

EXCLUSIF LES RABAIS POSSIBLES SUR 185 MODÈLES DE SUV NEUFS

# Auto Plus CROSSOVERS

N° 40

LE MAGAZINE LE PLUS COMPLET SUR LES VÉHICULES DE LOISIRS ET LES

12 SUV FRANÇAIS SUR LE RING



CITROËN, PEUGEOT ET DS AFFRONTENT LA GAMME RENAULT

HORS-SÉRIE

## LE RETOUR EN FORCE DU VOLKSWAGEN T-ROC



TOYOTA  
RAV4

1ERS ESSAIS

CADILLAC  
OPTIQ



ENQUÊTE QUALITÉ 100 SUV DÉCORTIQUÉS



# GUIDE EXCEPTIONNEL

# 210



60  
PAGES!

## CROSSOVERS ET SUV TESTÉS

### TOUS LES MODÈLES DU MARCHÉ À L'ESSAI

L 14813 - 40 - F: 5,20 € - RD



D : 5,80€ - BEL : 5,70€ - ESP : 5,80€ - GR : 5,80€ - DOM S : 6€ - ITA : 5,80€ - LUX : 5,70€ - PORT CONT : 5,80€ - CAN : 7,50\$CAN - MAR : 580H - TOM S : 680CFP - CH : 7,50FS - TUN : 14DTU



# SKODA

Conçues pour tout.  
Même conduire.



[www.skoda.fr](http://www.skoda.fr)

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



# HAUT DE GAMME MAIS LOW COST

**T**oujours plus de nouveautés sur le segment des SUV, comme vous pourrez le constater dans notre dossier annonçant les dix principaux modèles à venir pour cette année 2026 : la deuxième génération du Mercedes GLB, le sixième Toyota RAV4, ainsi que les modèles électriques inédits Porsche Cayenne, Toyota C-HR+, MG S6 EV, Kia EV5... Sans compter ceux qui sont déjà là, tels que la seconde génération du Volkswagen T-Roc, le Cadillac Optiq, le Kia Sportage restylé ou encore le nouveau Mitsubishi Eclipse Cross. Et si vous n'en avez toujours pas assez, vous pourrez vous plonger parmi les 210 modèles à l'essai dans notre guide d'achat, où l'on retrouve déjà l'Alpine A390, l'Opel Mokka GSE, les Citroën C5 Aircross en hybride et en 100 % électrique, ou encore les Subaru Solterra et Xpeng G6 restylés... Vous l'aurez compris, la



PHOTOS: R. DEMARETS

catégorie est plus active que jamais et l'avenir ne s'assombrit pas. Forte d'un succès incontestable, la marque Dacia compte ainsi rester dans la lumière après le démarrage réussi de son Bigster et proposer d'ici la fin d'année un modèle encore plus grand, mais basé sur la même plateforme. Sous le nom de code « C-Neo », ce grand modèle mi-SUV, mi-break de chasse chapeautera l'offre

roumaine. Un « haut de gamme » qui restera fidèle à l'esprit de la marque, avec un tarif qui devrait débiter autour de 24000 €, qui recevra toutes les innovations du Bigster ainsi que ses motorisations, et qui tentera de séduire aussi bien les amateurs de SUV que les automobilistes restés fidèles aux berlines et aux breaks. À vos marques, prêts ? Lisez !

Franck Mozzanini



Auto  
Plus

## HORS-SÉRIE SUV 2026



axel springer

Pour joindre votre correspondant, composez le 01 41 33 suivi de son numéro de poste.

### RÉDACTION

Rédacteur en chef adjoint: Franck Mozzanini,  
Assistante de la rédaction: Karine Saunier Roumestand (5394).  
Rédaction: Services essais et nouveautés d'Auto Plus,  
Pierre Audemar (enquête remises), Maël Pilven.  
Mesures: Frédéric Haas  
Couverture et maquette des pages 3 à 63 : M&Cie.  
Maquette des fiches essais et photographies: Rip Consulting  
60, avenue Charles de Gaulle 92200 Neuilly-sur-Seine  
Responsable du service photo: Philippe Tissier/Pilou.  
Cheffe du service photos: Anne Séchet.

### PUBLICITÉ

■ PUBLICITÉ COMMERCIALE  
Directrice générale: Elodie Breteau-Fontelles  
Directrice commerciale du pôle automobile :  
Nathalie Martins  
Directrice adjointe du pôle automobile :  
Anne Buré-Emmel (2921).  
Responsables planning: Angélique Consoli (5352),  
Stéphanie Guillard (5350).  
Trafic: Léa Joya  
■ PUBLICITÉ MARCHÉS DIRECTS  
Directrice de publicité: Julie Aldabo (5545).

### MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret (5885).  
Responsable marketing: Frédérique Gasbarian (5777).

### DIFFUSION & ABONNEMENTS

Directeur marketing clients/diffusion: Germain Perinet

#### ■ ABONNEMENTS

Directrice marketing direct: Catherine Grimaud  
Chef de groupe: Davina Champaigne  
Chef de produit: Julie Duarte

#### ■ VENTES AU NUMÉRO

Responsable du service Diffusion: Philippe Merrien  
Responsable des ventes: Mélanie Caillé

### DIRECTION

Éditeur: Editions Reworld Axel Springer (ERAS).  
Siège social: 40, avenue Aristide Briand - CS 10024 -  
92 277 Bagneux Cedex  
Actionnaires: Président Reworld Media France  
(RCS Nanterre 477 494 371) et Axel Springer France  
(RCS Paris 440 097 004)  
Actionnaires: Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Directeur de la publication: Gautier Normand.  
Directeur exécutif: Stéphane Hitaïan.  
Éditeur du pôle auto: Tommaso Albinati.

### FABRICATION & IMPRESSION

Directeur des opérations industrielles: Bruno Matillat  
Photogravure couverture: Compos Juliot.  
Imprimeur: RotoFrance.  
Numéro ISSN: 2493-4992.  
Numéro CPPAP: 1024 K 85544.  
Dépôt légal: février 2025.



LE TRI  
+ FACILE





## SOMMAIRE

### NOUVEAUTÉS

- 6** Dacia "C-Neo", l'inédit crossover !
- 10** Spécial SUV : 10 nouveautés en approche : GLB, GLC, iX3, RAV4, EV5...

### DOSSIERS

- 16** Enquête qualité : 100 SUV décortiqués

### ESSAIS

- 24** Essai. Le Volkswagen T-Roc
- 26** Essai. Le Cadillac Optiq
- 32** Essai. Le Toyota RAV4
- 34** Essai. L'Alpine A390
- 36** Essai. Le Dacia Duster hybrid-G 4x4 150 ch
- 40** Match. Peugeot 5008 contre Renault Espace
- 44** Essai. Le Kia Sportage
- 46** Essai. Le Toyota bZ4X
- 48** Essai. Le Mitsubishi Eclipse Cross
- 50** Matches. 12 SUV français sur le grill
- 59** Pratique. Un Citroën C5 Aircross testé au quotidien

### GUIDE D'ACHAT

- 61** Sommaire
- 62** Le hit-parade des remises pour l'achat d'un SUV
- 64** D'Alfa Romeo à Xpeng, 47 marques et 210 modèles

ESSAI TOYOTA RAV4

32



ESSAI ALPINE A390

34



MATCH PEUGEOT 5008  
CONTRE RENAULT ESPACE

40



16

QUALITÉ DE FABRICATION :  
100 SUV DÉCORTIQUÉS  
PAR NOS EXPERTS





# LE GUIDE D'ACHAT

|    |                                       |
|----|---------------------------------------|
|    | <b>ABARTH</b>                         |
| 64 | 600 E 51 KWH 240 CH                   |
|    | <b>ALFA ROMEO</b>                     |
| 64 | JUNIOR ELETTRICA 156 CH               |
| 64 | JUNIOR ELETTRICA 280 CH               |
| 65 | JUNIOR IBRIDA 145 4X4                 |
| 65 | STELVIO 2.0 TB 280 Q4                 |
| 65 | STELVIO 2.2 D 160 AT8                 |
|    | <b>ALPINE</b>                         |
| 66 | A390 GTS 470 CH                       |
|    | <b>AUDI</b>                           |
| 66 | Q2 30 TFSI 116                        |
| 66 | Q3 2.0 TDI 150                        |
| 67 | Q4 E-TRON 45                          |
| 67 | Q4 SPORTBACK E-TRON 45                |
| 67 | Q5 TFSI 204 HYBRIDE QUATTRO           |
| 67 | Q5 TDI 204 HYBRIDE QUATTRO            |
| 68 | Q5 SPORTBACK TFSI 204 HYBRIDE QUATTRO |
| 68 | SQ6 E-TRON 489                        |
| 68 | SQ8 4.0 BITFSI 507                    |
|    | <b>BMW</b>                            |
| 68 | X1 SDRIVE 20I                         |
| 69 | X1 XDRIVE 25 E                        |
| 69 | X1 XDRIVE 30 E                        |
| 69 | X1 SDRIVE 18D                         |
| 69 | X2 SDRIVE 20I                         |
| 70 | IX2 EDRIVE 20                         |
| 70 | X2 SDRIVE 18D                         |
| 70 | X3 XDRIVE 20                          |
| 70 | X3 XDRIVE 30E                         |
| 71 | X3 XDRIVE 40D                         |
| 71 | X5 XDRIVE 50E                         |
|    | <b>BYB</b>                            |
| 71 | ATTO 3 204 CH                         |
| 71 | SEAL U 218 CH                         |
| 72 | SEALION 791 KWH 530 CH                |
| 72 | TANG FLAGSHIP 7 PLACES                |
|    | <b>CADILLAC</b>                       |
| 72 | LYRIQ 600 E4                          |
|    | <b>CITROËN</b>                        |
| 72 | È-C3 AIRCROSS 113 CH 42 KWH           |
| 73 | C3 AIRCROSS HYBRIDE 145 CH            |
| 73 | È-C5 AIRCROSS 210 CH 73 KWH           |
| 74 | C5 AIRCROSS HYBRIDE 145 CH            |
|    | <b>CUPRA</b>                          |
| 74 | FORMENTOR 1.5 ETSI HYBRID 150 CH      |
| 74 | TAVASCAN 286 V                        |
| 75 | TERRAMAR 1.5 EHYBRID 272              |
|    | <b>DACIA</b>                          |
| 75 | DUSTER HYBRID 155                     |
| 75 | BIGSTER 1.2 MILD HYBRID 130 4X4       |
| 76 | BIGSTER 1.2 MILD HYBRID-G 140         |
| 76 | BIGSTER 1.8 HYBRID 155                |

|    |                                         |
|----|-----------------------------------------|
|    | <b>DS AUTO</b>                          |
| 76 | DS 3 E-TENSE                            |
| 76 | DS 7 BLUEHDI 130 EAT8                   |
| 77 | DS N°8 LONG RANGE 245                   |
|    | <b>FIAT</b>                             |
| 77 | 600 1.2 HYBRID 110 DCT6                 |
| 77 | 600E 54 KWH 156                         |
|    | <b>FORD</b>                             |
| 77 | PUMA 1.0 ECOBOOST HYBRID 170 POWERSHIFT |
| 78 | KUGA 2.5 DURATEC 180 HYBRID FLEXIFUEL   |
| 78 | EXPLORER EXTENDED RANGE 286             |
| 78 | CAPRI EXTENDED RANGE 286                |
| 78 | MUSTANG MACH-E GT EXTENDED RANGE        |
|    | <b>HONDA</b>                            |
| 79 | HR-V 1.5 E:HEV 131 CH                   |
| 79 | E:NY1                                   |
| 79 | ZR-V E:HEV 2.0I-MMD                     |
| 80 | CR-V E:HEV 184 CH 2WD                   |
| 80 | CR-V E:PHEV 184 CH                      |
|    | <b>HYUNDAI</b>                          |
| 80 | INSTER 49 KWH 115                       |
| 80 | BAYON 1.0 T-GDI 100                     |
| 81 | KONA HYBRID 129                         |
| 81 | KONA ELECTRIC 217                       |
| 81 | IONIQ 5 63 KWH 170                      |
| 81 | SANTA FE 1.6 T-GDI 253 PLUG-IN HTRAC    |
| 82 | IONIQ 9 218 CH 110 KWH                  |
| 82 | IONIQ 9 428 CH 110 KWH                  |
|    | <b>INEOS</b>                            |
| 82 | GRENADIER UTILITY WAGON (2 PL.) 3.0     |
|    | <b>JEEP</b>                             |
| 82 | AVENGER 1.2 TURBO 100                   |
| 83 | AVENGER 1.2 TURBO E-HYBRID 110          |
| 83 | AVENGER 4XE 145                         |
| 83 | AVENGER 156 CH ELECTRIQUE               |
| 83 | RENEGADE 4XE 240 PHEV                   |
| 84 | WRANGLER 4XE PHEV 380                   |
|    | <b>KIA</b>                              |
| 84 | XCEED 1.5 T-GDI 140                     |
| 84 | NIRO HYBRIDE 129                        |
| 84 | NIRO 1.6 GDI PHEV 171                   |
| 85 | EV3 58 KWH 204                          |
| 85 | EV3 81 KWH 204                          |
| 85 | EV9 204                                 |
| 85 | EV9 385                                 |
|    | <b>LAMBORGHINI</b>                      |
| 86 | URUS V8 SE                              |
|    | <b>LAND ROVER</b>                       |
| 86 | RANGE ROVER EVOQUE P270E                |
| 86 | DISCOVERY SPORT P270E                   |
| 86 | DISCOVERY D350 MHEV                     |
| 87 | DEFENDER 90 P525                        |
| 87 | DEFENDER 110 D250 MHEV                  |

|     |                                   |
|-----|-----------------------------------|
| 87  | DEFENDER V8 OCTA 635              |
| 87  | DEFENDER 130 P425                 |
| 88  | RANGE ROVER VELAR P400E           |
| 88  | RANGE ROVER P615                  |
| 88  | RANGE ROVER SPORT P460E           |
|     | <b>LEAPMOTOR</b>                  |
| 88  | C10 67 KWH 218 CH                 |
| 89  | C10 REEV 215 CH                   |
|     | <b>LEXUS</b>                      |
| 89  | LBX 136 CH                        |
| 89  | UX 300H                           |
|     | <b>LOTUS</b>                      |
| 90  | ELETRE 900 SPORT                  |
|     | <b>LYNK &amp; CO</b>              |
| 90  | 01 PHEV 280 CH                    |
| 91  | 02 ELECTRIQUE 272 CH              |
| 90  | 08 PHEV 345 CH                    |
|     | <b>MASERATI</b>                   |
| 91  | GRECALE FOLGORE                   |
|     | <b>MAZDA</b>                      |
| 91  | MX-30 R-EV                        |
| 91  | CX-60 2.5 E-SKYACTIV PHEV 327     |
| 92  | CX-60 3.3 E-SKYACTIV D 200        |
| 92  | CX-80 2.5 E-SKYACTIV PHEV 327 AWD |
|     | <b>MERCEDES</b>                   |
| 92  | GLA 180                           |
| 92  | GLA 250 E HYBRID EQ               |
| 93  | EQA 250+                          |
| 93  | GLC 300 E HYBRID EQ 4MATIC        |
| 93  | GLC 220 D 4MATIC                  |
| 93  | GLC COUPÉ 300 DE HYBRID EQ 4MATIC |
| 94  | GLE 300 D 4MATIC                  |
| 94  | GLE COUPÉ 350 DE HYBRID EQ 4MATIC |
| 94  | EQE SUV 350 4MATIC                |
| 94  | GLS 450 D 4MATIC                  |
| 95  | EQS SUV 450 4MATIC                |
|     | <b>MG</b>                         |
| 95  | MG ZS HYBRID 197                  |
| 95  | MGSS EV 231                       |
| 95  | MG EHS PHEV 272                   |
| 96  | MG EHS 1.5 HYBRID+ 224 CH         |
|     | <b>MINI</b>                       |
| 96  | ACEMAN SE 218                     |
| 96  | COUNTRYMAN COOPER SE ALL4 313     |
|     | <b>MITSUBISHI</b>                 |
| 97  | ASX 1.3 DI-T MHEV 140             |
| 97  | GRANDIS 1.8 HYBRIDE 160           |
| 97  | OUTLANDER 2.4 PHEV 306            |
|     | <b>NISSAN</b>                     |
| 98  | JUKE 1.6 HYBRIDE 143              |
| 98  | QASHQAI MILD HYBRID 140           |
| 98  | QASHQAI 1.5 E-POWER 205 CH        |
| 98  | X-TRAIL E-4ORCE 213               |
| 99  | ARIYA 63 KWH 218                  |
| 99  | ARIYA NISMO 435 CH                |
|     | <b>OPEL</b>                       |
| 99  | MOKKA 1.2 T HYBRID+ 145 CH        |
| 100 | MOKKA GSE 280 CH                  |
| 100 | FRONTERA 42 KWH 113 CH            |
| 101 | GRANDLAND HYBRID 136              |
| 101 | GRANDLAND HYBRID RECHARGEABLE 195 |
|     | <b>PEUGEOT</b>                    |
| 101 | E-2008 54 KWH 156 CH              |
| 101 | 3008 HYBRID 145 E-DCS6            |
| 101 | E-3008 73 KWH 210 CH              |
| 102 | E-3008 DUAL MOTOR 325 CH          |
| 102 | E-5008 210 CH                     |
|     | <b>POLESTAR</b>                   |
| 102 | 03 ELECTRIQUE 489 CH              |
|     | <b>PORSCHE</b>                    |
| 103 | MACAN 4                           |
| 103 | MACAN TURBO                       |
| 103 | CAYENNE                           |
| 103 | CAYENNE TURBO E-HYBRID            |
| 104 | CAYENNE COUPÉ                     |
| 104 | CAYENNE COUPÉ E-HYBRID            |

|     |                                     |
|-----|-------------------------------------|
|     | <b>RENAULT</b>                      |
| 104 | 4 E-TECH EV87 220                   |
| 104 | SCENIC E-TECH EV87 220              |
| 105 | CAPTUR 1.8 E-TECH FULL HYBRID 160   |
| 105 | SYMBIOZ 1.8 E-TECH FULL HYBRID 160  |
| 106 | AUSTRAL 1.2 FULL HYBRID 200         |
| 106 | RAFALE E-TECH FULL HYBRID 200       |
| 106 | RAFALE E-TECH FULL PHEV 300         |
|     | <b>SEAT</b>                         |
| 107 | ARONA 1.0 TSI 95                    |
| 106 | ATECA 1.0 TSI 115                   |
|     | <b>SKODA</b>                        |
| 107 | KAMIQ 1.0 TSI 95                    |
| 107 | KAMIQ 1.0 TSI 116                   |
| 108 | KAROQ 1.0 TSI 116                   |
| 108 | KAROQ 1.5 TSI 150 DSG7              |
| 108 | ELROQ RS 79 KWH                     |
| 109 | ELROQ 85 285 CH                     |
| 109 | KODIAQ 1.5 TSI 150 HYBRID           |
| 109 | KODIAQ 1.5 TSI 204 PHEV             |
| 110 | ENYAQ 85 286 CH                     |
| 109 | ENYAQ COUPÉ 85X 286 CH              |
|     | <b>SMART</b>                        |
| 110 | #1 66 KWH 272 CH                    |
| 110 | #1 66 KWH 428 CH BRABUS             |
| 110 | #3 66 KWH 272 CH                    |
| 111 | #5 94 KWH 646 CH BRABUS             |
|     | <b>SUBARU</b>                       |
| 111 | SOLTERRA EV AWD 324 CH              |
|     | <b>SUZUKI</b>                       |
| 112 | VITARA 1.4 BOOSTERJET HYBRID        |
| 112 | S-CROSS 1.4 BOOSTERJET HYBRID       |
| 112 | ACROSS 2.5 HYBRIDE RECHARGEABLE 306 |
|     | <b>TESLA</b>                        |
| 112 | MODEL Y 79 KWH 410 CH               |
| 113 | MODEL X 97 KWH 670 CH 4X4           |
| 113 | MODEL X 97 KWH 1020 CH              |
|     | <b>TOYOTA</b>                       |
| 113 | YARIS CROSS HYBRIDE 116             |
| 113 | YARIS CROSS HYBRIDE 130 AWD         |
| 114 | C-HR HYBRIDE 140                    |
| 114 | C-HR HYBRIDE RECHARGEABLE 225       |
| 114 | C-HR+ 343 CH                        |
| 115 | RAV4 HYBRIDE RECHARGEABLE 306       |
| 115 | LAND CRUISER 204 D-4D               |
|     | <b>VINFAST</b>                      |
| 115 | VF6 59,6 KWH 204 CH                 |
|     | <b>VOLKSWAGEN</b>                   |
| 115 | T-CROSS 1.0 TSI 95                  |
| 116 | T-CROSS 1.0 TSI 116 DSG7            |
| 116 | T-CROSS 1.5 TSI 150 DSG7            |
| 116 | T-ROC 1.5 TSI 150 DSG7              |
| 116 | T-ROC CABRIOLET 1.0 TSI 116         |
| 117 | TAIGO 1.0 TSI 95                    |
| 117 | TAIGO 1.5 TSI 116 DSG7              |
| 117 | TAIGO 1.5 TSI 150 DSG7              |
| 117 | ID.4 PRO 286                        |
| 118 | ID.5 PRO 286                        |
| 118 | ID.5 GTX 340 CH                     |
| 119 | TIGUAN 1.5 ETSI 150 DSG7            |
| 118 | TIGUAN 1.5 EHYBRID 272              |
| 119 | TIGUAN 2.0 TDI 150 DSG7             |
| 119 | TAYRON 1.5 ETSI 150 DSG7            |
|     | <b>VOLVO</b>                        |
| 120 | EX30 SINGLE EXTENDED RANGE 272 CH   |
| 120 | XC40 B4 197                         |
| 120 | EC40 SINGLE EX40 SINGLE             |
| 121 | EX40 SINGLE                         |
| 121 | EX40 SINGLE EXTENDED RANGE 252 CH   |
| 121 | XC90 RECHARGE T8 AWD                |
| 122 | EX90 TWIN PERFORMANCE 517 CH        |
|     | <b>XPENG</b>                        |
| 122 | G6 AWD PERFORMANCE                  |





# À mi-chemin entre break de chasse et SUV

## OPÉRATION SÉDUCTION CHEZ DACIA

**La gamme Dacia s'étoffera dès l'été prochain d'un nouveau venu : le "C-Neo" (nom de code Interne). Ce modèle familial reprendra la base technique du Bigster, avec des lignes élancées et une garde au sol moins haute évoquant un mélange de break sportif et de crossover. Le tout à prix serré, Dacia oblige. En voici les premiers éléments.**

Par Antoine Arnoux



**C**hez Dacia, l'ambiance est visiblement à la montée en gamme. Pas question, évidemment, de délaisser le créneau des urbaines, où la Sandero fait toujours figure de rouleau compresseur commercial. Mais à en juger par l'excellent démarrage du grand frère, le Bigster (champion des ventes des SUV intermédiaires en France l'an dernier), le constructeur est bien inspiré de lorgner les segments supérieurs pour élargir son offre. Prochaine étape imminente, dans une gamme qui reflète la tendance du marché au tout SUV : proposer une alternative avec un modèle fami-

lial moins baroudeur que le Bigster, plus élancé, à même de s'adresser à une clientèle autrefois friande de berlines et de breaks, et soucieuse de lignes plus fluides. D'après les informations dont nous disposons, qui concordent avec les clichés de prototypes camouflés, celui que l'on nomme pour l'instant C-Neo (son nom de projet) proposera ainsi une carrosserie "hybride" entre break de chasse et crossover, selon les angles de vue... Ce modèle familial atypique, star du calendrier 2026 pour le constructeur franco-roumain, lui permettra ainsi de ratisser au plus large auprès des familles, en complément des Jogger et Bigster

et, pourquoi pas, de courtiser les allergiques aux SUV (il en reste!).

### Un châssis éprouvé

Il reposera sur la plate-forme modulaire CMF-B du groupe Renault, partagée par le reste de la famille Dacia, jusqu'au Bigster (4,57 m de long). Difficile d'aller au-delà de 4,60 m avec cette plate-forme, ce qui laisse augurer un gabarit similaire à celui du Bigster, sauf en hauteur. Guère de surprises à prévoir par ailleurs concernant le design de l'ensemble : on peut sans trop de risques imaginer que le C-Neo



Le "C-Neo" (nom de code) chapeautera la gamme Dacia. Un peu plus long que le Bigster, il reposera sur la même plate-forme et en reprendra les mécaniques (hybrides 48V, full hybrid...), dont certaines combinées au GPL.



## En bref

- **Lancement**: automne 2026
- **Longueur**: 4,60 m environ
- **Hybride 48V GPL**: 140 ch
- **Full hybrid**: 155 ch
- **Tarif**: à partir de 24 000 € \*

héritera des dernières évolutions en date du style maison, telles qu'elles sont apparues fin 2025 sur la Sandero restylée (calandre à motifs façon "pixels", blocs optiques affinés, etc.).

### Sens pratique préservé

Pour tenter de prédire ce que nous réserve l'habitacle, il suffit de regarder du côté des Duster et Bigster, dont le poste de conduite sera probablement repris pour d'évidentes raisons de réduction des coûts. Ce qui n'est pas une mauvaise chose, vu le tournant opéré chez Dacia en matière de fabrication (plastiques rustiques mais assem- ►►

Par souci d'économie et de rationalisation, ce futur Dacia devrait, en principe, calquer son mobilier sur celui du Bigster. Notamment sa planche de bord massive, tout en angles, relativement simple, pourvue d'un écran au centre de 10,1"/25,7 cm et de vastes rangements dans la partie centrale.

### Un habitacle déjà connu ?



\* Estimation Auto Plus SUV.



**Auto  
Plus**

## ILLUSTRATION

Le nouveau venu présentera une silhouette plutôt dynamique, grâce à la ligne de toit plongeante. L'avant restera fidèle aux récents éléments de style de la marque, mais l'arrière pourrait innover avec ce bandeau lumineux intégrant Dacia.



## Il roule déjà !

Sous un camouflage pouvant être trompeur, les prototypes d'essais récemment surpris évoquent une silhouette à mi-chemin entre break légèrement surélevé et grosse berline compacte. Le mélange des genres devrait en tout cas préserver la recette Dacia habituelle : espace à bord XXL et rapport prix/prestations imbattable.

On notera le porte-à-faux arrière important, au profit du volume de coffre. Capacités d'emport et habitabilité devraient être comparables à celles du Bigster, dont le C-Neo reprend la base technique. Ce futur modèle sera en principe assemblé sur les mêmes chaînes que le SUV, à Pitesti (Roumanie). D'après les rumeurs, une variante à trois volumes, pourvue d'une malle arrière classique, serait également au programme, mais pas prévue pour le marché français.



SH PROSHOTS





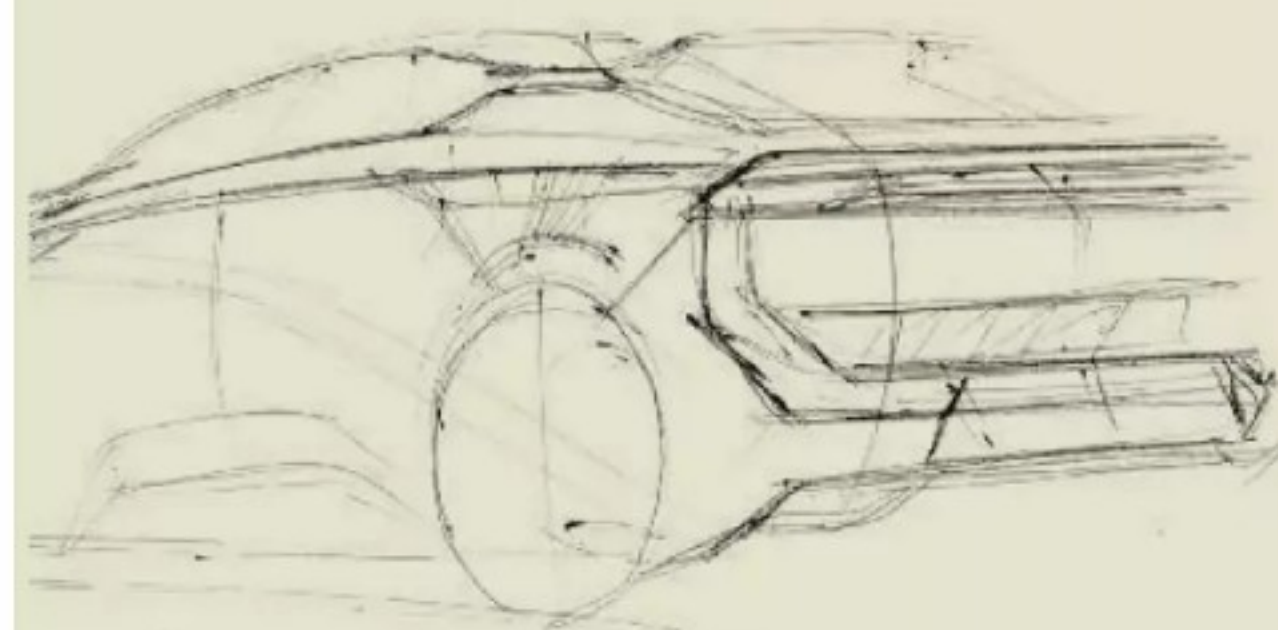
René Demarets, notre expert design



## Simple et net, comme une évidence

Original, le C-Neo l'est avant tout par son gabarit et par ses proportions, qui captent le regard. Pour l'habiller, les designers ont choisi un style épuré. Un unique pli, haut placé, parcourt toute la longueur, dessinant un épaulement épais et des flancs solides. En partie basse, les surfaces inclinées renforcent l'assise de l'auto. Le graphisme des surfaces vitrées s'inscrit dans la continuité du Bigster, assurant ainsi une filiation au sein de la gamme et de son segment C. L'ADN "outdoor" de la marque s'exprime par les plis du capot et les différentes protections de carrosserie, mais sur un ton plus discret que sur les autres membres de la famille.

ILLUSTRATIONS: R. DEMARETS



R. DEMARETS

►►► blages robustes) et de contenu technologique, flatteur au vu des tarifs pratiqués. On retrouvera probablement l'interface média (écran de 10,1"/25,7 cm) déployée sur les modèles les plus récents de la gamme (du moins sur les finitions supérieures) et qui, à défaut de briller par sa sophistication, a le mérite de la simplicité à l'usage. Côté volume intérieur, attendons-nous à profiter des habitudes de la marque. Pas d'astuces complexes de modularité, mais un espace géant est à prévoir: tablons sur plus de 600 dm<sup>3</sup> de coffre sous cache-bagages (y compris en version full hybrid), si l'on se fie aux capacités d'emport du Bigster. Enfin, si l'empattement reste similaire à

celui de ce dernier (2,70 m), les passagers arrière devraient jouir d'une habitabilité au beau fixe. La garde au toit sera logiquement un peu moins généreuse qu'à bord de ses frères SUV et break précités, du fait du pavillon fuyant.

### Hybridation de rigueur

La partie mécanique ne réserve guère de mystère. Pas de 100 % électrique au programme, la plateforme ne permettant pas le développement d'une telle version. Ni de diesel. Pragmatisme industriel oblige, le C-Neo récupérera probablement telles quelles les motorisations thermiques à l'œuvre sous le capot du Bigster. Pour rappel, la base

technique CMF-B employée par Dacia, dans sa dernière évolution en date, permet de bénéficier de mécaniques électrifiées intéressantes: on retrouvera ainsi certainement l'original 1.2 Eco-G de 140 ch (un trois cylindres 1,2 l à cycle Miller), combinant hybridation légère 48V et bicarburation essence-GPL, association unique sur le marché à ce jour! Cette version devrait en principe assurer l'entrée de gamme, avec un prix d'appel estimé autour de 24 000 €. Une autre variante bicarburation, de 150 ch, est également à prévoir. Elle combine hybridation 48V, GPL, boîte auto. et transmission intégrale grâce à un bloc électrique supplémentaire sur le train arrière, comme sur le Bigster. Enfin, comme pour les autres modèles, la dernière évolution de la mécanique full hybrid Renault coiffera la gamme (1,8 l à cycle Atkinson, 155 ch en puissance combinée). Rendez-vous est pris d'ici l'été prochain pour confirmation... et enfin en connaître le nom définitif. La commercialisation interviendra en principe à l'automne, dans la foulée du Mondial de l'auto à Paris. ■



## SPÉCIAL SUV

# GLB, GLC, IX3, RAV4, EV5... 10 MODÈLES EN APPROCHE

**Adieu 2025, bonjour 2026 ! Une nouvelle année qui débute avec un afflux toujours aussi abondant de nouveautés au rayon des SUV et autres crossovers. La preuve avec dix modèles en approche tel le sixième Toyota RAV4, déjà à l'essai dans nos pages, le quatrième Porsche Cayenne, les inédits MG S6 EV, et BMW IX3, ou encore la deuxième génération du GLB que nous avons pu approcher dans le détail. Imminents, tous sont attendus dans les concessions françaises au cours du premier semestre.**

Par Agnès Lasbarrères, Julien Sarboria et Fred Deleau

La poupe, toujours très verticale se démarque par le nouveau dessin des feux, reliés entre eux, rappelant ceux de la Smart #5.



Aux places arrière, on éprouve une vraie sensation d'espace, accentuée par le toit panoramique de série. L'assise a été rallongée, les cuisses sont bien soutenues et les pieds peuvent s'insérer sous le siège avant. Mais la place centrale est anecdotique. La banquette (40/20/40) coulissante (sur 14 cm) est en option dans un pack (mais de série sur la version 7 places).



## Mercedes GLB \ Mars

**E**laboré sur la plate-forme de la Classe A, le premier GLB est apparu fin 2019, avec sa silhouette cubique, son look de "vrai-faux 4x4" et surtout ses sept places. Ce SUV de 4,63 m de long se positionnait à l'époque en concurrent premium des Peugeot 5008 ou Volkswagen Tiguan Allspace. Il était alors proposé avec des blocs essence et diesels. Deux ans plus tard, en 2021, Mercedes a lancé l'EQB (4,68 m), une variante 100 % électrique. Aujourd'hui, avec ce

nouveau GLB, la firme à l'étoile fait table rase du passé et poursuit sa nouvelle stratégie amorcée notamment avec la CLA de troisième génération (dévoilé début 2025). Cette dernière est en effet l'aînée d'une nouvelle famille, composée aussi de la CLA Shooting Brake, du futur GLA (deuxième semestre 2026) et de cet inédit GLB. Tous ces modèles ont en commun d'être tous conçus sur la nouvelle plate-forme multiénergie MMA (Mercedes Modular Architecture), et d'être ainsi proposés

systématiquement en électrique et en hybride. Exit donc la gamme spécifique "zéro émission" baptisée EQ. De fait, ce nouveau GLB succède à la fois à l'ancien modèle éponyme (thermique) et à l'EQB.

### Une vraie nouveauté !

Même si la silhouette générale et le style baroudeur restent familiers, le GLB de deuxième génération n'a plus grand-chose en commun avec son prédécesseur. Son gabarit évolue sensiblement : il gagne 10 cm en longueur (4,73 m), 3 cm en largeur (1,86 m) et 6 cm d'empattement (2,89 m), au bénéfice de l'habitabilité. Le design de la face avant et de la





**PHOTOS  
OFFICIELLES**



La planche de bord du GLB est calquée sur celle de la CLA, avec cette immense dalle vitrée, composée de compteurs numériques 10,25"/26 cm, d'un écran central de 14"/35,6 cm et d'un troisième, de même taille (optionnel), destiné au passager.

poupe a été revu : la calandre adopte un nouveau dessin, toujours dominé par le grand logo Mercedes et agrémenté de 94 étoiles, illuminées sur la version électrique ou chromées sur l'hybride. Les optiques sont désormais reliées par une bande lumineuse, tandis que l'arrière, toujours très vertical, évolue avec un large bandeau en « U » inversé et une plaque d'immatriculation déplacée sur le bouclier. Le modèle affirme ainsi une identité immédiatement reconnaissable.

À bord, la rupture est encore plus nette. Exit la planche de bord de la Classe A : le nouveau GLB adopte celle de la CLA, avec une large dalle intégrant les compteurs numériques (10,25"), l'écran multimédia central (14") et, en option, un écran passager de 14" via le Superscreen, remplacé par un insert décoratif sur les versions de base.

À l'arrière aussi, le GLB évolue et change quelque peu de philosophie. Alors que son prédécesseur était systématiquement proposé en sept places, cette configuration devient désormais optionnelle. ►►



Reconnaissable à sa silhouette cubique, le GLB profite de cette nouvelle génération pour croître de 10 cm en longueur (4,73 m) et de 3 cm en largeur (1,86 m).



►► En version standard à cinq places, l'espace aux jambes est généreux et la hauteur sous pavillon très confortable, notamment grâce au toit panoramique vitré de série. Le volume de coffre atteint 540 dm<sup>3</sup>, un chiffre toutefois assez modeste au regard du gabarit, et tombe à 470 dm<sup>3</sup> en configuration sept places (troisième rang rabattu). Les versions électriques ajoutent un coffre avant (frunk) de 127 dm<sup>3</sup>,

pratique pour le rangement des câbles de recharge. Côté mécanique, le GLB sera désormais décliné en versions hybrides et électriques, directement reprises de la CLA. Dès mars prochain, le SUV arrivera avec un moteur électrique de 272 ch en propulsion (GLB 250+) ou deux moteurs totalisant 354 ch avec transmission intégrale (GLB 350 4Matic). Tous deux sont associés à une batterie lithium-

ion NMC de 85 kWh utiles, pour une autonomie annoncée jusqu'à 631 km. Grâce à l'architecture 800 V, Mercedes promet 260 km récupérés en 10 minutes, un convertisseur 400 V étant proposé en option. Une version d'entrée de gamme de 224 ch, dotée d'une batterie LFP de 58 kWh, suivra ultérieurement.

## Pas de diesel au programme

En juin, les versions hybrides essence feront leur apparition, avec des mécaniques identiques à celles de la CLA. Elles associent un nouveau quatre cylindres 1.5 à un moteur électrique de 30 ch, pour des puissances combinées allant de 156 à 210 ch, en traction ou en transmission intégrale 4Matic. Aucun diesel n'est prévu. Côté tarifs, seuls ceux du GLB électrique sont connus, de 55 900 € à 68 900 €.

■ Tarif: à partir de 55 900 € (en électrique 250+)

## LE GLB EN MOTORISATION HYBRIDE



Comme pour la CLA, Mercedes donne la priorité aux versions électriques au lancement. Les variantes hybrides suivront dans un second temps, en juin. Trois puissances sont annoncées, sans plus de précisions, mais elles devraient être calquées sur celles de la berline (156, 183 et 210 ch). La seule différence esthétique se situera au niveau de la calandre, qui sera ouverte, et contrairement à celle de la version électrique, les 94 étoiles qui l'ornent ne seront pas illuminées.

Mercedes annonce que le dernier rang peut accueillir des personnes mesurant jusqu'à 1,68 m, mais mon 1,72 m s'y loge sans problème. Pour y accéder, la banquette du deuxième rang coulisse sur 14 cm (de série) et le dossier s'incline.

## GLB version 7 places

Alors que l'ancien GLB était, en version standard, un modèle sept places, cette nouvelle génération est désormais proposée en cinq places de série et en sept places en option (+ 1 350 €). Cette configuration sera disponible sur les versions électriques et hybrides.



Sur la version 7 places, le volume de coffre est de 145 dm<sup>3</sup> avec le troisième rang déployé (photo), et de 470 dm<sup>3</sup> en configuration 5 places. Pour faciliter l'accès (et la sortie), la découpe des portes a été légèrement agrandie.

## PHOTOS OFFICIELLES



## Kia EV5 \ Janvier

Si une marque a mis le paquet sur l'électrique ces dernières années, c'est bien Kia, qui occupe désormais une place de choix. En ce début 2026, le constructeur coréen lance son septième modèle à batterie: l'EV5. Ce SUV de 4,61 m de long reprend le style



anguleux de son grand frère, l'EV9, mais fait l'impasse sur l'architecture électrique en 800 V. Tant pis pour les recharges ultra-rapides. Sur le marché français, le catalogue se limite à une unique version à deux roues motrices de 218 ch, associée à une batterie de 81,4 kWh (530 km d'autonomie annoncée).

■ Tarif: à partir de 44 990 €





SCOOP



## Audi Q4 e-tron \ Juin

Le Q4 e-tron et sa déclinaison coupé Sportback (en photo) s'appêtent à passer par la case restylage. Audi prévoit une révélation au printemps, avant un lancement commercial au début de l'été. Les évolutions porteront surtout sur l'avant, tandis que l'habitacle adoptera une grande dalle tactile incurvée, dans l'esprit de celle du Q6 e-tron. Les motorisations actuelles (285 ch en propulsion, 340 ch en 4x4) devraient être reconduites, avec une autonomie en légère hausse (jusqu'à 557 km annoncés en cycle WLTP pour le modèle actuel).

■ Tarif: à partir de 48 000 €\*



PHOTOS  
OFFICIELLES

## BMW iX3 \ Mars

Rupture stylistique, habitacle épuré, plateforme électrique inédite, moteurs et batteries de nouvelle génération: le dernier iX3 (4,78 m) ouvre un chapitre dans l'histoire de la marque allemande. Lors de son lancement en France, le 7 mars, seule la version xDrive 50 sera proposée, avec 469 ch, une transmission intégrale et une grosse batterie de 108,7 kWh promettant plus de 700 km d'autonomie en cycle WLTP. La gamme s'enrichira par le bas au cours du second semestre, tandis qu'une déclinaison sportive badgée "Motorsport" est attendue à l'horizon 2027.

■ Tarif: à partir de 71 950 €





PHOTOS  
OFFICIELLES



## Mercedes GLC EV \ Avril

Le GLC électrique n'est pas une simple déclinaison à batterie du GLC thermique, mais un modèle à part entière. Cela se voit d'emblée à son design spécifique, caractérisé par une imposante calandre lumineuse composée de 140 leds (!) qui est appelée à devenir la signature des futurs modèles électriques de la marque. Il repose également sur une plate-forme dédiée et s'allonge de 13 cm (4,85 m). A l'instar de son rival le BMW iX3, l'offre du GLC se limite, au lancement, à une version haut de gamme de 489 ch annonçant plus de 700 km d'autonomie (selon Mercedes).

■ Tarif : à partir de 71 900 €



## MG S6 EV \ Mars

Porté par le succès de ses modèles hybrides, MG n'abandonne pas pour autant sa gamme électrique. Avec le S6 EV, la marque chinoise s'attaque au segment très disputé des SUV familiaux (Citroën ë-C5 Aircross, Skoda Enyaq, Tesla Model Y). Disponible en version propulsion (244 ch) ou à transmission intégrale (361 ch), il ne se distingue pas particulièrement par son autonomie (jusqu'à 530 km revendiqués) ni par sa rapidité de recharge (de 10 à 80 % en 38 minutes). En revanche, il devrait faire la différence grâce à un rapport prix/équipement avantageux..

■ Tarif : à partir de 44 900 €\*



## Porsche Cayenne Electric \ Avril

Le Cayenne se convertit à l'électrique, sans pour autant mettre à la retraite la version thermique. Et malgré des dimensions proches (4,99 m, soit 5,5 cm de plus), les deux modèles diffèrent en tous points : design extérieur et intérieur, plate-forme technique... Le Cayenne Electric apporte également son lot d'innovations chez Porsche : toit panoramique opacifiant, système de recharge sans fil. Pour l'heure, deux versions à transmission intégrale sont proposées : 408 ch (Cayenne) et 857 ch (Turbo). Grâce au Launch Control, cette dernière peut temporairement grimper à 1 156 ch et faire mieux qu'une 911 Turbo S à l'accélération. Bien sûr, tout cela se paie au prix fort.

■ Tarif : à partir de 107 600 €

PHOTOS  
OFFICIELLES





PHOTO  
OFFICIELLE



## Suzuki e Vitara \

Février

Le premier modèle 100 % électrique de Suzuki s'apprête à rejoindre les showrooms de la marque... plus d'un an après sa révélation ! Compact à l'extérieur (4,28 m), ce SUV multiplie les aspects pratiques à bord : banquette coulissante sur 16 cm, dossiers arrière rabattables en trois parties, double plancher de coffre... Il propose en outre une gamme complète, avec trois niveaux de puissance (144, 174 et 184 ch), deux capacités de batterie (49 et 61 kWh) et même une version à quatre roues motrices. C'est rare sur le segment des petits SUV.

■ Tarif : à partir de 35 000 € \*

## Toyota RAV4 \

Avril

Même si ses ventes sont aujourd'hui plus discrètes en Europe, le RAV4 reste le best-seller de la marque japonaise dans le monde. Cette sixième génération conserve le même gabarit (4,60 m de long), mais adopte un style plus baroudeur et une planche de bord au dessin plus massif. L'offre mécanique, exclusivement hybride en France, sera déployée progressivement. Les versions full hybrid de 183 ch (4x2) et 191 ch (4x4) ouvriront le bal au printemps, tandis que l'hybride rechargeable arrivera bien plus tard : à l'automne pour la version à transmission intégrale (304 ch), et début 2027 pour l'inédite variante à deux roues motrices de 268 ch (voir aussi notre premier essai p. 32-33).

■ Tarif : à partir de 46 450 € (en full hybrid)



PHOTOS  
OFFICIELLES



## Toyota C-HR+ \

Juin

Après quelques mois de retard, les premières livraisons du C-HR+ (qui n'a pas grand-chose en commun avec le C-HR, malgré son nom) sont attendues au début de l'été. Avec ce modèle électrique, Toyota espère surfer sur la vague des SUV coupés et se faire une place aux côtés des Peugeot E-3008 et Renault Scenic E-Tech. Il pourra compter sur une autonomie confortable (jusqu'à 600 km annoncés) et une gamme bien fournie (trois niveaux de puissance et deux capacités de batterie), dont une version musclée de 343 ch capable d'abattre le 0 à 100 km/h en moins de 6s (voir aussi p. 113).

■ Tarif : à partir de 39 600 €

PHOTO  
OFFICIELLE



## Toyota Urban Cruiser : pas en France finalement

Ce très proche cousin du Suzuki e Vitara (même base technique, mêmes moteurs) était censé arriver chez nous début 2026, mais Toyota a revu ses plans. "Nous n'avons pas prévu de commercialisation en France dans le contexte actuel du marché", nous explique un porte-parole du constructeur, sans fermer totalement la porte pour la suite. En clair, lorsque les petits SUV électriques auront davantage la cote auprès des acheteurs.





# Qualité de fabrication

## 100 SUV décortiqués par nos experts

**Comme tous les ans, nous sommes partis en chasse des défauts qui affectent la qualité de vos SUV. Histoire de vous livrer un bilan aspect/fabrication complet, voici les résultats récoltés sur pas moins de 100 modèles.**

N. SOLER

**L**a bonne nouvelle, c'est qu'il n'y a plus de voitures carrément inachetables pour des raisons de qualité. Mais toutes ne se valent pas. La tendance de ces dernières années, c'est une plus grande maîtrise des savoir-faire sur plusieurs points. A commencer par les peintures : les aspects de surface sont bien moins victimes de peau d'orange, les brillants sont travaillés, les épaisseurs mieux maîtrisées. Au contraire, évolution contrastée du côté de

joints de portes : beaucoup de marques, même les premium, rechignent aujourd'hui à utiliser des bourrelets en caoutchouc épais et généreux. L'heure est aux économies, sur ce poste... Les soubassements sont de mieux en mieux protégés contre les projections de la route et la corrosion. Petite surprise sur les standards retenus sur les modèles électriques autour de leur moteur : des réalisations assez brouillonnes sur les fixations des faisceaux électriques et sur les connexions.

Par Jean-Rémy Macchia et Pierre-Louis Champeaux, avec les experts d'Auto Plus, Antoine Jacquot et Philippe Delame





## Notre méthode

### TROIS POSTES EXAMINÉS

Nous avons examiné chaque modèle pour identifier les points forts et traquer les moindres imperfections, avec l'appui d'outils de mesure précis pour certains postes. L'ensemble est noté en fonction de barèmes.

#### Carrosserie/châssis

**Soubassements.** Chaque voiture est placée sur un pont élévateur. Nous évaluons les protections sous le châssis et le traitement contre les projections de la route. Nous examinons la qualité des connexions sur les sondes.

**Carrosserie.** Nous contrôlons l'alignement des éléments fixes (ailes, pavillon, boucliers...) et des ouvrants (capot moteur, couvercle de coffre, portières).

**Articulations des ouvrants.** Nous évaluons la solidité des charnières de portes ainsi que des vérins ou de la béquille de maintien pour le capot moteur.

#### Finition extérieure

**Peinture.** Nous mesurons les épaisseurs et la régularité d'application avec un micromètre à résonance magnétique en plusieurs points. L'aspect de la surface est inspecté, pour déceler toute anomalie d'application ou des écarts de teinte entre différents éléments.

**Joints.** Nous notons leur épaisseur, leur texture, la présence (ou non) de feutrine, ainsi que la régularité et la solidité de leurs fixations.

#### Habitacle

**Garnissages intérieurs.** Nous inspectons tous les plastiques : aspect de surface, épaisseur, rembourrage, résistance aux rayures et à l'usure. Cela jusque dans les moindres recoins de l'habitacle.

**Revêtements.** Nous examinons les tissus (ou cuirs) de la sellerie, du ciel de toit, mais aussi les moquettes et les tapis de sol.

**Assemblages.** Nous évaluons

la précision des ajustements entre les différents éléments du mobilier intérieur. Et nous testons le maniement des commodos, ainsi que des boutons et des diverses touches de commande.

### NOTATION FINALE

Nous attribuons des notes sur 20 à chaque modèle pour ces trois postes de contrôle. La moyenne de ces trois notes donne le classement de chaque modèle dans sa catégorie. Avec ce code couleur :

**Du beau travail**

**Pas mal, mais peut mieux faire**

**A revoir**

Le classement final permet de situer chaque modèle par rapport à ses concurrents dans le même segment. Plus un modèle monte en gamme, plus les paliers de notation qui conditionnent son code couleur sont sévères.

Bonne nouvelle du côté des assemblages intérieurs : les décalages et fixations trop légères, génératrices de vibrations et de bruits parasites, appartiennent presque toujours au passé. Même les autos économiques mettent en avant un mobilier qui sait se tenir.

Du côté des marques, la plus notable évolution est celle d'Audi. Et elle ne va pas dans le bon sens : les finitions de l'habitacle accusent un net recul, aussi bien pour la palette des matériaux que pour la rigueur des assemblages. Une régression aussi, mais moins flagrante, chez Volkswagen. Tout cela alors que les marques moins "chics" du groupe, Seat, Cupra et Skoda, continuent, elles, à s'améliorer. Tesla, qui a très longtemps négligé la qualité de finition, tourne le dos à son passé. Ouf !

Quant aux modèles chinois, constat clair : partis de très bas, ils progressent à grands pas. Mais, à y regarder de près, ils sont encore loin d'égaler les références européennes et japonaises.





## LES SUV CITADINS

## Une Audi d'ancienne génération fait de la résistance...

**DU BEAU TRAVAIL.** L'Audi Q2, sorti il y a 9 ans, incarne bien ce qu'étaient les autos de la marque à l'époque: sa finition domine nettement la concurrence! Le DS 3 se rapproche des standards allemands par ses matériaux. Les Volkswagen Taigo et T-Roc ainsi que le Peugeot 2008 ont aussi un habitacle soigné. Le nouveau Kia EV3 séduit par sa peinture, mais ses panneaux de carrosserie sont mal ajustés.

**PAS MAL, MAIS PEUT MIEUX FAIRE.**

Le jeune Mini Aceman déçoit par son mobilier mais se rattrape par une belle peinture.

En revanche, l'alignement de sa carrosserie laisse à désirer. Le Renault 4 se retrouve à faire jeu égal avec le Fiat Grande Panda, mais avec des choix différents: le français affiche une finition intérieure plus valorisante mais est pénalisé par l'articulation de ses ouvrants; l'italien se montre moins convaincant côté habitacle et néglige un peu ses joints de portières, mais se rachète avec une peinture particulièrement bien réalisée. Les proches cousins Citroën C3 Aircross et Opel Frontera brillent davantage par leur finition intérieure correcte que par leurs dessous.

**À REVOIR.** Récemment renouvelé, le chinois MG ZS déçoit, avec son châssis mal protégé et ses plastiques intérieurs franchement bas de gamme. Ils sont du même tonneau que ceux du coréen Hyundai Bayon, particulièrement mal loti sur ce point. Retouché pour la troisième fois depuis sa sortie en 2015, le Suzuki Vitara pâtit toujours de matériaux bon marché mais progresse en qualité de peinture. Ses joints de portières restent parmi les pires sur un modèle actuel. Le Ford Puma n'était déjà pas champion en présentation d'habitacle... il trouve le moyen de régresser sur ce point malgré ses évolutions!



1<sup>er</sup> Audi Q2 14,9

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 13,5 |
| Finition extérieure | 15,3 |
| Habitacle           | 16   |



2<sup>e</sup> DS 3 13,6

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,4 |
| Finition extérieure | 14   |
| Habitacle           | 15,3 |



2<sup>e</sup> ex ae Peugeot 2008 13,6

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,1 |
| Finition extérieure | 14,3 |
| Habitacle           | 14,3 |



2<sup>e</sup> ex ae Seat Arona 13,6

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 13,1 |
| Finition extérieure | 13,3 |
| Habitacle           | 14,3 |



2<sup>e</sup> ex ae Volkswagen Taigo 13,6

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,3 |
| Finition extérieure | 14,3 |
| Habitacle           | 14,3 |



6<sup>e</sup> Hyundai Kona 13,5

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 13,4 |
| Finition extérieure | 13   |
| Habitacle           | 14   |



7<sup>e</sup> Skoda Kamiq 13,3

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,7 |
| Finition extérieure | 14   |
| Habitacle           | 13,3 |



7<sup>e</sup> ex ae VW T-Roc\* 13,3

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,7 |
| Finition extérieure | 13   |
| Habitacle           | 14,3 |



9<sup>e</sup> Alfa Romeo Junior 13,2

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12   |
| Finition extérieure | 14,7 |
| Habitacle           | 13   |



9<sup>e</sup> ex ae Renault Captur 13,2

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12   |
| Finition extérieure | 13,7 |
| Habitacle           | 14   |



9<sup>e</sup> ex ae Volkswagen T-Cross 13,2

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,4 |
| Finition extérieure | 13,3 |
| Habitacle           | 14   |



12<sup>e</sup> Kia EV3 13

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,7 |
| Finition extérieure | 15   |
| Habitacle           | 12,3 |



13<sup>e</sup> Mitsubishi ASX 12,9

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,3 |
| Finition extérieure | 14,3 |
| Habitacle           | 13   |



14<sup>e</sup> Dacia Duster 12,8

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,4 |
| Finition extérieure | 15   |
| Habitacle           | 11   |



14<sup>e</sup> ex ae Mazda MX-30 12,8

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,3 |
| Finition extérieure | 12,7 |
| Habitacle           | 14,3 |



14<sup>e</sup> ex ae Mini Aceman 12,8

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,7 |
| Finition extérieure | 15,2 |
| Habitacle           | 11,7 |



17<sup>e</sup> Honda HR-V 12,7

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,1 |
| Finition extérieure | 12,8 |
| Habitacle           | 13   |



17<sup>e</sup> ex ae Smart #1 12,7

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,5 |
| Finition extérieure | 12,7 |
| Habitacle           | 14   |



17<sup>e</sup> ex ae Volvo EX30 12,7

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,9 |
| Finition extérieure | 13,3 |
| Habitacle           | 13   |



20<sup>e</sup> Fiat Grande Panda 12,6

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,5 |
| Finition extérieure | 14,3 |
| Habitacle           | 12   |





DS 3

Il peut se targuer d'une palette de matériaux bien choisis pour son habitacle. Sur ce chapitre, il tend vers le premium.



AUDI Q2

Il domine très nettement la catégorie par sa qualité de construction générale et par sa brillante finition intérieure, creusant l'écart avec la concurrence.



Renault Captur

Discrètement, il offre un intérieur bien réalisé et jouissant même d'assemblages vraiment rigoureux.



Alfa Romeo Junior

Partageant ses soubassements avec le Peugeot 2008, il propose une peinture franchement réussie.



A. SAUNIER

20<sup>e</sup> ex ae Nissan Juke 12,6

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 10,5 |
| Finition extérieure | 14,7 |
| Habitacle           | 12,7 |



N. SOLER

20<sup>e</sup> ex ae Renault 4 12,6

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 10,9 |
| Finition extérieure | 13,3 |
| Habitacle           | 13,7 |



Y. LEFEBVRE

23<sup>e</sup> Byd Atto 2 12,5

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 10,8 |
| Finition extérieure | 13,5 |
| Habitacle           | 13,3 |



N. SOLER

23<sup>e</sup> ex ae Jeep Renegade 12,5

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,3 |
| Finition extérieure | 13,3 |
| Habitacle           | 13   |



Y. LEFEBVRE

25<sup>e</sup> Opel Crossland 12,4

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,2 |
| Finition extérieure | 13,7 |
| Habitacle           | 12,3 |



Y. LEFEBVRE

26<sup>e</sup> Jeep Avenger 12,3

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 10,8 |
| Finition extérieure | 13,7 |
| Habitacle           | 12,3 |



N. SOLER

26<sup>e</sup> ex ae Kia Stonic 12,3

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,5 |
| Finition extérieure | 12,3 |
| Habitacle           | 12   |



A. SAUNIER

26<sup>e</sup> ex ae Toyota C-HR 12,3

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,3 |
| Finition extérieure | 12,7 |
| Habitacle           | 12   |



Y. LEFEBVRE

29<sup>e</sup> Citroën C3 Aircross 12,1

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 10,9 |
| Finition extérieure | 13   |
| Habitacle           | 12,3 |



F. GROUT

29<sup>e</sup> ex ae Opel Frontera 12,1

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 10,8 |
| Finition extérieure | 12,8 |
| Habitacle           | 12,7 |



A. SAUNIER

31<sup>e</sup> Opel Mokka 12

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,1 |
| Finition extérieure | 10,7 |
| Habitacle           | 13,3 |



Y. LEFEBVRE

32<sup>e</sup> Fiat 600 11,9

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 10,9 |
| Finition extérieure | 12,7 |
| Habitacle           | 12   |



F. GROUT

33<sup>e</sup> MG ZS 11,8

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 10,9 |
| Finition extérieure | 14   |
| Habitacle           | 10,3 |



Y. LEFEBVRE

34<sup>e</sup> Suzuki Vitara 11,7

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,3 |
| Finition extérieure | 13   |
| Habitacle           | 17   |



A. SAUNIER

35<sup>e</sup> Hyundai Bayon 11,6

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,9 |
| Finition extérieure | 12,7 |
| Habitacle           | 10,3 |



Y. LEFEBVRE

35<sup>e</sup> ex ae Toyota Yaris Cross 11,6

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,8 |
| Finition extérieure | 12,3 |
| Habitacle           | 10,7 |



Y. LEFEBVRE

37<sup>e</sup> Ford Puma 11,5

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 10   |
| Finition extérieure | 13,3 |
| Habitacle           | 11,3 |



Y. LEFEBVRE

38<sup>e</sup> Suzuki S-Cross 11,4

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,6 |
| Finition extérieure | 12   |
| Habitacle           | 10,7 |

### C'est raté

Sur le MG ZS, le raccord entre la tôle des flancs et celle du plancher, avec des tôles disjointes par endroits, ne laisse pas présager un bon vieillissement. Pas de protection à cet endroit clé, et un possible point de rouille à terme.



