa suspension pneumatique paraît légèrement moins "vibrante" sur les chaussées en tôle ondulée. Cela demandera à être vérifié, mais l'effet tapis volant, souvent recherché dans ce segment du transport de VIP, est peut-être plus réussi chez la concurrence. On trouve étonnamment un mode Sport

qui ne change quasiment rien à l'excellent amortissement vertical des obstacles à basse vitesse, mais qui limite le roulis et le tangage dans les courbes à vitesse plus élevée. Sur autoroute, cela reste néanmoins toujours très souple, ce qui se traduit au volant par un inévitable et très léger effet pendulaire faisant presque office de berceuse. On notera aussi que, dans la version Limousine dotée de l'option Pack Premium à 19 500 €, comprenant les sièges arrière First Class qui se transforment en fauteuil relax avec repose-pieds inclinable, il sera difficile à un gaillard de plus d'1,75 m d'allonger ses jambes sans frotter ses semelles sur le siège passager avant, pourtant avancé au maximum. Mieux vaudra profiter de l'espace de travail mobile avec sa tablette

dépliable et ses accessoires, pendant que votre siège massant s'occupera de dénouer vos soucis dorsaux.

TOUJOURS PLUS DE PUISSANCE... DE CALCUL

La surpuissance de calcul du nouveau système de gestion électronique et numérique de Mercedes permet aussi d'offrir un maximum d'assistances autorisées en Europe. Ainsi, on découvre l'assistance au dépassement ou encore un système repérant les feux rouges pour arrêter l'auto, mais dans la réalité, c'est plus gênant qu'autre chose. Tant que la conduite autonome réelle ne sera pas légale, tous ces systèmes relèvent davantage du gadget d'annonce que d'une aide véritable. Puisque l'humain reste responsable de ses actes avec ces assis-



Voyager sereinement, c'est le credo de la Classe S. Les sièges massants First Class y contribuent.

tances, laissons-le conduire, non ? Mais tout cela, le vrai utilisateur de la Classe S n'en a cure car il est généralement assis à l'arrière, discutant avec ses nouvelles IA embarquées, respirant un air pur filtré et profitant d'un nouvel écran de 13,1", tout en étant protégé par sa ceinture airbag et les 14 autres coussins gonflables répartis dans la voiture. En France, à peine une dizaine de Classe S sont vendues chaque année à des particuliers, le reste (un peu plus de 200) alimentant les flottes de limousines des agences de transport VIP. En fait, la seule fonction dynamique que l'occupant percevra sera sans doute le pivotement de la S dans les courbes serrées puisque ses roues arrière directrices, pouvant braquer jusqu'à 10°,

en font un engin particulièrement agile pour sa taille. Parfait pour manœuvrer devant les grands hôtels. Notre parcours, comprenant plusieurs portions à vitesse illimitée, n'était pas très WLTP compatible. Le moteur électrique n'a pas été extrêmement sollicité, mais il est censé pouvoir entraîner la Mercedes sur plus de 100 km. Notre consommation moyenne d'environ 8,2 l, très éloignée des 3 l/100 km WLTP annoncés, n'est donc pas très représentative. Une 450 d, qui consomme à peine moins, ne descendra jamais plus bas faute d'hybridation mais surtout, elle cumule 30 000 € de malus CO₂ et poids quand l'hybride rechargeable écope de "seulement" 17 000 € de malus au poids. Le confort, ça se paye. ■



Acheter

Mercedes Classe S 580 e Hybrid EQ 4MATIC
Version essayée : 240 050 €

À partir de 162 300 €

Conso moyenne constructeur/durant l'essai (l/100 km) 3/≈ 8,2 en mode Hybrid
Autonomie électrique (km) 92-103
CO₂ (g/km)/malus/malus poids

73/0 €/17 440 €

Puissance fiscale (CV) 25

Pays de fabrication Allemagne

GAMME PROPOSÉE

Essence de 435 à 585 ch,
de 138 150 à 158 300 € (+4 000 € limousine)
Diesel de 336 à 390 ch,
de 119 600 à 134 150 € (+4 000 € limousine)

Conduire

Moteur : avant, longitudinal, 6 en ligne turbo M256 EVO, injection directe, 24 soupapes, 2 999 cm³ + e-motor de 163 ch et batterie de 22 kWh.

Transmission : intégrale, automatique 9 rapports.

Puissance maxi (ch à tr/min)
449 de 5 500 à 6 100
(+ 163 ch électriques)

Puissance cumulée (ch) 585

Couple maxi (Nm à tr/min)

560 de 2 200 à 5 000

(+ 480 Nm électriques)

Couple cumulé (Nm) 750

Poids (kg) 2 515

Long.xlarg.xhaut. (m) 5,30x1,92*x1,50

(*rétroviseurs repliés)

Empattement (m) 3,21

Vitesse maxi (km/h) 250

0 à 100 km/h (s) 4,4

Pneus de série AV-AR 255/45 R19

255/45 R19

Pneus de l'essai

Bridgestone Turanza T005 MO-S en 20"

(AMG Line)

Vivre

Coffre (l) 345

Réservoir (l) 67

Principales concurrentes

BMW 750 e xDrive, à partir de 177 655 €

Audi A8 L TFSI e, à partir de 148 949 €

NOTRE VERDICT

Depuis la W126, qui a écrit la légende de la Classe S avec plus de 818 000 exemplaires écoulés, la concurrence a répliqué. Aujourd'hui, plus que le confort ou la puissance, tout se joue sur les innovations électroniques. En attendant la prochaine BMW Série 7, cette Classe S impressionne par son arsenal technologique, dont l'utilité réelle interroge parfois.

**auto
MOTO**



Zeekr 7X Privilège AWD

à partir de 62 990 €



ÉQUATION DIFFICILE

Nouvel arrivant en France, Zeekr débarque avec des modèles premium dotés de technologies de pointe, mais aux tarifs plus doux que ceux des concurrents européens historiques comme Audi, BMW ou Mercedes. Au point d'inquiéter ces derniers ?

PAR B. DEFAY, PHOTOS DR

Créé en avril 2021 sous l'impulsion du groupe chinois Geely et lancé en Europe dès 2023, Zeekr arrive en France avec quatre modèles électriques, dont le grand SUV 7X. Ce modèle de 4,79 m vise les Audi Q6 e-tron, BMW iX3, Mercedes GLC, Volvo EX60, Tesla Model Y ou encore Porsche Macan. Sous une carrosserie plutôt sobre se cache un SUV familial imposant pour nos contrées. Les 1,93 m de large jouent des tours dans les petites rues des centre-villes, tout comme l'absence de roues arrière directrices. Le large bandeau noir au-dessus des projecteurs et les flancs très lisses, équipés de poignées affleurantes, caractérisent le modèle. Les portes s'ouvrent et se ferment automatiquement (en option, jusqu'à 90°) mais il faudra prendre l'habitude de ne pas rester trop près en

actionnant le petit bouton sur le montant ou de ne pas se stationner près d'un mur, au risque de ne pas pouvoir sortir ! Pour fermer la porte depuis l'intérieur, une pression sur la pédale de frein suffit à rabattre la portière. Magique ! L'habitacle use de matériaux chics (cuir Nappa, daim) et adopte une dalle numérique de 16" contrôlant la majorité des fonctions : navigation, système audio, réglage des rétroviseurs et du volant, assistances à la conduite... Zeekr a conservé une dalle de 13" pour l'affichage des compteurs numériques, ainsi qu'un affichage tête haute complet au pare-brise. La console centrale haute contient quelques rangements supplémentaires, ainsi que deux chargeurs de smartphone par induction. Comme souvent sur les modèles d'origine chinoise, l'espace à bord est conséquent au second rang. Les sièges peuvent être

inclinés électriquement. D'astucieux rangements placés sous la banquette rappellent les monospaces d'antan. Le volume de coffre est correct avec 539 l, en comptant le double-fond. Un tout petit frunk de 42 l sous le capot avant contient à peine des câbles de charge.

LE CHOC DES CHIFFRES

Doté de deux moteurs électriques fournissant 646 ch au total et 710 Nm de couple immédiat, le haut de gamme Privilège dépasse les 2,5 tonnes à vide, mais atteint de belles performances : 210 km/h en pointe et 3,8 s pour le 0 à 100 km/h. C'est presque aussi bien qu'une Porsche 911 Carrera S ! Si Zeekr mise sur une "âme européenne" et un dynamisme de conduite digne des productions allemandes, c'est plutôt le confort qui marque grâce à la suspension



On aime +

- Confort et espace à bord
- Qualité perçue
- Recharge rapide



On aime -

- Direction légère
- Ergonomie tout-à-l'écran
- Ouverture automatique des portes capricieuse



Les sièges arrière peuvent s'incliner électriquement pour encore plus de confort et d'espace.

L'accès est aisé grâce aux larges portes, qui s'ouvrent à 90 degrés.



pneumatique active (seulement sur Privilege), qui corrige les mouvements de caisse et efface les dos-d'âne. Malgré des vitres sans encadrement non feuilletées, le filtrage des bruits de roulement est excellent et le niveau de confort élevé, même sur les voies rapides. La direction est en revanche un peu trop légère pour être idéale, même en mode Sport. Grâce à une plateforme SEA commune à plusieurs modèles du groupe Geely, comme Polestar, le Zeekr 7X dispose d'une architecture 800 volts offrant jusqu'à 480 kW de puissance de charge, et un 10 à 80 % en moins de 16 min, ce qui semble cohérent. L'autonomie de notre version atteint 543 km (c'est peu pour une si grosse batterie), contre 623 km pour la variante Long Range. Pour la charge

lente, le chargeur embarqué livré de série offre 22 kW, permettant un plein complet en 5h30. L'autre force de Zeekr, c'est son tarif. La gamme comprend trois finitions associées à des motorisations dédiées. L'entrée de gamme Core, à architecture propulsion et petite batterie de 75 kWh, est proposée à partir de 52 990 €, tandis que notre modèle d'essai Privilege, doté d'une grosse batterie de 100 kWh, débute à 62 990 €, hors rares options (peinture métallisée, packs technologiques). La garantie, fixée à 5 ans et 100 000 km de série, peut être prolongée jusqu'à 10 ans et 200 000 km sous conditions. Elle est liée au véhicule et cessible lors de la revente. Côté réseau, Zeekr projette 26 points de vente en métropole et une cinquantaine de points d'entretien. |

Acheter

Zeekr 7X Privilege AWD
Version essayée : 67 590 €
À partir de 52 990 €

Conso moyenne constructeur/durant l'essai (kWh/100 km) 19,9/20,5
Autonomie constructeur/durant l'essai (km) 543/519
CO₂ (g/km)/bonus 0/0 €
Puissance fiscale (CV) 10
Pays de fabrication Chine
Garantie 5 ans/100 000 km

GAMME PROPOSÉE

Électrique 416 ch (batterie LFP 75 kWh ou 100 kWh) ou 646 ch (bat. 100 kWh)

Conduire

Moteur : deux moteurs électriques.
Transmission : intégrale, automatique
1 vitesse + inverseur marche arrière.
Puissance (ch) 646
Couple (Nm) 710
Capacité brute (kWh) 100
Temps de recharge :
AC 22 kW 5h30
Rapide DC 480 kW (de 10 à 80 %) 16 min (360 kW)
Poids à vide (kg) 2 535
Long.xlarg.xhaut. (m) 4,79x1,93x1,65
Empattement (m) 2,90
Diamètre de braquage (m) 11,6
Vitesse maxi (km/h) 210
0 à 100 km/h (s) 3,8
Pneus de série 265/40 R21
Pneus de l'essai AV-AR Continental EcoContact 7

Vivre

Coffre à 5 / frunk (l) 539/42
OPTIONS CONSEILLÉES
Peinture métallisée 1300 €
Pack Comfort (portes électriques, sièges avant ventilés et massants, pare-soleils électriques) 1900 €
Advanced Cockpit Package (affichage tête haute à réalité augmentée, système audio 21 HP, purification de l'air avec diffuseur de parfum) 1400 €

Principales concurrentes

Volvo EX60 P10 AWD, 510 ch,
à partir de 69 500 €
BMW iX3 50 xDrive, 469 ch,
à partir de 71 950 €
Mercedes GLC 400 4Matic EQ, 489 ch,
à partir de 71 900 €

NOTRE VERDICT

Visant clairement les clients d'Audi, Mercedes et BMW, dont les tarifs sont devenus élitistes, Zeekr espère percer grâce à une technologie de pointe moins coûteuse... au risque de marcher sur les plate-bandes de ses cousins Polestar et Volvo !

**auto
MOTO**



BMW M2 CS Coupé

119 900 €

SOMMET FRANCO- ALLEMAND

Pour repousser dans ses derniers retranchements ce qui fait la réputation de l'industrie outre-Rhin – ses sportives –, rien de mieux qu'une mise à l'épreuve de ce que l'Hexagone a, lui aussi, de meilleur : ses routes. Celles du Tour Auto 2026, en l'occurrence. En espérant que l'amitié franco-allemande en sorte, une nouvelle fois, grandie.

PAR R. VANNIER, PHOTOS BMW / U. MISSANA



Même s'il n'y a rien à gagner, difficile de ne pas se prendre au jeu au départ d'une spéciale.

Se trouver poliment prié, gestes à l'appui, de ne pas quitter le sillage d'une motocyclette bleue d'un membre de la Gendarmerie nationale, tous gyrophares allumés, présage rarement d'un moment très agréable. À vouloir éprouver sur route ouverte une sportive à la carrosserie outrageusement boursouflée, d'une teinte violacée et agrémentée de jantes dorées, surtout promettant le 0 à 100 km/h en moins de 4 s et d'atteindre plus de 300 km/h en pointe, le pire est même à craindre. Légèrement crispées au volant à la jante en Alcantara, les mains se font soudainement moites. Bingo, ça ne rate pas. Après quelques petits kilomètres passés à suer à grosses gouttes, le verdict tombe, cruel. Au point que l'avouer s'avère presque douloureux : im-po-ssible de tenir l'allure imprimée par ledit motard de la Garde républicaine qui nous ouvre la voie ! En effet, si, cette fois-ci, le permis de conduire ne souffrira pas le moins du monde de cette mise sous

escorte, au contraire, c'est une catastrophe pour l'égo mal placé d'un journaliste. Droit comme un i (ou la justice), le buste parfaitement aligné avec sa monture, quelle que soit l'inclinaison vertigineuse de celle-ci en courbe, et d'un relâchement carrément écœurant qui lui permet de garder les coudes bien en dessous des poignets, le militaire est à deux doigts de définitivement nous échapper. Alors qu'intégrer le cortège de la direction de course du Tour Auto 2026 lors de sa troisième journée nous laissait *a priori* craindre de ne pas pouvoir lâcher la bride de la BMW M2 CS qui nous est confiée par la marque allemande, partenaire privilégié de l'événement, la réalité est finalement toute autre.

L'organisation doit en effet perpétuellement maintenir une avance suffisante sur le premier des 240 équipages au départ pour s'assurer de la bonne mise en place de ce rallye historique lors de chacune de ses étapes. L'humeur du convoi n'est donc pas tellement à la parade, c'est un

euphémisme. Mieux encore dans le cadre de notre essai, le tracé (que Julien prend la peine de vous détailler pages 116-121), incroyablement varié, n'est d'aucune complaisance avec la M2 dans sa définition prétendument la plus radicale. Le premier galop matinal depuis le Pont du Gard vers le Piémont cévenol lui est plutôt favorable. Les grandes courbes bordées de platanes attrapant les premières lueurs du jour dans leur feuillage, assorties de quelques traversées de villages ponctuées par de nombreux ralentisseurs, soulignent une nouvelle fois qu'en dépit de trains roulants raidis (et d'une hauteur de caisse minorée de 8 mm), l'amortissement d'une sportive ne se fait pas nécessairement moins supportable, loin de là. C'est même un plus grand confort par l'esprit de pouvoir compter sur un supplément de précision, indéniable dès ces premières foulées.

UN CHÂSSIS QUI S'EXPRIME ENFIN

Dans la même veine, le bourdonnant 6-cylindres 3.0 biturbo, à la puissance



On aime +

- Santé du 6-cylindres
- Équilibre du châssis
- Conduite récréative quand l'espace s'y prête



On aime -

- Gabarit costaud
- Allègement anecdotique
- Direction peu loquace

Gendarmerie nationale, bonjour !



Dorées, les jantes forgées ne passent pas inaperçues.



Équilibrée, la CS ne craint pas la poussière.

portée de 480 à 530 ch et au couple majoré de 50 Nm, déroule son effort sans se montrer spécialement plus pointu. Ses supports plus rigides assurent tout juste une présence sonore et vibratoire légèrement accrue à bord, ce qui n'est pas pour déplaire. L'approche du spectaculaire cirque de Navacelles, entre paroi rocheuse et ravin, parfois saupoudrée d'un récent gravillonnage, se révèle en revanche plus hostile. Partageant sa plateforme (CLAR) avec ses grandes sœurs Série 3 et Série 4 depuis l'émergence de cette dernière génération, la Série 2 Coupé est devenue une grosse voiture. Depuis les baquets M Carbon, au soutien indéfectible, mais à la profondeur abyssale, le regard barré par les grands écrans du combiné et de l'interface, mais aussi par un capot évoquant celui, tout aussi proéminent, d'une muscle car, difficile de ne pas se sentir un peu à l'étroit sur les corniches héraultaises. Au passage de la première spéciale de la journée, très cassante avec ses innombrables épingles et ses murets saillants à l'affût du moindre

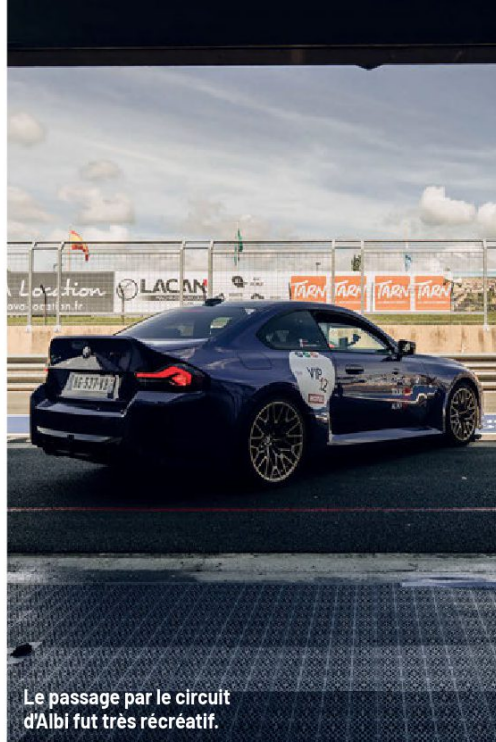
demi-train à arracher, il n'y a que les freins carbone-céramique optionnels de notre exemplaire à réellement sortir du lot grâce à leur puissance et leur constance rassurantes. Le système fait mieux que résister au souffle inépuisable du "6 en ligne". La CS peine néanmoins à s'exprimer, son train arrière régulièrement sous le joug de béquilles électroniques, visiblement inquiètes du braquage important des roues avant sur une bonne part de cette section fermée à la circulation. Palpable sur l'instant, cette réserve devient encore plus frappante *a posteriori* lorsque la route se dénoue un tant soit peu. Bien qu'à peine plus large et copieusement poussiéreuse, la seconde spéciale agit en effet tel un révélateur de l'équilibre de cette pure propulsion. Son avant au guidage solide et son arrière qui arrondit les angles juste ce qu'il faut, en particulier au moment de plonger vers la corde, inspirent confiance et évitent d'avoir à trop casser son élan. Et par là même de le reprendre à la hâte, au risque de mettre à mal la motricité. En découle

une progression rapide et agréablement fluide, que la boîte auto., imposée, mais suffisamment obéissante dans son mode le plus agressif, ne vient guère troubler. Plus que l'absence d'une transmission manuelle, c'est celle d'une assistance de direction sachant mieux restituer les variations d'adhérence qui laisse quelques regrets. Le poids ne favorise certainement pas la prise d'informations. BMW ne ménage pourtant pas ses effets en matière d'allègement, chaussant ostensiblement sa création de jantes forgées et la coiffant d'un pavillon en plastique renforcé de carbone, dans lequel sont également taillés le couvercle de malle en queue de canard et le diffuseur. La firme va même jusqu'à débarrasser le premier rang de son accoudoir central. Il fallait au moins cela pour économiser... une petite trentaine de kilos. Tout ça pour ça. Ceci dit, la forte personnalité de ce produit Motorsport, toujours plus joviale à mesure que son terrain de jeu s'agrandit, lui confère d'autant plus de mérite compte tenu de ses près de 1800 kg.



La plus radicale des M2 à ce jour embarque obligatoirement une boîte auto.





Le passage par le circuit d'Albi fut très récréatif.

Point d'orgue d'une étape nous menant à Toulouse, le crochet par le circuit d'Albi sonne comme la plus belle des récréations. L'ESP à son seuil de déconnexion intermédiaire, l'énergie de cette "Béhème" fait immensément plaisir à voir. Et à canaliser. À condition de s'être un minimum penché sur les moultes configurations possibles de ses différents organes, la M2 se laisse dompter à ses limites avec une progressivité ludique. À la frontière des capacités du différentiel piloté et des gommes arrière, la trajectoire s'ajuste à la relance avec un grand sourire. Dissimulée sous une bonne couche de rigidité générale, la masse coquette refait seulement surface lors de l'attaque un peu trop frontale de certains vibreurs, par quelques oscillations que la suspension peine à calmer dans les meilleurs délais. Inutile de trop insister.

UNE PETITE M4 DÉGUISEE ?

Faute de temps pour ajuster leur pression, qui crève le plafond après une grosse poignée de tours sous un chaud soleil, les Michelin Pilot Sport 4 S de notre exemplaire, d'une plus grande polyvalence que les très pistards Pilot Sport Cup 2 de série, sifflent la fin de cette joyeuse partie. Au moment de stationner au parc fermé après l'arrivée à Blagnac, cette journée mémorable s'achève sur le sentiment que cette CS n'a pas volé son badge. Nous voyons en revanche en elle bien plus une petite M4 qu'une M2 un peu costaud. Pour différentes raisons, dont son gabarit donc, ses performances dignes de son aînée, mais également son prix frôlant au minimum les 200 000 € TTC. Car en France, il faut ajouter à de belles routes, une sacrée fiscalité. |

Acheter

BMW M2 CS Coupé
Version essayée : 119 900 €
À partir de 119 900 €

Conso moyenne constructeur/durant l'essai (l/100 km) 10/15,6
CO₂ (g/km)/malus 226/80 000 €
Puissance fiscale (CV) 44
Pays de fabrication Mexique
GAMME PROPOSÉE
Essence de 184 à 530 ch, de 52 850 à 119 900 €
Diesel 190 ch, de 55 750 €

Conduire

Moteur : longitudinal avant, 6-cylindres biturbo, injection directe, 24 soupapes, distribution variable par chaîne, stop & start, 2 993 cm³.

Transmission : propulsion, automatique 8 rapports.

Puissance maxi à tr/min (ch) 530 à 6250
Couple maxi à tr/min (Nm) 650 à 2750
Poids (kg) 1775
Long.xlarg.xhaut. (m) 4,59x1,89x1,40
Empattement (m) 2,75
Diamètre de braquage (m) nc
Vitesse maxi (km/h) (limitée) 302
0 à 100 km/h (s) 3,8
Pneus de série AV-AR 275/35 R19 285/30 R20

Pneus de l'essai Michelin Pilot Sport 4 S

Vivre

Coffre à 4 (l) 39
Largeur aux coudes AV/AR (cm) 155/138
Longueur aux jambes AR (cm) 69
Réservoir (l) 52

OPTIONS CONSEILLÉES

Freins carbone-céramique 9 000 €
Teinte spéciale BMW Individual 4 950 €

Principales concurrentes

Alpine A110 R, à partir de 122 900 €

Porsche 911 Carrera T, à partir de 150 800 €

NOTRE VERDICT

Le supplément de précision et de jovialité de la CS en font sans le moindre doute la meilleure des M2. Mais sa proximité renforcée à bien des égards avec ses plus glorieuses sœurs M3 et M4 peut faire hésiter.

auto
MOTO

AUTO ↓



DEUX-ROUES



**DOUBLE
QUADRA,
LA VESPA !**

Dans l'industrie, la paix a ses défauts : l'usine Piaggio, au sortir de la Seconde Guerre mondiale, voit ses cadences généreusement affectées par l'arrêt de production de matériel militaire. C'est là qu'un ingénieur aéronautique nommé Corradino D'Ascanio, concepteur d'hélicoptères n'aimant pas les motos, trop contraignantes et sales à son goût, échafaude un deux-roues innovant par sa simplicité : un scooter habillé d'une coque de tôle, doté d'un châssis porteur, d'une roue de secours à bord, d'un changement de vitesses au guidon et, pour la fourche, d'une cinématique inspirée d'un train d'atterrissage d'avion. La Vespa est née et, avec elle, le moteur en porte-à-faux, à droite, un monocylindre de 98 cm³, de 3,2 ch, qui entraîne le véhicule à 60 km/h. Forte d'une grosse puissance industrielle, inspirée dans ses publicités et dans sa façon de procéder, avec l'apparition de ventes à crédit, Piaggio réussit son pari. Les ventes suivent et les évolutions arrivent, le modèle s'imprègne et véhicule une image que les jeunes apprécient ; le cinéma s'empare du scooter italien, le mythe est né. Apparue en 1946, "la" Vespa, que beaucoup féminisent en raison de sa traduction française, "la guêpe", s'est écoulée à près de 20 millions d'unités dans le monde. La marque a profité de son quatre-vingtième anniversaire pour lancer des éditions spéciales, disponibles depuis mai dernier. |

Prenez un moteur V6 extrait d'une Peugeot 604, un carburateur double corps pour bien le gaver, encastrez le tout dans un cadre fait maison, et voilà la Guedon V6, une moto unique au monde. Cette œuvre, initialement destinée à être attelée à un side-car, spécialité de Michel Guedon, son créateur, a exigé 6 ans de labeur et un budget estimé à 1,2 million de francs. Présentée pour la première fois en 1989, la Guedon V6 peut se targuer d'accueillir le plus gros moteur jamais vu sur une moto européenne homologable. Mais cette exception française de 330 kg, dont le V6 PRV développait 216 Nm et 144 ch, est restée un modèle unique. Et elle a changé d'adresse très récemment : la Guedon V6 est désormais visible, depuis le 1^{er} avril, au Chimomu (Chinon Moto Museum), un musée de la moto situé à Chinon (37), où s'exposent 70 modèles et 1600 miniatures, et dont les visiteurs, au vu des notes de satisfaction attribuées, ressortent enchantés. | Chimomu, à Chinon : tarif de 12 €, entrée à 7 € pour les moins de 12 ans.



**UN MOTEUR PEUGEOT,
UNE MOTO, UN MUSÉE
À VISITER**

PAR L. PINEL, PHOTOS DR

Norton Manx R

à partir de 23 250 €

PAR L. PINEL, PHOTOS DR

**SI BELLE,
SI BRUTALE,
SO
BRITISH**



La plus belle du quartier ? C'est elle. Et elle compte aussi parmi les plus puissantes. Norton, mythique marque anglaise, revient avec une sportive d'exception baptisée Manx R.

Comment exister dans l'univers de la moto hypersportive, quand celles qui règnent se nomment Ducati, Aprilia ou BMW ? C'est un peu comme si, dans l'automobile, un constructeur anglais entendait concurrencer les Ferrari, Lamborghini et Porsche. Mais cette marque existe : c'est Aston Martin. Voilà, en version simplifiée, comment Norton, sous le giron de l'Indien TVS depuis 2020, entend s'identifier dans le petit monde de la moto d'exception. Et si l'agent 007 devait de nouveau chevaucher un deux-roues, cette Manx R semblerait parfaitement indiquée... Comme une Aston, la Norton mise sur l'élégance et le raffinement autant que sur la sophistication technologique et la performance. Ici, le coup de crayon paraît

divin : pas d'ailettes aérodynamiques disgracieuses ni d'agressivité exagérée, l'harmonie prime. Chaque détail semble réfléchi et dessiné, à l'image du monobras arrière, des commodos du guidon, de la selle surpiquée, du feu arrière strié ou des leviers et repose-pieds en aluminium forgé. Quant à la mécanique, elle est issue du cerveau de Brian Gillen, ingénieur américain ayant œuvré durant 17 ans chez MV Agusta. C'est à lui que l'on doit cet inédit V4 ouvert à 72°, compact et calé de manière asymétrique. Lorsque le piston numéro 1 se positionne au "point mort haut", c'est-à-dire à sa position la plus haute, le piston numéro 3 lui est opposé, au "point mort bas". Le numéro 2, lui, est calé 252° plus loin (donc, à 432° du piston 1), 180° avant le numéro 4.

C'est clair ? Non ? Désolé. Ce calage, volontairement irrégulier, apporte, selon le concepteur, un supplément d'âme, une amélioration de la motricité ainsi que de la disponibilité à mi-régime. Cette souplesse constituerait d'ailleurs l'une des priorités des géniteurs de la Manx R, qui expliquent, étude à l'appui, que les régimes les plus sollicités par les conducteurs de sportives de 1000 cm³ et plus se situent entre 4 000 et 6 000 tr/min. Tiens, tiens, Norton aurait conçu une sportive pour la promenade ? S'il chante par le biais d'un échappement ultracompact, ce 4-pattes ne manque pas de gouaille. Et ses specs, comme disent les Anglo-Saxons, témoignent clairement de ses intentions, à l'image des 209 "horsepower" revendiqués à 11 500 tr/min.