N. SOLER



## LES SUV COMPACTS

## Renault se hisse sur le podium !

**DU BEAU TRAVAIL.** La catégorie reste chapeautée par le **Range Rover Evoque** qui, par la richesse de son habitacle, domine la concurrence. Il est toujours talonné par le **BMW X1**, très homogène en qualité. Légèrement restylé, le **Renault Austral** progresse en protection anticorrosion sous le châssis. Il double l'**Audi Q3**, en fin de carrière, qui peut toujours se targuer d'un intérieur soigné. Derrière, événement: le **Dacia Bigster** fait une entrée fracassante dans le segment, titillant un **VW Tiguan** dont l'actuelle génération a régressé en finition intérieure par rapport à la précédente.

**PAS MAL, MAIS PEUT MIEUX FAIRE.**

**Renault Symbioz** et **Cupra Formentor** font jeu égal en finition intérieure; le Renault est un peu moins bien placé en protection du châssis, le Cupra perd des points par l'alignement imparfait de ses panneaux de carrosserie. Le nouveau **Skoda Elroq** réussit bien côté finition intérieure, avec une qualité très homogène de ses matériaux. Mais il marque le pas en protection anticorrosion et en alignement de ses éléments de carrosserie. Tout comme le récent **Peugeot 3008**: bien, et même très bien présenté à bord mais défavorisé par ses dessous négligés.

Le récent **Mini Countryman** fait l'inverse: lui, c'est par sa finition intérieure qu'il déçoit, avec une chute vertigineuse de qualité dans sa palette de matériaux. Ce sont des joints faiblards qui pénalisent le **Honda ZR-V**, dont la finition intérieure demeure plaisante. Le **Mazda CX 30** perd des points par une qualité de peinture étonnamment en retrait. Beaucoup plus homogène, le **Ford Kuga** ne présente ni point fort particulier, ni faiblesse singulière. Comme beaucoup de **Dacia**, le **Jogger** brille par sa carrosserie, mais nettement moins par sa présentation à bord, ouvertement économique.

Le palmarès

**1<sup>er</sup> Range Rover Evoque 15**

N. SOLER

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 14,3 |
| Finition extérieure | 14,7 |
| Habitacle           | 16   |

**2<sup>e</sup> BMW X1 14,9**

B. ASKET / VIRAGE AGENCY

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 13,5 |
| Finition extérieure | 15,3 |
| Habitacle           | 16   |

**3<sup>e</sup> Renault Austral 14,5**

A. SAUNIER

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 13,5 |
| Finition extérieure | 15   |
| Habitacle           | 15   |

**4<sup>e</sup> Audi Q3\* 14,4**

B. ASKET / VIRAGE AGENCY

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 13,3 |
| Finition extérieure | 14,7 |
| Habitacle           | 15,3 |

**5<sup>e</sup> Volvo XC40 14,2**

A. SAUNIER

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 13,3 |
| Finition extérieure | 15,3 |
| Habitacle           | 14   |

**6<sup>e</sup> Renault Scenic 14,1**

Y. LEFEBVRE

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,9 |
| Finition extérieure | 17   |
| Habitacle           | 13,3 |

**7<sup>e</sup> Mercedes GLA 13,9**

B. ASKET / VIRAGE AGENCY

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,4 |
| Finition extérieure | 14,3 |
| Habitacle           | 15   |

**8<sup>e</sup> Skoda Karoq 13,8**

Y. LEFEBVRE

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,3 |
| Finition extérieure | 15   |
| Habitacle           | 14   |

**9<sup>e</sup> Alfa Romeo Tonale 13,7**

N. SOLER

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,7 |
| Finition extérieure | 14,7 |
| Habitacle           | 13,7 |

**10<sup>e</sup> Dacia Bigster 13,5**

N. SOLER

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 13   |
| Finition extérieure | 15,2 |
| Habitacle           | 12,3 |

**10<sup>e</sup> ex æ Volkswagen Tiguan 13,5**

A. SAUNIER

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 13,3 |
| Finition extérieure | 14   |
| Habitacle           | 13,3 |

**12<sup>e</sup> Renault Symbioz 13,4**

N. SOLER

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,2 |
| Finition extérieure | 13,7 |
| Habitacle           | 14,3 |

**12<sup>e</sup> ex æ Seat Ateca 13,4**

Y. LEFEBVRE

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,3 |
| Finition extérieure | 15   |
| Habitacle           | 13   |

**14<sup>e</sup> Cupra Formentor 13,2**

N. SOLER

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11   |
| Finition extérieure | 14,3 |
| Habitacle           | 14,3 |

**15<sup>e</sup> Mini Countryman 13,1**

N. SOLER

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,5 |
| Finition extérieure | 14,7 |
| Habitacle           | 12   |



N. SOLER

Très belle peinture sur le dernier Renault Scenic, qui fait le plein de points sur ce poste. La très bonne qualité de ses joints de portes le favorise également.



N. SOLER

Pour un modèle réputé low cost, un détail particulièrement soigné sur le Dacia Bigster: le joint additionnel sur l'arête antérieure des portes avant. Et une peinture magnifique.





N. SOLER  
**Range Rover Evoque**

Evidemment, il est cher. Très cher, même. Mais sa qualité de finition intérieure continue à lui donner un avantage déterminant.



N. SOLER  
**Renault Austral**

Bien ajusté en carrosserie, bien peint, il grapille quelques points en protection anticorrosion.



N. SOLER  
**Volkswagen Tiguan**

Moins bien fini que la génération précédente, il quitte le podium et se retrouve en 11<sup>e</sup> position!

Le récent **Cupra Terramar** se révèle moyen en tout. A son bord, la finition d'aspect clinquant recèle des matériaux qui manquent de richesse.

**À REVOIR.** Le nouveau **Citroën C5 Aircross** recule en standing intérieur : ses plastiques rigides font assez pauvres, sa sellerie nettement plus flatteuse au regard et au toucher ne rachète pas tout. Il ne se rattrape pas côté carrosserie : les articulations de ses ouvrants sont légères. Ça ne change pas par rapport à l'an dernier : avec ses plastiques "cheap", le **Kia Niro** écope d'une mauvaise note en finition intérieure.



15<sup>e</sup> ex ae **Peugeot 3008** 13,1

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,3 |
| Finition extérieure | 13,3 |
| Habitacle           | 14,7 |



15<sup>e</sup> ex ae **Skoda Elroq** 13,1

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,9 |
| Finition extérieure | 13,5 |
| Habitacle           | 14   |



18<sup>e</sup> **Dacia Jogger** 13

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12   |
| Finition extérieure | 16,7 |
| Habitacle           | 10,3 |



18<sup>e</sup> ex ae **Honda ZR-V** 13

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,7 |
| Finition extérieure | 13   |
| Habitacle           | 14,3 |



23<sup>e</sup> **Ford Explorer** 12,8

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,8 |
| Finition extérieure | 13,7 |
| Habitacle           | 13   |



27<sup>e</sup> **Citroën C5 Aircross** 12,4

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 10,8 |
| Finition extérieure | 13,7 |
| Habitacle           | 12,7 |



31<sup>e</sup> **Kia Niro** 12,1

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,3 |
| Finition extérieure | 13   |
| Habitacle           | 11   |



18<sup>e</sup> ex ae **Mazda CX 30** 13

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,1 |
| Finition extérieure | 13   |
| Habitacle           | 14   |



18<sup>e</sup> ex ae **MG S5** 13

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,2 |
| Finition extérieure | 14,5 |
| Habitacle           | 13,3 |



22<sup>e</sup> **Kia Sportage** 12,9

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,4 |
| Finition extérieure | 12,7 |
| Habitacle           | 13,7 |



23<sup>e</sup> ex ae **Ford Kuga** 12,8

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,5 |
| Finition extérieure | 13   |
| Habitacle           | 13   |



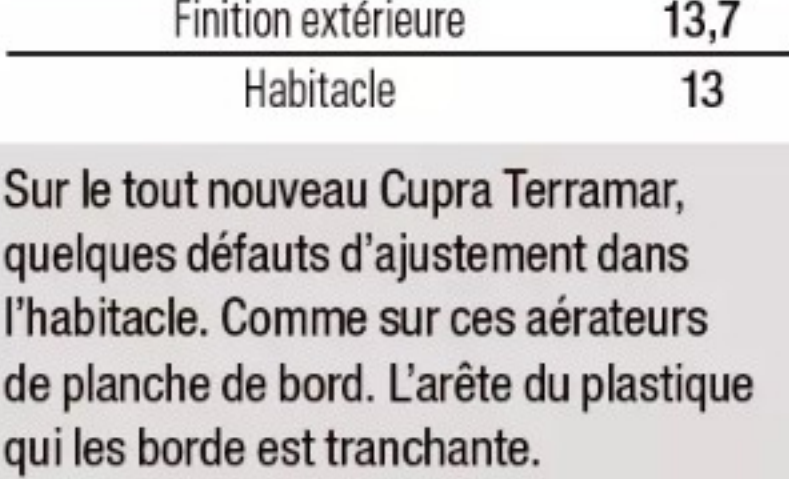
27<sup>e</sup> ex ae **Nissan Qashqai** 12,4

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,6 |
| Finition extérieure | 12,3 |
| Habitacle           | 13,3 |



29<sup>e</sup> **Hyundai Tucson** 12,3

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,4 |
| Finition extérieure | 12,3 |
| Habitacle           | 13,3 |



30<sup>e</sup> **Honda e:Ny1** 12,2

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 10,9 |
| Finition extérieure | 14,3 |
| Habitacle           | 11,3 |



N. SOLER  
**C'est raté**

Sur le tout nouveau Cupra Terramar, quelques défauts d'ajustement dans l'habitacle. Comme sur ces aérateurs de planche de bord. L'arête du plastique qui les borde est tranchante.



N. SOLER  
**C'est raté**

Sur le nouveau Citroën C5 Aircross, vendu moins cher que le précédent, des économies de matériaux à bord. Davantage de plastiques rigides font reculer son standing.



## LES SUV FAMILIAUX

## Les allemands et Volvo dominent largement les débats

**DU BEAU TRAVAIL.** Quatre premières places trustées par trois allemands et un suédois. Au chapitre des plus beaux habitacles, les **Mercedes GLB/EQB** et **GLC** s'affirment comme les leaders. Mais c'est surtout le **Tesla Model Y** qui crée la surprise : partant d'une finition intérieure indigente et d'une qualité de fabrication quelconque, il profite de son restylage pour hausser fortement son standing. Excellents plastiques et, globalement, une impression de finition extrêmement nette, sans bavure. Nouveau : la qualité des matériaux permet de présager un bon vieillissement.

**PAS MAL, MAIS PEUT MIEUX FAIRE.**

L'**Opel Grandland** réussit plutôt bien son entrée mais trébuche sur les protections de châssis et articulations de ses ouvrants. Le nouveau **MG EHS**, qui a grossi et changé de catégorie, progresse sur tous les fronts, en particulier la tôlerie et la peinture. Avec leurs beaux habitacles, les **DS 7** et **Peugeot 5008** séduisent mais sont moins bien lotis en carrosserie/châssis. De nombreuses nouveautés opèrent un tir groupé avec, chaque fois, une finition intérieure correcte, sans plus : **Kia Sorento**, **Leapmotor C 10**, **Mitsubishi Outlander**.

Au contraire, les **Mazda CX-60** et **Skoda Enyaq** gratifient d'un habitacle plus soigné que la moyenne. Mais ils perdent aussi des points au chapitre carrosserie/châssis.

**À REVOIR.** Triste entrée en lice pour le nouveau **Volkswagen Tayron**. Ce sont surtout ses plastiques et ses assemblages intérieurs, jadis des points forts de la marque, qui le desservent ! Le **Ford Mustang Mach-E** ferme toujours la marche côté finition intérieure : ses plastiques rigides et ses revêtements quelconques continuent à faire piètre impression.

Le palmarès

**1<sup>er</sup> Mercedes GLB/EQB 15,4**

F. GROUT

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 13,5 |
| Finition extérieure | 16,3 |
| Habitacle           | 16,3 |

**1<sup>er</sup> ex æ Volvo XC60 15,4**

N. SOLER

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 13,5 |
| Finition extérieure | 16,7 |
| Habitacle           | 16   |

**3<sup>e</sup> BMW X3 15**

A. CORTESI

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 13,9 |
| Finition extérieure | 15,3 |
| Habitacle           | 15,7 |

**3<sup>e</sup> ex æ Mercedes GLC 15**

Y. LEFEBVRE

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 13,3 |
| Finition extérieure | 15,3 |
| Habitacle           | 16,3 |

**5<sup>e</sup> Renault Espace 14,4**

A. SAUNIER

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 13,1 |
| Finition extérieure | 15   |
| Habitacle           | 15   |

**6<sup>e</sup> Tesla Model Y 14,2**

Y. LEFEBVRE

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,6 |
| Finition extérieure | 14,7 |
| Habitacle           | 15,3 |

**7<sup>e</sup> Lexus NX 13,9**

F. GROUT

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 13   |
| Finition extérieure | 13,7 |
| Habitacle           | 15   |

**8<sup>e</sup> Opel Grandland 13,8**

N. SOLER

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,9 |
| Finition extérieure | 15,3 |
| Habitacle           | 14   |

**9<sup>e</sup> Skoda Kodiaq 13,7**

A. SAUNIER

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,9 |
| Finition extérieure | 14   |
| Habitacle           | 14,3 |

**10<sup>e</sup> DS 7 13,6**

N. SOLER

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,3 |
| Finition extérieure | 13,7 |
| Habitacle           | 14,7 |

**10<sup>e</sup> ex æ Honda CR-V 13,6**

N. SOLER

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 13,5 |
| Finition extérieure | 13   |
| Habitacle           | 14,3 |

**10<sup>e</sup> ex æ Volkswagen ID.4 13,6**

N. SOLER

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 13,1 |
| Finition extérieure | 14,3 |
| Habitacle           | 13,3 |

**13<sup>e</sup> Hyundai Santa Fe 13,5**

E. MONTGOMERY

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 13,1 |
| Finition extérieure | 12,7 |
| Habitacle           | 14,7 |

**13<sup>e</sup> ex æ MG EHS 13,5**

F. GROUT

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 12,3 |
| Finition extérieure | 14,3 |
| Habitacle           | 14   |

**13<sup>e</sup> ex æ Peugeot 5008 13,5**

N. SOLER

|                     |      |
|---------------------|------|
| Carrosserie/châssis | 11,9 |
| Finition extérieure | 14   |
| Habitacle           | 14,7 |



N. SOLER

Très belle présentation extérieure pour le tout nouvel Opel Grandland. Sa peinture affiche un brillant particulièrement réussi et un aspect de surface ultra-lisse, irréprochable.



N. SOLER

Le Mazda CX-60 peut mettre en avant des choix de finition intérieure audacieux et très bien interprétés. Comme ces parements en tissu reliés par des fils très fins, et solides.





Volvo XC60

Agé de huit ans, le suédois conserve sa belle tôlerie, sa peinture soignée et son habitacle valorisant.



Mercedes GLB /EQB

Première marche du podium partagée avec le rival de chez Volvo, Mercedes prend un léger avantage côté finition intérieure.



Renault Espace

Très légèrement retouché, le plus grand modèle de Renault offre une qualité de fabrication homogène.



Tesla Model Y

La révolution! Le restylage fait énormément progresser son habitacle, qui tutoie les meilleurs.

**13<sup>e</sup>** **Seat Tarraco\*** **13,5**



Carrosserie/châssis 12,2  
Finition extérieure 14,3  
Habitacle 14

**17<sup>e</sup>** **Mazda CX-60** **13,4**



Carrosserie/châssis 13,2  
Finition extérieure 12,3  
Habitacle 14,7

**17<sup>e</sup>** **Nissan Ariya** **13,4**



Carrosserie/châssis 12,3  
Finition extérieure 14,3  
Habitacle 13,7

**19<sup>e</sup>** **Audi Q5** **13,3**



Carrosserie/châssis 13,3  
Finition extérieure 13,7  
Habitacle 13

**19<sup>e</sup>** **Kia Sorento** **13,3**



Carrosserie/châssis 12,2  
Finition extérieure 14,5  
Habitacle 13,3

**19<sup>e</sup>** **Leapmotor C10** **13,3**



Carrosserie/châssis 12  
Finition extérieure 14,2  
Habitacle 13,7

**19<sup>e</sup>** **Mitsubishi Outlander** **13,3**



Carrosserie/châssis 12,2  
Finition extérieure 14,7  
Habitacle 13

**23<sup>e</sup>** **Land Discovery Sport** **13,2**



Carrosserie/châssis 12,5  
Finition extérieure 13  
Habitacle 14

**24<sup>e</sup>** **Alfa Romeo Stelvio** **13**



Carrosserie/châssis 11,1  
Finition extérieure 14,3  
Habitacle 13,7

**24<sup>e</sup>** **Skoda Enyaq** **13**



Carrosserie/châssis 10,4  
Finition extérieure 14,3  
Habitacle 14,3

**26<sup>e</sup>** **Volkswagen Tayron** **12,9**



Carrosserie/châssis 12,6  
Finition extérieure 14  
Habitacle 12

**27<sup>e</sup>** **Hyundai Ioniq 5** **12,8**



Carrosserie/châssis 12,2  
Finition extérieure 11,7  
Habitacle 14,7

**27<sup>e</sup>** **Mazda CX-5** **12,8**



Carrosserie/châssis 12,7  
Finition extérieure 11  
Habitacle 14,7

**29<sup>e</sup>** **Ford Mustang Mach-E** **12,7**



Carrosserie/châssis 12,4  
Finition extérieure 14,7  
Habitacle 11

**30<sup>e</sup>** **Toyota RAV4** **12,4**



Carrosserie/châssis 11,5  
Finition extérieure 13  
Habitacle 12,7

**31<sup>e</sup>** **Nissan X-Trail** **12,1**



Carrosserie/châssis 11,8  
Finition extérieure 12,3  
Habitacle 12,3



Dégringolade pour l'Audi Q5, avec des standards de finition en chute libre. Sa note d'habitacle passe derrière celle du Leapmotor! Le constat est le même pour son cousin le VW Tayron.



ESSENCE

**VOLKSWAGEN T-ROC**

1.5 ETSI HYBRID DSG7 R-LINE - 150 CH

**42500 € 41318 €****PREMIER TEST DU NOUVEAU VOLKSWAGEN T-ROC**

# Tout d'un grand, surtout le prix

**Le T-Roc a bien grandi ! Et il ne se prive pas d'emprunter à son grand frère, le Tiguan, nombre de ses organes. Avec 4,37 m, ce n'est plus vraiment le "petit" SUV de ses débuts. A-t-il pour autant les attributs d'un SUV familial ?**

Par Méлина Priam

**A** lors que le Tiguan a grandi l'an dernier, le nouveau T-Roc suit la même tendance et vient occuper le terrain des SUV autour de 4,40 m. Un peu à la façon du Toyota C-HR face au Rav4. Ce gain permet au Volkswagen d'offrir des prestations familiales inédites et de se détacher de son petit frère, le T-Cross. Les centimètres extérieurs se retrouvent en partie à bord : l'habitabilité arrière progresse légèrement, tandis que le coffre affiche un volume comparable. Surtout,

au volant, le conducteur n'a plus la sensation de mener un "petit" SUV, mais bien une auto plus statutaire et ancrée sur la route. Rien d'étonnant, le T-Roc faisant désormais plate-forme commune avec le Tiguan, alors que son prédécesseur se contentait d'un soubassement d'ancienne génération. Cette modernité inédite transpire à tous les niveaux, à commencer par une tenue de route parfaitement maîtrisée. Ce châssis n'est connu ni pour son dynamisme ni pour son agilité, mais il se montre sain, rassurant, sans être trop

ennuyeux. Il affiche un bel équilibre et ménage un bon compromis confort/tenue de route. A condition de faire l'impasse sur les roues de 20" qui équipaient notre modèle d'essai. Avec elles, le T-Roc fait le beau, mais répercute sèchement certaines saignées. La monte de série (18") suffit et évite une dépense superflue. C'est toujours ça, car le T-Roc n'y va pas avec le dos de la cuillère. Dans sa version la plus chic, R-Line, animée par le moteur le plus puissant de la gamme, il s'affiche à... 42500 € !

**Rien de nouveau sous le capot**

Heureusement, à ce tarif, on profite d'une mécanique à la hauteur, qui assure des performances satisfaisantes pour un usage polyvalent : le bloc 1.5 e-TSI de 150 ch. Il s'agit, là encore, d'un des moteurs du Tiguan, secondé par l'indémontable boîte auto. DSG à 7 rapports. Un duo efficace et plaisant, mais pas assez économe, le T-Roc se contentant (pour l'instant) d'une micro-hybridation de 48 V peu évoluée : pas suffisant pour faire baisser la consommation au niveau des meilleurs de la catégorie, passés à des hybridations plus abouties. Notre labo a ainsi relevé 6,8 l/100 km en moyenne quand un Renault Captur

**Parlons BUDGET**

➤ **LE VRAI PRIX :** le T-Roc a déjà droit à quelques offres officielles. On peut tabler sur une remise 2000 € (soit 5 %) pour couvrir le malus, qui passera, début 2026, de 400 € à 818 €.

➤ **L'ENTRETIEN :** tous les 2 ans ou tous les 30 000 km. Et Volkswagen est, comme d'habitude, pingre côté garantie : 2 ans, minimum légal.

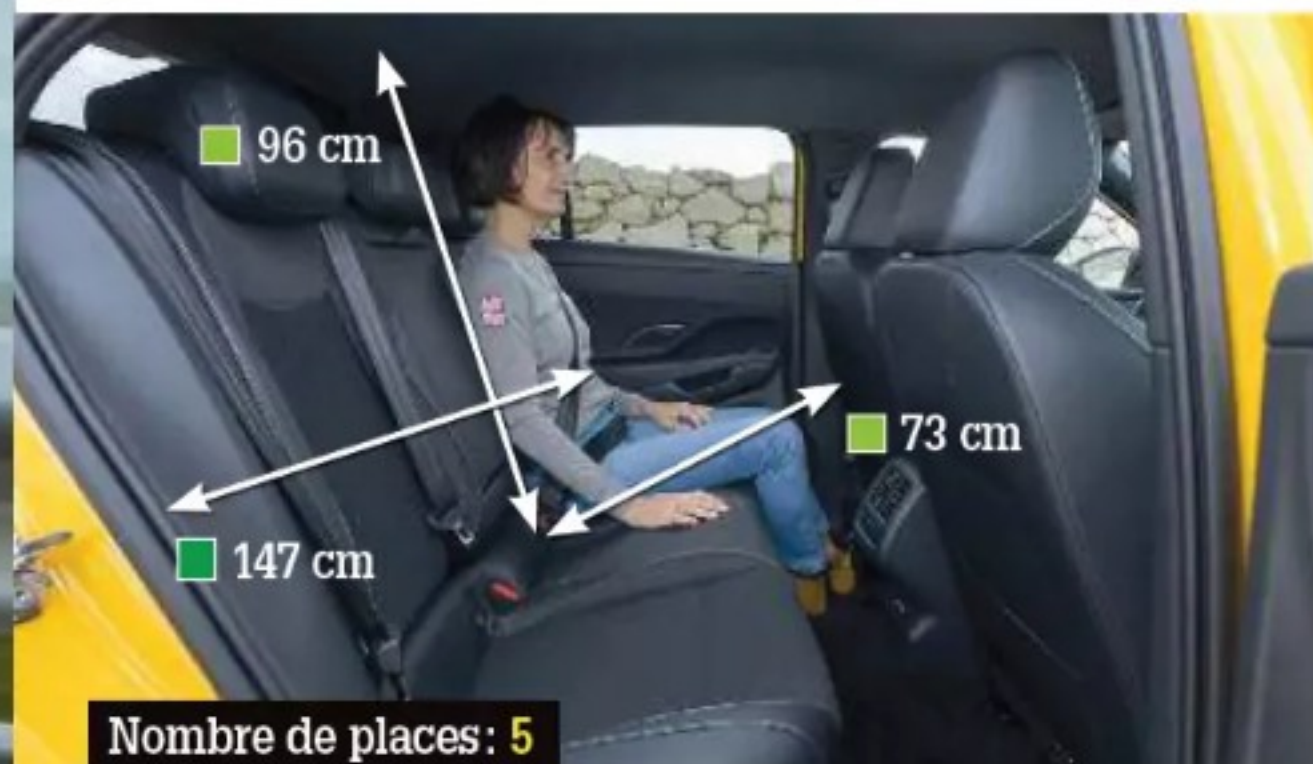
➤ **L'ÉQUIPEMENT :** la livrée R-line associe toujours un équipement de série ultracomplet à un look et un intérieur plus distinctifs.

\***VRAI PRIX D'ACHAT**  
intégrant la remise potentielle  
et le bonus/malus écolo.





Le T-Roc a bien grandi: + 13 cm en longueur extérieure (dont 5 cm sur l'empattement). Ce qui se traduit aussi par une bonne centaine de kilos en plus.



Nombre de places: 5

L'habitabilité reste le point fort du T-Roc. On profite d'un bel espace aux jambes (en progrès de 2 cm selon notre labo) et la banquette est l'une des plus larges du segment.



Volume: 470 dm³

Le coffre est satisfaisant, mais au vu des centimètres de carrosserie gagnés, on s'attendait à mieux.



On retrouve la molette du Tiguan, avec touche numérique au centre (radio, atmosphère, mode de conduite...).

1.8 full hybrid de 160 ch se contente de 5,5 l/100 km. En ville, l'écart grimpe à 2 litres (7,2 l/100 km contre 5,2)... Vivement donc que le T-Roc reçoive l'inédit bloc full hybrid de Volkswagen, annoncé fin 2026. En attendant, comme lot de consolation, il corrige brillamment l'un des reproches formulés à l'encontre du premier modèle à ses débuts, à savoir une présentation et une finition indignes de son rang. Il se pare de matériaux bien plus élégants et ajoute une ambiance lumineuse soignée pour égayer un ensemble tout de même sombre (voir pages suivantes). Le tout en recourant à des matériaux recyclés à hauteur de 40 %, selon Volkswagen. S'agissant des technologies embarquées, on trouve un écran tactile de 12,9"/32,8 cm (10"/25,4 cm en entrée de gamme) et même un stationnement assisté avec la possibilité de se garer sans conducteur à bord ! Mais la conduite semi-autonome est en option... ■

Dans l'immédiat, c'est encore le bloc 1.5 eTSI, en 116 ou 150 ch, qui équipe le T-Roc. Le nouveau moteur full hybrid n'arrivera qu'en fin d'année.



## NOS MESURES

|                                 |              |
|---------------------------------|--------------|
| Vitesse maxi                    | 202 km/h     |
| Accélération 1 000 m D.A.       | 30s4         |
| Reprises 80 à 120 km/h en Drive | 5s9          |
| Consommation moyenne            | 6,8 l/100 km |
| Route                           | 6,5 l/100 km |
| Autoroute                       | 6,6 l/100 km |
| Ville                           | 7,2 l/100 km |
| Poids                           | 1 445 kg     |
| Diamètre de braquage            | 11,1 m       |
| Freinage 130 à 0 km/h           | 62 m         |

## LA TECHNIQUE

|                        |                              |
|------------------------|------------------------------|
| Moteur turbo-essence   | 4 cylindres en ligne, 16S    |
| Cylindrée              | 1 498 cm³                    |
| Hybridation            | Alternateur-démarrateur 48 V |
| Puissance maxi         | 150 ch à 6 000 tr/mn         |
| Couple maxi            | 250 Nm à 1 500 tr/mn         |
| Puissance fiscale      | 8 CV                         |
| CO <sub>2</sub> /Malus | 128 g/km / + 818 €           |
| Transmission           | Aux roues avant              |
| Boîte                  | Automatique, 7 vitesses      |
| Pneus                  | 225/40 R20                   |
| Réservoir              | 50 litres                    |
| Dim. L x l x h, en m   | 4,38 x 1,82 x 1,57           |
| Durée de garantie      | 2 ans (km illimités)         |

## À LA LOUPE

|                              |                                     |
|------------------------------|-------------------------------------|
| Accès à bord                 | Facilité de contrôle des niveaux    |
| Autonomie                    |                                     |
| Boîte automatique            | Gabarit                             |
| Bruits aérodynamiques        | Installation des passagers          |
| Bruit/vibrations du moteur   | Protection de la carrosserie        |
| Confort des suspensions      |                                     |
| Direction                    | Roue de secours (kit de réparation) |
| Durée de garantie            |                                     |
| Emissions de CO <sub>2</sub> | Sécurité des enfants                |
| Facilité à manœuvrer         | Souplesse à basse vitesse           |

## L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Volkswagen T-Roc 1.5 eTSI Hybrid DSG7 R-Line (40900 €, 150 ch) est évalué dans la catégorie des petits SUV essence à boîte auto. d'environ 150 ch : Citroën C3 Aircross 1.2 Hybrid Max (28660 €, 145 ch), Honda HR-V 1.5 e:HEV Advance Style (37700 €, 131 ch), Peugeot 2008 1.2 Hybrid GT Exclusive (32900 €, 145 ch), Renault Captur 1.8 full hybrid Esprit Alpine (30000 €, 160 ch), Toyota C-HR 1.8 Hybride GR Sport (35950 €, 140 ch), etc.

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Comportement routier            |  |
| Equipements de sécurité         |  |
| Agrément/performances           |  |
| Confort/insonorisation          |  |
| Equipements de confort/garantie |  |
| Habitabilité/coffre             |  |
| Aspects pratiques               |  |
| Présentation/ finition          |  |
| Consommation                    |  |
| Prix                            |  |





## POSTE DE CONDUITE



Une position de conduite légèrement surélevée, comme attendu dans un SUV, des commandes qui tombent sous le sens, comme

souvent chez Volkswagen, et les sièges enveloppants et confortables de la livrée R-Line placent le conducteur dans les meilleures dispositions. Seule la rétrovision peut poser problème (voir "Raté").

|                          |     |
|--------------------------|-----|
| Réglage des sièges       | ■   |
| Maintien des sièges      | ■   |
| Simplicité des commandes | ■   |
| Visibilité AV/AR         | ■/■ |
| Eclairage intérieur      | ■   |
| Lisibilité des compteurs | ■   |

## AIDES À LA CONDUITE



Le T-Roc a désormais droit aux dernières technologies embarquées, empruntées à ses grands frères, les Tiguan et Tayron, y compris leur conduite semi-autonome

de niveau 2 évoluée (mais en option, dans un pack à 1 040 €). De série, le stationnement assisté fourni est même capable de manœuvrer tout seul, sans conducteur à bord ! Les phares adaptatifs matriciels sont, eux, optionnels (570 €), mais le T-Roc dispose déjà du passage codes/phares auto. comme l'actuel.

|                                 |       |
|---------------------------------|-------|
| Freinage automatique            | Série |
| Maintien dans la voie           | Série |
| Régulateur de vitesse adaptatif | Série |
| Allumage auto. des phares       | Série |
| Passage codes/feux de route     | Série |
| Assistance au créneau           | Série |

## ÉCRAN TACTILE



En entrée de gamme, le T-Roc se contente d'un écran de 10"/25,4 cm, qui passe à 12,9"/32,8 cm à partir du niveau Life. Très accessible, cette tablette est bien conçue : raccourcis pratiques en haut de l'écran, menus et sous-menus bien agencés...

|                             |             |
|-----------------------------|-------------|
| Facilité d'utilisation      | ■           |
| Lisibilité                  | ■           |
| Ecran tactile/Mirror Screen | Série/Série |
| Prix de l'option GPS        | Série       |



BIEN VU

Modulable à souhait, le rangement entre les sièges avant s'adapte à différents usages et s'avère très pratique.

RATÉ

La visibilité arrière est réduite: appuie-tête proéminents, lunette petite... Radars et caméra sont censés compenser.



## FINITION



Gros progrès par rapport au premier modèle. Les matériaux sont bien plus valorisants et plaisants à l'œil comme au toucher, à l'instar du tissu qui habille la coiffe de la planche de bord. L'assemblage n'est toutefois pas irréprochable: plastiques toujours rigides en partie basse...

|                         |   |
|-------------------------|---|
| Qualité des matériaux   | ■ |
| Qualité des assemblages | ■ |
| Résistance aux rayures  | ■ |

## CHAUFFAGE/CLIM'

Clim' auto. monozone sur finitions T-Roc et Life, à trois zones sur Style et R-Line, facilement réglable avec la barrette sensitive en bas de l'écran.

|                             |       |
|-----------------------------|-------|
| Simplicité des commandes    | ■     |
| Réglages gauche/droite      | Série |
| Aérateurs arrière           | Série |
| Discrétion de la soufflerie | ■     |

## SYSTÈME AUDIO

Le système audio standard offre déjà une bonne qualité. La hi-fi Harman Kardon (480 W, caisson de basses et 9 HP) coûte 650 €.

|                          |             |
|--------------------------|-------------|
| Qualité du son           | ■           |
| Simplicité des commandes | ■           |
| Système hi-fi            | 650 €       |
| Bluetooth/USB            | Série/Série |

## RANGEMENT



S'il fait le plein de technos, le T-Roc n'oublie pas le bon sens: les rangements sont assez nombreux, et surtout assez grands pour être pratiques, à l'image de la boîte à gants. Dommage toutefois qu'elle ne soit pas réfrigérée.

|                               |             |
|-------------------------------|-------------|
| Taille boîte à gants          | ■           |
| Taille vide-poches            | ■           |
| Emplacement charge smartphone | Série       |
| Aumônières/vide-poches AR     | Série/Série |

## LE VERDICT

## INTÉRESSANT

*Toujours spacieux, bien mieux fini qu'avant, doté des dernières technologies, le T-Roc devient l'un des plus polyvalents des petits SUV. Mais à quel prix? Et on attend avec impatience la motorisation hybride...*

## LES PLUS

■ Équipement et confort  
■ Comportement  
■ Bonne habitabilité

## LES MOINS

■ Consommation décevante  
■ Tarif (même avec remise)  
■ Vrai hybride pas avant un an



ÉLECTRIQUE

**CADILLAC OPTIQ**

PREMIUM SPORT - 75 KWH - 304 CH

**69 500 € 69 500 €****LE SUV ÉLECTRIQUE FAMILIAL SIGNÉ CADILLAC**

# Vision à courte portée

**Technologie de pointe et dynamisme prometteur, relevés d'une once d'exclusivité: le Cadillac Optiq propose une vision séduisante du SUV familial électrique premium. A un (gros) détail près...**

Par Jacques Warnery

**D**epuis l'an dernier, Cadillac revient investir le marché tricolore sur la pointe des pieds, avec d'imposants SUV électriques au positionnement luxueux. Après l'atypique Lyriq et le gigantesque Vistiq à sept places, la firme américaine dégage un Optiq de 4,82 m de long, plus adapté au marché européen. Bien qu'il partage certains éléments techniques avec ses grands frères et autres modèles du groupe GM, sa plate-forme spécifique lui donne les moyens de ses ambitions.

Suffisant pour sortir de la confidentialité chez nous ? Sans doute pas, vu le réseau embryonnaire du constructeur américain en France, mais ce nouveau venu – fabriqué en Chine – ne parie pas que sur son exotisme pour séduire les amateurs de modèles familiaux. A défaut de radicalement nous dépayser, sa silhouette sportive et son ambiance intérieure à part le distinguent tout de même de ses congénères. Pièce maîtresse de l'habitacle, le gigantesque écran tactile incurvé de 33"/84 cm, avec interface Google plutôt

bien inspirée, mise sur la technologie dans une rassurante atmosphère cocooning. Mais ses capacités d'accueil à l'arrière ne sont pas au niveau attendu d'un modèle de ce gabarit, et l'assise centrale exagérément ferme de la banquette ne sert qu'en dépannage. En outre, le volume de coffre n'est pas géant et il faudra en dédier une partie au câble de recharge (pas de logement type frunk sous le capot avant). En l'absence de tout bouton de démarrage, une simple pression sur la pédale de frein suffit à démarrer. Les bienfaits de sa base technique raffinée se ressentent immédiatement. La relative fermeté de son amortissement ne verse jamais dans l'inconfort et préserve suffisamment des petites aspérités. Les diverses propositions de freinage régénératif, très réussies (un mode "roue libre" et deux autres qui permettent de se passer de la pédale de gauche), participent à la douceur de conduite. S'y ajoutent également un dynamisme inattendu, avec des mouvements de caisse contenus, un train avant précis et une aisance à gommer ses 2 376 kg.

**Rien de trop en puissance**

Face à une telle efficacité, les 304 ch délivrés par les deux moteurs (un à l'avant et un à l'arrière) de cette unique version dis-

**Parlons BUDGET**

➤ **LE VRAI PRIX:** aucun bonus écologique, ni aucune remise.

➤ **L'ENTRETIEN:** tous les ans ou tous les 20 000 km.

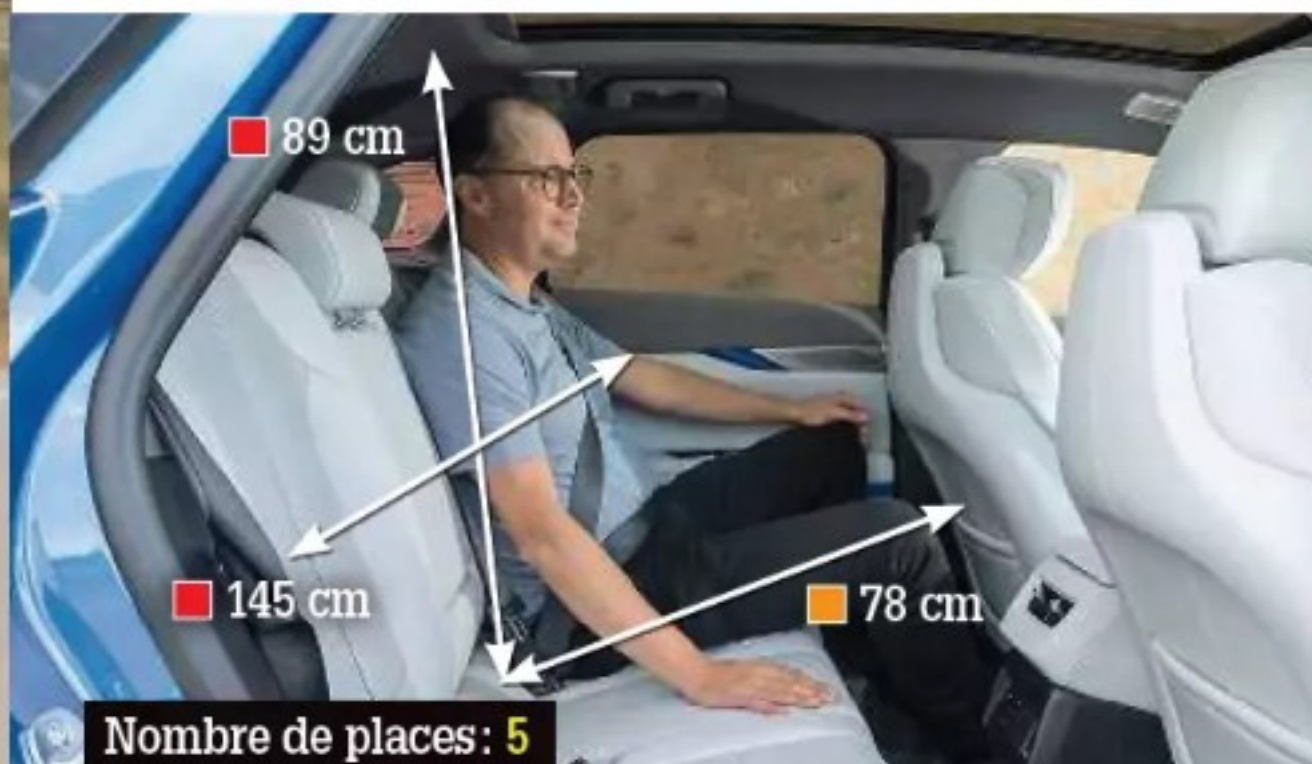
➤ **L'ÉQUIPEMENT:** deux finitions (Premium Luxury et Premium Sport) sont proposées au même prix et se différencient par quelques détails esthétiques. La dotation est complète, aussi bien au niveau des assistances (conduite semi-autonome) que de l'agrément (sièges électriques et massants, affichage tête haute, hi-fi 19 HP) ou de la connectivité (écran 33", interface Google réactive, connexion 5G), etc.

\***VRAI PRIX D'ACHAT**  
intégrant la remise potentielle  
et le bonus/malus écolo.





L'Optiq s'offre un profil élancé et des proportions de break à peine surélevé, sans pour autant céder aux lignes d'un SUV coupé, au pavillon fuyant.



Les places arrière sont moelleuses et agréables, mais étroites pour trois, surtout pour un SUV de ce niveau de gamme. Le toit panoramique limite la hauteur sous le pavillon.

Nombre de places: 5



Volume: 504 dm<sup>3</sup>

Volume moyen, mais le double fond, facile à manipuler, ménage un plancher plat une fois les dossiers rabattus.



Jusqu'à 22 kW en courant alternatif, mais seulement 110 kW en charge rapide. Un problème sur longs trajets!

ponible au catalogue paraîtraient presque modestes. Cela ne l'empêche heureusement pas de garantir des relances suffisamment toniques pour faire face à toutes les situations, tout en offrant du plaisir derrière le volant. Seul souci, sa batterie à la capacité relativement modeste limite l'autonomie théorique à 425 km... et bien moins dans la vraie vie, surtout sur l'autoroute. C'est d'autant plus ennuyeux que

la puissance de charge rapide – limitée à 110 kW maxi – impose de longues pauses (36 mn pour récupérer de 10 à 80 % de la charge). Ce manque de polyvalence devient vite un problème s'agissant d'un SUV premium à vocation familiale, et face à des rivaux mieux armés sur ce point. D'autant plus que, à près de 70 000 €, l'équipement pléthorique ne suffit pas... ■

## L'équipement

**DE SÉRIE SÉCURITÉ:** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Conduite semi-autonome • Détecteur de fatigue • Freinage d'urgence auto. avec détection piétons et cyclistes • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto., etc.

**AGRÈMENT:** • Accès et démarrage mains libres • Affichage tête haute • Antibruit actif • Caméra à 360° • Clim' auto. bizonale • Ecran incurvé de 33"/84 cm + GPS connecté + Mirror Screen • Hayon motorisé • Hi-fi 19 HP • Jantes alliage 21" • Park Assist • Peinture métallisée • Prise de courant 220 V • Services connectés Google • Sièges AV électriques ventilés, chauffants et massants • Sièges AR chauffants • Toit panoramique, etc.

L'Optiq ne propose qu'une version dotée de deux moteurs cumulant 304 ch. Elle peut compter sur un excellent compromis confort/comportement, malgré l'absence d'amortissement piloté.



## NOS MESURES

### LES CHIFFRES (données constructeur)

|                                |                              |
|--------------------------------|------------------------------|
| Vitesse maxi                   | 184 km/h                     |
| Accélération 0 à 100 km/h      | 4s3                          |
| Consommation cycle mixte       | 19,9 kWh/100 km              |
| Autonomie maximale             | 425 km                       |
| Temps de charge borne rapide   | Environ 36 mn <sup>(1)</sup> |
| Poids                          | 2376 kg                      |
| 1. De 10 à 80 % à 110 kW maxl. |                              |

### LA TECHNIQUE

|                                           |                                    |
|-------------------------------------------|------------------------------------|
| Moteurs électriques AV/AR                 | 2 synchr. à aimants permanents     |
| Batterie lithium-ion NMC                  | 75 kWh (capacité utile)            |
| Puissance fiscale                         | 6 CV                               |
| Puissance maxi                            | 304 ch                             |
| Couple maxi                               | 480 Nm                             |
| CO <sub>2</sub> /Bonus                    | 0 g/km / 0 €                       |
| Transmission                              | 4x4                                |
| Boîte                                     | Automatique, 1 vitesse             |
| Pneus                                     | 275/40 R21                         |
| Dim. L x l x h, en m                      | 4,82 x 1,91 x 1,65                 |
| Durée de garantie                         | 4 ans ou 100 000 km <sup>(2)</sup> |
| 2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km. |                                    |

### À LA LOUPE

|                                  |                                     |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| Accès à bord                     | Facilité à manœuvrer                |
| Bruits aérodynamiques            | Gabarit                             |
| Confort des suspensions          | Installation des passagers          |
| Consommation                     | Protection de la carrosserie        |
| Direction                        | Roue de secours (kit de réparation) |
| Durée de garantie                | Sécurité des enfants                |
| Facilité de contrôle des niveaux | Temps de charge                     |

## L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Cadillac Optiq Premium Sport (69 500 €, 75 kWh, 304 ch) est évalué dans la catégorie des SUV électriques familiaux d'environ 300 ch qui comprend notamment: Audi Q6 e-tron Perf. S line (75 800 €, 94,9 kWh, 306 ch), BYD Sealion 7 AWD Excellence (51 400 €, 87 kWh, 306 ch), DS N°8 AWD Long Range Etoile (74 900 €, 97 kWh, 350 ch), Ford Mustang Mach-E Premium AWD (65 500 €, 88 kWh, 375 ch), etc.

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| Comportement routier            | ■ |
| Equipements de sécurité         | ■ |
| Agrément/performance            | ■ |
| Confort/insonorisation          | ■ |
| Equipements de confort/garantie | ■ |
| Habitabilité/coffre             | ■ |
| Aspects pratiques               | ■ |
| Présentation/finition           | ■ |
| Autonomie                       | ■ |
| Prix                            | ■ |





## POSTE DE CONDUITE



PHOTOS: A. CORTESI

L'assise basse et le pare-brise incliné garantissent une position de conduite à tonalité sportive pour un SUV. La sellerie est agréable et plutôt moelleuse, mais le réglage en longueur niché sur la

porte est peu accessible. L'épaisseur des montants avant pénalise la visibilité latérale dans les virages serrés. La caméra à 360° compense la petitesse de la lunette AR.

|                          |     |
|--------------------------|-----|
| Réglage des sièges       | ■   |
| Maintien des sièges      | ■   |
| Simplicité des commandes | ■   |
| Visibilité AV/AR         | ■/■ |
| Eclairage intérieur      | ■   |
| Lisibilité des compteurs | ■   |

## AIDES À LA CONDUITE



L'Optiq dispose d'une conduite semi-autonome. Elle peut au besoin s'adapter aux limitations de vitesse indiquées, à condition de se

plonger dans un menu un peu compliqué. Le centrage dans la voie manque de fluidité et ne corrige la trajectoire qu'au dernier moment. Si l'aide au maintien dans la voie se désactive aisément, le reste des assistances, dont l'envahissante alarme de dépassement de vitesse, oblige à naviguer dans l'écran tactile pour s'en débarrasser.

|                                 |       |
|---------------------------------|-------|
| Freinage automatique            | Série |
| Maintien dans la voie           | Série |
| Régulateur de vitesse adaptatif | Série |
| Allumage auto. des phares       | Série |
| Passage codes/feux de route     | Série |
| Assistance au créneau           | Série |

## ÉCRAN TACTILE



L'imposante dalle incurvée de 33" fait office de planche de bord. Dotée d'une commande vocale plutôt réussie, l'interface intègre la navigation Google Maps. Mais les multiples menus de l'écran tactile rallongent les manipulations.

|                             |             |
|-----------------------------|-------------|
| Facilité d'utilisation      | ■           |
| Lisibilité                  | ■           |
| Ecran tactile/Mirror Screen | Série/Série |
| Prix de l'option GPS        | Série       |



BIEN VU

En mode "roue libre", cette palette au volant permet d'ajouter du frein moteur régénératif, et d'en ajuster l'intensité.

RATÉ

En l'absence de touche physique, l'ouverture de la boîte à gants se fait par l'écran tactile, façon Tesla.



## FINITION



L'utilisation de certains tissus jure un peu, mais les matériaux atypiques sont plutôt flatteurs, et leurs ajustements, précis. Les plastiques dans la partie inférieure de la planche de bord et les ajustements plus aléatoires sous la colonne de direction déçoivent davantage.

|                         |   |
|-------------------------|---|
| Qualité des matériaux   | ■ |
| Qualité des assemblages | ■ |
| Résistance aux rayures  | ■ |

## CHAUFFAGE/CLIM'

Installé sous l'écran tactile, un bandeau de touches physiques simplifie les réglages de clim'. La température se règle au degré près.

|                             |       |
|-----------------------------|-------|
| Simplicité des commandes    | ■     |
| Réglages gauche/droite      | Série |
| Aérateurs arrière           | Série |
| Discrétion de la soufflerie | ■     |

## SYSTÈME AUDIO

Cadillac est, à juste titre, fier de son système audio AKG Studio à 19 HP avec Dolby Atmos: une vraie salle de concert (qualité sonore, répartition...).

|                          |             |
|--------------------------|-------------|
| Qualité du son           | ■           |
| Simplicité des commandes | ■           |
| Système hi-fi            | Série       |
| Bluetooth/USB            | Série/Série |

## RANGEMENT



Les occupants des places avant sont largement plus gâtés qu'à l'arrière: vastes bacs de porte, espace sous l'accoudoir central, grande ouverture sous la console centrale "flottante" et rangement dans sa partie inférieure verticale...

|                               |             |
|-------------------------------|-------------|
| Taille boîte à gants          | ■           |
| Taille vide-poches            | ■           |
| Emplacement charge smartphone | Indispo.    |
| Aumônières/vide-poches AR     | Série/Série |

## LE VERDICT

## CORRECT

*L'Optiq compte davantage sur ses excellentes qualités routières et son arsenal technologique que sur ses capacités familiales ou son autonomie. Cette dernière est à la traîne, tout comme la puissance de charge maxi, au détriment de la polyvalence...*

## LES PLUS

Compromis confort/dynamisme  
Dotation technologique  
Présentation attrayante

## LES MOINS

Autonomie/temps de recharge  
Coffre/places AR  
Réseau embryonnaire



HYBRIDE RECHARGEABLE

## TOYOTA RAV4

2.5 HYBRIDE RECHARGEABLE GR SPORT AWD - 324 CH<sup>(1)</sup>61 500 €<sup>(2)</sup>

LE NOUVEAU TOYOTA RAV4 TESTÉ EN AVANT-PREMIÈRE

# Il remet son titre en jeu

**Voiture la plus vendue au monde en 2025, le RAV4 entend conserver sa couronne avec cette nouvelle génération. Il repart pour cela d'une feuille presque blanche. Nous avons pu l'essayer, aux Etats-Unis.**

Par Cédric Morançais

**P**lus de 2 millions de Toyota RAV4 ont trouvé preneur dans le monde durant la seule année 2025. Un sacré score (presque dix fois plus que pour la Peugeot 208 sur la même période), surtout pour une génération en fin de carrière. Mais l'initiateur du concept du SUV entend évoluer pour la sixième fois. Alors que ce nouvel avatar du RAV4 n'investira nos routes qu'au printemps, nous avons pu, en exclusivité, prendre longuement le volant d'un

exemplaire américain en variante hybride rechargeable qui, contrairement à l'hybride "simple" (déjà au catalogue à partir de 44 450 €), n'est pas encore disponible à la commande chez nous.

Le dernier opus fait le choix de lignes anguleuses, mais ses dimensions n'évoluent quasiment pas en longueur. Avec ses boucliers spécifiques, reconnaissables à l'immense "bouche" ornant la proue, et ses élargisseurs d'aile, la finition GR Sport de notre véhicule d'essai s'avère

toutefois un peu plus imposante (4,65 m, soit + 5 cm de long).

Dans la catégorie des SUV familiaux, où les modèles ne cessent de grandir, le RAV4 fait désormais partie des modèles les plus compacts de sa catégorie. Et, à l'inverse de nombre de ses rivaux, il n'existe pas en configuration sept places. En outre, il n'accepte qu'un contingent de bagages compté (le volume annoncé n'excède pas 514 dm<sup>3</sup>): certains concurrents affichent jusqu'à 200 dm<sup>3</sup> d'espace en plus! Toujours à l'intérieur, on regrette la modularité limitée à la banquette rabattable 60/40. En revanche, la planche de bord, au dessin cubique, a la bonne idée de conserver, malgré la dalle tactile de 12,9"/32,8 cm livrée de série, certaines commandes physiques, notamment pour la climatisation. Pratique, à l'instar des nombreux rangements disséminés. Mais matériaux et assemblages sont franchement indignes d'une voiture vendue plus de 60 000 €!

## Tout sauf sportif

Toutefois, on se sent bien à bord du RAV4. D'abord, parce que l'espace est assez généreux. Mais aussi en raison du confort offert, quel que soit l'état du

## Parlons BUDGET

➤ **LE VRAI PRIX:** les tarifs officiels de la version hybride rechargeable ne seront dévoilés qu'au printemps. Mais il est quasiment acquis qu'elle sera pénalisée par un malus au poids supérieur à 5 000 €.

➤ **L'ENTRETIEN:** tous les 12 mois ou 15 000 km, au premier terme atteint.

➤ **L'ÉQUIPEMENT:** en France, la finition GR Sport chapeautera la gamme. Outre son look spécifique, elle offre une dotation complète (jantes 20", caméra 360°...). Tant mieux, car les options sont rares.

1. Puissance de la version américaine.  
2. Estimation Auto Plus.





Bonne ergonomie, avec des commandes physiques et une interface plus intuitive qu'avant pour la tablette tactile. Mais que les plastiques font bas de gamme!



Le RAV4 n'accepte toujours qu'un maximum de cinq occupants. L'espace est généreux pour les genoux et la tête, mais plus compté au niveau des coudes.

Nombre de places: 5



Volume: 514 dm<sup>3</sup>

Le volume, digne de la catégorie inférieure, déçoit. Banquette rabattue, le plancher reste plat.



Le 2.5 essence est reconduit. Sur la version AWD, il est secondé par deux blocs électriques.

## L'équipement

**DE SÉRIE SÉCURITÉ:** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Conduite semi-autonome • Essuie-glaces auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds adaptatifs • Régulateur de vitesse adaptatif • Surv. d'angles morts, etc.

**AGRÈMENT:** • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° avec vues 3D • Affichage tête haute • Chargeur smartphone à induction • Clé mains libres • Ecran central 12,9"/32,8 cm • Hayon motorisé • Hi-fi JBL 9 HP • Instrum. numérique 12,3"/31,2 cm • Jantes alu 20" • Peinture métal bicolore • Sièges AV électr., ventilés, chauffants • Volant chauffant, etc.

**EN OPTION AGRÈMENT:** • Toit ouvrant (prix NC).



Malgré son look "viril", le RAV4 GR Sport apprécie la conduite coulée. La tenue de route est placide mais sécurisante. Et l'amortissement travaille très efficacement.

## LES DONNÉES

### LES CHIFFRES (données constructeur)<sup>(1)</sup>

|                           |              |
|---------------------------|--------------|
| Vitesse maxi              | NC           |
| Accélération 0 à 100 km/h | NC           |
| Consommation cycle mixte  | 2,4 l/100 km |
| Autonomie électrique      | 77 km        |
| Poids à vide              | 2 009 kg     |

### LA TECHNIQUE

|                         |                                   |
|-------------------------|-----------------------------------|
| Puissance maxi combinée | 324 ch                            |
| Puissance fiscale       | NC                                |
| CO <sub>2</sub>         | 56 g/km                           |
| Moteur essence          | 4 cylindres en ligne, 16S         |
| Cylindrée               | 2 487 cm <sup>3</sup>             |
| Puissance maxi          | 186 ch                            |
| Couple maxi             | 233 Nm à 4 300 tr/mn              |
| Moteurs électriques     | Synchrones à aimants permanents   |
| Puissance maxi AV/AR    | 203/NC ch                         |
| Couple maxi AV/AR       | 273/123 Nm                        |
| Batterie                | 22,7 kWh                          |
| Transmission            | 4x4                               |
| Boîte                   | Automatique, à variation continue |
| Pneus                   | 235/50 R20                        |
| Réservoir               | 53 litres                         |
| Dim. L x l x h, en m    | 4,65 x 1,88 x 1,68                |
| Durée de garantie       | 3 ans ou 100 000 km               |

1. Version américaine.

### À LA LOUPE

|                              |                                  |
|------------------------------|----------------------------------|
| Accès à bord                 | Facilité de contrôle des niveaux |
| Autonomie                    | Gabarit                          |
| Bruits aérodynamiques        | Installation des passagers       |
| Bruit/vibrations du moteur   | Protection de la carrosserie     |
| Boîte automatique            | Roue de secours (temporaire)     |
| Confort des suspensions      | Sécurité des enfants             |
| Direction                    | Souplesse à basse vitesse        |
| Durée de garantie            |                                  |
| Emissions de CO <sub>2</sub> |                                  |
| Facilité à manœuvrer         |                                  |

## L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Toyota RAV4 Hybride rechargeable GR Sport AWD (61 500 €<sup>(2)</sup>, 324 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux hybrides rechargeables qui comprend notamment: **BYD Seal U DM-i Design AWD** (44 500 €, 324 ch), **Hyundai Santa Fe plug-in Executive** (67 100 €, 253 ch), **Kia Sorento Hybride rech. Premium** (65 890 €, 288 ch), **Peugeot 5008 Plug-in GT Exclusive** (52 490 €, 195 ch), **VW Tayron eHybrid R-Line Edition** (66 400 €, 272 ch).

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Comportement routier            |  |
| Equipements de sécurité         |  |
| Agrément/performance            |  |
| Confort/insonorisation          |  |
| Equipements de confort/garantie |  |
| Habitabilité/coffre             |  |
| Aspects pratiques               |  |
| Présentation/ finition          |  |
| Consommation                    |  |
| Prix                            |  |

## LE VERDICT CORRECT

Sous des apparences inédites, le RAV4 reprend les atouts de son prédécesseur. L'autonomie électrique de cette version hybride rechargeable progresse, tandis que le confort de suspension est plus soigné. Reste des points noirs: la qualité perçue, négligée, et le prix.



**ÉLECTRIQUE**
**ALPINE A390**

GT - 89 KWH - 400 CH

**67 500 € 67 120 €\*** 
**AU VOLANT DE LA VERSION DE BASE  
DU SUV ÉLECTRIQUE**

# Très sympa malgré tout

**Après un premier galop d'essai plutôt concluant au volant de la performante déclinaison GTS de 470 ch, nous avons testé l'Alpine A390 d'entrée de gamme, qui affiche déjà 400 ch. Version au rabais ? Pas sûr !**

Par David Bouillaux

L'actualité d'Alpine passe par l'électrique, ce dont témoigne l'arrivée de la petite A290, suivie du premier crossover de la marque, l'A390. Après un premier essai de la déclinaison GTS de ce SUV (voir Auto Plus n° 1941), nous avons pu prendre le volant de la version d'entrée de gamme, la GT. Un modèle appelé à représenter l'essentiel des ventes, notamment auprès des flottes d'entreprise. Vendue 10 500 € de moins que la GTS de 470 ch,

elle affiche un look toujours aussi aguilleur. D'un point de vue esthétique, elle se distingue uniquement par ses roues de 20" (contre 21"). L'ambiance intérieure se révèle en revanche moins exclusive, avec une planche de bord très proche de celle du Renault Scenic et l'absence des sièges baquets en cuir nappa, en série sur la GTS. La conduite semi-autonome, la hi-fi et à la télémétrie rejoignent, elles aussi, le catalogue des options de personnalisation. La GT conserve en revanche

le même groupe motopropulseur, ramené à 400 ch, et l'Alpine Active Torque Vectoring (système d'optimisation de la motricité reposant sur trois moteurs : un à l'avant, deux autres à l'arrière, situés dans chaque roue). L'ensemble est toujours alimenté par une grosse batterie de 89 kWh utiles.

## Il fait oublier son poids

En ville, les premiers tours de roues ne sont pas des plus convaincants. Les trépidations ressenties lorsque la chaussée est dégradée pénalisent le confort, et la visibilité arrière est quasi nulle. Mais l'essentiel n'est pas là ! Pour apprécier au mieux les prestations de l'Alpine, rien ne vaut une petite route de montagne. Dans les enchaînements de virages, l'A390 démontre une grande stabilité sur ses appuis, et se relance avec vigueur. Mais c'est surtout l'agilité du français qui impressionne. Rappelons qu'il revendique tout de même 2 124 kg sur la balance ! La répartition idéale du couple entre chaque roue grâce à l'Active Torque Vectoring donne l'illusion de disposer de roues arrière directrices. Bluffant, même si l'on aurait voulu qu'Alpine pousse le curseur encore un peu plus loin sur ce

## Parlons **BUDGET**

➤ **LE VRAI PRIX :** la petite prime CEE de 380 € paraît bien insignifiante face aux 67 500 € réclamés pour ce modèle GT.

➤ **L'ENTRETIEN :** préconisé chaque année ou tous les 30 000 km.

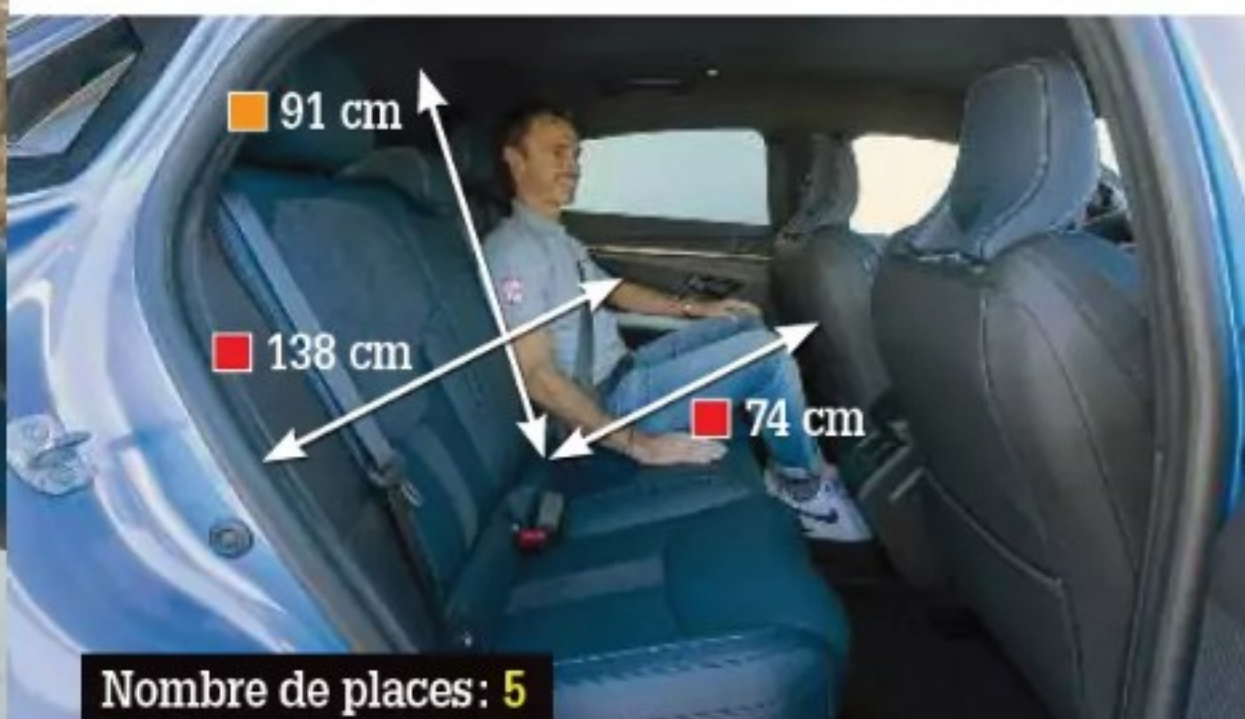
➤ **L'ÉQUIPEMENT :** dans l'absolu, la dotation apparaît complète (caméra 360°, pompe à chaleur, sièges sport Alpine électriques et chauffants...), mais, comme chez Porsche, le catalogue des options est bien garni, et permet notamment de s'approcher de l'équipement de la GTS.

**\*VRAI PRIX D'ACHAT**  
Intégrant la remise potentielle  
et le bonus/malus écolo.





Bonne position de conduite, système multimédia à la fois complet et fonctionnel, mais l'habitacle manque d'exclusivité et la qualité de certains matériaux déçoit.



Nombre de places: 5

Au regard du gabarit, l'espace déçoit à l'arrière: difficile de tenir à trois, tant la place du centre est étroite. Les latérales offrent en revanche un bon confort d'assise.



Volume: 532 dm<sup>3</sup>

Le coffre est logeable, mais le très pratique plancher modulable est facturé 324 € en sus. Mesquin...



Malgré les gros étriers à six pistons à l'avant (un à l'arrière), la sensation à la pédale de frein manque de mordant.

## L'équipement

**DE SÉRIE SÉCURITÉ:** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Freinage d'urgence auto. • Isofix (2) • Lecture des panneaux • Phares adaptatifs matriciels • Régulateur de vitesse adaptatif • Sortie sécurisée des occupants, etc.

**AGRÈMENT:** • Aide au stationnement AV/AR et latéral + caméra 360° • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Ecran tactile 12,3"/31 cm avec GPS et télémétrie • Hayon électr. • Jantes alu 20" • Pompe à chaleur • Sièges sport Alpine électr. et chauffants, etc.

**EN OPTION AGRÈMENT:** • Chargeur AC 22 kW (1 200 €) • Conduite semi-auto. (1 200 €) • Etriers de frein rouges (500 €) • Hi-fi Devialet (1 200 €) • Jantes 21" (1 800 €) • Télémétrie (490 €) • Sièges baquets chauffants/massants en cuir nappa (2 500 €), etc.



registre, en particulier lorsque l'on évolue sur le mode de conduite Track.

A cette agilité s'ajoute un train avant accrocheur, associé à une direction précise, permettant au SUV d'évoluer à un rythme très soutenu sur ce type de parcours. Soulignons aussi l'excellent travail des amortisseurs (à butée hydraulique de compression) quand le rythme s'accélère. Si l'Alpine parvient à faire oublier son poids dans les enchaînements de virages en conduite soutenue, c'est en revanche moins le cas lors des freinages: on ressent un manque de mordant à l'attaque de la pédale, puis de consistance. Un défaut surtout gênant en conduite rapide. Enfin, si la consommation moyenne peut vite dépasser les 27 kWh/100 km à l'ordinateur de bord, la capacité généreuse de la batterie permet de voir venir. Au final, l'A390 offre un réel plaisir de conduite et semble armé pour rivaliser avec le Porsche Macan, son rival désigné (encore bien plus cher!). A suivre... ■

Sur les petites routes, les sensations au volant, gratifiantes, sont portées par un système Torque Vectoring très efficace. Côté recharge rapide, il faut patienter environ 25 mn pour récupérer de 10 à 80 %<sup>(1)</sup>.

## LES DONNÉES

### LES CHIFFRES (données constructeur)

|                                    |                      |
|------------------------------------|----------------------|
| Vitesse maxi                       | 200 km/h             |
| Accélération 0 à 100 km/h          | 4s8                  |
| Consommation cycle mixte mini/maxi | 18,7/20,4 kWh/100 km |
| Autonomie maximale                 | 557 km               |
| Temps de charge borne rapide       | 23 mn <sup>(1)</sup> |
| Poids                              | 2 124 kg             |

1. De 10 à 80 %, à une puissance de charge maxi de 150 kW.

### LA TECHNIQUE

|                            |                                                                                  |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| Moteurs électriques        | 1 synchrone à rotor bobiné (AV)<br>2 synchrones à aimants permanents (AR)        |
| Batterie lithium-ion       | 89 kWh (capacité utile)                                                          |
| Puissance fiscale          | 14 CV                                                                            |
| Puissance maxi             | 400 ch (133 ch à l'AV/2 x 133 ch à l'AR)                                         |
| Couple maxi                | 661 Nm (239 Nm à l'AV/2 x 211 Nm à l'AR)                                         |
| CO <sub>2</sub> /Prime CEE | 0 g/km/- 380 €                                                                   |
| Transmission               | 4x4                                                                              |
| Boîte                      | Automatique, 1 vitesse                                                           |
| Pneus                      | 245/45 R20                                                                       |
| Dim. L x l x h, en m       | 4,61 x 1,89 x 1,52                                                               |
| Durée de garantie          | 2 ans (km illimités) <sup>(1)</sup><br>1. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km. |

### À LA LOUPE

|                              |                                     |
|------------------------------|-------------------------------------|
| Accès à bord                 | Facilité de contrôle des niveaux    |
| Boîte automatique            | Gabarit                             |
| Bruits aérodynamiques        | Installation des passagers          |
| Confort des suspensions      | Protection de la carrosserie        |
| Direction                    | Roue de secours (kit de réparation) |
| Durée de garantie            | Sécurité des enfants                |
| Emissions de CO <sub>2</sub> | Souplesse à basse vitesse           |
| Facilité à manœuvrer         |                                     |

## L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

L'Alpine A390 GT (67 120 €\*, 89 kWh/400 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux 100 % électriques d'environ 400 ch, qui comprend notamment:

Cupra Tavascan VZ (58 400 €\*, 77 kWh/340 ch),  
Ford Mustang Mach-E GT (73 500 €\*, 88 kWh/487 ch),  
Porsche Macan 4 (86 800 €\*, 95 kWh/408 ch),  
Tesla Model Y Premium AWD (51 400 €\*, 75 kWh/410 ch<sup>(2)</sup>),  
XPeng G6 Performance (49 500 €\*, 78 kWh/470 ch).

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| Comportement routier            | ■ |
| Equipements de sécurité         | ■ |
| Agrément/performances           | ■ |
| Confort/insonorisation          | ■ |
| Equipements de confort/garantie | ■ |
| Habitabilité/coffre             | ■ |
| Aspects pratiques               | ■ |
| Présentation/ finition          | ■ |
| Autonomie                       | ■ |
| Prix                            | ■ |

## LE VERDICT INTÉRESSANT

Cette "petite" version préserve le look et les sensations de conduite. L'autonomie correcte permet de hausser le rythme sans (trop) entamer le rayon d'action. L'habitacle, en revanche, est moins exclusif que celui du GTS et le prix, bien qu'inférieur, reste élevé.



**HYBRIDE ESSENCE / GPL**

# DACIA DUSTER

**1.2 HYBRID-G 4X4 EXTREME - 150 CH**
**30300 € 30540 €**

**L'INÉDIT HYBRIDE, GPL ET 4X4 DE 150 CH**

## Il sait (presque) tout faire !

**En combinant transmission intégrale, hybridation et bicarburation GPL, le nouveau Duster hybrid-G 4x4 propose une offre unique sur le marché. Il se révèle diablement séduisant, en dépit de menus défauts.**

Par Vincent Desmonts

**D**epuis 2010, Dacia a déjà vendu 2,8 millions de Duster, dont un quart en 4x4 ! La demande est donc là, mais les transmissions intégrales classiques ont l'inconvénient de peser sur la consommation et sur les émissions de CO<sub>2</sub>, un gros problème à l'heure où l'Union européenne serre la vis dans ce domaine. Dacia a donc eu l'idée de combiner hybridation (48 V), transmission 4x4 électrifiée et GPL pour obtenir le meilleur des trois ! Concrètement, le Duster

hybrid-G 4x4 reprend le bloc 1.2 mild hybrid-G de 140 ch disponible sur le Bigster, lui associe une boîte EDC à double embrayage et 6 rapports, et installe sur le pont arrière une machine électrique de 31 ch et 87 Nm. Particularités de cette dernière : elle fonctionne en 48 V et dispose de sa propre boîte de vitesses à deux rapports, laquelle permet de maximiser le couple (notamment en franchissement) et de se déplacer en mode électrique à basse vitesse, tout en offrant une assistance électrique jusqu'à 140 km/h. Le système

peut aussi totalement débrayer le moteur électrique. Le CO<sub>2</sub> s'établit à 117 g/km en moyenne, en GPL, contre 137 g/km pour l'ancienne version 1.2 TCe 130 4x4 essence. Soit 1 521 € économisés en malus (barème 2026).

### Etonnamment efficace

Cela compense presque la hausse du tarif (+ 1 700 €), sachant que la nouvelle version y ajoute une boîte auto. et, surtout, qu'elle peut carburer au très économique GPL. Pour cette première prise en main, sur les routes et les pistes du désert d'Agafay, au sud de Marrakech, les conditions de roulage très particulières ne nous ont pas permis d'évaluer la consommation de cette nouvelle version : nous attendrons le verdict de notre labo sur ce point. Notons que Dacia annonce la même consommation d'essence (cycle mixte) que l'ancienne version TCe 130 4x4, que nous avons mesurée à 6,9 l/100 km. En revanche, nous avons pu à loisir tester le Duster hybrid-G 4x4 en "off-road", et il ne nous a jamais pris en traître. Avec ses cinq modes de conduite (Auto, Eco, Neige, Boue et sable ou "Lock" pour les passages les plus difficiles) et sa régulation de vitesse en descente (HDC), il se montre étonnamment efficace, y compris

### Parlons **BUDGET**

➤ **LE VRAI PRIX :** pas de remise et – malgré des émissions de CO<sub>2</sub> en baisse par rapport à l'ancienne version à transmission intégrale mécanique – un malus de 240 € en 2026.

➤ **L'ENTRETIEN :** tous les ans ou tous les 30 000 km.

➤ **L'ÉQUIPEMENT :** il est correct, sans être exceptionnel. Il faudra ainsi passer par les options pour bénéficier d'un radar de stationnement à l'avant ou d'une dalle à induction pour recharger son smartphone.

**\*VRAI PRIX D'ACHAT**  
intégrant la remise potentielle  
et le bonus/malus écolo.





Grâce à sa boîte à double embrayage, le Duster 1.2 hybrid-G 4x4 offre un meilleur agrément de conduite que le Duster 1.8 hybrid classique, à boîte à crabots.



L'habitabilité arrière se classe dans la bonne moyenne de la catégorie, et l'accès à bord apparaît facile. La banquette pourrait cependant être davantage creusée.

Nombre de places: 5



Volume: 348 dm<sup>3</sup>

Installé sous le plancher, le réservoir de GPL réduit de 82 dm<sup>3</sup> le volume du coffre, qui devient un peu juste.



En combinant les deux réservoirs, Dacia annonce plus de 1500 km d'autonomie WLTP. Prometteur!

dans le sable ou sur des rampes raides à l'adhérence faible. Par ailleurs, la garde au sol (209 mm) comme les angles d'attaque (31°), ventral (24°) et de fuite (36°) restent les mêmes qu'en version 1.2 TCe 130 4x4. Enfin, le comportement apparaît toujours aussi équilibré, avec une direction précise et une bonne efficacité globale. Et si les performances annoncées sont inférieures à celles de la version 1.8 hybrid 155 4x2 (10s2 au 0 à 100 km/h contre 9s4), l'agrément général apparaît supérieur grâce à la boîte EDC qui, bien qu'elle manque de réactivité, reste généralement douce et évite de faire hurler le moteur à chaque rétrogradage. On dispose même de palettes au volant! Plaisant, doté de vraies aptitudes en hors-piste et promettant des économies à l'usage, ce Duster affiche une polyvalence à toute épreuve, le tout sans compromis, sauf au niveau du coffre, amputé de 82 dm<sup>3</sup> à cause du réservoir GPL sous son plancher. ■

Contrairement à bien des SUV à quatre roues motrices, le Duster présente de véritables aptitudes en tout-terrain. Sa transmission intégrale "électrifiée" se révèle très efficace.

## L'équipement

**DE SÉRIE SÉCURITÉ:** • ABS + AFU + ESP • Airbags (6) • AFIL • Antibrouillards • Codes/phares auto. • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse.

**AGRÈMENT:** • Banquette 2/3-1/3 • Clim' auto. • Instrum. numérique • Jantes alu 17" • Ecran tactile + Mirror Screen • Palettes au volant • Radar + caméra de recul • Rétros rabatt. électr. • Vitres AV/AR électr. • Vitres AR surteintées • Volant multifonction.

**EN OPTION AGRÈMENT:** • GPS + chargeur smartphone à induction + régulateur adaptatif (650 €) • Sièges AV et volant chauffants (300 €) • Caméra "multivue" + aide au stationnement AV + surveillance des angles morts (550 €).



## LES DONNÉES

### LES CHIFFRES (données constructeur)

|                                         |                |
|-----------------------------------------|----------------|
| Vitesse maxi                            | 180 km/h       |
| Accélération 0 à 100 km/h               | 10s2           |
| Consommation cycle mixte <sup>(1)</sup> | 6/7,3 l/100 km |
| Poids                                   | 1 430 kg       |
| 1. Essence/GPL.                         |                |

### LA TECHNIQUE

|                                                                           |                                     |
|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| Moteur turbo-essence/GPL                                                  | 3 cylindres en ligne, 16S           |
| Hybridation                                                               | Moteur électrique (AR) 31 ch        |
| Cylindrée                                                                 | 1 199 cm <sup>3</sup>               |
| Puissance maxi                                                            | 150 ch                              |
| Couple maxi                                                               | 230 Nm à 1 750 tr/mn                |
| CO <sub>2</sub> /Malus                                                    | 117 g/km/+ 240 €                    |
| Transmission                                                              | 4x4                                 |
| Boîte                                                                     | Auto. 6 vitesses (+ 2 vit. électr.) |
| Pneus                                                                     | 225/60 R17                          |
| Réservoir essence/GPL                                                     | 50/50 litres                        |
| Dim. L x l x h, en m                                                      | 4,35 x 1,93 x 1,67                  |
| Durée de garantie                                                         | 7 ans ou 150 000 km <sup>(1)</sup>  |
| 1. Sous condition d'entretien dans le réseau. Sinon, 3 ans ou 100 000 km. |                                     |

### À LA LOUPE

|                              |                                     |
|------------------------------|-------------------------------------|
| Accès à bord                 | Facilité de contrôle des niveaux    |
| Autonomie                    |                                     |
| Boîte automatique            | Gabarit                             |
| Bruits aérodynamiques        | Installation des passagers          |
| Bruit/vibrations du moteur   | Protection de la carrosserie        |
| Confort des suspensions      |                                     |
| Direction                    | Roue de secours (kit de réparation) |
| Durée de garantie            |                                     |
| Emissions de CO <sub>2</sub> | Sécurité des enfants                |
| Facilité à manœuvrer         | Souplesse à basse vitesse           |

## L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Dacia Duster 1.2 hybrid-G 4x4 Extreme (30 540 €\*, 150 ch) est évalué dans la catégorie des petits SUV essence à quatre roues motrices, qui comprend également: Jeep Avenger 4xe Upland (30 500 €\*, 145 ch), Mazda CX-30 e-Skyactiv X AWD BVA Centre-Line (39 000 €\*, 186 ch), Suzuki Vitara 1.4 B.jet Hybr. AllGrip BVA (28 700 €\*, 110 ch), Toyota Yaris Cross Hybride 4x4 Design (31 000 €\*, 130 ch).

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Comportement routier            |  |
| Equipements de sécurité         |  |
| Agrément/performance            |  |
| Confort/insonorisation          |  |
| Equipements de confort/garantie |  |
| Habitabilité/coffre             |  |
| Aspects pratiques               |  |
| Présentation/ finition          |  |
| Consommation                    |  |
| Prix                            |  |





## POSTE DE CONDUITE



Doté d'une assise ferme et courte, le siège conducteur impose par ailleurs une posture peu agréable, avec les jambes fortement fléchies. Heureusement, l'absence de pédale d'embrayage limite ici la fatigue. La planche

de bord est sans fioritures, ce qui permet d'appréhender facilement les différentes fonctionnalités.

|                          |     |
|--------------------------|-----|
| Réglage des sièges       | ■   |
| Maintien des sièges      | ■   |
| Simplicité des commandes | ■   |
| Visibilité AV/AR         | ■/■ |
| Eclairage intérieur      | ■   |
| Lisibilité des compteurs | ■   |

## AIDES À LA CONDUITE



au goût du jour. On apprécie par ailleurs la touche "My Safety Perso" située à gauche du volant, qui permet de désactiver facilement les assistants les plus irritants à chaque redémarrage, en deux pressions.

|                                   |              |
|-----------------------------------|--------------|
| Freinage automatique              | Série        |
| Alerte de franchissement de ligne | Série        |
| Régulateur de vitesse adaptatif   | 650 €        |
| Allumage auto. des phares         | Série        |
| Passage codes/feux de route       | Série        |
| Assistance au créneau             | Indisponible |

## ÉCRAN TACTILE



L'écran tactile de 10"/25,4 cm se focalise sur l'essentiel, au profit de la simplicité. Si la réplique du smartphone est fournie de série, le GPS reste pour sa part facturé en option, à un tarif heureusement raisonnable.

|                             |             |
|-----------------------------|-------------|
| Facilité d'utilisation      | ■           |
| Lisibilité                  | ■           |
| Ecran tactile/Mirror Screen | Série/Série |
| Prix de l'option GPS        | 650 €       |



Le Duster propose cinq modes bien différenciés pour sa transmission intégrale: parfait pour affronter tous les terrains!

La caméra "multivue" (550 €) souffre d'une faible résolution et se désactive trop tôt en roulant: gênant en tout-terrain.



## FINITION



La planche de bord présente un dessin agréable, mais les plastiques qui la constituent sont uniformément durs. Au moins sont-ils, en contrepartie, résistants et assemblés avec rigueur, ce qui augure leur bon vieillissement.

|                         |   |
|-------------------------|---|
| Qualité des matériaux   | ■ |
| Qualité des assemblages | ■ |
| Résistance aux rayures  | ■ |

## CHAUFFAGE/CLIM'

Situées sous l'écran tactile, les commandes de clim' tombent naturellement sous la main. Efficacité et discrétion au rendez-vous.

|                             |              |
|-----------------------------|--------------|
| Simplicité des commandes    | ■            |
| Réglages gauche/droite      | Indisponible |
| Aérateurs arrière           | Série        |
| Discrétion de la soufflerie | ■            |

## SYSTÈME AUDIO

La radio de série comporte 4 haut-parleurs et offre une qualité sonore tout à fait correcte. Pas de montée en gamme possible en revanche.

|                          |              |
|--------------------------|--------------|
| Qualité du son           | ■            |
| Simplicité des commandes | ■            |
| Système hi-fi            | Indisponible |
| Bluetooth/USB            | Série/Série  |

## RANGEMENT



Si la boîte à gants affiche une contenance correcte, les autres rangements pourraient être plus grands. C'est notamment le cas des bacs de portière, un peu trop étroits.

|                               |             |
|-------------------------------|-------------|
| Taille boîte à gants          | ■           |
| Taille vide-poches            | ■           |
| Emplacement charge smartphone | 650 €       |
| Aumônières/vide-poches AR     | Série/Série |

## LE VERDICT

### UNE RÉFÉRENCE!

Avec cette mécanique inédite, le Duster 1.2 hybrid-G 4x4 offre un meilleur agrément de conduite que le 1.8 Hybrid sur route, et une polyvalence accrue, le tout pour un surcoût raisonnable. Seul son volume de coffre pourra décevoir.

### LES PLUS

Agrément de conduite  
Aptitudes 4x4  
Coûts d'usage prometteurs

### LES MOINS

Volume de coffre en recul  
Position de conduite  
Plastiques tous rigides



HYBRIDE RECHARGEABLE ESSENCE

**PEUGEOT 5008**

1.6 PLUG-IN HYBRID E-DCS7 GT - 195 CH

**49 990 € 50 900 €\*** 

**DEUX TYPES D'HYBRIDATION  
POUR CES SUV À SEPT PLACES**

# Des appro

**Le Peugeot 5008 ajoute à sa palette de motorisations une version hybride rechargeable de 195 ch. Voyons si cette évolution lui permet de rebattre les cartes face au Renault Espace, tout aussi puissant mais doté, lui, d'une mécanique hybride classique.** Par David Bouillaux

**A**vec un an de décalage, le bloc 1.6 Plug-in de 195 ch arrive enfin sous le capot du 5008, le SUV familial à sept places de la marque. Une proposition qui étoffe le choix des motorisations, déjà composé d'un hybride "classique" de 145 ch et de deux versions électriques de 210 et 230 ch. Complexe, cette motorisation associe un quatre cylindres turbo-essence de 150 ch à une boîte auto. maison à sept rapports, elle-même couplée à un moteur électrique de 125 ch et à une batterie de presque 18 kWh utiles, rechargeable sur secteur. Face à lui, le Renault Espace fraîchement restylé ne laisse guère de choix avec une unique motorisation full hybrid de 200 ch. Sa batterie de 2 kWh (bruts) ne sert qu'à récupérer l'énergie au freinage, et à la restituer à l'accélération ou lorsque le moteur électrique fonctionne seul, sur de courtes phases.

**L'atout électrique, mais...**

A l'inverse, la grosse batterie rechargeable du Peugeot permet de rouler en moyenne



Sur la route, le 5008 offre un meilleur confort. Toutefois, pour éviter les mauvaises surprises en budget carburant, il faut le recharger sur secteur aussi souvent que possible.



A défaut de l'emporter côté confort, l'Espace s'avère plus précis dans les virages. Surtout, sa mécanique très sobre est moins gourmande sur les longs trajets.

PHOTOS: N. SOLER

\*VRAI PRIX D'ACHAT Intégrant la remise potentielle et le bonus/malus écolo.



HYBRIDE ESSENCE

## RENAULT ESPACE

1.2 E-TECH FULL HYBRID ICONIC - 200 CH

51 800 € **51 200 €\***



# ches divergentes

une soixantaine de kilomètres en tout électrique, en réduisant significativement le coût à l'usage. Cette autonomie suffit pour la plupart des trajets du quotidien, à condition toutefois de pouvoir se brancher très régulièrement sur une borne. Pour de plus longs déplacements, ou lorsque le niveau de la batterie est insuffisant, le 1.6 turbo entre en action en mode hybride. Malgré l'aide apportée par le système électrique, il peine toutefois à maîtriser son appétit, lesté qu'il est par ses accus (2 116 kg). Le quatre cylindres turbo consomme alors en moyenne 8,6 l/100 km.

Plus léger de... 361 kg, l'Espace met à profit son système électrifié, également complexe (électromoteur et alternateur), pour épargner du carburant : il se contente ainsi en moyenne de 6,2 l/100 km. Soit 2,4 l/100 km de moins. Une performance remarquable pour un SUV de ce gabarit, qui équivaut à l'appétit de certaines citadines. Sur les longs trajets autoroutiers, l'écart avec le Peugeot se réduit à un peu moins de 2 l/100 km, ce qui reste considérable. Pour autant, le

5008 n'a pas dit son dernier mot, notamment en matière d'agrément de conduite. Son ensemble mécanique se révèle plus fluide et plus plaisant au quotidien. Certes, sa boîte auto. manque encore un peu d'onctuosité dans ses interventions, mais celle du Renault pâtit, elle, de lenteurs lors des relances appuyées et, quand le moteur thermique se met en route, il génère des vibrations désagréables dans l'habitacle. L'autre point fort du Peugeot concerne le confort. En plus d'une insonorisation soignée, les occupants apprécieront la souplesse de ses suspensions, malgré son surpoids. Les nombreuses aspérités et les raccords que l'on peut trouver sur les routes secondaires sont mieux filtrés. En contrepartie, le conducteur doit composer avec une direction moins précise que celle de l'Espace. Là encore, les 2,1 tonnes (à vide) ne jouent pas en sa faveur, surtout dans les virages, où le poids se ressent. En face, le Renault se comporte comme une véritable ballerine avec ses quatre roues directrices (livrées de série).

La planche de bord du Peugeot, moderne et

toujours aussi spectaculaire, ne se montre pas forcément très intuitive. Le système multimédia ne peut rivaliser avec celui du Renault côté rapidité, fluidité et simplicité d'utilisation. Pour l'heure, ce dernier, développé avec Google, n'a pas d'équivalent sur le marché et séduira ceux qui ne sont pas forcément très à l'aise avec les nouvelles technologies. En revanche, lorsqu'il s'agit de transporter toute la famille, le 5008 n'a pas à rougir face au Renault Espace. Certes, au

»»

### Parlons **BUDGET**

» **LE VRAI PRIX :** le 5008 échappe au malus CO<sub>2</sub>, mais pas à celui lié au poids : il pâtit de 3 880 € de taxe, compensés en partie par une remise de 6 %. L'Espace, lui, est désormais soumis à 820 € de malus au poids et 150 € de malus CO<sub>2</sub>, et profite d'environ 3 % de remise.

» **L'ENTRETIEN :** tous les ans ou tous les 25 000 km (5008), tous les 2 ans ou 30 000 km (Espace).

» **L'ÉQUIPEMENT :** avec ces finitions hautes, les principaux équipements sont livrés de série (caméra de recul, accès mains libres, sièges AV chauffants...). Cela dit, l'Espace s'avère un peu mieux doté.



**Peugeot 5008**


→ Le style résolument moderne de la planche de bord du 5008 ne laisse pas indifférent, mais son manque de fonctionnalité peut agacer, et son système multimédia apparaît moins abouti que celui du Renault. A ce niveau de gamme, on regrette également l'absence de certains équipements, comme le réglage électrique des sièges. En revanche, on aime le confort de la sellerie et l'excellente insonorisation de l'habitacle, notamment grâce au vitrage latéral feuilleté.

» deuxième rang, les passagers les plus grands bénéficient d'un peu moins de confort pour les jambes. Toutefois, l'avantage tourne nettement du côté du Peugeot aux deux places du fond. Non seulement elles offrent un espace correct, y compris pour des adultes (ce qui n'est pas si courant), mais elles sont

aussi bien plus accessibles grâce à un ingénieux système de basculement des sièges du second rang.

**Avantage coffre pour le 5008**

Autre atout majeur du Peugeot : son coffre géant de 685 dm<sup>3</sup> en configuration cinq

places, banquette reculée, contre 480 dm<sup>3</sup> pour le Renault. En configuration sept places, il embarque jusqu'à 330 dm<sup>3</sup> de bagages, soit 160 dm<sup>3</sup> de plus que son rival, l'équivalent de deux valises cabine. Enfin, malgré sa coûteuse technologie rechargeable et son important malus au

**Renault Espace**


→ Simple, efficace, bien construit et fonctionnel : tels sont les mots qui décrivent le mieux l'habitacle de l'Espace. Sa grande tablette tactile verticale de 12"/30,5 cm offre une lisibilité optimale, et quelle facilité d'utilisation ! Intuitif et particulièrement réactif, le système Google contribue largement à cette ergonomie. On apprécie également la présence de boutons physiques pour la clim', ainsi que le très pratique rangement modulable situé au centre.





Nombre de places : 7

**1** Inférieure à la moyenne, l'habitabilité au deuxième rang déçoit, à l'inverse de celle offerte par un troisième rang plus accueillant que celui de l'Espace. **2** Le très vaste coffre se révèle à la fois pratique et facile à charger. **3** Pour réduire la recharge à 3h, il faut cocher l'option 7,4 kW (400 €). Mesquin!



Volume (2) : 330/685 à 835 dm<sup>3</sup>



poids<sup>(3)</sup> (3 880 € contre 970 €), le sochalien revient en fin de compte à... 300 €\* de moins ! Et si l'on part de l'hypothèse d'une utilisation moitié en électrique, moitié en hybride, son coût à l'usage équivaut à celui de l'Espace. A chacun d'arbitrer selon son profil : ceux qui font surtout de

petits trajets et peuvent recharger facilement auront intérêt à préférer le 5008, les autres pouvant légitimement opter pour l'Espace, dont ils apprécieront la sobriété, le comportement routier et l'équipement supérieurs.



Nombre de places : 7

**1** Les passagers sont bien installés et bénéficient d'une assise moelleuse, mais l'accès aux deux places du fond reste peu aisé en raison d'une ouverture étroite. **2** Le coffre de l'Espace est trop juste lorsqu'on voyage à sept. **3** Les roues arrière directrices accentuent l'agilité du comportement.



Volume (2) : 170/480 à 670 dm<sup>3</sup>



1. Banquette du 2<sup>e</sup> rang reculée/avancée. 2. En configuration 7 places/5 places banquette reculée/avancée. 3. Qui peut être annulé à partir de trois enfants (franchise de 200 kg par enfant).

| NOS MESURES                                     | Peugeot 5008                        | Renault Espace       |
|-------------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------|
| Vitesse maxi                                    | 220 km/h <sup>(1)</sup>             | 178 km/h             |
| Accélération 1 000 m D. A.                      | 30s4                                | 31s2                 |
| Reprises 80 à 120 km/h en Drive                 | 5s3                                 | 4s7                  |
| Autonomie électrique moyenne                    | 58 km                               | —                    |
| Temps de charge Wallbox <sup>(2)</sup> /Secteur | 3h/14h                              | —                    |
| Consommation moyenne                            | 8,6 l/100 km <sup>(3)</sup>         | 6,2 l/100 km         |
| Route/Autoroute/Ville                           | 8,1/8,4/9,3 l/100 km <sup>(3)</sup> | 6,2/6,5/5,9 l/100 km |
| Poids                                           | 2 116 kg                            | 1 755 kg             |
| Diamètre de braquage                            | 11,6 m                              | 11 m                 |
| Freinage 130 à 0 km/h                           | 64 m                                | 67 m                 |

1. Donnée constructeur. 2. Avec le chargeur 7,4 kW optionnel (400 €). 3. Batterie vide.

| LA TECHNIQUE            | Peugeot 5008                       | Renault Espace                               |
|-------------------------|------------------------------------|----------------------------------------------|
| Puissance maxi combinée | 195 ch                             | 200 ch                                       |
| Puissance fiscale       | 8 CV                               | 7 CV                                         |
| CO <sub>2</sub> /Malus  | 63 g/km/+ 3 880 € <sup>(4)</sup>   | 112 g/km/+ 970 € <sup>(5)</sup>              |
| Moteur turbo-essence    | 4 cylindres en ligne, 16S          | 3 cylindres en ligne, 12S                    |
| Cylindrée               | 1 598 cm <sup>3</sup>              | 1 199 cm <sup>3</sup>                        |
| Puissance maxi          | 150 ch à 5 500 tr/mn               | 130 ch à 4 500 tr/mn                         |
| Couple maxi             | 300 Nm à 2 000 tr/mn               | 205 Nm à 1 750 tr/mn                         |
| Moteur électrique       | Synchrone à aimants permanents     | Synchr. à aimants perm. + alterno-démarrreur |
| Puissance maxi          | 135 ch                             | 68/34 ch                                     |
| Couple maxi             | 118 Nm                             | 205/50 Nm                                    |
| Batterie lithium-ion    | 17,8 kWh (capacité utile)          | 2 kWh (capacité brute)                       |
| Transmission            | Aux roues avant                    | Aux roues avant                              |
| Boîte                   | Auto., 7 vitesses                  | Auto., 4 + 2 vitesses                        |
| Pneus                   | 235/55 R19                         | 235/45 R20                                   |
| Réservoir               | 60 litres                          | 55 litres                                    |
| Dim. L x l x h, en m    | 4,79 x 1,89 x 1,69                 | 4,75 x 1,83 x 1,65                           |
| Durée de garantie       | 8 ans ou 160 000 km <sup>(6)</sup> | 2 ans (km illimités)                         |

4. Malus au poids, annulé à partir de 3 enfants à charge (franchise de 200 kg par enfant). 5. Idem, avec aussi malus CO<sub>2</sub> de 150 €. 6. Sous condition d'entretien dans le réseau. Sinon, 2 ans (km illimités).

#### L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

**SÉCURITÉ :** • ABS + AFU + ESP • Airbags (6) • AFIL active • Feux de route auto. • Freinage d'urgence auto. • Lect. des panneaux • Phares (leds) et essuie-glaces auto. • Régul. de vitesse adaptatif. • Rétro intérieur jour/nuit auto., etc.  
**AGRÈMENT :** • Aide au stat. AV/AR + caméra de recul • Clés mains libres • Clim' auto. bizonne • Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen • Hayon motorisé • Jantes alu 19" (20" sur Espace) • Sièges AV et volant chauffants, etc.

| EN OPTION              | Peugeot 5008 | Renault Espace        |
|------------------------|--------------|-----------------------|
| Affichage tête haute   | Indisponible | 800 €                 |
| Conduite semi-autonome | 1 450 €      | Série                 |
| Crochet d'attelage     | 800 €        | 1 050 €               |
| Toit panoramique       | 1 250 €      | 1 500 € (non ouvrant) |

| LES NOTES DU                    | Peugeot 5008                  | Renault Espace               |
|---------------------------------|-------------------------------|------------------------------|
| Comportement routier            | 15                            | 16                           |
| Équipements de sécurité         | 12                            | 14                           |
| Agrément/performance            | 14                            | 13                           |
| Confort/insonorisation          | 17                            | 16                           |
| Équipements de confort/garantie | 17                            | 18                           |
| Habitabilité/coffre             | 12                            | 7                            |
| Aspects pratiques               | 14                            | 13                           |
| Présentation/ finition          | 17                            | 18                           |
| Coût à l'usage                  | 17 <sup>(7)</sup>             | 17                           |
| Prix                            | 10                            | 10                           |
|                                 | <b>1<sup>er</sup> 145/200</b> | <b>2<sup>e</sup> 142/200</b> |

7. Avec un usage 50 % en électrique / 50 % en thermique, et en rechargeant à domicile.

## LE VERDICT Victoire Peugeot 5008



Malgré sa consommation excessive en mode hybride, le Peugeot 5008 se distingue par la possibilité de rouler en 100 % électrique au quotidien, et par le bon agrément de sa nouvelle motorisation PHEV. Il domine aussi en confort et en habitabilité. Reste à l'Espace la grande sobriété de sa mécanique, et le dynamisme de son châssis.



HYBRIDE ESSENCE

**KIA SPORTAGE**

HYBRIDE GT-LINE PREMIUM - 239 CH

**48550 € 46232 €\*** 
**PREMIER TEST DU SUV COMPACT  
DE KIA TOUT JUSTE RESTYLÉ**

# Opération rationalisation

**Modèle le plus vendu de Kia en France, le Sportage a droit à un restylage de mi-carrière, à l'occasion duquel il ne propose plus qu'une seule motorisation, hybride non rechargeable. Est-ce la bonne ?**

Par Cyril Biotteau

**L**a cinquième génération de Kia Sportage a été lancée en 2021 avec, à l'époque, une large palette de motorisations : essence, diesel, hybride et hybride rechargeable. Cela constituait d'ailleurs l'un de ses atouts. Mais en 2024, pas moins de 91 % des Sportage vendus en France étaient des versions hybrides non rechargeables. C'est sans doute ce constat qui a conduit Kia France à ne plus proposer que cette motorisation lors du restylage, non sans

la faire évoluer cependant. Elle développe en effet 239 ch maximum contre 210 auparavant, son quatre cylindres turbo passant de 160 à 180 ch, tandis que le nouveau moteur électrique affiche 65 ch au lieu de 60. Résultat : le Sportage gagne plus d'une seconde au kilomètre départ arrêté, octroyant ainsi des accélérations et des relances plus vives. Pas de quoi se sentir dans une sportive, mais l'impression qu'il y en a toujours un peu sous le pied n'est pas désagréable.

L'intérêt principal vient cependant du fait que ces performances progressent sans hausse de la consommation, qui se maintient à 6,8 l/100 km en moyenne selon nos mesures, et 6,2 l/100 km en ville. Sur autoroute, en revanche, l'apport de l'hybridation est plus limité, l'appétit grimant à 7,8 l/100 km... Côté châssis, rien ne change selon Kia : le Sportage prend du roulis, n'aime pas trop être brusqué, mais reste capable d'une certaine efficacité lorsque la situation l'exige. Bémol : le confort à basse vitesse demeure perfectible sur revêtement dégradé.

Les évolutions sont aussi esthétiques, bien sûr, et se voient d'emblée à l'avant, avec un nouveau dessin des feux de jour et une calandre plus large. A l'intérieur, la planche de bord est également revue, notamment la partie qui fait face au passager. La console centrale hérite de matériaux plus flatteurs et d'un nouvel agencement. L'ensemble présente globalement bien, surtout dans notre modèle d'essai haut de gamme, avec une sellerie bicolore chaleureuse. On retrouve par ailleurs les palettes au volant, qui permettent de passer les rapports quand le moteur thermique tourne ou de moduler la régénération dans les phases

## Parlons **BUDGET**

➤ **LE VRAI PRIX :** Kia octroie une remise de 3 500 €. Largement de quoi couvrir le malus CO<sub>2</sub> (740 €), qui évoluera à 1 172 € dès le 1<sup>er</sup> janvier.

➤ **L'ENTRETIEN :** préconisé tous les ans ou tous les 15 000 km.

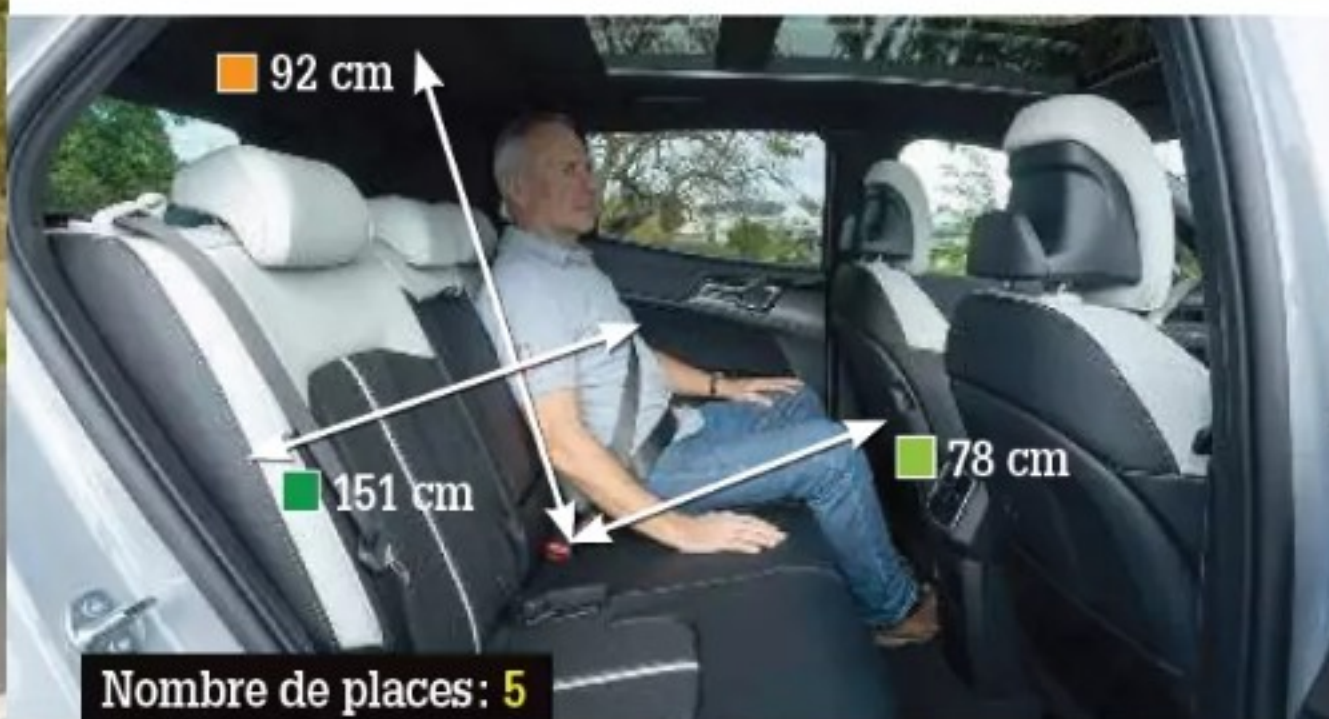
➤ **L'ÉQUIPEMENT :** dès le niveau Motion, l'équipement est déjà complet, incluant la conduite semi-autonome. Outre de nombreux éléments de confort, le haut de gamme GT-Line Premium, richement doté, ajoute des radars latéraux et un assistant de stationnement à distance.

**\*VRAI PRIX D'ACHAT**  
Intégrant la remise potentielle  
et le bonus/malus écolo.





La planche de bord a surtout évolué sur la partie qui fait face au passager. La console centrale gagne des matériaux plus valorisants et un nouvel agencement.



Nombre de places: 5

L'habitabilité aux places arrière est généreuse, particulièrement en largeur, ce qui permet de s'y installer à trois passagers plus facilement que chez les concurrents.



Volume: 575 dm³

Le Sportage dispose de l'un des plus grands coffres du segment. On y accède via un hayon motorisé.



Les multiples alertes sonores sont contre-productives: il y en a tellement que le conducteur ne les écoute plus.

## L'équipement

**DE SÉRIE SÉCURITÉ:** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Conduite semi-autonome • Essuie-glaces auto. • Lecture des panneaux • Phares adaptatifs matriciels • Surveillance des angles morts + vigilance du conducteur, etc.

**AGRÈMENT:** • Aide au stationnement AV/AR/latérale + caméra 360° + stationnement assisté à distance • Clé mains libres • Chargeur smartphone à induction • Clim' auto. trizone • Ecran tactile 12,3"/31 cm + GPS + Mirror Screen • Hayon motorisé • Hi-fi 8 HP • Jantes alliage 18" • Sièges AV électr./ventilés • Sièges AV/AR chauffants • Toit ouvrant panoramique, etc.

**EN OPTION SÉCURITÉ:** • Pack Techno (affichage tête haute + conduite semi-autonome et freinage d'urgence autonome plus évolués, 1 200 €).

**AGRÈMENT:** • Peinture métallisée (800 €) • Peinture nacrée (900 €) • Toit contrastant (500 €).



Le passage de 210 à 239 ch se traduit logiquement par de meilleures performances et un agrément renforcé au quotidien, sans impact sur la consommation, toujours contenue en moyenne (mais un peu trop élevée sur autoroute).



## NOS MESURES

|                                 |                      |
|---------------------------------|----------------------|
| Vitesse maxi                    | 197 km/h             |
| Accélération 1 000 m D. A.      | 28s2                 |
| Reprises 80 à 120 km/h en Drive | 4s5                  |
| Consommation moyenne            | 6,8 l/100 km         |
| Route/Autoroute/Ville           | 6,4/7,9/6,2 l/100 km |
| Poids                           | 1 682 kg             |
| Diamètre de braquage            | 11,7 m               |
| Freinage 130 à 0 km/h           | 62 m                 |

## LA TECHNIQUE

|                         |                                |
|-------------------------|--------------------------------|
| Puissance maxi combinée | 239 ch                         |
| Puissance fiscale       | 8 CV                           |
| CO <sub>2</sub> /Malus  | 132 g/km/+ 1 172 €             |
| Moteur turbo-essence    | 4 cylindres en ligne, 16S      |
| Cylindrée               | 1 598 cm³                      |
| Puissance maxi          | 180 ch à 6 000 tr/mn           |
| Couple maxi             | 265 Nm à 1 500 tr/mn           |
| Moteur électrique       | Synchrone à aimants permanents |
| Puissance maxi          | 65 ch                          |
| Couple maxi             | 250 Nm                         |
| Batterie lithium-ion    | 1,49 kWh (capacité utile)      |
| Transmission            | Aux roues AV                   |
| Boîte                   | Automatique, 6 rapports        |
| Pneus                   | 235/55 R18                     |
| Réservoir               | 52 litres                      |
| Dim. L x l x h, en m    | 4,54 x 1,87 x 1,65             |
| Durée de garantie       | 7 ans ou 150 000 km            |

## À LA LOUPE

|                              |                                     |
|------------------------------|-------------------------------------|
| Accès à bord                 | Facilité de contrôle des niveaux    |
| Autonomie                    | Gabarit                             |
| Bruits aérodynamiques        | Installation des passagers          |
| Bruit/vibrations du moteur   | Protection de la carrosserie        |
| Boîte automatique            | Roue de secours (kit de réparation) |
| Confort des suspensions      | Sécurité des enfants                |
| Direction                    | Souplesse à basse vitesse           |
| Durée de garantie            |                                     |
| Emissions de CO <sub>2</sub> |                                     |
| Facilité à manœuvrer         |                                     |

## L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Kia Sportage Hybride GT-Line Premium (45 800 €\*, 239 ch) est évalué dans la catégorie des SUV compacts hybrides essence d'environ 200 ch, parmi lesquels:

**Hyundai Tucson 1.6 T-GDi Hybrid N Line Executive** (47 100 €\*, 215 ch),  
**Ford Kuga 2.5 Hybrid FlexiFuel ST Line X** (40 000 €\*, 180 ch),  
**MG EHS 1.5 Hybrid+ Luxury** (33 000 €\*, 224 ch),  
**Nissan Qashqai Hybrid e-Power Tekna+** (42 700 €\*, 190 ch),  
**Renault Austral 1.2 E-Tech Esprit Alpine** (42 800 €\*, 200 ch),  
**Toyota RAV4 2.5 Hybride 2WD Lounge** (46 900 €\*, 218 ch).

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Comportement routier            |  |
| Equipements de sécurité         |  |
| Agrément/performances           |  |
| Confort/insonorisation          |  |
| Equipements de confort/garantie |  |
| Habitabilité/coffre             |  |
| Aspects pratiques               |  |
| Présentation/ finition          |  |
| Consommation                    |  |
| Prix                            |  |

## LE VERDICT CORRECT

Relooké, le Sportage mise avec pertinence sur sa motorisation hybride non rechargeable, plus performante et toujours économe. Si le haut de gamme GT-Line Premium suréquipé paraît cher, le rapport prix/équipement de la nouvelle entrée de gamme Motion séduit.



ÉLECTRIQUE

**TOYOTA BZ4X**

GRANDE AUTONOMIE 2WD LOUNGE - 69 KWH - 224 CH

**48900 € 47572 €\*** 
**LA PREMIÈRE TOYOTA ÉLECTRIQUE  
S'OFFRE UN RESTYLAGE**

# Evolutions sous pression

**Premier modèle électrique signé Toyota, le SUV familial bZ4X a connu jusqu'ici une carrière discrète. Il tente de se relancer, avec une mise à jour précoce, esthétique et technique. Nous avons pu évaluer les évolutions dans sa version grande autonomie.**

Par Jacques Warnery

**P**ionnier de l'hybride, Toyota a attendu début 2023 pour débarquer sur le créneau de l'électrique avec le bZ4X. Aujourd'hui, ce SUV pointe chez nous à une anonyme neuvième place des ventes des SUV familiaux électriques, très loin derrière les Tesla Model Y, Volkswagen ID.4, Peugeot E-5008 et consorts. A défaut de révolutionner l'offre, son restylage prématuré lui

redonne un bon coup de jeune, esthétique comme technique. Côté style, le bandeau lumineux traversant sa calandre et les passages de roue désormais en noir laqué le rendent plus consensuel que son prédécesseur. L'habitacle évolue subtilement : console centrale redessinée, écran tactile passant de 12,3"/31,2 cm à 14"/35,6 cm et interface revue, avec un planificateur d'itinéraires. L'ergonomie demeure perfectible, tout comme le

volant multifonction trop garni. En outre, l'ambiance austère et la qualité des matériaux déçoivent. Heureusement, les aspects pratiques fourmillent un peu partout, même si un "frunk"<sup>(1)</sup> manque à l'appel. A l'arrière, le bZ4X prend soin de ses passagers, malgré une assise un peu courte et un plancher trop haut, comme souvent sur les électriques. Le coffre compense une hauteur réduite par un vaste double fond.

## Batteries optimisées

Le bZ4X évolue aussi techniquement : moteurs plus puissants grâce à des semi-conducteurs inédits, électronique peaufinée et batteries optimisées. Avec 69 kWh utiles, celle de notre modèle de cœur de gamme promet un rayon d'action de 559 km. Nous avons relevé 15,6 kWh/100 km à l'ordinateur de bord, après un trajet essentiellement routier et un peu accidenté. De quoi envisager 400 km sans escale. La puissance de charge rapide s'en tient toujours à 150 kW, mais l'arrivée d'un préconditionnement de batterie permet de réduire la durée à 28 minutes pour repasser de 10 à 80 % de capacité, un cycle rapide désormais supporté jusqu'à cinq fois en 24 heures.

## Parlons BUDGET

➤ **LE VRAI PRIX :** le bZ4X profite actuellement d'une remise de 1 000 €. Pas de "prime coup de pouce", mais une prime CEE de 328 €.

➤ **L'ENTRETIEN :** tous les ans ou tous les 15 000 km.

➤ **L'ÉQUIPEMENT :** la version Lounge de notre essai (deuxième niveau sur trois) est complète (hi-fi, Park Assist, sièges électriques et ventilés, aide au changement de voie, chargeur 22 kW), mais elle réclame 4 000 € de plus que l'entrée de gamme Design.

**\*VRAI PRIX D'ACHAT**  
intégrant la remise potentielle  
et le bonus/malus écolo.

1. Petit coffre sous le capot  
avant, pour loger  
notamment les câbles de  
recharge.





Malgré une interface modernisée, le GPS manque parfois de lisibilité. Il gagne un planificateur d'itinéraires. Un onglet attré donne accès aux aides à la conduite.



Nombre de places: 5

Les places arrière sont spacieuses, avec un très bel espace pour les jambes. L'assise du milieu n'est pas trop inconfortable, et conserve une bonne hauteur sous pavillon.



Volume: 560 dm<sup>3</sup>  
Volume de chargement et hauteur du seuil sont corrects. Les dossiers se rabattent et libèrent un espace plat.



Le chargeur embarqué accepte désormais jusqu'à 22 kW en courant alternatif, sur bornes publiques.

PHOTOS: B. ASKET / VIRAGE AGENCY

## L'équipement

**DE SÉRIE SÉCURITÉ:** • ABS + AFU + ESP • Airbags (8) • AFIL active • Conduite semi-autonome avec aide au changement de voie • Lecture des panneaux • Phares adaptatifs matriciels • Régulateur adaptatif • Surveillance des angles morts.

**AGRÈMENT:** • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° + Park Assist • Chargeurs à induction (2) • Clé mains libres • Clim' auto. bizonne avec pompe à chaleur • Ecran 14" + GPS avec planificateur d'itinéraires + Apple CarPlay/Android Auto • Hayon motorisé • Hi-fi 9 HP • Instrumentation numérique 7"/17,8 cm • Jantes alu 18" • Pare-brise chauffant • Sièges AV électr./chauffants/ventilés + AR chauffants • Volant chauffant.

**EN OPTION AGRÈMENT:** • Peinture métallisée/premium (650 €/1 000 €).



Toyota a travaillé le point faible du bZ4X : son autonomie. Avec une batterie dont la capacité utile passe de 64 à 69 kWh, son SUV rattrape une partie de son retard.