Une finition superbe...



...et une présentation exceptionnelle.



Pour prendre beaucoup d'angle avec la Manx R, il faut s'engager... et s'aider de son corps.

UN V4 AU TEMPÉRAMENT BIEN TREMPÉ

C'est sur la route, dans la circulation, que débute la chevauchée. La fermeté des suspensions ne fait aucun doute ; il s'agit pourtant des amortisseurs semi-actifs dont ne dispose pas la Manx R "de base", celle qui s'affiche à 23 250 €. Cet équipement à commande électronique, signé Marzocchi, répond à des modes de conduite pour adapter sa raideur et compenser les mouvements engendrés par les freinages et les accélérations. Mais même en mode routier, la notion de douceur demeure relative ; le confort reste, de toute manière, une donnée particulière au guidon d'une telle sportive, avec une position engagée, en appui sur les poignets. Mais la selle, elle, se montre rembourrée comme il faut. À la

sortie de village, gaz ! Derrière l'ouvreur anglais, la vitesse apparaît déraisonnable dès la première ligne droite, pourtant courte. L'expression, pas très élégante, selon laquelle certaines motos vous "arrachent le slip", prend tout son sens. *Calm down, guy!* Mieux vaut prendre le temps de jauger la monture et d'apprécier, comme attendu, la disponibilité du moteur, aussi voluptueux à mi-régime qu'explosif en haut. Bonne nouvelle : son tempérament n'est pas sans rappeler celui d'un V4 Aprilia. Le shifter fait bien le job, rien à redire sur l'étagement, la stabilité sur l'angle demeure remarquable et, une fois dans la vallée tortueuse, la fourche inversée de 45 mm mène précisément sa barque. La protection face au vent semble un peu juste et,

justement, nous nous voyons préciser qu'une bulle différente, plus haute, est en place sur les modèles destinés aux essais sur le circuit de Montebianco, quartier général de cette présentation. Les choses sérieuses arrivent...

Avant de se lancer, le briefing. "Notre modèle répond à l'appellation Signature". Tarif ? 43 000 € et des bananes. Ah, on est loin des 23 250 ! En plus de son amortissement piloté, cette déclinaison ajoute, entre autres, des jantes Rotobox en carbone réduisant les masses non suspendues. Les pilotes maison ne s'attardent pas sur les modes de conduite *Rain*, *Road* et *Sport*, passant directement aux programmes *Track*, que l'on active d'un appui long sur le démarreur. Deux modes dédiés peuvent être paramétrés...



On aime +

- Presqu'une œuvre d'art à exposer !
- Moteur merveilleux
- Prix de base acceptable
- Stabilité sur l'angle



On aime -

- Tarif de la version essayée
- Savoir-faire exigé
- Image de marque à reconstruire



Avant l'inscription en courbe, la Norton dévoile une freinage extrêmement efficace.



Le V4, à la sonorité caverneuse et délicate, est à peine visible.



L'écran, ici avec l'affichage propre aux modes Track.



Sur route aussi, l'agrément moteur régale, notamment à mi-régime.

selon l'instinct de survie de chacun. Contrôle de la levée de la roue avant ? Yes, I want. L'antipatinage, l'ABS, le shifter, le contrôle du couple et celui de la glisse peuvent aussi être ajustés. Dans un anglais parfait, "Ok, I switch off the rear ABS, but I keep la glisse et le level le moins intrusif de l'antipatinage. Good ?" Good. Et c'est parti. Dans un premier temps, la Manx R assure le spectacle en dévoilant ses lignes sublimes, en sonorisant la piste de manière bestiale et en démontrant un pouvoir d'accélération phénoménal. Mais entre l'apprentissage des trajectoires, la puissance débordante qui vous éloigne de la corde et vous met en retard à chaque freinage, le premier contact intimide. Heureusement, le frein



Échange technique avant de se lancer sur le circuit de Montebianco.

avant remonte le temps ! Précis dans son dosage, très mordant et bénéficiant d'un dispositif couplé agissant aussi sur l'étrier arrière, le système Brembo fait un boulot merveilleux. À 260 km/h en bout de ligne droite, c'est mieux comme ça, mais c'est dur pour les bras. L'ABS sur l'angle, informé par une centrale inertielle, répond présent aussi, tandis que les suspensions annihilent efficacement la potentielle plongée de la fourche. Avec les jantes carbone chaussées de Pirelli Diablo Supercorsa SP et un empattement relativement court, à peu près identique à celui d'une Aprilia RSV4, les changements d'angle se font vite, et naturellement, et l'inscription est directe, chirurgicale. Jusqu'à un certain

point. Au-delà, pour faire de l'Anglaise une moto apte à manger le chrono, il faut de l'engagement, un peu de doigté et une dose certaine d'envie, pour davantage d'inclinaison ; la largeur du pneu arrière (200 mm) nuit à l'agilité. Mais une fois sur l'angle, plus rien ne bouge, la Norton dessine des sillons ! De cette façon, la divine Anglaise rappellera aux novices qu'elle n'a rien d'une sportive de débutant. À l'aise sur piste, efficace et très performante, elle invite à rester humble. N'est pas James Bond qui veut... !

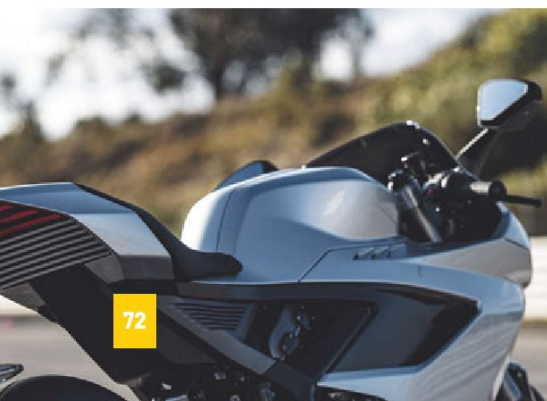
Conduire

Moteur : 4-cylindres en V, ouvert à 72°, 16 soupapes, refroidissement liquide, 1200 cm³.	
Alésage x course (mm)	82x56,8
Transmission : par chaîne, 6 vitesses, shifter	
Puissance (ch à tr/min)	209 à 11500
Couple (Nm à tr/min)	130 à 9000
Poids à sec (kg)	203
Long.xlarg. (mm)	nc
Hauteur de selle (mm)	840
Empattement (mm)	1435
Débattement de suspension AV-AR (mm)	120/126
Freins AV	double disque Ø 320 mm, étriers à 4 pistons, ABS
Frein AR	simple disque Ø 245 mm, étrier 2 pistons, ABS
Pneus AV-AR	120/70 R17 200/55 R17
Réservoir (l)	14,5

Données constructeur



Les jantes carbone, sur la version Signature.



NOTRE VERDICT

auto
MOTO

Pour son retour aux affaires, Norton dévoile une sorte d'Aston Martin à deux roues : une magnifique moto, dotée d'un moteur phénoménal et de prestations impressionnantes. Amazing !

LE CHANGEMENT, C'EST **MAINTENANT !**



**TMAX
TECHMAX**

**1000€
DE REMISE**

XMAX300

**400€
DE REMISE**

XMAX125

JUSQU'A
**400€
DE REMISE**

Du 13 mars au 30 juin 2026, bénéficiez de prix remisés sur les modèles suivants :

. XMAX 125 2026 :	5 199 € (au lieu de 5 499 €)
. XMAX 125 Tech Max 2025 :	5 899 € (au lieu de 6 299 €)
. XMAX 125 Tech Max + 2025 :	6 199 € (au lieu de 6 599 €)
. XMAX 300 (tous millésimes) :	6 399 € (au lieu de 6 699 €)
. XMAX 300 Tech Max (tous millésimes) :	6 999 € (au lieu de 7 399 €)
. XMAX 300 Tech Max + (tous millésimes) :	7 299 € (au lieu de 7 699 €)
. TMAX Tech Max 2025 :	14 599 € (au lieu de 15 599 €)

Offre valable chez les concessionnaires participants, dans la limite des stocks disponibles. Voir détails de l'offre en concession.



www.yamaha-motor.fr

YOU SERVICES | **YAMALUBE** | **YOU FINANCE**

Revs Your Heart : Et votre cœur bat plus fort -
70th Anniversary : 70^{ème} Anniversaire



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Kymco CV3 575

à partir de 12 499 €

EVOLUTION DE LA TROIS DIMENSION



Le Kymco CV3, le plus dynamique des scooters à trois roues, évolue tout en restant accessible aux non-titulaires du permis moto.

PAR L. PINEL, PHOTOS DR



Plus grand qu'avant, oui. Mais l'écran ne se montre pas assez lisible.



Désormais, le train avant se verrouille parfaitement à la verticale, grâce à ce bouton.



On aime +

- Blocage de train avant désormais efficace
- Perf et agrément du bicylindre
- Prise en main et sentiment de sécurité



On aime -

- Coffre de petite taille
- Aucun rangement accessible
- Pas la moindre évolution esthétique

Pas de révolution pour cette nouveauté qui, de prime abord, paraît timide : pas le moindre changement de carénage, pas de nouveau bloc optique, pas de jantes redessinées. Rien, sauf trois coloris inédits, et toujours autant de roues. Mais l'important est ailleurs pour ce gros scooter taïwanais, dont tous les modèles écoulés en France en 2025 et 2026, jusqu'ici, étaient vendus sous forme de véhicules d'occasion "zéro kilomètre", déjà immatriculés depuis fin 2024. En cause, une mécanique ne répondant pas à la norme Euro 5+, donc interdite à la vente en "neuf" depuis le 1^{er} janvier 2025. Il fallait donc agir. C'est fait : le bicylindre, qui satisfait désormais à la norme, a accueilli une nouvelle culasse et de nouvelles bielles, entre autres, gagnant 24 petits centimètres-cubes tout en conservant sa puissance maximale de 51 ch, qu'il développe désormais à 500 tr/min plus tôt. Quitte à faire évoluer ce scooter lancé en 2022, autant insister : le CV3 reçoit également une béquille latérale, qui

lui faisait défaut auparavant, et surtout un système de verrouillage intégral du basculeur de train avant. En clair, le dispositif du précédent modèle ne bloquait que le balancier, demeurant instable à l'arrêt, au feu rouge, obligeant souvent le pilote à poser le pied au sol. Point faible. Là, les tubes télescopiques se verrouillent eux aussi sur demande (à l'arrêt ou sous 13 km/h), en compression comme en détente, d'une pression du pouce gauche : effet instantané, le scooter se maintient droit, pour un bref arrêt comme pour un long stationnement. Et cela fonctionne très bien. Le déverrouillage opère automatiquement au premier coup de gaz (à partir de 2 200 tr/min), ou manuellement, d'une autre pression. Là-dessus, le Kymco ne craint plus la comparaison avec son célèbre et seul rival direct de cylindrée comparable, le Piaggio MP3 530.

UN TRAIN AVANT TOUJOURS AUSSI SINGULIER

Le CV3 accueille une autre évolution : un nouvel écran TFT. Bonne nouvelle,

il est plus grand que le précédent, passant de 5 à 7". Mauvaise nouvelle, il n'est toujours pas très lisible, bien trop sensible aux reflets. Et s'il n'affiche plus de navigation virage par virage, comme le faisait son prédécesseur par le biais d'une appli, le Kymco s'apprête à recevoir une dalle supplémentaire, surplombant l'écran compteur et opérant en "mirror link", donc capable de retranscrire une carte de guidage de smartphone. Son prix : 299 €. Et sinon, la conduite ? L'habitué constatera du mieux au niveau de la suspension arrière, un poil moins ferme qu'avant. On n'en dira pas autant de la selle, toujours raide, qui jouit de deux dossierers fournis en série, celui de devant étant réglable en inclinaison, pour mieux maintenir le conducteur. Pas de changement flagrant sur le comportement, et le CV3 a toujours ceci d'ambigu : il semble hésiter entre sécurité et tempérament voulu sportif. Le train avant, naturellement plus lourd que celui d'un scooter classique, délivre



Seul rangement sur ce gros scooter : un petit coffre sous la selle.



Vraiment pas utile, cette pédale de frein, mais imposée par la législation...



Le CV3 affiche une conso moyenne de 4,7 l/100 km selon Kymco. Elle était à 5,4 lors de nos essais, plutôt dynamiques.

cependant une impression infiniment plus légère que celui d'un MP3. Bon point. Mais à basse vitesse, il semble se chercher, courir après son point d'équilibre. Un peu comme s'il souffrait d'une infime instabilité, obligeant le conducteur à des corrections constantes, mais si minimes qu'elles sont à peine perceptibles. C'est mieux quand le rythme augmente, là où la double roue avant apporte un grand sentiment de confiance. Sur une chaussée sèche et convenablement revêtue, le niveau de grip aura de quoi étonner bien des utilisateurs. Et pour les jours de mauvaise météo, c'est un peu comme si l'on avait un joker dans sa poche, pour pallier l'éventuelle perte d'adhérence de l'un des deux pneus (de marque Maxxis). Une sorte de parachute de secours, en somme. Attention toutefois, pour

les amateurs de sensations : 40°, c'est l'angle d'inclinaison maximal du CV3. Au-delà ? Rien ! Les ergots de la béquille centrale frottent le bitume mais, surtout, impossible de pencher davantage. Il faut donc jouer avec le corps, comme un pilote moto se balançant vers l'intérieur du virage, pour éviter d'élargir la trajectoire. Le chapitre sécurité s'est enrichi d'un antipatinage TCS et, côté freins, aucun problème pour ralentir les presque 300 kg de l'engin avec les leviers au guidon. Mais la pédale de frein, difficile à doser du pied droit, rendue obligatoire par la législation et agissant sur les disques avant et arrière, apparaît aussi utile qu'une valise sans poignée. Au chapitre mécanique, l'apport de l'évolution moteur, couplée au nouveau rapport de réduction final de la transmission,

améliore la sensation de performances. L'engin montre de belles reprises et son twin, toujours calé à 270°, contribue au plaisir. Oui, au plaisir. Car il n'est pas parfait, ce scooter garanti 5 ans, qui ne présente pas le moindre coffret de rangement au tablier, ni n'accueille plus d'un casque sous sa selle. Mais, en plus de pouvoir s'enorgueillir d'une bagagerie complète disponible en accessoire, il montre des prestations dynamiques et mécaniques parfaitement aptes à le faire sortir d'un classique train-train quotidien consistant à se rendre au bureau. Et ça, avec son monocylindre, le MP3 a du mal à en dire autant... |

Conduire

Moteur :	bicylindre, 8 soupapes, refroidissement liquide, 574 cm ³ .
Transmission :	variateur, courroie.
Puissance (ch à tr/min)	51 à 7000
Couple (Nm à tr/min)	54 à 5750
Poids en ordre de marche (kg)	282
Long.xlarg. (mm)	2140x800
Hauteur de selle (mm)	785
Empattement (mm)	1580
Débattement de suspension AV-AR (mm)	nc
Freins AV	double disque Ø 250 mm, étriers à 2 pistons, ABS
Frein AR	simple disque Ø 260 mm, étrier 1 piston, ABS
Pneus AV-AR	110/70-13 160/60-15
Réservoir (l)	15,5

Données constructeur

Le pare-brise est réglable en hauteur... mais à l'aide d'outils.



NOTRE VERDICT

Des évolutions bienvenues pour le marché français, qui absorbe plus de la moitié de la production mondiale du CV3. Mais de menus changements esthétiques auraient été appréciés...

auto
MOTO

En France, pas besoin de permis moto pour conduire ce 575 cm³, de la catégorie L5e : il suffit de suivre une formation de 7 heures.



TECHNOLOGIES

Elle est presque tout ce que je déteste. À l'origine, avec quelques autres, des grandes tendances qui m'horripilent toujours plus à mesure que les années passent : les poignées de porte escamotables, les volants pas ronds, l'autonomisation de la conduite, l'accumulation de données personnelles à outrance, la rationalisation à l'extrême des commandes à bord, notamment par le biais d'un grand écran tactile faisant office d'unique moyen

d'accès à l'ensemble des fonctions de confort et de sécurité... Ah, et j'oubliais un détail, elle est électrique. Mais en quatorze longues années de carrière, la Tesla Model S a sans doute fait progresser l'automobile d'un demi-siècle, au bas mot. Or son tout dernier exemplaire vient tout juste de quitter les chaînes d'assemblage de l'usine californienne de Fremont. Voilà, c'est la fin d'une ère. Et cela me rend déjà presque nostalgique. *R. Vannier*



RALENTISSEURS ILLÉGAUX : 152 COMMUNES ATTAQUÉES

C'est une plainte massive qui vient d'être déposée contre pas moins de 152 communes du Var. La raison ? Des ralentisseurs jugés illégaux. Un rebondissement spectaculaire dans cette affaire, initiée par l'association "Pour une mobilité sereine et durable". Cette dernière a ainsi déposé une plainte XXL contre ces municipalités.

Une seule y échappe : Sanary-sur-Mer, "la seule dans les clous", selon Thierry Modolo-Dominati, président de l'association. Ce dernier justifie cette plainte en affirmant que partout où les ralentisseurs "ont été enlevés, il n'y a aucun accident en plus". En outre, "un véhicule qui passe sur un ralentisseur, même petit, c'est 25 % de pollution en plus".

CARBURANT : LES RECETTES DE L'ÉTAT RECULENT

Les recettes de l'État sur les carburants ont reculé en mai. La faute à la hausse des prix, liée à la crise en Iran impactant le pétrole. "Sur les dix premiers jours du mois de mai, les recettes liées au carburant reculent d'environ 300 M€", déclarait ainsi le Premier ministre, Sébastien Lecornu, sur X. Et ce "sous l'effet d'une forte baisse de la consommation (- 30 %)". Les prix

des carburants sont donc devenus trop élevés. Et les Français, qui ne sont pas plus riches pour autant, en consomment moins. Or, rappelons que les taxes sur les carburants représentent 60 % du prix à la pompe. Pour autant, pas question pour l'État de baisser ses taxes, alors même qu'il fait face à un véritable effet Laffer, selon lequel trop d'impôt finit par tuer l'impôt.





STATIONNEMENT : NOUVELLE "RÉVOLUTION" À PARIS

Le stationnement à Paris est un sujet chaud. Et le nouveau maire de Paris pourrait ajouter de l'huile sur le feu. Bien qu'assurant ne pas être contre la voiture, Emmanuel Grégoire souhaite une "petite révolution du stationnement". "Nous souhaitons augmenter les places spécialisées pour simplifier la vie de tous ceux pour qui la voiture est un outil de travail et qui en ont

besoin au quotidien", déclarait-il au *Figaro*. "À quelques correctifs près, nous conserverons la situation actuelle. Je souhaite néanmoins étudier la possibilité d'apporter quelques ajustements à certaines conditions. C'est notamment le cas de certaines voitures électriques familiales." De quoi faire grincer des dents chez les automobilistes. |



DEUX-ROUES : L'E85 BIENTÔT POUR LES MOTOS ?

La conversion à l'E85 bientôt plus facile pour les motos ? C'est ce qu'espère la FFMF (Fédération française des motards en colère), soutenue notamment par Sacha Houlié (député de la 2^e circonscription de la Vienne). "Nous avons obtenu l'homologation, par le ministère de la Transition écologique, de l'E85", se réjouissait-il

récemment sur son compte Instagram. Et de poursuivre : "Je suis fier de vous annoncer qu'on a réussi. Car (...) le ministère de la Transition écologique vient de donner son accord. Ce sont donc près de quatre millions de motos qui vont pouvoir être équipées de kits éthanol et cela va profiter d'abord à des PME françaises." |

STELLANTIS : RENFORCE SON ALLIANCE EN CHINE

Stellantis se rapproche encore un peu plus de Leapmotor. Le constructeur chinois, qui utilise déjà le réseau du groupe pour distribuer ses véhicules, va désormais fabriquer ses voitures électriques dans ses usines. Selon un communiqué publié vendredi, l'entreprise étudie une extension de ses accords industriels, prévoyant l'intégration de la production chinoise au sein de ses infrastructures espagnoles. Ce projet inclurait une évolution inédite du statut de l'usine de Madrid. Le plan de restructuration prévoit que le site de Saragosse, situé dans le nord-est de l'Espagne, accueille dès 2026 la fabrication de la citadine B10 de Leapmotor. En parallèle, un SUV Opel y serait développé conjointement. |



CRISE DES CARBURANTS : UN MAIRE BAISSÉ LES PRIX DU CAMPING

Face à la crise des carburants et à l'explosion des prix à la pompe, un maire veut agir. Mais pas comme on l'imagine. En effet, celui du Lude, dans la Sarthe, a décidé de baisser les prix... du camping municipal ! Et ce de 10 %. Un moyen d'attirer davantage de voyageurs, selon le maire, René de Nicolaÿ, mais aussi de pallier la baisse des réservations constatée depuis le début de la saison, en avril 2026. En témoigne Lola Poirier, l'une des co-gérantes avec Dominique Zon, auprès d'après le journal Ouest-France : "Nous avons une baisse des réservations depuis l'augmentation du prix de l'essence. Il y a moins d'Anglais et de Hollandais. Les campeurs viennent des départements limitrophes". |



VOITURE ÉLECTRIQUE : MOINS CHÈRE QUE LE THERMIQUE

La donne entre électrique et thermique est-elle finalement en train de changer ? Aux États-Unis, Subaru rebat les cartes entre électrique et thermique. Le constructeur japonais déploie désormais trois modèles distincts sur ce marché : la Solterra, la Trailseeker et l'Uncharted. Le tout à des prix redoutables. Avec des taux d'intérêt nuls sur 6 ans et des remises de 2 000 \$, le coût d'usage d'un SUV

électrique Subaru devient inférieur à celui des équivalents hybrides ou essence. Le SUV Uncharted, affiché à un prix d'entrée de 34 995 \$, revient moins cher en location mensuelle qu'une Crosstrek hybride, une fois l'apport initial lissé. Cette dernière est 5 \$ moins chère par mois. Mais sans aides, l'apport de 3 829 \$ la rend plus chère que son rival électrique. Une petite révolution ? |



La gamme Michelin Pilot Sport Endurance 2026

GOMME À DESS(E)INS



En cette saison 2026 du championnat du monde d'Endurance (WEC), le pneumaticien tricolore, fournisseur exclusif de la catégorie Hypercar, renouvelle profondément ses gommes, avec pour intention de limiter leur empreinte, sur l'environnement du moins.

PAR R. VANNIER, PHOTOS DR

Rien ne ressemble plus à un pneu slick qu'un autre puisque, par définition, il n'arbore aucun dessin. Les plus assidus du championnat du monde d'Endurance auront pourtant noté, dès la manche d'ouverture de cette saison 2026 à Imola en avril - et non au Qatar en mars en raison du conflit au Moyen-Orient -, que les gommes des voitures de la catégorie Hypercar révélaient de drôles de marbrures sur leur bande de roulement. Et ça change tout ! Ou plutôt rien, en tant que

tel, cet aspect inédit n'ayant aucune incidence sur les performances. "Nous avons repris le principe de l'effet velours des flancs de certains de nos produits dédiés à la route", nous explique Pierre Alves, directeur des programmes Endurance de Michelin Motorsport. "Par le biais de la micro-perforation du moule dans lequel est fabriqué le pneu, une partie de sa surface absorbe la lumière." Ainsi, par contraste avec des zones laissées totalement lisses, un dessin apparaît avant de s'effacer dès les premiers tours de roues au sol.

UNE RÉVOLUTION DISCRÈTE DANS LES STANDS

Mais c'est bien pour rendre visible le changement que le manufacturier auvergnat, fournisseur exclusif de la classe élite du WEC et des 24 Heures du Mans, s'est donné la peine de conférer une identité visuelle à ses enveloppes. Ces modifications portées à la gamme Pilot Sport Endurance, pneu Pluie compris (flancs bleus), se conjuguent d'ailleurs au pluriel. Deux évolutions majeures émergent d'un nouveau cahier

Le pneu Pluie n'est pas épargné par la mise à jour de 2026.



dernier, les retours de la part des équipes et des pilotes ont été bons", se réjouit Pierre Alves. Il y a de quoi effectivement, la sinuosité du tracé dès la sortie de la voie des stands et les nuits floridiennes, fraîches et humides à cette époque de l'année, représentent une belle épreuve du feu. Ceci dit, ce renouvellement aurait dû intervenir il y a plus d'un an déjà, début 2025. "Nous étions prêts", rétorque notre interlocuteur. "Mais il restait encore difficile pour certains de nos fournisseurs

d'assurer une continuité d'approvisionnement, en sachant que le volume à produire est compris entre 20 000 et 25 000 pneus par an." Il faut reconnaître que certaines matières premières dénotent autant d'une belle innovation que d'un relatif exotisme. Au-delà du caoutchouc naturel et de l'acier recyclé, Michelin recourt désormais à de l'écorce de citron ou d'orange et à des graines de tournesol pour remplacer respectivement certaines résines et huiles autrefois issues de la pétrochimie. "Nous

des charges : porter de 30 à 50 % la part de matériaux renouvelables et recyclés dans la composition du pneu et accélérer sa mise en température à la suite de l'interdiction de tout procédé de chauffe au sein de la discipline depuis 2023, pour des raisons d'économie d'énergie. Le tout, évidemment, sans dégrader sa performance pure ni sa résistance à l'usure. "Dès la première mise à la disposition des concurrents en championnat (nord-américain, ndlr) IMSA, aux 24 Heures de Daytona en janvier



Comment ça marche ?



Depuis l'interdiction de la mise en chauffe des pneus en 2023, leur montée en température est un critère décisif du cahier des charges.

souhaitions au passage élargir la fenêtre de fonctionnement de chacun des trois crans de dureté, Soft (à flancs blancs), Medium (jaunes) et Hard (rouges). Et donc faciliter la transition pour les pilotes lors d'un changement de l'un à l'autre", renchérit Pierre Alves. "Or nous avons été les premiers surpris par la résistance à l'échauffement du pneu tendre, capable d'encaisser durablement jusqu'à 35° au sol lors des 6 Heures d'Imola." Victime d'une

sortie de piste sans dommage dès sa sortie des stands lors de ladite épreuve inaugurale italienne, Nick Cassidy, pilote récemment titularisé sur la Peugeot 9X8 #93, aurait en revanche peut-être, lui, davantage à redire sur la fameuse mise "en régime" des gommes Medium... À l'aube de la 94^e édition de la classique mancelle se tenant ce mois de juin, point d'orgue du championnat, il reste également une incertitude : "Le Hard n'a

jamais été chaussé en course jusqu'ici", nous confie le représentant de la marque au bibendum. "Mais la solidité des pneus étant mise à rude épreuve au Mans, je ne doute pas qu'il sera choisi à un moment ou à un autre de la course", conclut Pierre Alves. Ce sera donc une prédiction de plus à surveiller parmi toutes celles que le double tour d'horloge sarthois se plaît très souvent à déjouer. |

Le dessin sur la bande de roulement des slicks n'a qu'un but esthétique et disparaît dès les premiers tours de roues.



CONSO & OCCASIONS



50 ANS, 30 ANS ET AUDI 100 : ANNIVERSAIRES ET PÂLE COPIE

// La voiture d'aujourd'hui, depuis toujours." Pas mal le slogan, n'est-ce pas ? On le doit à l'agence de publicité BBDO Paris, et il qualifie la nouvelle Volkswagen ID. Polo, désormais 100 % électrique. Pour dire beaucoup avec peu de mots, d'autres slogans, brefs et impactants, ont aussi été retenus, dont : "50 ans, ça fait une belle autonomie" et "La seule électrique née sous Giscard". Bien vu. De cette manière, Volkswagen rappelle que sa Polo, dès ses débuts, a toujours été une voiture du moment, sans être liée à une mode passagère. Et cela dure, donc, depuis plus d'un demi-siècle. À propos d'anniversaire, notons celui de la Citroën Saxo VTS, qui fête ses 30 ans et peut désormais prétendre, pour les premiers modèles, à la carte grise collection. Au passage, rappelons que la Saxo a été dessinée par l'Italien Donato Coco, mais que l'on doit cette déclinaison sportive à Gilles Vidal. Il s'agit d'ailleurs de la première conception esthétique commercialisée réalisée par le jeune designer, aujourd'hui aux commandes du design des marques européennes de Stellantis. Il y a 30 ans, encore une fois, un amateur de Mercedes tentait, assez maladroitement, de se lancer dans l'aventure de la production automobile

dans une Chine qui, à l'époque, affichait un gros retard technologique dans cette industrie. Lui, c'est Li Shufu, fondateur de Geely, dont l'entreprise, dans les années 1990, fabriquait des réfrigérateurs. Souhaitant s'inspirer la Mercedes Classe E d'époque qu'il admire, la W210, il toque à la porte d'un autre constructeur local, Hongqi, qui assemble notamment la CA 7200, une version locale et modifiée de l'Audi 100. Geely n'a d'autre choix que de se servir de cette base technique pour concevoir son véhicule mais, problème, l'empattement ne correspond pas du tout aux ambitions initiales. Geely reprend l'intérieur de l'Audi pour son modèle, finalement présenté en 1996, avec des éléments de carrosserie en fibre de verre et d'autres en tôle. Bricolage, bidouillage, pour une voiture qui restera un modèle unique, mais qui aura posé la première pierre de l'entreprise. Elle précède le premier modèle commercialisé par la firme, la Haoqing (ce qui signifie fierté, en français), lancée en 1998 et dont la calandre évoque fortement une Mercedes. Et trois décennies plus tard, Geely, en phase de lancement sur le marché français, a écoulé des voitures par millions...