## LES DONNÉES

### LES CHIFFRES (données constructeur)

|                              |                      |
|------------------------------|----------------------|
| Vitesse maxi                 | 160 km/h             |
| Accélération 0 à 100 km/h    | 7,4 s                |
| Consommation cycle mixte     | 14,1 kWh/100 km      |
| Autonomie maximale (WLTP)    | 559 km               |
| Temps de charge borne rapide | 28 mn <sup>(1)</sup> |
| Poids                        | A partir de 1 930 kg |

1. De 10 à 80 % de capacité, à 150 kW maxi.

### LA TECHNIQUE

|                            |                                    |
|----------------------------|------------------------------------|
| Moteur électrique          | Synchrone à aimants permanents     |
| Batterie lithium-ion       | 69 kWh (capacité utile)            |
| Puissance fiscale          | 224 ch                             |
| Couple maxi                | 268 Nm                             |
| CO <sub>2</sub> /Prime CEE | 0 g/km / - 328 €                   |
| Transmission               | Aux roues avant                    |
| Boîte                      | Automatique, 1 vitesse             |
| Pneus                      | 235/60 R18                         |
| Dim. L x l x h, en m       | 4,69 x 1,86 x 1,65                 |
| Durée de garantie          | 3 ans ou 100 000 km <sup>(2)</sup> |

2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

### À LA LOUPE

|                                  |                                     |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| Accès à bord                     | Facilité à manœuvrer                |
| Bruits aérodynamiques            | Gabarit                             |
| Confort des suspensions          | Installation des passagers          |
| Consommation                     | Protection de la carrosserie        |
| Direction                        | Roue de secours (kit de réparation) |
| Durée de garantie                | Sécurité des enfants                |
| Facilité de contrôle des niveaux | Temps de charge batterie            |

## L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Toyota bZ4X Grande Autonomie 2WD Lounge (47 572 €, 69 kWh, 224 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux électriques de plus de 200 ch, qui comprend : BYD Sealion 7 (42 800 €, 80 kWh, 313 ch), Citroën ë-C5 Aircross Max (42 700 €, 73 kWh, 210 ch), Peugeot E-5008 GT (41 400 €, 73 kWh, 210 ch), Skoda Enyaq 85 Plus (40 600 €, 77 kWh, 286 ch), Tesla Model Y Gde Autonomie Propulsion (43 810 €, 75 kWh, 347 ch), VW ID.4 Pro Life Max (37 700 €, 77 kWh, 286 ch), etc.

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Comportement routier            |  |
| Equipements de sécurité         |  |
| Agrément/performance            |  |
| Confort/insonorisation          |  |
| Equipements de confort/garantie |  |
| Habitabilité/coffre             |  |
| Aspects pratiques               |  |
| Présentation/ finition          |  |
| Autonomie                       |  |
| Prix                            |  |

## LE VERDICT CORRECT

Toujours confortable et agréable à vivre, le bZ4X profite de son restylage pour améliorer ses temps de charge et son autonomie. Cela reste hélas insuffisant pour égaler les références du segment, plus dynamiques, plus performantes et... moins chères.



# MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

INVITE+ PACK INSTYLE - 87 KWH - 220 CH

52990 € **45700 €\***



**AU VOLANT DU NOUVEAU SUV ÉLECTRIQUE  
“MADE IN FRANCE”**

## Opération camouflage

**Le nouvel Eclipse Cross vous paraît familier ? Normal ! Derrière ce faciès flanqué des trois diamants se cache un Renault Scenic E-Tech, adapté par Mitsubishi et légèrement moins cher. Une bonne affaire en vue ?**

Par Antoine Arnoux

**E**t de quatre ! Exception faite du SUV Outlander, la gamme de Mitsubishi en France est désormais composée exclusivement de modèles Renault rebadgés : ASX, Colt, Grandis... et Eclipse Cross, donc, dérivé du Scenic E-Tech. Si la manœuvre s'explique facilement pour le constructeur (proposer une gamme adaptée aux contraintes européennes sans engager de coûts de développement), l'intérêt est moins évident pour l'acheteur. Cette fois,

reconnaissons que l'Eclipse Cross ne se contente pas d'un simple changement de logo. Toute la face est revue et, hormis les ailes avant et les portes, il ne reprend que très peu d'éléments de carrosserie de son jumeau français. L'ADN du Renault est pourtant perceptible (silhouette et optiques), et ses mensurations restent quasiment identiques (4,49 m, soit 2 cm de plus). Mais la confusion est possible à bord : hormis le logo du volant, l'habitacle (spacieux, moderne et fort bien réalisé)

est repris tel quel. Prévisible, puisque, à l'instar des autres “clones” de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi, les deux modèles sortent des mêmes chaînes de montage (ici, celles de Douai). L'Eclipse Cross est donc “made in France”.

### Au volant, les mêmes talents

Rien n'a bougé concernant la base technique, et tant mieux : la plate-forme AmpR Medium est aboutie, et le Scenic E-Tech est sans doute l'un des SUV électriques les plus sympathiques à mener. On en retrouve le comportement rigoureux, servi par un train avant précis, étonnamment agile pour une auto de ce poids. Cela dit, ses 1 826 kg n'ont rien d'excessif comparés aux rivaux dotés d'une batterie équivalente (87 kWh utiles). Sans excès de fermeté, la suspension offre un excellent maintien de caisse, même sur parcours sinueux à bonne allure. Bien joué ! A la manière du Renault, les 220 ch signent des chronos flatteurs, aidés par le couple costaud (300 Nm). Efficace sans être foudroyant, comme toujours avec ces mécaniques électriques linéaires. Côté autonomie, on se situe dans le haut du panier de la catégorie, avec 615 km annoncés, et probablement

### Parlons **BUDGET**

➤ **LE VRAI PRIX :** environ 6% de remise en concession. De plus, construit en France, l'Eclipse Cross a droit à la prime “coup de pouce” (de 3 100 à 4 200 € selon revenu) et à 1 000 € pour sa batterie fabriquée en Europe.

➤ **L'ENTRETIEN :** une révision préconisée tous les 2 ans ou 30 000 km.

➤ **L'ÉQUIPEMENT :** un seul niveau de finition (Invite+) et pas d'option hormis la peinture métallisée, mais deux packs d'équipement : Intense (2 000 €) et Instyle (8 000 €), ce dernier faisant l'objet de notre premier essai.

\***VRAI PRIX D'ACHAT**  
intégrant la remise potentielle  
et le bonus/malus écolo.





Présentation moderne, finition soignée et contenu techno à la page avec l'interface média Google. Repris du Scenic à l'identique, l'habitacle flatte l'œil.



95 cm  
144 cm  
81 cm

Nombre de places: 5

Grâce à l'empattement généreux, l'espace est royal pour deux grands adultes. L'ambiance est cossue grâce au toit panoramique et à la sellerie simili-cuir, réservés à l'onéreux pack Instyle.



Volume: 535 dm<sup>3</sup>  
Spacieux et pourvu d'une ouverture large, le coffre est taillé pour le voyage mais sa modularité reste basique.



La charge rapide plafonne à 150 kW. Moyen. En courant alternatif, le 22 kW sera optionnel (11 kW de série).

## L'équipement

**DE SÉRIE SÉCURITÉ:** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Conduite semi-autonome • Feux de route auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture panneaux • Phares/essuie-glaces auto. • Sortie occupants sécurisée • Surveil. circulation transversale AR, etc.

**AGRÈMENT:** • Aide au stationnement AV/AR/latéral + caméra 360° + Park Assist • Chargeur de smartphone à induction • Clé mains libres • Clim' auto. bizonne + pompe à chaleur • Ecran tactile 9"/22 cm • Hayon motorisé • Hi-fi • Instrum. numérique 12,3"/31 cm • Jantes alu 19" • Mirror Screen • Sièges AV et volant chauffants • Toit vitré panoramique opacifiant, etc.

**EN OPTION AGRÈMENT:** • Peinture métallisée (1 250 €)/bicolore (1 750 €).



Abstraction faite de son profil, l'Eclipse Cross dissimule bien ses origines. Il reste néanmoins techniquement identique au Scenic E-Tech, ce qui est loin d'être un défaut: il offre le même (bon) agrément de conduite.

## LES DONNÉES

### LES CHIFFRES (données constructeur)

|                              |                      |
|------------------------------|----------------------|
| Vitesse maxi                 | 170 km/h             |
| Accélération 0 à 100 km/h    | 7s9                  |
| Consommation cycle mixte     | 17,1 kWh/100 km      |
| Autonomie maximale           | 645 km               |
| Temps de charge borne rapide | 37 mn <sup>(1)</sup> |
| Poids                        | 1 826 kg             |

1. De 15 à 80 % de capacité, à une puissance maxi de 150 kW.

### LA TECHNIQUE

|                                              |                                          |
|----------------------------------------------|------------------------------------------|
| Moteur électrique                            | Synchrone à rotor bobiné                 |
| Batterie lithium-ion NMC                     | 87 kWh (capacité utile)                  |
| Puissance fiscale                            | 4 CV                                     |
| Puissance maxi                               | 220 ch                                   |
| Couple maxi                                  | 300 Nm                                   |
| CO <sub>2</sub> /Bonus (selon revenu fiscal) | 0 g/km/De 4 100 à 5 200 € <sup>(2)</sup> |
| Transmission                                 | Aux roues avant                          |
| Boîte                                        | Automatique, 1 vitesse                   |
| Pneus                                        | 235/45 R20                               |
| Dim. L x l x h, en m                         | 4,49 x 1,91 x 1,57                       |
| Durée de garantie                            | 8 ans ou 160 000 km <sup>(3)</sup>       |

2. Prime coup de pouce + prime batterie.

3. Sous condition d'entretien dans le réseau. Sinon, 5 ans ou 100 000 km / batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

### À LA LOUPE

|                                  |                                     |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| Accès à bord                     | Facilité à manœuvrer                |
| Consommation                     | Gabarit                             |
| Bruits aérodynamiques            | Installation des passagers          |
| Confort des suspensions          | Protection de la carrosserie        |
| Direction                        | Roue de secours (kit de réparation) |
| Durée de garantie                | Sécurité des enfants                |
| Emissions de CO <sub>2</sub>     | Temps de charge batterie            |
| Facilité de contrôle des niveaux |                                     |

## L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Mitsubishi Eclipse Cross Invite+ Pack Instyle (45 700 €, 87 kWh, 220 ch) est évalué dans la catégorie des SUV compacts électriques de plus de 200 ch, qui comprend: Citroën ë-C5 Aircross Autonomie confort Max (40 900 €, 73 kWh, 210 ch), MGS5 EV Luxury (34 990 €, 62 kWh, 231 ch), Peugeot E-3008 GT Exclusive (44 350 €, 73 kWh, 210 ch), Renault Scenic E-Tech Iconic Grande autonomie (41 600 €, 87 kWh, 220 ch), Skoda Elroq Sportline 85 (39 400 €, 77 kWh, 286 ch), etc.

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Comportement routier            |  |
| Equipements de sécurité         |  |
| Agrément/performances           |  |
| Confort/insonorisation          |  |
| Equipements de confort/garantie |  |
| Habitabilité/coffre             |  |
| Aspects pratiques               |  |
| Présentation/finition           |  |
| Autonomie                       |  |
| Prix                            |  |

## LE VERDICT INTÉRESSANT

Confort, agrément de conduite et autonomie: sans surprise, l'Eclipse Cross hérite des atouts de son jumeau tricolore. Il lui faudrait toutefois des tarifs mieux placés pour en faire un choix à considérer sur le créneau encombré des SUV familiaux 100 % électriques.



CITROËN/DS/PEUGEOT FACE À RENAULT

# SUV FRANÇAIS

## Quels sont les meilleurs ?

Les SUV envahissent le marché. Parmi les français, mention spéciale pour Renault, dont la gamme de crossovers couvre tous les segments. Face à eux, il faut mettre à contribution les trois marques tricolores de Stellantis (Citroën, DS et Peugeot) pour en aligner autant. Catégorie par catégorie, voici six matches pour les départager.

Par Thierry Réaumont,  
avec la collaboration de  
Vincent Desmonts et Clément Raoul-Réa

### Au sommaire

|                                        |       |
|----------------------------------------|-------|
| Citroën C3 Aircross / Renault Captur   | P. 51 |
| Peugeot E-2008 / Renault 4 E-Tech      | P. 52 |
| Citroën C5 Aircross / Renault Symbioz  | P. 53 |
| Peugeot 3008 / Renault Austral         | P. 54 |
| Peugeot E-3008 / Renault Scenic E-Tech | P. 55 |
| DS7 / Renault Rafale                   | P. 56 |



# SUV CITADINS Le C3 Aircross affronte le Captur

ESSENCE

## CITROËN C3 AIRCROSS

1.2 TURBO PLUS - 100 CH

22 000 € 22 800 €\*

ESSENCE/GPL

## RENAULT CAPTUR

1.0 ECO-G EVOLUTION - 100 CH

26 400 € 24 700 €\*



A. SAUNIER



Dans le but de casser les prix, Citroën a simplifié la planche de bord, et baissé la qualité de ses matériaux. Mais l'ensemble est fonctionnel et bien assemblé.

N. SOLER



Plus toute neuve, la présentation du Captur reste très bien finie. Et ses écrans sont très faciles d'utilisation. La position de conduite est haute.

Symbole, avec la citadine C3 dont il partage la plate-forme, du repositionnement de Citroën, le C3 Aircross s'affiche à des tarifs alléchants. En milieu de gamme Plus, il coûte 4 400 € de moins qu'un Captur d'entrée de gamme, son rival du jour. Sauf que ce dernier bénéficie de remises en concession, rabotant son prix de 7%. Au point de réduire l'écart avec le C3 Aircross à 1 900 €. Le Captur peut aussi compter sur un niveau de finition plus valorisant que celui de son adversaire. La dotation est relativement comparable, avec un léger avantage pour le SUV Citroën, notamment grâce à sa garantie (8 ans sous réserve d'entretien dans le réseau). Surtout, le Captur est ici équipé de l'ensemble Eco-G, qui peut carburer au GPL. Face à un C3 Aircross de 100 ch pas particulièrement sobre, le gain à

l'usage est indiscutable: environ 87 € pour 1 000 km côté Captur, contre 109 € pour le Citroën. Ce dernier emporte cependant la palme de l'agrément mécanique, grâce à une boîte de vitesses plus aisée à manier, et à des performances plus vives. De quoi compenser un vrai déficit sur le plan du comportement (châssis pataud, direction peu informative), là où le Captur fait toujours référence, certes au prix d'un amortissement moins prévenant. Le confort de suspensions, c'est la spécialité du C3 Aircross, même s'il est moins bien insonorisé. Il marque aussi de gros points grâce à une habitabilité supérieure et à un coffre plus logeable, face auxquels le Captur tente de compenser par sa banquette coulissante. Un effort insuffisant pour lui valoir la victoire... **C. R. R.**

| NOS MESURES                                                              | Citroën C3 Aircross                | Renault Captur                              |
|--------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------------|
| Moteur turbo-essence                                                     | 3 cylindres en ligne, 12S          | 3 cylindres en ligne, 12S                   |
| Carburant                                                                | Essence                            | Essence/GPL                                 |
| Couple maxi                                                              | 205 Nm à 1 750 tr/mn               | 170 Nm à 2 000 tr/mn                        |
| CO <sub>2</sub> /Malus                                                   | 135 g/km / + 1504 €                | 118 g/km / + 260 €                          |
| Boîte                                                                    | Manuelle, 6 vitesses               | Manuelle, 6 vitesses                        |
| Vitesse maxi                                                             | 167 km/h                           | 169 km/h                                    |
| Accélération 1 000 m D. A.                                               | 33s9                               | 35s5 <sup>(1)</sup>                         |
| Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> | 10s/12s2/15s8                      | 10s2/13s9/21s6 <sup>(1)</sup>               |
| Consommation moyenne                                                     | 6,4 l/100 km                       | 6,6/9 l/100 km <sup>(2)</sup>               |
| Route/Autoroute/Ville                                                    | 6,2/6,5/6,5 l/100 km               | 8,4/8,6/10 l/100 km <sup>(1)</sup>          |
| Poids                                                                    | 1 265 kg                           | 1 312 kg                                    |
| Freinage 130 à 0 km/h                                                    | 70 m                               | 66 m                                        |
| Volume de coffre                                                         | 460 dm <sup>3</sup>                | De 362 à 482 dm <sup>3</sup> <sup>(4)</sup> |
| Dim. L x l x h, en m                                                     | 4,40 x 1,80 x 1,66                 | 4,23 x 1,80 x 1,58                          |
| Durée de garantie                                                        | 8 ans ou 160 000 km <sup>(3)</sup> | 2 ans (km illimités)                        |

1. En mode GPL. 2. Conso essence/GPL. 3. Sous réserve d'entretien dans le réseau. 4. Banquette reculée/avancée.

### L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

**SÉCURITÉ:** • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6) • Freinage d'urgence auto. • Isofix AR • Lecture des panneaux • Phares (à leds) auto. • Régul./lim. de vitesse.

**AGRÈMENT:** • Aide au démarrage en pente • Aide au stationnement AR + caméra de recul • Climatisation • Compteurs numériques • Ecran central avec Mirror Screen + radio numérique • Vitres électriques.

| LES DIFFÉRENCES           | Citroën C3 Aircross | Renault Captur                |
|---------------------------|---------------------|-------------------------------|
| Climatisation automatique | Série               | Indisponible                  |
| GPS connecté              | Série               | Pack à 1 000 € <sup>(5)</sup> |
| Peinture métallisée       | 700 €               | Série <sup>(6)</sup>          |

5. Avec aide au parking AV et latérale. 6. Rouge Flamme imposé, autres couleurs en option.

| LES NOTES DU                    | Citroën C3 Aircross           | Renault Captur               |
|---------------------------------|-------------------------------|------------------------------|
| Comportement routier            | 11                            | 15                           |
| Equipements de sécurité         | 12                            | 11                           |
| Agrément/performance            | 15                            | 13                           |
| Confort/insonorisation          | 16                            | 15                           |
| Equipements de confort/garantie | 15                            | 14                           |
| Habitabilité/coffre             | 14                            | 8                            |
| Aspects pratiques               | 15                            | 15                           |
| Présentation/finition           | 13                            | 15                           |
| Coût à l'usage                  | 14                            | 17                           |
| Prix                            | 13                            | 9                            |
|                                 | <b>1<sup>er</sup> 138/200</b> | <b>2<sup>e</sup> 132/200</b> |

**Le verdict** **Auto Plus**

**Victoire : Citroën C3 Aircross**

\*VRAI PRIX D'ACHAT intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus.



# SUV CITADINS ÉLECTRIQUES L'E-2008 affronte le Renault 4

**ÉLECTRIQUE**
**PEUGEOT E-2008**

GT - 51 KWH - 156 CH

**41 800 € 35 400 €\*** 
**ÉLECTRIQUE**
**RENAULT 4 E-TECH**

AUTONOMIE CONFORT TECHNO - 52 KWH - 150 CH

**35 490 € 30 100 €\*** 


PHOTOS: N. SOLER



Peugeot E-2008

La planche de bord "design" et la finition léchée ne font pas oublier une ergonomie... particulière (interfaces, position de conduite...).



Renault 4 E-Tech

Le R4 n'a pas à rougir de sa finition, et profite d'un système multimédia plus clair et plus réactif. Et il dispose d'un planificateur d'itinéraires, lui!

Le Renault 4 E-Tech semble prendre le Peugeot E-2008 par surprise : le nouveau SUV au losange revient en effet à 5 300 €\* de moins que son rival au lion, tout en proposant un équipement plus riche (GPS avec planificateur d'itinéraires et pompe à chaleur de série). La confrontation commence mal pour le sochalien ! Et si le Peugeot impressionne toujours par sa présentation intérieure à la fois moderne et très valorisante, son ergonomie particulière (petit volant en position basse) ne plaira pas à tous, tandis que ses menus confus apparaissent beaucoup moins intuitifs que ceux du Renault. Ce dernier n'a par ailleurs pas à rougir de sa finition ni de son ambiance, et se montre moins étriqué aux places arrière, même si le plancher surélevé rend la posture peu confortable à la longue. Le R4 s'en tire égale-

ment mieux au niveau du coffre, tant en volume qu'en hauteur du seuil de chargement. En contrepartie, on ne dispose pas d'un plancher plat une fois la banquette rabattue. L'E-2008 va forcément prendre sa revanche sur la route, avec la fameuse "patte" Peugeot ? Il s'en sort bien, notamment grâce à un comportement plutôt agile et une direction précise (bien qu'un peu lourde). Mais il ne comporte ni palettes au volant, ni mode One Pedal, au contraire du R4. Celui-ci se révèle tout aussi plaisant, avec sa direction aiguisée, sa bonne motricité et un châssis efficace. Il freine cependant un peu moins bien que son rival et laisse filtrer davantage de bruits aérodynamiques. Mais il offre une meilleure autonomie. Au global, le Renault fait preuve d'une belle homogénéité qui lui vaut une victoire sans appel. **V.D.**

## NOS MESURES



|                                                   | Peugeot E-2008                     | Renault 4 E-Tech         |
|---------------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------|
| <b>Moteur électrique</b>                          | Synchrone à aimants permanents     | Synchrone à rotor bobiné |
| <b>Couple maxi</b>                                | 260 Nm                             | 245 Nm                   |
| <b>CO<sub>2</sub>/Bonus (selon revenu fiscal)</b> | 0 g/km/- 3 440 à -4 750 €          | 0 g/km/- 3 620 à 4 770 € |
| <b>Batterie</b> lithium-ion                       | 51 kWh (capacité utile)            | 52 kWh (capacité utile)  |
| <b>Vitesse maxi</b>                               | 151 km/h                           | 151 km/h                 |
| <b>Accélération</b> 1 000 m D. A.                 | 31s9                               | 31s4                     |
| <b>Reprises</b> 80 à 120 km/h en Drive            | 5s8                                | 6s                       |
| <b>Autonomie</b> moyenne                          | 335 km                             | 355 km                   |
| <b>Temps de charge</b> Wallbox 7,4 kW             | 8 h                                | 8 h 20                   |
| Borne rapide DC (à 100 kW maxi)                   | 27 mn <sup>(1)</sup>               | 30 mn <sup>(2)</sup>     |
| <b>Poids</b>                                      | 1 610 kg                           | 1 494 kg                 |
| <b>Freinage</b> 130 à 0 km/h                      | 65 m                               | 67 m                     |
| <b>Volume de coffre</b>                           | 388 dm <sup>3</sup>                | 415 dm <sup>3</sup>      |
| <b>Dim.</b> L x l x h, en m                       | 4,30 x 1,77 x 1,53                 | 4,15 x 1,80 x 1,58       |
| <b>Durée de garantie</b>                          | 8 ans ou 160 000 km <sup>(3)</sup> | 2 ans (km illimités)     |

1. De 20 à 80 %. 2. De 10 à 80 %. 3. Sous condition d'entretien dans le réseau. Sinon 2 ans (km illimités).

## L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

**SÉCURITÉ:** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse.  
**AGRÉMENT:** • Banquette 2/3-1/3 • Bluetooth • Clim' auto. • Instrumentation numérique • Jantes alliage • Mirror Screen • Radio numérique DAB • Rétroviseurs électriques • Vitres AV/AR électriques • Volant multifonction, etc.

## LES DIFFÉRENCES

|                                 | Peugeot E-2008                       | Renault 4 E-Tech       |
|---------------------------------|--------------------------------------|------------------------|
| Conduite semi-autonome          | 1 000 € <sup>(1)</sup>               | 1 000 € <sup>(2)</sup> |
| GPS/Planificateur d'itinéraires | 1 000 € <sup>(1)</sup> /Indisponible | Série/Série            |
| Pompe à chaleur                 | 450 €                                | Série                  |

1. Options groupées. 2. Inclut la surveillance des angles morts, l'assistance au créneau.

## LES NOTES DU



|                                 | Peugeot E-2008               | Renault 4 E-Tech              |
|---------------------------------|------------------------------|-------------------------------|
| Comportement routier            | 15                           | 15                            |
| Équipements de sécurité         | 12                           | 12                            |
| Agrément/performance            | 14                           | 16                            |
| Confort/insonorisation          | 16                           | 16                            |
| Équipements de confort/garantie | 16                           | 19                            |
| Habitabilité/coffre             | 6                            | 9                             |
| Aspects pratiques               | 10                           | 14                            |
| Présentation/finition           | 16                           | 15                            |
| Autonomie                       | 12                           | 13                            |
| Prix                            | 3                            | 11                            |
|                                 | <b>2<sup>e</sup> 120/200</b> | <b>1<sup>er</sup> 140/200</b> |

**Le verdict**
**Victoire : Renault 4 E-Tech**



# SUV COMPACTS Le C5 Aircross affronte le Symbioz

HYBRIDE ESSENCE

**CITROËN C5 AIRCROSS**

1.2 HYBRIDE PLUS - 145 CH

37 990 € **37 500 €\***

HYBRIDE ESSENCE

**RENAULT SYMBIOZ**

1.8 FULL HYBRID ESPRIT ALPINE - 160 CH

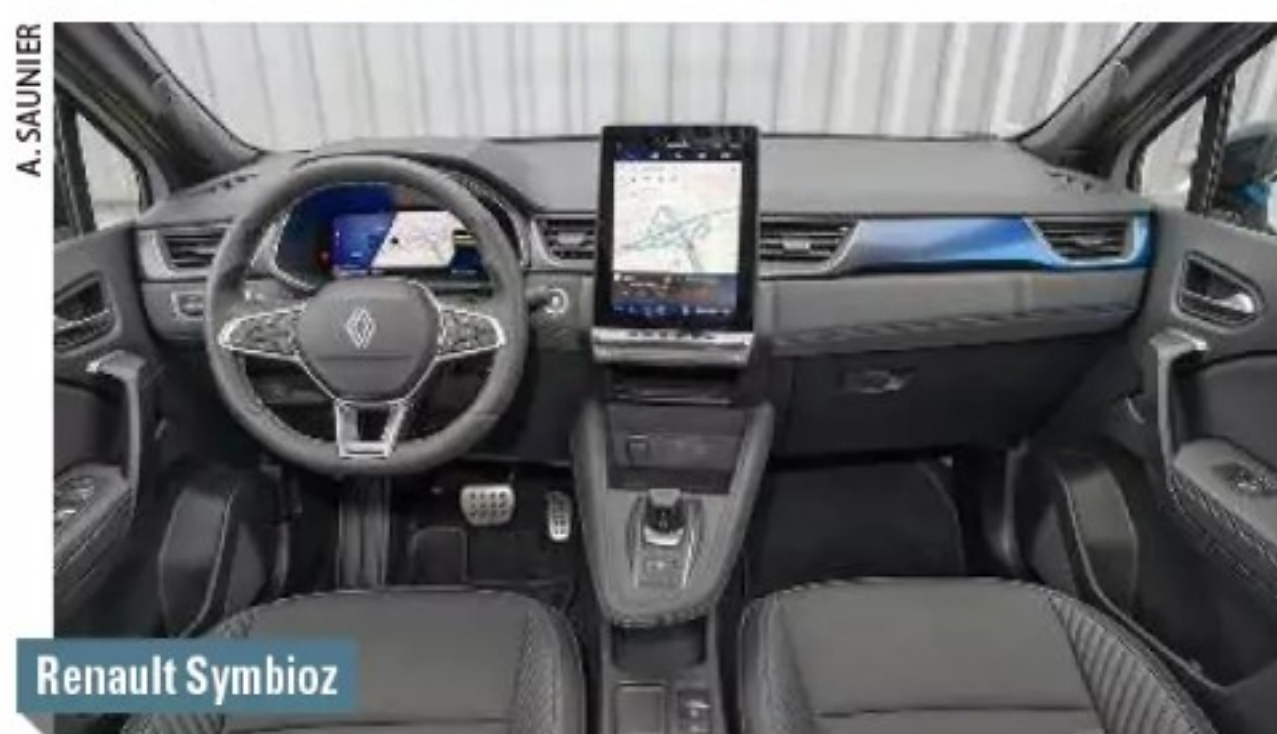
37 900 € **35 600 €\***



N. SOLER



Moderne et agréable, l'intérieur du nouveau C5 Aircross fait son effet, avec des écrans bien pensés. Les matériaux sont toutefois de qualité inégale.



Bien fini et toujours exemplaire sur le plan de la facilité d'utilisation, le Symbioz ne cache cependant pas l'âge de sa présentation, issue du Captur.

Sur le papier, le Renault Symbioz a tout du bon plan. En utilisant une version étirée de la plate-forme du Captur, ce "petit SUV compact" met à profit une base technique sûre, tout en économisant sur les coûts, ce qui lui permet de s'afficher à des tarifs très intéressants. D'ailleurs, même si Citroën joue désormais la carte de l'accessibilité au sein du groupe Stellantis, le C5 Aircross s'affiche plus cher dans son milieu de gamme que le Symbioz dans son haut de gamme. En outre, le moteur hybride de 160 ch, récemment installé sous le capot du SUV Renault, fait référence côté sobriété. Quitte à pécher un peu par des reprises hésitantes sur les voies rapides. Malheureusement pour lui, le Symbioz doit aussi composer avec quelques handicaps de poids, à commencer par une habitabilité moindre, no-

tamment en largeur. Il compense par une très pratique banquette coulissante, mais le C5 Aircross accueille bien mieux ses occupants à l'arrière, grâce à des dimensions généreuses (+ 9 cm en largeur !). Il enfonce le clou avec un coffre bien plus logeable. Surtout, le Citroën est tout simplement le SUV compact le plus confortable du moment : amortissement prévenant, insonorisation poussée, sellerie moelleuse... A l'avant, on profite aussi d'une planche de bord plus moderne que celle du Symbioz, même si le (grand) écran central n'est pas tout à fait au niveau de l'ensemble Google proposé chez Renault, très simple à l'usage. Enfin, contrairement à la précédente génération, ce C5 Aircross n'est plus si pataud en courbe. De quoi lui permettre de conserver la tête de ce match.

C. R. R.

| NOS MESURES                        | Citroën C5 Aircross          | Renault Symbioz               |
|------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|
| Moteur essence                     | 3 cyl. en ligne, 12S + turbo | 4 cylindres en ligne, 16S     |
| Hybridation                        | Moteur électrique, 28 ch     | 2 moteurs électr., 49 + 20 ch |
| Couple maxi (thermique/électrique) | 230/55 Nm                    | 170/205 Nm                    |
| CO <sub>2</sub> /Malus             | 121 g/km/+330 €              | 98 g/km/0 €                   |
| Boîte                              | Automatique, 6 vitesses      | Auto., 4 + 2 vitesses         |
| Vitesse maxi                       | 193 km/h                     | 180 km/h                      |
| Accélération 1 000 m D. A.         | 32s2                         | 31s7                          |
| Reprises 80 à 120 km/h en Drive    | 6s8                          | 6s7                           |
| Consommation moyenne               | 6,5 l/100 km                 | 5,8 l/100 km                  |
| Route/Autoroute/Ville              | 6,2/6,7/6,7 l/100 km         | 5,6/6,3/5,6 l/100 km          |
| Poids                              | 1 602 kg                     | 1 447 kg                      |
| Freinage 130 à 0 km/h              | 64 m                         | 65 m                          |
| Volume de coffre                   | 570 dm <sup>3</sup>          | 480/610 dm <sup>3</sup> (2)   |
| Dim. L x l x h, en m               | 4,66 x 1,94 x 1,69           | 4,42 x 1,80 x 1,58            |
| Durée de garantie                  | 8 ans ou 160 000 km (1)      | 2 ans (km illimités)          |

1. Sous condition d'entretien dans le réseau. Sinon 2 ans (km illimités).

2. Banquette reculée/avancée.

## L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

**SÉCURITÉ:** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse • Surv. attention conducteur.

**AGRÉMENT:** • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Clé mains libres • Clim' auto. • Compteurs numériques • Ecran central tactile avec Mirror Screen • Jantes alu 19" • Vitres AR surteintées • Volant cuir multifonction.

| LES DIFFÉRENCES        | Citroën C5 Aircross | Renault Symbioz |
|------------------------|---------------------|-----------------|
| Conduite semi-autonome | 1 200 € (3)         | 2 000 € (4)     |
| Hayon motorisé         | 1 200 € (3)         | 2 000 € (4)     |
| Toit vitré panoramique | Indisponible        | 1 500 €         |

3. Pack avec alerte de trafic en marche arrière, volant chauffant, etc.

4. Pack avec caméra 360°, sièges électriques chauffants, etc.

| LES NOTES DU                    | Citroën C5 Aircross | Renault Symbioz |
|---------------------------------|---------------------|-----------------|
| Comportement routier            | 14                  | 16              |
| Equipements de sécurité         | 11                  | 13              |
| Agrément/performance            | 14                  | 15              |
| Confort/insonorisation          | 18                  | 14              |
| Equipements de confort/garantie | 16                  | 14              |
| Habitabilité/coffre             | 16                  | 8               |
| Aspects pratiques               | 16                  | 14              |
| Présentation/ finition          | 13                  | 15              |
| Consommation                    | 15                  | 17              |
| Prix                            | 6                   | 9               |

1<sup>er</sup> 139/200 2<sup>e</sup> 135/200

**Le verdict**

**Victoire : Citroën C5 Aircross**



# SUV COMPACTS Le 3008 affronte l'Austral

**HYBRIDE RECHARGEABLE ESSENCE**
**PEUGEOT 3008**

1.6 HYBRIDE RECHARGEABLE E-DCS7 GT - 195 CH

47 990 € **47 200 €\***
**HYBRIDE ESSENCE**
**RENAULT AUSTRAL**

1.2 FULL HYBRID 4CONTROL ESPRIT ALPINE - 200 CH

47 500 € **44 200 €\***


PHOTOS: N. SOLER



Peugeot 3008

La présentation comme la finition sont plus cossues chez Peugeot. L'ergonomie des commandes, en revanche, laisse parfois à désirer...



Renault Austral

La planche de bord fait globalement bonne impression et le système multimédia, piloté par Google, aussi intuitif que réactif, reste une référence.

**A**ttendu depuis fin 2024, le Peugeot 3008 hybride rechargeable prend enfin du service. Son groupe motopropulseur combine un quatre cylindres essence de 150 ch à une boîte auto. à multi-embayage, intégrant un électromoteur de 135 ch (pour 195 ch combinés). Ce dernier est alimenté en électrons par une batterie de 17,8 kWh, qui permet au SUV "made in Mulhouse" de circuler en tout électrique durant près de 70 km. Intéressant pour le porte-monnaie comme pour les poumons des piétons. Surtout, ce 3008 reste frugal une fois ses accus à plat : 7 l/100 km en moyenne. Un excellent chiffre pour un engin de 1 969 kg. Le hic, ce sont les temps de charge... En se contentant du système de série (3,7 kW), impossible de faire le "plein" en moins de 5 h 30, sur une prise renforcée

de type Green'up. Pour descendre à 3 h (Wallbox), le chargeur de 7,4 kW devient nécessaire, mais Peugeot le facture 400 €. Pas moyen, par ailleurs, d'accéder aux bornes en courant continu pour des ravitaillements express. Sur les longs trajets, une fois sa charge initiale consommée, il fonctionne donc comme un "hybride simple", tel le Renault Austral full hybrid de 200 ch. Ce dernier est moins cher de 3 000 €\* (voire de 4 500 €\* sans l'option 4Control), plus léger de 300 kg, et se contente de 6,1 l/100 km en moyenne. Le tout en offrant peu ou prou les mêmes performances mais aussi un comportement routier plus dynamique, en particulier avec les roues arrière directrices 4Control (option à 1 500 €, incluse ici). Le 3008 reste par contre intouchable sur la question du confort... **T.R.**

| NOS MESURES                        | Peugeot 3008                              | Renault Austral              |
|------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------|
| Moteur turbo-essence               | 4 cylindres en ligne, 16S                 | 3 cylindres en ligne, 12S    |
| Hybridation                        | Moteur électrique 135 ch                  | 2 moteurs électr. 68 + 34 ch |
| Couple maxi (thermique/électrique) | <b>300/118 Nm</b>                         | 205/205 Nm                   |
| CO <sub>2</sub> /Malus             | <b>56 g/km / +1 540 €<sup>(1)</sup></b>   | 106 g/km / <b>0 €</b>        |
| Batterie lithium-ion               | 17,8 kWh                                  | 2 kWh                        |
| Boîte                              | Automatique, <b>7</b> vitesses            | Auto., 4 + 2 vitesses        |
| Vitesse maxi                       | 220 km/h                                  | 178 km/h                     |
| Accélération 1 000 m D. A.         | <b>29s6</b>                               | 30s5                         |
| Reprises 80 à 120 km/h en Drive    | <b>4s6</b>                                | 4s7                          |
| Autonomie électrique moyenne       | 67 km                                     | —                            |
| Consommation moyenne               | 7 l/100 km                                | <b>6,1</b> l/100 km          |
| Route/Autoroute/Ville              | 7/6,7/7,4 l/100 km                        | <b>6,1/6,6/5,7</b> l/100 km  |
| Poids                              | 1 969 kg                                  | <b>1 676 kg</b>              |
| Freinage 130 à 0 km/h              | <b>65 m</b>                               | 68 m                         |
| Volume de coffre                   | 520 dm <sup>3</sup>                       | <b>525 dm<sup>3</sup></b>    |
| Dim. L x l x h, en m               | 4,55 x 1,90 x 1,65                        | 4,54 x 1,83 x 1,65           |
| Durée de garantie                  | <b>8 ans</b> ou 160 000 km <sup>(2)</sup> | 2 ans (km illimités)         |

1. Malus au poids. 2. Sous condition d'entretien dans le réseau. Sinon 2 ans (km illimités).

## L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

**SÉCURITÉ:** • ABS + AFU + ESP • Airbags (6, 7 sur Austral) • AFIL active • Feux de route auto. • Freinage d'urgence auto. • Lect. des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régul. de vitesse adaptatif • Rétro intérieur jour/nuit auto.

**AGRÈMENT:** • Aide au stat. AV/AR + cam. de recul • Clé mains libres • Clim' bizona • Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen • Hayon électr. • Sièges AV/volant chauff.

| LES DIFFÉRENCES                  | Peugeot 3008                | Renault Austral             |
|----------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Banquette coulissante / 40/20/40 | Indisponible / <b>Série</b> | <b>Série</b> / Indisponible |
| Conduite semi-autonome           | 1 450 € <sup>(1)</sup>      | <b>Série</b>                |
| Toit panoramique                 | 1 250 € (ouvrant)           | 1 000 € (fixe)              |

1. Pack avec détect. d'angles morts, alerte trafic marche AR, cam. 360°, charg. à induct.

| LES NOTES DU                    | Peugeot 3008                 | Renault Austral               |
|---------------------------------|------------------------------|-------------------------------|
| Comportement routier            | 13                           | <b>14</b>                     |
| Équipements de sécurité         | 13                           | <b>14</b>                     |
| Agrément/performances           | <b>14</b>                    | 13                            |
| Confort/insonorisation          | <b>16</b>                    | 14                            |
| Équipements de confort/garantie | 15                           | <b>17</b>                     |
| Habitabilité/coffre             | 11                           | <b>13</b>                     |
| Aspects pratiques               | 14                           | <b>15</b>                     |
| Présentation/finition           | <b>18</b>                    | 17                            |
| Consommation                    | 13                           | <b>16</b>                     |
| Prix                            | 8                            | <b>12</b>                     |
|                                 | <b>2<sup>e</sup> 135/200</b> | <b>1<sup>er</sup> 145/200</b> |

**Le verdict**
**Victoire : Renault Austral**



# SUV COMPACTS ÉLECTRIQUES L'E-3008 affronte le Scenic

ÉLECTRIQUE

**PEUGEOT E-3008**

GT - 73 kWh - 210 ch

46990 € **35600 €\***

HYBRIDE ESSENCE

**RENAULT SCENIC E-TECH**

GRANDE AUTONOMIE TECHNO - 87 kWh - 220 ch

46990 € **37750 €\***



F. GROUT

N. SOLER



Design fort et finition cossue : l'E-3008 flatte son propriétaire. Las, le système d'infodivertissement a ses faiblesses (accès à la clim', GPS daté, manque de réactivité...).

Peugeot E-3008

N. SOLER



Entre les touches classiques positionnées au bas de la console "flottante" et l'écran tactile piloté par Google, l'ergonomie du poste de conduite y trouve son compte.

Renault Scenic

Puisque l'E-3008 de 97 kWh et 230 ch se fait toujours attendre, il faut présentement se contenter de la version plafonnant à 73 kWh et 210 ch. Un gros bébé de 2192 kg (274 kg de plus que le Scenic !) dont le comportement routier pataud, la direction sans "feeling" et les performances en demi-teinte nous ont déçus. Comme son autonomie : 400 km en moyenne entre deux recharges et 330 km sur autoroute. Avec ses gros accus de 87 kWh, le Scenic Grande Autonomie, lui, étend son rayon d'action à 480 km en moyenne et à 370 km sur voies rapides. Sacrés écarts ! Autres atouts du SUV Renault : un planificateur d'itinéraires mieux pensé (son système multimédia, piloté par Google, se révèle beaucoup plus réactif et intuitif dans l'ensemble),

une habitabilité supérieure, un coffre un peu plus volumineux (mais assorti d'un seuil plus haut, compliquant le chargement d'objets lourds) et une pompe à chaleur de série (option à 800 € chez Peugeot), très utile pour maintenir une bonne autonomie en hiver sans renoncer à chauffer l'habitacle. On apprécie surtout son remarquable compromis confort/agilité/performance, face à un E-3008 plus moelleux que dynamique. Le Peugeot est aussi un peu plus valorisant en matière de présentation intérieure et bénéficie de grosses remises : 17 % contre 12 % chez Renault. Alors que leurs prix catalogue sont rigoureusement les mêmes, le SUV du Lion devient au final plus intéressant financièrement. Pas assez, hélas, pour prendre le large au classement. Vivement sa version à grosse batterie... **T. R.**

| NOS MESURES                                  | Peugeot E-3008                            | Renault Scenic                       |
|----------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------|
| Moteur électrique                            | Synchrone à aimants permanents            | Synchrone à rotor bobiné             |
| Couple maxi                                  | <b>345 Nm</b>                             | 300 Nm                               |
| CO <sub>2</sub> /Bonus (selon revenu fiscal) | 0 g/km/ - 3440 à - 4750 €                 | 0 g/km/ <b>-3620 à 4770 €</b>        |
| Batterie lithium-ion                         | 73 kWh (capacité utile)                   | <b>87 kWh</b> (capacité utile)       |
| Vitesse maxi                                 | 171 km/h                                  | 172 km/h                             |
| Accélération 1000 m D. A.                    | 30s9                                      | <b>30s</b>                           |
| Reprises 80 à 120 km/h en Drive              | 5s6                                       | <b>4s8</b>                           |
| Autonomie moyenne                            | 400 km                                    | <b>480 km</b>                        |
| Temps de charge Wallbox 7,4 kW               | 11 h 30                                   | 14 h                                 |
| Borne rapide DC                              | 27 mn (à 160 kW maxi) <sup>(1)</sup>      | 37 mn (à 150 kW maxi) <sup>(2)</sup> |
| Poids                                        | 2192 kg                                   | <b>1918 kg</b>                       |
| Freinage 130 à 0 km/h                        | <b>63 m</b>                               | 67 m                                 |
| Volume de coffre                             | 520 dm <sup>3</sup>                       | <b>535 dm<sup>3</sup></b>            |
| Dim. L x l x h, en m                         | 4,55 x 1,90 x 1,65                        | 4,47 x 1,87 x 1,57                   |
| Durée de garantie                            | <b>8 ans</b> ou 160 000 km <sup>(3)</sup> | 2 ans (km illimités)                 |

1. De 20 à 80 %. 2. De 15 à 80 %. 3. Sous condition d'entretien dans le réseau. Sinon 2 ans (km illimités).

## L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

**SÉCURITÉ:** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6 sur E-3008, 7 sur Scenic) • Codes/phares auto. • Frein d'urgence auto. • Lect. des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif • Surv. des angles morts.

**AGRÈMENT:** • Aide au stationnement AV/AR + cam. de recul • Clé mains libres • Clim' bizona • GPS connecté • Hayon électr. • Mirror Screen • Vitres AR surteintées, etc.

| LES DIFFÉRENCES         | Peugeot E-3008        | Renault Scenic        |
|-------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Conduite semi-autonome  | 1300 € <sup>(1)</sup> | 1000 € <sup>(2)</sup> |
| Pompe à chaleur         | 800 €                 | <b>Série</b>          |
| Sièges avant chauffants | <b>Série</b>          | 1000 €                |

1. Pack avec caméra 360°, alerte de trafic en marche AR, alarme, etc.  
2. Pack avec rétro intérieur par caméra, Park Assist, etc.

| LES NOTES DU                    | Peugeot E-3008               | Renault Scenic                |
|---------------------------------|------------------------------|-------------------------------|
| Comportement routier            | 14                           | <b>16</b>                     |
| Equipements de sécurité         | 12                           | 12                            |
| Agrément/performance            | 13                           | <b>15</b>                     |
| Confort/insonorisation          | 17                           | 17                            |
| Equipements de confort/garantie | <b>19</b>                    | 17                            |
| Habitabilité/coffre             | 11                           | <b>14</b>                     |
| Aspects pratiques               | 14                           | <b>15</b>                     |
| Présentation/finition           | <b>17</b>                    | 16                            |
| Autonomie                       | 10                           | <b>14</b>                     |
| Prix                            | <b>10</b>                    | 7                             |
|                                 | <b>2<sup>e</sup> 137/200</b> | <b>1<sup>er</sup> 143/200</b> |

**Le verdict** **Auto Plus**

**Victoire : Renault Scenic**

\*VRAI PRIX D'ACHAT intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus.



# SUV FAMILIAUX Le DS 7 affronte le Rafale

**HYBRIDE RECHARGEABLE ESSENCE**
**DS 7**

1.6 PLUG-IN HYBRID 4X4 PALLAS<sup>(1)</sup> - 300 CH

**67 660 € 58 000 €\*** 
**HYBRIDE RECHARGEABLE ESSENCE**
**RENAULT RAFALE**

1.2 HYPER HYBRIDE 4X4 ATELIER ALPINE - 300 CH

**60 000 € 58 550 €\*** 


1. Modèle photographié en finition Etoile.

PHOTOS: N. SOLER



DS 7

Malgré son âge, le DS 7 a encore fière allure et fait honneur au luxe "à la française". L'ergonomie discutable comme le système multimédia daté le desservent, hélas.



Renault Rafale

A défaut de se distinguer des Austral et Espace (même planche de bord), le Rafale séduit par le sérieux de sa finition comme par son contenu high-tech "tip-top".

Régulièrement aperçus dans la cour de l'Élysée, le DS 7 (qui prend sa retraite en ce début d'année<sup>(1)</sup>) et le Renault Rafale représentent le nec plus ultra de la production automobile française. Deux fleurons, deux philosophies... Chez DS Automobiles, on baigne dans l'univers chic de la haute couture et de la joaillerie. La marque au losange, pour sa part, nous plonge dans un monde "techno-sportif" parfaitement incarné par le profil élancé de son SUV. Différents, mais frères d'armes avec leurs bases techniques comparables : motorisation hybride rechargeable de 300 ch, transmission intégrale et suspension pilotée par caméra. Avec un niveau de performances proche également (reprises éclairs !), ainsi qu'un joli jeu de jambes à la clé. Mais fidèles à leurs doctrines respectives, le DS 7 offre davan-

tage de moelleux quand le Rafale privilégie le dynamisme, bien aidé par son système 4Control (roues arrière directrices, de série ici). Dommage que Renault n'ait pas davantage travaillé sur l'insonorisation : les bruits d'air sur autoroute comme le bourdonnement du trois cylindres à l'accélération tranchent avec l'environnement soigné de l'habitacle (plus spacieux que celui du DS 7, soit dit en passant). Le Rafale compense ces petites lacunes avec un rapport prix/équipement plus attractif, en dépit d'un malus au poids supérieur. Il dispose en outre d'un chargeur 7,4 kW de série (500 € chez DS) et enfonce le clou avec une meilleure efficacité énergétique : 30 km d'autonomie électrique supplémentaire (79 km au total) et quasiment 1 l/100 km de moins en moyenne en mode hybride.

T. R.

| NOS MESURES                                        | DS 7                               | Renault Rafale                  |
|----------------------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|
| Moteur turbo-essence                               | 4 cylindres en ligne, 16S          | 3 cylindres en ligne, 12S       |
| Hybridation (2 moteurs électriques) <sup>(1)</sup> | 110+113 ch                         | 136+68 ch                       |
| Couple maxi (thermique/électrique) <sup>(1)</sup>  | 300/320+166 Nm                     | 230/205+200 Nm                  |
| CO <sub>2</sub> /Malus                             | 31 g/km/+1 120 € <sup>(2)</sup>    | 14 g/km/+2 150 € <sup>(2)</sup> |
| Batterie capacité utile                            | 14,2 kWh                           | 22 kWh                          |
| Boîte                                              | Automatique, 6 vitesses            | Auto., 4+2 vitesses             |
| Vitesse maxi                                       | 235 km/h                           | 177 km/h                        |
| Accélération 1 000 m D. A.                         | 27s                                | 27s6                            |
| Reprises 80 à 120 km/h en Drive                    | 3s6                                | 3s6                             |
| Autonomie électrique moyenne                       | 49 km                              | 79 km                           |
| Consommation moyenne                               | 8,3 l/100 km                       | 7,4 l/100 km                    |
| Route/Autoroute/Ville                              | 7,5/8,4/9 l/100 km                 | 6,7/7,9/7,6 l/100 km            |
| Poids                                              | 1 950 kg                           | 1 990 kg                        |
| Freinage 130 à 0 km/h                              | 65 m                               | 64 m                            |
| Volume de coffre                                   | 467 dm <sup>3</sup>                | 535 dm <sup>3</sup>             |
| Dim. L x l x h, en m                               | 4,58 x 1,91 x 1,63                 | 4,71 x 1,87 x 1,62              |
| Durée de garantie                                  | 8 ans ou 160 000 km <sup>(3)</sup> | 2 ans (km illimités)            |

1. Moteur avant + arrière. 2. Malus au poids. 3. Sous condition d'entretien dans le réseau. Sinon 2 ans (km illimités).

## L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

**SÉCURITÉ:** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Conduite semi-autonome • Feux de route auto. • Freinage d'urgence auto. • Lect. des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Rétro intérieur jour/nuit auto. • Surveillance des angles morts.

**AGRÈMENT:** • Caméra 360° • Clé mains libres • Clim' bizona • Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen • Hayon électr. • Sièges électr. AV chauffants • Susp. pilotée.

| LES DIFFÉRENCES           | DS 7         | Renault Rafale         |
|---------------------------|--------------|------------------------|
| Chargeur 7,4 kW           | 500 €        | Série                  |
| Roues arrière directrices | Indisponible | Série                  |
| Toit panoramique          | Indisponible | 1 500 € <sup>(1)</sup> |

1. Fixe opacifiant.

| LES NOTES DU                    | DS 7                         | Renault Rafale                |
|---------------------------------|------------------------------|-------------------------------|
| Comportement routier            | 15                           | 16                            |
| Équipements de sécurité         | 14                           | 15                            |
| Agrément/performances           | 15                           | 14                            |
| Confort/insonorisation          | 18                           | 16                            |
| Équipements de confort/garantie | 16                           | 15                            |
| Habitabilité/coffre             | 7                            | 11                            |
| Aspects pratiques               | 11                           | 12                            |
| Présentation/finition           | 18                           | 16                            |
| Consommation                    | 10                           | 13                            |
| Prix                            | 10                           | 9                             |
|                                 | <b>2<sup>e</sup> 134/200</b> | <b>1<sup>er</sup> 137/200</b> |

**Le verdict**
**Victoire : Renault Rafale**

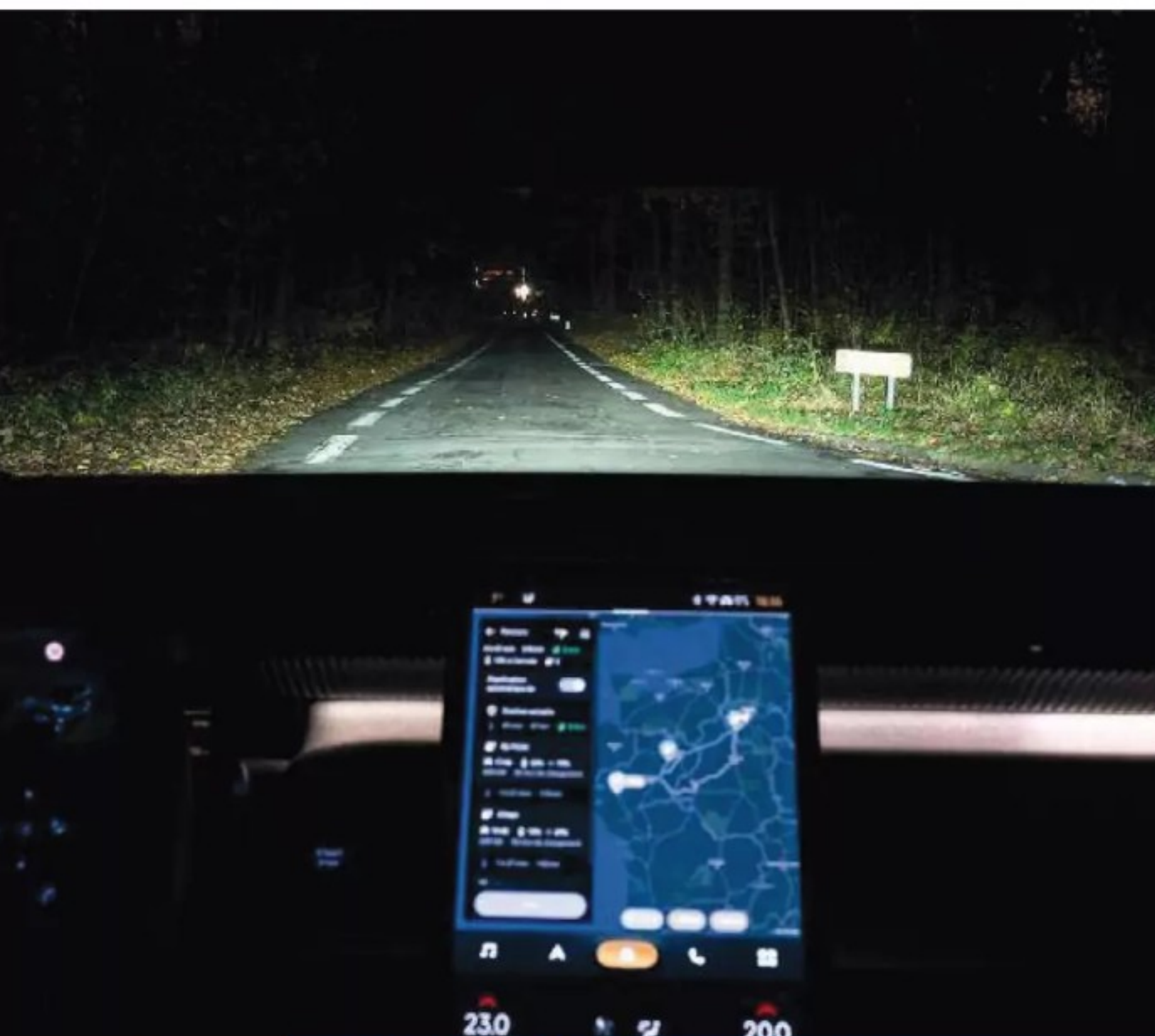


Le magazine des anciennes qui sont plus que de simples occasions !



EN VENTE ACTUELLEMENT





## ● ● ● LA NUIT, LA VISION RESTE CLAIRE MAIS...

Les phares matriciels (de série) facilitent la conduite de nuit: le faisceau, profond, intense et homogène, même sur les bas-côtés, offre presque la même visibilité qu'en plein jour. Rassurant sur petites routes! Leur fonction adaptative manque toutefois de réactivité, occasionnant des appels de phares des autres automobilistes. Dommage...



## ● ● ● CHARGER LE COFFRE... OU PLUTÔT LA SOUTE!

Avec 570 dm<sup>3</sup>, le volume de coffre (en 5 places) détient le record de notre base pour la catégorie des SUV compacts. Et, si cela ne suffisait pas, les dossiers se rabattent (2/3-1/3) en un tournemain. Cet aménagement permet de transporter un vélo de course adulte sans en enlever les roues.

## ● ● ● LES PETITES ROUTES, SANS SE PRESSER

Souple, doux et silencieux, ce grand SUV privilégie le confort plutôt que le dynamisme. Lourd et pataud, il n'aime pas être brusqué. En outre, son gabarit imposant implique de la retenue et nécessite d'avoir le compas dans l'œil sur routes étroites ou dans les virages serrés.

## ● ● ● SUR L'AUTOROUTE: FAIBLE AUTONOMIE

Sur les grands axes, on voyage en première classe. La voiture semble survoler la route. Quelle douceur! Hélas, à 130 km/h, la batterie de 73 kWh utiles doit être rechargée avant même d'avoir parcouru 300 km afin d'éviter la panne "sèche". Chacun de nos ravitaillements durerait au minimum 30 mn<sup>(1)</sup>. Des arrêts longs, et qui se répètent trop souvent.



# UNE AUTO TESTÉE AU QUOTIDIEN

Par Charles Thouluc

## A Auto Plus Crossovers & SUV, nos essais ne se limitent pas

**A**vec cette deuxième génération de C5 Aircross, Citroën a revu sa copie de A à Z. Sur le plan esthétique, les rondeurs du précédent modèle laissent place à des formes plus taillées à la serpe. A bord et sur la route, on retrouve en revanche la philosophie Citroën avec le confort de sellerie et de suspensions typique de la marque. Une douceur à laquelle contribue le fonctionnement velouté des deux versions 100 % électriques qui font leur apparition avec cette génération, aux

côtés des C5 Aircross hybride (145 ch) et hybride rechargeable (195 ch). En attendant la commercialisation de la déclinaison de 230 ch, avec batterie de 97 kWh utiles (jusqu'à 570 km sur route d'une traite, selon nos mesures), le e-C5 Aircross 210 ch est d'ores et déjà disponible. Avec sa batterie de 73 kWh utiles, il revient à 37 800 €\* en finition haut de gamme Max, prime coup de pouce de 3 440 € (montant minimal) et remise de 11 % incluses. C'est celui que nous avons mis à l'épreuve du quotidien, pendant une semaine.







### L'INFODIVERTISSEMENT : RICHE, MAIS LENT

Les commandes de la climatisation restent toujours affichées au bas de l'écran. Pratique pour modifier facilement les réglages en conduisant. Les menus sont riches, mais le logiciel se montre lent pour changer de station de radio par exemple. Autre grief: si l'image de la caméra de recul est de bonne qualité de jour, elle se dégrade la nuit ou par temps de pluie.



### VOYAGER À L'ARRIÈRE, C'EST ROYAL !

La garniture épaisse de la banquette rend l'assise confortable. C'est d'autant plus agréable que l'on bénéficie d'un espace correct au niveau des jambes et même pour les pieds, que l'on glisse aisément sous le siège avant. Après des centaines de kilomètres, notre passager n'a montré aucun signe de fatigue, mais aurait apprécié un meilleur maintien des cuisses.

# Le Citroën ë-C5 Aircross

aux tests techniques. Se mettre à la place des conducteurs reste notre priorité. La preuve avec ces morceaux choisis..



### RECHARGER, PENDANT LA PAUSE DÉJEUNER

Lors d'un Paris-Nantes, nous nous sommes branchés 46 mn<sup>(2)</sup> sur une borne rapide DC fournissant plus que la puissance maxi admise par l'ë-C5 Aircross (160 kW). La batterie est ainsi passée de 11 à 83 %, et a récupéré 54 kWh (sur 73 kWh), l'autonomie remontant de 31 à 363 km (pour un coût de 38 €). Trop long, même si le conducteur en profite pour reprendre des forces.

2. Sans avoir activé le préconditionnement de la batterie avant recharge. 3. Prix indicatifs, susceptibles de variations suivant le lieu de la concession.

PHOTOS: E. MONTGOBERT



### L'ENTRETIEN ? MOINS CHER QU'EN THERMIQUE !

Nous nous sommes renseignés sur les coûts<sup>(3)</sup> d'entretien dans une concession Citroën. La première révision (des contrôles pour l'essentiel, vu l'absence de vidange, de changement de filtres...) coûte 52 €, la deuxième 258 €, contre 137 € et 345 € pour la version hybride 145 ch.

## LE VERDICT Un voyageur peu autonome

Au cours de cet essai longue durée, nous avons pu apprécier le vaste habitacle de l'ë-C5 Aircross, son coffre volumineux et le multimédia facile à utiliser. Le comportement rassurant et le confort, inégalé sur ce segment, séduisent aussi au quotidien. Autant de qualités qui incitent à voyager. Hélas, dans cet exercice, les arrêts pour recharger la batterie se répètent trop souvent et rendent les longs trajets interminables...

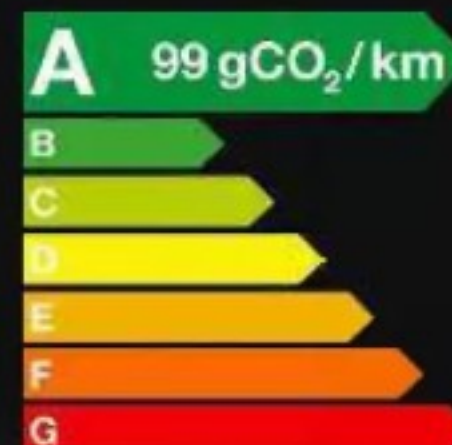


**GRAND JEU** **Auto Plus**  
concours

JUSQU'AU 31 MARS

# Abonnez-vous : 6 mois OFFERTS + remportez une Suzuki Swift !

Tirage  
au sort sur  
les **1000**  
premiers  
abonnés !\*



Visuels non contractuels

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

\*Véhicule d'une valeur de 21860€ TTC. Jeu par tirage au sort, avec obligation d'achat du 02/01/26 au 31/03/26, ouvert à toute personne physique majeure et titulaire du permis B, résidant en France Métropolitaine (Corse incluse) à l'exclusion des personnels de la société organisatrice et des sociétés partenaires ainsi que de leurs familles. Pour participer, complétez le formulaire en ligne. Voir règlement accessible via le QR Code. Conformément à la Réglementation applicable, vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de retrait des informations collectées, sur simple demande, ces droits pouvant être exercés à l'adresse [dpd@reworldmedia.com](mailto:dpd@reworldmedia.com)

## BULLETIN D'ABONNEMENT

# M040 # D1718832

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

☐ Formule  
ANNUELLE

**6 mois OFFERTS**



52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium + une montre connectée en cadeau pour **89 € seulement** au lieu de 191,18 €\*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part<sup>(1)</sup>.

(1)

☐ Formule  
MENSUELLE

**5€** le 1<sup>er</sup> mois seulement

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 5 €** le premier mois puis 8 €/mois au lieu de 15,94 €\*. Résiliable sans frais à tout moment<sup>(2)</sup>.

(2)

**POUR PARTICIPER :**

flashez le Qr code  
ou rendez vous sur  
[bit.ly/ap-suv-40](https://bit.ly/ap-suv-40)



KIOSQUE  
mag.com



2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

☐ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](https://kiosquemag.com) : [bit.ly/ap-suv-40](https://bit.ly/ap-suv-40) la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées \*\*À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

Date de naissance (pour fêter votre anniversaire):

Nom\*\*:

Prénom\*\*:

Adresse\*\*:

Code postal\*\*:       Ville\*\*:

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

Email:

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

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

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

\*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (139,70 €), des frais de port (25,48€) et du site internet (26 €). (1) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1<sup>er</sup> mois, je serai prélevé de 8€ par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [kiosquemag.com](https://kiosquemag.com) et contacter le service client par mail sur [serviceabomag.fr](mailto:serviceabomag.fr) ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/03/2026. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à [dpd@reworldmedia.com](mailto:dpd@reworldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](https://www.cnil.fr). Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur [www.kiosquemag.com](https://www.kiosquemag.com)





# LE GUIDE D'ACHAT



Fort de son succès, le segment des SUV et crossovers s'enrichit de nouveaux modèles. Ils sont 210 véhicules à tenter de vous séduire. Dans ces 62 pages, nous vous les présentons par marque et les classons par motorisation et cylindrée. Retrouvez tous nos essais pour vous décider en connaissance de cause.

## SOMMAIRE

|                                           |           |
|-------------------------------------------|-----------|
| <b>Le tableau des remises sur 185 SUV</b> | <b>63</b> |
| <b>Abarth</b>                             | 64        |
| <b>Alfa Romeo</b>                         | 64        |
| <b>Alpine</b>                             | 66        |
| <b>Audi</b>                               | 66        |
| <b>BMW</b>                                | 68        |
| <b>BYD</b>                                | 71        |
| <b>Cadillac</b>                           | 72        |
| <b>Citroën</b>                            | 72        |
| <b>Cupra</b>                              | 74        |
| <b>Dacia</b>                              | 75        |
| <b>DS Auto</b>                            | 76        |
| <b>Fiat</b>                               | 77        |
| <b>Ford</b>                               | 77        |
| <b>Honda</b>                              | 79        |
| <b>Hyundai</b>                            | 80        |
| <b>Ineos</b>                              | 82        |
| <b>Jeep</b>                               | 82        |
| <b>Kia</b>                                | 84        |
| <b>Lamborghini</b>                        | 86        |
| <b>Land Rover</b>                         | 86        |
| <b>Leapmotor</b>                          | 88        |
| <b>Lexus</b>                              | 89        |
| <b>Lotus</b>                              | 90        |
| <b>Lynk &amp; Co</b>                      | 90        |
| <b>Maserati</b>                           | 91        |
| <b>Mazda</b>                              | 91        |
| <b>Mercedes</b>                           | 92        |
| <b>MG</b>                                 | 95        |
| <b>Mini</b>                               | 96        |
| <b>Mitsubishi</b>                         | 97        |
| <b>Nissan</b>                             | 98        |
| <b>Opel</b>                               | 99        |
| <b>Peugeot</b>                            | 101       |
| <b>Polestar</b>                           | 102       |
| <b>Porsche</b>                            | 103       |
| <b>Renault</b>                            | 104       |
| <b>Seat</b>                               | 106       |
| <b>Škoda</b>                              | 107       |
| <b>Smart</b>                              | 110       |
| <b>Subaru</b>                             | 111       |
| <b>Suzuki</b>                             | 112       |
| <b>Tesla</b>                              | 112       |
| <b>Toyota</b>                             | 113       |
| <b>Vinfast</b>                            | 115       |
| <b>Volkswagen</b>                         | 115       |
| <b>Volvo</b>                              | 120       |
| <b>Xpeng</b>                              | 122       |

MIRKO RE / FIAT

## 47 marques 210 modèles



NICOLAS SOLER / ERAS



ADRIEN CORTESI / ERAS



YANN LEEFEBVRE / ERAS



ARNAUD SAUNIER / ERAS



# SIGNEZ UN BON DE AVANT LA "SAISON"

**Comme toujours, le printemps sera accompagné d'une demande plus importante en véhicules neufs. Une hausse de volume des transactions qui rendra plus difficile le dénichage de très bonnes affaires. Pourquoi attendre ? Les meilleures trouvailles sont à faire sur les stocks immatriculés en fin d'année dernière...**

PAR PIERRE AUDEMAR

**O**n les appelle les 0 km et ce sont, au début de chaque année, les meilleures opportunités pour rouler dans un SUV (presque) neuf à prix cassé. Techniquement, ces autos sont des occasions puisqu'elles ont déjà été immatriculées, soit au nom du constructeur, soit à celui d'un concessionnaire. Mais comme elles n'ont jamais roulé, la plupart des acheteurs les mettent à pied d'égalité avec un véhicule neuf. La différence ? Quelques mois de garantie perdus (celle-ci débute au jour de la première immatriculation) et, surtout, une facture dégonflée de plusieurs milliers d'euros. En immatriculant à leur nom ces véhicules, marques et concessionnaires gonflent ainsi artificiellement leurs chiffres de "vente" et créent de sacrées opportunités pour leurs clients. Auto Plus Crossover a fait le tour des modèles largement disponibles sous ce "badge".

## Les modèles en fin de carrière

Comme en neuf, ce sont les SUV 0 km dont le carnet de commandes vient ou est sur le point de se fermer qui permettent d'obtenir les rabais les plus importants. Opter pour l'un de ces modèles, c'est accepter de rouler avec une auto un peu passée de mode. Mais si vous êtes du genre à conserver plus de 5 ans votre SUV (la décote sera accélérée les premières années et la faiblesse de la valeur de revente ferait alors perdre tout le gain de l'achat),



certains prix affichés se montrent très séduisants chez Alfa Romeo (Tonale phase 1 à -45 %), BMW (1<sup>er</sup> opus de iX3 à -37 %), Citroën (C5 Aircross 1 à -40 %), DS Automobiles (DS 7 à -44 %), Jeep (Renegade à -33 %), Kia (Niro électrique à -26 %), MG (Marvel R à -45 %), Nissan (Juke à -32 %), Peugeot (408 non restylée à -33 %), Renault (Arkana à -25 %), Seat (Arona pré-restylage à -37 %), Suzuki (Across à -41 %) et Volkswagen (T-Roc 1ère génération à -39 %).

## Les hybrides rechargeables

Cette technologie séduisait surtout les entreprises, grâce à ses avantages fiscaux. Mais, désormais pénalisée par de forts malus au poids, et privée de la plupart des ristournes fiscales jusqu'alors accordés aux pros, cette technologie est en forte perte de vi-

tesses. Et les SUV qui en sont équipés étant nombreux, les concessionnaires en ont fait des cibles de choix lorsqu'il s'est agi, fin 2025, de choisir les stocks qui seraient immatriculés. Résultat, on dégote facilement des remises pouvant atteindre -20 % sur le Renault Rafale, -27 % sur le Mazda CX-60 et le Mitsubishi Outlander, -28 % sur le MG EHS ou encore -32 % sur le Cupra Formentor.

## Les full hybrid

Même si, contrairement à leurs cousines rechargeables, ces hybrides se vendent plutôt bien, le malus au poids qui touche désormais certains modèles va forcément avoir une influence négative sur le taux de remplissage des carnets de commande. Une situation que les réseaux anticipent avec de nombreuses occasions 0 km sur les Fiat 600 (jusqu'à -32 %),

Ford Kuga (jusqu'à -40 %), Hyundai Tucson (jusqu'à -33 %), Jeep Avenger (jusqu'à -27 %), Kia Sportage (jusqu'à -20 %), MG ZS (jusqu'à -30 %), Nissan Qashqai (jusqu'à -36 %), Opel Grandland (jusqu'à -37 %), Peugeot 3008 (jusqu'à -36 %), Renault Captur (jusqu'à -30 %) et Toyota Yaris Cross (jusqu'à -21 %).

## Les diesels

Même si la quasi-totalité des modèles citadins et compacts ont abandonné ce type de motorisation, on le trouve toujours sous le capot de certains modèles parmi les plus imposants. Le diesel reste le moteur idéal pour les gros rouleurs... et les chasseurs de bonnes affaires. Nous avons trouvé, par exemple, des Alfa Romeo Stelvio à -42 %, des Skoda Kodiaq à -26 % et Karoq à -30 %, et des Volkswagen Tiguan à -25 %. ■



# COMMANDE HAUTE



FLORIAN GROUT / ERAS

## LA DERNIÈRE COLLECTION À PRIX "SOLDÉS"

Au vu des chiffres de ventes du neuf en 2025, nombre de SUV n'ont pas connu un démarrage commercial aussi tonitruant qu'espéré. Mais les volumes de voitures répartis dans les concessions n'ont, le plus souvent, pas pu être revu à la baisse. Certains SUV dernier cri ont donc été assaisonnés à la sauce 0 km. Notre enquête

nous a ainsi permis d'obtenir -20 % sur des MG S5 et des Opel Frontera, -21 % sur des Mitsubishi Eclipse Cross et Skoda Elroq, -24 % sur des BMW iX restylés, -25 % sur des Hyundai Inster, -31 % sur des Citroën C3 Aircross et même -33 % sur des Renault Symbioz. Tentant, n'est-ce pas ?

| MODÈLE                   | REMISE MOYENNE | MODÈLE                             | REMISE MOYENNE | MODÈLE                             | REMISE MOYENNE |
|--------------------------|----------------|------------------------------------|----------------|------------------------------------|----------------|
| ALFA ROMEO JUNIOR        | 4 À 12%        | JEEP AVENGER                       | 7 À 20%        | OPEL FRONTERA                      | 1 À 16%        |
| ALFA ROMEO TONALE        | 5 À 8%         | JEEP RENEGADE                      | 12%            | OPEL MOKKA                         | 7 À 17%        |
| ALFA ROMEO STELVIO       | 2 À 9%         | JEEP COMPASS                       | 3 À 4%         | OPEL GRANDLAND                     | 7 À 17%        |
| ASTON MARTIN DBX         | NC             | JEEP WRANGLER                      | 6%             | PEUGEOT 2008                       | 5 À 15%        |
| AUDI Q2                  | 6 À 7%         | JEEP GRAND CHEROKEE                | 12%            | PEUGEOT 408                        | 4 À 18%        |
| AUDI Q3                  | 0%             | KIA STONIC (NOUVEAU)               | NC             | PEUGEOT 3008                       | 5 À 20%        |
| AUDI Q3 SPORTBACK        | 0%             | KIA EV3                            | 6 À 9%         | PEUGEOT 5008                       | 6 À 15%        |
| AUDI Q4 E-TRON           | 5 À 10%        | KIANIRO                            | 10%            | POLESTAR 3                         | NC             |
| AUDI Q4 E-TRON SPORTBACK | 4 À 5%         | KIA SPORTAGE                       | 5%             | PORSCHE MACAN                      | 0 À 2%         |
| AUDI Q5                  | 0 À 3%         | KIA EV6                            | 7 À 9%         | PORSCHE CAYENNE                    | 0 À 2%         |
| AUDI Q5 SPORTBACK        | 3 À 6%         | KIA SORENTO                        | 6%             | PORCHE CAYENNE COUPÉ               | 0 À 1%         |
| AUDI Q6 E-TRON           | 2 À 7%         | KIA EV9                            | 2 À 3%         | PORSCHE CAYENNE ELECTRIC (NOUVEAU) | NC             |
| AUDI Q6 E-TRON SPORTBACK | 6 À 9%         | LAMBORGHINI URUS                   | NC             | RENAULT CAPTUR                     | 7 À 14%        |
| AUDI Q7                  | 0 À 9%         | LAND ROVER DISCOVERY SPORT         | 4 À 5%         | RENAULT 4E-TECH                    | 0 À 5%         |
| AUDI Q8                  | 6 À 10%        | LAND ROVER RANGE ROVER EVOQUE      | 4%             | RENAULT SYMBIOZ                    | 6 À 19%        |
| BENTLEY BENTAYGA         | 0%             | LAND ROVER DEFENDER                | 2 À 5%         | RENAULT SCÉNIC                     | 10%            |
| BMW X1                   | 0 À 9%         | LAND ROVER RANGE ROVER VELAR       | 5 À 12%        | RENAULT AUSTRAL                    | 5 À 19%        |
| BMW IX1                  | 11 À 16%       | LAND ROVER RANGE ROVER SPORT       | 0 À 3%         | RENAULT ARKANA                     | 15 À 17%       |
| BMW X2                   | 0 À 10%        | LAND ROVER RANGE ROVER             | 0 À 2%         | RENAULT ESPACE                     | 3%             |
| BMW IX2                  | 11 À 16%       | LEAPMOTOR B10                      | NC             | RENAULT RAFALE                     | 6 À 15%        |
| BMW X3                   | 0 À 9%         | LEAPMOTOR C10                      | 4 À 7%         | ROLLS-ROYCE CULLINAN               | NC             |
| BMW IX3                  | NC             | LEXUS LBX                          | 3%             | SEAT ARONA (NOUVEAU)               | NC             |
| BMW X5                   | 1 À 12%        | LEXUS UX                           | 5 À 14%        | SEAT ATECA                         | 18 À 24%       |
| BMW IX                   | 3%             | LEXUS NX                           | 6 À 9%         | SKODA KAMIQ                        | 4 À 20%        |
| BMW XM                   | 9%             | LEXUS RX                           | 8%             | SKODA KAROQ                        | 14 À 16%       |
| BYD ATTO 2               | 16%            | LEXUS RZ                           | 2%             | SKODA ELROQ                        | 5 À 12%        |
| BYD ATTO 3               | 8 À 14%        | LOTUS ELETRE                       | 1%             | SKODA ENYAQ                        | 11 À 13%       |
| BYD SEAL U               | 4 À 6%         | LYNK & CO 02                       | NC             | SKODA ENYAQ COUPÉ                  | 11 À 13%       |
| BYD SEALION 7            | 9%             | LYNK & CO 01                       | NC             | SKODA KODIAQ                       | 8 À 18%        |
| BYD TANG                 | 7%             | MASERATI GRECALE                   | 0 À 13%        | SMART #1                           | 6 À 13%        |
| CADILLAC OPTIQ (NOUVEAU) | NC             | MAZDA CX-30                        | 5 À 9%         | SMART #3                           | 7 À 11%        |
| CADILLAC LYRIQ           | 0%             | MAZDA MX-30                        | 3 À 20%        | SMART #5                           | NC             |
| CITROËN C3 AIRCROSS      | 0 À 9%         | MAZDA CX-60                        | 5 À 13%        | SUBARU SOLTERRA                    | 27%            |
| CITROËN C5 AIRCROSS      | 0%             | MAZDA CX-80                        | 9 À 13%        | SUZUKI VITARA                      | 12 À 18%       |
| CUPRA TERRAMAR           | 11 À 12%       | MERCEDES GLA                       | 6 À 20%        | SUZUKI S-CROSS                     | 7 À 19%        |
| CUPRA FORMENTOR          | 9 À 17%        | MERCEDES EQA                       | 10 À 12%       | SUZUKI ACROSS                      | 28%            |
| CUPRA TAVASCAN           | 12%            | MERCEDES GLB                       | 5 À 8%         | TESLA MODEL Y                      | 0%             |
| DACIA SPRING             | 0%             | MERCEDES GLC                       | 0 À 6%         | TOYOTA AYGO X                      | 10%            |
| DACIA DUSTER             | 0 À 4%         | MERCEDES GLC COUPÉ                 | 0 À 4%         | TOYOTA YARIS CROSS                 | 6 À 8%         |
| DACIA BIGSTER            | 0 À 3%         | MERCEDES GLC ÉLECTRIQUE (NOUVEAU)  | NC             | TOYOTA C-HR                        | 12%            |
| DS 3                     | 5 À 10%        | MERCEDES EQE SUV                   | 0 À 16%        | TOYOTA RAV4                        | 5 À 16%        |
| DS 7                     | 10 À 24%       | MERCEDES GLE                       | 5 À 6%         | TOYOTA BZ4X (NOUVEAU)              | NC             |
| DS N°8                   | 4%             | MERCEDES GLE COUPÉ                 | 0 À 4%         | TOYOTA LAND CRUISER                | 0%             |
| FERRARI PUROSANGUE       | NC             | MERCEDES EQS SUV                   | 0 À 4%         | VINFAST VF8                        | NC             |
| FIAT 600                 | 7 À 12%        | MERCEDES GLS                       | 0%             | VW T-CROSS                         | 10 À 15%       |
| FORD PUMA                | 4 À 26%        | MERCEDES CLASSE G                  | 0%             | VW TAIGO                           | 10 À 18%       |
| FORD KUGA                | 7 À 15%        | MG ZS                              | 0%             | VW T-ROC                           | 0%             |
| FORD EXPLORER            | 9%             | MG S5 EV                           | NC             | VW TIGUAN                          | 4 À 15%        |
| FORD CAPRI               | 9%             | MG EHS                             | 3 À 11%        | VW TAYRON                          | 6 À 12%        |
| FORD MUSTANG MACH-E      | 3 À 14%        | MINI ACEMAN                        | 0%             | VW ID.4                            | 11%            |
| HONDA HR-V               | NC             | MINI COUNTRYMAN                    | NC             | VW ID.5                            | 9 À 15%        |
| HONDA E-NY1              | 28%            | MITSUBISHI ASX                     | 20%            | VW TOUAREG                         | 17%            |
| HONDA ZR-V               | 8%             | MITSUBISHI GRANDIS (NOUVEAU)       | 8%             | VOLVO EX30                         | 8 À 15%        |
| HONDA CR-V               | 4 À 8%         | MITSUBISHI ECLIPSE CROSS (NOUVEAU) | 6%             | VOLVO EX30 CROSS COUNTRY           | 6%             |
| HYUNDAI INSTER           | 2 À 5%         | MITSUBISHI OUTLANDER               | 15%            | VOLVO XC40                         | 7 À 9%         |
| HYUNDAI INSTER CROSS     | 10%            | NISSAN JUKE                        | 19 À 25%       | VOLVO EX40                         | 9 À 13%        |
| HYUNDAI BAYON            | 4 À 5%         | NISSAN QASHQAI                     | 5 À 22%        | VOLVO EC40                         | 6 À 18%        |
| HYUNDAI KONA             | 9%             | NISSAN ARIYA                       | 11 À 20%       | VOLVO XC60                         | NC             |
| HYUNDAI IONIQ 5          | 1 À 12%        | NISSAN X-TRAIL                     | 16 À 25%       | VOLVO XC90                         | 3 À 4%         |
| HYUNDAI TUCSON           | 8 À 15%        |                                    |                | VOLVO EX90                         | 0 À 10%        |
| HYUNDAI NEXO             | 0%             |                                    |                | XPENG G6                           | 0%             |
| HYUNDAI SANTA FÉ         | 0 À 10%        |                                    |                | XPENG G9                           | 3%             |
| HYUNDAI IONIQ 9          | 8%             |                                    |                |                                    |                |



**600e** 51 kWh 240 ch Turismo



Abarth a retravaillé l'ambiance : baquets, Alcantara, volant... Mais la finition déçoit, vu le tarif.

Le kit carrosserie agressif cache surtout une partie technique revisitée, avec 240 ch électriques !

## Le plus gros scorpion

Après la 500 e, Abarth s'attaque aussi à la "grosse" Fiat électrique, la 600 e. En passant entre les pinces du Scorpion, la 600 e gagne un spectaculaire kit de carrosserie : bouclier agressif, grandes jantes, aileron... Malheureusement, le travail est moins flatteur dans l'habitacle, qui hérite de quelques touches sportives, mais peine à justifier un tarif aussi élevé : près de 45 000 €. Avec 240 ch (voire 280 ch avec le Pack Scorpionissima facturé 4 000 €), les performances sont bien là, d'autant que l'autobloquant mécanique permet de mieux passer les chevaux. Même si les accélérations sont à la hauteur et le châssis affûté, pour les sensations et l'autonomie, on repassera.

**+ QUALITÉS**  
Charisme à l'italienne  
Performances

**- DÉFAUTS**  
Tarif élevé  
Autonomie limitée

### LES CHIFFRES\*

|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 44 900 € - 4 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3 500 €                             |
| MOTEUR                               | Électrique                                   |
| Puissance                            | 240 ch                                       |
| Couple                               | 345 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 225/40 R 20                                  |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 54 kWh                           |
| COFFRE                               | 330 dm <sup>3</sup> **                       |
| POIDS                                | 1 625 kg                                     |
| L x l x h (en m)                     | 4,19 x 1,81 x 1,56                           |
| VITESSE MAXI                         | 200 km/h                                     |
| 0 à 100 km/h                         | 6s2                                          |
| TEMPS DE CHARGE                      | 27 mn (rapide) 5h45 (11kW)                   |
| AUTONOMIE                            | 322 km                                       |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# ALFA ROMEO

**Junior** Elettrica 280 ch Veloce



L'autonomie est très moyenne mais la charge rapide est correcte en 27 min à 100 kW maxi.

## L'élégance racée

Dans sa version Veloce 100 % électrique de 280 ch, le Junior fait preuve d'une fougue impressionnante, qu'il canalise avec brio grâce à un différentiel autobloquant et un châssis affûté. Direction incisive, roulis contenu, essieu arrière réactif au lever de pied... tout concourt à une conduite vivante et précise. Mais cette fougue a son revers : avec une batterie de 51 kWh, l'autonomie peine à convaincre, surtout à ce niveau de prix. Quant à l'espace intérieur, il se révèle mesuré, confirmant le parti pris dynamique de ce SUV au charme indéniable.

**+ QUALITÉS**  
Performances  
Comportement

**- DÉFAUTS**  
270 km d'autonomie  
Prix peu compétitif

### LES CHIFFRES

|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 46 900 € - 7 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3 500 €                             |
| MOTEUR                               | Électrique                                   |
| Puissance                            | 280 ch                                       |
| Couple                               | 345 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 225/40 R 20                                  |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 54 kWh                           |
| COFFRE                               | 330 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                | 1 590 kg                                     |
| L x l x h (en m)                     | 4,18 x 1,79 x 1,51                           |
| VITESSE MAXI                         | 198 km/h                                     |
| 1 000 m D. A.                        | 26,5 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 3,3 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 27 mn (rapide) 5h45 (11kW)                   |
| AUTONOMIE                            | 270 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

**Junior** Elettrica 156 ch Intensa



Domage, le comportement routier est quelque peu entaché par des mouvements de caisse trop prononcés.

## La doublure italienne

Avec son inédit Junior, Alfa se lance pour la toute première fois dans la catégorie des SUV citadins électriques. Accord de groupe oblige, le SUV italien est bâti sur la même plateforme que les Citroën C3 Aircross, DS 3, Fiat 600, Opel Mokka, Jeep Avenger et sans oublier le Peugeot 2008 ! Cependant, le SUV italien se distingue par son style à la fois élégant et sportif. Une vraie réussite esthétique. Ici, le Junior est motorisé par un moteur électrique de 156 ch, alimenté par une batterie de 54 kWh. L'ensemble permet de parcourir en moyenne 325 km.

**+ QUALITÉS**  
Look séduisant  
Autonomie suffisante

**- DÉFAUTS**  
Prix salé  
Amortissement perfectible

### LES CHIFFRES

|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 44 499 € - 4 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3 500 €                             |
| MOTEUR                               | Électrique                                   |
| Puissance                            | 156 ch                                       |
| Couple                               | 260 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 215/55 R 18                                  |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 54 kWh                           |
| COFFRE                               | 330 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                | 1 590 kg                                     |
| L x l x h (en m)                     | 4,18 x 1,81 x 1,54                           |
| VITESSE MAXI                         | 151 km/h                                     |
| 1 000 m D. A.                        | 31,5 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 5,8 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 27 mn (rapide) 5h45 (11kW)                   |
| AUTONOMIE                            | 325 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



# Junior Ibrida 145 4x4 Sprint



Chargeur de téléphone à induction, écran d'instrumentation digital de 10,25 pouces et caméra de recul, le Junior Ibrida Sprint est bien équipé.

## LES CHIFFRES\*

|                               |                                |
|-------------------------------|--------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 36750 € - NC                   |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 119 g/km + 280 €               |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne + élec., 12S   |
| Cylindrée                     | 1199 cm <sup>3</sup>           |
| Puissance                     | 136 ch (+ 28 ch élec.)         |
| Couple                        | 230 Nm                         |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION                  | Intégrale                      |
|                               | Boîte auto. 6 vitesses         |
| PNEUS                         | 215/55 R18                     |
| RESERVOIR                     | 44 litres                      |
| COFFRE                        | 340 dm <sup>3</sup>            |
| POIDS                         | 1500 kg                        |
| L x l x h (en m)              | 4,18 x 1,79 x 1,55             |
| VITESSE MAXI                  | 200 km/h                       |
| 0 à 100 km/h                  | 9s1                            |
| CONSUMMATION MIXTE            | 5,2 l/100 km                   |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Un 4x4 'light'

L'Alfa Junior, en plus de son hybridation légère, se convertit aux quatre roues motrices en ajoutant un second moteur électrique de 28 ch sur l'essieu arrière. Avantages: un surcoût pondéral raisonnable (185 kg), une consommation raisonnable (5,2 l/100 km) et un malus indolore (280 €). Inconvénient: le Junior Ibrida Q4 fonctionne le plus souvent en traction. Le plus gros atout de cette version est finalement son train arrière multibras plus sophistiqué, qui avantage l'agilité. Mais les suspensions restent fermes et cette transmission étant réservée aux finitions hautes, elle revient fort cher...

**+ QUALITÉS**  
Conso/faible malus  
Comportement

**- DÉFAUTS**  
Confort ferme  
Tarif élevé

# Stelvio 2.0 TB 280 Q4 Veloce



Comme pour le Tonale, le Stelvio restylé a profité de nouveaux phares dotés de la technologie à led matricielle.

## Une santé de fer

Le SUV a profité, tout comme la Giulia, d'une légère mise à jour concernant le style. La face avant et la signature lumineuse ne sont pas sans rappeler celles du Tonale. Sous le capot de cette version essence de 280 ch, on retrouve le très vélocé 2.0 turbo de la Giulia. Hormis une sonorité (trop) discrète, le bloc affiche une santé de fer. L'engin abat le 0 à 100 km/h en moins de 6s2, pour une conso moyenne de 10,2l/100 km. Mais surtout, le Stelvio procure des sensations assez rares au volant d'un SUV de ce gabarit et obéit au doigt et à l'oeil en toutes circonstances.

**+ QUALITÉS**  
Agrément moteur/boîte  
Présentation

**- DÉFAUTS**  
Malus assassin  
Détails de finition

## LES CHIFFRES

|                               |                        |
|-------------------------------|------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 68800 € - 17 CV        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 192 g/km + 80 000 €    |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S   |
| Cylindrée                     | 1995 cm <sup>3</sup>   |
| Puissance                     | 280 ch à 5250 tr/mn    |
| Couple                        | 400 Nm à 2250 tr/mn    |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo      |
| TRANSMISSION                  | Intégrale              |
|                               | Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 255/45 R 20            |
| RESERVOIR                     | 58 litres              |
| COFFRE                        | 463 dm <sup>3</sup>    |
| POIDS                         | 1775 kg                |
| L x l x h (en m)              | 4,69 x 1,91 x 1,68     |
| VITESSE MAXI                  | 230 km/h*              |
| 1000 m D. A.                  | 26,8 s                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 4,0 s                  |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 10,2 l/100 km          |

\*Donnée constructeur

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# Stelvio 2.2 D 160 AT8 Sprint



Avec ses jantes plus modestes de 18" livrées de série sur la finition Sprint, le SUV gagne en confort.

## Plaisir plus accessible

Affichée à 55800 €, cette version d'entrée de gamme, permet d'accéder à l'un des plus séduisants SUV du marché. Néanmoins, à ce tarif, vous ne bénéficierez ni des sièges en cuir, ni de la navigation... mais la présentation intérieure revue et reprise à la Giulia, séduit. Et on se console aussi avec son petit moteur diesel de 160 ch. Enfin passé petit que cela, puisqu'il s'agit du fameux 2.2 l qui officie déjà sur les autres versions. Pour ceux qui ont l'habitude de voyager à plusieurs (et chargé), ce modèle peu gourmand en gazole (7,2 l/100 km) se révèle parfois un peu juste, notamment dans les montées.

**+ QUALITÉS**  
Autonomie  
Look séduisant  
Plaisir au volant

**- DÉFAUTS**  
Équipement modeste

## LES CHIFFRES

|                               |                        |
|-------------------------------|------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 55800 € - 8 CV         |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 152 g/km + 4818 €      |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S   |
| Cylindrée                     | 2143 cm <sup>3</sup>   |
| Puissance                     | 160 ch à 3750 tr/mn    |
| Couple                        | 450 Nm à 1750 tr/mn    |
| ALIMENTATION                  | Diesel + 1 turbo       |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AR           |
|                               | Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 255/55 R 19            |
| RESERVOIR                     | 58 litres              |
| COFFRE                        | 463 dm <sup>3</sup>    |
| POIDS                         | 1660 kg                |
| L x l x h (en m)              | 4,69 x 1,91 x 1,70     |
| VITESSE MAXI                  | 197 km/h               |
| 1000 m D. A.                  | 31,3 s                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 6,9 s                  |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 7,2 l/100 km           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



# ALPINE

**A390** GTS 89 kWh 470 ch



Le bouton bleu permet d'ajuster la récupération d'énergie au freinage, le rouge d'activer le boost "Overtake".

L'A390 peut compter sur ses deux moteurs arrière et sur son système "Torque Vectoring" pour gagner en agilité et faire oublier sa masse.

## Une Alpine au format XXL

Alpine passe au SUV électrique! Côté masse, l'A390 ne boxe pas dans la même catégorie que l'A110, avec 2121 kg à vide! Mais il sort une botte secrète: trois moteurs, dont deux à l'arrière qui distribuent le couple à chaque roue de façon à optimiser l'agilité (vectorisation du couple). Ça marche! Cependant, les freins restent le maillon faible, les 2 tonnes mettant leur efficacité à rude épreuve! Grâce aux 470 ch et 824 Nm de couple, les performances sont excellentes, tandis que le confort des occupants est préservé (à quatre plutôt qu'à cinq, cela dit). Quant à la batterie, elle supporte des recharges assez rapides. A bord, on déchanté un peu: les places arrière sont peu généreuses, et la qualité des plastiques déçoit... surtout à ce tarif, pas franchement cadeau.

- + QUALITÉS**  
Châssis/perfs  
Autonomie/recharge
- DÉFAUTS**  
Prix et finition  
Endurance freinage

### LES CHIFFRES\*

|                               |                                            |
|-------------------------------|--------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 78 000 € - NC                              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                 |
| MOTEUR                        | Électrique                                 |
| Puissance                     | 470 (156 AV/2 x 156 AR) ch                 |
| Couple                        | (300 AV/2 x 262 AR) Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                 |
| TRANSMISSION                  | Intégrale                                  |
|                               | Boîte auto. à rapport unique               |
| PNEUS                         | 245/40 R21                                 |
| BATTERIE                      | Li-ion 89 kWh                              |
| COFFRE                        | 532 dm <sup>3</sup>                        |
| POIDS                         | 2121 kg                                    |
| L x l x h (en m)              | 4,62 x 1,89 x 1,54                         |
| VITESSE MAXI                  | 220 km/h                                   |
| 0 à 100 km/h                  | 3s9                                        |
| TEMPS DE CHARGE               | 25 mn (15 à 80% en 190 kW max.)            |
| AUTONOMIE                     | 503 km                                     |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# AUDI

**Q2** 1.0 TFSI 116 Design



Même en fin de vie et en entrée de gamme, le Q2, certes mieux équipé qu'avant, dépasse largement les 30 000 €!

## Fin de carrière

Le petit mais coûteux Q2 est en fin de carrière, après un restylage en 2021. La qualité des matériaux et des assemblages reste exemplaire mais la place est comptée au niveau des jambes. Le coffre lui, est dans la moyenne du segment. En entrée de gamme essence, on retrouve le 3 cylindres 1.0 turbo. Il est particulièrement sobre, suffisamment performant, et se montre souple à l'usage. Mais la sonorité typique détonne dans une Audi... Surtout à ce prix. Les tarifs approchent des 35 000 €, et cette entrée de gamme 116 ch est cantonnée au premier niveau de finition, pas toujours au standing attendu d'une Audi.

- + QUALITÉS**  
Finition soignée  
Comportement sain
- DÉFAUTS**  
Performances justes  
Prix/équipement

### LES CHIFFRES\*

|                               |                           |
|-------------------------------|---------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 34 800 € - 6 CV           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 139 g/km + 2049 €         |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne, 12S      |
| Cylindrée                     | 999 cm <sup>3</sup>       |
| Puissance                     | 116 ch à 5500 tr/mn       |
| Couple                        | 200 Nm à 2000 tr/mn       |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV              |
|                               | Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS                         | 205/60 R16                |
| RESERVOIR                     | 50 litres                 |
| COFFRE                        | 376 dm <sup>3</sup> **    |
| POIDS                         | 1250 kg                   |
| L x l x h (en m)              | 4,21 x 1,80 x 1,54        |
| VITESSE MAXI                  | 197 km/h                  |
| 0 à 100 km/h                  | 11s2                      |
| CONSUMATION MIXTE             | 6,1 l/100 km              |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

**Q3** 2.0 TDI 150 S Line



Entre son poids élevé, son moteur peu énergique à bas régime et sa boîte un peu lente, le Q3 TDI manque de nervosité au quotidien.

## Le diesel résiste

Le nouveau Q3 rompt avec son prédécesseur par un style plus agressif tout en améliorant son aérodynamisme (Cx 0,31). Plus long de 4 cm, il perd pourtant en coffre et reste moyen en habitabilité. L'habitacle modernisé intègre deux écrans et une ergonomie perfectible. Sous le capot demeurent les 1.5 TSI et ce 2.0 TDI de 150 ch. Cette version diesel, plus lourde, déçoit par ses performances et sa boîte lente, mais s'annonce assez sobre. La suspension pilotée améliore le confort sans dynamiser un comportement trop sage. Plus cher qu'avant, le Q3 progresse surtout en finition et en équipements.

- + QUALITÉS**  
Présentation et finition  
Techno/équipement enrichis
- DÉFAUTS**  
Moteur/boîte indolents  
Manque d'agilité

### LES CHIFFRES\*

|                               |                        |
|-------------------------------|------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 52 100 € - 8 CV        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 142 g/km + 2544 €      |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S   |
| Cylindrée                     | 1968 cm <sup>3</sup>   |
| Puissance                     | 150 ch à 3000 tr/mn    |
| Couple                        | 360 Nm à 1600 tr/mn    |
| ALIMENTATION                  | Diesel + 1 turbo       |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV           |
|                               | Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 255/45 R19             |
| RESERVOIR                     | 55 litres              |
| COFFRE                        | 488 dm <sup>3</sup>    |
| POIDS                         | 1711 kg                |
| L x l x h (en m)              | 4,54 x 1,86 x 1,61     |
| VITESSE MAXI                  | 208 km/h               |
| 0 à 100 km/h                  | 9s2                    |
| CONSUMATION MIXTE             | 5,4 l/100 km           |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## Q4 e-tron 45



Le 45 constitue l'entrée de gamme de ce Q4 e-tron restylé.

### Propulsion verte

Audi a déjà restylé son SUV électrique Q4 e-tron. Et, une fois n'est pas coutume, les changements ne sont pas qu'esthétiques. La chimie des batteries change (mais pas la capacité brute), de quoi permettre, sur le papier, des recharges plus rapides. Et le Q4 reçoit des nouveaux moteurs électriques, plus puissants. L'entrée de gamme est désormais cet e-tron 45, fort de 285 ch, bien suffisant. L'autonomie mixte est annoncée pour 545 km, mais devrait rester proche de nos mesures de l'ancien modèle, que nous avons chiffré à 385 km en moyenne.

#### + QUALITÉS

Confort  
Comportement routier  
Puissance en hausse

#### - DÉFAUTS

Tarif

#### LES CHIFFRES\*

|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 46 990 € - 6 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3500 €                              |
| MOTEUR                               | Électrique                                   |
| Puissance                            | 285 ch                                       |
| Couple                               | 545 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 235/55 R 19 - 255/50 R 19                    |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 82 kWh                           |
| COFFRE                               | 518 dm <sup>3</sup> **                       |
| POIDS                                | 2145 kg                                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,59 x 1,87 x 1,64                           |
| VITESSE MAXI                         | 180 km/h                                     |
| 0 à 100 km/h                         | 6s7                                          |
| TEMPS DE CHARGE                      | 28 min (apide) 8h (11kW)                     |
| AUTONOMIE                            | 545 km                                       |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Q5 TFSI 204 Hybride quattro S line



Tout nouveau, tout beau : le Q5 est totalement renouvelé, et repose sur une nouvelle base technique.

### Confort aux pieds d'argile

Le Q5 est le modèle le plus vendu de la gamme Audi dans le monde. Renouvelé, il s'équipe pour l'occasion d'une nouvelle plateforme, partagée avec la nouvelle A5. Grâce à un gros travail sur l'insonorisation, et aux suspensions pneumatiques optionnelles de notre modèle d'essai, il est particulièrement confortable. Et l'intérieur, bien fini et bardé d'écrans, épate. Dommage que ce TFSI d'entrée de gamme soit un peu léger face à la masse à déplacer (près de 2 tonnes). La version PHEV, qui arrive plus tard, sera plus pertinente. Et, malus aidant, le catalogue d'options peut facilement le faire dépasser les 100 000 €...

#### + QUALITÉS

Confort et silence  
Intérieur high-tech

#### - DÉFAUTS

204 ch insuffisants  
Politique d'options

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 68 550 € - 11 CV                    |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 160 g/km + 8770 €                   |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                |
| Cylindrée                     | 1984 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 204 ch à 4300 tr/mn                 |
| Couple                        | 340 Nm à 2000 tr/mn                 |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo + électrique      |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 235/55 R 19                         |
| RESERVOIR                     | 65 litres                           |
| COFFRE                        | 520 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 1970 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,72 x 1,90 x 1,65                  |
| VITESSE MAXI                  | 226 km/h                            |
| 0 à 100 km/h                  | 7s2                                 |
| CONSUMMATION MIXTE            | 7 l/100 km                          |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Q4 Sportback e-tron 45



La chute du pavillon ne grève pas l'accès aux places arrière. Cette version 45 offre la meilleure autonomie.

### Jolie coupe !

Pour 2000 € supplémentaires (sauf en entrée de gamme), le Q4 se transforme en version "coupé" Sportback. Les places arrière demeurent accueillantes avec un pavillon haut favorisant l'accès à bord des passagers, un espace aux jambes de limousine et un tunnel de servitude peu prononcé assurant une position confortable à la place du milieu. Et si la chute du hayon ne permet pas de faire la tournée des antiquaires, la capacité du coffre sous la tablette reste inchangée. Depuis le restylage, cette version 45 constitue l'entrée de gamme, et offre la meilleure autonomie du Q4 e-tron : 516 km d'après le cycle WLTP.

#### + QUALITÉS

Présentation  
Espace intérieur préservé  
Autonomie correcte

#### - DÉFAUTS

Détails de finition

#### LES CHIFFRES\*

|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 46 990 € - 6 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3500 €                              |
| MOTEUR                               | Électrique                                   |
| Puissance                            | 285 ch                                       |
| Couple                               | 545 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 235/50 R 20 - 255/45 R 20                    |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 82 kWh                           |
| COFFRE                               | 518 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                | 2190 kg                                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,59 x 1,87 x 1,62                           |
| VITESSE MAXI                         | 180 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                         | 28,0 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 4,2 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 28 min (rapide) 8h (11 kW)                   |
| AUTONOMIE                            | 406 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Q5 2.0 TDI 204 Hybride quattro S line



Pas de révolution esthétique pour le nouveau Q5 mais un style qui se modernise et se dynamise nettement.

### Reconstruction en cours

Ce SUV familial pesant lourd dans les ventes mondiales du constructeur, Audi a prudemment préféré la continuité à la rupture : le nouveau Q5 reste thermique, avec de l'essence et même cette version diesel. L'hybridation légère de ce dernier ne lui évite pas les foudres du malus (CO<sub>2</sub> + poids). Et le tarif est déjà costaud... Le Q5 propose cependant un habitacle soigné et très techno, même s'il n'est pas des plus spacieux. Et ce TDI hybride se montre très discret, performant et relativement sobre (sans battre de records). Dommage que le châssis soit un peu trop placide. Pour ne rien arranger, la politique d'options est particulièrement agressive.

#### + QUALITÉS

Confort, qualité de finition  
Silence

#### - DÉFAUTS

Châssis peu agile  
Tarif, options

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 68 550 € - 11 CV                    |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 159 g/km + 7959 €                   |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                |
| Cylindrée                     | 1986 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 204 ch à 3800 tr/mn                 |
| Couple                        | 400 Nm à 1750 tr/mn                 |
| ALIMENTATION                  | Diesel + 1 turbo                    |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 235/55 R19                          |
| RESERVOIR                     | 65 litres                           |
| COFFRE                        | 520 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 2030 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,72 x 1,90 x 1,65                  |
| VITESSE MAXI                  | 226 km/h                            |
| 0 à 100 km/h                  | 7s4                                 |
| CONSUMMATION MIXTE            | 6 l/100 km                          |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## Q5 Sportback TFSI quattro Hybride 204 S line



Passer du SUV classique au SUV coupé coûte 2200 €, mais les places arrière n'en souffrent pas.

### Sportback sans sport

Contre un supplément de 2200 €, le tout nouveau Audi Q5 accepte de devenir Sportback, avec une ligne de SUV coupé. De quoi gréver un tarif déjà pas particulièrement accommodant, surtout lorsqu'on commence à piocher dans le vaste catalogue des options. De quoi le faire basculer au-delà des 100000 €, certaines options ayant la fâcheuse tendance à faire augmenter le malus. Rare bonne nouvelle : la ligne, plus aérodynamique, lui permet, en théorie, de consommer un peu moins, et allège très légèrement le malus. Les places arrière restent accueillantes, y compris pour les grands. Mais il est ici sous-motorisé.

**+ QUALITÉS**  
Habitabilité préservée  
Confort général

**- DÉFAUTS**  
Malus, tarif et options  
Moteur un peu juste

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 73250 € - 11 CV                     |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 161 g/km + 9681 €                   |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                |
| Cylindrée                     | 1984 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 204 ch à 4300 tr/mn                 |
| Couple                        | 340 Nm à 2000 tr/mn                 |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo + électrique      |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 235/55 R 19                         |
| RESERVOIR                     | 65 litres                           |
| COFFRE                        | 515 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 1985 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,72 x 1,90 x 1,65                  |
| VITESSE MAXI                  | 226 km/h                            |
| 0 à 100 km/h                  | 7s2                                 |
| CONSUMMATION MIXTE            | 7,1 l/100 km                        |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## SQ8 4.0 BiTFSI 507



Le charme de ce V8 de 507 ch est un plaisir que l'on pensait disparu.

### Retour surprise !

En voilà un grand retour que l'on n'attendait pas ! Le grand SUV Q8 a été restylé en 2024, et la tonitruante version SQ8, miracle, a été préservée. Avec son gros V8 et ses 80000 € de malus, c'est une surprise de le revoir sur nos terres. Bonne surprise ? Pour qui assume de rouler dans un énorme SUV qui peut glouglouter 30 l/100 km sans trop d'efforts en ville, assurément. Car les sensations procurées par son V8, plein à craquer de couple à tous les régimes et riche d'une bande-son inimitable, sont uniques. Le tout, dans un niveau de confort royal. Délicieux anachronisme, à déguster tant qu'il n'est pas décrété comme périmé.

**+ QUALITÉS**  
V8 charmeur  
Confort de haut niveau  
Finition irréprochable

**- DÉFAUTS**  
Tarif et malus énormes

#### LES CHIFFRES

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 139850 € - 43 CV                    |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 276 g/km + 80000 €                  |
| MOTEUR                        | 8 cyl. en V, 32S                    |
| Cylindrée                     | 3996 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 507 ch à 5500 tr/mn                 |
| Couple                        | 770 Nm à 2000 tr/mn                 |
| ALIMENTATION                  | Essence + 2 turbos                  |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 285/45 R 21                         |
| RESERVOIR                     | 85 litres                           |
| COFFRE                        | 530-650 dm <sup>3</sup>             |
| POIDS                         | 2358 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 5,01 x 2,00 x 1,71                  |
| VITESSE MAXI                  | 250 km/h*                           |
| 1000 m D. A.                  | 23,6 s                              |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 2,6 s                               |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 13,7 l/100 km                       |

\*Donnée constructeur

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## SQ6 e-tron 489



Le nouveau Q6 est dérivé du Porsche Macan. Il en hérite ses grosses batteries, et sa capacité à charger rapidement.

### Sprint, pas marathon !

En reprenant la base technique du cousin Porsche Macan, le Q6 vient compléter la gamme électrique d'Audi, entre les Q4 et Q8 e-tron. La base électrique est prometteuse, avec des autonomies annoncées comme pouvant dépasser les 600 km suivant les versions. Et grâce à l'architecture 800V, les recharges peuvent se faire très rapidement sur autoroute (270 kW de puissance acceptée). Mais cette version SQ6 semble un peu moins rationnelle : les tarifs atteignent des sommets, alors que l'autonomie baisse, surtout si l'on veut profiter des 489 ch.

**+ QUALITÉS**  
Confort préservé  
Recharges rapides

**- DÉFAUTS**  
Tarif très élevé  
Poids énorme

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                           |
|-------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 98470 € - 9 CV                            |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                |
| MOTEUR                        | Électrique (2 moteurs)                    |
| Puissance                     | 489 (516 Boost) ch                        |
| Couple                        | 275 + 580 Nm à partir de 0 tr/mn          |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 255/50 R 20 - 285/45 R 20                 |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 100 kWh                       |
| COFFRE                        | 514 dm <sup>3</sup>                       |
| POIDS                         | 2425 kg                                   |
| L x l x h (en m)              | 4,78 x 1,97 x 1,67                        |
| VITESSE MAXI                  | 230 km/h                                  |
| 0 à 100 km/h                  | 4s4                                       |
| TEMPS DE CHARGE               | 21 min (rapide) 10h (11 kW)               |
| AUTONOMIE                     | 579 km                                    |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# BMW

## X1 sDrive 20i xLine



La finition xLine met l'accent sur le look, notez la présence des rails de toit.

### Choix judicieux

Voici la meilleure version du X1. Certes, le moteur essence d'entrée gamme offre déjà satisfaction mais cette sDrive 20i de 170 ch permet de profiter pleinement des excellentes qualités routières du SUV. Doux à l'usage grâce à son système micro-hybride, le trois cylindres fait également preuve d'une belle frugalité. Avec une conso moyenne mesurée à 6,9 l/100 km, il se révèle même plus économe que la version 136 ch ! Et avec cette finition xLine, le X1 profite d'une dotation très complète et d'un intérieur premium. Bref, ce X1, dont le tarif ne dépasse pas celui de ses rivaux, est une totale réussite.

**+ QUALITÉS**  
Mécanique aboutie  
Dotation en xLine

**- DÉFAUTS**  
Banquette coulissante en option  
Ergonomie de certaines

#### LES CHIFFRES

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 49850 € - 8 CV                         |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 130 g/km + 983 €                       |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne, 12S                   |
| Cylindrée                     | 1499 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 170 ch à 4700 tr/mn                    |
| Couple                        | 280 Nm à 1500 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo + électrique         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 245/45 R 19                            |
| RESERVOIR                     | 54 litres                              |
| COFFRE                        | 466/573 dm <sup>3</sup>                |
| POIDS                         | 1597 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,50 x 1,85 x 1,65                     |
| VITESSE MAXI                  | 209 km/h                               |
| 1000 m D. A.                  | 29,6 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 5,5 s                                  |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 6,9 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## X1 xDrive 25e M Sport



Une fois la batterie à plat, le trois cylindres modère sa consommation.

### Loin devant la concurrence

Ici, le X1 se dote d'une convaincante motorisation hybride rechargeable de 245 ch. Sous le capot, le très discret trois cylindres fait appel à un moteur électrique qui est chargé d'entraîner les roues arrière. D'emblée, on est conquis par la remarquable réactivité de la boîte de vitesses à sept rapports mais aussi par l'incroyable fluidité du système hybride. En plus des nombreuses phases de roulage en tout électrique, la batterie de 14,2 kWh permet de parcourir jusqu'à 68 km sans consommer une goutte de sans-plomb. Ne cherchez pas, sur ce domaine le X1 n'a pas d'équivalent !

#### + QUALITÉS

**Système hybride performant**  
**Autonomie en tout électrique**  
**Douceur de conduite**

#### - DÉFAUTS

**Prix toujours plus élevé**

#### LES CHIFFRES

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 60 000 € - 7 CV                     |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 56 g/km 0 €                         |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne + élec., 12S        |
| Cylindrée                     | 1499 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 245 ch cumulés                      |
| Couple                        | 477 Nm cumulés                      |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 1 turbo      |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 225/55 R 18                         |
| RESERVOIR                     | 47 litres                           |
| COFFRE                        | 477 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 1910 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,50 x 1,85 x 1,63                  |
| VITESSE MAXI                  | 190 km/h                            |
| 1000 m D. A.                  | 27,2 s                              |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 4,2 s                               |
| CONSOMMATION MOYENNE          | 7,1 l/100 km                        |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## X1 sDrive18d



Sur la route, les suspensions se montrent parfois un peu trop raides.

### Une valeur sûre

En entrée de gamme diesel, le X1 fraîchement renouvelé, attaque avec ce quatre cylindres 18d de 156 ch, dont le ticket d'entrée est fixé à 47 950 €. Associée à la très douce boîte auto. à double embrayage, cette mécanique se montre certes un peu bruyante lors des phases d'accélération mais suffisamment volontaire au quotidien. De plus, la consommation est encore mieux maîtrisée qu'avant. D'après nos chiffres, comptez en moyenne 5,5 l/100 km, seulement. Une référence ! Enfin, à l'arrière, l'habitabilité devient vraiment intéressante et le coffre se révèle à la fois grand et pratique pour les familles.

#### + QUALITÉS

**Consommation hyper basse**  
**SUV polyvalent**

#### - DÉFAUTS

**Moteur parfois bruyant**  
**Fermeté des suspensions**

#### LES CHIFFRES

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 47 950 € - 8 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 131 g/km + 1074 €                      |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                   |
| Cylindrée                     | 1995 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 150 ch à 3750 tr/mn                    |
| Couple                        | 360 Nm à 1500 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Diesel + 1 turbo                       |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 225/55 R 18                            |
| RESERVOIR                     | 54 litres                              |
| COFFRE                        | 516/623 dm <sup>3</sup>                |
| POIDS                         | 1620 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,50 x 1,85 x 1,65                     |
| VITESSE MAXI                  | 206 km/h                               |
| 1000 m D. A.                  | 30,7 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 6,2 s                                  |
| CONSOMMATION MOYENNE          | 5,5 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## X1 xDrive30e M Sport



Le BMW X1 xDrive30e n'accepte pas plus de 7,4 kW de puissance de charge en monophasé !

### L'âge de la maturité

Un peu plus d'un an après le lancement du X1, arrive cette version hybride rechargeable de 326 ch. Cette dernière reprend la même base technique que la version sDrive25e, à savoir un trois cylindres essence de 150 ch (136 ch pour le 25e) couplé à un petit moteur électrique de 177 ch. Ce dernier, alimenté par une batterie de 14,2 kWh (nette) offre une autonomie moyenne plutôt pratique de 68 km. Mieux, une fois les accus à plat, le trois cylindres se contente de 5,8 l/100 km de sans-plomb en moyenne. Par ailleurs, on ne s'ennuie pas au volant du X1, sa douceur et son dynamisme séduiront ceux qui aiment conduire.

#### + QUALITÉS

**Autonomie en tout électrique**  
**Conso du trois cylindres**

#### - DÉFAUTS

**Prix peu amical**  
**Confort moyen**

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 63 000 € - 8 CV                     |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 57 g/km 0 €                         |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne + élec., 12S        |
| Cylindrée                     | 1499 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 326 ch                              |
| Couple                        | 477 Nm                              |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                   |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 245/45 R 19                         |
| RESERVOIR                     | 47 litres                           |
| COFFRE                        | 477 dm <sup>3</sup> **              |
| POIDS                         | 1934 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,50 x 1,85 x 1,63                  |
| VITESSE MAXI                  | 205 km/h                            |
| 0 à 100 km/h                  | 5s6                                 |
| CONSOMMATION MIXTE            | 5,8 l/100 km                        |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## X2 sDrive 20i M Sport



La direction est précise, le comportement agile mais les suspensions fermes ne favorisent pas le confort.

### Dans l'air du temps

Le BMW X2 a pris du galon : il a grandi de 20 cm, se rapprochant ainsi de son frère le X1. Mais si l'habitabilité ne progresse pas pour autant, le coffre lui, reste toujours aussi généreux (495 dm<sup>3</sup>). Sachez qu'il n'existe pas de motorisation "18i" de 136 ch en entrée de gamme : il débute en "20i" avec un trois-cylindres micro-hybride de 170 ch, performant et économe, mais facturé 2000 € de plus que le X1 standard. Le confort, lui, est encore plus ferme que celui, déjà sec, du modèle classique. La finition est soignée, mais de nombreux équipements répandus restent accessibles uniquement via des packs coûteux.