PAR L. PINEL, PHOTO DR

DÉPANNAGE SUR AUTOROUTE LES PIÈGES À ÉVITER ET LES ASTUCES

PAR R. THOMAS, PHOTOS DR

Les dépannages sur autoroute coûtent de plus en plus cher. Pourtant, quelques réflexes simples permettent de limiter la facture et d'éviter les mauvaises surprises. Encore faut-il connaître les règles... et savoir repérer les arnaques. Décryptage.

Le coût d'un dépannage sur autoroute continue d'augmenter en 2026. Désormais, "il faut compter environ 151 € TTC pour une intervention de base, contre 148,67 € TTC l'année précédente", indique Luc Le Baron, président de l'association "Fier d'être dépanneur". Cette hausse peut sembler limitée, mais elle confirme une tendance générale à la progression des prix dans le secteur des services automobiles. D'autant plus que ce tarif de base peut rapidement grimper selon les circonstances.

DES TARIFS MODULABLES ET ENCADRÉS

En effet, la facture devient nettement plus élevée lorsque l'intervention est plus complexe. Par exemple, si votre véhicule doit être remorqué et que son poids est compris entre 1,8 et 3,5 tonnes – ce qui est le cas de nombreux SUV aujourd'hui – le coût "s'élève alors à 186,72 € TTC", précise Luc Le Baron. À cela s'ajoutent des majorations importantes dans certaines situations. Ainsi, les tarifs sont majorés de 50 % si l'intervention a lieu entre 18h et 8h, mais aussi pendant

les week-ends et les jours fériés. Une panne survenant pendant ces créneaux horaires peut donc faire considérablement grimper la facture. Précision importante : l'ensemble de ces tarifs n'est pas décidé au hasard : ils sont strictement réglementés et fixés par l'arrêté du 8 décembre 2025, publié au Journal officiel le 26 décembre 2025, ce qui garantit une totale transparence.

COMMENT LIMITER LES COÛTS

Néanmoins, quelques réflexes simples permettent d'éviter de payer plus que



Le tarif moyen d'un dépannage grimpe légèrement, passant de 148,67 à 151 € TTC en un an, selon Luc Le Baron, président de l'association "Fier d'être dépanneur".



nécessaire. Lorsque cela est possible, l'idéal est de sortir de l'autoroute avant de faire appel à un service de dépannage. Une fois hors du réseau autoroutier, vous pouvez contacter directement votre assurance, qui prendra souvent en charge une partie, voire la totalité des frais. Cependant, cette option n'est envisageable que si votre véhicule peut encore rouler sans danger. Si la panne vous semble grave, il est recommandé de ne prendre aucun risque. La priorité doit toujours rester la sécurité.

QUE FAIRE EN CAS DE PANNE

Dans ce cas, il faut immédiatement s'arrêter sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute et activer vos feux de détresse. Ensuite, enfiler votre gilet de sécurité et mettez-vous à l'abri derrière la glissière. Cette étape est essentielle pour éviter tout risque d'accident, notamment sur des axes très fréquentés. Si vous vous trouvez à proximité d'une borne d'appel d'urgence - ces bornes orange installées en moyenne tous les 2 km sur le réseau autoroutier - utilisez-la pour signaler votre situation. Comme le précise Rodolphe Sire, chef du



département opérationnel sécurité trafic chez APRR, "ces bornes permettent d'être mis directement en relation avec les PC sécurité de l'autoroute, qui prennent en charge votre dépannage". À défaut, "vous pouvez également utiliser l'application gratuite SOS Autoroute", ajoute-t-il.

LES BONS RÉFLEXES À ADOPTER

Pendant le temps d'attente, il est d'ailleurs fortement recommandé de contacter votre assureur. Celui-ci pourra vous orienter vers un professionnel de

confiance, situé à proximité, afin d'effectuer les réparations nécessaires s'il ne s'agit pas d'une panne réparable sur place. De plus, il peut vous indiquer les démarches à suivre pour être remboursé. Une fois le dépanneur présent sur les lieux, il est important de connaître vos droits. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, vous n'êtes pas tenu d'accepter un remorquage vers le garage du véhicule d'intervention. Vous pouvez demander à être conduit vers le garage de votre choix, notamment celui recommandé



par votre compagnie d'assurance. Cette option est particulièrement intéressante car elle permet souvent de réduire les coûts et de simplifier les démarches avec l'assurance. Attention toutefois : si ce garage partenaire se situe à plus de 5 km, un supplément vous sera facturé.

ATTENTION AUX FAUX DÉPANNEURS

Il n'en reste pas moins que la vigilance est de mise face aux risques d'arnaques, de plus en plus fréquentes sur les autoroutes. Certains escrocs n'hésitent pas à parcourir les axes les plus fréquentés à la recherche d'automobilistes en panne. Ils repèrent leurs victimes grâce à des applications de navigation comme Waze et arrivent sur les lieux en temps record, sans avoir été sollicités. Si un dépanneur se présente spontanément quelques minutes après vous être rangé sur la bande d'arrêt d'urgence, sans que vous ayez effectué d'appel, il faut immédiatement se méfier. N'acceptez jamais une intervention dans ces conditions. Prenez toujours le temps de vérifier l'identité du professionnel et assurez-vous qu'il



LE TOP 10 DES ARNAQUES LES PLUS COURANTES

Tomber en panne est déjà stressant. Mais certaines pratiques peu scrupuleuses peuvent transformer cette situation en véritable piège. Voici les arnaques les plus fréquentes... et les bons réflexes à adopter.

1. Le "dépanneur fantôme" qui arrive sans l'avoir appelé

Vous n'avez contacté personne, et pourtant une dépanneuse apparaît en quelques minutes ? Méfiance.

À faire : sur autoroute ou voie rapide, passez uniquement par une borne d'urgence ou le 112, les seuls moyens d'obtenir un service agréé.

2. L'intervention sans devis

Le dépanneur agit vite, attache votre véhicule... mais ne parle jamais du prix. Une fois la voiture chargée, difficile de refuser une facture salée.

À faire : exigez un devis avant toute intervention.

3. Les frais cachés

Le tarif annoncé semblait correct... jusqu'à la facture finale incluant des frais administratifs douteux, des kilomètres artificiellement rallongés ou encore des majorations injustifiées.

À faire : demandez une facture détaillée ligne par ligne et refusez tout coût flou.

4. Le garage imposé

Le dépanneur insiste pour emmener votre voiture dans un garage précis. Dans ce cas, il s'agit sans doute d'un accord commercial : le garagiste récupère des clients... et gonfle les réparations.

À faire : choisissez librement le garage de votre dépannage.

5. Le chantage au véhicule

Une fois arrivé, on refuse de vous rendre votre voiture tant que vous ne payez pas immédiatement, parfois en liquide.

À faire : cette pratique est encadrée et souvent illégale, ne cédez pas à la pression.

6. La réparation imposée sur place

On vous annonce une panne grave nécessitant une intervention immédiate. Le but : vous vendre une réparation dans l'urgence, souvent à prix excessif.

À faire : refusez une réparation immédiate sans diagnostic vérifié.

7. Le faux diagnostic de batterie

Votre voiture ne démarre plus ? On vous vend directement une batterie neuve hors de prix alors qu'une

simple recharge aurait suffi dans de nombreux cas.

À faire : demandez un test réel avant son remplacement.

8. Les arnaques lors du paiement

Il arrive que le montant du dépannage soit revu à la hausse sur le terminal de paiement, ou que le remorqueur vous demande de payer en liquide sous prétexte d'un appareil défectueux...

À faire : vérifiez toujours le montant avant validation.

9. Les faux agréments des remorqueurs

Pour rassurer leurs proies, les escrocs utilisent des logos de compagnies d'assurance ou des mentions officielles affichées sans autorisation sur leur camion pour inspirer confiance.

À faire : vérifiez systématiquement auprès de votre assistance que le dépanneur dépêché sur place est bien mandaté.

10. Les frais de gardiennage abusifs

Votre véhicule reste immobilisé pour jouer la montre, avec à la clé une facture de stockage qui grimpe un peu plus chaque jour.

À faire : organisez rapidement le transfert vers un garage de confiance.

a bien été mandaté. Un autre signe d'alerte concerne le tarif proposé par le dépanneur. Les prix étant fixés par l'État, toute demande de paiement supérieure aux montants officiels doit éveiller les soupçons. Pour éviter toute mauvaise surprise, pensez à demander le nom de la société du remorqueur lors de votre appel et à vérifier qu'il correspond bien à l'arrivée du professionnel sur place. Afin de ne pas vous faire piéger, adoptez des réflexes simples : ne faites confiance qu'aux services que vous

avez vous-même contactés, rappelez votre assurance en cas de doute et restez particulièrement vigilant lors des périodes de forte affluence, entre autres pendant les grands départs en vacances. C'est en effet à ces moments-là que ces pratiques frauduleuses sont les plus fréquentes.

SOYEZ PARTICULIÈREMENT MÉFIANT EN BANLIEUE PARISIENNE

Certaines zones sont très surveillées en raison de la recrudescence des arnaques

en la matière. Dans des départements comme le Val-d'Oise ou le Val-de-Marne, des arrêtés préfectoraux ont été mis en place pour sanctionner plus sévèrement ces pratiques de dépannage sauvage. En clair, une panne sur autoroute peut rapidement coûter cher, surtout si elle survient au mauvais moment ou dans de mauvaises conditions. Mais en adoptant les bons réflexes - contacter les bons interlocuteurs, vérifier les informations et rester vigilant - il est possible de limiter les frais et d'éviter les pièges. **I**

Vredestein Quatrac Pro 2

LA NOUVELLE ARME ULTIME, POUR ROULER TOUTE L'ANNÉE

Face au succès grandissant des gommes quatre-saisons, les manufacturiers redoublent d'ingéniosité pour proposer au public une offre véritablement polyvalente. C'est le cas du spécialiste néerlandais Vredestein qui lance le Quatrac Pro 2, un pneumatique étonnant que nous avons pu essayer en conditions réelles.

PAR LA RÉDACTION, PHOTOS-DR

Depuis son lancement au début des années 90, le pneu quatre-saisons de Vredestein s'impose comme l'une des références mondiales. Cet été, la marque néerlandaise, propriété du géant Apollo Tyres, lance le Quatrac Pro 2. Cette monte, développée aux Pays-Bas et fabriquée en Hongrie, a fait l'objet d'un énorme travail d'optimisation de son design, mais surtout de ses performances, pour répondre à une demande aussi croissante qu'exigeante. En effet, le pneu quatre-saisons connaît un véritable succès en Europe, et plus particulièrement en France où l'adoption de la "Loi Montagne" a incité de nombreux automobilistes à opter pour ces enveloppes plus

polyvalentes que les purs pneus hiver. Ainsi chaussé, il est possible d'évoluer sur routes mouillées, enneigées et bien sûr sèches, en toute sécurité. C'est d'autant plus vrai aujourd'hui avec l'arrivée du Quatrac Pro 2, un pneu étonnamment polyvalent, que nous avons pu mettre à l'épreuve sur une piste d'essai près de Ljubljana, en Slovénie.

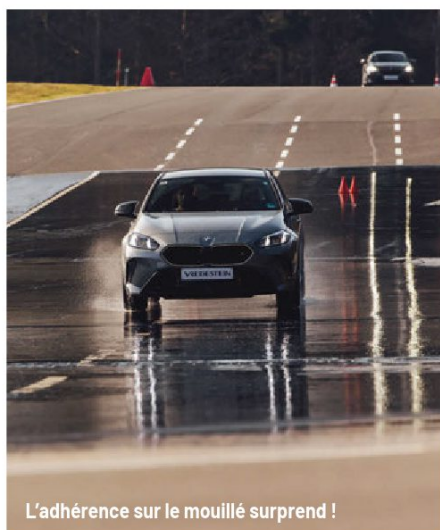
TESTÉ DANS DES CONDITIONS EXTRÊMES

L'essai se déroule au fil de trois ateliers. Dans le premier, nous tentons un évitement d'urgence sur une piste détrempée à l'adhérence proche de celle d'une route enneigée. La BMW Série 1 bondit sur le côté à la moindre sollicitation du volant, mettant en lumière l'excellente réactivité

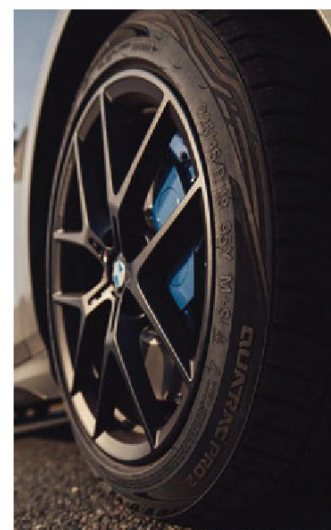
offerte au train avant par les pneus. Pensé pour répondre aux exigences des véhicules modernes, le nouveau pneu quatre-saisons, classé 3PMSF, se distingue par une architecture de bande de roulement particulièrement aboutie. Son dessin directionnel en "V", associé à de larges rainures longitudinales, favorise une évacuation rapide de l'eau et limite efficacement les risques d'aquaplaning. Cette conception contribue également à réduire les nuisances sonores extérieures, un atout non négligeable au quotidien. Sur route mouillée comme en conditions hivernales, les rainures latérales sculptées jouent un rôle clé en améliorant la motricité et la tenue de route. Au centre, une nervure

Le Quatrac Pro 2 se veut sécurisant.





L'adhérence sur le mouillé surprend !



continue renforce la précision de conduite sur sol sec tout en assurant une excellente stabilité au freinage, quelles que soient les conditions. Les lamelles 3D intégrées aux épaules du pneu apportent, quant à elles, l'adhérence nécessaire sur la neige, sans compromettre la rigidité de l'ensemble sur routes sèches ou humides.

À L'AISE SUR LE SEC COMME SUR LE MOUILLÉ

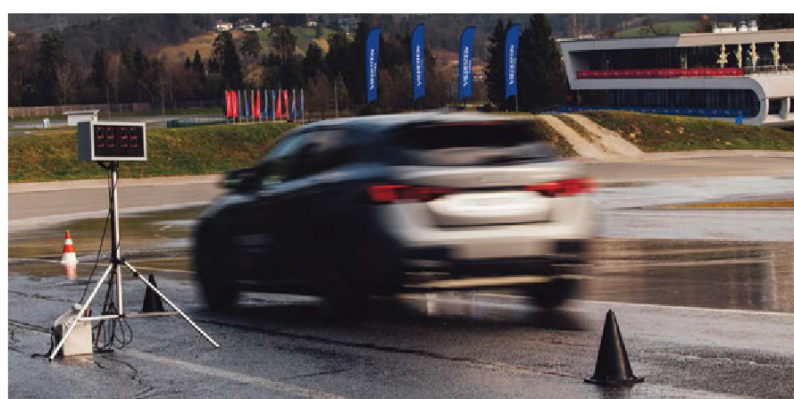
Le deuxième exercice met lui aussi en exergue la motricité, mais cette fois-ci sur route sèche. Lancés autour de 50 km/h, nous nous avançons face à deux voies, l'une à gauche et l'autre à droite. Au-dessus de chacune d'elles, une lumière s'allume au dernier moment, obligeant le conducteur

à donner un coup de volant en urgence pour s'engager sur la bonne trajectoire. Là encore, malgré la contrainte, la voiture garde le cap. Quand la vitesse augmente, un coup de raquette finit par provoquer un tête-à-queue si le contre-braquage est mal effectué. Rien d'étonnant vu les conditions. Enfin, le troisième atelier provoque un décrochage du train arrière sur sol détrempé. Au volant d'une BMW X3, le conducteur s'élance sur une aire plane arrosée. À son passage, une plaque mobile au sol bouge brusquement à droite ou à gauche pour déplacer violemment le train arrière. À nouveau, le conducteur doit rapidement corriger au volant pour éviter la perte de contrôle, mais le Quattrac Pro 2

se révèle sécurisant et permet au SUV de rester précis malgré une adhérence très précaire. Mis en contrainte dans des conditions dantesques, le X3 parvient à freiner et à changer de cap, certes moins vite que sur le sec, mais néanmoins suffisamment promptement pour gérer une situation d'urgence sans aquaplaning. Le Quattrac Pro 2 arrive cet été dans une vaste gamme de dimensions allant de 17 à 24". Adapté aux SUV comme aux sportives, il est même disponible dans une largeur de section allant jusqu'à 355, avec un indice de vitesse grimant jusqu'à "Y" (300 km/h). Il est également recommandable pour les SUV et autres véhicules électriques "lourds". Un véritable modèle de polyvalence. **I**



Le dessin du Quattrac Pro 2 a été largement revu pour améliorer l'écoulement de l'eau.



10 SUV CHICS

DE 12 000 À 40 000 €

Il existe différentes façons de rouler chic au volant d'un SUV/crossover, sans nécessairement se ruiner. Voici notre sélection de 10 modèles urbains, familiaux et premium, tous très recommandables. (PS : nos exemples de tarifs s'entendent pour des modèles affichant moins de 90 000 km.)

**DS 3 CROSSBACK****LEXUS LBX****MAZDA CX-3****MINI CLUBMAN****RANGE ROVER EVOQUE****ALFA ROMEO STELVIO****JAGUAR F-PACE****VOLVO XC60****PORSCHE CAYENNE****MASERATI LEVANTE**

DS 3 Crossback

Depuis 2018, à partir de 10 000 €



Moins originale que la 1^{re} génération, qui était aussi déclinée en version Cabrio avec pavillon en toile coulissant, ce second opus, qui partage sa base technique avec sa cousine la Peugeot 208, s'appelle désormais DS 3 et non plus Crossback. Discrètement restylé en janvier 2023, ce crossover urbain de 4,12 m de long s'avère plus luxueux, mais aussi beaucoup plus cher, que son prédécesseur, avec un habitacle raffiné dans le plus pur style DS, offrant différentes ambiances selon les fini-

tions. L'agrément de conduite est de très bon niveau et le châssis se révèle très rigoureux, servi par un amortissement assez ferme qui nuit un peu au confort, par ailleurs très satisfaisant. Côté motorisations, on retrouve le 3-cyl. 1.2 PureTech essence de 100, 130 ou 155 ch - largement fiabilisé depuis l'introduction, en 2023, d'un nouveau bloc de 136 ch micro-hybridé doté d'une chaîne de distribution -, le diesel 1.5 BlueHdi de 100 ou 130 ch, très sobre et, depuis 2020, une version Electric de 136 ch (à partir de 13 000 €),

passée à 156 ch en 2023. Malgré ses 5 portes, l'habitabilité arrière se révèle assez chic.

FIABILITÉ ★★★

Fiabilité aléatoire, en raison notamment de la fragilité d'un certain nombre de 3-cylindres 1.2 PureTech essence.

- Moteur 1.2 PureTech : nombreux dysfonctionnements pouvant aller jusqu'à la casse moteur ayant fait l'objet de multiples actions des propriétaires pour obtenir dédommagement : risque de rupture de la courroie de distribution (rappels) ; culasse poreuse, surconsommation d'huile, etc.
- 1.5 BlueHdi : injection se grippant ; chaîne de distribution devenant bruyante avec rares risques de casse, etc.
- Boîte de vitesses : 5^e et 6^e rapports parfois durs ; calculateur défectueux sur boîte auto.
- Carrosserie : hayon ne tenant pas ouvert ; boucliers mal fixés, etc.

Exemples d'annonces

1.2 PT 130 auto. Chic		
2019	65 000 km	11 900 €
1.5 HDi 130 auto. Grand Chic		
2018	67 000 km	15 000 €

Lexus LBX

Depuis 2023, à partir de 26 000 €



Ce LBX - pour Lexus Breakthrough Crossover - est un concurrent du DS 3, de la Mini et autre Audi Q2. Étroitement dérivé de son paisible cousin, le Toyota Yaris Cross, il s'en distingue par une élégante robe toute en rondeurs, longue de 4,20 m, et un habitacle confortable et raffiné mêlant plastiques moelleux, similicuir de qualité et Alcantara, sans oublier certaines attentions typiquement Lexus, comme ces poignées de portières à assistance électrique ou sa chaîne Hi-Fi Mark Levinson. Fort

agréable à conduire avec un toucher de route très doux, il fait montre d'un comportement étonnamment dynamique, avec un train arrière qui sait se montrer joueur. Disponible en traction ou en 4-roues motrices, mais à la diffusion confidentielle, il partage sa chaîne cinématique hybride avec son cousin, avec 6 ch supplémentaires (136 ch). Douce et progressive, sa transmission à variation continue a toujours tendance à emballer le petit 3-cylindres 1.5 l atmosphérique en cas de franche relance. En ville, en dessous de

60 km/h, on peut cependant évoluer en mode full-électrique, à condition que la batterie soit assez rechargée. Quant à la conso moyenne, elle reste comprise entre 5 et 6 l. Reste un tarif salé, qui se répercute en occasion.

FIABILITÉ ★★★★★

Remarquable fiabilité, à l'exception de la faiblesse de la batterie secondaire.

- Batterie secondaire : principal défaut, qu'elle partage avec de nombreux modèles hybrides Toyota & Lexus, celle-ci a tendance à se vider très rapidement, parfois après deux ou trois jours d'immobilisation (depuis février 2024, tous les LBX, ainsi que les Toyota Yaris et Yaris Verso, sont équipées en usine de batteries d'un nouveau type, lesquelles sont disponibles en après-vente).
- Bloc compteurs : certaines infos, comme la vitesse, ne s'affichent plus sur certains modèles fabriqués entre 2024 et 2025 (rappel).

Exemples d'annonces

1.5 136		
2024	13 800 km	26 800 €
1.5 136 Cool		
2024	15 000 km	29 900 €

Mazda CX-3

De 2015 à 2021, à partir de 14 000 €



Subtilement restylé en 2018, cet ancien crossover urbain était le plus compact de la gamme Mazda ; il a depuis été supplanté par un modèle plus grand, le CX-30, apparu en 2019 sur la base de la Mazda 3. Il affiche un design à la fois dynamique et élégant, tandis que ses 4,28 m de long en font l'un des plus longs de son segment. Ce qui ne profite pas pour autant à l'habitabilité, assez comptée pour l'espace aux jambes arrière, ni au coffre qui

ne cube que 350 l, voire moins de 290 avec la Hi-Fi Bose. Reste une présentation et une finition soignées, un bon confort et un bel agrément de conduite, renforcé par un comportement qui s'avère plutôt dynamique. Son "gros" 2.0 l atmosphérique maison Skyactiv-G, assez technologique et proposé en deux niveaux de puissance - 121 et 150 ch -, se révèle agréable et peut être associé à une boîte manuelle ou automatique. Il est épaulé par un modeste

diesel 1.5 l de 105 ch, judicieusement remplacé fin 2018 par un 1.8 l de 115 ch.

FIABILITÉ ★★★

Si elle demeure au-dessus de la moyenne, la fiabilité de ce CX-3 se révèle un peu décevante pour une Mazda avec, notamment, quelques pannes moteur parfois graves.

- Moteur 2.0 Skyactiv-G : problèmes de pression d'huile pouvant aller jusqu'au remplacement du moteur ; des pompes à essence remplacées.
- Moteur Skyactiv-D : des remplacements du volant moteur ou de l'embrayage.
- Électronique : clé parfois non reconnue ; dysfonctionnements des aides à la conduite (détecteur de ligne blanche, angle mort...), du GPS.
- Habitacle : défaillance des enrouleurs de ceintures arrière.

Exemples d'annonces

2.0 Skyactiv-G 121 Elegance		
2017	63 000 km	14 900 €
2.0 Skyactiv-G 121 Signature		
2021	25 000 km	17 800 €

Mini Clubman II

De 2015 à 2024, à partir de 11 000 €



Remplacée par l'actuel Aceman, cette seconde génération de Mini Clubman (type F54) - subtilement restylée en 2019 et 2021 - jouit d'une véritable personnalité grâce à sa robe néo-rétro façon break de chasse, personnalisable à loisir, et ses portes de coffre à double battant, qui facilitent l'accessibilité et le chargement. Son habitabilité est assez proche de celle d'une familiale compacte, sa modularité aboutie et sa présentation raffinée, typiquement Mini. Son confort se révèle toutefois assez

ferme, en raison notamment de ses pneus runflat. Agréable à conduire, mais moins dynamique que la "petite" Mini, elle jouit d'un comportement rigoureux, qui devient véritablement tout-terrain sur les versions All4 à transmission intégrale. Le choix de motorisations est vaste, dont certaines d'origine BMW : petit 3-cyl. 1.5 essence de base de 102 ou 136 ch (Cooper), 2.0 l de 150, 192/178 ch (Cooper S) et même 231 ou 306 ch sur les John Cooper Works. En diesel : 3-cyl. 1.5 l de 116 ch ou 4-cyl. 2.0 l de 150 ch (Cooper)

ou 190/192 ch (Cooper S). La cote reste encore assez soutenue.

FIABILITÉ ★★★

Fiabilité loin d'être irréprochable avec un certain nombre de défaillances pouvant toucher les motorisations.

- Moteur 3-cylindres 1.5 essence : perte de puissance ou démarrage difficile (gestion à reprogrammer) ; défaillances des bougies, de la sonde lambda ou du catalyseur.
- Moteurs diesel : 1.5 : à-coups (vanne EGR s'encrassant (rappel)) ; 2.0 : perte de puissance (flexible de turbo à remplacer).
- Boîtes de vitesses : embrayage parfois fragile (manuelle) : des remplacements
- Direction : des boîtiers remplacés ; des reprogrammations de l'assistance.
- Équipements : dysfonctionnements possibles de la clim' (fuites des durits), du GPS, de la radio, du voyant d'ESC, etc.

Exemples d'annonces

1.5 Cooper 136		
2017	49 000 km	14 900 €
2.0 Cooper S 192		
2017	69 000 km	16 800 €

Range Rover Evoque II

Depuis 2019, à partir de 19 000 €



Uniquement proposé en 5 portes, ce second opus du "baby" Range demeure très fidèle au style - légèrement revu en 2023 - aussi original que "so british" du premier opus qui, en 2011, avait fait un véritable carton. Il partage sa base technique avec son cousin, le Jaguar E-Pace, au bénéfice de l'agrément de conduite, nettement amélioré. Toujours aussi raffiné, son habitacle dispose d'une planche de bord à instrumentation entièrement numérique avec double écran central. L'espace à bord se

révèle correct à quatre tandis que le coffre dispose de près de 600 l. Son comportement se est d'autant plus rigoureux que toutes les versions sont dotées d'une transmission intégrale, qui en fait un redoutable franchisseur en tout-terrain, à l'exception de la version diesel de base, une traction associée à une boîte manuelle. Les six moteurs 4-cyl. 2.0 l sont tous dotés d'une micro-hybridation 48 V. Trois puissances en essence : 200, 249 et 300 ch, et trois en diesel : 150, 180 et 240 ch, tous associés à une boîte auto. à 9 rapports,

sauf le diesel 150 ch. En 2020, sont apparus un 3-cyl. essence 1.5 l de 160 ch, ainsi qu'une déclinaison hybride rechargeable de 309 ch (P300e) et deux diesel de 163 ch (D165) et 204 ch (D200). La cote reste soutenue pour les versions essence, peu diffusées.

FIABILITÉ ★★★★★

La fiabilité demeure assez aléatoire d'une version à l'autre avec un certain nombre de problèmes, parfois graves.

- Moteur diesel : tendeur de chaîne de distribution à surveiller ; problèmes de turbo ; système AdBlue capricieux, etc.
- Moteur P300 e hybride : panne possible de la machine électrique ; défaillances de la batterie haute tension ; surcharge électrique avec risque d'incendie (rappel en novembre 2020).
- Jauge à carburant : des remplacements sous garantie.

Exemples d'annonces

P250 Dynamic HSE		
2019	78 000 km	26 000 €
D180 HSE		
2019	68 000 km	25 900 €

Alfa Romeo Stelvio

Depuis 2017, à partir de 20 000 €



Au-delà de son design typiquement Alfa - légèrement restylé en 2022 - mariant sportivité et sobriété, ce Stelvio séduit par son agrément de conduite, digne des meilleures berlines de la marque, telle la Giulia. En associant rigidité, trains roulants incisifs et direction très précise, son châssis lui confère un remarquable dynamisme, secondé par une grande rigueur grâce à son excellente transmission intégrale Q4, dont sont dotées la plupart des versions, à l'exception du diesel 150 ch et de certains

180 ch, des propulsions. Parmi les rares critiques, une habitabilité assez quelconque pour le segment - avec notamment un espace aux jambes arrière assez compté et un coffre de 525 l, inférieur à la moyenne -, ainsi qu'une finition qui n'atteint pas celle de ses rivaux d'outre-Rhin. À l'exception du fabuleux V6 2.9 biturbo de 510 ch (!) qui coiffe la gamme, tous les blocs sont des 4-cyl. - associés à la même excellente boîte auto. ZF que l'on retrouve chez BMW - : 2.0 turbo essence de 200 ou 280 ch et 2.2 l diesel

JTDm de 150/160, 180/190 ou 210 ch. Hormis le 150/160 diesel, un peu juste, tout se révèle étonnamment volontaire. La cote reste relativement sage.

FIABILITÉ ★★★★★

Fiabilité globalement satisfaisante ; la plupart des défaillances sont prises en charge par la garantie ou ont été corrigées à l'occasion de rappels.