#### + QUALITÉS

**Châssis agile**  
**Grand coffre**

#### - DÉFAUTS

**Confort très moyen**  
**Places AR**

#### LES CHIFFRES

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 53 250 € - 8 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 131 g/km + 1074 €                      |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne, 12S                   |
| Cylindrée                     | 1499 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 170 ch à 4700 tr/mn                    |
| Couple                        | 280 Nm à 1500 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo + électrique         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 245/40 R 20                            |
| RESERVOIR                     | 54 litres                              |
| COFFRE                        | 495 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1644 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,56 x 1,85 x 1,59                     |
| VITESSE MAXI                  | 208 km/h                               |
| 1000 m D. A.                  | 30,2 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 5,5 s                                  |
| CONSOMMATION MOYENNE          | 7,2 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## iX2 eDrive 20 M Sport



Les 204 ch du motopropulseur ont parfois du mal à relancer les presque 2 tonnes de ce iX2.

### Un peu court...

En version électrique d'entrée de gamme, ce SUV coupé de BMW manque de dynamisme pour entraîner ses presque 2 tonnes, mais il préserve l'ADN de la marque avec une direction précise et un châssis agile, offrant un bon toucher de route. Son principal défaut reste l'autonomie : avec une batterie de 64,8 kWh utiles, il dépasse à peine 300 km sur autoroute, un chiffre décevant pour les longs trajets. En revanche, bonne nouvelle sur le plan financier : la finition M Sport étant une option, le véhicule reste éligible au bonus écologique de 3000 €. L'équipement, quant à lui, s'avère à la hauteur des attentes.

**+ QUALITÉS**  
Bonus écologique  
Comportement sûr

**- DÉFAUTS**  
Autonomie un peu juste  
Espace AR

| LES CHIFFRES                  |                                              |
|-------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 50 990 € - 5 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                   |
| MOTEUR                        | Électrique                                   |
| Puissance                     | 204 ch                                       |
| Couple                        | 250 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 245/45 R 19                                  |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 66,5 kWh                         |
| COFFRE                        | 495 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                         | 1914 kg                                      |
| L x l x h (en m)              | 4,56 x 1,85 x 1,56                           |
| VITESSE MAXI                  | 169 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                  | 30,3 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 5,0 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE               | 29 mn (rapide) 6h30 (11kW)                   |
| AUTONOMIE                     | 360 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★

## X3 20 xDrive M Sport



Les suspensions maîtrisent avec un certain brio le poids élevé du X3. Et quelle douceur d'amortissement !

### Le X3 se bonifie

Le nouveau BMW X3 adopte un design plus imposant, des équipements high-tech et des motorisations électrifiées pour mieux rivaliser avec le Mercedes GLC et le futur Audi Q5. Son habitacle modernisé séduit avec l'adoption d'un grand écran incurvé et un éclairage d'ambiance personnalisable. La version 20 xDrive M Sport, dotée d'un moteur essence 2.0L micro-hybride de 208 ch, allie confort et discrétion, mais souffre d'un double malus (poids + CO<sub>2</sub>), rendant l'hybride rechargeable plus compétitif. Malgré son gabarit, il reste agile et agréable à conduire, avec une consommation raisonnable de 7,0 L/100 km.

**+ QUALITÉS**  
Confort/agilité  
Technologie embarquée

**- DÉFAUTS**  
Tarif + malus  
Poids élevé

| LES CHIFFRES                  |                                      |
|-------------------------------|--------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 69 100 € - 10 CV                     |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 159 g/km + 7959 €                    |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                 |
| Cylindrée                     | 1998 cm <sup>3</sup>                 |
| Puissance                     | 208 ch à 4400 tr/mn (+ 184 ch élec.) |
| Couple                        | 330 Nm à 1500 tr/mn                  |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo + électrique       |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses  |
| PNEUS                         | 255/45 R 20 - 285/40 R 20            |
| RESERVOIR                     | 65 litres                            |
| COFFRE                        | 570 dm <sup>3</sup>                  |
| POIDS                         | 1937 kg                              |
| L x l x h (en m)              | 4,76 x 1,92 x 1,66                   |
| VITESSE MAXI                  | 212 km/h                             |
| 1000 m D. A.                  | 29,6 s                               |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 5,6 s                                |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 7,7 l/100 km                         |

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★

## X2 sDrive 18d



Bien aidé par ses 360 Nm de couple, ce X2 diesel se montre à la fois polyvalent et peu gourmand en gazole.

### Chic et sobre

Dans sa version d'entrée de gamme diesel de 150 ch, le X2 se montre suffisamment réactif lors des relances et on tire pleinement profit de l'efficacité du châssis, surtout dans cette version M Sport aux suspensions affirmées. Mais encore faut-il le pouvoir débourser les 53 950 € réclamés par le constructeur ! Néanmoins, cet ensemble mécanique ultra-sobre (5,1 l/100 km de moyenne) vous fera économiser quelques euros à la pompe. L'habitacle très bien fini, accueille par ailleurs, une planche de bord quasiment identique à celle du X1, dominée par une grande dalle numérique incurvée mais ni très lisible, ni très simple à utiliser.

**+ QUALITÉS**  
Moteur suffisant  
Présentation/ finition  
Conso

**- DÉFAUTS**  
Visibilité AR

| LES CHIFFRES*                 |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 53 950 € - 8 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 136 g/km + 1629 €                      |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                   |
| Cylindrée                     | 1995 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 150 ch à 3750 tr/mn                    |
| Couple                        | 360 Nm à 1500 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Diesel + 1 turbo                       |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 225/55 R 18                            |
| RESERVOIR                     | 54 litres                              |
| COFFRE                        | 560 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1675 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,56 x 1,85 x 1,59                     |
| VITESSE MAXI                  | 210 km/h                               |
| 0 à 100 km/h                  | 8s9                                    |
| CONSUMMATION MIXTE            | 5,1 l/100 km                           |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★

## X3 xDrive 30e M Sport



Toujours plus massif, le X3 peut aussi rouler des mécaniques la nuit avec sa calandre illuminée (en option).

### Sobre et dynamique

L'actuel X3, arrivé fin 2024 chez nous, brise le moule, avec un look un brin tapageur (en particulier avec la calandre illuminée optionnelle) et un intérieur qui donne la part belle à des interfaces inédites, ni très lisibles ni très simples, via une grande dalle numérique regroupant l'instrumentation 12,3", l'écran tactile 14,9" et implantées sur une planche de bord habillée de tissu. On note au passage du relâchement côté finition... On se console avec les qualités routières, toujours très BMW. Capable d'effectuer 85 km en électrique d'après nos mesures, cette version reste plutôt sobre ensuite en mode hybride.

**+ QUALITÉS**  
Perfs/autonomie  
Comportement

**- DÉFAUTS**  
Coffre décevant (- 110 dm<sup>3</sup>)  
Finition en retrait

| LES CHIFFRES                  |                                      |
|-------------------------------|--------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 76 400 € - 10 CV                     |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 64 g/km + 0 €                        |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S         |
| Cylindrée                     | 1499 cm <sup>3</sup>                 |
| Puissance                     | 190 ch à 4400 tr/mn (+ 184 ch élec.) |
| Couple                        | 450 Nm cumulés                       |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 1 turbo       |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses  |
| PNEUS                         | 245/50 R19                           |
| RESERVOIR                     | 50 litres                            |
| COFFRE                        | 460 dm <sup>3</sup>                  |
| POIDS                         | 2140 kg                              |
| L x l x h (en m)              | 4,76 x 1,92 x 1,66                   |
| VITESSE MAXI                  | 215 km/h                             |
| 1000 m D. A.                  | 27,4 s                               |
| 80 à 120 km/h (en d)          | 4,2 s                                |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 8,1 l/100 km                         |

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★



## X3 40d xDrive M Sport



Les 303 ch de cette version diesel s'arrangent parfaitement des 2,1 tonnes à pousser !

### Six cylindres payant

Le nouveau BMW X3 se dote ici d'un six cylindres de 303 ch à hybridation légère (48 V) bien adapté pour déplacer presque 2,1 tonnes. Ce bloc 3 litres respire à pleins poumons, avec pas moins de 670 Nm à disposition ! Un couple à décorner les bœufs, redoutable en reprises, mais jamais brutal, la boîte auto. à 8 rapports travaillant en douceur. Rapide, agile et excellent freineur pour un engin de ce gabarit, le X3 joue aussi très bien son rôle de véhicule familial (habitabilité, volume de coffre), malgré un amortissement un peu trop figé. Très économe en raison de sa frugalité, ce SUV est hélas hors de prix à l'achat, et assommé par un malus de plus de 11 000 €...

#### + QUALITÉS

Agilité pour un SUV  
Caractère et couple

#### - DÉFAUTS

Amortissement perfectible  
Poids élevé

### LES CHIFFRES

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 79 100 € - 17 CV                    |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 163 g/km + 11 803 €                 |
| MOTEUR                        | 6 cyl. en ligne + élec., 24S        |
| Cylindrée                     | 2993 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 286 ch (303 ch cumulés)             |
| Couple                        | 670 Nm à 1 500 tr/mn                |
| ALIMENTATION                  | Diesel + 1 turbo                    |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 225/60 R18                          |
| RESERVOIR                     | 60 litres                           |
| COFFRE                        | 570 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 2 050 kg                            |
| L x l x h (en m)              | 4,76 x 1,92 x 1,66                  |
| VITESSE MAXI                  | 245 km/h                            |
| 1 000 m D. A.                 | 26,2 s                              |
| 80 à 120 km/h (en d)          | 3,8 s                               |
| CONSUMATION MOYENNE           | 6,7 l/100 km                        |

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★

# BYD

## Atto 3 204 ch Design



L'Atto 3 revendique une autonomie de 420 km WLTP.

### Une copie correcte

Basé sur une nouvelle plateforme maison et alimenté par des batteries lithium-fer-phosphate ultra-plates (dites "Blade"), l'Atto 3 est un SUV compact à peine plus long qu'un Peugeot 3008. Uniquement proposé en traction de 204 ch, avec une batterie de 60,5 kWh, le BYD affiche des relances énergiques et des performances toniques. A défaut d'offrir un comportement sportif, il se révèle rassurant et distille un bon niveau de confort. A bord, on est séduit par la présentation originale (mention spéciale à l'écran central rotatif de 15"/38 cm), l'équipement pléthorique et l'habitabilité généreuse.

#### + QUALITÉS

Présentation intérieure originale  
Places AR  
Performances

#### - DÉFAUTS

Comportement pataud

### LES CHIFFRES\*

|                               |                                              |
|-------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 40 990 € - 5 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                   |
| MOTEUR                        | Électrique                                   |
| Puissance                     | 204 ch                                       |
| Couple                        | 310 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 235/50 R 18                                  |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 60,5 kWh                         |
| COFFRE                        | 440 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                         | 1 750 kg                                     |
| L x l x h (en m)              | 4,46 x 1,88 x 1,62                           |
| VITESSE MAXI                  | 160 km/h                                     |
| 0 à 100 km/h                  | 7s3                                          |
| TEMPS DE CHARGE               | 40mn (rapide)                                |
| AUTONOMIE                     | 420 km                                       |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★

## X5 xDrive 50e



L'habitabilité n'est pas extraordinaire mais l'espace est suffisamment important pour les grands adultes.

### Sans compromis

Le BMW X5 xDrive 50e combine luxe, puissance et polyvalence. Avec 489 ch et une autonomie électrique d'environ 100 km, il échappe au malus écologique mais pas à celui lié au poids (16 880 €). Son moteur hybride rechargeable associe un bloc électrique de 197 ch à un six-cylindres thermique de 313 ch, offrant un excellent agrément. Malgré ses 2,5 tonnes, il reste agile et plaisant à conduire. Son habitacle raffiné garantit un confort haut de gamme, bien que certaines options restent coûteuses. Capable de tracter jusqu'à 2,7 tonnes, il est un SUV familial performant, rival du Mercedes GLE.

#### + QUALITÉS

Autonomie électrique  
Moteur puissant

#### - DÉFAUTS

+ 105 000 €  
Coffre moyen

### LES CHIFFRES

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 105 150 € - 20 CV                   |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 74 g/km 0 €                         |
| MOTEUR                        | 6 cyl. en ligne + élec., 24S        |
| Cylindrée                     | 2998 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 489 ch                              |
| Couple                        | 700 Nm                              |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                   |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 275/40 R 21 - 315/35 R 21           |
| RESERVOIR                     | 69 litres                           |
| COFFRE                        | 505 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 2 507 kg                            |
| L x l x h (en m)              | 4,94 x 2,01 x 1,76                  |
| VITESSE MAXI                  | 250 km/h*                           |
| 1 000 m D. A.                 | 24,8 s                              |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 3,1 s                               |
| CONSUMATION MIXTE             | 0,8 l/100 km*                       |

\*Donnée constructeur

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★

## Seal U 218 ch Design



Contrairement à ce que son nom suggère, le Seal U ne partage rien avec la Seal berline.

### Détrôné par l'hybride

En dépit de son patronyme, le Seal U ne doit rien à la confortable berline Seal. Contrairement à cette dernière, ce SUV concurrent du Tesla Model Y est mu par son train avant, qui se fait surtout remarquer par sa motricité défaillante, y compris sur le sec. Ses performances se révèlent elles aussi quelques qualités à commencer par une présentation intérieure de bon acabit et le confort procuré par ses suspensions souples. Domage cependant que sa vitesse de charge se révèle si lente et son prix si élevé. Pas étonnant que les clients le préfèrent en hybride.

#### + QUALITÉS

Présentation intérieure  
Confort

#### - DÉFAUTS

Motricité défaillante  
Vitesse de charge insuffisante

### LES CHIFFRES\*

|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 46 390 € - 5 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                                 |
| MOTEUR                               | Électrique                                   |
| Puissance                            | 218 ch                                       |
| Couple                               | 330 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 235/50 R 19                                  |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 87 kWh                           |
| COFFRE                               | 552 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                | 2 147 kg                                     |
| L x l x h (en m)                     | 4,79 x 1,89 x 1,67                           |
| VITESSE MAXI                         | 175 km/h                                     |
| 0 à 100 km/h                         | 9s6                                          |
| TEMPS DE CHARGE                      | 9h (11 kW) 54h (Secteur)                     |
| AUTONOMIE                            | 500 km                                       |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★



## Sealion 7 91 kWh 530 ch Excellence AWD



Le BYD Sealion concurrence le Kia EV6 ou le Ford Mustang Mach-E, pour un tarif très inférieur.

## GT à la chinoise

La marque BYD déploie déjà une gamme tentaculaire dont le Sealion est l'un des derniers représentants. Plutôt bien fini, ce grand SUV Coupé concurrent des Tesla Model Y et Kia EV6 affiche des lignes sans faute de goût et un équipement pléthorique malgré un prix bien placé. Il offre un bel espace aux jambes à l'arrière mais un coffre moyen pour son gabarit. Avec 530 ch, les performances sont de premier ordre mais ce qui surprend le plus sur ce modèle est la qualité de ses suspensions, qui préservent à la fois le confort et le plaisir de conduite.

## + QUALITÉS

Prix par rapport aux concurrents  
Style valorisant  
Comportement routier plaisant

## - DÉFAUTS

Autonomie pour 91,3 kWh

## LES CHIFFRES

|                                      |                              |
|--------------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 56 490 € - 11 CV             |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                 |
| MOTEUR                               | Électrique (2 moteurs)       |
| Puissance                            | 530 ch                       |
| Couple                               | 690 Nm à partir de 0 tr/mn   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                   |
| TRANSMISSION                         | Intégrale                    |
|                                      | Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 245/45 R 20                  |
| BATTERIE                             | Lithium-ion kWh              |
| COFFRE                               | 486+58 dm <sup>3</sup>       |
| POIDS                                | 2498 kg                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,83 x 1,93 x 1,62           |
| VITESSE MAXI                         | 215 km/h*                    |
| 1000 m D. A.                         | 25,3 s                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 3,0 s                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 30 min (rapide) 10h (11 kW)  |
| AUTONOMIE                            | 370 km                       |

\*Donnée constructeur

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Lyriq 600 E4 Luxury



Avec son dessin très personnel, le Lyriq est reconnaissable au premier coup d'œil.

## American dream ?

Loin des "paquebots" à moteur V8 qui ont construit sa légende, Cadillac revient en Europe avec un SUV 100 % électrique au nom chantant. Son format XXL lui permet d'offrir beaucoup d'espace à bord, notamment aux places arrière. Mais attention à la garde au toit ! Quant au coffre, son volume est ridicule au vu du gabarit. En digne américaine, le Lyriq déborde de chevaux. Mais ceux-ci sont aussi gourmands que leurs ancêtres avides de pétrole (26,3 kWh/100 km en moyenne), ce qui fait tomber l'autonomie sous la barre des 400 km. Dommage que la finition ne soit pas irréprochable !

## + QUALITÉS

Esthétique originale  
Habitabilité aux places arrière

## - DÉFAUTS

Volume de coffre  
Autonomie

## LES CHIFFRES

|                                      |                              |
|--------------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 85 000 € - 15 CV             |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                 |
| MOTEUR                               | Électrique (2 moteurs)       |
| Puissance                            | 528 ch                       |
| Couple                               | 610 Nm à partir de 0 tr/mn   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                   |
| TRANSMISSION                         | Intégrale                    |
|                                      | Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 275/45 R 21                  |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 102 kWh          |
| COFFRE                               | 520 dm <sup>3</sup>          |
| POIDS                                | 2710 kg                      |
| L x l x h (en m)                     | 5,01 x 1,98 x 1,63           |
| VITESSE MAXI                         | 207 km/h                     |
| 1000 m D. A.                         | 25,3 s                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 2,7 s                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 35 mn (rapide) 12h (11 kW)   |
| AUTONOMIE                            | 395 km                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Tang Flagship 7 places



Nouveau venu sur le segment des SUV électriques à 7 places, le Tang vient de profiter d'un restylage important.

## Le navire amiral

Ce crossover familial 7 places est un jumeau technique de la Han. Il en reprend le principe de la double motorisation (un bloc électrique par essieu) et affiche donc, lui, aussi, 517 ch. Il profite en revanche d'une nouvelle batterie de 108,8 kWh qui permet de faire passer son autonomie de 400 km d'autonomie WLTP à 530 km. Au volant, on apprécie ses performances et son comportement sain et rassurant. On craque aussi pour sa planche de bord moderne, son équipement complet ainsi que pour son habitabilité généreuse, même si le 3<sup>e</sup> rang tient davantage du dépannage.

## + QUALITÉS

Relances/accélérations  
Douceur de conduite  
Dotation de série

## - DÉFAUTS

Places du 3<sup>e</sup> rang

## LES CHIFFRES\*

|                                      |                              |
|--------------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 72 000 € - 9 CV              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                 |
| MOTEUR                               | Électrique (2 moteurs)       |
| Puissance                            | 517 ch                       |
| Couple                               | 680 Nm à partir de 0 tr/mn   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                   |
| TRANSMISSION                         | Intégrale                    |
|                                      | Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 265/40 R22                   |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 86,4 kWh         |
| COFFRE                               | 235/1 655 dm <sup>3</sup>    |
| POIDS                                | 2489 kg                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,87 x 1,95 x 1,73           |
| VITESSE MAXI                         | 180 km/h                     |
| 0 à 100 km/h                         | 4s9                          |
| TEMPS DE CHARGE                      | 30 mn (rapide)               |
| AUTONOMIE                            | 530 km                       |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## CITROEN

## ë-C3 Aircross 113 ch Plus Confort



Avec sa proue très verticale et ses belles dimensions, le C3 Aircross en impose en tant que SUV, et en électrique, à ce tarif, il a des atouts !

## Electrique et accessible !

Ce récent ë-C3 Aircross s'en sort bien avec un prix de départ à 29 550 €, en faisant le SUV électrique le moins cher du marché. La finition de base You est minimaliste mais ce niveau Plus offre une dotation sérieuse, clé de démarrage à l'ancienne exceptée ! Le confort est au rendez-vous, avec une suspension souple et des sièges accueillants. Sur autoroute, l'autonomie limitée à 180 km oblige à faire des pauses fréquentes, mais la petite batterie (42 kWh utiles) permet une recharge rapide. En revanche, la direction surassistée et le châssis peu agile sont des points faibles. Mais à ce prix, on peut être indulgent.

## + QUALITÉS

Rapport tarif/prestations  
Bon confort

## - DÉFAUTS

Amortissement très souple  
Clé classique

## LES CHIFFRES

|                                      |                                         |
|--------------------------------------|-----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 32 500 € - 4 CV                         |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3500 €                         |
| MOTEUR                               | Électrique synchrone à aimant permanent |
| Puissance                            | 113 (à 9030 tr/mn) ch                   |
| Couple                               | 124 Nm à partir de 0 tr/mn              |
| ALIMENTATION                         | Électrique                              |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV                            |
|                                      | Boîte auto. à rapport unique            |
| PNEUS                                | 215/65 R16                              |
| BATTERIE                             | Li-ion 42 kWh                           |
| COFFRE                               | 460 dm <sup>3</sup>                     |
| POIDS                                | 1579 kg                                 |
| L x l x h (en m)                     | 4,40 x 1,80 x 1,66                      |
| VITESSE MAXI                         | 143 km/h                                |
| 1000 m D. A.                         | 35 s                                    |
| 80 à 120 km/h (en d)                 | 8,8 s                                   |
| TEMPS DE CHARGE                      | 22h (2,3 kW) - 26 mn (100 kW)           |
| AUTONOMIE                            | 225 km                                  |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## C3 Aircross Hybride 145 Max



La planche de bord du C3 Aircross est moderne et ergonomique, mais impossible d'avoir la clé mains libres, même en option.

Il est visuellement proche de la C3, mais ce C3 Aircross grandit beaucoup. Au point d'offrir jusqu'à 7 places !

### Un rival ambitieux

Dans la foulée de la citadine C3, Citroën renouvelle son SUV citadin, le C3 Aircross. Les deux se ressemblent, et partagent une plateforme technique. Ils portent la nouvelle ambition de Citroën de devenir une référence du low-cost, face à un Dacia qui monte en gamme. Pas une promesse dans le vent : les tarifs sont serrés (au prix de certains équipements manquants), au point que cette version hybride est moins chère qu'un Duster équivalent. Le C3 Aircross peut aussi compter sur un excellent niveau de confort, même si certains bruits d'air sont agaçants à la longue. Et il a de la place à revendre à l'arrière !

**+ QUALITÉS**  
Tarifs serrés  
Confort de roulement  
Hybride sobre

**- DÉFAUTS**  
Équipement chiche

| LES CHIFFRES                  |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 28 450 € - NC                          |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 122 g/km + 360 €                       |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne, 12S                   |
| Cylindrée                     | 1 199 cm <sup>3</sup>                  |
| Puissance                     | 136 ch à 5 500 tr/mn                   |
| Couple                        | 230 Nm à 1 750 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo + électrique         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS                         | 215/60 R 17                            |
| RESERVOIR                     | 44 litres                              |
| COFFRE                        | 460 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1 367 kg                               |
| L x l x h (en m)              | 4,40 x 1,80 x 1,66                     |
| VITESSE MAXI                  | 191 km/h                               |
| 1 000 m D. A.                 | 30,8 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 6,1 s                                  |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 6,6 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## C5 Aircross Electrique Max 73 kWh 210



Le format vertical de cet écran de 13"/33 cm est bien intégré. Les commandes de clim' sont toujours présentes à l'image.

En bon Citroën, ce C5 Aircross parie sur le confort avant tout avec son amortissement à double butée hydraulique de série.

### Rencontre tout en douceur

Le récent Citroën C5 Aircross, essayé ici dans sa version 100 % électrique 210 ch pour 520 km d'autonomie annoncée, reste fidèle à l'ADN de la marque avec un très bon confort grâce aux suspensions à butées hydrauliques et à sa sellerie moelleuse. À bord, l'espace progresse nettement, surtout à l'arrière, malgré un plancher un peu haut. L'ambiance est soignée, l'ergonomie réussie, avec un grand écran vertical intuitif et un affichage tête haute complet. Doux à conduire, même sur routes dégradées, il vise une autonomie réelle proche de 400 km. Il s'annonce comme une alternative confortable, simple et compétitive face à ses nombreux rivaux.

**+ QUALITÉS**  
Confort général et  
Prix/équipement

**- DÉFAUTS**  
Modularité absente  
Détails de finition

| LES CHIFFRES*                        |                                                  |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 40 990 € - 7 CV                                  |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3 500 €                                 |
| MOTEUR                               | Électrique synchrone à aimant permanent          |
| Puissance                            | 210 ch                                           |
| Couple                               | 343 Nm à partir de 0 tr/mn                       |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                       |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à variation continue |
| PNEUS                                | 235/50 R20                                       |
| BATTERIE                             | Li-ion 73 kWh                                    |
| COFFRE                               | 565 dm <sup>3</sup>                              |
| POIDS                                | 2 109 kg                                         |
| L x l x h (en m)                     | 4,65 x 1,90 x 1,66                               |
| VITESSE MAXI                         | 170 km/h                                         |
| 0 à 100 km/h                         | 8s9                                              |
| TEMPS DE CHARGE                      | 30 mn (rapide) - 4h30 (wallbox)                  |
| AUTONOMIE                            | 520 km                                           |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## C5 Aircross Hybride 145 ch Plus



Un grand écran central certes, mais le C5 Aircross garde des boutons physiques. Dont un qui désactive les aides à la conduite.

La différence de prix entre cette version hybride 145 et l'hybride rechargeable de 195 ch s'élève à plus de 4000 €.

### Le choix de la douceur

Cette nouvelle génération du C5 Aircross s'apprécie tout particulièrement dans cette version hybride simple. Certes, les électriques et hybrides rechargeables font mieux question agrément. Mais avec ce bloc micro-hybride 145 ch que l'on retrouve aussi chez Peugeot ou Alfa Romeo, le SUV affiche des tarifs compétitifs, en dépit d'un double malus qui reste raisonnable : 330 € pour le CO<sub>2</sub>, 300 € pour le poids. Et les habituels bruits associés au trois cylindres hybride sont ici bien filtrés. On profite d'autant plus de ce SUV très confortable, logeable et silencieux. Au volant, il n'est pas le plus affûté du segment, mais il a bien progressé tout de même.

**+ QUALITÉS**  
Tarif compétitif  
Confort général

**- DÉFAUTS**  
Agrément correct  
Peu dynamique

### LES CHIFFRES\*

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 37 990 € - 7 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 121 g/km + 330 €                       |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne + élec., 12S           |
| Cylindrée                     | 1199 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 136 (+ 28 élec.) pour 145 ch cumulés   |
| Couple                        | 230 (+ 51 élec.) pour 320 Nm cumulés   |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 1 turbo         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS                         | 225/55 R19                             |
| RESERVOIR                     | 55 litres                              |
| COFFRE                        | 565 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1 554 kg                               |
| L x l x h (en m)              | 4,66 x 1,93 x 1,70                     |
| VITESSE MAXI                  | 201 km/h                               |
| 0 à 100 km/h                  | 11s2                                   |
| CONSUMMATION MIXTE            | 5,4 l/100 km                           |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# CUPRA

## Formmentor 1.5 eTSI Hybrid 150 ch V



En plus de son restylage intervenu l'été dernier, ce Formmentor de 150 ch est devenu micro-hybride.

### Mise à jour

A l'occasion de son restylage, ce Formmentor de 150 ch passe à l'hybridation légère 48 V. Les performances sont correctes, mais les relances et la boîte DSG7 manquent de vivacité. À l'intérieur quelques évolutions. L'écran multimédia passe de 12 à 12,9 pouces et les touches du volume de la radio et de la température sont maintenant rétroéclairées. On apprécie aussi son comportement routier, ainsi que son sens pratique développé et des places arrière suffisamment spacieuses pour lui permettre de jouer les SUV familiaux. Mais il n'échappe pas au malus...

**+ QUALITÉS**  
Comportement  
Evolution technique

**- DÉFAUTS**  
Tempérament mécanique  
Malus

### LES CHIFFRES

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 37 825 € - 8 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 130 g/km + 983 €                       |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                   |
| Cylindrée                     | 1498 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 150 ch à 5000 tr/mn                    |
| Couple                        | 250 Nm à 1500 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 1 turbo         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 245/40 R19                             |
| RESERVOIR                     | 50 litres                              |
| COFFRE                        | 431 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1511 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,45 x 1,84 x 1,53                     |
| VITESSE MAXI                  | 192 km/h                               |
| 1000 m D. A.                  | 31,1 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 6,7 s                                  |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 7,1 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Tavascan 286 V



Bien qu'espagnol, le Tavascan est construit en Chine, ce qui le prive du bonus écologique sur notre territoire.

### Il sort de l'ordinaire

Le Tavascan partage la même plateforme, moteurs et batteries que les Skoda Enyaq coupé et Volkswagen ID.5. À bord l'ambiance est originale avec une console centrale flottante et des décorations couleur cuivre. Les assemblages sont soignés mais les plastiques durs et clinquants dénotent au vu du tarif pratiqué. Heureusement la dotation de série est complète notamment en termes de sécurité (régulateur de vitesse adaptatif, aide au stationnement...). Au volant pas de surprise, le Tavascan est agile, les suspensions sont fermes mais sans excès. Seul bémol, une pédale de frein spongieuse.

**+ QUALITÉS**  
Compromis confort/agilité  
Équipement complet

**- DÉFAUTS**  
Sensation pédale de frein  
Pas de bonus

### LES CHIFFRES

|                               |                                              |
|-------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 41 040 € - 6 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                   |
| MOTEUR                        | Électrique                                   |
| Puissance                     | 286 ch                                       |
| Couple                        | 545 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 235/55 R19 - 255/50 R19                      |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 77 kWh                           |
| COFFRE                        | 565 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                         | 2117 kg                                      |
| L x l x h (en m)              | 4,65 x 1,86 x 1,60                           |
| VITESSE MAXI                  | 183 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                  | 27,4 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 3,8 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE               | 35 mn (rapide) 7h30 (11kW)                   |
| AUTONOMIE                     | 400 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## Terramar 1.5 eHybrid 272 VZ



Des économies de carburant sont réalisables. Batterie pleine, il est possible de parcourir 90 km en tout électrique en ville.

### A l'assaut des familles

Dernier venu dans la gamme Cupra, ce Terramar partage la même plateforme que le VW Tiguan. Ce modèle est un bon SUV familial cependant, malgré 7 cm de longueur supplémentaires il se montre moins logeable aux places arrière que son petit frère, le Formentor. Il se rattrape avec un coffre plus généreux et une banquette coulissante. Conséquence d'un amortissement souple, son comportement rigoureux n'est pas très dynamique. Cette chère version VZ plug-in hybride de 272 ch est la seule finition disponible. Si aucun malus CO<sub>2</sub> ne le frappe, il n'échappe pas au malus au poids (2 075 €).

**+ QUALITÉS**  
Confort  
Autonomie électrique

**- DÉFAUTS**  
Tarif  
Malus au poids

#### LES CHIFFRES

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 49 800 € - 8 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 37 g/km 0 €                            |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S           |
| Cylindrée                     | 1498 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 272 ch                                 |
| Couple                        | 400 Nm                                 |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                      |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS                         | 255/40 R 20                            |
| RESERVOIR                     | 45 litres                              |
| COFFRE                        | 390/510 dm <sup>3</sup>                |
| POIDS                         | 1737 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,52 x 1,87 x 1,59                     |
| VITESSE MAXI                  | 215 km/h*                              |
| 1000 m D. A.                  | 27,3 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 3,9 s                                  |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 7,0 l/100 km                           |

\*Donnée constructeur

**→ LES ÉTOILES** ★ ★ ★ ★ ★

## Bigster 1.2 mild hybrid 130 4x4 Extreme



Équilibré sur la route, il montre ses limites en hors-piste ou les suspensions filtrent mal les irrégularités : ça secoue.

### 4x4 mais pas tout-terrain

Le Bigster propose, moyennant un supplément de 3 500 € (malus compris), une option quatre roues motrices sur son 1.2 turbo 130 ch. Pourquoi pas, même si le bloc est un peu creux et couplé à une boîte de vitesses pas très plaisante à manier. Heureusement, l'ensemble reste sobre, et le surcroît de motricité apporté par la transmission se révèle appréciable lorsque l'adhérence est réduite. Cependant, le Bigster 4x4 montre vite ses limites en hors-piste: le manque de couple à bas régime et les porte-à-faux importants réduisent ses capacités d'évolution.

**+ QUALITÉS**  
Motricité  
Sobriété préservée

**- DÉFAUTS**  
Agrément  
Aptitudes en TT

#### LES CHIFFRES

|                                                                 |                                        |
|-----------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE                                        | 31 400 € - 8 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE                                   | 137 g/km + 1 172 €                     |
| MOTEUR                                                          | 3 cyl. en ligne, 12S                   |
| Cylindrée                                                       | 1199 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                                                       | 130 ch à 4500 tr/mn                    |
| Couple                                                          | 230 Nm à 2250 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                                                    | Essence + 1 turbo                      |
| TRANSMISSION                                                    | Intégrale<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS                                                           | 215/60 R18                             |
| RESERVOIR                                                       | 55 litres                              |
| COFFRE                                                          | 695 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                                                           | 1515 kg                                |
| L x l x h (en m)                                                | 4,55 x 1,82 x 1,71                     |
| VITESSE MAXI                                                    | 180 km/h                               |
| 1000 m D. A.                                                    | 33,4 s                                 |
| 80 à 120 km/h (4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> ) | 7,6/11,6/18 s                          |
| CONSUMMATION MOYENNE                                            | 7,1 l/100 km                           |

**→ LES ÉTOILES** ★ ★ ★ ★ ★

# DACIA

## Duster Hybrid 155 Journey



La petite surface vitrée ne favorise pas la visibilité et les matériaux ne sont pas valorisants, mais la planche de bord présente bien et paraît très solide.

Disponible dès 26 900 € en finition Expression, le Duster Hybrid 155 n'a pas augmenté son prix par rapport au 140 qu'il remplace.

### Sobriété et bonne santé

Le Dacia Duster Hybrid 155 adopte une nouvelle chaîne full hybrid plus puissante et plus efficace, combinant un moteur essence 1.6 atmosphérique et deux moteurs électriques. À l'usage, l'ensemble séduit par sa douceur, sa réactivité en ville et sa sobriété réelle, souvent contenue autour de 5 l/100 km. Malgré des performances en progrès, le Duster conserve un tempérament apaisé, privilégiant le confort, la facilité de conduite et une polyvalence cohérente avec sa vocation familiale. Bien équipé dès les finitions hautes il est proposé à un tarif flirant avec les 30 000 €. Mais au regard de son équipement, son rapport prix/prestations reste canon.

**+ QUALITÉS**  
Comportement routier  
Prix

**- DÉFAUTS**  
Confort et insonorisation  
Présentation et finition

#### LES CHIFFRES

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 28 500 € - 6 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 106 g/km 0 €                           |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S           |
| Cylindrée                     | 1789 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 155 ch cumulés (107 + 49 élec)         |
| Couple                        | 230 Nm cumulés (172 + 205 élec)        |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique                   |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS                         | 215/60 R18                             |
| RESERVOIR                     | 48 litres                              |
| COFFRE                        | 475 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1426 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,35 x 1,82 x 1,66                     |
| VITESSE MAXI                  | 177 km/h                               |
| 1000 m D. A.                  | 31,6 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 5,6 s                                  |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 5,7 l/100 km                           |

**→ LES ÉTOILES** ★ ★ ★ ★ ★



## Bigster 1.2 mild hybrid-G Journey 140



Le Bigster est toujours aussi compétent sur le plan dynamique : étonnant pour un grand SUV compact sans prétentions sportives. Le moteur, de son côté, fait le job, sans plus.

### Coup de gaz

Le Dacia Bigster adopte un moteur 1.2 mild hybrid-G de 140 ch fonctionnant au GPL, identique à la version essence mais doté d'un réservoir de 50 litres supplémentaire. Proposé au même prix, il consomme 9l/100km et permet d'économiser jusqu'à 20 € tous les 1 000 km face à l'essence, tout en offrant plus de 1 300 km d'autonomie grâce à la double alimentation. Les performances restent proches de la version essence, sans vibrations supplémentaires. Bien équipé, spacieux et moderne malgré une finition basique, le Bigster se montre imbattable en rapport prix/prestations dans cette version GPL. Une version 4x4 automatique arrivera fin d'année.

#### + QUALITÉS

Alternative GPL  
Belle autonomie  
Tarif serré

#### - DÉFAUTS

Finition perfectible

### LES CHIFFRES

|                                                                    |                                           |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE                                           | 28 600 € - 7 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE                                      | 113 g/km + 170 €                          |
| MOTEUR                                                             | 3 cyl. en ligne + élec., 12S              |
| Cylindrée                                                          | 1 199 cm <sup>3</sup>                     |
| Puissance                                                          | 140 ch à 5500 tr/mn                       |
| Couple                                                             | 230 Nm à 2100 tr/mn                       |
| ALIMENTATION                                                       | Essence + GPL + 1 turbo                   |
| TRANSMISSION                                                       | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS                                                              | 215/60 R18                                |
| RESERVOIR                                                          | 50 litres                                 |
| COFFRE                                                             | 640 dm <sup>3</sup>                       |
| POIDS                                                              | 1455 kg                                   |
| L x l x h (en m)                                                   | 4,57 x 1,82 x 1,71                        |
| VITESSE MAXI                                                       | 177 km/h                                  |
| 1 000 m D. A.                                                      | 32 s                                      |
| 80 à 120 km/h (en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> ) | 7,8/11,8/18,2 s                           |
| CONSUMMATION MOYENNE                                               | 6,6 l/100 km                              |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## DS 3 E-Tense Etoile



Le DS 3 E-Tense a profité de son restylage pour améliorer son autonomie.

### Rallonge bienvenue

Comme d'autres modèles du groupe Stellantis, la version électrique du DS 3 a reçu un nouveau moteur de 156 ch (au lieu de 136 ch), et une batterie inédite d'une capacité brute de 54 kWh (au lieu de 50 kWh). Cet ensemble permet au DS 3 de dépasser les 300 km d'autonomie moyenne selon nos mesures, et même d'atteindre 345 km en ville (contre respectivement 225 et 265 km pour la version précédente). Des progrès favorisés par le gain de capacité de la batterie et sa chimie différente, ainsi que par la consommation maîtrisée du nouveau moteur. Mais le tout reste hors de prix pour un petit SUV.

#### + QUALITÉS

Réactivité mécanique  
Autonomie en nette hausse

#### - DÉFAUTS

Tarif ambitieux  
Places AR étriquées

### LES CHIFFRES

|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 456 400 € - 4 CV                             |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3500 €                              |
| MOTEUR                               | Électrique synchrone                         |
| Puissance                            | 156 ch                                       |
| Couple                               | 260 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 215/55 R18                                   |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 54 kWh                           |
| COFFRE                               | 302 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                | 1577 kg                                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,12 x 1,80 x 1,54                           |
| VITESSE MAXI                         | 150 km/h                                     |
| 1 000 m D. A.                        | 31,7 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 5,8 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 5h45 (11kW) 39h (secteur)                    |
| AUTONOMIE                            | 305 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Bigster Hybrid 155 Journey



Bien que son insonorisation et la réactivité de sa boîte auto laissent à désirer, le Bigster hybride séduit par sa sobriété.

### Big Duster !

Modèle spacieux, moderne et qui reste abordable, le Bigster offre un coffre XL et un habitacle généreux, bien que trois adultes à l'arrière manquent de place. Son équipement est riche, incluant des options inédites chez Dacia (clim' bizona, hayon motorisé, régulateur adaptatif). Sous le capot, un bloc hybride de 155 ch qui offre sobriété et bon agrément en ville, mais qui souffre d'une boîte peu réactive et d'une insonorisation perfectible sur route. Le Bigster séduit donc par son habitabilité, sa dotation et son tarif mais son manque de confort limite sa crédibilité face à des rivaux bien plus feutrés.

#### + QUALITÉS

Moteur sobre  
Habitabilité/coffre

#### - DÉFAUTS

Qualité perçue  
Amortissement perfectible

### LES CHIFFRES

|                               |                                |
|-------------------------------|--------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 32 000 € - 8 CV                |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 104 g/km 0 €                   |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S           |
| Cylindrée                     | 1 793 cm <sup>3</sup>          |
| Puissance                     | 155 ch à nc tr/mn              |
| Couple                        | 172 + 205 Nm à nc tr/mn        |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto.    |
| PNEUS                         | 205/55 R19                     |
| RESERVOIR                     | 50 litres                      |
| COFFRE                        | 625 dm <sup>3</sup>            |
| POIDS                         | 1500 kg                        |
| L x l x h (en m)              | 4,57 x 1,82 x 1,66             |
| VITESSE MAXI                  | 178 km/h                       |
| 1 000 m D. A.                 | 31,6 s                         |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 6,6 s                          |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 5,8 l/100 km                   |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## DS 7 BlueHdi 130 EAT8 Pallas



Cette version diesel permet d'accéder à moindres frais au DS 7, tout en limitant les frais de carburant.

### L'utile et l'agréable

Cette version diesel du DS7 (qui ne sera pas reconduite dans son remplaçant) assure l'entrée de gamme. Le 1.5 BlueHdi, forcément associé à la douce boîte auto, se montre alerte en toutes circonstances, frugal et doux. Dommage qu'il ne puisse être associé à l'amortissement piloté par caméra, qui fait la fierté de la marque sur d'autres modèles. Cela-dit, la suspension d'origine se montre déjà très prévenante. Côté comportement, le châssis fait preuve d'efficacité malgré une tendance sous-vireuse. Dans cette finition de base, le DS 7 fournit déjà le GPS, l'aide au stationnement, etc. Mais les tarifs grimpent.

#### + QUALITÉS

Performances honnêtes  
Confort  
Comportement serein

#### - DÉFAUTS

Scan suspension indisponible

### LES CHIFFRES\*

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 51 850 € - 6 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 145 g/km + 3119 €                      |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                   |
| Cylindrée                     | 1 499 cm <sup>3</sup>                  |
| Puissance                     | 130 ch à 3750 tr/mn                    |
| Couple                        | 300 Nm à 1750 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Diesel + 1 turbo                       |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 255/50 R19                             |
| RESERVOIR                     | 55 litres                              |
| COFFRE                        | 541 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1585 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,60 x 1,90 x 1,64                     |
| VITESSE MAXI                  | 195 km/h                               |
| 0 à 100 km/h                  | 10s9                                   |
| CONSUMMATION MIXTE            | 5,5 l/100 km                           |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## N°8 Long Range Etoile 245 ch



En combinant une carrosserie très aérodynamique (Cx de 0,24) et une batterie XXL, le N°8 revendique une autonomie WLTP de... 715 km !

### French touch

Le DS N°8, inédit SUV coupé 100 % électrique de 4,82 m, compte jouer la carte du luxe à la française et séduire avec un design fortement démarqué. Autre atout annoncé sur cette version : jusqu'à 715 km d'autonomie (disons plutôt 500 km réels). Doté d'une grosse batterie de 97,2 kWh, il privilégie le confort : suspension pilotée, vitrage feuilleté, silence remarquable. Le mode "One Pedal" facilite la conduite urbaine, et les performances restent correctes malgré 2,1 t. Dommage que les places arrière soient peu accueillantes, avec une assise courte et un plafond bas. Bien équipé, le N°8 pêche par ses détails de finition peu dignes de son tarif.

#### + QUALITÉS

**Autonomie intéressante**  
**Confort général et dotation**

#### - DÉFAUTS

**Habitabilité AR quelconque**  
**Détails de finition**

### LES CHIFFRES\*

|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 71 200 € - 7 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                                 |
| MOTEUR                               | Électrique synchrone à aimant permanent      |
| Puissance                            | 245 ch                                       |
| Couple                               | 343 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 235/50 R20                                   |
| BATTERIE                             | Li-ion 97,2 kWh                              |
| COFFRE                               | 580 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                | 2180 kg                                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,82 x 1,90 x 1,58                           |
| VITESSE MAXI                         | 190 km/h                                     |
| 0 à 100 km/h                         | 7s8                                          |
| TEMPS DE CHARGE                      | 27 mn (160 kW) / 6h10 (11 kW)                |
| AUTONOMIE                            | 715 km                                       |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## 600e 54 kWh 156 Icône



Plutôt accessible financièrement, le 600 e se montre également assez autonome et se distingue par son confort à l'usage.

### Séducteur branché

Le 600 e repose sur la même base que les DS 3, Jeep Avenger et Peugeot E-2008. Deuxième Fiat 100% électrique après la 500 e, il est également proposé aussi avec deux versions hybrides 48V de 100 et 136 ch. En électrique, il met à profit le nouvel ensemble moteur (156 ch, obtenus uniquement en mode Sport) et batterie (51 kWh utiles) pour démontrer de belles performances et une autonomie très acceptable (320 km en moyenne, jusqu'à 375 km en ville), le tout dans un look craquant. Et si sa finition paraît basique, le 600 e est le moins cher des cousins Stellantis et brille par sa douceur.

#### + QUALITÉS

**Douceur et confort**  
**Présentation**  
**Performances / autonomie**

#### - DÉFAUTS

**Finition moyenne**

### LES CHIFFRES

|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 37 900 € - 4 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3500 €                              |
| MOTEUR                               | Électrique                                   |
| Puissance                            | 156 ch                                       |
| Couple                               | 260 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 215/65 R16                                   |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 54 kWh                           |
| COFFRE                               | 330 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                | 1540 kg                                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,18 x 1,79 x 1,53                           |
| VITESSE MAXI                         | 150 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                         | 31,5 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 5,3 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 5h45 (11 kW) 39h (secteur)                   |
| AUTONOMIE                            | 320 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# FIAT

## 600 1.2 Hybrid 110 DCT6 La Prima



Remplaçant du 500X, le 600 adapte, comme ce dernier, les lignes de la 500 au format SUV.

### Le 600 polyvalent

Afin d'éviter les mêmes déconvenues commerciales que sa petite sœur 500, le SUV 600 se décline en version hybride, quelques mois seulement après sa commercialisation en électrique. Un choix judicieux car l'agrément de conduite, tout comme la sobriété, sont au rendez-vous. Pour ceux qui ne sont pas prêts à passer au "zéro émission", cette hybride de 110 ch, très bien équipée dans sa finition La Prima, permet de profiter du confort, tant en amortissement qu'acoustique, et des aspects pratiques de la 600. Dommage que toutes ses qualités se monnaient assez chèrement.

#### + QUALITÉS

**Agrément de conduite**  
**Suspension confortable**  
**Mécanique peu sonore**

#### - DÉFAUTS

**Tarif élevé (+ 300 € déjà !)**

### LES CHIFFRES

|                                      |                                        |
|--------------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 30 700 € - NC                          |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 109 g/km - 0 €                         |
| MOTEUR                               | 3 cyl. en ligne, 12S                   |
| Cylindrée                            | 1199 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                            | 110 ch à 5000 tr/mn                    |
| Couple                               | 205 Nm à 1750 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                         | Essence + 1 turbo + électrique         |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS                                | 215/55 R18                             |
| RESERVOIR                            | 44 litres                              |
| COFFRE                               | 368 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                                | 1325 kg                                |
| L x l x h (en m)                     | 4,18 x 1,79 x 1,54                     |
| VITESSE MAXI                         | 176 km/h                               |
| 1000 m D. A.                         | 33,4 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 8,0 s                                  |
| CONSUMMATION MOYENNE                 | 6,0 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# FORD

## Puma 1.0 EcoBoost Hybrid 170 Powershift ST



Avec 30 ch de moins et un couple en berne par rapport à son prédécesseur, le nouveau Puma ST devient moins sportif.

### De l'eau dans son vin

Le Puma ST est le seul SUV citadin vraiment sportif. Son châssis incroyablement efficace fixe de nouvelles références dans la catégorie, en devenant une redoutable GTI. Il troque depuis plus d'un an le précédent trois cylindres 1.5 turbo 200 ch doté d'une commande manuelle contre une version 1.0 de 170 ch, avec une boîte automatique à double embrayage. Bien que plus sobre, ce nouveau bloc n'offre ni le punch, ni le caractère sportif de son brillant prédécesseur. Il devient du coup trop sage pour exploiter pleinement un châssis un poil moins enjoué et qui ne propose plus de différentiel

#### + QUALITÉS

**Comportement routier**  
**Consommations en baisse**

#### - DÉFAUTS

**Suspensions fermes**  
**Moteur trop timide**

### LES CHIFFRES

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 38 290 € - 8 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 135 g/km + 1504 €                      |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne, 12S                   |
| Cylindrée                     | 999 cm <sup>3</sup>                    |
| Puissance                     | 170 ch à 5750 tr/mn                    |
| Couple                        | 248 Nm à 3000 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo + électrique         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 225/40 R19                             |
| RESERVOIR                     | 42 litres                              |
| COFFRE                        | 475 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1339 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,33 x 1,81 x 1,54                     |
| VITESSE MAXI                  | 201 km/h                               |
| 1000 m D. A.                  | 30,4 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 5,4 s                                  |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 7,2 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## Kuga 2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Active X



Restylé depuis le printemps dernier, le Kuga s'offre une nouvelle proue, avec une calandre et des feux redessinés.

### La formule deux en un

Récemment restylé, le Kuga évolue esthétiquement et techniquement. Cette nouvelle version hybride simple qui passe de 190 à 180 ch, fonctionne toujours à l'E85 et délivre des sensations mécaniques comparables. Cette proposition a tout du bon plan financier. La sobriété de la mécanique du modèle actuel et le prix attractif de l'E85 permettent de substantielles économies et l'agrément de l'ensemble hybride séduit. Dommage que le comportement manque de dynamisme, que son amortissement soit ferme et que son habitacle austère oublie la notion de fantaisie.

**+ QUALITÉS**  
Budget d'utilisation  
Agrément mécanique

**- DÉFAUTS**  
Suspensions fermes  
Présentation austère

| LES CHIFFRES                  |                                                  |
|-------------------------------|--------------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 44 290 € - 8 CV                                  |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 119 g/km + 280 €                                 |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S                     |
| Cylindrée                     | 2488 cm <sup>3</sup>                             |
| Puissance                     | 180 ch                                           |
| Couple                        | 235 Nm                                           |
| ALIMENTATION                  | Essence                                          |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. à variation continue |
| PNEUS                         | 225/60 R 18                                      |
| RESERVOIR                     | 54 litres                                        |
| COFFRE                        | 500/641 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                         | 1689 kg                                          |
| L x l x h (en m)              | 4,65 x 1,89 x 1,69                               |
| VITESSE MAXI                  | 194 km/h                                         |
| 1000 m D. A.                  | 30,1 s                                           |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 5,3 s                                            |
| CONSOMMATION MOYENNE          | 7,9 l/100 km                                     |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Capri Extended Range 286 Pack Premium



La Capri tente sa chance au sein d'une catégorie de SUV électriques familiaux de plus en plus importante.

### Appellation trompeuse

À l'exception de son nom, le SUV électrique familial ne partage pas grand chose avec le coupé populaire sorti en 1969, à part le dessin rond de sa vitre de custode arrière, et encore... À l'instar de l'Explorer, la Ford Capri reprend la base technique des Volkswagen ID.4/ID.5. En cumulant 340 ch, cette version à deux moteurs réserve des relances toniques et profite de sa batterie de 79 kWh pour s'offrir un champ d'action proche de 400 km dans la vraie vie. Il est également dynamique et propose un bel espace à vivre, mais les 53 000 € demandés à l'achat de cette version haut de gamme sont encore trop élevés.

**+ QUALITÉS**  
Habitabilité/coffre  
Comportement sain

**- DÉFAUTS**  
Tarif  
Positionnement discutable

| LES CHIFFRES                         |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 53 000 € - 6 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                                 |
| MOTEUR                               | Électrique                                   |
| Puissance                            | 285 ch                                       |
| Couple                               | 545 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 235/55 R 19 - 255/50 R 19                    |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 77 kWh                           |
| COFFRE                               | 620 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                | 2070 kg                                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,64 x 1,88 x 1,63                           |
| VITESSE MAXI                         | 178 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                         | 27,6 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 3,8 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 35 mn (rapide) 7h30 (11kW)                   |
| AUTONOMIE                            | 410 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Explorer Extended Range 286 Pack Premium



L'Explorer propose trois versions distinctes : 52 kWh/170 ch, 77 kWh/286 ch et 79 kWh/340 ch.

### Une ID Ford !

Ford profite des accords avec Volkswagen pour investir le juteux créneau des SUV électriques familiaux. Il se distingue de son cousin germain par son style plus massif, rappelant davantage les créations américaines. L'habitacle s'en rapproche davantage encore et l'Explorer offre une belle habitabilité aux occupants arrière et le coffre se montre particulièrement pratique malgré un volume qui n'est pas exceptionnel (440 dm<sup>3</sup>). Reprenant l'accastillage de l'ID.5, il distille une précision et un dynamisme comparables, mais soigne davantage son confort, avec un amortissement plus prévenant.

**+ QUALITÉS**  
Agrément de conduite  
Habitabilité arrière  
Équipements

**- DÉFAUTS**  
Tarif encore plus élevé

| LES CHIFFRES                         |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 50 500 € - 6 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                                 |
| MOTEUR                               | Électrique                                   |
| Puissance                            | 285 ch                                       |
| Couple                               | 545 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 235/55 R 19 - 255/50 R 19                    |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 77 kWh                           |
| COFFRE                               | 500 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                | 2035 kg                                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,47 x 1,88 x 1,63                           |
| VITESSE MAXI                         | 180 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                         | 27,3 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 3,8 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 35 mn (rapide) 7h30 (11kW)                   |
| AUTONOMIE                            | 450 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Mustang Mach-E GT Extended Range GT



Trois nouvelles teintes et des jantes inédites sont apparues lors du restylage survenu en mai 2025.

### Sportif à embonpoint

Fort de presque 500 ch, le SUV Mustang Mach-E GT affiche des performances d'authentique sportive avec des accélérations toniques et des relances énergiques. Le comportement, toujours aussi plaisant, est au diapason de cette vocation "musclée". En revanche, avec un poids (annoncé) de presque 2,3 tonnes, le freinage est mis à rude épreuve et l'autonomie réelle fond comme neige au soleil. À l'occasion de son léger restylage, il est désormais dotée en série d'une pompe à chaleur permettant une meilleure gestion de l'énergie et une optimisation de l'autonomie en condition climatique extrême.

**+ QUALITÉS**  
Habitabilité  
Performances

**- DÉFAUTS**  
Poids élevé  
Tarif (+ 500 €)

| LES CHIFFRES*                 |                                           |
|-------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 81 990 € - 16 CV                          |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                |
| MOTEUR                        | Électrique (2 moteurs)                    |
| Puissance                     | 487 ch                                    |
| Couple                        | 860 Nm à partir de 0 tr/mn                |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 245/45 R 20                               |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 99 kWh                        |
| COFFRE                        | 500 + 90 dm <sup>3</sup> **               |
| POIDS                         | 2273 kg                                   |
| L x l x h (en m)              | 4,75 x 1,93 x 1,62                        |
| VITESSE MAXI                  | 200 km/h                                  |
| 0 à 100 km/h                  | 4s4                                       |
| TEMPS DE CHARGE               | 45 min (10 à 80 % charge rapide)          |
| AUTONOMIE                     | 515 km                                    |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## HR-V 1.5 e:HEV 131 ch Advance Style Plus



Lors des relances, la transmission à variation continue peut faire monter très haut dans les tours le quatre cylindres. Elle incite à une conduite en douceur.

Sans pouvoir rivaliser avec la rigueur proposée par les meilleurs de la catégorie, l'habitacle du HR-V fait preuve de sérieux.

### Un outsider trop méconnu

L'actuel HR-V a de quoi séduire ceux qui veulent rouler différent. Son restylage de 2025 est discret. Il concerne la calandre, la nouvelle signature lumineuse et les boucliers redessinés. L'intérieur gagne en raffinement et l'ergonomie améliorée de l'écran tactile 9" est bienvenue. Le coffre est limité mais la modularité exemplaire, grâce aux assises arrière relevables. Sobre, son moteur full hybrid de 131 ch se contente de 5,9 l/100 km en moyenne (5,2 l en ville). Confortable, sûr et économique, le HR-V pâtit cependant d'un tarif ambitieux, environ 5000 € plus élevé que celui de ses rivaux directs.

**+ QUALITÉS**  
Faible consommation  
Modularité

**- DÉFAUTS**  
Prix trop élevé  
Boîte eCVT

### LES CHIFFRES

|                               |                                                  |
|-------------------------------|--------------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 41 990 € - 6 CV                                  |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 122 g/km + 360 €                                 |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S                     |
| Cylindrée                     | 1 498 cm <sup>3</sup>                            |
| Puissance                     | 107 ch à 6 400 tr/mn (+ 131 ch élec.)            |
| Couple                        | 131 Nm à 5 000 tr/mn (+ 253 Nm élec.)            |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique                             |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. à variation continue |
| PNEUS                         | 225/50 R18                                       |
| RESERVOIR                     | 40 litres                                        |
| COFFRE                        | 366 dm <sup>3</sup>                              |
| POIDS                         | 1 397 kg                                         |
| L x l x h (en m)              | 4,34 x 1,79 x 1,59                               |
| VITESSE MAXI                  | 169 km/h                                         |
| 1 000 m D. A.                 | 32,2 s                                           |
| 80 à 120 km/h (en d)          | 6,9 s                                            |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 5,9 l/100 km                                     |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## e:Ny1 Advance



Sobre, le e:Ny1 reprend largement le design de son cousin hybride, le HR-V. Et ses dimensions, entre SUV citadin et compact.

### Deuxième chance

Honda s'est lancé sur le marché de l'électrique avec la sympathique mini-citadine "e". Après son relatif échec commercial (plombée par son prix et son autonomie), le constructeur japonais propose un deuxième modèle : l'e:Ny1 (prononcez énihouane, pour anyone). Reprenant une bonne partie de la technique et du look du HR-V, ce grand SUV citadin (ou petit SUV compact si vous préférez) surprend par son équipement très généreux et son bon niveau de confort. Malheureusement, son autonomie est trop juste, et les tarifs très élevés : les mêmes reproches que pour la petite e. Et il n'a pas droit au bonus...

**+ QUALITÉS**  
Confortable et logeable  
Très bien équipé

**- DÉFAUTS**  
Autonomie trop juste  
Tarif et absence de bonus

### LES CHIFFRES

|                               |                                              |
|-------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 47 700 € - 4 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                   |
| MOTEUR                        | Électrique                                   |
| Puissance                     | 204 ch                                       |
| Couple                        | 310 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 225/50 R18                                   |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 68,8 kWh                         |
| COFFRE                        | 381 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                         | 1 690 kg                                     |
| L x l x h (en m)              | 4,39 x 1,79 x 1,60                           |
| VITESSE MAXI                  | 160 km/h                                     |
| 1 000 m D. A.                 | 30,0 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 5,2 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE               | 45 min (rapide) 6h (11kW) / 40h              |
| AUTONOMIE                     | 340 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## ZR-V e:HEV 2.0 i-MMD Sport



Récemment arrivé dans la gamme Honda, le ZR-V se place entre le HR-V et le CR-V. Il affronte les Austral, 3008, Qashqai...

### Juste milieu ?

Pour compléter son offre de SUV en Europe, Honda fait appel à un modèle déjà vu aux États-Unis : le ZR-V. Ce SUV compact vient se loger entre le citadin HR-V et le familial CR-V. Il reprend la plateforme de la brillante Civic... Mais malheureusement pas les belles sensations de conduite de la berline. Dommage, puisque l'ensemble hybride de 184 ch apparaît par ailleurs très abouti, plaisant et sobre. L'intérieur est particulièrement logeable (mais manque de rangements), et se montre bien fini à défaut d'impressionner par sa présentation. L'équipement est très complet, ce qui compense un peu les tarifs élevés.

**+ QUALITÉS**  
Moteur sobre et plaisant  
Équipement complet

**- DÉFAUTS**  
Tarifs élevés  
Modularité en retrait

### LES CHIFFRES

|                               |                                              |
|-------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 45 950 € - 7 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 131 g/km + 1074 €                            |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                         |
| Cylindrée                     | 1 993 cm <sup>3</sup>                        |
| Puissance                     | 184 ch à 6 000 tr/mn                         |
| Couple                        | 315 Nm à 1 800 tr/mn                         |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique                         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 225/55 R18                                   |
| RESERVOIR                     | 57 litres                                    |
| COFFRE                        | 415 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                         | 1 616 kg                                     |
| L x l x h (en m)              | 4,57 x 1,84 x 1,62                           |
| VITESSE MAXI                  | 174 km/h                                     |
| 1 000 m D. A.                 | 30,3 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 5,6 s                                        |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 6,3 l/100 km                                 |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## CR-V e:HEV Executive 2WD



Le nouveau CR-V a grandi, mais n'offre pas 7 places, contrairement à ses concurrents.

### Grand... 5 places

Le CR-V a récemment fait peau neuve. Ce SUV familial, concurrent des Toyota RAV4 ou Nissan X-Trail, représente le haut du panier chez Honda. En revanche, contrairement à ces derniers et malgré des dimensions en hausse, il n'est pas disponible en version 7 places. Dommage. Il est pour la première fois disponible en motorisation hybride rechargeable, tout en conservant l'hybride classique, comme ici. Ce dernier s'annonce sobre et correctement performant, malgré la masse relativement élevée de l'ensemble. Mais le CR-V hybride n'est disponible qu'avec une seule finition, assez chère, même si les tarifs ont récemment baissé.

#### + QUALITÉS

Équipement complet  
Sobriété

#### - DÉFAUTS

Pas de version 7 places  
Ticket d'entrée cher (+ 5000 €)

### LES CHIFFRES

|                               |                                              |
|-------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 49 980 € - 7 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 135 g/km + 1504 €                            |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                         |
| Cylindrée                     | 1993 cm <sup>3</sup>                         |
| Puissance                     | 184 ch à 6000 tr/mn                          |
| Couple                        | 335 Nm à 1500 tr/mn                          |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique                         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 235/60 R 18                                  |
| RESERVOIR                     | 57 litres                                    |
| COFFRE                        | 575/755 dm <sup>3</sup>                      |
| POIDS                         | 1750 kg                                      |
| L x l x h (en m)              | 4,71 x 1,87 x 1,68                           |
| VITESSE MAXI                  | 184 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                  | 30,4 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 5,9 s                                        |
| CONSUMATION MOYENNE           | 6,7 l/100 km                                 |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Instar 49 kWh 115 Creative



Baroudeur urbain, l'Instar oublie étonnamment de protéger sa carrosserie avec des protections dignes de son statut.

### Presque accessible !

Les petites électriques se cantonnent en général à un usage péri urbain. Avec l'Instar, Hyundai parvient à concilier petit gabarit et tarif "mesuré" avec une habitabilité suffisante pour 4 adultes et des performances qui lui permettent d'envisager les longs parcours. L'autonomie est correcte mais la puissance de charge maxi (80 kW) impose des arrêts borne à rallonge. Le véritable point noir de ce mini SUV est toutefois son amortissement, trop ferme lorsque le bitume n'est pas lisse. Malgré sa petite taille, l'Instar séduit par sa polyvalence. Il est astucieux, plaisant à conduire et doté d'une autonomie correcte.

#### + QUALITÉS

Espace intérieur  
Performances

#### - DÉFAUTS

Confort peu soigné  
Tarif un peu élevé

### LES CHIFFRES

|                                    |                                              |
|------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE           | 29 600 € - 3 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE | 0 g/km - 3500 €                              |
| MOTEUR                             | Électrique                                   |
| Puissance                          | 115 ch                                       |
| Couple                             | 147 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                       | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                       | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                              | 185/65 R 15                                  |
| BATTERIE                           | Lithium-ion 49 kWh                           |
| COFFRE                             | 245/359 dm <sup>3</sup>                      |
| POIDS                              | 1356 kg                                      |
| L x l x h (en m)                   | 3,83 x 1,61 x 1,58                           |
| VITESSE MAXI                       | 149 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                       | 33,0 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)           | 7,4 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                    | 30 mn (rapide) 5h (11kW)                     |
| AUTONOMIE                          | 310 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## CR-V e:Phev 184 ch Advance Tech



Le Honda CR-V est proposé pour la première fois en hybride rechargeable, et se montre ici compétent mais cher.

### Inédit mais cher

Dans l'air du temps, le CR-V est disponible dans une motorisation hybride rechargeable : c'est inédit. En mode électrique, son autonomie est plutôt bonne, avec 60 km mesurés par nos soins. Et la consommation, une fois la batterie vidée, se limite à 6,7 l/100 km en conditions mixtes. Pas mal... Mais certains rivaux font mieux, comme notamment les C-HR et RAV4 PHEV chez Toyota, pourtant commercialisés moins cher. Pas donné, le CR-V PHEV même s'il est très bien équipé, a de nouveau baissé ses tarifs après une augmentation récente de 5000 € qui était excessive !

#### + QUALITÉS

Bonne autonomie électrique  
Équipement complet  
Conso batterie vidée

#### - DÉFAUTS

Tarif trop élevé

### LES CHIFFRES

|                               |                                              |
|-------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 58 150 € - 8 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 59 g/km 0 €                                  |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S                 |
| Cylindrée                     | 1993 cm <sup>3</sup>                         |
| Puissance                     | 184 ch cumulés                               |
| Couple                        | 335 Nm cumulés                               |
| ALIMENTATION                  | Essence                                      |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 235/60 R 18                                  |
| RESERVOIR                     | 47 litres                                    |
| COFFRE                        | 680 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                         | 1932 kg                                      |
| L x l x h (en m)              | 4,71 x 1,87 x 1,68                           |
| VITESSE MAXI                  | 185 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                  | 31,0 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 6,0 s                                        |
| CONSUMATION MOYENNE           | 6,7 l/100 km                                 |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Bayon 1.0 T-GDi 100 Initia



La face avant est encore plus originale depuis le récent restylage.

### Monsieur Plus

Chez Hyundai, on a une interprétation très particulière de la notion d'entrée de gamme. En effet, depuis quelques mois, le Bayon embarque systématiquement la caméra de recul et le GPS connecté. Unique dans le segment. Cette soudaine générosité est allée de pair avec un restylage, presque exclusivement limité à la face avant, qui le fait davantage ressembler à son grand frère, le Kona. Désormais seule option mécanique, le moteur 3 cylindres turbo de 100 ch se montre sobre, souple et discret. Une réussite qui peine à faire oublier le confort perfectible sur les chaussées en piteux état.

#### + QUALITÉS

Équipement de série  
Moteur volontaire et sobre  
Style original

#### - DÉFAUTS

Suspension trépidante

### LES CHIFFRES\*

|                               |                                           |
|-------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 23 300 € - 5 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 123 g/km + 400 €                          |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne, 12S                      |
| Cylindrée                     | 998 cm <sup>3</sup>                       |
| Puissance                     | 100 ch à 4500 tr/mn                       |
| Couple                        | 172 Nm à 1500 tr/mn                       |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS                         | 185/65 R 15                               |
| RESERVOIR                     | 40 litres                                 |
| COFFRE                        | 380 dm <sup>3</sup> **                    |
| POIDS                         | 1170 kg                                   |
| L x l x h (en m)              | 4,18 x 1,78 x 1,50                        |
| VITESSE MAXI                  | 183 km/h                                  |
| 0 à 100 km/h                  | 10s7                                      |
| CONSUMATION MIXTE             | 5,4 l/100 km                              |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## Kona Hybrid 129 Executive



Avec ses phares ultra-fins intégrés sur toute la largeur de la calandre, le nouveau Kona paraît très futuriste.

### Tout ça pour ça

Le Kona s'est entièrement renouvelé fin 2023. Plus long de 15 cm, il en profite pour accorder plus d'espace aux passagers et à leurs bagages (malgré une modularité basique). L'équipement ultra-complet de ce troisième niveau joue la carte de la modernité, mais on aurait apprécié une qualité de finition plus soignée. Cette version Hybrid a récemment été mise en conformité avec les normes anti-pollution les plus récentes. Au passage, une perte, conséquente sur le papier, de 12 ch. Heureusement, les performances n'en pâtissent pas et la consommation reste toujours aussi basse.

#### + QUALITÉS

Modernité/habitabilité  
Sobriété

#### - DÉFAUTS

Agrément de conduite/confort  
Finition quelconque

### LES CHIFFRES

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 40 650 € - NC                          |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 107 g/km 0 €                           |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S           |
| Cylindrée                     | 1580 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 129 ch                                 |
| Couple                        | 265 Nm                                 |
| ALIMENTATION                  | Essence                                |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS                         | 215/55 R 18                            |
| RESERVOIR                     | 38 litres                              |
| COFFRE                        | 495 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1484 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,35 x 1,83 x 1,57                     |
| VITESSE MAXI                  | 170 km/h                               |
| 1000 m D. A.                  | 32,8 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 8,4 s                                  |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 5,7 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Ioniq 5 63 kWh 170 Intuitive



Impossible de confondre la géométrie Ioniq 5 avec un autre modèle.

### Tirée vers le bas

L'invisible restylage de la Ioniq 5 avait été l'occasion de faire descendre son prix sous la barre des 45 000 €... qu'il vient de franchir ! Pour cela, la marque a dû se résoudre à ressortir des placards la motorisation de 170 ch et à développer une plus petite batterie. Avec ses 63 kWh, celle-ci assure tout de même une autonomie suffisante pour peu que les grands trajets ne soient pas votre quotidien. La dotation de série a également fait les frais de cet amaigrissement tarifaire. Quant aux 170 ch, ils peinent parfois à déplacer promptement les presque 2 tonnes de ce SUV, notamment lorsqu'il faut dépasser un camion.

#### + QUALITÉS

Prix concurrentiel  
Habitabilité

#### - DÉFAUTS

A la peine sur longs trajets...  
... et sur voies rapides

### LES CHIFFRES\*

|                               |                                              |
|-------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 44 800 € - 3 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                   |
| MOTEUR                        | Électrique synchrone                         |
| Puissance                     | 170 ch                                       |
| Couple                        | 350 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 235/55 R 19                                  |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 84 kWh                           |
| COFFRE                        | 464/607+53 dm <sup>3</sup> **                |
| POIDS                         | 2060 kg                                      |
| L x l x h (en m)              | 4,66 x 1,89 x 1,61                           |
| VITESSE MAXI                  | 185 km/h                                     |
| 0 à 100 km/h                  | 7s5                                          |
| TEMPS DE CHARGE               | 18 min (rapide) 7h30 (11 kW)                 |
| AUTONOMIE                     | 440 km                                       |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Kona Electric 217 Premium



Avec sa batterie de 65,4 kWh utiles, le Kona de 217 ch dépasse allègrement les 400 km d'autonomie.

### L'horizon s'éloigne

La version la plus puissante du Kona Electric est associée à une grosse batterie de 65,4 kWh. De quoi repousser la perspective de la panne sèche au-delà des 400 km, voire 475 km sur route selon nos mesures ! Un score parmi les meilleurs... Domage, la charge rapide plafonne à 100 kW, obligeant à patienter plus de 40 mn pour récupérer 80% de capacité. A bord, on apprécie toujours autant la sensation d'espace et l'ambiance futuriste, sans que cela nuise à l'ergonomie, tandis que l'équipement est opulent ici. Reste que, même en baisse, le tarif n'a rien d'amical, y compris en tenant compte du bonus.

#### + QUALITÉS

Grande autonomie  
Confort/équipement

#### - DÉFAUTS

Tarif ambitieux  
Charge rapide limitée à 100 kW

### LES CHIFFRES

|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 42 950 € - 4 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3500 €                              |
| MOTEUR                               | Électrique                                   |
| Puissance                            | 217 ch                                       |
| Couple                               | 255 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 215/60 R 17                                  |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 65,4 kWh                         |
| COFFRE                               | 495+24 dm <sup>3</sup>                       |
| POIDS                                | 1743 kg                                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,36 x 1,83 x 1,58                           |
| VITESSE MAXI                         | 172 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                         | 29,0 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 4,2 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 7h (11kW) 32h (secteur)                      |
| AUTONOMIE                            | 420 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Santa Fe 1.6 T-GDi 253 Plug-in HTRAC Executive



Malgré les jantes de 20", l'amortissement est très bien maîtrisé.

### Ambition démesurée

Avec ses lignes taillées à la serpe, le Santa Fe nous revient, plus ambitieux que jamais. Finies les lignes passe-partout, place à un design reconnaissable au premier coup d'oeil. Désormais uniquement proposé avec des mécaniques hybrides, ce SUV devrait principalement trouver preneur, en France, avec ce bloc rechargeable de 253 ch. Une option qui se marie parfaitement avec le caractère de ce Hyundai, davantage axé sur le confort et la sécurité (4 roues motrices de série) que sur le dynamisme. L'équipement est pléthorique, ce qui se répercute, sans surprise, sur le prix de vente, digne d'une marque premium.

#### + QUALITÉS

Habitacle spacieux et  
Comportement rassurant  
Dotation complète

#### - DÉFAUTS

Prix en haut de gamme

### LES CHIFFRES

|                                      |                                     |
|--------------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 66 100 € - 8 CV                     |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 87 g/km - 0 €                       |
| MOTEUR                               | 4 cyl. en ligne + élec., 16S        |
| Cylindrée                            | 1598 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                            | 253 ch                              |
| Couple                               | 367 Nm                              |
| ALIMENTATION                         | Essence + 1 turbo                   |
| TRANSMISSION                         | Intégrale<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS                                | 255/45 R 20                         |
| RESERVOIR                            | 47 litres                           |
| COFFRE                               | 615/755/200 dm <sup>3</sup>         |
| POIDS                                | 2142 kg                             |
| L x l x h (en m)                     | 4,83 x 1,90 x 1,77                  |
| VITESSE MAXI                         | 180 km/h                            |
| 1000 m D. A.                         | 29,4 s                              |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 5,2 s                               |
| CONSUMMATION MOYENNE                 | 8,7 l/100 km                        |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## Ioniq 9 218 ch Creative



Ce SUV signe son appartenance à la gamme Ioniq avec les LED façon pixels de ses optiques avant et arrière.

### Pour les grands espaces

Après le tout-petit Inster, Hyundai complète sa gamme 100 % électrique avec l'imposant (5,06 m de long) Ioniq 9. Si son gabarit indique clairement qu'il n'a pas été conçu pour les routes du Vieux Continent, il ne manque pas pour autant d'intérêt. A bord, l'espace est plus que généreux, y compris au 3ème rang, et le volume de coffre permet d'embarquer les bagages de la famille. Plutôt placide, il fait preuve d'un confort au dessus de la mêlée. Mais les routes sinueuses, ce n'est clairement pas son truc. Avec sa batterie de 110,3 kWh et son architecture 800V, qui permet des recharges ultra rapides, c'est un excellent compagnon de voyage.

#### + QUALITÉS

Espace à bord  
Volume de coffre

#### - DÉFAUTS

Longueur  
Inadapté à l'Europe

#### LES CHIFFRES\*

|                                      |                              |
|--------------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 69 900 € - 4 CV              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                 |
| MOTEUR                               | Électrique                   |
| Puissance                            | 218 ch                       |
| Couple                               | 350 Nm à partir de 0 tr/mn   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AR                 |
|                                      | Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 19 pouces                    |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 110 kWh          |
| COFFRE                               | 620 dm <sup>3</sup>          |
| POIDS                                | 2500 kg                      |
| L x l x h (en m)                     | 5,06 x 1,98 x 1,79           |
| VITESSE MAXI                         | 190 km/h                     |
| 0 à 100 km/h                         | 9s4                          |
| TEMPS DE CHARGE                      | 24 min (rapide)              |
| AUTONOMIE                            | 620 km                       |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Grenadier Utility Wagon (2 pl.) 3.0



Châssis échelle et transmission ultra-débrouillarde aident le Grenadier à évoluer sur tous les terrains.

### L'aventure en partage

Grâce à sa configuration semi-utilitaire (pas de vitres latérales au fond, banquette avancée, dossier plus vertical), le Grenadier Utility Wagon 5 places échappait jusqu'ici au supermalus qui affectait les versions Station Wagon. Désormais, seule la version privée de sièges arrière peut encore être exemptée. Pour le reste, ce modèle conjugue les meilleures capacités de franchissement possibles avec des équipements au goût du jour, et toute une ribambelle d'options et d'accessoires pour agrémenter le tout. L'addition finale est salée, tout comme la consommation, dans cette version essence.

#### + QUALITÉS

Vrai tout-terrain  
Pas de malus (utilitaire)

#### - DÉFAUTS

Consommation  
Prix

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                        |
|-------------------------------|------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 72 140 € - NC          |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 327 g/km 0 €           |
| MOTEUR                        | 6 cyl. en ligne, 24S   |
| Cylindrée                     | 2998 cm <sup>3</sup>   |
| Puissance                     | 286 ch à 4750 tr/mn    |
| Couple                        | 450 Nm à 1750 tr/mn    |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo      |
| TRANSMISSION                  | Intégrale              |
|                               | Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 265/70 R 17            |
| RESERVOIR                     | 90 litres              |
| COFFRE                        | 1255 dm <sup>3</sup>   |
| POIDS                         | 2665 kg                |
| L x l x h (en m)              | 4,90 x 1,93 x 2,05     |
| VITESSE MAXI                  | 160 km/h               |
| 0 à 100 km/h                  | 8s6                    |
| CONSUMMATION MIXTE            | 14,4 l/100 km          |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Ioniq 9 110,3 kWh Calligraphy



Le Ioniq 9 dispose de quatre types de régénérations, au lever de pied, allant de la roue libre à un mode "One Pedal" au fonctionnement judicieux.

### Le géant silencieux

Cet énorme SUV électrique coréen de 5,06 m de long s'apprécie surtout à l'intérieur : technologie, rangements et vaste espace sur trois rangées. De série en 7 places, la finition Calligraphy propose une option 6 places avec deux sièges de deuxième rang dignes d'une classe business (1000 €). Par ailleurs, le champ d'action réel (autour de 400 km, ce qui est déjà bien !) et ses recharges rapides de 24 mn (de 10 à 80 % d'autonomie) incitent à l'évasion à bord de ce géant tonique et confortable, mais hélas bien trop cher (même à 69 900 € en entrée de gamme Creative).

#### + QUALITÉS

Vie à bord  
Contenu techno

#### - DÉFAUTS

Tarif élitiste  
Place centrale AR

#### LES CHIFFRES\*

|                                      |                              |
|--------------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 86 900 € - 8 CV              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                 |
| MOTEUR                               | Électrique (2 moteurs)       |
| Puissance                            | 428 ch                       |
| Couple                               | 700 Nm à partir de 0 tr/mn   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                   |
| TRANSMISSION                         | Intégrale                    |
|                                      | Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 285/45 R21                   |
| BATTERIE                             | Li-ion 110,3 kWh             |
| COFFRE                               | 1323 dm <sup>3</sup>         |
| POIDS                                | 2549 kg                      |
| L x l x h (en m)                     | 5,06 x 1,98 x 1,79           |
| VITESSE MAXI                         | 200 km/h                     |
| 0 à 100 km/h                         | 5s2                          |
| TEMPS DE CHARGE                      | 24 mn (350 kW)               |
| AUTONOMIE                            | 600 km                       |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Avenger 1.2 Turbo 100 ch Altitude



L'Avenger est désormais disponible en essence et boîte mécanique, pour un ticket d'entrée plus accessible.

### Le petit Avenger

Clef de voute de la stratégie commerciale de Jeep en Europe, le petit SUV Avenger voit son offre de motorisation s'élargir. En entrée de gamme, il reçoit le trois cylindres 1.0l turbo (vous aurez reconnu le PureTech du groupe) en boîte mécanique, histoire d'abaisser le ticket d'entrée, même s'il a récemment augmenté autour de 27 000 €. Intéressant, l'Avenger ne manquant par ailleurs pas de charme. Il sait aussi se montrer confortable, et son moteur est volontaire. Mais il lui reste des défauts : une habitabilité et un coffre médiocres, un équipement trop juste de série, et une qualité de finition en retrait.

#### + QUALITÉS

Tarifs contenus  
Charme de baroudeur

#### - DÉFAUTS

Habitabilité/coffre  
Équipement léger

#### LES CHIFFRES\*

|                                                                    |                           |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE                                           | 27 550 € - 5 CV           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE                                      | 130 g/km + 983 €          |
| MOTEUR                                                             | 3 cyl. en ligne, 12S      |
| Cylindrée                                                          | 1199 cm <sup>3</sup>      |
| Puissance                                                          | 100 ch à 5000 tr/mn       |
| Couple                                                             | 205 Nm à 1750 tr/mn       |
| ALIMENTATION                                                       | Essence + 1 turbo         |
| TRANSMISSION                                                       | Aux roues AV              |
|                                                                    | Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS                                                              | 215/55 R 18               |
| RESERVOIR                                                          | 44 litres                 |
| COFFRE                                                             | 312 dm <sup>3</sup>       |
| POIDS                                                              | 1233 kg                   |
| L x l x h (en m)                                                   | 4,09 x 1,78 x 1,54        |
| VITESSE MAXI                                                       | 170 km/h                  |
| 1000 m D. A.                                                       | 33,3 s                    |
| 80 à 120 km/h (en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> ) | 9,4/11,6/17,0 s           |
| CONSUMMATION MOYENNE                                               | 6,5 l/100 km              |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid 110 Summit



Avec ses 4,09 m de long seulement, ses protections en plastique brut, et sa belle agilité, l'Avenger est à sa place en ville.

### L'Amérique en petit

En supplément d'une entrée de gamme thermique à boîte manuelle, le Jeep Avenger s'enrichit de cette version, qui devrait représenter une belle partie des ventes : un hybride 48V de 110 ch. Sans surprise, il s'agit ici de la version petite puissance de l'ensemble hybride e-DCS6 que l'on retrouve un peu partout chez Stellantis en 100 ou 145 ch (anciennement 136 ch). Comme ailleurs, le système se montre sobre, particulièrement en ville. Voilà qui tombe bien : avec son petit format et ses protections en plastique brut, c'est là qu'il est le plus à l'aise. On apprécie aussi son charme à l'américaine, à l'échelle réduite. Dommage qu'il soit un peu trop ferme et trop bruyant.

**+ QUALITÉS**  
Hybride sobre  
A l'aise en ville

**- DÉFAUTS**  
Confort ferme  
Insonorisation

#### LES CHIFFRES

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 31 200 € - NC                          |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 111 g/km + 125 €                       |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne, 12S                   |
| Cylindrée                     | 1 199 cm <sup>3</sup>                  |
| Puissance                     | 110 ch à 5000 tr/mn                    |
| Couple                        | 205 Nm à 1 750 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo + électrique         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS                         | 215/55 R 18                            |
| RESERVOIR                     | 44 litres                              |
| COFFRE                        | 312 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1 342 kg                               |
| L x l x h (en m)              | 4,09 x 1,78 x 1,54                     |
| VITESSE MAXI                  | 177 km/h                               |
| 0 à 100 km/h                  | 33,0 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 8,0 s                                  |
| CONSUMATION MOYENNE           | 6,1 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★

## Avenger 156 ch Electrique Summit



L'Avenger récupère la technique de cousines comme la DS3 électrique. Le tout, dans un format ultra-compact.

### Cousinade

Doté d'un petit format au style avenant proposé ici avec un moteur électrique commun à ses cousins techniques DS 3, Peugeot e-208 ou encore Fiat 600, le Jeep Avenger dispose ainsi de 156 ch et d'une batterie de 51 kWh utiles sous le plancher. Le tout est bon pour une autonomie moyenne de 330 km, qui ne dépasse pas 250 km sur autoroute, ce qui oblige à penser à recharger dès 200 km. L'Avenger a aussi pour lui une bonne bouille et une présentation sympa à l'intérieur, qui aide à faire oublier quelques plastiques franchement moyens. Et il est moins cher et mieux équipé que ses cousins...

**+ QUALITÉS**  
Tarif bien placé  
Gabarit pratique en ville

**- DÉFAUTS**  
Détails de finition  
Habitabilité derrière

#### LES CHIFFRES

|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 40 500 € - 4 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3 500 €                             |
| MOTEUR                               | Électrique synchrone                         |
| Puissance                            | 156 ch                                       |
| Couple                               | 260 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 215/55 R 18                                  |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 54 kWh                           |
| COFFRE                               | 312 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                | 1 570 kg                                     |
| L x l x h (en m)                     | 4,09 x 1,78 x 1,53                           |
| VITESSE MAXI                         | 150 km/h                                     |
| 1 000 m D. A.                        | 31,6 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 5,4 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 5h45 (11 kW) 39h (secteur)                   |
| AUTONOMIE                            | 330 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★

## Avenger 4xe 145 ch Overland



Si c'est sur route que cette version s'apprécie le plus, l'aptitude tout-terrain est favorisée avec l'implantation d'un deuxième moteur électrique, sur le train arrière.

### Au-delà du bitume

Difficile d'imaginer une Jeep sans version 4x4. Pour y parvenir, l'Avenger échange sa mécanique hybride 110 contre une de 145 ch, et ajoute un électromoteur de 28 ch pour motoriser l'essieu arrière. Surcoût : 4 000 € tout de même. Plus simple qu'une "vraie" transmission intégrale, cette solution a aussi l'avantage de la légèreté et de la sobriété, même si elle fait de ce petit SUV davantage un tout-chemin qu'un tout-terrain. Il reçoit par ailleurs un train arrière multibras, qui profite à la tenue de route.

**+ QUALITÉS**  
Polyvalence accrue  
Poids/sobriété

**- DÉFAUTS**  
Surcoût par rapport à l'hybride de 110 ch

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                      |
|-------------------------------|--------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 35 400 € - 7 CV                      |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 122 g/km + 360 €                     |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne + élec., 12S         |
| Cylindrée                     | 1 199 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 145 ch (+ 28 ch AV + 28 ch AR élec.) |
| Couple                        | 230 Nm à 1 750 tr/mn                 |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 1 turbo       |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 6 vitesses  |
| PNEUS                         | 215/60 R17                           |
| RESERVOIR                     | 44 litres                            |
| COFFRE                        | 325 dm <sup>3</sup>                  |
| POIDS                         | 1 455 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,09 x 1,78 x 1,54                   |
| VITESSE MAXI                  | 194 km/h                             |
| 0 à 100 km/h                  | 9s5                                  |
| CONSUMATION MIXTE             | 5,4 l/100 km                         |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★

## Renegade 4xe 240 PHEV North Star



La nouvelle série spéciale North Star est reconnaissable par sa teinte exclusive Techno Green.

### Jeep vertueuse

Jeep a doté son Renegade d'une motorisation hybride rechargeable réussie. Les performances sont plutôt bonnes batterie chargée. Lorsque que cette dernière est vide (36 km d'autonomie en 100% électrique annoncés), le 1.3 Turbo a davantage tendance à faire entendre sa voix. Mais pour éviter le malus, ça vaut le coup ! Plus lourd que ses concurrents, en raison de ses 4 roues motrices, le Renegade 4xe affiche aussi une meilleure polyvalence par mauvais temps. Grâce à un restylage début 2024, son habitacle est plus à jour (grand écran, nouveau système d'info-divertissement, etc.).

**+ QUALITÉS**  
Conversion à l'hybride réussie  
Belle dotation de série

**- DÉFAUTS**  
Coffre moins logeable  
Tarif élevé

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 44 900 € - 10 CV                    |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 48 g/km 0 €                         |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S        |
| Cylindrée                     | 1 332 cm <sup>3</sup>               |
| Puissance                     | 240 ch                              |
| Couple                        | 270 Nm (+ 250 Nm élec.)             |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 1 turbo      |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS                         | 235/55 R 17                         |
| RESERVOIR                     | 37 litres                           |
| COFFRE                        | 345 dm <sup>3</sup> **              |
| POIDS                         | 1 845 kg                            |
| L x l x h (en m)              | 4,24 x 1,81 x 1,72                  |
| VITESSE MAXI                  | 199 km/h                            |
| 0 à 100 km/h                  | 7s1                                 |
| CONSUMATION MIXTE             | 2,1 l/100 km                        |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★



## Wrangler 4xe PHEV 380 Sahara



Le Jeep Wrangler a changé de dimension en passant à l'hybride rechargeable. Mais attention au malus au poids...

### Changement de cap

Pour qui se souvient du rapport plaisir/prix exceptionnel de la Jeep Wrangler TJ 4.0 du début des années 2000, le choc doit être grand. Si le Wrangler est fidèle au poste, il est beaucoup plus grand, plus cossu, et surtout son tarif s'est envolé. Les 27 000 € de l'ancêtre sont oubliés, et ce sont désormais pas moins de 81 700 € (!) qu'il faudra déboursier pour s'offrir ce bijou de technologie hybride. Forcément, avec 380 ch (batterie pleine), les performances sont au top, alors que les capacités 4x4 sont conservées. Mais le poids énorme (plus de 2,3 tonnes !) attise les flammes du malus : pas moins de 15 470 € ici.

#### + QUALITÉS

Reprises de sportive  
Intérieur original et cossu

#### - DÉFAUTS

Tarif démentiel  
Autonomie en électrique

### LES CHIFFRES

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 81 700 € - 16 CV                    |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 79 g/km 0 €                         |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S        |
| Cylindrée                     | 1995 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 380 ch cumulés                      |
| Couple                        | 637 Nm cumulés                      |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 1 turbo      |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 255/70 R 18                         |
| RESERVOIR                     | 65 litres                           |
| COFFRE                        | 504 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 2348 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,89 x 1,90 x 1,84                  |
| VITESSE MAXI                  | 180 km/h                            |
| 1000 m D. A.                  | 28,1 s                              |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 3,8 s                               |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 11,4 l/100 km                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Niro Hybride 129 Active



Dans cette variante, le Niro est un modèle de frugalité et de douceur.

### Toujours sobre

Egalement proposé en rechargeable et en 100% électrique, le Niro existe aussi en hybride simple, avec un 1.6 essence de 102 ch secondé par un bloc électrique de 43,5 ch, l'ensemble ne délivrant plus que 138 ch combinés aux roues avant contre 141 ch auparavant. Toujours sobre avec ses 5,7 l/100 km de moyenne, le crossover coréen séduit aussi par sa grande douceur de conduite et sa tenue de route rigoureuse (à défaut de se monter sportive...). Autres bons points : l'habitabilité généreuse, la dotation de série complète et la présentation moderne.

#### + QUALITÉS

Consommation  
Équipement de série  
Douceur de conduite

#### - DÉFAUTS

Direction aseptisée

### LES CHIFFRES

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 36 120 € - 5 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 102 g/km 0 €                           |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S           |
| Cylindrée                     | 1580 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 138 ch                                 |
| Couple                        | 265 Nm                                 |
| ALIMENTATION                  | Essence                                |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS                         | 225/45 R 18                            |
| RESERVOIR                     | 42 litres                              |
| COFFRE                        | 482 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1457 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,42 x 1,83 x 1,55                     |
| VITESSE MAXI                  | 174 km/h                               |
| 1000 m D. A.                  | 32,8 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 8,6 s                                  |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 5,7 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## XCeed 1.5 T-GDi 140 GT-line Premium



Version baroudeur de la Ceed, la XCeed est en fin de carrière mais résiste encore.

### Rattrapée par le malus

Légèrement restylée en 2022, la XCeed est la version crossover de la berline compacte Ceed. Sa garde au sol surélevée et ses protections de carrosserie bien visibles annoncent la couleur. Toutefois, la coréenne est dépourvue de transmission intégrale. Animée par deux essence (100 et 140 ch), il n'existe plus en hybride rechargeable. Plaisant, rond et volontaire, le 1.5 T-GDi 140 ch représente un choix logique, surtout avec la finition GT-line Premium bien garnie et joliment présentée. Seuls bémols : son amortissement ferme, son châssis qui manque de dynamisme et surtout le malus, devenu dissuasif.

#### + QUALITÉS

Agrément mécanique  
Présentation/dotation

#### - DÉFAUTS

Suspensions fermes  
Malus substantiel

### LES CHIFFRES\*

|                               |                                           |
|-------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 34 050 € - 8 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 142 g/km + 2544 €                         |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                      |
| Cylindrée                     | 1482 cm <sup>3</sup>                      |
| Puissance                     | 140 ch à 5500 tr/mn                       |
| Couple                        | 253 Nm à 1500 tr/mn                       |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS                         | 235/45 R 18                               |
| RESERVOIR                     | 50 litres                                 |
| COFFRE                        | 403 dm <sup>3</sup> **                    |
| POIDS                         | 1370 kg                                   |
| L x l x h (en m)              | 4,40 x 1,83 x 1,50                        |
| VITESSE MAXI                  | 195 km/h*                                 |
| 0 à 100 km/h                  | 10s2*                                     |
| CONSUMMATION MIXTE            | 5,9 l/100 km                              |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Niro 1.6 GDi PHEV 180 Premium



Les montants arrière contrastés qui font la signature du Niro sont, hélas, facturés 400 €.

### Il sait tout faire

Avec son essence de 102 ch et son bloc électrique de 84 ch, le Niro PHEV affiche désormais la puissance de 180 ch cumulés toujours confortable. Mais n'attendez pas du coréen qu'il puisse jouer les sportifs. Son truc à lui, c'est davantage la polyvalence familiale. Alerte, rassurant, doux et confortable, le Kia se révèle spacieux et accueillant. Seul bémol, le volume de coffre très moyen (364 dm<sup>3</sup>). Capable de parcourir près de 50 km en tout électrique et encore sobre quand la mécanique thermique se réveille, le Niro n'est certainement pas aussi bon marché qu'espéré. Toutefois, à bord, la montée en gamme est bien visible...

#### + QUALITÉS

Confort d'amortissement  
Agrément de conduite  
Présentation/ finition

#### - DÉFAUTS

Coffre moyen

### LES CHIFFRES\*

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 42 980 € - 5 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 55 g/km 0 €                            |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S           |
| Cylindrée                     | 1580 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 180 ch                                 |
| Couple                        | 265 Nm                                 |
| ALIMENTATION                  | Essence                                |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS                         | 205/60 R 16                            |
| RESERVOIR                     | 37 litres                              |
| COFFRE                        | 364 dm <sup>3</sup> **                 |
| POIDS                         | 1594 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,42 x 1,83 x 1,55                     |
| VITESSE MAXI                  | 185 km/h                               |
| 0 à 100 km/h                  | 9s9                                    |
| CONSUMMATION MIXTE            | 2,6 l/100 km                           |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## EV3 58 kWh 204 Air



Rien ne distingue esthétiquement les deux versions de batterie de l'EV3.

### Qui peut le plus...

En adoptant une batterie plus petite, le Kia EV3 se donne les moyens de concourir dans la catégorie des petits SUV urbains électriques, d'autant que sa capacité n'est pas ridicule: il fait mieux que le Peugeot 2008. Sa particularité est de ne pas renoncer au moteur de la "grosse" version, si bien que ses performances sont celles d'une petite GTI, au point de saturer les pneus avant. Côté autonomie, ses kWh en plus lui permettent de briller par rapport à la moyenne du segment avec 340 km selon nos mesures. Ajouté aux qualités d'habitabilité et d'équipement du modèle, cet EV3 fait une entrée remarquée !

**+ QUALITÉS**  
Habitabilité  
Autonomie dans sa catégorie

**- DÉFAUTS**  
Motricité en retrait  
Finition moyenne

| LES CHIFFRES                         |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 36 490 € - 4 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 310 €                               |
| MOTEUR                               | Électrique                                   |
| Puissance                            | 204 ch                                       |
| Couple                               | 283 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 215/60 R 17                                  |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 58 kWh                           |
| COFFRE                               | 465 + 19 dm <sup>3</sup>                     |
| POIDS                                | 1 728 kg                                     |
| L x l x h (en m)                     | 4,30 x 1,85 x 1,57                           |
| VITESSE MAXI                         | 171 km/h                                     |
| 1 000 m D. A.                        | 29,6 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 4,8 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 6h (11kW) 30min (rapide)                     |
| AUTONOMIE                            | 340 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## EV9 204 Earth



Avec sa motorisation 204 ch, l'EV9 propulsion gagne 25 km d'autonomie par rapport à la version GT.

### Le juste choix

Pour un pachyderme tel que l'EV9, une puissance de 204 chevaux voilà qui paraît peu. Mais c'est sans compter sur son couple important qui lui confère des performances déjà correctes qui s'accordent bien à la philosophie de son châssis. Cette modestie et ses deux roues motrices seulement améliorent son autonomie. Plus confortable que son petit frère l'EV6 sans se désunir dans les virages, il a choisi le bon compromis pour un modèle familial amené à transporter un nombre important de voyageurs. Il propose en effet une habitabilité sans égale sur le marché avec de la place pour sept adultes, ce à quoi il ajoute un coffre substantiel.

**+ QUALITÉS**  
Habitabilité  
Modularité

**- DÉFAUTS**  
Masse élevée  
Détails de finition

| LES CHIFFRES                         |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 80 100 € - 4 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 310 €                               |
| MOTEUR                               | Électrique                                   |
| Puissance                            | 204 ch                                       |
| Couple                               | 350 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 255/60 R 19                                  |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 100 kWh                          |
| COFFRE                               | 600/760 dm <sup>3</sup>                      |
| POIDS                                | 2 490 kg                                     |
| L x l x h (en m)                     | 5,01 x 1,98 x 1,76                           |
| VITESSE MAXI                         | 187 km/h                                     |
| 1 000 m D. A.                        | 31,9 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 7,0 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 11h (11 kW)                                  |
| AUTONOMIE                            | 420 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## EV3 81 kWh 204 GT-line



L'EV3 affiche des lignes résolument modernistes et prend le risque de déplaire.

### Un petit qui voit grand

L'EV3 affiche des dimensions de Peugeot 2008 mais une fiche technique de SUV compact grâce à sa grosse batterie et ses 204 ch. Confortable, silencieux et plutôt performant, il offre une allonge intéressante grâce à ses 81 kWh qui lui permet d'atteindre 430 km d'autonomie selon nos mesures. Il profite également d'un rapport encombrement habitabilité remarquable et d'un équipement complet, mais on regrette son manque d'agilité, sa finition assez moyenne et l'absence de bonus pour ce modèle produit en Corée. Il est vrai que ses tarifs ont été ajustés en conséquence et qu'il profite, comme l'ensemble de la gamme Kia, d'une garantie de 7 ans.

**+ QUALITÉS**  
Autonomie  
Encombrement/habitabilité

**- DÉFAUTS**  
Pas de bonus  
Finition moyenne

| LES CHIFFRES                         |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 46 490 € - 4 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 310 €                               |
| MOTEUR                               | Électrique                                   |
| Puissance                            | 204 ch                                       |
| Couple                               | 283 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 215/50 R 19                                  |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 81 kWh                           |
| COFFRE                               | 465 + 19 dm <sup>3</sup>                     |
| POIDS                                | 1 907 kg                                     |
| L x l x h (en m)                     | 4,30 x 1,85 x 1,57                           |
| VITESSE MAXI                         | 171 km/h                                     |
| 1 000 m D. A.                        | 30,2 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 5,2 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 30 mn (rapide) 8h30 (11kW)                   |
| AUTONOMIE                            | 430 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## EV9 385 GT-line 7 places



Avec son gabarit XXL et son style cubique spectaculaire, le Kia EV9 ne passe pas inaperçu.

### Vaisseau habitable

Avec plus de 5 m de long et 2,5 tonnes, l'EV9 est un géant électrique. Derrière son gabarit se cache cependant une modularité et surtout une habitabilité hors du commun: il peut réellement accueillir sept adultes confortablement et conserve encore un vrai coffre. Il réserve d'autres qualités insoupçonnées comme un confort étonnant malgré ses jantes de 21 pouces et des performances très correctes. Même son autonomie d'environ 400 km paraît acceptable, d'autant qu'il se recharge de 10 à 80% en 24 mn grâce à sa batterie 800V. Le plus cher, le plus long et le plus lourd des Kia a plus d'un tour dans son sac.

**+ QUALITÉS**  
Habitabilité  
Confort

**- DÉFAUTS**  
Masse  
Pas de roues arrière directrices

| LES CHIFFRES                  |                                           |
|-------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 88 100 € - 9 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                |
| MOTEUR                        | Électrique (2 moteurs)                    |
| Puissance                     | 385 ch                                    |
| Couple                        | 700 Nm à partir de 0 tr/mn                |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 285/45 R 21                               |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 100 kWh                       |
| COFFRE                        | 600 + 52 dm <sup>3</sup>                  |
| POIDS                         | 2 700 kg                                  |
| L x l x h (en m)              | 5,02 x 1,98 x 1,78                        |
| VITESSE MAXI                  | 204 km/h                                  |
| 1 000 m D. A.                 | 26,4 s                                    |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 3,6 s                                     |
| TEMPS DE CHARGE               | 25 min (rapide) 11h (11 kW)               |
| AUTONOMIE                     | 395 km                                    |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



# LAMBORGHINI

## Urus 4.0 V8 SE 800 ch Hybride



A la fois dynamique et efficace avec quatre roues motrices et directrices ainsi qu'un blocage de différentiel électronique, l'Urus se transforme en machine à sensations sur routes sinueuses.

### Le taureau charge !

Le Lamborghini Urus a profité d'un second restylage en 2024 pour adopter une motorisation hybride rechargeable. Lors de notre essai, nous avons ainsi pu rouler 50 km en 100 % électrique. Exempté de malus CO<sub>2</sub>, mais pénalisé par 17 180 € de malus au poids, ce grand SUV atteint des tarifs vertigineux avec les options (certaines étant incontournables). Au volant, frissons garantis. En mode Corsa, les 800 ch permettent d'abattre le 0 à 100 km/h en 3s4 ! Impressionnant vu la masse de cet Urus (2505 kg), qui ne l'empêche pas de se montrer précis, agile et même efficace.

#### + QUALITÉS

Sensations fortes  
Comportement

#### - DÉFAUTS

Tarif indécant  
Poids (2,5 tonnes!)

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                      |
|-------------------------------|--------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 263 697 € - 56 CV                    |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 51 g/km 0 €                          |
| MOTEUR                        | 8 cyl. en V + élec., 32S             |
| Cylindrée                     | 3996 cm <sup>3</sup>                 |
| Puissance                     | 620 ch à 6000 tr/mn (+ 192 ch élec.) |
| Couple                        | 800 Nm à 2250 tr/mn                  |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 2 turbos      |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses  |
| PNEUS                         | 285/45 R21 - 315/40 R21              |
| RESERVOIR                     | 75 litres                            |
| COFFRE                        | 454 dm <sup>3</sup>                  |
| POIDS                         | 2505 kg                              |
| L x l x h (en m)              | 5,13 x 2,02 x 1,64                   |
| VITESSE MAXI                  | 312 km/h                             |
| 0 à 100 km/h                  | 3s4                                  |
| CONSUMMATION MIXTE            | 12,9 l/100 km                        |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Discovery Sport P270e Dynamic S



Mieux vaut recharger souvent pour privilégier l'utilisation du Discovery Sport en mode électrique.

### Courant alternatif

Le Discovery Sport limite son malus avec cette motorisation hybride rechargeable (un petit 3 cylindres 1.5 turbo couplé à un électromoteur), et revient ainsi moins cher qu'avec le diesel de 200 ch. Hélas, l'ensemble est incompatible avec l'option 7 places. Si la marque annonce 60 km en électrique, il faut plutôt en compter une petite quarantaine dans la vraie vie. Et une fois en mode hybride, la conso décolle. Il faut dire que le Discovery Sport n'est ni aérodynamique, ni léger. D'ailleurs, son embonpoint se ressent en virage. Dommage, car avec 269 ch, il peut aller vite en ligne droite.

#### + QUALITÉS

Confort  
Douceur à l'usage

#### - DÉFAUTS

Poids  
Conso batterie vide

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 61 600 € - 11 CV                    |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 89 g/km 0 €                         |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne + élec., 12S        |
| Cylindrée                     | 1498 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 269 ch à 5000 tr/mn                 |
| Couple                        | 540 Nm à 2000 tr/mn                 |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                   |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 9 vitesses |
| PNEUS                         | 235/60 R18                          |
| RESERVOIR                     | 58 litres                           |
| COFFRE                        | 897 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 2093 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,60 x 1,92 x 1,73                  |
| VITESSE MAXI                  | 190 km/h                            |
| 0 à 100 km/h                  | 7s4                                 |
| CONSUMMATION MIXTE            | 1,5 l/100 km                        |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# LAND ROVER

## Evoque P270e Dynamic SE



Les retouches esthétiques de 2024 sont quasiment invisibles.

### Hybride abattu...

L'Evoque restylé associe toujours un bloc 1.5 turbo à trois cylindres de 200 ch à un moteur électrique de 109 ch, installé sur l'essieu arrière, mais il a vu sa puissance maximale cumulée tomber à 269 ch. Son moteur électrique lui permet d'effectuer 40 km en moyenne. Un peu juste aujourd'hui, car il faut recharger souvent pour que cela soit vraiment intéressant : une fois la pile à plat, donc en mode hybride, l'appétit s'envole avec pas moins de 10 l/100 km en ville ! Dommage, car cet Evoque hybride reste doux à l'usage et confortable. Et l'ambiance à bord profite de beaux matériaux et d'une finition soignée.

#### + QUALITÉS

Douceur à l'usage  
Confort

#### - DÉFAUTS

Ergonomie des commandes  
Conso batterie vide

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 68 800 € - 11 CV                    |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 34 g/km 0 €                         |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne + élec., 12S        |
| Cylindrée                     | 1498 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 269 ch à 5500 tr/mn                 |
| Couple                        | 540 Nm à 2000 tr/mn                 |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 1 turbo      |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 235/50 R20                          |
| RESERVOIR                     | 57 litres                           |
| COFFRE                        | 387 dm <sup>3</sup> **              |
| POIDS                         | 2182 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,38 x 1,91 x 1,65                  |
| VITESSE MAXI                  | 190 km/h                            |
| 0 à 100 km/h                  | 7s2                                 |
| CONSUMMATION MIXTE            | 1,4 l/100 km                        |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Discovery D350 MHEV Dynamic HSE



Aussi cher qu'un petit appartement, le Discovery est presque aussi spacieux.

### Bus de luxe

Quasi aussi long qu'un Range Rover, le Discovery offre un bel espace intérieur. Il peut ainsi intégrer deux vrais sièges supplémentaires dans le coffre, et la banquette coulissante permet de ménager assez d'espace pour sept. De plus, l'ambiance est ultrachic et la finition impeccable. Seul moteur diesel disponible désormais, le 6 cylindres de 350 ch est à la fois mélodieux, "coupleux", et suffisamment performant pour emmener confortablement une smala et ses bagages en voyage. Mais malgré une micro-hybridation, il est gourmand, et très lourdement taxé (sauf pour les familles nombreuses).

#### + QUALITÉS

Espace pour sept  
Ultra chic  
Musicalité moteur

#### - DÉFAUTS

Malus maximal

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 98 300 € - NC                       |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 218 g/km + 80 000 €                 |
| MOTEUR                        | 6 cyl. en ligne, 24S                |
| Cylindrée                     | 2997 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 350 ch à 4000 tr/mn                 |
| Couple                        | 700 Nm à 1500 tr/mn                 |
| ALIMENTATION                  | Diesel + 2 turbos + électrique      |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 255/55 R20                          |
| RESERVOIR                     | 89 litres                           |
| COFFRE                        | 986 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 2454 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,96 x 2,08 x 1,89                  |
| VITESSE MAXI                  | 209 km/h                            |
| 0 à 100 km/h                  | 6s3                                 |
| CONSUMMATION MIXTE            | 8,3 l/100 km                        |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## Defender 90 P525 V8 X



L'appellation "90" correspond au châssis court du Defender. Il est ici associé au moteur essence le plus puissant : 525 ch !

### Une autre planète

Comme l'ancien, le nouveau Defender est proposé en différentes longueurs de châssis. La plus courte, baptisée 90, permet d'évoluer avec encore plus d'aisance en tout-terrain et d'épargner quelques milliers d'euros par rapport à la 110. Si cinq personnes peuvent voyager à bord, leurs bagages auront en revanche plus de mal à loger dans le tout petit coffre. Sous le capot, le Defender 90 ne se refuse rien : il a même droit au démentiel moteur V8 de 525 ch, à la sonorité et aux performances bluffantes, mais totalement déraisonnable (consommation dépassant 16 l/100 km, malus maximal...).

**+ QUALITÉS**  
Moteur exceptionnel  
Sonorité

**- DÉFAUTS**  
Glouton  
Malus maximal

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 144 400 € - 43 CV                   |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 321 g/km + 80 000 €                 |
| MOTEUR                        | 8 cyl. en V, 32S                    |
| Cylindrée                     | 5000 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 525 ch à 6000 tr/mn                 |
| Couple                        | 625 Nm à 2500 tr/mn                 |
| ALIMENTATION                  | Essence + compresseur               |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 275/45 R 22                         |
| RESERVOIR                     | 90 litres                           |
| COFFRE                        | 297 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 2546 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,59 x 2,01 x 1,97                  |
| VITESSE MAXI                  | 240 km/h                            |
| 0 à 100 km/h                  | 5s2                                 |
| CONSUMMATION MIXTE            | 14,2 l/100 km                       |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES **Auto Plus** ★★★★★

## Defender Octa V8 635 ch Edition One



Moins efficace mais aussi performant sur route que les gros SUV sportifs allemands, le Defender Octa laisse la concurrence sur place en hors-pistes.

### Le grand écart

L'Octa bouscule les codes : avec son V8 BMW bi-turbo de 635 ch, ce 4x4 mythique rivalise avec une Porsche 911 en accélération, tout en conservant des capacités de franchissement hors norme. Hors de prix aussi, il se dote d'un châssis actif "6D" révolutionnaire, mêlant amortisseurs interconnectés et suspensions pneumatiques adaptatives. Objectif : concilier confort routier et performances tout-terrain, ce qu'il réussit à merveille. Sur route, les pneus tout-terrain de notre essai limitent l'adhérence et la précision de conduite. Mais en hors-piste, l'Octa épate, avalant descentes abruptes et offrant des sauts spectaculaires avec une aisance déconcertante.

**+ QUALITÉS**  
Maîtrise en tout-terrain  
Performances

**- DÉFAUTS**  
Tarif indécant  
Pour quoi faire ?

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 185 400 € - 59 CV                   |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 298 g/km + 80 000 €                 |
| MOTEUR                        | 8 cyl. en V, 32S                    |
| Cylindrée                     | 4395 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 635 ch à 5900 tr/mn                 |
| Couple                        | 750 Nm à 1800 tr/mn                 |
| ALIMENTATION                  | Essence + 2 turbos                  |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 275/60 R20                          |
| RESERVOIR                     | 90 litres                           |
| COFFRE                        | 786 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 2671 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 5 x 2 x 1,99                        |
| VITESSE MAXI                  | 250 km/h                            |
| 0 à 100 km/h                  | 4s                                  |
| CONSUMMATION MIXTE            | 13,2 l/100 km                       |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES **Auto Plus** ★★★★★

## Defender 110 D250 MHEV X-Dynamic SE



Toujours aventurier dans l'âme, le dernier Defender est désormais très (trop ?) raffiné et sophistiqué à bord.

### Roi du désert...

Au côté des 6 et 8 cylindres essence performants mais gloutons, et de l'hybride rechargeable à quatre cylindres, le Defender propose des 6 cylindres diesel, à l'agrément élevé. Si l'entrée de gamme en châssis court (90) se fait avec le D200, c'est le D250 minimum qui officie dans le 110. Il offre 50 ch et 70 Nm de plus pour mouvoir la bête. Mais à quoi bon, avec 80 000 euros de malus ? Dommage, car les capacités de relances sont bonnes, et sa force à bas régime permet d'exploiter les capacités de franchissement du châssis. Si tant est qu'on ait envie de se rouler dans la boue avec un engin si coûteux...

**+ QUALITÉS**  
Agrément mécanique  
Capacités de franchissement

**- DÉFAUTS**  
Peur de l'abîmer ?  
Malus maximal

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 88 700 € - 16 CV                    |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 224 g/km + 80 000 €                 |
| MOTEUR                        | 6 cyl. en ligne, 24S                |
| Cylindrée                     | 2997 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 249 ch à 4000 tr/mn                 |
| Couple                        | 570 Nm à 1250 tr/mn                 |
| ALIMENTATION                  | Diesel + 2 turbos + électrique      |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 255/70 R 18                         |
| RESERVOIR                     | 89 litres                           |
| COFFRE                        | 533 dm <sup>3</sup> **              |
| POIDS                         | 2515 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 5,02 x 2,01 x 1,97                  |
| VITESSE MAXI                  | 188 km/h                            |
| 0 à 100 km/h                  | 8s3                                 |
| CONSUMMATION MIXTE            | 8,6 l/100 km                        |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES **Auto Plus** ★★★★★

## Defender 130 P425 X-Dynamic HSE



Ce mastodonte de 5,36 m de long peut faire voyager jusqu'à huit personnes dans les terrains les plus accidentés.

### Les grands espaces

Outre les versions 90 et 110, le Land Rover Defender est disponible en carrosserie 130, digne d'une limousine avec ses 5,36 m de long ! De quoi embarquer jusqu'à 8 personnes (les passagers des places du fond peuvent même profiter de sièges chauffants et d'un toit vitré dédié) dans ce baroudeur qui affectionne autant les passages de gués que les pavés des quartiers chics, à condition de ne pas avoir à faire de créneaux, difficiles avec un gabarit aussi imposant... Côté moteurs, on accède ici à l'essence P425, un 8 cylindres qui développe 425 chevaux, mais le diesel D300 est également proposé et tous deux sont sanctionnés par le même malus maximal de 80 000 €.

**+ QUALITÉS**  
Transporteur de troupes  
Capacités tout-terrain

**- DÉFAUTS**  
Inadapté à la ville  
Consommation/malus

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 110 100 € - 28 CV                   |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 322 g/km + 80 000 €                 |
| MOTEUR                        | 8 cyl. en V, 32S                    |
| Cylindrée                     | 5000 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 425 ch à 5500 tr/mn                 |
| Couple                        | 550 Nm à 1800 tr/mn                 |
| ALIMENTATION                  | Essence + 2 turbos                  |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 255/60 R 20                         |
| RESERVOIR                     | 90 litres                           |
| COFFRE                        | 600/750/213 dm <sup>3</sup> **      |
| POIDS                         | 2694 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 5,36 x 2,01 x 1,97                  |
| VITESSE MAXI                  | 191 km/h                            |
| 0 à 100 km/h                  | 6s2                                 |
| CONSUMMATION MIXTE            | 14,2 l/100 km                       |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES **Auto Plus** ★★★★★



# LAND ROVER

## Range Rover Velar PHEV Dynamic SE



Le Velar est ultra-doux en mode électrique ou hybride.

### La ouate et les watts

Moins haut et 15 cm plus court que le Range Sport, le Velar affiche un style fluide et élégant. A bord, c'est le grand spectacle avec une ambiance chaleureuse et une instrumentation digitale. On apprécie aussi son confort élevé. Politiquement correct, il propose un 4 cylindres turbo essence marié à un moteur électrique alimenté par une batterie de 17,1 kWh. Une capacité intéressante mais qui n'autorise qu'une quarantaine de km en électrique dans la vraie vie. Il faut donc le brancher souvent pour éviter de réveiller le moteur, performant mais qui boit quasi 11 l/100 km en moyenne.

#### + QUALITÉS

Douceur à l'usage  
Performances  
Confort

#### - DÉFAUTS

Conso batterie vide

### LES CHIFFRES



|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 90 700 € - 19 CV                    |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 40 g/km + 6325 €                    |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S        |
| Cylindrée                     | 1997 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 404 ch cumulés                      |
| Couple                        | 640 Nm cumulés                      |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 1 turbo      |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto, 8 vitesses |
| PNEUS                         | 265/45 R 21                         |
| RESERVOIR                     | 69 litres                           |
| COFFRE                        | 435 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 2281 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,80 x 1,93 x 1,69                  |
| VITESSE MAXI                  | 209 km/h*                           |
| 1000 m D. A.                  | 26,0 s                              |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 3,8 s                               |
| CONSUMMATION MIXTE            | 10,7 l/100 km                       |

\*Donnée constructeur

### → LES ÉTOILES



## Range Rover Sport P460e Dynamic HSE



L'autonomie moyenne du Range Rover Sport est de 90 km en mode électrique.