- Moteur diesel JTDm : rares cas de rupture (très) prématurée de la courroie de distribution (150 ch en particulier) - un classique chez Alfa - pris en charge en garantie.
- Moteur 2.0 turbo essence : rares casses de turbo (garantie).
- Tous moteurs : risque de fuite de carburant ; rappel en décembre 2021.
- Freins : risque de corrosion des disques AR sur des modèles de 2020 (rappel en fév. 2021).
- Pneus : usure assez rapide à l'avant.

Exemples d'annonces

2.0 200 Sport Edition		
2019	85 000 km	24 400 €
2.2 Diesel 180 Super		
2017	85 000 km	19 900 €

Jaguar F-Pace

De 2016 à 2025, à partir de 18 000 €



Ce Jaguar F-Pace se distingue avant tout par sa ligne féline, à la fois sobre et racée, joliment restylée en 2020. Pas trop imposant malgré ses 4,75 m, il offre une belle habitabilité, tant aux places arrière qu'en volume de coffre (de 620 à 1440 l). Agréable à vivre, malgré la présence de quelques plastiques indignes de son pedigree, il jouit d'un bon confort, légèrement perturbé par les grandes jantes (jusqu'à 22"). En bonne Jaguar, il associe dynamisme, précision des commandes et comportement

ultra-rigoureux, avec sa transmission intégrale de série et sa boîte auto., à l'exception de certains diesel de 163 et 180 ch, qui sont des propulsions. Le choix de motorisations est vaste, avec des 4 et 6-cylindres, essence et diesel, au gré des millésimes. Si le 2.0 l diesel de 163, 180, 204, 240 et même 300 ch, parfois micro-hybridé, manque à la fois de noblesse et d'agrément, le V6 3.0 l de 300 ch, d'origine Ford-PSA, est un véritable régal, mariant onctuosité, performances et sobriété. Sans parler des V6 essence, à

compresseur, délivrant 340, 380 et même 550 ch pour l'exclusive SVR.

FIABILITÉ ★★★

Fiabilité entachée par la fragilité du moteur 2.0 D 180, de loin le plus diffusé, en partie compensée par la très bonne fiabilité des rares modèles essence.

- Moteurs 2.0 D : fragilité du turbo et de la distribution entraînant de nombreuses casses moteur ; encrassement ou remplacement de la vanne EGR ; risque de fuite sur circuit de carburant (rappel en mai 2017).
- Boîte auto. : à-coups de gestion.
- Équipement : affichage digital compteur disparaissant de façon sporadique, nécessitant une remise à jour (rappel en février 2018) ; multiples bugs électriques et électroniques (radars de recul, bluetooth, sièges chauffants, toit ouvrant, etc.).
- Habitacle : nombreux "rossignols".

Exemples d'annonces

3.0 V6 340 Portfolio		
2016	69 000 km	29 900 €
3.0 V6 D 300 Prestige		
2017	84 000 km	25 400 €

Volvo XC60 II

Depuis 2017, à partir de 18 000 €



Élue voiture mondiale en 2018, cette seconde et actuelle génération de XC60, restylée en 2021, a adopté, comme la XC90, la nouvelle identité visuelle Volvo, se distinguant notamment par son élégante signature lumineuse en marteau de Thor. À la fois raffiné, sobre et de très bon goût, son habitacle se révèle très accueillant et jouit d'un remarquable confort, avec de véritables fauteuils et un amortissement ultra confortable, en particulier quand il est pneumatique. Reste

une habitabilité et un volume de coffre qui n'ont rien d'exceptionnel pour la catégorie. Le comportement se montre rigoureux, mais paisible, encore optimisé sur les versions à transmission intégrale AWD. Bel agrément de conduite malgré le manque de noblesse - et de sonorité - des motorisations, désormais toutes des 4-cylindres, essence, diesel, hybrides ou hybrides rechargeables, offrant de 150 ch (D3) à... 405 ch (T8 Polestar), certaines se révélant très sobres. La cote est à la baisse !

FIABILITÉ ★★★

Fiabilité aléatoire d'un modèle à l'autre, en net recul par rapport à celle des anciens modèles de l'époque suédoise, Volvo appartenant au groupe chinois Geely...

- Moteurs diesel : B4 : des remplacements de vilebrequin ; des batteries de micro-hybridation défectueuses ; passage en mode dégradé ; des FAP s'encrassant ; des joints de cache-culbuteurs remplacés (D4).
- Transmission : boîte automatique : passage en mode dégradé ; rares cas de remplacement ; des cardans changés.
- Chauffage : dysfonctionnement de la clim' ou du chauffage autonome.
- Trappe à carburant parfois bloquée
- Électronique embarquée : multiples dysfonctionnements ou bugs (freinage automatique, régulateur de vitesse, lecture des panneaux, radars de manœuvre, Hi-Fi, etc.).

Exemples d'annonces

2.0 T6 340 Inscription Luxe		
2021	38 000 km	17 900 €
2.0 B4 diesel 197 Momentum		
2022	44 000 km	23 300 €

Porsche Cayenne II

De 2010 à 2018, à partir de 20 000 €



Porsche fut l'un des tout premiers constructeurs de voitures de sport à investir le segment des SUV - et du diesel - au grand dam des intégristes de la "911", qui crièrent au scandale ! Le succès fut pourtant immédiat. Élégamment restylée en 2014, cette 2^e génération de Cayenne améliorera encore ses prestations et demeura l'une des références au sein de la catégorie des gros SUV premium. Outre une ligne allégée, il adopta un habitacle inspiré de celui de la 911, toujours aussi raffiné et confortable, doté

d'une habitabilité très généreuse, secondée par un coffre de 670 à 1780 l. Son confort est digne d'une limousine, en particulier avec l'amortissement pneumatique piloté (de série ou en option selon les versions), tout comme son comportement. Le dynamisme de son châssis lui confère un remarquable agrément de conduite, qui fait oublier son gabarit (4,85 m) et son poids (2 t), et s'accompagne de performances de premier ordre sur les versions les plus puissantes. Son "petit" V6 3.0 l diesel de 240/245 ch, d'origine Volkswa-

gen, déjà loin d'être ridicule, est épaulé par un gros V8 de... 380 ch. Côté essence, c'est la fête avec des V6 (de 265 à 440 ch) et des V8 (de 385 à 550 ch), sans oublier une version hybride de 380 ch... Accessible dès 15 000 €, avec de forts kilométrages.

FIABILITÉ ★★★★★

Bonne fiabilité avec peu de pannes graves.

- Tous moteurs : des remplacements de turbo.
- V6 Diesel : vanne EGR encrassée ; des radiateurs changés.
- V6 essence : gestion parfois à reprogrammer ; des pompes à essence remplacées.
- Transmission : des casses de la boîte de transfert ; claquements du différentiel à l'arrière.
- Pneumatiques : usure rapide, en particulier sur première monte.
- Climatisation : des cas de fuite.
- Électronique : allumage intempestif de certains voyants d'alerte.

Exemples d'annonces

4.8 V8 400 S		
2014	77 000 km	32 900 €
3.0 V6 diesel phase 2		
2016	90 000 km	39 900 €

Maserati Levante

De 2016 à 2025, à partir de 35 000 €



Premier SUV de la marque au Trident, ce grand SUV sportif, rival du Porsche Cayenne, bénéficie d'une ligne aussi élégante que dynamique, judicieusement rajeunie en 2021. Sa rareté en fait un modèle exclusif. L'habitacle n'est pas en reste, avec une présentation sportive et raffinée typiquement Maserati, mariant sellerie cuir - étendue ou pleine fleur en option -, carbone ou bois. Ses 5,01 m de long lui confèrent une habitabilité généreuse et un vaste coffre de 580 l. Partageant sa base technique avec la Ghibli, et doté d'un amortissement

pneumatique piloté de série, il procure un immense agrément de conduite, mariant douceur, précision et dynamisme, renforcés par de nobles mécaniques exclusivement en V6 et V8. Le V6 3.0 l diesel d'origine VM Motori n'a rien de ridicule, ni en agrément ni en performances, avec ses 275 ch. Vient ensuite un V6 3.0 l biturbo, assemblé chez Ferrari, offrant 350 ou 430 ch(S) et plein de caractère et de musicalité. La gamme est coiffée par un sublime V8 3.8 l biturbo de 530 ch(GTS) ou 580 ch, nettement plus onéreux (à partir de 70 000 €). On passera sur le 4-cyl.hybride

de 330 ch, apparu en 2021, sans saveur. Tous sont associés à une réactive transmission automatique ZF à 8 rapports, avec des palettes au volant. En bonne Maserati, ce Levante affiche des cotes très raisonnables (dès 23 000 € avec de gros kilométrages).

FIABILITÉ ★★★★★

Fiabilité fort correcte, sans rapport avec la - mauvaise - réputation héritée des Maserati des années... 1970 ! Quelques rappels.

- Moteur 4-cylindres micro-hybridé : câbles de masse du moteur électrique mal fixés avec risque d'incendie (rappel, en août 2022, des modèles fabriqués entre le 24 août et le 29 septembre 2021).
- V6 diesel : vanne EGR s'encrassant avec des conséquences sur la régénération du FAP.
- Défaut d'un capteur de pression et de température avec risque d'incendie sur plusieurs modèles (rappel en juin 2021).

Exemples d'annonces

3.0 V6 430 S Granlusso		
2017	90 000 km	39 900 €
3.0 V6 diesel 275		
2017	86 000 km	35 800 €



SKODA KAMIQ

Pragmatique et pratique, le Kamiq vieillit pourtant. Ce SUV compact 100 % thermique a-t-il toujours les arguments pour plaire ?

PAR L. PINEL, PHOTOS DR

OUI

Po-ly-va-lent. En quatre syllabes, tout est dit. Pour des petits parcours quotidiens en solo comme pour de longs trajets ponctuels en famille, le Kamiq est un bon choix. Ce modèle lancé en 2019, s'il compte des pointures parmi ses concurrents, avec les Renault Captur, Peugeot 2008 et Ford Puma, a toujours su ménager la chèvre et le chou : satisfaire les uns et les autres, même s'ils ont des priorités différentes. Pour cela, le plus petit SUV de la gamme Skoda, produit en République tchèque et restylé courant 2024, commence par soigner l'accueil : ici, plus qu'à bord des modèles concurrents du même segment, l'espace se montre généreux. Des adultes seront à l'aise à l'arrière et, côté coffre, le volume grimpe jusqu'à

400 litres, voire 1395 l lorsque les dossiers 60/40 sont repliés. Si la présentation du tableau de bord témoigne de l'âge de ce Kamiq, son ergonomie en profite pour se révéler soignée et simple. L'écran tactile répond présent, mais de bonnes vieilles touches physiques permettent de contrôler les fonctions de confort sans avoir à y réfléchir. La qualité de fabrication demeure sérieuse et, comme toujours chez Skoda, diverses astuces parsemées çà et là se révèlent agréables, à l'image du parapluie coulissé dans la porte du conducteur, du grattoir calé dans la trappe à carburant ou du réservoir de lave-glace, dont la base sert d'entonnoir. Étendu sur 4,24 m et bâti sur une plateforme MQB-A0, sollicitée également par les Seat Arona et Volkswagen T-Cross, le Kamiq jouit de bonnes prestations routières. Confor-

table, agréable à mener et animé par des moteurs à essence allant de 95 à 150 ch, le Tchèque ne commet pas de fausse note ; même la version de base, avec son moteur 1.0 l 3-cylindres, montre suffisamment de couple à bas régime pour se mouvoir très convenablement, au moins en milieu urbain. Et, à partir de la version 116 ch, ce moteur peut s'associer à la transmission robotisée DSG7, à double embrayage, qui soigne l'agrément sans influencer sur les consommations. En prime, ce modèle peut disposer d'une dotation riche, complète, et s'offre même quelques équipements souvent réservés aux segments supérieurs, à l'image des projecteurs matriciels, aptes à rouler "plein phares" sans orienter de faisceau lumineux en direction des autres automobilistes, pour ne pas les éblouir.



L'habitacle compte parmi les plus vastes du segment.



Technique

Poids (kg)	à partir de 1223
Lxlxh (m)	4,24x1,79x1,53
Empattement (m)	2,65
Réservoir (l)	50
Coffre à 5 (l)	400

Gamme

Essence : de 95 à 150 ch, à partir de 25 780 €

Les rivales

Ford Puma

Lxlxh (m) : 4,19x1,81x1,55
Coffre (l) : 456 à 523
De 125 à 168 ch, à partir de 27 790 €

Renault Captur

Lxlxh (m) : 4,23x1,80x1,58
Coffre (l) : 411
De 115 à 160 ch, à partir de 26 400 €

Nissan Juke

Lxlxh (m) : 4,21x1,80x1,60
Coffre (l) : 422
De 114 à 143 ch, à partir de 25 750 €



On aime +

- Polyvalence remarquable
- Rapport gabarit/habitabilité
- Agrément général et ergonomie



On aime -

- Malus systématique
- Équipement en version de base
- Présentation placide



Ici, c'est simple et sérieux, mais pas très gai.

NON

Ce petit SUV affiche un aspect très sérieux : on ne peut pas dire qu'il déborde de sex-appeal ni ne s'avère très original. Même chose à bord, avec une présentation que certains jugent même austère. Au moins, ce caractère prudent et sobre permet au Kamiq de passer les années sans trop souffrir. Enfin, à bord, l'habitabilité est généreuse mais on pourrait regretter l'absence de banquette coulissante. Si le tarif de base du Kamiq débute à 25 780 €, c'est en finition Active, avec une classique

clé à insérer sous le volant, des jantes en tôle cachées derrière des enjoliveurs, et sans aide au démarrage en côte. Cette version n'est, par ailleurs, disponible qu'avec la mécanique d'entrée de gamme, qui se montre convenable malgré ses 95 petits chevaux, mais qui souffre d'une transmission manuelle à seulement 5 vitesses. Et au chapitre technique, cette Skoda n'a toujours pas cédé aux sirènes de l'hybridation et, *a priori*, elle ne devrait jamais y goûter. Cela se paie au niveau du malus CO₂, systématique sur toutes les motorisations, et jamais inférieur à

360 €. Il grimpe jusqu'à 983 € en TSI 116 DSG7 (à partir de 31 000 €), version la plus vendue, voire à 1 276 € sur la moins répandue déclinaison 1.5 TSI 150 (facturée 32 540 € minimum). |



Le volume de coffre atteint 400 litres lorsqu'il n'y a pas de roue de secours.



Le petit SUV Skoda s'étend sur 4,24 m.



SKODA ELROQ

PAR L. PINEL, PHOTOS DR

Il compte parmi les meilleurs élèves de sa classe. Le Skoda Elroq, SUV électrique lancé début 2025, se décline en de multiples versions. Quelle batterie et quelle finition choisir ? *Auto Moto* vous guide.

A l'heure où les SUV chinois électriques font l'actualité, qu'il est bon de constater que certains constructeurs généralistes "installés" et reconnus, comme Skoda, sont encore capables de ça : proposer un modèle familial, avec une très belle autonomie, de bonnes capacités de recharge et de très bonnes qualités routières. Lui, c'est l'Elroq, qui compte parmi les modèles les plus recommandables de sa catégorie, où naviguent notamment le Renault Scenic, l'un de ses plus sérieux rivaux, et le Peugeot E-3008. Ce SUV affiche un empattement identique à celui de son grand frère Enyaq, pourtant plus long de 16 cm. Il est bâti sur la même plateforme que lui et s'en remet à des roues arrière motrices pour générer un agrément de conduite très convaincant. Mais il peut aussi s'offrir les services d'une transmission intégrale. Le Skoda présente un amortissement un peu ferme. Son silence de fonctionnement profite au bien-être à bord, où l'ergonomie moderne, qui fait la part belle au tactile, demeure intuitive avec des menus clairs, facilement accessibles et, par exemple, le réglage de la température souhaitée constamment apparent. L'Elroq jouit aussi d'un planificateur d'itinéraire bien conçu, à partir duquel il est possible d'ajuster l'autonomie souhaitée à l'arrivée, ou le seuil minimal voulu avant la recharge. Enfin, l'espace intérieur dévoile des cotes d'habitabilité généreuses, tandis que le coffre de 470 litres, lui, est loin des références du segment. Mais il demeure logeable et pratique, avec un plancher affleurant à la découpe du hayon. En résu-

mé, à l'heure où n'importe quel SUV familial électrique frise ou dépasse les deux tonnes et atteint les 40 000 €, celui-ci n'a vraiment pas grand-chose à se reprocher, sauf lorsqu'il est comparé à de potentiels rivaux chinois, évidemment moins chers.

EN ÉLECTRIQUE

La motorisation d'entrée de gamme, appelée Batterie 60, est la seule proposée sur les deux premiers niveaux de finition. Sa capacité brute/nette, de 61/58 kWh, autorise selon le constructeur jusqu'à 452 km en cycle mixte. Nous avons réalisé lors de nos essais une consommation moyenne de 15,8 kWh/100 km, proche des données du constructeur, permettant d'atteindre aisément les 400 km avec une conduite adéquate, sur le réseau secondaire. Sur autoroute, cette version paraît cependant limitée : en partant d'un point de charge avec 80 % de batterie, difficile de parcourir plus de 200 km avant de se jeter en urgence sur une borne. Là, en DC, comptez 25 minutes pour passer de 10 à 80 %, grâce à une puissance acceptée de 105 kW. Pour les recharges plus classiques, en AC avec son chargeur embarqué 11 kW, cet Elroq requiert 6h30 pour une charge complète, et 8h à partir d'une Wallbox monophasée 7,4 kW. Les prestations dynamiques de cette version Batterie 60, qui affiche 190 ch et 310 Nm de couple, se révèlent déjà très appréciables (0 à 100 km/h en 8,5 secondes, reprises franches, bride à 160 km/h). Pour une utilisation sur voies rapides et autoroutes, l'Elroq Batterie 85 se montre plus recommandable. Sa batterie affiche

82 kWh de capacité brute (77 kWh nets). Résultat, l'autonomie mixte WLTP grimpe jusqu'à 576 km, et approcher les 520 "vrais" kilomètres entre deux recharges n'est qu'une simple formalité... si l'on évite l'autoroute. Là, après un départ avec une batterie affichant 80 % de charge, il sera possible de parcourir environ 320 km à 130 km/h, selon la température extérieure, avant de recharger une nouvelle fois. Pour un "plein" complet, il faudra tabler sur 10h40 à partir d'une Wallbox 7,4 kW, 8h30 depuis une borne en courant alternatif de 11 kW, et à peine 30 min selon nos essais pour une charge rapide en courant continu, de 15 à 80 %, grâce à une puissance de charge de 165 kW. L'agrément reste exemplaire et les prestations dynamiques s'améliorent avec cette version de 286 ch et 545 Nm de couple (0 à 100 km/h en 6,6 s, bride poussée à 180 km/h), dont le poids grimpe d'un quintal (2 130 kg minimum). Cette déclinaison existe en "x", avec un second moteur pour animer l'essieu avant. L'autonomie ne change pas, ou de manière négligeable, mais cette version à transmission intégrale Batterie 85x, qui porte la puissance cumulée à 299 ch, progresse de 4 dixième à l'exercice du 0 à 100 km/h. Attention à la maniabilité : l'implantation du moteur avant dégrade le diamètre de braquage, qui passe de 9,3 à 10,8 m. Dernière proposition sur l'Elroq : une version Batterie RS, avec un accumulateur et des temps de charge identiques à ceux des versions "85", quatre roues motrices et 340 ch. Le look évolue, l'équipement aussi (suspension pilotée, jantes de 20"...), et le



Lxlxh (m)	4,49x1,88x1,85
Empattement (m)	2,77
Coffre à 5 (l)	470

Données constructeur

0 à 100 est abattu en 5,4 s, sans modification sur la vitesse de pointe.

Notre conseil : la Batterie 85, 8000 € plus chère que l'Elroq d'entrée de gamme, améliore considérablement la polyvalence du modèle... et facilitera aussi sa revente. Mais pour une utilisation parfaitement cadrée, la Batterie 60 peut être envisagée.

UNE OPTION À CHOISIR ?

Côté carrosserie, le Bleu Energie demeure la seule teinte gratuite. Comptez 710 à 1550 € pour choisir une autre couleur,

possiblement associée à un toit noir (+670 €). Purement cosmétique, le bandeau lumineux entre les phares avant (460 €) sert l'aspect haut de gamme de l'Elroq, tandis que l'attelage pivotant électrique (710 €, ou 890 € sur City) profite à la praticité... et probablement à la revente en occasion. Skoda propose aussi une pompe à chaleur (1100 €) et tout un tas d'autres équipements, individuellement ou sous forme de packs. Le plus huppé d'entre eux, appelé Pack Maxx (2980 € sur Plus et Sportline), intègre un affichage tête-haute, une camé-

ra 360°, une climatisation à trois zones, des stores intégrés aux vitres arrière, des sièges avant électriques avec fonction massage, un système audio Canton, une marche arrière automatisée sur les 50 derniers mètres parcourus en marche avant, la mémorisation du stationnement et un possible stationnement à distance avec smartphone. Les sièges arrière chauffants, la suspension pilotée DCC (qui profite au confort) et différentes ambiances intérieures figurent également dans la liste des packs et options disponibles. **I**

Équipements

La version d'accès, appelée City, dispose de :

- 7 airbags dont un central avant
- freinage d'urgence autonome
- maintien actif dans la voie de circulation
- régulateur adaptatif/limiteur de vitesse
- surveillance des angles morts
- reconnaissance des panneaux de signalisation
- assistance de vigilance lors d'un croisement
- caméra de recul
- radars de stationnement arrière
- freinage régénératif et fonction "One Pedal"
- phares & essuie-glace automatiques
- rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement
- rétroviseur extérieur gauche anti-éblouissement
- instrumentation numérique 5"3
- écran tactile 13" + commande vocale
- Apple CarPlay/Android Auto sans fil
- audio à 8 haut-parleurs
- 2 ports USB-C 15 W
- prise 12 V + prise 230 V dans le coffre
- filet + crochets d'arrimage dans le coffre
- plancher de coffre ajustable
- dossiers arrière 2/3-1/3
- coffre sous le capot avant (21 litres)
- démarrage "mains-libres"
- climatisation automatique à deux zones
- accoudoir central avant
- sellerie noir/gris
- fonction de charge bidirectionnelle V2L
- câble de charge Mode 3 Type 2
- chargeur embarqué 11 kW

- charge rapide DC
- jantes alliage 19"
- kit anticrevaillon

La finition Element ajoute :

- radars de stationnement avant
- navigation GPS
- sièges avant confort chauffants
- éclairage du coffre
- éclairage intérieur des poignées de portes
- éclairage d'ambiance personnalisable
- parapluie dans porte conducteur
- poubelle de voyage dans bac de porte avant
- support pour tablette au dos des sièges avant
- nettoyeur de câbles
- modes de conduite
- préparation attelage
- accoudoir central avant avec porte-gobelets
- sellerie améliorée, noir/gris, surpiqueures

La finition Clever ajoute :

- assistance améliorée de vigilance lors d'un croisement
- maintien et centrage dans la voie de circulation
- sécurité enfant aux portes arrière
- assistant de conduite en embouteillages
- alarme antivol
- 2 ports USB-C 45 W
- 2 ports USB-C 45 W à l'arrière
- recharge de smartphone par induction
- accès + démarrage "mains-libres"
- clé digitale (par smartphone)
- vitres avant acoustiques
- lunettes et vitres arrière surteintées

La finition Plus ajoute :

- airbags latéraux thorax avant/arrière

- projecteurs "Matrix"
- clignotants à défilement
- hayon motorisé
- jantes alliage 19" spécifiques

La finition Sportline ajoute :

- sièges sport/confort à appuie-tête intégré
- direction dynamique progressive
- palettes au volant pour freinage régénératif
- logo Skoda lumineux projeté sous rétroviseurs
- sellerie suédine perforé, surpiqueures noires/grises
- planche de bord avec inserts décoratifs effet carbone
- pédalier effet aluminium
- volant sport chauffant
- coques de rétroviseurs noires
- jantes alliage 20"

La finition RS ajoute :

- suspension pilotée
- siège conducteur électrique, fonction massage
- seuils de portes avant
- bandeau lumineux entre les phares
- bouclier avant spécifique
- jantes alliage 20" spécifiques

Notre conseil

Le deuxième niveau de finition, Element, intègre déjà un équipement généreux. Juste au-dessus, la version Clever, la première accessible avec la Batterie 80, fait le plein côté dotation, se révélant très recommandable mais déjà onéreuse.



Skoda Karoq

Lancement janvier 2018

Restylage printemps 2022

Pays de production République tchèque



Ce qu'il faut savoir sur la fiabilité du SUV compact Skoda Karoq, un rival en occasion des Renault Kadjar, Nissan Qashqai ou Kia Sportage.

PAR L. PINEL, PHOTOS DR

PRINCIPAUX RAPPELS

SIÈGE CONDUCTEUR

(été 2019) Sur les Karoq assemblés en janvier 2019, la possible apparition de fissures dans l'armature du siège conducteur a contraint Skoda à rappeler une série de voitures.

PÉDALE DE FREIN

(printemps 2021) Un rappel a été orchestré à cause d'un défaut de soudure de la pédale de frein, sur les versions dotées de la transmission DSG. La partie supérieure de

la pédale risquait, lors d'un gros freinage, de se tordre, voire de se désolidariser de sa base, sur les modèles produits du 29 juin au 31 août 2020.

AIRBAG CONDUCTEUR

(fin 2021) Le boîtier de gestion de l'airbag frontal du conducteur présentait un potentiel défaut, susceptible de ne pas déclencher le gonflage en cas d'accident sur les Karoq produits entre janvier et août 2018.

TOTAL DES VENTES

EN FRANCE À FIN AVRIL 2026

34 490



On aime +

- Habitabilité et modularité avec VarioFlex
- Équipement, coffre, ergonomie
- Confort et comportement sain



On aime -

- Présentation intérieure très classique
- Possible consommation élevée avec les TSI
- Lenteur des boîtes DSG en manœuvre



Avant le restylage de ce modèle de 4,38 m, la calandre était légèrement différente, tout comme les projecteurs.

MOTORISATION ESSENCE

Lorsqu'il a vu le jour, le Karoq se déclinait avec la mécanique de base, baptisée 1.0 TSI 116, ainsi qu'avec la moderne technologie de désactivation de cylindres, sur le moteur 1.5 TSI 150. Par la suite, Skoda a également intégré à sa gamme le 2.0 TSI 190, avec une transmission aux quatre roues. Des propriétaires abordent régulièrement le sujet de la consommation des TSI, qu'ils jugent trop élevée. Des problèmes de système stop & start mettant trop de temps à redémarrer le moteur sont répertoriés.

MOTORISATION DIESEL

Au lancement, le Karoq est apparu au catalogue avec des moteurs 1.6 TDI 116 et 2.0 TDI 150, vite rejoints par le 2.0 TDI 190 associé à la transmission 4x4. La gamme a évolué, le 1.6 a disparu courant 2020 et, aujourd'hui, le 2.0 TDI se décline en 116 et 150 ch, le plus puissant disposant de la boîte DSG7 et, éventuellement, de la transmission intégrale. Le logiciel du système de dépollution SCR a entraîné des allumages intempestifs du voyant d'AdBlue et, dans certains cas, des démarrages impossibles.

TRANSMISSION

La transmission robotisée à double embrayage DSG a concentré une certaine partie des quelques déboires rencontrés sur le Karoq. À-coups inhabituels, hésitations et temps de passage des rapports devenant

longs, ces symptômes entraînent souvent des opérations telles que des vidanges de boîte de vitesses et des mises à jour de la cartographie liée.

CHÂSSIS/CARROSSERIE

La base technique du Karoq, appelée MQB, sert aussi au Seat Ateca et à l'ancienne génération de Volkswagen Tiguan. Des cas de hayon motorisé devenu inopérant nous ont été signalés.

ÉQUIPEMENT

Diverses anomalies sont répertoriées et, normalement, peuvent être résolues par le biais de reprogrammations. Les radars de stationnement, le système multimédia, la connectivité bluetooth, la gestion de la température/de la ventilation et la surveillance des angles morts ont notamment été affectés. À noter que Skoda a équipé quelques-uns de ses modèles d'airbags Takata, entre 2011 et 2018. Mais contrairement à certaines séries de Kodiaq, Fabia ou Octavia (...), le Karoq n'en a pas reçu.

NOTRE VERDICT

**auto
MOTO**

Si les moteurs semblent peu affectés par les ennuis, les transmissions DSG ont rencontré leur lot de pépins. L'électronique a, elle aussi, été à l'origine d'anomalies diverses et relativement répandues. Mais à partir du restylage de 2022, qui s'accompagne d'une amélioration de la qualité perçue, les bugs et dysfonctionnements se sont faits plus rares.

14/20

VENTES DE SKODA KAROQ

EN FRANCE

2017	281
2018	4 648
2019	5 705
2020	4 714
2021	4 487
2022	4 045
2023	4 581
2024	3 084
2025	2 539
2026 (janvier-avril)	406

MOTEURS

(sur les 4 premiers mois de 2026)

TSI 116 BVM	2 %
TSI 150 BVM	3 %
TSI 150 DSG	55 %
TDI 116 BVM	3 %
TDI 150 DSG	31 %
TDI 150 DSG 4x4	3 %

Pourquoi "Karoq" ? Ce nom provient de la contraction de Kaa'r et Ruq, des termes signifiant respectivement voiture et flèche en langue Alutiq, un peuple vivant en Alaska. Côté ventes, le diesel résiste bien, réalisant plus d'un tiers des commandes début 2026.



Émissions de CO₂ et bonus-malus WLTP et poids à partir de 2026

Bonus : 4 000 € RFR ≤ 16 300 € ; 3 000 € RFR ≤ 26 200 € ; 2 000 € RFR > 26 200 €

108 g/km = 50 €	157g/km = 6 537 €
109 g/km = 75 €	158g/km = 7 248 €
110 g/km = 100 €	159g/km = 7 959 €
111 g/km = 125 €	160g/km = 8 770 €
112 g/km = 150 €	161g/km = 9 681 €
113 g/km = 170 €	162g/km = 10 692 €
114 g/km = 190 €	163g/km = 11 803 €
115 g/km = 210 €	164g/km = 13 014 €
116 g/km = 230 €	165g/km = 14 325 €
117 g/km = 240 €	166g/km = 15 736 €
118 g/km = 260 €	167g/km = 17 247 €
119 g/km = 280 €	168g/km = 18 858 €
120 g/km = 310 €	169g/km = 20 569 €
121 g/km = 330 €	170g/km = 22 380 €
122 g/km = 360 €	171g/km = 24 291 €
123 g/km = 400 €	172g/km = 26 302 €
124 g/km = 450 €	173g/km = 28 413 €
125 g/km = 540 €	174g/km = 30 624 €
126 g/km = 650 €	175g/km = 32 935 €
127 g/km = 740 €	176g/km = 35 346 €
128 g/km = 818 €	177g/km = 37 857 €
129 g/km = 898 €	178g/km = 40 468 €
130 g/km = 983 €	179g/km = 43 179 €
131g/km = 1 074 €	180g/km = 45 990 €
132g/km = 1 172 €	181g/km = 48 901 €
133 g/km = 1 276 €	182g/km = 51 912 €
134g/km = 1 386 €	183g/km = 55 023 €
135g/km = 1 504 €	184g/km = 58 134 €
136g/km = 1 629 €	185g/km = 61 245 €
137g/km = 1 761 €	186g/km = 64 356 €
138g/km = 1 901 €	187g/km = 67 467 €
139g/km = 2 049 €	188g/km = 70 758 €
140g/km = 2 205 €	189g/km = 73 689 €
141g/km = 2 370 €	190g/km = 76 800 €
142g/km = 2 544 €	191g/km = 79 911 €
143g/km = 2 726 €	192g/km = 80 000 €
144g/km = 2 918 €	De 1 500 à 1 699 kg
145g/km = 3 119 €	= 10 €/kg
146g/km = 3 331 €	De 1 700 à 1 799 kg
147g/km = 3 552 €	= 15 €/kg
148g/km = 3 784 €	De 1 800 à 1 899 kg
149g/km = 4 026 €	= 20 €/kg
150g/km = 4 279 €	De 1 900 à 1 999 kg
151g/km = 4 543 €	= 25 €/kg
152g/km = 4 818 €	≥ 2 000 kg = 30 €/kg
153g/km = 5 105 €	
154g/km = 5 404 €	
155g/km = 5 715 €	
156g/km = 6 126 €	

MODÈLE	CO ₂	EUROS
ABARTH		
500E		
43 kWh 155	0	36 900
Cabriolet		
+ 5 400		
600E		
54 kWh 240	0	44 900
54 kWh 280	0	48 900
ALFA ROMEO		
JUNIOR		
Ibrida 145	109	30 250
Electrica 54 kWh 156	0	38 500
Electrica 54 kWh Veloce 280	0	46 900
TONALE		
Ibrida 175	129	44 000
Ibrida Plug-in Q4 270	30	53 300
Diesel 130	139	42 500
GIULIA		
Sprint Diesel 160	131	50 600
Quadrifoglio 520	228	100 400
STELVIO		
Sprint Diesel 160	154	55 800
Quadrifoglio 520	267	110 900
ALPINE		
A390		
GT AWD 89kWh 400	0	67 500
GTS AWD 89kWh 470	0	78 000
A290		
GT 52 kWh 180	0	36 700
GT Performance 52 kWh 220	0	38 080
A110		
A110 252	153	65 000
GTS 300	158	79 500
R 70	155	122 500
ASTON MARTIN		
VANTAGE		
Coupé 665	274	220 000
Roadster 665	279	NC
DB12		
Coupé 680	276	227 000
Volante 680	276	244 538
VANQUISH		
V12 835	312	440 000
DBX		
707	309	240 504
S 727	NC	260 168
AUDI		
A1		
25 TFSI 95 bvm5	124	27 750
25 TFSI 95	128	29 650

30 TFSI 116	128	30 650
35 TFSI 150	128	35 300
A3		
TFSI 116 bvm6	126	34 600
TFSI 116 Hybride	119	36 780
TFSI 150 bvm6	127	35 900
TFSI 150 Hybride	120	38 080
S3 TFSI 333	190	63 000
RS3 TFSI 400	212	76 650
TFSI-e 204	25	47 900
TFSI-e 272	31	55 900
TDI 150	127	40 600
Allstreet		
Berline		
A5		
TFSI 150	149	48 350
TFSI 204	149	53 150
TFSI quattro 204	160	63 600
S5 TFSI 367 Hybride	169	85 800
RS5 TFSI quattro 639	87	118 000
TDI 204 Hybride	123	55 950
TDI quattro 204 Hybride	136	66 400
Avant		
A6		
TDI 204 Hybride	128	68 550
TDI quattro 204 Hybride	133	70 300
e-hybrid quattro 299	49	74 850
e-hybrid quattro 367	51	81 400
RS8 TFSI 630	281	151 050
Avant		
A6 E-TRON		
A6 e-tron 285	0	64 950
Performance 367	0	74 700
Quattro 428	0	81 850
S6 503	0	105 250
Avant		
A8		
50 TDI Hybride 286	189	118 185
60 TFSI e 462	103	136 749
Q2		
30 TFSI 116 bvm6	139	34 800
35 TFSI 150 bvm6	136	36 850
35 TFSI 150	137	39 000
35 TDI 150	138	41 500
Q3		
TFSI 150	137	43 850
TDI 150	139	45 950
TDI quattro 193	160	51 500
e-hybrid 272	39	55 000
Sportback		
Q4 E-TRON		
e-tron 204	0	45 990
e-tron performance 286	0	46 990

e-tron quattro performance 340	0	59 990
Sportback		
Q5		
TFSI Hybride 204	148	60 800
TFSI Hybride quattro 204	156	63 300
TDI Hybride quattro 204	155	64 500
TDI Hybride quattro 299	153	75 100
e-hybrid quattro 299	55	70 600
SQ5 TFSI Hybride 367	184	101 580
Sportback		
Q6 E-TRON		
Performance 306	0	70 900
Quattro 428	0	76 950
SQ6 489	0	98 470
Sportback		
Q7		
TFSI e quattro 394	86	97 170
TFSI e quattro 490	87	105 480
SQ7 BiTFSI 507	277	133 130
Q8		
TFSI e quattro 394	22	108 450
TFSI e quattro 490	22	117 000
SQ8 BiTFSI 507 Hybride	43	139 850
RS BiTFSI 640 mHEV	302	194 250
E-TRON GT		
Quattro 503	0	119 000
S 591	0	137 650
RS 775	0	161 600
RS Performance 843	0	174 550
BENTLEY		
BENTAYGA		
V6 Hybrid 462	NC	NC
V8 BiTurbo 550	296	NC
FLYING SPUR		
V8 Hybrid 680	100	NC
V8 Hybrid 782	100	NC
CONTINENTAL GT		
V8 Hybrid 680	93	NC
V8 Hybrid 782	93	NC
BMW		
SÉRIE 1		
116 122	135	36 050
120 170	121	40 050
123 xDrive 218	134	46 050
M135 xDrive	173	58 350
120d 163	112	42 650
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER		
220i 170	128	41 500
218d 150	126	42 000
220d 163	117	44 100
225e xDrive 245	20	51 000
SÉRIE 2 COUPÉ		

220i 184	145	52 250
230i 245	150	55 850
M240i xDrive 374	185	68 250
M2 480	218	86 800
220d 190	128	55 150
SÉRIE 2 GRAN COUPE		
216 122	133	39 550
220 170	119	43 550
223 xDrive 218	132	49 550
M235 xDrive 300	170	61 850
220d 163	110	46 150
SÉRIE 3		
330e 292	19	63 050
330e xDrive 292	21	65 550
318i 156	145	50 350
320i xDrive 184	153	54 850
M340i xDrive 374	177	74 200
318d 150	129	52 350
320d xDrive 190	137	57 850
M340d xDrive 340	158	74 200
M3 Compétition xDrive 530	230	122 100
M3 CS Touring 551	238	165 500
Touring		
SÉRIE 4 COUPÉ		
420i 184	143	55 850
M440i xDrive 374	174	77 700
420d xDrive 190	135	61 350
M440d xDrive 340	159	77 700
M4 Compétition xDrive 530	229	123 100
Cabriolet		
SÉRIE 4 GRAN COUPE		
420i 184	150	55 850
M440i xDrive 374	187	77 700
420d xDrive 190	139	61 350
430d xDrive 286	151	68 350
SÉRIE 5		
530e 299	13	73 150
530e xDrive 299	17	75 750
550e xDrive 489	19	85 150
520i 208	131	64 350
520d 197	134	66 650
540d xDrive 303	163	77 650
M5 727	36	161 900
Touring		
SÉRIE 7		
750e xDrive 489	23	135 150
M760e xDrive 571	25	160 500
740d xDrive 299	160	123 000
Z4		
sDrive20i	161	56 350
sDrive30i	163	64 250
M40i	179	71 750
X1		

iX1 eDrive20	0	46 990	SEAL	51 kWh 211	0	37 960	TCe 100	122	16 050	43 kWh 168	0	33 990
iX1 xDrive30	0	57 300	RWD 82,5 kWh	51 kWh VZ 226	0	43 070	SANDERO STEPWAY	16 150	CAPRI	RWD 52 kWh 170	0	38 490
xDrive 25e	16	56 350	SEAL U	BORN	0	36 920	Eco-G 120	115	16 350	RWD 77 kWh 286	0	49 400
xDrive 30e	16	59 350	71,8 kWh	59 kWh One	0	40 520	TCe 110	128	17 650	AWD 79 kWh 340	0	56 400
sDrive 20i	128	47 250	87 kWh	79 kWh V 230	0	46 520	Eco-G 120 Auto	116	19 250	EXPLORER		
M35i xDrive	174	64 500	SEAL 6 DM-I	79 kWh VZ 325	0	44 325	JOGGER		EXPLORER	RWD Standard 52 kWh 170	0	35 990
sDrive 18d	131	47 950	184	FORmentor	130	46 810	ECO-G 120	120	18 700	RWD Extended 77 kWh 286	0	46 900
sDrive 20d	117	50 050	212	V eTSI Hybrid 150	133	52 445	TCe 110	131	20 700	AWD Extended 79 kWh 340	0	53 900
xDrive 23d	124	54 300	i Touring	V TDI 150	29	58 660	HYBRID 155	107	25 600	MUSTANG MACH-E		
X2			SEAL U DM-I	V eHybrid 204	33	52 085	i7 places	+ 800	MUSTANG MACH-E	RWD 72,6 kWh 268	0	53 490
iX2 eDrive20	0	46 990	FWD 160	VZ eHybrid 272	177	58 660	DUSTER			RWD 87 kWh 276	0	58 490
iX2 xDrive30	0	59 300	AWD 238	VZ TSI 265	198	48 300	ECO-G 120	126	19 990	AWD GT 91 kWh 487	0	73 490
sDrive 20i	128	49 250	CADILLAC	VZ TSI 333			MHEV 140	124	24 000	AWD 87 kWh 375	0	74 490
M35i xDrive	175	66 500	OPTIQ	TERRAMAR			Hybrid 155	112	26 900	PUMA		
sDrive 18d	133	49 950	75 kWh AWD 304	V eTSI Hybrid 150	136	55 600	Hybrid-G 150 4x4	117	28 800	Hybrid 125 BVM6	121	22 490
sDrive 20d	119	52 050	LYRIQ	V eHybrid 204	37	59 800	BIGSTER			Hybrid 125	129	29 090
xDrive 20d	125	54 050	102 kWh AWD 528	VZ eHybrid 272			Mild Hybrid-G 140	113	24 990	Hybrid 155	128	30 090
X3			V 98 kWh AWD 615	LEON	121	41 110	Mild Hybrid 140	121	27 100	ST Hybrid 170	135	33 290
iX3 xDrive50	0	71 950	VISTIQ	V eTSI Hybrid 150	127	43 770	Hybrid 155	105	29 990	KUGA		
30e xDrive	21	73 350	91 kWh AWD 645	VZ TSI 300	28	48 300	Hybrid-G 150 4x4	115	31 200	FHEV 180 E85	116	34 490
20 xDrive	156	65 350	CITROËN	V TDI 150	33	52 280	FERRARI			FHEV 183 i-AWD	130	41 990
M50 xDrive	177	91 450	C3	V eHybrid 204			849 Testarossa	212	455 000	PHEV 243	20	46 590
20d xDrive	153	66 350	Turbo 100 BVM	VZ eHybrid 272			849 Testarossa Spider	NC	500 000	FOCUS		
40d xDrive	162	76 350	Hybride 110	i Sportstourer			296 GTB	149	287 737	Hybrid 125 bvm6	NC	30 550
X5			30 kWh	TAVASCAN			296 GTS	153	315 377	EcoBlue 115	NC	33 650
xDrive50e	19	105 150	44 kWh	77 kWh V 286	0	46 990	12 Cilindri	353	387 751	Hybrid 155	NC	34 250
xDrive30d	186	91 550	C3 AIRCROSS	77 kWh VZ 340 4Drive	0	64 930	12 Cilindri Spider	360	427 096	MUSTANG		
i4			Turbo 100 BVM	DS			Purosangue	393	443 245	V8 GT 446	275	59 800
eDrive35	0	57 850	Hybride 145	DS 3			Amalfi	254	240 000	Dark Horse 453	279	71 800
eDrive40	0	64 250	44 kWh	Hybride 145	112	35 190	Roma Spider	258	246 524	i BVA	+ 2 500	
xDrive40	0	67 750	i7 Places	E-TENSE 156	0	39 620	FIAT			i Cabriolet	+ 4 000	
M60 xDrive	0	78 950	C4	N°4			500			RANGER		
i5			Hybride 110	Hybride 145	NC	37 730	Hybrid 65 bvm	NC	18 400	Wildtrak PHEV 281	72	73 900
eDrive40	0	76 250	Turbo 130	E-TENSE	0	45 120	E Berline 24 kWh	0	30 400	HONDA		
xDrive40	0	81 650	Hybride 145	Hybride Rechargeable 225	NC	45 310	E Berline 42 kWh	0	33 900	JAZZ		
M60 xDrive	0	109 900	i7 Places	N°7			i3+1	+ 2 000		e:HEV 109	102	28 160
i Touring	+ 1 500		50 kWh	Hybride 145	120	43 900	i Cabriolet	+ 3 400		e:HEV Crosstar 109	108	31 510
i7			54 kWh	E-TENSE FWD 230	0	58 420	600			HR-V		
eDrive50	0	130 350	C4 X	E-TENSE FWD 245 LR	0	62 040	Hybrid Turbo 110	109	25 200	e:HEV 131	122	34 590
xDrive60	0	153 650	Turbo 130	E-TENSE AWD 350 LR	0	71 520	Hybrid Turbo 145	109	26 700	E:NY1		
XM			Hybride 145	N°8			E 54 kWh	0	35 900	68 kWh 204	0	45 700
50e	100	142 500	50 kWh	FWD 74 kWh 230	0	57 120	PANDINA			CIVIC		
Label	127	187 500	54 kWh	FWD Long Range 97kWh 245	0	61 060	hybrid 70	115	15 900	2.0 e:HEV 184 e-CVT	108	36 870
ix			C5 X	AWD Long Range 97kWh 350	0	71 910	GRANDE PANDA			PRELUDE		
xDrive45	0	88 600	Hybride 145	DACIA			Turbo 100 bvm	129	15 900	2.0 e:HEV 184 e-CVT	117	49 900
xDrive60	0	106 400	C5 AIRCROSS	SPRING			Hybrid Turbo 110	115	16 400	ZR-V		
M70	0	136 800	PHEV 195	Essential 70	0	16 520	E 44 kWh	0	24 900	e:HEV 184	131	43 950
BYD			73 kWh 210	Extreme 100	0	19 320	TIPO			CR-V		
DOLPHIN SURF			97 kWh 230	SANDERO			Multijet 130	120	20 990	e:HEV 184 2WD	135	49 980
30kWh 88	0	19 990	CUPRA	Sce 65	123	13 290	FORD			e:HEV 184 4WD	152	52 980
43kWh 88	0	23 990	RAVAL	Eco-G 120	110	16 150	PUMA GEN-E			e:PHEV 184 2WD	59	58 150
43kWh 156	0	25 990		Eco-G 120 Auto	111	17 750						

à partir de 2026

Bonus : 4 000 € RFR $\leq$ 16 300 € ; 3 000 €
RFR $\leq$ 26 200 € ; 2 000 € RFR $>$ 26 200 €

108 g/km = 50 €	157 g/km = 6 537 €
109 g/km = 75 €	158g/km = 7 248 €
110 g/km = 100 €	159g/km = 7 959 €
111 g/km = 125 €	160g/km = 8 770 €
112 g/km = 150 €	161 g/km = 9 681 €
113 g/km = 170 €	162g/km= 10 692€
114 g/km = 190 €	163g/km=11 803 €
115 g/km = 210 €	164g/km=13 014 €
116 g/km = 230 €	165g/km=14 325 €
117 g/km = 240 €	166g/km=15 736 €
118 g/km = 260 €	167g/km=17 247 €
119 g/km = 280 €	168g/km=18 858 €
120 g/km = 310 €	169g/km=20 569 €
121 g/km = 330 €	170g/km=22 280 €
122 g/km = 360 €	171 g/km=24 291 €
123 g/km = 400 €	172g/km=26 302 €
124 g/km = 450 €	173g/km=28 413 €
125 g/km = 540 €	174g/km=30 624 €
126 g/km = 650 €	175g/km=32 935 €
127 g/km = 740 €	176g/km=35 346 €
128 g/km = 818 €	177g/km=37 857 €
129 g/km = 898 €	178g/km=40 468 €
130 g/km = 993 €	179g/km=43 179 €
131g/km = 1 074 €	180g/km=45 990 €
132g/km = 1 172 €	181 g/km=48 901 €
133 g/km = 1276 €	182g/km=51 912 €
134g/km = 1 386 €	183g/km=55 023 €
135g/km = 1 504 €	184g/km=58 134 €
136g/km = 1 629 €	185g/km=61 245 €
137g/km = 1 761 €	186g/km=64 356 €
138g/km = 1 901 €	187g/km=67 467 €
139g/km = 2 049 €	188g/km=70 758 €
140g/km = 2 205 €	189g/km=73 689 €
141g/km = 2 370 €	190g/km=76 800 €
142g/km = 2 544 €	191g/km=79 911 €
143g/km = 2 726 €	192g/km=80 000 €
144g/km = 2 918 €	De 1 500 à 1 699 kg
145g/km = 3 119 €	= 10 €/kg
146g/km = 3 331 €	De 1 700 à 1 799 kg
147g/km = 3 552 €	= 15 €/kg
148g/km = 3 784 €	De 1 800 à 1 899 kg
149g/km = 4 026 €	= 20 €/kg
150g/km = 4 279 €	De 1 900 à 1 999 kg
151g/km = 4 543 €	= 25 €/kg
152g/km = 4 818 €	≥ 2 000 kg = 30 €/kg
153g/km = 5 105 €	
154g/km = 5 404 €	
155g/km = 5 715 €	
156g/km = 6 126 €	

i10

1.0 63 Eco
1.0 63 BVR
1.2 79
1.0 T-GDi 90
i20
1.2 79
1.0 T-GDi 100 Hy 48V
1.0 T-GDi 100 Hy 48V DCT 7

i30

1.0T-GDi 100 BVM
1.0T-GDi 100
1.5T-GDi 140 Hy 48v
SW
INSTER
42 kWh 97
49 kWh 115
Cross 49 kWh 115

KON

T-GDi 100
T-GDi 138 DCT-7
Hybrid 129
48 kWh
65 kWh
BAYON
T-GDi 100
T-GDi 100 DCT7

TUCSON

HEV 215
HEV 215 HTRAC
PHEV 253
SANTA FE
HEV 215 7pl
PHEV 253 HTRAC 7pl
IONIQ 5
63 kWh 170

84 kWh 25

84 kWh HTRAC 325
N 84 kWh 650
IONIQ 6
2WD 77 kWh 229
4WD 77 kWh 325 HTRAC
IONIQ 9
110 kWh 218
110 kWh 307 HTRAC

110 kWh

STARIA
Hybrid 225 9 places

JEEP

AVENGER
Essence 100

e-Hybrid 110
4xe Hybrid 145
54 kWh 156
RENEGADE
e-Hybrid 130
4xe PHEV 240
COMPASS
e-Hybrid 130
4xe PHEV 190
COMPASS

[illegible]

PHEV 225
 74kWh 213
GRAND CHEROKEE
 4xe PHEV 380
WRANGLER
 4xe PHEV 380
KIA

1

PICANTO

- 1.0 GDi 68 BVM5
- 1.0 GDi 68

STONIC

- T-GDi 100 BVM6
- T-GDi 115 BVM6

ICT7

EV2

42 kWh

61 kWh 135
EV3
 58 kWh 204
 81 kWh 204
EV4
 58 kWh 204
 81 kWh 204
Fastback

CEED

1.0 T-GDi 100 BVM6
1.0 T-GDi 100 MHEV
1.5 T-GDi 140 BVM6
1.5 T-GDi 140
Ceed SW
PROCEED
1.5 T-GDi 140 BVM6

1.3 1-GL

1.0 T-GDi 100 BVM6

1.5 T-GF

NIRO

1.6 GDi hybride 138

1.6 T-GDi PHEV 180

SPORTAGE

T-GDi 239 Hybride 4x2

111	26 890	T-GDI 239 Hybride 4x4
122	32 790	T-GDI 245 PHEV 4x4
0	32 490	EV5
		81kWh 4x2 218
125	28 190	EV6
48	39 400	63kWh 4x2 170
		84kWh 4x2 229
127	33 400	84kWh 4x4 325
49	41 450	84kWh GT 650
		SORENTO
127	36 690	1.6 T-GDI 288 PHEV 4x4
61	40 490	7 places
0	41 390	EV9
		76kWh RWD 218
65	92 500	100kWh RWD 204
		100kWh AWD 385
79	74 700	100kWh GT 508
		PV5
		52kWh FWD 122
		71kWh FWD 163

LAMBORGHINI

TEMERARIO
4.0 V8 Hybride 920

REVUELTO
6.5 V12 Hybride 1015

URUS
S 666
SE Hybride 800
Performante 666

LAND ROVER

RANGE ROVER
P460e PHEV
P550e PHEV
D350 MHEV
Chassis long
7 places
RANGE ROVER SPORT
P460e PHEV
D250 MHEV
VELAR
D200 MHEV
P400e PHEV

EVOQUE
D200 MHEV
P300e PHEV

DEFENDER
90 D200 MHEV
90 D250 MHEV
90 D300 MHEV
90 P425
110 P300e PHEV
110 D250 MHEV
110 D300 MHEV

141	43 050	110 P425
28	45 940	130 D300 MHEV
		130 P425
0	44 990	P635 OCTA
		DISCOVERY
0	44 750	D350 MHEV
0	48 250	LEAPMOTO
0	54 550	
	71 350	T03
		37kWh 95
		B10
89	55 990	e-Hybrid
	+1000	Pro 56kWh
		ProMax 67kWh
0	64 400	
	70 400	C10
0	87 100	70kWh
0	97 100	450Wh+ AWD

LEXUS

LBX
1.5 136ch 2WD
4 roues motrices

UX
300e
300h
4 roues motrices

350h 2WD
450h+ AWD

RZ

300e
450e

RX

450h+

500h

ES

300h

LS

500h

500h 4WD

LM

350h AWD

4 places

LOTUS

ELETRE
600 112 kWh
900 Sport 112 kWh

EMIRA
Turbo 365
Turbo SE 406
V6 SE 406

EMEYA
600 GT 102kWh
900 Sport 102kWh

317	101 700
229	101 900
321	111 300
298	185 400
217	93 100
0	16 900
55	29 900
0	28 400
0	30 190
0	34 900
38	37 400
102	34 800
0	57 400
113	41 990
129	57 500
22	67 000
0	57 500
0	66 000
25	91 600
184	99 200
115	60 200
179	119 900
217	157 900
163	131 000
0	101 590
0	147 990
NC	99 100
NC	111 200
258	119 300
0	109 690
0	147 990

MASERATI			V6 3.0 Spider 700	108	275 298	300	0	71 400	63S 4Matic+	284	160 401	JCW 258	0	43 300		
GRECALE			GTS			350+	0	82 750	1 Coupé		+ 5 500	MINI				
300	199	82 150	V8 4.0 Coupé 635	270	217 769	53 4MATIC+	0	127 100	GLS			Cooper C 156	135	28 500		
			MERCEDES-BENZ			EQE SUV			450d 4Matic			Cooper S 204	138	31 850		
MODENA 330	202	89 700	CLASSE A			300	0	88 250	450 4Matic	204	122 551	Cooper JCW 231	147	40 300		
TROFEO 530	254	125 650	180	133	39 750	350+	0	96 750	580 4Matic	306	152 601	5 portes		+1 000		
FOLGORE	0	109 300	180d	133	41 300	350 4Matic	0	99 500	63 4Matic+	302	200 151	1 Cabriolet		+5 400		
GRANTURISMO			200	131	42 000	500 4Matic	0	104 350	600 4Matic Maybach	310	210 251	COUNTRYMAN EV				
490	225	157 950	200d	129	43 300	53 4Matic+	0	150 000	CLASSE G			E 204	0	37 290		
FOLGORE	0	196 250	250e Hybrid	53	49 300	EQS	0	106 350	450d	235	161 951	SE ALL4 313	0	42 040		
TROFEO 550	227	225 650	35 AMG 4Matic	194	65 450	350	0	120 600	500	257	171 601	COUNTRYMAN				
1 GranCabrio			CLASSE B			450+	0	167 300	580 EQ	0	176 151	C MHEV 48v 170	133	38 090		
MCPURA		+ 8 600	45S AMG 4Matic+	206	80 000	580 4MATIC	0	167 300	63 AMG	337	206 951	D MHEV 48v 163	120	40 890		
COUPE RWD 630	261	228 350	CLASSE C			EQS SUV			CLASSE S			S ALL4 MHEV 48v 218	147	43 190		
CIELO RWD 630	NC	263 550	180	135	40 400	450 4MATIC	0	150 550	350d 4Matic	162	119 600	JCW ALL4 300	177	53 740		
MC20			180d	137	41 700	580 4MATIC	0	168 400	450d 4Matic	164	127 100	MITSUBISHI				
GT2 STRADALE 640	265	385 850	200	135	42 400	CLASSE E			450e Hybrid EQ	50	138 150	COLT				
MAZDA			200d	134	42 500	200 d	123	63 850	580e Hybrid EQ 4MATIC	61	151 250	1.0 MPI-T GPL 101	122	24 790		
MAZDA 2			250 e	18	50 300	220 d	123	69 300	1 Limousine		+ 5 000	1.0 MPI-T 91	117	25 090		
Hybrid	87	26 350	CLASSE C			300 e Hybrid EQ	47	73 900	SL			1.6 MHEV 143	95	29 190		
MAZDA 3			200d	118	55 300	300 de Hybrid EQ	39	75 850	43	206	151 300	ASX				
e-Skyactiv-G 140	133	28 550	200	139	56 100	400 e Hybrid EQ 4Matic	54	83 750	63 4MATIC+	298	203 350	1.0 MPI-T 91	134	27 690		
e-Skyactiv-X 186	126	33 050	220d	118	59 500	450 d 4Matic	153	90 650	63S E Performance	228	232 650	1.0 MPI-T GPL 101	138	28 190		
1 BVA6			300 e Hybrid EQ	47	64 500	53 Hybrid 4Matic+	66	113 400	680 Maybach	309	259 810	1.3 MHEV 140	134	29 390		
1 4x4			300d e Hybrid EQ	42	68 150	1 Break <td colspan="3">+ 2 550</td> <td>1.6 HEV 143</td> <td>106</td> <td>36 590</td>			+ 2 550			1.6 HEV 143	106	36 590		
1 Berline			400 EQ 4M	0	66 399	1 4MATIC <td colspan="3">+ 2 800</td> <th colspan="3">MG</th>			+ 2 800			MG				
MAZDA 6E			400 e Hybrid EQ 4Matic	53	73 250	GLA			CYBERSTER			2.4 MIVEC PHEV 306 4WD	19	51 590		
69kWh	0	42 900	63 S E Performance	205	135 850	180	147	45 750	2WD 340	0	62 990	GRANDIS				
80kWh Grande Autonomie	0	44 500	1 Break <td>180d</td> <td>140</td> <td>46 650</td> <td>4WD 510</td> <td>0</td> <td>67 990</td> <td>1.8 MPI HEV 158</td> <td>107</td> <td>36 890</td>			180d	140	46 650	4WD 510	0	67 990	1.8 MPI HEV 158	107	36 890		
MX-5			1 4Matic <td>200</td> <td>147</td> <td>47 500</td> <td colspan="3">MG4 EV</td> <td colspan="3">ECLIPSE CROSS</td>			200	147	47 500	MG4 EV			ECLIPSE CROSS				
1.5 Skyactiv-G	140	33 000	CLA			200d	140	48 400	64 kWh	0	33 490	87 kWh 218	0	44 990		
1 RF (toit rigide)			180	111	48 350	220d 4Matic	148	55 100	77 kWh	0	36 990	NISSAN				
CX-6E			200 EQ	0	48 050	250e Hybrid EQ	65	55 500	64 kWh XPower	0	38 990	MICRA				
RWD 78kwh 258	0	46 800	200	111	50 250	35 4Matic	203	70 900	MGS5 EV			40kWh	0	28 000		
CX-30			250+ EQ	0	52 900	45S 4Matic+	218	84 550	49 kWh	0	28 990	52kWh	0	33 500		
e-Skyactiv-G 140	135	30 900	220	113	53 550	GLB <td colspan="3">MGS6 EV</td> <td colspan="3">JUKE</td>			MGS6 EV			JUKE				
e-Skyactiv-X 186	129	35 650	350 4MATIC EQ	0	62 150	250+ EQ	0	55 900	77 kWh 244	0	41 490	DIG-T 114 bvm	131	25 750		
1 BVA			1 Shooting Brake <td>350 4Matic EQ</td> <td>0</td> <td>61 100</td> <td>77 kWh Dual Motor 361</td> <td>0</td> <td>44 490</td> <td>DIG-T 114 DCT7</td> <td>135</td> <td>27 450</td>			350 4Matic EQ	0	61 100	77 kWh Dual Motor 361	0	44 490	DIG-T 114 DCT7	135	27 450		
1 4x4			1 4Matic <th colspan="3">GLC<td colspan="3">EHS</td><td>HYBRID 143</td><td>105</td><td>31 050</td></th>			GLC <td colspan="3">EHS</td> <td>HYBRID 143</td> <td>105</td> <td>31 050</td>			EHS			HYBRID 143	105	31 050		
CX-60			CLE			200d 4Matic	134	60 850	Hybrid+			126	28 490	LEAF		
3.3 e-Skyactiv D 200	132	56 100	200	149	67 700	220d 4Matic	134	67 051	PHEV			14	33 990	52kWh	0	35 300
2.5 e-Skyactiv PHEV 327 4x4	85	60 400	220d	124	69 550	300e Hybrid 4Matic	49	72 650	ZS					75kWh	0	40 300
3.3 e-Skyactiv D 254 4x4	137	61 150	300 4MATIC	157	70 550	300de Hybrid 4Matic	43	75 301	Hybrid+			113	22 490	QASHQAI		
CX-80			300e Hybrid	49	72 950	400 4Matic EQ	0	71 900	MG3					Mild Hybrid 140 bvm	142	32 700
2.5 e-Skyactiv PHEV 327 4x4	31	65 300	450 4MATIC	174	79 200	400e Hybrid 4Matic	49	75 451	Hybrid+ 195			100	18 990	Mild Hybrid 158 Xtronic	141	35 800
3.3 e-Skyactiv D 254 4x4	149	74 400	53 4MATIC+	208	93 850	450d 4Matic	163	77 900	MINI					e-POWER Gen3 190	102	37 600
MX-30			1 Cabriolet <td>63S E Performance</td> <td>221</td> <td>139 651</td> <th colspan="3">MINI EV</th> <td colspan="3">X-TRAIL</td>			63S E Performance	221	139 651	MINI EV			X-TRAIL				
e-Skyactiv R-EV 170	22	38 250	EQA <th colspan="3">1 Coupé<th colspan="3">+ 5 500</th><td colspan="3">e-POWER 204</td></th>			1 Coupé <th colspan="3">+ 5 500</th> <td colspan="3">e-POWER 204</td>			+ 5 500			e-POWER 204				
MCLAREN			250+	0	46 950	GLE <td colspan="3">ACEMAN</td> <td colspan="3">e-4ORCE 213</td>			ACEMAN			e-4ORCE 213				
750S			300 4MATIC	0	51 750	300d 4Matic	176	88 051	Cooper E 184	0	29 200	1 7 Places				
V8 4.0 Coupé 750	276	299 400	EQB			350de Hybrid 4Matic	56	96 401	Cooper SE 218	0	32 800	ARIYA				
V8 4.0 Spider 750	276	329 400	250+	0	46 950	400e Hybrid 4Matic	65	100 351	Cooper JCW 258	0	40 500	63kWh	0	39 300		
ARTURA			300 4MATIC	0	54 950	53 4Matic+	233	106 251	E 184	0	31 950	87kWh	0	45 800		
V6 3.0 Coupé 700	108	250 598	EQE			53 Hybride 4Matic+	92	116 501	SE 218	0	35 550	87kWh e-4ORFE 4x4	0	52 300		

Émissions de CO₂
et bonus-malus
WLTP et poids

à partir de 2026

Bonus : 4 000 € RFR ≤ 16 300 € ; 3 000 €
RFR ≤ 26 200 € ; 2 000 € RFR > 26 200 €

108 g/km = 50 €	157g/km = 6 537 €
109 g/km = 75 €	158g/km = 7 248 €
110 g/km = 100 €	159g/km = 7 959 €
111 g/km = 125 €	160g/km = 8 770 €
112 g/km = 150 €	161g/km = 9 681 €
113 g/km = 170 €	162g/km = 10 692 €
114 g/km = 190 €	163g/km = 11 803 €
115 g/km = 210 €	164g/km = 13 014 €
116 g/km = 230 €	165g/km = 14 325 €
117 g/km = 240 €	166g/km = 15 736 €
118 g/km = 260 €	167g/km = 17 247 €
119 g/km = 280 €	168g/km = 18 858 €
120 g/km = 310 €	169g/km = 20 569 €
121 g/km = 330 €	170g/km = 22 380 €
122 g/km = 360 €	171g/km = 24 291 €
123 g/km = 400 €	172g/km = 26 302 €
124 g/km = 450 €	173g/km = 28 413 €
125 g/km = 540 €	174g/km = 30 624 €
126 g/km = 650 €	175g/km = 32 935 €
127 g/km = 740 €	176g/km = 35 346 €
128 g/km = 818 €	177g/km = 37 857 €
129 g/km = 898 €	178g/km = 40 468 €
130 g/km = 983 €	179g/km = 43 179 €
131g/km = 1 074 €	180g/km = 45 990 €
132g/km = 1 172 €	181g/km = 48 901 €
133 g/km = 1 276 €	182g/km = 51 912 €
134g/km = 1 386 €	183g/km = 55 023 €
135g/km = 1 504 €	184g/km = 58 134 €
136g/km = 1 629 €	185g/km = 61 245 €
137g/km = 1 761 €	186g/km = 64 356 €
138g/km = 1 901 €	187g/km = 67 467 €
139g/km = 2 049 €	188g/km = 70 758 €
140g/km = 2 205 €	189g/km = 73 689 €
141g/km = 2 370 €	190g/km = 76 800 €
142g/km = 2 544 €	191g/km = 79 911 €
143g/km = 2 726 €	192g/km = 80 000 €
144g/km = 2 918 €	De 1 500 à 1 699 kg
145g/km = 3 119 €	= 10 €/kg
146g/km = 3 331 €	De 1 700 à 1 799 kg
147g/km = 3 552 €	= 15 €/kg
148g/km = 3 784 €	De 1 800 à 1 899 kg
149g/km = 4 026 €	= 20 €/kg
150g/km = 4 279 €	De 1 900 à 2 999 kg
151g/km = 4 543 €	= 25 €/kg
152g/km = 4 818 €	≥ 2 000 kg = 30 €/kg
153g/km = 5 105 €	
154g/km = 5 404 €	
155g/km = 5 715 €	
156g/km = 6 126 €	

87kWh e-4ORCE Nismo	0	59 300
OMODA / JAECCO		
JAECCO 7		
SHS-P 279	54	35 990
OPEL		
CORSA		
Turbo 100 BVM6	116	15 728
Hybrid 110	102	20 511
Hybrid 145	103	24 324
50kWh 136	0	26 651
51kWh 156	0	28 235
MOKKA		
Turbo 136 BVM6	127	24 136
Hybrid 145	108	27 205
54kWh 156	0	33 308
54kWh 280 GSE	0	42 236
ASTRA		
Hybrid 145	106	29 211
Diesel 130	127	30 030
PHEV 180	48	35 946
54kWh 156	0	35 261
! Sport Tourer		+1 150
FRONTERA		
Hybrid 110	118	21 335
Hybrid 145	118	25 010
44kWh 113	0	28 915
54kWh 113	0	30 340
GRANDLAND		
Hybrid 145	121	34 981
PHEV 225	54	39 881
73kWh 213	0	40 821
73kWh 320 AWD	0	49 469
PEUGEOT		
208		
54kWh 156	0	35 800
50kWh 136	0	28 400
Hybrid 145	102	26 900
Hybrid 110	102	24 200
Turbo 100 BVM6	117	20 500
2008		
54kWh 156	0	38 500
Hybrid 145	110	32 350
Hybrid 110	111	31 550
308		
54kWh 156	0	42 600
PHEV 195	18	42 400
Hybrid 145	107	33 400
BlueHDi 130	128	35 900
! SW		+1 000
3008		
73 kWh 325 4x4	0	50 890
97 kWh 230	0	46 990
73 kWh 210	0	45 090

PHEV 195	55	43 490
Hybrid 145	120	40 500
408		
58kWh 210	0	42 700
PHEV 240	56	43 900
Hybrid 145	113	38 500
5008		
73 kWh 325 4x4	0	53 390
97 kWh 230	0	51 290
73 kWh 210	0	46 690
PHEV 225	61	45 190
Hybrid 145	126	42 200
POLESTAR		
POLESTAR 2		
70 kWh Standard Range 272 RWD	0	40 900
82 kWh Long Range 299 RWD	0	43 900
82 kWh LR Dual Motor 421 AWD	0	53 200
POLESTAR 3		
111 kWh Rear Motor 333 RWD	0	65 900
111 kWh Dual Motor 544 AWD	0	76 000
111 kWh Performance 680	0	95 400
POLESTAR 4		
100 kWh Rear Motor 272 RWD	0	49 900
100 kWh Dual Motor 544 AWD	0	57 900
POLESTAR 5		
112 kWh Dual Motor 748 AWD	0	119 900
112 kWh Performance 884 AWD	0	143 900
PORSCHE		
718		
Spyder RS 500	288	162 500
Cayman GT4 RS 500	295	162 500
911		
Carrera 394	225	140 000
Carrera T 394	237	150 800
Carrera S 480	229	158 200
Carrera 4S 480	236	166 400
Carrera GTS 541	230	180 600
Carrera 4 GTS 541	233	188 900
Turbo S 711	261	275 400
Turbo 50è Anniversaire 650	278	278 000
GT3 510	312	213 700
GT3 RS 525	NC	253 454
! Cabriolet & Targa		+14 400
TAYCAN		
Taycan 408	0	106 500
Taycan 4 408	0	111 600
Taycan 4S 544	0	125 800
Taycan GTS 700	0	154 000
Taycan Turbo 884	0	181 600
Taycan Turbo S 952	0	216 700
Taycan Turbo GT 1034	0	248 000
! Sport Turismo		+1 000
! Cabriolet & Targa		+1 000
TAYCAN CROSS TURISMO		

4 Cross Turismo 435	0	118 900
4S Cross Turismo 598	0	131 600
Turbo Cross Turismo 884	0	183 000
Turbo S Cross Turismo 952	0	218 200
PANAMERA		
Panamera 353	218	119 000
Panamera 4 353	229	123 100
Panamera 4 E-Hybrid 470	69	133 000
Panamera 4S E-Hybrid 544	74	148 200
Panamera GTS 500	264	174 300
Panamera Turbo E-Hybrid 680	81	207 700
Panamera Turbo S E-Hybrid 782	93	240 000
MACAN		
Macan 360	0	83 100
Macan 4 408	0	86 800
Macan 4S 516	0	93 400
Macan GTS 571	0	107 500
Macan Turbo 639	0	119 700
CAYENNE		
Cayenne 113 kWh 442	0	107 600
Cayenne Turbo 113 kWh 1156	0	167 200
Cayenne 353	242	104 600
Cayenne E-Hybrid 470	90	118 200
Cayenne S 474	271	124 800
Cayenne S E-Hybrid 519	90	129 100
Cayenne GTS 500	277	147 100
Cayenne Turbo E-Hybrid 739	108	190 800
! Coupé		+3 400
RENAULT		
TWINGO E-TECH		
27,5 kWh 80	0	19 490
5 E-TECH		
40 kWh Five 95	0	24 990
40 kWh 120	0	28 490
52 kWh 150	0	31 990
4 E-TECH		
40 kWh 120	0	29 990
52 kWh 150	0	33 490
MÉGANE E-TECH		
Mégane 220	0	39 500
SCENIC E-TECH		
Scenic 170	0	41 990
Scenic 220	0	46 990
CLIO		
TCe 115	114	19 900
TCe 115 EDC	115	21 400
E-Tech 160 Hy	89	24 600
CAPTUR		
Eco-G 100	117	26 400
TCe 115	130	27 000
E-tech 160 Hy	99	30 500
SYMBIOZ		
E-tech 160 Hy	98	34 400
KANGOO		

TCe 100	156	29 500
Blue dCi 95	136	29 200
Blue dCi 115	137	31 700
TCe 130	158	32 000
E-Tech 120 AC11	0	37 500
E-Tech 120 AC22	0	39 000
! BVA		+2 100
ARKANA		
E-Tech 145 Hy	105	34 700
AUSTRAL		
E-Tech 200 Hy	107	41 900
ESPACE		
E-Tech 200 Hy	109	46 000
! 7 places		+500
RAFALE		
E-Tech 200 Hy	108	46 500
E-Tech 4x4 300 PHEV	40	55 500
ROLLS-ROYCE		
PHANTOM		
VIII	351	NC
VIII Extended	353	NC
CULLINAN		
II 563	363	350 000
GHOST		
II	346	NC
II Extended	348	NC
SPECTRE		
102 kWh 585ch	0	340 000
SEAT		
IBIZA		
1.0 MPI 80 BVM5	120	21 600
1.0 TSI 95 BVM5	115	23 100
1.0 TSI 115	121	25 605
1.5 TSI 150	126	30 115
ARONA		
1.0 TSI 95 BVM5	120	25 660
1.0 TSI 115	126	28 070
1.5 TSI 150	128	34 245
LEON		
1.5 TSI 115 BVM6	126	28 150
1.5 e-TSI 115	117	30 850
1.5 e-TSI 150	117	32 200
2.0 TDI 115 BVM6	119	32 350
2.0 TDI 150	123	36 150
eHybrid 204	28	40 200
! Sportstourer		+1 120
SKODA		
FABIA		
1.0 MPI 80 BVM5	118	21 170
1.0 TSI 95 Evo2 BVM5	114	24 310
1.0 TSI 116 Evo2	119	26 080
1.5 TSI 150 Evo2	123	27 890
1.5 TSI 177 Evo2	125	34 350

ELROQ			#3	Hybrid 130 2WD			101	31 600	TSI 150 DSG7	131	35 050	Maxi	+ 3 140
60 204ch 58 kWh	0	37 930	Pro 47 kWh 272 ch	0	39 315	Hybrid 130 4WD	108	33 600	T-CROSS			CALIFORNIA	
85 286ch 77 kWh	0	43 680	Pro+ 62 kWh 272 ch	0	44 315	COROLLA			TSI 95 BVM5	125	27 880	TDI 150 DSG7	176 70 150
85x 286ch 77 kWh 4x4	0	45 960	Brabus 62 kWh 428 ch	0	52 315	Hybrid 140	100	34 200	TSI 116 BVM6	125	29 380	eHybrid 245 DSG6	21 84 000
RS 340ch 79 kWh 4x4	0	51 490	#5			Hybrid 196	106	39 600	TSI 116 DSG7	129	30 900	VOLVO	
ENYAQ			Pro 76 kWh 340 ch	0	46 600	Touring Sports		+ 2 100	TSI 150 DSG7	135	36 350	EX 30	
85 286ch 77kWh	0	46 950	Pro+ 100 kWh 363 ch	0	51 600	C-HR			T-ROC			P5 Standard 272 RWD	0 39 100
85x 286ch 77kWh 4x4	0	49 810	Brabus 100 kWh 646 ch	0	61 600	Hybrid 140 2WD	105	35 450	eTSI Hybrid 116 DSG7	125	29 990	P5 Long Range 272 RWD	0 43 300
RS 340ch 79kWh 4x4	0	55 580	SUBARU			PHEV 225 2WD	48	41 100	eTSI Hybrid 150 DSG7	128	41 000	P8 AWD 428	0 54 100
Coupé		+ 2 750	SOLTERRA			Hybrid 200 AWD-i	116	45 950	TIGUAN			Cross Country	+ 2 100
KAROQ			73kWh AWD 342ch	0	48 990	C-HR+			eTSI 131 DSG7	132	40 900	EX 40	
1.0 TSI Evo2 116 BVM6	134	36 410	UNCHARTED			58kWh 2WD 167	0	39 600	eTSI 150 DSG7	140	51 700	Single 238	0 46 950
1.5 TSI Evo2 150 BVM6 ACT	136	38 480	FWD 57kWh 165	0	36 990	77kWh 2WD 224 GA	0	43 900	TDI 150 DSG7	139	50 900	Single Extended Range 252	0 50 200
1.5 TSI Evo2 150 ACT	139	40 260	FWD ER 77kWh 221	0	41 990	77kWh 4WD 343	0	51 400	TDI 4MOTION 193 DSG7	169	66 300	Twin Performance 442	0 62 900
2.0 TDI 116 BVM6 SCR	128	39 900	AWD 77kWh 338	0	47 990	BZ4X			eHybrid 204 DSG6	32	55 500	EX 60	
2.0 TDI 150 SCR	133	43 270	SUZUKI			58kWh 2WD 167	0	40 900	eHybrid 272 DSG6	36	62 100	P6 RWD 374	0 66 500
2.0 TDI 150 DSG7 SCR 4x4	151	50 180	SWIFT			73kWh 2WD 224 GA	0	44 900	TAYRON			P10 AWD 510	0 69 500
KODIAQ			1.2 Hybrid	98	19 190	73kWh 4WD 343	0	47 400	eTSI 150 DSG7 7 Places	141	52 300	P12 AWD 680	0 75 500
1.5 TSI 150 Hybrid	136	46 820	1.2 Hybrid Allgrip	110	21 890	RAV4			TDI 150 DSG7 7 Places	143	55 700	Cross Country	+ 3 000
1.5 TSI 204 PHEV	9	52 590	CVT		+1200	Hybrid 2WD 183	112	46 450	eHybrid 204 DSG6 5 Places	33	59 000	EX 90	
2.0 TSI 265 4x4	186	62 190	VITARA			Hybrid AWD-i 191	121	48 500	eHybrid 272 DSG6 5 Places	37	65 300	Single 279	0 89 500
2.0 TDI 150 DSG7 SCR	138	51 310	1.4 Boosterjet Hy	119	26 240	PRIUS			ID. 4			Twin 408	0 99 250
2.0 TDI 193 DSG7 4x4	156	55 310	1.4 Boosterjet Hy Allgrip	129	29 240	PHEV 223	36	44 400	Pure 190 58kWh	0	41 500	Twin Performance 517	0 110 400
7 Places		+1080	E-VITARA			LAND CRUISER			Pro 286 79kWh	0	46 990	EC 40	
OCTAVIA			FWD 49kWh 144	0	32 500	2.8 D MHEV 48v 204 AWD	278	86 000	Pro 4Mo 299 77kWh	0	48 990	Single Extended Range 252	0 53 550
1.5 TSI 116 BVM6	119	31 850	FWD 61kWh 174	0	35 300	VOLKSWAGEN			Pro 340 77kWh	0	53 000	Twin Performance 442	0 63 900
1.5 TSI 116 Hybrid	112	34 390	AllGrip-e 61kWh 184	0	37 800	POLO			ID. 5			ES 90	
1.5 TSI 150 Hybrid	112	36 480	S-CROSS			MPI 80 BVM5	118	21 990	Pro 286 79kWh	0	51 500	Single Extended Range 333	0 74 400
2.0 TSI 265	153	48 220	1.4 Boosterjet Hy	121	29 140	TSI 95 BVM5	116	25 460	GTX 340 77kWh	0	60 000	Twin 449	0 91 550
2.0 TDI 116 BVM6	112	35 090	1.4 Boosterjet Hy Allgrip	131	32 340	TSI 95 DSG7	121	27 150	TOUAREG			Twin Performance 680	0 96 950
2.0 TDI 150	117	38 420	SWACE			TSI 116 DSG7	122	29 390	V6 eHybrid 462 BVA8	119	107 500	XC 60	
Combi		+1100	1.8 Hyybrid	102	33 750	GOLF			ID. 7			T6 AWD 335 PHEV	61 70 200
KAMIQ			TESLA			TSI EV02 116 BVM6	120	30 900	Pure 59kWh 204	0	53 000	T8 AWD 406 PHEV	64 84 550
1.0 TSI Evo2 95 BVM5	124	25 780	MODEL 3			eTSI Hybrid EV02 116 DSG7	115	36 400	Pro 77kWh 286	0	59 290	XC 90	
1.0 TSI Evo2 116 BVM6	123	29 370	RWD	0	36 990	eTSI Hybrid EV02 150 DSG7	117	43 300	Pro S 86kWh 286	0	62 690	T8 AWD 406 PHEV	80 99 500
1.0 TSI Evo2 116	128	31 000	Grande Autonomie RWD	0	44 990	eHybrid 204 DSG6	25	44 900	Tourer		+ 700	V60	
1.5 TSI Evo2 150 ACT	130	32 540	Grande Autonomie AWD	0	49 990	TDI 116 BVM6	114	37 800	PASSAT			T6 AWD 335 PHEV	47 64 800
SCALA			Performance AWD	0	57 490	TDI 150 DSG7	118	42 000	eTSI 150 DSG7	120	46 100	B4 MHEV 197	142 52 100
1.0 TSI Evo2 95 BVM5	117	26 770	MODEL Y			TSI EV04 265 DSG7	160	50 700	eHybrid 204 DSG6	28	53 590	XC 40	
1.0 TSI Evo2 116 BVM6	118	30 220	RWD	0	39 990	TSI EV04 300 DSG7	169	55 500	eHybrid 272 DSG6	31	66 200	B3 MHEV 163	148 41 500
1.0 TSI Evo2 116	122	31 910	Grande Autonomie RWD	0	44 990	TSI EV04 325 DSG7	173	57 100	TDI EVO SCR 122 DSG7	128	48 000	B4 MHEV 197	150 49 300
1.5 TSI 150 BVM6 ACT	124	31 710	Grande Autonomie AWD	0	52 990	TSI 4M0 EV04 333 DSG7	183	58 900	TDI EVO SCR 150 DSG7	131	54 300	XPENG	
1.5 TSI 150 ACT	124	33 400	Performance AWD	0	61 990	eHybrid 272 DSG6	30	54 400	TOURAN			G6	
SUPERB			TOYOTA			SW		+1100	TSI EVO 150 BVM6	146	45 200	68 kWh RWD 250 Standard Range0	42 990
1.5 TSI 150 Hybrid	119	47 020	AYGO X			ID. 3			TSI EVO 150 DSG7	146	47 400	81 kWh RWD 295 Long Range	0 46 990
1.5 TSI 204 PHEV	26	53 360	Hybride 116	85	22 200	Pure 52 kWh 170	0	34 990	TDI 150 DSG7	141	51 600	81 kWh AWD 485 Performance	0 50 990
1.5 TSI 272 PHEV	26	62 520	YARIS			Pro 59 kWh 204	0	39 990	ID. BUZZ			G9	
2.0 TDI 150 DSG7	127	50 510	Hybrid 116	87	24 600	Pro S 79 kWh 204	0	42 990	Pure 59kWh 170	0	49 540	79 kWh RWD 350 Standard Range0	59 990
Combi		+1100	1.5 Hybrid 130	95	30 100	GTX 79 kWh 286	0	46 990	Pro 79kWh 286	0	53 680	93 kWh RWD 350 Long Range	0 63 990
SMART			GR BVM	197	49 950	GTX Performance 79 kWh 326	0	47 990	GTX 79kWh 340	0	70 900	93 kWh AWD 575 Performance	0 73 990
#1			GR Aero	197	53 950	TAIGO			7 places 86 kWh		+ 3 285	P7+	
Pure 47 kWh 272 ch	0	35 815	YARIS CROSS			TSI 95 BVM5	120	24 890	CADDY			62 kWh RWD 245 Standard Range0	45 990€
Pure+ 62 kWh 272 ch	0	40 815	Hybrid 116 2WD	101	28 800	TSI 116 BVM6	122	29 780	TDI 122 DSG7	145	37 940	75 kWh RWD 313 Long Range	0 49 990€
Brabus 62 kWh 428 ch	0	51 315				TSI 116 DSG7	126	31 690	TDI 4M0 122 BVM6	158	39 190	75 kWh AWD 503 Performance	0 53 990€
									eHybrid 150 DSG6	39	43 300		

ACTU : RADAR : "ILS SONT DEVENUS DINGUES"

A partir du 1^{er} janvier 2027, la loi 3DS permettra aux collectivités territoriales (communes, inter-communalités (EPCI) et départements) d'installer des appareils de contrôle automatique (vitesse, franchissement de feu, etc.) sur les voies dont elles ont la gestion. L'association "40 millions d'automobilistes" tire la sonnette d'alarme : sous couvert de décentralisation, cette mesure risque d'accélérer encore la prolifération des radars, au détriment d'une politique de sécurité routière cohérente, efficace et acceptée. Si l'État conserve un droit de regard, l'initiative locale introduit une confusion dangereuse entre régulation, contrôle et intérêt financier. À terme, le risque est clair : transformer le radar en levier de gestion locale, au détriment de sa mission première : la sécurité routière. *"Celui qui fixe la vitesse ne peut pas être celui qui décide d'installer le radar. On ne peut pas être juge et partie"*, déclare Pierre Chasseray, délégué général de l'association. Cette annonce intervient dans un contexte déjà marqué par une hausse continue du nombre de radars en France : près de 4 700 dispositifs étaient en service en 2025, contre environ 4 400 en 2021. Pourtant, les résultats ne sont pas au rendez-vous : depuis plus de 10 ans, la mortalité routière stagne, tandis que les recettes liées aux radars avoisinent le milliard d'euros par an. Pour "40 millions d'automobilistes", la priorité est de sortir d'un système de répression généralisée pour aller vers une politique ciblée, efficace et juste. Cela passe par un renforcement de la présence des forces de l'ordre sur le terrain. L'association appelle ainsi les pouvoirs publics à engager sans délai une refonte de la politique de sécurité routière, recentrée sur la prévention et les comportements réellement dangereux. **I**



DROIT : ACCIDENT DE LA CIRCULATION : LA DASHCAM UTILE COMME MOYEN DE PREUVE ?

De plus en plus de conducteurs équipent leur voiture d'une dashcam, cette petite caméra fixée derrière le rétroviseur qui filme la route en continu. L'installation d'un tel outil est parfaitement légale en France à la condition que la caméra ne gêne pas le champ de vision du conducteur. En cas d'accident de la circulation, la vidéo extraite de la dashcam peut être utilisée comme un moyen de preuve pour établir les responsabilités pénales et civiles des conducteurs impliqués. Le juge est libre d'en apprécier la valeur probatoire de l'extrait produit. Du côté des assureurs, les vidéos sont de plus en plus acceptées pour reconstituer un sinistre. Elles viennent parfois compléter le constat amiable et peuvent accélérer le traitement d'un dossier, à condition que l'enregistrement soit exploitable techniquement. Pour que la vidéo ait une certaine valeur probatoire, il est recommandé de choisir un modèle avec horodatage et GPS intégrés : ces deux éléments ancrent la vidéo dans le temps et l'espace et renforcent ainsi sa crédibilité. **I**

Ingrid Attal (avocate à la Cour)



CONSO : CRISE DES CARBURANTS, UN SYSTÈME QUI ASPHYXIE LES FRANÇAIS

A lors que le Premier ministre, Sébastien Lecornu, a instauré un point de "transparence" tous les 10 jours sur les recettes fiscales des carburants, les chiffres du gouvernement pour les premiers jours de mai 2026 font l'effet d'un électrochoc : la consommation s'effondre (-30 % par rapport à la même période l'an dernier), entraînant une perte de 300 millions d'euros pour le budget de l'État en seulement 10 jours. Pour l'association, ce signal d'alarme confirme ce qu'elle dénonce depuis des mois : la fiscalité confiscatoire a atteint son point de rupture, asphyxiant à la fois le pouvoir d'achat des Français et l'économie du pays. Cette paralysie de la mobilité menace désormais l'économie globale. Moins de carburant consommé, c'est moins de déplacements,

moins de consommation dans les commerces et, à terme, une croissance en berne. *"À force d'asphyxier les automobilistes, le gouvernement a fini par bloquer le moteur économique de la France. Chaque citoyen qui renonce à prendre sa voiture renonce aussi à consommer. En vidant les poches des conducteurs, l'État a fini par vider ses propres caisses"*, analyse Philippe Nozière, président de l'association. Elle rappelle que le problème reste structurel : un modèle fiscal obsolète qui prélève en moyenne près de 60 % du prix du litre. Aujourd'hui, la facture annuelle moyenne d'un automobiliste menace de grimper à 2 200 €, voire 2 300 €. Dans ce contexte de crise aiguë, le "chèque gros rouleurs" d'environ 50 € apparaît non seulement dérisoire, mais totalement déconnecté de la réalité.

Face à l'urgence économique, "40 millions d'automobilistes" exige une réforme immédiate et structurelle : aligner la fiscalité française sur les minima européens, ce qui permettrait une baisse mécanique d'environ 70 cts/l. Loin d'aggraver le déficit, cette baisse redonnerait de l'air aux ménages et relancerait la machine économique : *"L'argent rendu aux Français ne disparaît pas dans la nature : il est immédiatement réinjecté dans l'économie réelle, dans les commerces et dans la croissance. Ce qui coûte cher à l'État aujourd'hui, ce n'est pas de baisser les taxes, c'est de s'obstiner à maintenir un système fiscal confiscatoire qui paralyse tout le pays et tarit ses propres recettes"*, conclut Pierre Chasseray. **I**

PASSIONS

Il est presque 16h quand la Patrouille de France déchire le ciel sarthois. Quelques dizaines de mètres plus bas, le drapeau s'agite sur la ligne de départ des 24 Heures du Mans dans un vacarme assourdissant et jouissif. Devant un public en liesse, des dizaines de voitures de course, des GT aux Protos, se lancent à cœur perdu dans une aventure que leurs pilotes n'oublieront certainement jamais. Difficile de décrire en quelques lignes la célèbre épreuve d'endurance mancelle tant elle touche au sacré. Cette expérience doit

se vivre et, cette année encore, elle devrait tenir toutes ses promesses, tant le plateau s'annonce séduisant et le niveau relevé. Pour tout comprendre des enjeux de cette édition 2026, nous vous proposons, comme chaque année, un récapitulatif des forces en présence. Bien sûr, comme d'habitude, vous trouverez aussi sur notre site Auto-Moto.com les dernières infos, les interviews d'avant-course, mais aussi les résultats détaillés et nos analyses à l'issue de l'épreuve. J. Azoura



LE MANS : LE PUBLIC FRANÇAIS, MOTEUR OU PRESSION ?

Le Mans confirme chaque année son statut à part dans le paysage MotoGP. Mais depuis l'exploit historique de Johann Zarco en 2025, la ferveur française a encore changé de dimension. Sur le circuit Bugatti, Fabio Quartararo et surtout Zarco roulent désormais dans une atmosphère unique, capable de transcender... mais aussi d'user. Le week-end du Grand Prix de France 2026 l'a parfaitement illustré. Vendredi, Zarco était devant, rapide, libéré, porté par un public

persuadé qu'un nouvel exploit était possible avec la pluie annoncée pour dimanche. Dans le paddock, la même question revenait partout : *"Et si Johann recommençait ?"* Les tribunes y croyaient, les médias aussi. L'attente était immense. Johann devenait même l'un des favoris. Mais la pluie n'est jamais venue. Et avec elle, le scénario rêvé s'est évaporé. Johann Zarco a terminé 11^e d'un week-end qui l'a vidé mentalement et physiquement. Sollicité en permanence, happé par l'événement, le Français a lui-même

reconnu combien cette exposition permanente pouvait peser sur la récupération et la lucidité. C'est toute la singularité du GP de France. Nulle part ailleurs un pilote local ne ressent une telle intensité. Quartararo le répète souvent : rouler au Mans procure des frissons uniques. Cette ferveur française fait du Mans le rendez-vous le plus intense du calendrier. Marc Márquez, nouveau recordman du circuit et nonuple champion du monde, le reconnaît : avec Jerez, le GP de France représente aujourd'hui

l'une des ambiances les plus bouillantes du MotoGP. D'ailleurs, nous vous avons emmenés au cœur de cette folie espagnole dans notre reportage consacré à Jerez dans le n°354 d'Auto Moto. Après l'ambiance vécue cette année, l'édition 2027 est déjà attendue comme un immense rendez-vous populaire. Et si les pilotes français continuent de jouer les premiers rôles, Le Mans pourrait encore franchir un cap dans la passion... comme dans la pression. |

PAR D. RAGOT, PHOTO DR

24 Heures du Mans

PAR A. DAVID, PHOTOS WEC / DPPI

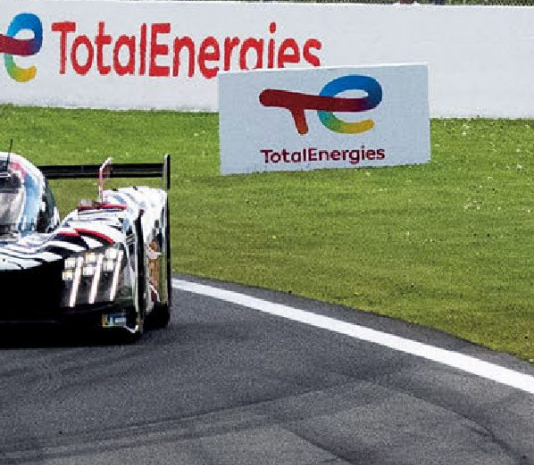
LES FORCES EN PRÉSENCE

Tour d'horizon des chances des constructeurs engagés dans la catégorie Hypercar.



SILENCE SUR LA BALANCE DE PERFORMANCE

L'Automobile Club de l'Ouest (ACO) et la Fédération internationale de l'automobile (FIA) ne publient désormais plus les données de la Balance of Performance (BoP), chargée d'équilibrer le potentiel des Hypercars. Masse, énergie disponible ou puissance sont désormais secrètes. Rappelons qu'au Mans, les organisateurs corrigent les paramètres d'homologation, mais n'appliquent pas de barème en fonction des mesures des dernières courses. **I**



La Ferrari 499P peut-elle remporter une quatrième victoire consécutive.

FERRARI : PRESSION, QUELLE PRESSION ?

Le "Cavallino rampante" a remporté les trois dernières éditions des 24 Heures du Mans. La victoire est-elle désormais obligatoire ? *"Je me sentirais plus sous pression si nous n'avions jamais gagné"*, nous répond du tac au tac Alessandro Pier Guidi, champion du monde d'Endurance sortant. Cet hiver, la 499P n'a pas reçu d'évolution notable côté performance. En revanche, le programme a soigné la fiabilité et les procédures. L'an passé, à l'issue d'une course menée à un train d'enfer – une seule Voiture de sécurité, plus de 5 200 km parcourus – les trois Ferrari avaient donné des sueurs froides aux ingénieurs : ici des soucis de commande de boîte de vitesses, là un moteur à bout de souffle, ailleurs une pédale de frein capricieuse. *"Nous sommes parvenus à amener les trois voitures à l'arrivée, nous expliquait cet hiver Antonello Coletta, le patron de l'endurance chez Ferrari. Pour moi, c'est un exemple de la maturité de l'équipe"*. Mature, mais pas totalement infaillible.

N°50 : A. Fuoco*, M. Molina*, N. Nielsen*

N°51 : J. Calado*, A. Giovinnazzi*, A. Pier Guidi*

N°83 : P. Hanson*, R. Kubica*, Y. Ye*

TOYOTA : SOIF DE LA REVANCHE

À Imola, en avril, la nouvelle TR010 a gagné dès sa première sortie, triomphant des Ferrari sur leur terrain. Conçue pour faciliter la vie des pilotes, améliorer l'aérodynamique et optimiser sa masse, cette voiture très évoluée redonne confiance aux hommes et femmes de Cologne (Allemagne). Lancé en 2012, le programme est plus que rôdé avec 5 victoires au Mans, quand les pilotes se partagent 9 succès au général dans la Sarthe, dont quatre pour Sébastien Buemi. Seul le vélociste Nyck de Vries n'est pas encore monté sur la plus haute marche du podium aux 24 Heures du Mans.

Ajoutez à cela la maîtrise des Michelin : en Italie, la n°7 est la seule voiture à avoir effectué 3 relais et 500 km sans remplacer ses gommes "medium". À l'image du saumon remontant la rivière où il a vu le jour, Toyota finit presque toujours par revenir vers le haut du classement au fil des heures. Jusqu'à la première place, un certain dimanche après-midi de juin ?

N°7 : M. Conway*, K. Kobayashi*, N. de Vries

N°8 : S. Buemi*, B. Hartley*, R. Hirakawa*



En 14 participation avec Toyota, Sébastien Buemi est monté huit fois sur le podium.



Cadillac avait signé la pole position au Mans l'an passé.

CADILLAC : UNE POIGNÉE DE KM/H

Il est des ailerons arrière qui en disent plus que de longs discours. Celui de la Cadillac V-Series.R est descendu d'une quinzaine de centimètres cet hiver. L'objectif est clair : gagner les quelques kilomètres/heure qui ont toujours fait défaut à la sonore LMDh dans les Hunaudières (accessoirement, cela dégage aussi la vue dans les rétroviseurs). Les chronos dans le rapide premier secteur de Spa étaient éloquentes. Mais il faut un peu réapprendre. *"Notre voiture n'opère plus dans les mêmes fenêtres en matière de hauteur de caisse"*, confiait Sébastien Bourdais à Imola. *"Pour nous, pilotes, cela fait une différence significative."* Désormais habituée à la Cadillac, l'équipe d'exploitation Jota est capable du meilleur, comme le prouve la victoire tactique de la n°38 l'an passé à Interlagos (Brésil). La V-Series.R venue du championnat américain IMSA, engagée par l'équipe Wayne Taylor, devrait davantage faire de la figuration.

N°12 : L. Delétraz, N. Nato, W. Stevens

N°38 : J. Aitken, E. Bamber*, S. Bourdais

N°40 : F. Albuquerque, J. Taylor, R. Taylor



Chez Alpine, l'ex-pilote F2 Victor Martins a remplacé Mick Schumacher.

ALPINE : LA DERNIÈRE CHANCE

L'aventure d'Alpine en championnat du monde d'Endurance prendra fin à l'automne. Pendant que Philippe Sinault, le team principal, s'active pour trouver un plan B pour l'an prochain, l'équipe est loin de relâcher ses efforts. *"Le moral est bon, surtout quand cela se traduit en résultats"*, nous explique le patron. En témoigne le début de saison réussi de l'Alpine A424. La voiture dispose d'un nouveau package aérodynamique et de modifications côté boîte de vitesses. À Imola, la n°35 a arraché une bonne 4^e place à l'arrivée. À Francorchamps, les deux voitures étaient en verve en qualification et en début d'épreuve. C'est une bonne nouvelle : ces derniers temps, chez les Bleus, une voiture performait quand l'autre attirait les soucis. Au Mans, mieux vaut être deux aux avant-postes pour attirer la fortune.

N°35 : A. Félix da Costa, F. Habsbourg, C. Milesi

N°36 : J. Gounon, F. Makowiecki, V. Martins

BMW : LE JOUR ET LA NUIT

Jusqu'à mai, c'était décevant. En deux campagnes en championnat du monde d'Endurance (WEC), l'Hélice n'avait décroché que 3 podiums. Mais ça, c'était avant la première et la deuxième places décrochées à l'arrivée des 6 Heures de Spa-Francorchamps, dernière manche avant la Sarthe. Le soir, c'était bières et boule à facettes dans le motorhome de l'équipe belge WRT, chargée d'exploiter une Hypercar munichoise revue cet hiver. *"Le plan consistait à avoir une meilleure voiture en course"*, disait Dries Vanthoor en Ardenne. Cela semble réussi. Une M Hybrid V8 moins nerveuse dans le trafic et plus douce avec ses gommes sera-t-elle redoutable au Mans ? Peut-être. Mais il faudra aussi surveiller sa robustesse : l'an passé, les BMW avaient connu de graves avaries côté batterie et moteur en fin d'épreuve.

N°15 : K. Magnussen, R. Marciello, D. Vanthoor

N°20 : R. Frijns, S. van der Linde, R. Rast



René Rast et Sheldon van der Linde célèbrent la victoire de BMW à Spa.

C'EST DÉJÀ 2027

Conçue à partir du même squelette Dallara que les BMW et Cadillac, la McLaren MCL-HY a effectué ses premiers tours de roue à Varano di Melagari (Italie) début mai. Les deux premiers pilotes recrutés sont le champion du monde 2024 Laurens Vanthoor et l'ex-Peugeot Mikkel Jensen. Ford se prépare aussi. Basée sur une coque Oreca, l'Hypercar américaine sera alimentée par un gros V8 atmosphérique. Les premiers tours de roue sont attendus cet été. Au volant, on retrouvera l'ex-Williams Logan Sargeant et l'ex-Audi Mike Rockenfeller. On murmure que le défi pourrait amuser Max Verstappen. |



Peugeot espère rester dans les échappements des favoris.

PEUGEOT : LE FACTEUR HUMAIN

L'an passé, Le Mans avait été un chemin de croix pour le Lion. Avec une 9X8 inchangée cette année, il y a de quoi douter en vue des 24 Heures... Le début de saison a pourtant apporté de la fraîcheur à Peugeot Sport, avec l'arrivée d'Emmanuel Esnault à la tête de l'équipe et la titularisation du vélocé et souriant Théo Pourchaire à plein temps. Mais c'est surtout Malthe Jakobsen qui a donné la banane à l'escouade. Déjà scintillant aux petites heures de la nuit en Sarthe l'an passé, ce Danois de 22 ans a enchaîné deux qualifications exceptionnelles (4^e à Imola, pole à Spa-Francorchamps). "Les ambitions sont raisonnables, mais cela permet d'aborder Le Mans avec plus de fierté", expliquait Emmanuel Esnault en vue de la classique. Stratégie, exécution, pilotage... Pour arracher un bon résultat, Peugeot devra compter sur le facteur humain.

N°93 : N. Cassidy, P. di Resta, S. Vandoorne
N°94 : L. Duval*, M. Jakobsen, T. Pourchaire

ASTON MARTIN : PLUS UNE SURPRISE

L'an passé, pour leur première sortie en Sarthe, les deux Valkyrie de l'équipe The Heart of Racing avaient rejoint l'arrivée sans souci majeur. Les 12^e et 14^e places finales avaient déjà un goût de champagne. "Une fois cette étape validée, après Le Mans, nous nous sommes concentrés sur la performance", analyse Alex Riberas, pilote de la n°009, évoquant notamment les évolutions logicielles portées sur la gestion du hululant V12 atmosphérique. Cela se voit. En plus d'une balance désormais réglée, l'exploitation ne pêche pas. Début mai, à Spa-Francorchamps, l'équipe a ainsi signé son meilleur résultat en mondial avec une belle 4^e place sous le damier.

N°007 : T. Gamble, R. Gunn, H. Tincknell
N°009 : R. De Angelis, A. Riberas, M. Sørensen



Les Aston Martin sont les seules Hypercar sans système hybride.

GENESIS : TOUTE PREMIÈRE FOIS

Le mois dernier, nous vous présentions l'équipe montée par Cyril Abiteboul, l'ex-homme fort de Renault F1 (voir *Auto moto* n°354). Depuis, la Genesis GMR-001 a décroché son premier résultat notable avec la satisfaisante 8^e place de Pipo Derani, André Lotterer et Mathys Jaubert à Spa-Francorchamps. La voiture est bien née, l'équipe dégage beaucoup de sérieux, se permettant même de premiers coups de poker stratégiques futés. Mais à ce stade du programme, la fiabilité demeure aléatoire. En témoignent les immobilisations électroniques de la n°19 en Italie et en Belgique. Retrouver les deux voitures au drapeau coréen sous le damier serait déjà une belle satisfaction pour Genesis.

N°17 : L.-F. Derani, M. Jaubert, A. Lotterer*
N°19 : P.-L. Chatin, M. Jaminet, D. Juncadella.



La Genesis a marqué des points dès sa deuxième sortie.

* Pilotes ayant déjà remporté les 24 Heures du Mans (classement général)

24 Heures du Mans

BONNE NUIT ?

Les pilotes se confient sur leurs méthodes pour se reposer au mieux pendant les 24 Heures du Mans.

PAR A. DAVID, PHOTOS WEC / DPPI

La nuit est tombée sur la Sarthe, vous êtes pilote d'Hypercar et vous avez ramené la voiture aux stands à la fin de votre relais. Après un bref débriefing avec votre ingénieur, vous savez que vous disposez d'environ 3h30 avant de reprendre le volant. Votre prochaine destination est votre motorhome aménagé. Suivent une douche, un massage avec un ostéopathe et un lit. Mais il y a la pression de la course, les sollicitations et un environnement bruyant. Et il faudra être (bien) réveillé environ 1h avant de remonter dans la voiture, pour parer à toute éventualité pendant le relais d'un équipier. Pas facile, donc, de trouver le sommeil. "L'année dernière, je n'ai pas dormi du tout", concède

Alex Riberas, pilote Aston Martin, trop excité par le bon classement de sa Valkyrie. "Cela n'a pas pesé, j'avais encore de l'énergie pour faire la fête après l'arrivée." D'autres subissent davantage la fatigue : "Cette année, il faut que j'arrive à déconnecter", nous confie Théo Pourchaire, un an après ses débuts au Mans. "Je dois arriver à ne pas écouter le speaker, les voitures. On a le stress, l'adrénaline...", admet l'ex-champion de Formule 2. Pour ses débuts au Mans, le pilote Ferrari Antonio Giovinazzi avait commis une erreur similaire : "En 2018, j'avais géré ça de manière catastrophique. Je sortais de la voiture et je restais là, dans le box, à discuter avec l'ingénieur... En fin de course, dans le trafic, je sentais de la

lenteur dans mes réactions, notamment au petit matin, qui est le moment le plus difficile pour moi." Devenu figure de proue du programme Ferrari Hypercar, l'Italien a revu sa stratégie. "Quand je suis revenu en endurance en 2023, nous avons mis en place une routine avec mon préparateur : je sors de la voiture, je mange à l'hospitalité et je vais au motorhome. J'essaie de dormir une heure et quart, une heure et demie, avec les bouchons d'oreilles. Mon préparateur m'enlève téléphone et ordinateur. C'est lui qui vient me réveiller en frappant à la porte. Donc s'il s'endort, je suis mal... (rires)." Couper est essentiel, explique Loïc Duval, capitaine de route de Peugeot : "Quand je ne suis pas dans la voiture, j'arrive à me détacher de





Frédéric Makowiecki (Alpine) estime à 4 heures le temps de sommeil nécessaire pendant l'épreuve.



Bon dormeur, Loïc Duval (Peugeot) conseille Théo Pourchaire.



plus en plus de ce qui se passe en piste. De toute manière, je ne peux rien changer." Il est surtout un bon dormeur : "Il y a deux ans, on avait fait venir le médecin médiatique Jimmy Mohammed, qui avait mis des capteurs sous mon matelas. En 10 minutes, j'étais en sommeil profond et récupérateur... Ça, c'est un talent naturel (rires)."

FOND SONORE

Vainqueur du Mans en 2023, Alessandro Pier Guidi conserve, pour sa part, un lien ténu avec la course pendant qu'il se laisse glisser vers Morphée : "Je garde le talkie-walkie avec la liaison radio de la voiture et je le mets très, très bas pendant que je dors", avoue le champion du monde

d'Endurance sortant. "Notre ingénieur a un ton très monocorde ; si la voix change, je me réveille. Je comprends plus vite ce qu'il se passe que si je regardais les nouvelles sur un téléphone." Pour d'autres, le bruit de fond est nécessaire. C'est le cas de Paul-Loup Chatin, le Français de la jeune équipe Genesis Magma Racing : "Je ne suis pas capable de m'endormir sans avoir mon esprit occupé, sinon je pense trop. J'ai souvent une série télé ou un documentaire assez long avec moi pour ne pas avoir à choisir en rentrant dans ma chambre... Et dans les 5 min, je m'endors." D'autres n'ont pas d'astuce particulière : "Je dors quand je suis fatigué", dit simplement Dries Vanthoor, le Belge de BMW. "Je me mets

dans un environnement tranquille avec mes bouchons et si je ne sombre pas tout de suite, je me relaxe, j'éteins au moins mon cerveau." Quinze ans après ses débuts dans la Sarthe, Frédéric Makowiecki (Alpine) est bien placé pour donner des conseils. "Pour moi, la bonne stratégie, c'est de se reposer dès que possible. Entre le pesage, la journée test, les qualifications, la parade et la course, l'événement dure une semaine et demie. Le samedi, on nous réveille dès 7h et il faut tenir jusqu'au dimanche soir. Pendant la semaine, je cherche chaque moment où je peux me reposer, je fais des micro-siestes - pas plus de 20 min - pour accumuler le plus d'énergie possible." Le secret, c'est peut-être de dormir avant la course... !



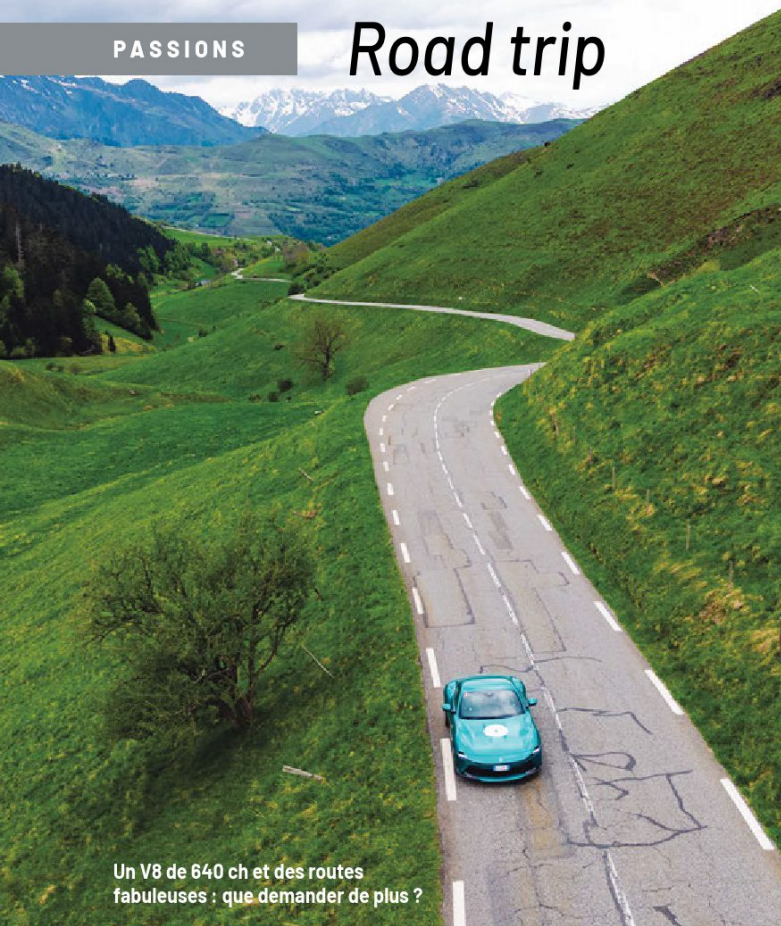
LES PLUS BELLES ROUTES DE FRANCE EN FERRARI AMALFI

A man in a brown jacket and sunglasses stands next to a teal Ferrari Amalfi on a gravel road. The car is parked on the right side of the road, and the man is looking towards the left. The background shows a blue sky with white clouds, a green field, and a wooden fence.

Dans le cadre du Tour Auto 2026, nous avons parcouru près de 500 km sur les plus époustouflantes routes du Gard, de l'Hérault, de l'Aveyron et du Tarn, au volant de la Ferrari Amalfi. Récit.

PAR J. AZOURA, PHOTOS F. VEROT





Un V8 de 640 ch et des routes fabuleuses : que demander de plus ?



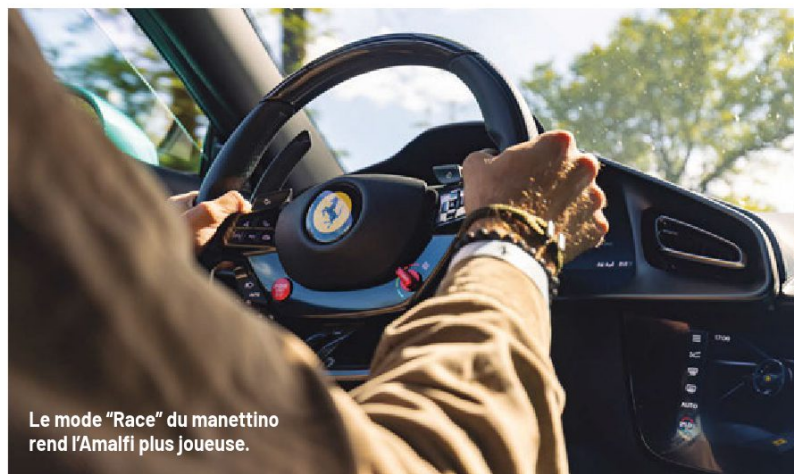
Les prix des carburants, très élevés ces derniers temps, font mal au portefeuille...

Le démarrage au Grand Palais, à Paris, des BMW M1, Jaguar Type E et autres Ford GT40 réveille violemment le paisible quartier du 8^e arrondissement, à l'heure où les touristes n'ont pas encore envahi les abords des Champs-Élysées. Ce matin de mai, plus de 230 voitures d'époque quittent la prestigieuse nef fraîchement rénovée, après une dernière nuit de calme sous l'emblématique verrière. Ces véhicules fascinants participent au désormais célèbre Tour Auto, fameuse course historique sillonnant l'Hexagone. Cette année, le tracé débute au cœur de la capitale pour se conclure au bord de l'Atlantique, à Biarritz. Atten-

tion, pour participer à cette extraordinaire aventure d'une semaine, il faut s'acquitter d'un droit d'inscription, mais surtout disposer d'un modèle éligible ayant concouru au Tour de France Automobile entre 1951 et 1984. Citons pélemêle les Citroën GS 1300, Honda N600, Peugeot 203, mais aussi, beaucoup plus onéreuses, les Aston Martin DB4 GT, Porsche 904 GTS et autres Alfa Romeo T33. Imaginez boucler 2 200 km dans l'un de ces modèles d'exception, souvent à vive allure et généralement sans le moindre confort moderne. Vous conviendrez que l'épreuve s'annonce exigeante. Mais pas pour tout le monde... Depuis de nombreuses années, le

Tour Auto s'associe à BMW et Ferrari. La marque allemande a d'ailleurs convié Romain Vannier à essayer sa nouvelle M2 CS entre le Pont du Gard et Pau. Pour le constructeur au Cheval cabré, l'événement permet à certains clients de suivre cet incroyable rallye avec leurs propres voitures. C'est dans ce cadre que nous avons pu arpenter les superbes routes d'Occitanie au volant de la Ferrari Amalfi. C'est le Pont du Gard - témoin du talent de l'ingénierie italienne, comme Ferrari - qui marque le point de départ de notre périple. La GT, superbe dans sa livrée verte Costiera (option à 8 500 €), remplace dans la gamme la Roma. Cette dernière succédait elle-même à la





Le mode "Race" du manettino rend l'Amalfi plus joueuse.

Portofino, évolution majeure de la California. Ça vous revient ? Il s'agit bien du modèle le plus accessible de la gamme, véritable porte d'entrée dans l'univers Ferrari. Il faut tout de même déboursier au minimum 236 688 € pour se l'offrir, sans compter le malus ni les options. En dépit de son positionnement, l'élégant coupé embarque un V8 biturbo de 640 ch et requiert une certaine expertise pour en exploiter tout le potentiel.

UNE FERRARI À L'AISE PARTOUT

C'est dans le trafic matinal d'Uzès que débute réellement le périple. Le temps de s'habituer aux dimensions de l'Amalfi : 4,66 m de long et surtout 1,97 m de large

hors rétroviseurs. Long capot, position de conduite basse, porte-à-faux arrière court et ailes généreuses caractérisent cette 2+2. Par rapport à la Roma, elle abandonne la calandre avant au dessin un peu clivant afin d'affiner sa silhouette. La foule massée au bord des routes, principalement venue admirer les véritables concurrents, semble néanmoins séduite. Il faut dire que cette teinte, évoquant les eaux de la baie d'Amalfi, ne passe pas inaperçue. Avant Saint-Hippolyte-du-Fort, la D8 puis la D999, encore assez fréquentées, imposent un rythme tranquille. En observant le mobilier, habillé d'une étonnante sellerie verte Bellagio (3 999 €), difficile de résister au charme

de l'Italienne, à sa présentation raffinée et à ses finitions impeccables. L'instrumentation, encore capricieuse sur cette présérie, se montre complète avec notamment une compatibilité Apple CarPlay. Bonne nouvelle : les commandes tactiles du volant de la Roma, peu pratiques, laissent place à de véritables boutons. L'ergonomie progresse donc, tout comme l'habitabilité. Cette Amalfi dispose en effet de petites places arrière légèrement moins raides, bien que toujours trop exiguës. Une Ferrari parfaite pour un road trip ? Nous serons bientôt fixés, alors que la D999 s'éloigne des agglomérations pour plonger vers le cœur de l'Hérault.



Road trip



Les clients Ferrari qui roulent en véhicules modernes disposent d'un planning plus "détendu" que les vrais concurrents.



La foule se presse à chaque étape pour admirer ces modèles emblématiques.

C'EST LE CIRQUE ICI !

À la sortie de Ganges, nous suivons la Vis par la sinueuse et étroite D25. Les paysages défilent à vive allure tandis que le rythme s'accélère. Nous profitons d'une pause pour garer l'Amalfi au bord de la route afin de laisser refroidir la mécanique - mais surtout le conducteur - et admirer quelques-uns des modèles les plus extraordinaires jamais produits évoluer dans ce décor enchanteur. Une course de vitesse ? Pas vraiment. Comme la plupart des rallyes, le Tour Auto alterne spéciales chronométrées sur routes fermées, épreuves sur circuit et liaisons sur routes ouvertes. La direction de course se montre d'ailleurs formelle : les limitations de vitesse doivent être

respectées. Sans radar, difficile d'affirmer que tous les concurrents s'y plient scrupuleusement, hormis dans les traversées de villages où chacun lève franchement le pied. Disons que, hors agglomération, la sonorité de ces mécaniques d'époque suffit parfois à nous faire croire qu'elles roulent bien plus vite qu'en réalité. Puis, à Saint-Maurice-de-Navacelles, débute la D130 en direction de Blandas et l'ascension vers l'époustouffant cirque de Navacelles. Ici, la Garde républicaine à moto ouvre la voie afin d'éviter les croisements avec de trop gros véhicules sur ces portions ultra-étroites. Manettino en mode Race, boîte à double embrayage DCT en mode manuel, actionnée depuis les grandes palettes fixes : il est temps

de découvrir ce que l'Amalfi a réellement dans le ventre. Rapidement, la GT italienne remue les tripes. Pas comme une voiture électrique de 1000 ch qui brouille les sens, mais plutôt comme des montagnes russes lancées à pleine vitesse alors que se dessine autour de nous le panorama vertigineux du cirque. Les routes en épingle remplacent les courbes rapides. Sur les murets effrayants, maigres remparts avant le ravin, les spectateurs profitent de ces passages plus lents et techniques pour immortaliser les concurrents, parfois aux limites, le couteau entre les dents. Sans ABS ni ESP, certains prennent tous les risques. Avec moins de 1500 kg sur la balance, l'Amalfi gagne encore 2 kg par rapport à la Roma, et c'est



tant mieux. Le train avant progresse lui aussi et communique davantage avec le conducteur. Même en haussant le rythme, l'équilibre général inspire confiance, marquant une sensible amélioration face à la Roma, parfois trop survireuse. La nouvelle GT se distingue également par son freinage "by wire" à commande électronique, irréprochable tant il se montre précis et endurant. Néanmoins, dans les longues portions rapides parcourues à

pleine charge, la sonorité du V8 et la linéarité de ses accélérations paraissent un ton en dessous des autres modèles de la gamme, y compris du décrié Purosangue, dont le V12 prodigieux hérissé les poils à chaque relance. Enfin, retour sur la D999, que nous suivons jusqu'au majestueux viaduc de Millau. Pour rejoindre Saint-Affrique, nous empruntons ensuite une portion de l'A75, pause salvatrice après cette étape palpitante. Direction le circuit

d'Albi. Que la France est belle ! Bien sûr, un road trip en Ferrari Amalfi fait voler en éclats toute forme d'objectivité. Gageons néanmoins que ce constat est partagé par les centaines, voire les milliers de spectateurs venus admirer ces modèles d'exception dans des décors toujours plus somptueux. Pour vivre le rêve à 100 %, comptez 437 500 € pour notre version d'essai, dotée de près de 120 000 € d'équipements optionnels. |



CHERY | EXEED | OMODA | JACOO | iCAR | *Lepas* | LUXEED | FREELANDER | AIMOGA

NEW ERA NEW HEIGHTS

TECHNOLOGY • ECOSYSTEM • INTEGRATION

2026 CHERY INTERNATIONAL
BEIJING AUTO SHOW

Chery

LE GÉANT CHINOIS QUI VOIT GRAND !



Une présence dans plus de 120 pays, une place de premier exportateur automobile mondial depuis 23 ans et des débuts européens prometteurs : Chery fait partie des groupes les plus dynamiques et ambitieux de l'industrie automobile d'aujourd'hui. En 2025, il a débarqué en France avec Omoda & Jaecoo et prévoit l'arrivée de deux nouvelles marques dans l'Hexagone d'ici deux ans. Pour mieux comprendre la stratégie de ce géant de l'Empire du Milieu, direction Wuhu, son siège social chinois.

PAR C. DOMAS, PHOTOS DR



Wuhu, "petite" ville de 3,8 millions d'habitants, située à 300 km à l'ouest de Shanghai. Dans cette place forte de l'économie nationale, tout rappelle la présence de l'un des quatre plus grands groupes automobiles du pays : Chery. Complexes industriels, usines, pistes d'essai et bâtiments officiels de la marque sont disséminés un peu partout en ville. En avril dernier, c'est dans son fief historique que le groupe a convié des centaines de journalistes, influenceurs et directeurs de concessions des quatre coins du monde afin de discuter de ses grandes ambitions et de découvrir une partie de ses installations. "Chery s'est avant tout construit autour de l'exportation, nous expliquait Lionel

French Keogh, directeur des ventes Omoda & Jaecoo en France, en préambule de ce voyage. *C'est une stratégie assumée depuis la création du groupe, il y a 29 ans. La manière de s'implanter dans chaque marché en découle*. En 2025, une voiture sur cinq exportées dans le monde portait le logo d'une des dizaines de marques que compte Chery Automobile, soit plus de 1,34 million de véhicules exportés hors de Chine.

UN MARCHÉ LOCAL EXTRÊMEMENT COMPÉTITIF
Aujourd'hui plus que jamais, le marché automobile chinois est extrêmement concurrentiel. Sur le territoire national, environ 130 marques issues de tous horizons fabriquent des voitures à travers le pays. Pendant un temps, le

gouvernement et les collectivités locales ont largement subventionné la création de nouvelles entreprises automobiles électriques mais, depuis plus de trois ans, la Chine est entrée dans un cycle déflationniste et ce marché a été frappé de plein fouet par la crise économique. Depuis, plusieurs constructeurs ont mis la clé sous la porte et seuls les groupes à l'économie solide parviennent à s'en sortir. "Dans le secteur automobile, durer dans le temps est un challenge très complexe à relever car le marché est extrêmement difficile, rappelle Yin Tongyue, le P.-D.G. du groupe en poste depuis sa création en 1997. Cette industrie est un business sur le long terme. L'année prochaine, Chery fêtera ses 30 ans. Nous espérons que d'ici là, nous



Yin Tongyue, président du groupe Chery Automobile.





La Chery Fengyun (aussi appelée Fulwin) était construite sur la plateforme de la Seat Toledo.

comptons parmi les marques de premier rang mondial". En 2025, son groupe n'était pas encore parmi les dix plus grands groupes automobiles mondiaux, à la différence de ses compatriotes BYD (6^e), SAIC (7^e) et Geely Group (9^e) qui affichaient tous entre 4,1 et 4,6 millions de voitures vendues dans le monde. Chery, de son côté, n'avait écoulé "que" 2,81 millions de véhicules mais restait toujours le premier exportateur mondial.

UNE STRATÉGIE PRÉCURSEUR À L'INTERNATIONALE

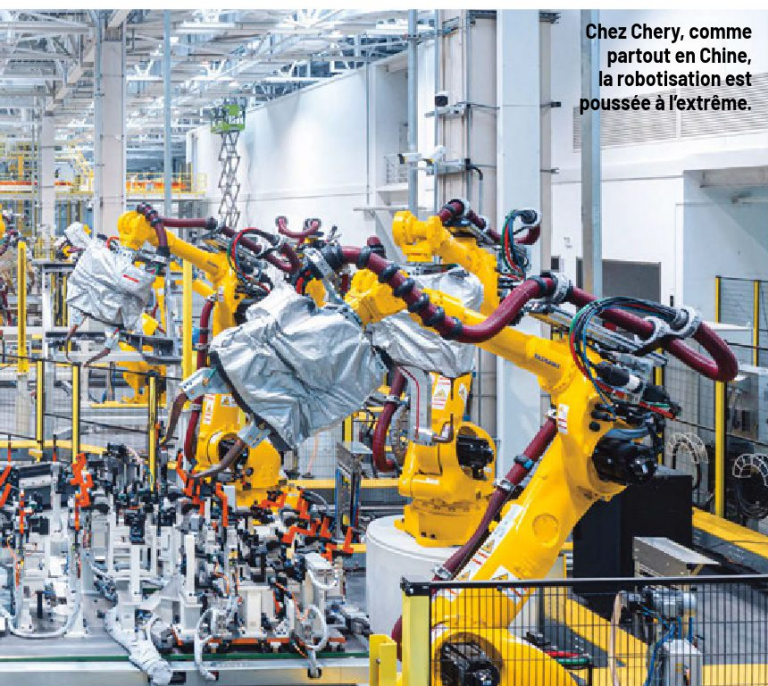
Pour comprendre l'importance de Chery dans le monde aujourd'hui, il faut se replonger plus de deux décennies en arrière. Quatre ans seulement après sa création en 1997, dix exemplaires

de la Chery Fengyun (copie de la Seat Toledo, en réalité) quittent les chaînes de Wuhu pour la Syrie. Le groupe devient alors le premier constructeur chinois à exporter une voiture à l'étranger. Entre 2004 et 2008, Chery débarque sur plus de soixante marchés, aussi différents que l'Égypte, l'Argentine ou la Malaisie, en surfant notamment sur le succès de son deuxième modèle, la QQ. C'est grâce à ses ambitions d'export avant-gardistes pour la Chine qu'il a encore vendu 1,34 million de véhicules à l'étranger l'année passée. "Nous avons plus de 5 800 points de vente à travers le monde et, surtout, nous nous appuyons de longue date sur une stratégie d'ancrage territorial très forte avec un maillage de partenaires locaux, explique Yin Tongyue. Aujourd'hui,

deux acteurs nous inspirent beaucoup : Toyota pour sa longévité, son service après-vente et sa qualité de fabrication, et Tesla pour son innovation. Nous aspirons à offrir aux clients un mélange parfait de ces deux modèles."

EN EUROPE, UNE EXPANSION VITESSE GRAND V

Après une première tentative d'importation ratée dans les grandes largeurs en Europe avec Qoros, l'une de ses anciennes marques, le groupe a appris de ses erreurs afin de proposer des véhicules développés spécifiquement pour les marchés visés, plus qualitatifs et également moins chers. Aujourd'hui, il compte huit bureaux de recherche et de développement en dehors de ses



Chez Chery, comme partout en Chine, la robotisation est poussée à l'extrême.



Chery possède deux bateaux pour exporter ses véhicules à travers le monde. Il en aura bientôt quatre.



La marque Exeed sera commercialisée en Europe sous le nom d'Exlantix.



frontières, trente en tout. L'année passée, l'entreprise a investi plus de 10 milliards d'euros dans ce secteur. Pour revenir en Europe, Chery a d'abord misé sur l'Espagne en créant un partenariat avec Ebro, constructeur ibérique historique, et a annoncé dès 2024 la reprise de l'ancienne usine Nissan de Barcelone. Au même moment, il a lancé une nouvelle marque pour l'Europe : Omoda & Jaecoo, "pensée, dessinée et construite pour le continent, appuie Lionel French Keogh, le directeur des ventes de la marque en France. Nous restons une jeune marque et n'avons pas le droit à l'erreur". En Espagne, au Royaume-Uni et en Italie, le lancement de la marque est un carton : le Jaecoo 7 a même été le modèle le plus vendu outre-Manche en mars. Son design

très largement inspiré du Range Rover Evoque séduit, tout comme son prix de vente canon pour le segment (à partir de 29 990 € en France). Dans l'Hexagone, le premier mois de vente s'est soldé par plus de 1200 commandes en avril. Une performance à confirmer sur le long terme. "L'Europe est un marché extrêmement complexe. Sans analyse profonde du marché, impossible d'y arriver, explique Guibing Zhang, président de Chery International, l'un des hommes forts de la marque rencontré à Wuhu. Prenons l'exemple de l'Espagne et de l'Italie : les consommateurs aiment les hybrides. Nous avons donc fait le choix de ne proposer que ces motorisations et pas d'électrique. Et puis, nous travaillons avec une multitude d'acteurs européens (Bosch, Michelin,

Valeo...) qui nous apportent aussi de la crédibilité". Aujourd'hui, la marque est vendue dans 69 pays, dont 18 européens. Au cours de notre visite, Omoda & Jaecoo a célébré son millionième véhicule vendu. L'occasion pour Yin Tongyue d'annoncer un objectif ambitieux : viser le million d'Omoda & Jaecoo vendus en un an.

ARRIVÉE PRÉVUE DE CHERY DÈS LA RENTRÉE

Après des débuts prometteurs en France, Chery Group a annoncé l'arrivée de sa marque éponyme dans l'Hexagone dès la fin de l'année 2026. En plus des Omoda 7 et 9 ainsi que des Jaecoo 5 et 7, les Omoda 4 et 5 ainsi que les Chery Tiggo 4, 7, 8 et 9 seront probablement présentés au Mondial de Paris. "D'ici la fin d'année, nous serons



Pour célébrer le lancement réussi d'Omoda & Jaecoo, Chery avait invité des stars du monde entier pour une soirée de gala. Pour la France, c'est Hélène Rollés (ci-contre) qui assuré le show !





L'Omoda 4 présente un design plus affirmé que le reste de la gamme.

90 personnes à travailler pour le marché français, expose Hangbang Yu, le P.-D.G. de Chery France. Un centre de recherche et développement va également ouvrir à La Défense. Notre centre de pièces détachées dédié au marché français, près d'Orléans, est déjà opérationnel. Notre arrivée sur le marché français nous coûte sûrement plus cher que dans d'autres pays mais nous voulons être prêts à répondre à ce marché très exigeant". Lionel French Keogh complète : "Notre plus grand défi sera d'éviter à tout prix la cannibalisation intra-groupe. Chery sera destiné aux acheteurs pragmatiques dont la voiture est un besoin. Omoda gardera son créneau orienté jeune. Et Jaecoo se destine aux familles et à une clientèle un peu plus âgée." L'objectif, aussi, sera de garder des

tarifs agressifs pour toutes les voitures et des gammes simples (deux finitions, quatre couleurs et très peu d'options pour Omoda & Jaecoo aujourd'hui au catalogue). La marque iCaur (voir encadré) arrivera en 2027. Enfin, Lepas, entité déjà disponible en Espagne, pourrait suivre par la suite même si son positionnement de SUV urbain chic reste très compliqué à définir par rapport aux autres marques du groupe.

DES OBJECTIFS À COURT TERME EXPANSIONNISTE POUR L'EUROPE ET LE MONDE

En début d'année, les dirigeants de Chery ont confirmé vouloir ouvrir une seconde usine en Europe, notamment pour contourner les taxes douanières imposées sur les voitures non fabriquées

sur le Vieux Continent. L'idée étant "d'utiliser les capacités de production existantes" et non de construire une usine neuve. "C'est un processus exigeant qui prend du temps", rappelle Yin Tongyue. À Barcelone, l'usine du groupe ne réalise à ce jour que l'assemblage de kits envoyés de Chine mais produira ses premières voitures d'ici la fin de l'année. La deuxième usine, tournée vers l'électrique, pourrait être en France, en Italie ou n'importe où ailleurs en Europe. "J'espère pouvoir vous donner des nouvelles d'ici la fin d'année", a conclu l'homme fort de Chery. À l'international, le groupe finalise son implantation au Canada et vient d'annoncer son entrée sur le très fermé marché japonais en 2027. L'appétit de Chery n'a décidément aucune limite. ▮

ICAUR : ARRIVÉE PRÉVUE EN FRANCE EN 2027

D'une marque vendue en France, le groupe Chery passera à trois dès 2027. Lors de notre visite en Chine, nous avons pu prendre brièvement en main l'iCaur V27 sur une piste d'essai de l'usine. Look de gros baroudeur chic, confortable et surtout sur-équipé, ce SUV de 5,05 m ne sera disponible qu'en 100 % électrique avec prolongateur d'autonomie. Lancée en Chine sous le nom d'iCar, cette marque s'est transformée en iCaur à l'international, le nom original étant déposé par Apple. Plus haut de gamme que les autres marques du groupe, le V27 devrait, tout de même, afficher un rapport qualité/prix/prestations très compétitif dès son arrivée sur le marché. Son petit frère, le V25, devrait suivre dans le courant de l'année. ▮



Alex Zanardi

PAR A. DAVID, ILLUSTRATION E. CHILLERI

DÉPASSEMENTS

Alessandro "Alex" Zanardi (1966-2026) est mort le 1^{er} mai à l'âge de 59 ans. Le parcours du pilote et de l'homme fut fait d'accidents, mais aussi d'incroyables dépassements.

C'était le dernier tour de la dernière course. Le 8 septembre 1996, le tracé de Laguna Seca accueillait le Toyota Grand Prix of Monterey, finale du CART, alors championnat majeur de la monoplace en Amérique du Nord⁽¹⁾. Alors que les commentateurs d'ESPN avaient baissé le ton et tiraient déjà le bilan de la saison, quelqu'un tenta un geste audacieux, voire désespéré. La voiture rouge d'Alessandro Zanardi retarda son freinage et se jeta à l'intérieur de celle du leader de l'épreuve, Bryan Herta. Cette manœuvre était insensée : elle avait lieu à l'approche du Corkscrew, tortueux, dégringolant et dangereux enchaînement gauche-droite entre des murs de béton. Lorsqu'il décida de lancer sa monoplace, une main sur le volant, l'autre sur le petit levier de la boîte séquentielle, Zanardi ne pensa

certainement pas à toute la série de circonstances qui l'avaient mené là, en Amérique. Tentons de remonter le fil à partir de la bourgade de Castel Maggiore, près de Bologne, en Italie. En premier lieu, il y eut un père plombier bricolant un châssis de kart pour un gamin agité. La grande sœur, Cristina, était morte à 15 ans dans un accident de la circulation ; le karting devait éloigner le jeune Sandro des bêtises sur la route. Ce garçon jovial était doué. Zanardi reçut le soutien du fabricant de pneus Vega, qui admirait la propreté des trajectoires et le feeling technique de l'adolescent. Puis il y eut des luttes au couteau en Formule 3, y compris avec Michael Schumacher⁽²⁾. Ou encore des négociations ratées avec Flavio Briatore, l'homme fort de Benetton en Formule 1. Suivirent encore, la liquidation de la vénérable écurie Lotus, où

l'Italien avait trouvé un volant. Ou une année sabbatique dans les faubourgs de Bologne, à tuer le temps au billard et à courir dans la brume pour se maintenir en forme. À l'été 1995, le pilote de 28 ans était snobé par le patron de BMW Motorsport pour un volant en super-tourisme... "Zanardi di Castel Maggiore" – comme il se nommait lui-même dans ses monologues intérieurs – prit un billet d'avion pour les États-Unis. Son anglais était rudimentaire, mais il avait une recommandation. Celle de Rick Gorne, l'ingénieur en chef du fabricant de châssis Reynard. C'est sur l'une de ses voitures que Zanardi avait montré son panache, quatre ans plus tôt, en gagnant dès sa première course en Formule 3000, la F2 d'alors. Entre-temps, Reynard avait ouvert une antenne à Indianapolis pour conquérir le marché de l'IndyCar. La 94i avait elle aussi



triomphé dès sa première sortie ; Gorne avait donc l'oreille des écuries américaines, même si elles vivaient dans une indifférence totale pour la scène européenne. L'un des clients de Reynard s'appelait Chip Ganassi. Ce fils d'industriel de Pittsburgh à la silhouette trapue tenait une bonne équipe de milieu de grille. La première approche ne fonctionna pas. Après un bref échange dans le paddock de l'ovale de Loudon, Zanardi donna sa carte de visite à Ganassi.

"Plus tard, je le vis la jeter à la poubelle, raconta le pilote⁽³⁾. Je me retrouvais derrière les grillages du circuit, pensant à ma vie. Je n'avais réalisé grand-chose et je sentais que la fin de ma carrière approchait". Fauché, Zanardi hésitait à retourner aux States pour parler aux équipes. Daniela, sa compagne, lui enjoignit de tenter une dernière approche à Laguna Seca, finale de la saison 1995. Coup de chance : Ganassi avait piqué une grosse colère contre son pilote, Bryan Herta, et l'avait viré sur-le-champ. Gorne recommanda à nouveau l'Italien, sommé à un étrange entretien d'embauche dans un motorhome : *"Je pensais qu'on allait parler de compétition, mais il m'a demandé ce que j'écoutais comme musique ou de quel signe astrologique j'étais"*⁽³⁾. Zanardi fut convié à un test. Mo Nunn, le monsieur technique de Ganassi, fut particulièrement soufflé par l'aisance de l'Italien au moment de contrôler le patinage sur ces rustiques monoplaces de 900 ch, plus puissantes que les F1 contemporaines. Le pilote se

montra surtout plus rapide qu'un Américain nommé Jeff Krosnoff⁽⁴⁾, également évalué ce jour-là.

Ce qui nous ramène un an plus tard, à Laguna Seca, dans le dernier tour de la dernière course. Ou plus exactement au moment où la voiture de Zanardi, sur sa lancée, se porta à hauteur de celle de Herta. Surpris par l'irruption de la monoplace rouge, l'Américain n'eut pas le temps de fermer la porte et bloqua sa roue avant gauche. Mais en ayant repoussé son freinage au-delà du raisonnable, l'attaquant tirait tout droit à l'approche du périlleux "S" en descente. Shav Glick, le reporter du Los Angeles Times, décrivit ainsi la suite : *"Zanardi ne parvient pas à maintenir sa Reynard-Honda sur la piste. Sa solution ? (...) Rebondir sur les vibreurs, projeter de la terre, faire décoller la voiture et frôler le mur, jusqu'à réapparaître miraculeusement sur la piste, devant Herta et toujours maître de sa monoplace."*⁽⁵⁾. Devant 55 000 spectateurs, Alessandro Zanardi venait d'effectuer une manœuvre de 9 secondes qui fut immédiatement nommée : *The Pass*. L'Italien expliqua après l'arrivée : *"Il y avait de la poussière sur la piste (...) Je savais que personne, pas même Bryan, ne s'attendait à un dépassement à cet endroit, et je savais aussi qu'il ne pouvait pas me voir car il avait passé la crête. Je sais que je l'ai complètement surpris. C'était très risqué. Les chances de succès étaient infimes."* Herta, dépité, restait soufflé : *"Je ne m'étais jamais fait dépasser comme ça. Ni là, ni ailleurs"*⁽⁵⁾. Quelques instants

plus tard, Zanardi remportait l'épreuve. Quatrième sur la ligne, son équipier Jimmy Vasser décrochait son premier titre de champion pour Chip Ganassi Racing. Le Bolognais remporta à son tour les couronnes 1997 et 1998, battant les Unser, Andretti, Tracy ou Rahal qui dominaient jusqu'ici la scène américaine. Alessandro était devenu "Alex", bagarreur en piste et extraverti en dehors, régaland les fans de remontées échevelées et de spectaculaires célébrations de victoire. On le vit aussi cuisiner des pâtes (bolognaises) sur le plateau du Late Show de David Letterman, l'une des émissions les plus regardées d'Amérique.

SURPRENDRE LE MONDE ENTIER

Ce jour-là, il restait 13 tours. Pour la première fois depuis des mois, le pilote était à l'aise au volant de sa machine. Après un retour décevant en Formule 1 chez Williams, Zanardi était retourné dans le championnat CART. La campagne 2001 avait mal démarré pour l'Italien, mais l'équipe dirigée par Mo Nunn progressait en vue de la première tournée européenne de cette compétition ô combien américaine. En ex-RDA, on avait bâti un circuit ovale sur d'anciennes mines à ciel ouvert. Le complexe s'appelait EuroSpeedway Lausitz. Las, les attaques du 11 septembre survinrent le mardi avant l'épreuve : la German 500 fut rebaptisée American Memorial, avec sécurité renforcée, drapeaux étoilés, minutes de silence et cantiques. Dans les phases



finale de l'épreuve, Zanardi menait. Il ne manquait qu'un dernier arrêt pour remettre assez de méthanol pour franchir le damier. Le stop se déroula admirablement et la monoplace repartit après 5,5 s d'immobilisation, sans même changer de gommes. Mais en quittant la pitlane, la voiture glissa dans la voie d'accélération et partit en toupie. L'asphalte était-il sale ? La voiture dérapa sur l'herbe et traversa la piste. Débouchant à plus de 300 km/h, la monoplace du Montréalais Alexandre Tagliani ne put éviter la Reynard-Honda en perdition. Le choc fut l'un des plus violents de l'histoire des sports mécaniques : l'avant de la voiture de Zanardi fut coupé net et emporté au loin. *"Une partie de la voiture resta avec moi et le reste s'en alla avec des morceaux de moi dedans, décrit plus tard l'Italien avec une étrange distance. En regardant à nouveau les images, je peux voir que j'ai fait ce que tout pilote essaie de faire après un accident : ouvrir la visière du casque et détacher les ceintures (...) J'ai bien dû me rendre compte quand j'ai vu qu'il n'y avait plus l'avant de ma voiture... et pas de jambes. Parfois, quand j'essaie d'y repenser - je ne sais pas si c'est mon imagination ou des souvenirs épars - certaines images reviennent à la surface".* Le Dr. Trammell, médecin du championnat, glissa sur le sang et tomba sur l'asphalte⁽⁶⁾. Il tenta de juguler l'hémorragie à même le banking,

estimant ses chances de survie à 50 %⁽⁷⁾. Tandis que le pilote était envoyé en hélicoptère à Berlin, son cœur s'arrêta à trois reprises. Il ne restait plus qu'un litre de sang dans son corps. Zanardi se réveilla cinq jours plus tard dans une chambre d'hôpital allemand. Tuyaux, bips et un dessin de fleurs encadré au mur : *"Je me sentais incroyablement détaché de mon corps et de mes émotions, comme si je parlais dans un micro à dix mètres de moi. C'était une sensation terrible qui me poursuivit longtemps. Quand [Daniela] m'expliqua que j'avais perdu mes jambes, cela me parut minime, j'étais juste heureux d'être vivant"*⁽³⁾. Bien plus tard, il expliqua à la Rai, télévision publique italienne : *"Quand je me suis réveillé sans jambes, j'ai regardé la moitié qui restait, pas la moitié qui était perdue"*⁽⁸⁾. L'un des premiers visiteurs fut le Dr. Claudio Costa. Né à Imola (Italie), ce chirurgien orthopédique avait transformé la sécurité en vitesse moto en inventant la clinique mobile présente sur les circuits dès les années 1970 : *"Il avait déjà fait un dossier sur les prothèses et il était convaincu que je pouvais surprendre le monde entier"*⁽³⁾. Les opérations furent longues et douloureuses. L'adaptation aux prothèses et aux béquilles fut pénible. En mai 2003, Alex Zanardi prit le volant d'une Reynard adaptée, avec un accélérateur placé sur le volant et le frein connecté à son moignon. Lors de cette démonstration de 13 tours, il boucla son

dernier tour du Lausitzring, où il avait eu son accident, à 313 km/h de moyenne. Quatre ans plus tard, il participa au Marathon de New York sur un handbike, c'est-à-dire un tricycle de compétition mû par la force des bras. Il n'avait pu s'entraîner que trois semaines avant de se présenter au départ. Le dernier virage, après 42,195 km et une heure et demie d'épreuve, était périlleux sur cet engin. *"J'avais étudié le parcours et j'avais compris que si je restais à l'intérieur, je pouvais tenter un dépassement"*⁽⁸⁾. C'est exactement ce qui se passa lorsqu'il déborda Keane West pour arracher la 4^e place dans les derniers mètres. Suivirent quatre médailles d'or et deux d'argent aux Jeux paralympiques de Londres (2012) et Rio (2016). ■

⁽¹⁾ Le monde de la monoplace américaine était alors déchiré entre deux championnats rivaux. Le Championship Auto Racing Teams (CART) regroupait les meilleurs pilotes, les gros sponsors et les écuries majeures. Mais son prestige fut progressivement grignoté par l'Indy Racing League (IRL), qui avait conservé les 500 miles d'Indianapolis. Les deux compétitions fusionnèrent en 2008 pour reformer un championnat unique reprenant l'appellation historique d'IndyCar.

⁽²⁾ Zanardi remporta notamment la coupe d'Europe de F3 au Mans, après la disqualification de Schumacher.

⁽³⁾ Alex Zanardi : my story, Alex Zanardi et Gianluca Gasparini, Haynes Publishing, 2004.

⁽⁴⁾ Krosnoff avait fait carrière au Japon, pilotant notamment pour Toyota (avec une 2^e place aux 24 Heures du Mans 1994 à la clé). Titularisé en CART dans l'équipe Arciero Wells, il trouva la mort dans un accident lors de l'épreuve de Toronto, à l'été 1996.

⁽⁵⁾ Zanardi Pulls Out All Stops at the Corkscrew, Los Angeles Times, 9 septembre 1996.

⁽⁶⁾ Witnesses recall Zanardi's horrific crash, AP, 25 janvier 2019. Doctors' quick decisions saved Zanardi sur espn.com, 19 septembre 2001.

⁽⁷⁾ Zanardi 4^e contro l'alligatore, Quattroruote.it, 6 novembre 2007.

⁽⁸⁾ Speciale Rai su Alex Zanardi: "Fino all'ultimo respiro", 2 mai 2026.



CIAO
ALEX

Retrouvez Auto Moto à 360°



www.auto-moto.com



automotomagazine



@automoto.magazine.official



SKODA

Oooh

c'est **EpiQ**



Scannez pour obtenir
votre Škoda EpiQ
parmi les premiers



A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

**Le tout nouveau Škoda EpiQ,
100 % électrique.**

Disponible dès maintenant à la commande.

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

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