### Exilé fiscal

Le Range Rover Sport (petit frère à vocation dynamique du "grand" Range Rover) arbore une carrosserie plus profilée, au goût des dernières productions maison. En attendant l'arrivée d'une version 100% électrique, seules les versions hybrides rechargeables de 550 ou 460 ch permettent de limiter la casse côté malus. La "moins puissante" des deux est quasiment aussi performante, bercée par les suspensions pneumatiques et la sellerie cuir moelleuse, on profite du silence (système anti-bruit dans les haut-parleurs) et des performances canons, mais aussi d'un comportement agile malgré près de... 3 tonnes !

#### + QUALITÉS

Confort/performance  
Autonomie électrique

#### - DÉFAUTS

Prix XXL  
Malus au poids

### LES CHIFFRES\*

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 122 100 € - 28 CV                   |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 64 g/km + 21 050 €                  |
| MOTEUR                        | 6 cyl. en ligne + élec., 24S        |
| Cylindrée                     | 2996 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 460 ch cumulés                      |
| Couple                        | 660 Nm cumulés                      |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                   |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto, 8 vitesses |
| PNEUS                         | 255/55 R 20                         |
| RESERVOIR                     | 72 litres                           |
| COFFRE                        | 647 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 2735 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,95 x 2,05 x 1,82                  |
| VITESSE MAXI                  | 225 km/h                            |
| 0 à 100 km/h                  | 5s5                                 |
| CONSUMMATION MIXTE            | 2,9 l/100 km                        |

\*Données constructeurs

### → LES ÉTOILES



## Range Rover P615 SV



Le V8 vient de faire une cure de vitamines et a gagné 85 ch.

### Gentleman farmer

Ce cinquième Range Rover mélange tradition et modernité dans un véritable salon roulant au confort de limousine, bardé de nouvelles technologies au service des performances, de la sécurité et du bien-être à bord. Ce dernier est exceptionnel, dans un cocon où les matières nobles le disputent aux équipements high tech. Mais quitte à être totalement à la page, on délaissera sans doute le majestueux moteur V8 biturbo de 615 ch au profit des plus raisonnables versions hybrides rechargeables P460e ou P550e, qui évitent d'ajouter un malus colossal à un tarif déjà stratosphérique...

#### + QUALITÉS

Confort de limousine  
Ambiance grand luxe

#### - DÉFAUTS

Poids pachydermique  
Prix et malus

### LES CHIFFRES\*

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 241 400 € - 56 CV                   |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 266 g/km + 80 000 €                 |
| MOTEUR                        | 8 cyl. en V, 32S                    |
| Cylindrée                     | 4395 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 615 ch à 5855 tr/min                |
| Couple                        | 750 Nm à 1800 tr/min                |
| ALIMENTATION                  | Essence + 2 turbos                  |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto, 8 vitesses |
| PNEUS                         | 285/40 R 23                         |
| RESERVOIR                     | 90 litres                           |
| COFFRE                        | 582 dm <sup>3</sup> **              |
| POIDS                         | 2716 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 5,06 x 2,05 x 1,87                  |
| VITESSE MAXI                  | 261 km/h                            |
| 0 à 100 km/h                  | 4s5                                 |
| CONSUMMATION MIXTE            | 11,7 l/100 km                       |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

### → LES ÉTOILES



# LEAPMOTOR

## C10 69,9 kWh 218 ch Design



Le C10 existe également en version hybride à prolongateur d'autonomie.

### Une de plus !

On ne compte plus les marques chinoises introduites en Europe mais Leapmotor bénéficie du soutien de Stellantis qui a participé à la mise au point du châssis de son SUV familial C10. Cela se ressent au volant grâce à son comportement rassurant et son confort, même si la direction manque de ressenti. Plutôt performant, il souffre néanmoins d'une batterie de 69,9 kWh insuffisante sur le plan de l'autonomie qui plafonne à 330 km selon nos mesures, mais aussi de la vitesse de recharge qui plafonne à 84 kW. Reste un modèle très habitable à l'arrière, bien équipé et surtout très compétitif en matière de tarif.

#### + QUALITÉS

Habitabilité  
Prix

#### - DÉFAUTS

Ressenti de direction  
Batterie insuffisante

### LES CHIFFRES



|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 38 900 € - 6 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                                 |
| MOTEUR                               | Électrique                                   |
| Puissance                            | 218 ch                                       |
| Couple                               | 320 Nm à partir de 0 tr/min                  |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AR<br>Boîte auto, à rapport unique |
| PNEUS                                | 245/45 R 20                                  |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 69,9 kWh                         |
| COFFRE                               | 450+32 dm <sup>3</sup>                       |
| POIDS                                | 2027 kg                                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,74 x 1,90 x 1,68                           |
| VITESSE MAXI                         | 172 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                         | 31,5 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 6,4 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 40 min (rapide) 12h (7 kW)                   |
| AUTONOMIE                            | 330 km                                       |

### → LES ÉTOILES





# C10 REEV 215 ch Design



Le système audio à 12 haut-parleurs livré de série offre une qualité très correcte. Les applications Amazon Music et Spotify sont intégrées.

Sur le papier, le Leapmotor C10 REEV promet 215 ch. Une puissance qui n'est cependant disponible que dans certains modes de conduite...

## Peut mieux faire

Rival du Peugeot 3008, le Leapmotor C10 s'enrichit de cette version hybride rechargeable atypique baptisée REEV, où le moteur essence ne fait office que de générateur. La batterie de 28,4 kWh autorise jusqu'à 147 km d'autonomie électrique (en ville, 130 km en moyenne). Mais mieux vaut ne pas totalement l'épuiser: on ne peut alors plus compter que sur les 68 ch du 1.5. Un peu juste sur les voies rapides! Dommage, car le C10 REEV se montre sobre et offre de bonnes qualités routières. Et son habitacle est accueillant. Sauf au niveau du coffre, petit (420 dm<sup>3</sup>) vu le gabarit (4,74 m).

- QUALITÉS**
  - Prix/équipement
  - Autonomie électrique
- DÉFAUTS**
  - Perfs batterie vide
  - Petit coffre

| LES CHIFFRES                  |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 38 900 € - 6 CV                     |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 10 g/km 0 €                         |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S        |
| Cylindrée                     | 1 500 cm <sup>3</sup>               |
| Puissance                     | 68 ch à 5 000 tr/mn (215 ch élec.)  |
| Couple                        | 125 Nm à 4 500 tr/mn (320 Nm élec.) |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique                |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AR                        |
|                               | Boîte auto. à rapport unique        |
| PNEUS                         | 245/45 R20                          |
| RESERVOIR                     | 50 litres                           |
| COFFRE                        | 420 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 1 970 kg                            |
| L x l x h (en m)              | 4,74 x 1,9 x 1,68                   |
| VITESSE MAXI                  | 172 km/h                            |
| 1 000 m D. A.                 | 31,1 s                              |
| 80 à 120 km/h (en d)          | 6 s                                 |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 7 l/100 km                          |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# LEXUS

## LBX 136 ch Emotion



Cousin du Toyota Yaris Cross, le LBX cultive un style bien à lui.

## Un cousin très luxueux

La politique des plateformes joue aussi à plein au sein du groupe Toyota et le petit LBX reprend celle du Yaris Cross pour proposer un SUV de luxe, bien évidemment hybride. Il reçoit donc la motorisation hybride bien connue et ses qualités, à commencer par une consommation raisonnable. En revanche, il ne faut pas en espérer beaucoup de dynamisme, d'autant que son châssis, porté sur le sous-virage, choisit le confort. A l'intérieur, la finition apparaît de bon niveau et le design attractif tandis que l'insonorisation se révèle soignée. Reste que le LBX se montre coûteux !

- QUALITÉS**
  - Confort
  - Insonorisation
- DÉFAUTS**
  - Manque de dynamisme
  - Tarif élevé

| LES CHIFFRES                         |                                  |
|--------------------------------------|----------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 41 100 € - 5 CV                  |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 103 g/km - 0 €                   |
| MOTEUR                               | 3 cyl. en ligne + élec., 12S     |
| Cylindrée                            | 1 490 cm <sup>3</sup>            |
| Puissance                            | 136 ch cumulés                   |
| Couple                               | 120 Nm (+ 185 Nm élec.)          |
| ALIMENTATION                         | Essence                          |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV                     |
|                                      | Boîte auto. à variation continue |
| PNEUS                                | 225/55 R 18                      |
| RESERVOIR                            | 36 litres                        |
| COFFRE                               | 380 dm <sup>3</sup>              |
| POIDS                                | 1 301 kg                         |
| L x l x h (en m)                     | 4,19 x 1,83 x 1,56               |
| VITESSE MAXI                         | 161 km/h                         |
| 1 000 m D. A.                        | 32,4 s                           |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 7,4 s                            |
| CONSUMMATION MOYENNE                 | 5,7 l/100 km                     |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## UX 300h F Sport Design



Avec sa motorisation hybride simple, le Lexus UX 300h se distingue toujours dans son segment.

## Le prix fort

Le SUV compact de Lexus a fait l'objet d'une grosse mise à jour en 2023 dans la foulée de la Toyota Corolla avec laquelle il partage sa nouvelle motorisation qui remplace la 250h. Désormais forte de 199 ch, elle est toujours proposée en deux ou quatre roues motrices. L'ensemble fonctionne à merveille en ville et se montre très plaisant sur route. Dynamique, le nippon offre un confort satisfaisant. A bord, la dotation s'enrichit d'écrans enfin au goût du jour tandis que la qualité perçue reste excellente. En revanche, les places arrière sont peu accessibles et exigües tandis que le tarif est trop élevé.

- QUALITÉS**
  - Consommation
  - Tenue de route
- DÉFAUTS**
  - Places AR et coffre
  - Tarif

| LES CHIFFRES*                 |                                  |
|-------------------------------|----------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 49 790 € - 8 CV                  |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 117 g/km + 240 €                 |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S     |
| Cylindrée                     | 1 987 cm <sup>3</sup>            |
| Puissance                     | 199 ch cumulés                   |
| Couple                        | 190 Nm (+ 206 Nm élec.)          |
| ALIMENTATION                  | Essence                          |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV                     |
|                               | Boîte auto. à variation continue |
| PNEUS                         | 215/60 R 17                      |
| RESERVOIR                     | 43 litres                        |
| COFFRE                        | 438 dm <sup>3</sup>              |
| POIDS                         | 1 570 kg                         |
| L x l x h (en m)              | 4,50 x 1,84 x 1,54               |
| VITESSE MAXI                  | 177 km/h                         |
| 0 à 100 km/h                  | 8s1                              |
| CONSUMMATION MIXTE            | 4,7 l/100 km                     |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## Eletre 900 Sport



Selon Lotus, l'imposante batterie de 112 kWh offrirait une autonomie moyenne de 450 km.

### Changement de cap

Lotus choque avec ce modèle pour le moins très étonnant, puisqu'il s'agit d'un énorme SUV 100 % électrique mesurant 5,11 m de long et pesant 2 745 kg ! Outre la version de base 600 de 612 ch, l'Eletre 900 Sport dispose de deux moteurs électriques pour une puissance maxi de 918 ch et 985 Nm de couple ! Forcément lorsqu'on sollicite la pédale de droite, les accélérations laissent pantois. Ainsi, 3s5 suffisent pour passer de 0 à 100 km/h. Et pour parfaire son agilité, qui s'avère par ailleurs étonnante, il peut compter sur ses quatre roues motrices et directrices et des suspensions multibras pneumatiques.

**+ QUALITÉS**  
Performances/agilité  
Habitacle luxueux

**- DÉFAUTS**  
2 745 kg  
Prix

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                 |
|-------------------------------|---------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 147 990 € - 22 CV               |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                      |
| MOTEUR                        | Électrique (2 moteurs)          |
| Puissance                     | 918 ch                          |
| Couple                        | 985 Nm à partir de 0 tr/mn      |
| ALIMENTATION                  | Électrique                      |
| TRANSMISSION                  | Intégrale                       |
|                               | Boîte auto. 2 vitesses          |
| PNEUS                         | 275/40 R 22 - 315/35 R 22       |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 112 kWh             |
| COFFRE                        | 688+46 dm <sup>3</sup>          |
| POIDS                         | 2 745 kg                        |
| L x l x h (en m)              | 5,11 x 2,06 x 1,64              |
| VITESSE MAXI                  | 265 km/h                        |
| 0 à 100 km/h                  | 2s9                             |
| TEMPS DE CHARGE               | 6h (22kW) 30 mn (rapide 10/80%) |
| AUTONOMIE                     | 450 km                          |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## 01 PHEV 280 ch Core



Ce modèle restylé est disponible en deux niveaux de finition Core et More. 4 000 € séparent les deux versions.

### L'autre chinois

En septembre dernier, ce modèle a bénéficié de retouches esthétiques. Une nouvelle calandre, de nouvelles jantes ainsi qu'un nouveau système d'info-divertissement plus réactif et un écran de 15,4 pouces. Mais la principale évolution concerne le groupe hybride rechargeable qui évolue pour faire passer la puissance cumulée de 261 à 280 ch. De quoi maintenant parcourir un peu plus de 60 km en 100 % électrique. En revanche, la consommation moyenne s'élève à 7,9 l/100 km, c'est beaucoup mais ce modèle accuse plus de 1900 kilos sur la balance.

**+ QUALITÉS**  
Base éprouvée  
Evolution technique

**- DÉFAUTS**  
Image à construire  
Poids

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                |
|-------------------------------|--------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 41 495 € - 7 CV                |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 20 g/km + 1 060 €              |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S   |
| Cylindrée                     | 1 499 cm <sup>3</sup>          |
| Puissance                     | 280 ch                         |
| Couple                        | 535 Nm                         |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 1 turbo |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV                   |
|                               | Boîte auto. 3 vitesses         |
| PNEUS                         | 235/45 R 20                    |
| RESERVOIR                     | 42 litres                      |
| COFFRE                        | 464 dm <sup>3</sup>            |
| POIDS                         | 1 903 kg                       |
| L x l x h (en m)              | 4,55 x 1,86 x 1,70             |
| VITESSE MAXI                  | 200 km/h                       |
| 1 000 m D. A.                 | 29,1 s                         |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 4,6 s                          |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 7,9 l/100 km                   |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# LYNK & CO

## 08 345 ch More



La planche de bord, de présentation soignée, comprend deux écrans (10,2"/26 cm et 15,4"/39 cm), mais l'ergonomie est confuse.

Doté d'un comportement sûr, le Lynk & Co 08 dispose aussi d'une conduite semi-autonome efficace qui favorise des évolutions fluides dans le trafic.

### Rallonge kilométrique

Ce SUV familial chinois long de 4,82 m revendique un atout de poids puisqu'il annonce pouvoir parcourir 200 km sans brûler une goutte de sans-plomb. Un record parmi les hybrides rechargeables, grâce à son imposante batterie de 39,6 kWh, et il est également capable d'accepter une charge rapide. Son implantation empiète hélas sur le coffre (540 dm<sup>3</sup>), modeste pour un SUV de 5 m. Mais les passagers arrière sont bien traités. Plutôt discret, le bloc 1.5 (quatre cylindres) manque de réactivité au réveil, mais les performances sont suffisantes et le comportement, sûr.

**+ QUALITÉS**  
Autonomie électrique  
Technologie

**- DÉFAUTS**  
Coffre  
Ergonomie confuse

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                       |
|-------------------------------|---------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 57 995 € - NC                         |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 23 g/km 0 €                           |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S          |
| Cylindrée                     | 1 499 cm <sup>3</sup>                 |
| Puissance                     | 137 ch à 5 500 tr/mn (+ 208 ch élec.) |
| Couple                        | 230 Nm (+ 350 Nm élec.)               |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 1 turbo        |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV                          |
|                               | Boîte auto. 3 vitesses                |
| PNEUS                         | 255/40 R 21                           |
| RESERVOIR                     | 60 litres                             |
| COFFRE                        | 540 dm <sup>3</sup>                   |
| POIDS                         | 2 112 kg                              |
| L x l x h (en m)              | 4,82 x 1,92 x 1,69                    |
| VITESSE MAXI                  | 185 km/h                              |
| 0 à 100 km/h                  | 6s8                                   |
| CONSUMMATION MIXTE            | 0,9 l/100 km                          |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## 02 66 kWh 272 ch More



Le coffre se limite à 375 dm<sup>3</sup> mais on se console avec le petit "frunk", sous le capot avant, qui permet de ranger les câbles de charge.

### Racines européennes

Encore peu connue en France, la start-up chinoise Lynk & Co pourrait bien gagner en notoriété avec ce SUV compact électrique de 4,46 m. Car le 02 ne mise pas uniquement sur son look original: son châssis comme l'électromoteur de 272 ch, placé entre les roues arrière, sont partagés avec les Volvo EX30 et Smart #1, et ils ne démeritent pas ici. De quoi rassurer la clientèle, sachant qu'en plus d'un rapport prix/équipement très agressif, on dispose d'un modèle performant et au comportement agile. Seule faille: son autonomie de 315 km sur autoroute.

**+ QUALITÉS**  
Prix/prestations  
Dynamisme

**- DÉFAUTS**  
Un poil ferme  
Autonomie juste

| LES CHIFFRES                                        |                                              |
|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE                            | 39 995 € - 5 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :                | 0 g/km - 0 €                                 |
| MOTEUR                                              | Électrique synchrone à aimant permanent      |
| Puissance                                           | 272 ch                                       |
| Couple                                              | 323 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                                        | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                                        | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                               | 245/45 R20                                   |
| BATTERIE                                            | lithium-ion NMC 66 kWh                       |
| COFFRE                                              | 375 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                               | 1885 kg                                      |
| L x l x h (en m)                                    | 4,46 x 1,85 x 1,57                           |
| VITESSE MAXI                                        | 183 km/h                                     |
| 0 à 100 m D. A.                                     | 26,9 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en d)                                | 3,6 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE 23h (3,1 kW) - 30 mn (prise rapide) |                                              |
| AUTONOMIE                                           | 355 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# MAZDA

## MX-30 R-EV Makoto



Lorsque le moteur rotatif entre en action, la conso peut rapidement grimper au-delà des 10 l/100 km sur autoroute...

### Le retour du rotatif

Le MX-30 vous fait de l'oeil mais la version électrique n'est pas du tout adaptée à votre utilisation? Sachez que Mazda équipe son petit SUV d'une motorisation hybride rechargeable très atypique, le fameux moteur rotatif. Ce dernier entraîne un générateur qui alimente la batterie de 17,8 kWh ou directement le moteur électrique de 170 ch. A l'usage, ce MX-30 offre une autonomie raisonnable de 85 km et fait preuve d'une belle douceur d'utilisation. Hélas, dès lors que le moteur rotatif entre en action, il faut composer avec une sonorité désagréable et des performances très légères.

**+ QUALITÉS**  
Autonomie électrique  
Originalité mécanique

**- DÉFAUTS**  
Moteur bruyant  
Conso batterie vide

| LES CHIFFRES*                 |                                              |
|-------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 41 350 € - 4 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 22 g/km + 540 €                              |
| MOTEUR                        | Rotatif (1 rotor), S                         |
| Cylindrée                     | 830 cm <sup>3</sup>                          |
| Puissance                     | 170 ch à 6000 tr/mn                          |
| Couple                        | 260 Nm à 4000 tr/mn                          |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique                         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 215/55 R18                                   |
| RESERVOIR                     | 50 litres                                    |
| COFFRE                        | 338 dm <sup>3</sup> **                       |
| POIDS                         | 1853 kg                                      |
| L x l x h (en m)              | 4,40 x 1,80 x 1,56                           |
| VITESSE MAXI                  | 140 km/h                                     |
| 0 à 100 km/h                  | 9s1                                          |
| CONSUMMATION MIXTE            | 1 l/100 km                                   |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# MASERATI

## Grecale Folgore



Avec sa batterie, le Grecale Folgore approche les 2,5 tonnes... Et n'est du coup pas vraiment sportif. Mais il a du charme à revendre!

### Trident et foudre

Dans cette version électrique Folgore, le Grecale n'est pas donné même si son prix a fortement baissé. Il évite en revanche tout malus devenant ainsi la version la plus accessible du SUV! Mieux: avec 557 ch et un 0 à 100 km/h donné pour 4,1s, il s'avère ultra performant. Au volant, il se montre plus GT que vraiment sportif, faute au poids des batteries. Mais son ambiance unique est un sérieux argument, surtout face au récent Macan électrique. Son autonomie annonce désormais 580 km, grâce à la déconnexion de la transmission intégrale quand elle n'est pas nécessaire.

**+ QUALITÉS**  
Ambiance soignée  
Performances canon  
Pas de malus

**- DÉFAUTS**  
Tarif élevé

| LES CHIFFRES*                 |                                           |
|-------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 109 300 € - 10 CV                         |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                |
| MOTEUR                        | Électrique (2 moteurs)                    |
| Puissance                     | 557 ch                                    |
| Couple                        | 820 Nm à partir de 0 tr/mn                |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 255/50 R19                                |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 105 kWh                       |
| COFFRE                        | 535 dm <sup>3</sup>                       |
| POIDS                         | 2480 kg                                   |
| L x l x h (en m)              | 4,87 x 1,98 x 1,63                        |
| VITESSE MAXI                  | 220 km/h                                  |
| 0 à 100 km/h                  | 4s1                                       |
| TEMPS DE CHARGE               | 30 mn (rapide)                            |
| AUTONOMIE                     | 580 km                                    |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 Prime-Line



Le poids élevé influe sur le comportement et la dureté des suspensions pénalise le confort.

### La vitesse supérieure

Après l'arrivée du MX-30, son premier modèle 100 % électrique, Mazda s'engouffre sur le marché des hybrides rechargeables avec un SUV haut de gamme, le CX-60. Ce dernier se caractérise par son long capot et ses 4,75 m de long. D'emblée on est séduit par la très belle planche de bord, dont la qualité de fabrication n'a rien à envier à certains premium allemands. En prime, on dispose d'une habitabilité plutôt sympa. Sous le capot, un 2.5 essence est associé à un moteur électrique. Puissance combinée: 327 ch. Grâce à la batterie, l'autonomie électrique atteint selon nos estimations, près de 50 kilomètres.

**+ QUALITÉS**  
Qualité de fabrication  
Mécanique hybride réussie  
Habitabilité convenable

**- DÉFAUTS**  
Confort peu convaincant

| LES CHIFFRES                  |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 60 400 € - 10 CV                    |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 85 g/km + 2855 €                    |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S        |
| Cylindrée                     | 2488 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 327 ch à 6000 tr/mn                 |
| Couple                        | 500 Nm à 4000 tr/mn                 |
| ALIMENTATION                  | Essence                             |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 235/50 R20                          |
| RESERVOIR                     | 50 litres                           |
| COFFRE                        | 540 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 2111 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,75 x 1,89 x 1,69                  |
| VITESSE MAXI                  | 200 km/h*                           |
| 0 à 100 m D. A.               | 27,1 s                              |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 4,0 s                               |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 8,3 l/100 km                        |

\*Donnée constructeur

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## CX-60 3.3 e-Skyactiv D Homura 200



Cette version diesel se montre agréable au quotidien, délivrant de bonnes performances et se montrant frugale.

### L'inconnu au grand cœur

Lancé en 2022, le CX-60 a créé la surprise en se dotant d'un gros six cylindre en ligne diesel à hybridation légère (48 V). Celui-ci se décline en deux versions, l'une de 254 ch (en 4x4) et celle-ci de 200 ch en propulsion. Dispensant un agrément de conduite de haut vol (reprises express, souplesse de fonctionnement et sonorité réussie pour un diesel), il se contente de 6,2l/100km en moyenne. Une sobriété, exceptionnelle pour un six cylindres, qui lui permet de maintenir ses émissions de CO<sub>2</sub> à 133 g/km et le montant du malus à 1 276 €. Las, Bercy se rattrape avec sa taxe sur le poids (3 395 €), cet accueillant SUV tutoyant les 2 tonnes.

**+ QUALITÉS**  
Agrément et performances  
Consommations

**- DÉFAUTS**  
Comportement pataud  
Confort perfectible

| LES CHIFFRES                  |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 63 750 € - 11 CV                       |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 133 g/km + 1 276 €                     |
| MOTEUR                        | 6 cyl. en ligne, 24S                   |
| Cylindrée                     | 3 283 cm <sup>3</sup>                  |
| Puissance                     | 200 ch à 3 600 tr/mn                   |
| Couple                        | 450 Nm à 1 400 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                  | Diesel + 1 turbo                       |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AR<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 235/60 R18                             |
| RESERVOIR                     | 50 litres                              |
| COFFRE                        | 540 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1 892 kg                               |
| L x l x h (en m)              | 4,75 x 1,89 x 1,68                     |
| VITESSE MAXI                  | 212 km/h                               |
| 0 à 100 km/h                  | 30,2 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en d)          | 5,5 s                                  |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 6,2 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## GLA 180 Progressive Line



Légèrement retouché, le GLA adopte une nouvelle face avant un peu moins calquée sur celle de la Classe A.

### Sacrifices en série

Même lorsque l'on porte une étoile sur sa calandre, on peut se préoccuper d'être accessible au plus grand nombre. Avec un tarif supérieur à 45 000 €, ce GLA "premier prix" n'est toutefois en rien bradé. D'autant qu'il faudra ajouter de nombreuses options à cette finition Progressive Line pour obtenir une dotation décente. Fraichement, et légèrement, retouché, ce SUV affiche toutefois une présentation dernier cri et une qualité de fabrication au meilleur niveau de sa catégorie. Malheureusement, avec ses 136 ch, et malgré son excellente boîte, cette motorisation est parfois à la peine.

**+ QUALITÉS**  
Qualité de finition  
Présentation moderne

**- DÉFAUTS**  
Moteur à la peine  
Équipement de série

| LES CHIFFRES*                 |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 45 750 € - 7 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 147 g/km + 710 €                       |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                   |
| Cylindrée                     | 1 332 cm <sup>3</sup>                  |
| Puissance                     | 136 + 14 ch à nc tr/mn                 |
| Couple                        | 230 Nm à nc tr/mn                      |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo + électrique         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 215/65 R17                             |
| RESERVOIR                     | 43 litres                              |
| COFFRE                        | 393/503 dm <sup>3</sup> **             |
| POIDS                         | 1 570 kg                               |
| L x l x h (en m)              | 4,42 x 1,83 x 1,62                     |
| VITESSE MAXI                  | 200 km/h                               |
| 0 à 100 km/h                  | 10s0                                   |
| CONSUMMATION MIXTE            | 6,5 l/100 km                           |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## CX-80 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 AWD Exclusive-Line



Ce moteur offre un bel agrément mais ceux qui roulent beaucoup devront peut-être se tourner vers la déclinaison diesel...

### Le japonais voit grand

Le Mazda CX-80, déclinaison rallongée du CX-60, mise sur le haut de gamme avec sept places et une motorisation hybride rechargeable de 327 ch. Son design élégant et son intérieur raffiné séduisent, mais l'agrément de conduite laisse à désirer : direction ferme, confort perfectible et insonorisation moyenne. En mode électrique, l'autonomie annoncée est de 60 km, mais une fois la batterie vide, la consommation dépasse facilement les 10l/100 km. À bord, l'espace est modulable (banquette coulissante) et les places du second et troisième rang logeables mais le coffre reste limité en configuration 7 places.

**+ QUALITÉS**  
Habitabilité appréciable  
Modularité

**- DÉFAUTS**  
Confort ferme  
Conso batterie vide

| LES CHIFFRES*                 |                              |
|-------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 65 400 € - 10 CV             |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 91 g/km + 6 525 €            |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée                     | 2 488 cm <sup>3</sup>        |
| Puissance                     | 327 ch                       |
| Couple                        | 500 Nm                       |
| ALIMENTATION                  | Essence                      |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto.     |
| PNEUS                         | 235/60 R 20                  |
| RESERVOIR                     | 70 litres                    |
| COFFRE                        | 687/258 dm <sup>3</sup>      |
| POIDS                         | 2 240 kg                     |
| L x l x h (en m)              | 5 x 1,89 x 1,72              |
| VITESSE MAXI                  | 195 km/h                     |
| 0 à 100 km/h                  | 6s8                          |
| CONSUMMATION MIXTE            | 4 l/100 km                   |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## GLA 250 e Hybrid EQ AMG Line



Le 250 e séduit avant tout par ses accélérations et sa frugalité.

### Hybridation coûteuse

Le nouveau GLA propose, comme tous ses concurrents, une version hybride rechargeable. Équipé du bloc 1.3 développé avec Renault et d'un moteur électrique coupleux, il jouit d'un bon agrément de conduite au quotidien sans négliger le confort. D'autant que ce GLA 250 e boit peu, même lorsque la batterie est vide avec moins de 8 l/100 km en moyenne. En revanche, il perd du volume de coffre et se retrouve à jouer dans la catégorie inférieure, surtout que l'option de la banquette coulissante n'est pas disponible. Reste son habitacle moderne qui contrebalance un prix de vente élevé.

**+ QUALITÉS**  
Motorisation  
Qualité de finition

**- DÉFAUTS**  
Coffre réduit  
Pas de banquette coulissante

| LES CHIFFRES                  |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 59 150 € - 8 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 67 g/km + 100 €                        |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S           |
| Cylindrée                     | 1 332 cm <sup>3</sup>                  |
| Puissance                     | 218 ch                                 |
| Couple                        | 450 Nm                                 |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 1 turbo         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 235/60 R 19                            |
| RESERVOIR                     | 35 litres                              |
| COFFRE                        | 370 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1 830 kg                               |
| L x l x h (en m)              | 4,41 x 1,84 x 1,62                     |
| VITESSE MAXI                  | 220 km/h*                              |
| 0 à 100 km/h                  | 28,3 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 4,8 s                                  |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 7,7 l/100 km                           |

\*Donnée constructeur

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## EQA 250+



Tout comme le GLA, l'EQA a été (très légèrement) restylé fin 2023.

### Déclinaison électrique

Reposant sur la même plateforme que le GLA, ce Mercedes EQA n'est pas bien différent. Il reprend le tableau de bord des derniers modèles et tout l'équipement high-tech qui en découle. Mais il ampute le coffre, déjà de taille modeste sur la version thermique. L'EQA se rattrape sur les routes avec une douceur de fonctionnement très agréable. En ville, le moelleux des suspensions et le silence étonnent dans un tel véhicule. Attention à l'autonomie mesurée, suffisante mais pas exceptionnelle pour les grands parcours. Mais la nouvelle version 250+ propose désormais une batterie plus généreuse.

#### + QUALITÉS

Douceur de conduite  
Vivacité

#### - DÉFAUTS

Coffre ridicule  
Pas éligible au bonus

### LES CHIFFRES

|                               |                                              |
|-------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 46 950 € - 7 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                   |
| MOTEUR                        | Électrique                                   |
| Puissance                     | 190 ch                                       |
| Couple                        | 385 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 235/45 R 20                                  |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 70,5 kWh                         |
| COFFRE                        | 333 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                         | 2029 kg                                      |
| L x l x h (en m)              | 4,47 x 1,84 x 1,62                           |
| VITESSE MAXI                  | 158 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                  | 31,0 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 5,8 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE               | 55h (secteur) 6h40 (11 kW)                   |
| AUTONOMIE                     | 365 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## GLC 220 d 4Matic AMG Line



Le GLC II fait quelques efforts stylistiques mais ne marque pas de réelle rupture avec son prédécesseur.

### Le même en mieux

Ne vous fiez pas aux apparences. Malgré les ressemblances : cette nouvelle génération repose sur une plateforme inédite pour le GLC. Plus long de 6 cm, le SUV fait gonfler ses cotes. Mais cela profite davantage au coffre (590 dm<sup>3</sup>) qu'aux places arrière, plus étriquées. À l'avant, l'ambiance est plus moderne et technologique, avec le grand écran tactile. Un vrai spectacle ! Les niveaux d'insonorisation et de confort montent également d'un cran. Au contraire des consommations, qui baissent. Avec un système micro-hybride 48 V, le moteur diesel tombe à 6,6 l/100 km en moyenne.

#### + QUALITÉS

Consommation en baisse  
Confort et insonorisation

#### - DÉFAUTS

Prix en hausse  
Chères options

### LES CHIFFRES

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 72 301 € - 11 CV                    |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 136 g/km + 1629 €                   |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                |
| Cylindrée                     | 1993 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 197 ch à 3600 tr/mn                 |
| Couple                        | 440 Nm à 1800 tr/mn                 |
| ALIMENTATION                  | Diesel + 1 turbo + électrique       |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 9 vitesses |
| PNEUS                         | 235/55 R 19                         |
| RESERVOIR                     | 62 litres                           |
| COFFRE                        | 590 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 2010 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,72 x 1,89 x 1,64                  |
| VITESSE MAXI                  | 219 km/h*                           |
| 1000 m D. A.                  | 30,3 s                              |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 5,8 s                               |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 6,6 l/100 km                        |

\*Donnée constructeur

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## GLC 300 e Hybrid EQ 4Matic AMG Line +



La trappe sur l'aile arrière gauche trahit la présence d'une mécanique hybride rechargeable sous le capot.

### Niche fiscale

Capable de parcourir 85 km sans brûler la moindre goutte de sans-plomb, ce GLC hybride rechargeable fait référence. En revanche, malgré la puissance élevée, ne vous attendez pas à des performances de sportif. À cause de sa batterie XXL, il atteint, en effet, les 2,4 tonnes à vide. Et lorsque sa batterie l'est elle aussi, vide, son appétit atteint les 10 l/100 km. Bien que son tarif atteigne des sommets, il n'est, au final, pas si coûteux car il est moins touché par le malus que ses frères diesels, même s'il est pénalisé par un malus au poids. Et son confort est supérieur grâce à sa mécanique quasi inaudible.

#### + QUALITÉS

Autonomie électrique  
Silence de fonctionnement

#### - DÉFAUTS

Poids déraisonnable  
Conso. batterie vide

### LES CHIFFRES

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 77 450 € - 11 CV                    |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 50 g/km 0 €                         |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S        |
| Cylindrée                     | 1999 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 313 ch cumulés                      |
| Couple                        | 550 Nm cumulés                      |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                   |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 9 vitesses |
| PNEUS                         | 255/45 R 20 - 285/40 R 20           |
| RESERVOIR                     | 49 litres                           |
| COFFRE                        | 385 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 2400 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,72 x 1,89 x 1,64                  |
| VITESSE MAXI                  | 217 km/h*                           |
| 1000 m D. A.                  | 27,8 s                              |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 4,6 s                               |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 9,8 l/100 km                        |

\*Donnée constructeur

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## GLC Coupé 300 de Hybrid EQ 4Matic AMG Line +



En France, le GLC Coupé n'est disponible qu'avec une tenue de sport siglée AMG.

### Extrême polyvalence

Avec cette motorisation, Mercedes espère additionner les avantages de l'hybride rechargeable avec ceux du diesel. Capable, au quotidien, de parcourir une centaine de kilomètres en mode électrique, il affiche également une soif modérée lorsqu'il fonctionne en mode hybride. Et comme ses suspensions effacent efficacement les déformations du bitume, et que l'espace alloué aux passagers et aux bagages est très correct, il a tout de l'achat raisonnable. Sauf que ses qualités se paient très cher. En choisissant quelques options, on peut ainsi, sans difficultés, dépasser la barre des 100 000 €.

#### + QUALITÉS

Autonomie électrique  
Sobriété en mode hybride  
Confort

#### - DÉFAUTS

Il faut casser sa tirelire

### LES CHIFFRES

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 86 950 € - 11 CV                    |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 44 g/km 0 €                         |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S        |
| Cylindrée                     | 1993 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 333 ch                              |
| Couple                        | 750 Nm                              |
| ALIMENTATION                  | Diesel + 1 turbo                    |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 9 vitesses |
| PNEUS                         | 255/45 R 20 - 285/40 R 20           |
| RESERVOIR                     | 62 litres                           |
| COFFRE                        | 395 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 2435 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,77 x 1,89 x 1,61                  |
| VITESSE MAXI                  | 219 km/h*                           |
| 1000 m D. A.                  | 27,0 s                              |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 4,1 s                               |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 7,0 l/100 km                        |

\*Donnée constructeur

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## GLE 300 d 4Matic AMG Line



Difficile de faire la différence entre ce GLE restylé et le précédent.

### Toujours mieux

Génération après génération, le GLE ne cesse de grandir. Cela ne plaide ni pour la maniabilité ni pour l'agilité, mais il n'en a cure, puisqu'il privilégie confort et habitabilité. A l'arrière, les passagers sont choyés tandis qu'apparaissent deux sièges d'appoint. A l'espace s'ajoute le luxe d'équipements sophistiqués, allant de la conduite semi-autonome à une kyrielle de fonctions multimédias! En entrée de gamme, le GLE se dote d'un bloc diesel 4-cylindres micro-hybride de 269 ch "très suffisant", pas trop gourmand. Mais il manque de noblesse pour un SUV chic... et ne lui évite pas le malus pour autant!

#### + QUALITÉS

Confort et habitabilité  
Finition

#### - DÉFAUTS

Bruit moteur décevant  
Malus costaud

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 99551 € - 16 CV                     |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 177 g/km + 37857 €                  |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                |
| Cylindrée                     | 1993 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 269 + 20 ch à nc tr/mn              |
| Couple                        | 550 Nm à nc tr/mn                   |
| ALIMENTATION                  | Diesel + 2 turbos                   |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 9 vitesses |
| PNEUS                         | 275/55 R 19                         |
| RESERVOIR                     | 85 litres                           |
| COFFRE                        | 500/603 dm <sup>3</sup> **          |
| POIDS                         | 2355 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,93 x 2,01 x 1,80                  |
| VITESSE MAXI                  | 230 km/h                            |
| 0 à 100 km/h                  | 6s9                                 |
| CONSUMMATION MIXTE            | 6,7 l/100 km                        |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## EQE SUV 350 4Matic AMG Line



Pour s'offrir un EQE SUV semblable à celui-ci, il faudra ajouter plusieurs milliers d'euros d'options à la facture de base.

### Le 4Matic pénalisant

Tout comme l'EQS, l'EQE se décline désormais en SUV. D'entrée de jeu, ce nouveau venu propose pas moins de 5 motorisations. Et celle essayée ici n'est sans doute pas la plus intéressante, sauf à avoir impérativement besoin des 4 roues motrices. En effet, sa petite soeur 350+ affiche le même niveau de puissance mais son autonomie est notablement supérieure grâce à une batterie de plus grande capacité. L'EQE SUV s'avère toutefois globalement réussi. Malgré son poids, il est plutôt efficace et ses suspensions font presque oublier que ses roues touchent le bitume.

#### + QUALITÉS

Consommation  
Confort pullman

#### - DÉFAUTS

Autonomie moyenne  
Poids

#### LES CHIFFRES

|                                      |                                           |
|--------------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 104600 € - 10 CV                          |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                              |
| MOTEUR                               | Électrique (2 moteurs)                    |
| Puissance                            | 292 ch                                    |
| Couple                               | 765 Nm à partir de 0 tr/mn                |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                |
| TRANSMISSION                         | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 265/40 R 21                               |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 90 kWh                        |
| COFFRE                               | 560 dm <sup>3</sup>                       |
| POIDS                                | 2648 kg                                   |
| L x l x h (en m)                     | 4,87 x 1,94 x 1,69                        |
| VITESSE MAXI                         | 210 km/h                                  |
| 1000 m D. A.                         | 27,9 s                                    |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 4,6 s                                     |
| TEMPS DE CHARGE                      | 9h15 (11 kW) 72h (secteur)                |
| AUTONOMIE                            | 405 km                                    |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## GLE Coupé 350 de Hybrid EQ 4Matic AMG Line



Le GLE Coupé hybride rechargeable est également disponible en version essence.

### Cuisine du terroir

Voilà un modèle qui tente d'associer tout le savoir-faire de Mercedes. Un peu de SUV Coupé, une touche d'hybride rechargeable, du diesel, des équipements électroniques à foison et un châssis affûté. Le recette qui donne naissance à cette version est finalement assez goûteuse bien qu'un peu indigeste, tant par son poids que par son prix. Il n'est pas non plus interdit de trouver que l'ensemble inclut quelques produits peu nobles, à l'instar du 4 cylindres 2.0 diesel sur lequel est basé la mécanique, ou que la présentation générale manque de finesse.

#### + QUALITÉS

Economique à l'usage  
Agréable à conduire

#### - DÉFAUTS

4 cylindres  
L'addition

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 111151 € - 11 CV                    |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 14 g/km 0 €                         |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S        |
| Cylindrée                     | 1993 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 333 ch (197 + 156)                  |
| Couple                        | 750 Nm                              |
| ALIMENTATION                  | Diesel + 1 turbo                    |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 9 vitesses |
| PNEUS                         | 275/50 R 20                         |
| RESERVOIR                     | 65 litres                           |
| COFFRE                        | 510 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 2730 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,95 x 2,02 x 1,72                  |
| VITESSE MAXI                  | 210 km/h                            |
| 0 à 100 km/h                  | 6s9                                 |
| CONSUMMATION MIXTE            | 2 l/100 km                          |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## GLS 450 d 4Matic AMG Line



Véritable maxi-SUV, le Mercedes GLS mesure 5,22 m de long ! C'est le plus gros du genre.

### La Classe S des SUV

Certes, garer les 5,22 m du GLS en ville ne sera pas une partie de plaisir. En revanche, pour partir au bout du monde en famille (7 places) dans un confort de palace, difficile de trouver mieux ! Bardé de technologie, le GLS est tellement immense à l'intérieur que Mercedes a dû installer des micros pour que les passagers puissent discuter d'une rangée à l'autre sans avoir à hausser la voix ! Incroyablement docile, le 6-cylindres diesel meut l'engin avec facilité, tandis que les suspensions pneumatiques peaufinent le confort et même l'efficacité en hors-piste. Le prix et le malus ? Joker !

#### + QUALITÉS

Confort/habitabilité  
Agrément mécanique

#### - DÉFAUTS

Tarif et malus  
Gabarit

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 127551 € - 25 CV                    |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 208 g/km + 80000 €                  |
| MOTEUR                        | 6 cyl. en ligne, 24S                |
| Cylindrée                     | 2989 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 367 + 20 ch à nc tr/mn              |
| Couple                        | 750 Nm à nc tr/mn                   |
| ALIMENTATION                  | Diesel + 2 turbos + électrique      |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 9 vitesses |
| PNEUS                         | 275/50 R 20                         |
| RESERVOIR                     | 90 litres                           |
| COFFRE                        | 355/890 dm <sup>3</sup>             |
| POIDS                         | 2630 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 5,22 x 2 x 1,83                     |
| VITESSE MAXI                  | 250 km/h                            |
| 0 à 100 km/h                  | 6s1                                 |
| CONSUMMATION MIXTE            | 7,9 l/100 km                        |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## EQS SUV 450 4Matic AMG Line



L'EQS SUV, c'est du lourd ! Il ne brille pas par la finesse de sa carrosserie.

### Doigté d'éléphant

L'équivalent SUV de la berline EQS oublie toute notion de sobriété : 5,13 m de long, 2,7 tonnes dont 700 kg de batterie, prix haut perché, ... Ce grand SUV joue les superlatifs, même avec cette version d'entrée de gamme 450 4Matic. Les 360 ch ne sont pas de trop pour faire oublier le poids, tout comme les roues arrière directrices, de série, qui le rendent aussi maniable qu'une Classe A ! A bord, il faudra mettre la main à la poche pour les options : 2 600 € pour les sept places, ... Ce SUV est une invitation au voyage, que permettent les 500 km d'autonomie de sa batterie selon nos mesures.

**+ QUALITÉS**  
Habitabilité/confort  
Équipement

**- DÉFAUTS**  
Sensations au freinage  
Prix très élevé

| LES CHIFFRES                  |                                              |
|-------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 150 550 € - 10 CV                            |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                   |
| MOTEUR                        | Électrique synchrone                         |
| Puissance                     | 360 ch                                       |
| Couple                        | 568 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 265/40 R 21                                  |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 108 kWh                          |
| COFFRE                        | 617 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                         | 2 535 kg                                     |
| L x l x h (en m)              | 5,22 x 1,93 x 1,52                           |
| VITESSE MAXI                  | 210 km/h                                     |
| 1 000 m D. A.                 | 26,9 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 3,8 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE               | 10h30 (11 kW) 90h (secteur)                  |
| AUTONOMIE                     | 525 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## S5 EV 64 kWh 231 ch Luxury



Pour 2 500 € de plus que la version de base (prix catalogue), le MGS5 EV augmente son autonomie de 125 km, gagne 61 ch et une dotation enrichie.

### Pour son prix et le reste

Le nouveau SUV électrique MG S5 EV (4,48 m), plus abouti que le ZS EV qu'il remplace, repose sur la plateforme MDP dédiée à l'électrique. Avec 231 ch et 64 kWh, il promet 465 km d'autonomie, mais en offre plutôt 350 km dans la réalité. Le modèle séduit par sa recharge rapide (10 à 80 % en 28 min), son confort correct, sa direction précise et un comportement routier dynamique. L'habitacle est valorisant, malgré une place centrale arrière peu utilisable. Interface et équipements progressent nettement. Silencieux, plaisant à conduire et bien positionné en prix, cette version du MGS5 EV offre un excellent rapport prestations/tarif.

**+ QUALITÉS**  
Plaisir de conduite  
Technologie avancée

**- DÉFAUTS**  
Place centrale arrière  
Autonomie moyenne

| LES CHIFFRES*                        |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 38 490 € - 6 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                                 |
| MOTEUR                               | Électrique synchrone à aimant permanent      |
| Puissance                            | 231 ch                                       |
| Couple                               | 350 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 225/55 R18                                   |
| BATTERIE                             | Li-ion 62 kWh                                |
| COFFRE                               | 453 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                | 1 725 kg                                     |
| L x l x h (en m)                     | 4,48 x 1,85 x 1,63                           |
| VITESSE MAXI                         | 190 km/h                                     |
| 0 à 100 km/h                         | 6s3                                          |
| TEMPS DE CHARGE                      | 28 mn (139 kW)                               |
| AUTONOMIE                            | 465 km                                       |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# MG

## ZS Hybrid+ 197 Luxury



Tarifs serrés, habitacle accueillant, moteur sobre et performant... Le ZS n'a rien d'une copie bâclée !

### L'attaque fait mouche

MG a récemment présenté la nouvelle génération de son petit SUV, le ZS. On retrouve sous son capot le même ensemble 1.5 l hybride que sous celui de la récente MG 3. Une bonne nouvelle : avec près de 200 ch cumulés, il ne manque pas de souffle. Surtout, grâce à un moteur électrique de 136 ch assurant l'essentiel des déplacements sous 80 km/h, il est particulièrement sobre. Un peu moins qu'un Toyota C-HR équivalent, certes, mais question tarifs, il n'y a pas photo ! Sur cette finition Luxury, qui dispose de tout le confort moderne, il s'affiche sous les 24 000 €... Et il a en plus le bon goût d'être logeable.

**+ QUALITÉS**  
Sobre et performant  
Tarif très serré  
Habitabilité

**- DÉFAUTS**  
Ergonomie

| LES CHIFFRES                  |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 23 490 € - 5 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 115 g/km + 210 €                       |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S           |
| Cylindrée                     | 1 498 cm <sup>3</sup>                  |
| Puissance                     | 102 ch (+ 136 ch élec.)                |
| Couple                        | 128 Nm + 250 Nm élec.                  |
| ALIMENTATION                  | Essence                                |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 3 vitesses |
| PNEUS                         | 215/50 R 18                            |
| RESERVOIR                     | 41 litres                              |
| COFFRE                        | 432 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1 430 kg                               |
| L x l x h (en m)              | 4,43 x 1,82 x 1,64                     |
| VITESSE MAXI                  | 168 km/h                               |
| 1 000 m D. A.                 | 29,7 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 6,6 s                                  |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 6,5 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## EHS PHEV 272 Luxury



Logeable, endurant et pas cher, le nouvel EHS ne fait pas de fausse note, sauf son châssis peu communicatif.

### Tête de pont hybride

Après avoir présenté la citadine MG 3 et renouvelé le SUV ZS, MG s'est attelé à dévoiler une nouvelle génération de son SUV compact, l'EHS. Hybride rechargeable, fort de 272 ch et surtout d'une autonomie électrique mesurée de plus de 80 km, l'EHS frappe fort... Les tarifs, sont, comme d'habitude chez MG, très compétitifs. L'équipement est riche et la finition est d'un bon niveau, alors que les places arrière offrent un très bel espace habitable. Où est le hic ? Il n'y en a pas vraiment, l'EHS n'ayant que deux défauts : son comportement, trop placide, et l'ergonomie de ses commandes.

**+ QUALITÉS**  
Autonomie électrique  
Prix contenu  
Logeable

**- DÉFAUTS**  
Ergonomie

| LES CHIFFRES                  |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 39 990 € - 7 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 46 g/km 0 €                            |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S           |
| Cylindrée                     | 1 490 cm <sup>3</sup>                  |
| Puissance                     | 272 ch                                 |
| Couple                        | 350 Nm                                 |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                      |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 2 vitesses |
| PNEUS                         | 225/55 R 19                            |
| RESERVOIR                     | 55 litres                              |
| COFFRE                        | 430 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1 876 kg                               |
| L x l x h (en m)              | 4,67 x 1,89 x 1,67                     |
| VITESSE MAXI                  | 190 km/h*                              |
| 1 000 m D. A.                 | 28,9 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 3,6 s                                  |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 7,2 l/100 km                           |

\*Donnée constructeur

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## EHS 1.5 Hybrid+ 224 ch Luxury



Assise moelleuse et bien taillée avec réglages électriques de série : les sièges de l'EHS sont très confortables.

Seul signe distinctif de cette version hybride classique : des bas de caisse moins proéminents que sur l'hybride rechargeable.

### Un petit prix en chasse un autre

Affiché à un tarif proche de ceux du Bigster hybride, cet EHS frappe fort : moteur hybride de 224 ch, habitabilité XXL, garantie 7 ans... Au volant, il se déguste tout en douceur en ville, grâce à un bloc électrique puissant (198 ch), qui fonctionne le plus souvent seul pour entraîner les roues avant. Il faut attendre les voies rapides pour réveiller le moteur thermique, parfois alors livré aux hésitations de la boîte auto. à 2 rapports seulement. Pas grave, l'ensemble étant généralement discret et sobre. L'EHS s'avère aussi bien mieux fini qu'un Bigster, avec son intérieur moderne et fonctionnel, une fois que l'on a compris le mode d'emploi de l'écran central, pas intuitif... Et son coffre est moyen. A ce tarif, cependant, l'ensemble reste très réussi!

- + QUALITÉS**  
Prix/prestations  
Moteur doux en ville
- DÉFAUTS**  
Boîte auto. hésitante  
Utilisation de l'écran

| LES CHIFFRES                  |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 34 490 € - 7 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 126 g/km + 650 €                       |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S           |
| Cylindrée                     | 1 490 cm <sup>3</sup>                  |
| Puissance                     | 143 + 198 ch élec. (224 ch cumulés)    |
| Couple                        | 230 Nm (+ 340 Nm élec.)                |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 1 turbo         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 2 vitesses |
| PNEUS                         | 225/55 R19                             |
| RESERVOIR                     | 55 litres                              |
| COFFRE                        | 472 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1 670 kg                               |
| L x l x h (en m)              | 4,67 x 1,89 x 1,67                     |
| VITESSE MAXI                  | 164 km/h                               |
| 1 000 m D. A.                 | 29,2 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en d)          | 4,6 s                                  |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 6,2 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# MINI

## Aceman SE 218 Favoured



Les possibilités de personnalisation sont nombreuses... et coûteuses.

### Pas si Mini

Le Countryman ne cessant de grandir, il existait désormais une place pour un plus petit SUV au sein de la gamme Mini. Voici donc l'Aceman, un concurrent des Peugeot E-2008 et Renault 4E-Tech. Car, oui, ce nouveau venu est uniquement disponible en 100 % électrique. Esthétiquement, on retrouve les gènes de Mini tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. En revanche, il offre, c'est inédit pour la marque, une habitabilité généreuse au vu de son gabarit. Sa batterie de 49,2 kWh lui procure une autonomie intéressante mais, limitée à 95 kW, sa puissance de charge impose des arrêts prolongés à la borne.

- + QUALITÉS**  
Espace à bord  
Autonomie correcte
- DÉFAUTS**  
Puissance de charge limitée  
Facture indigeste

| LES CHIFFRES                         |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 42 180 € - 5 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                                 |
| MOTEUR                               | Électrique                                   |
| Puissance                            | 218 ch                                       |
| Couple                               | 330 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 225/40 R 19                                  |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 54 kWh                           |
| COFFRE                               | 245 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                | 1 783 kg                                     |
| L x l x h (en m)                     | 4,08 x 1,76 x 1,52                           |
| VITESSE MAXI                         | 170 km/h                                     |
| 1 000 m D. A.                        | 28,8 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 4,4 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 35 mn (rapide) 6h (11kW)                     |
| AUTONOMIE                            | 320 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Countryman Cooper SE All4 313 Favoured



Malgré son gabarit, le Countryman a su conserver l'esprit karting de la Mini.

### Plus de modestie

Initialement commercialisée à un tarif prohibitif, cette variante, la plus puissante des électriques, du Countryman a récemment revu ses prétentions à la baisse. A moins de 47 000 € avec cette finition haut de gamme, elle peut mettre en avant ses arguments. Avec une telle cavalerie, les performances sont de haut vol, tandis que les 4 roues motrices (cette Mini possède un moteur sur chaque essieu) assurent une tenue de route parfaite. Volant en mains, l'ennui n'est pas de mise. Mais, au chapitre des doléances, on aurait apprécié que le confort soit plus soigné.

- + QUALITÉS**  
Prix en forte baisse  
Comportement/performance
- DÉFAUTS**  
Amortissement à parfaire  
Autonomie moyenne

| LES CHIFFRES                         |                                           |
|--------------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 46 650 € - 7 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                              |
| MOTEUR                               | Électrique (2 moteurs)                    |
| Puissance                            | 313 ch                                    |
| Couple                               | 494 Nm à partir de 0 tr/mn                |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                |
| TRANSMISSION                         | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 245/40 R 20                               |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 65 kWh                        |
| COFFRE                               | 470 dm <sup>3</sup>                       |
| POIDS                                | 2 113 kg                                  |
| L x l x h (en m)                     | 4,45 x 1,85 x 1,64                        |
| VITESSE MAXI                         | 180 km/h                                  |
| 1 000 m D. A.                        | 26,8 s                                    |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 3,6 s                                     |
| TEMPS DE CHARGE                      | 29 mn (rapide) 7h (11kW)                  |
| AUTONOMIE                            | 335 km                                    |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## ASX 1.3 DI-T MHEV 140 Intense



Pour son ASX, le constructeur nippon reprend certains moteurs proposés par Renault sur le Captur, mais pas de GPL.

### En quête d'identité

Il aura fallu attendre un restylage pour avoir une identité un peu plus personnelle sur l'ASX. Sa nouvelle calandre le distingue enfin de son jumeau le Renault Captur. Avec ce bloc micro-hybride de 140 ch, le japonais se démarque aussi du constructeur français en ne proposant qu'une boîte méca. à six rapports. Ceux qui désirent une boîte auto. devront se tourner vers les offres hybrides. Ce moteur se montre sobre et bien insonorisé tout en offrant du souffle dès les bas-régimes. Cet ASX vaut le coup avec ce second niveau de finition intense. Régulateur de vitesse adaptatif, aide au maintien dans la voie, sont de série.

#### + QUALITÉS

Agrément de conduite  
Consommation  
Garantie 8 ans

#### - DÉFAUTS

Boîte mécanique uniquement

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                           |
|-------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 31 990 € - 7 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 134 g/km + 1386 €                         |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                      |
| Cylindrée                     | 1333 cm <sup>3</sup>                      |
| Puissance                     | 140 ch à 6000 tr/mn                       |
| Couple                        | 260 Nm à 1750 tr/mn                       |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo + électrique            |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS                         | 215/60 R 17                               |
| RESERVOIR                     | 48 litres                                 |
| COFFRE                        | 402/522 dm <sup>3</sup> **                |
| POIDS                         | 1266 kg                                   |
| L x l x h (en m)              | 4,23 x 1,80 x 1,57                        |
| VITESSE MAXI                  | 196 km/h                                  |
| 0 à 100 km/h                  | 10s3                                      |
| CONSUMMATION MIXTE            | 5,9 l/100 km                              |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★

## Outlander 2.4 PHEV 306 Instyle+



L'insonorisation soignée et la douceur mécanique comme celle des suspensions procurent un confort de haut niveau sur tout type de route.

### Retour aux affaires

Après cinq ans d'absence, le vaisseau amiral de Mitsubishi reprend du service. Entièrement renouvelée, cette quatrième génération (en vente sur d'autres marchés depuis 2021) se remarque à son style quelque peu ostentatoire. Richement doté, l'habitacle accueille confortablement cinq personnes, qui apprécieront la douceur des suspensions. Côté mécanique, le 2.4 essence est épaulé ici par deux blocs électriques, qui peuvent fonctionner seuls pendant 82 km (à confirmer). Rassurant mais pas dynamique, ce japonais, certes garanti 8 ans, affiche un tarif moins attractif qu'avant.

#### + QUALITÉS

Confort  
Dotation et garantie

#### - DÉFAUTS

Tarif élevé  
Châssis peu agile

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                           |
|-------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 66 090 € - 7 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 19 g/km 0 €                               |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S              |
| Cylindrée                     | 2360 cm <sup>3</sup>                      |
| Puissance                     | 136 ch (+ 116 ch AV + 136 ch AR élec.)    |
| Couple                        | 203 Nm à 4000 tr/mn                       |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique                      |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 255/45 R20                                |
| RESERVOIR                     | 53 litres                                 |
| COFFRE                        | 467 dm <sup>3</sup>                       |
| POIDS                         | 2195 kg                                   |
| L x l x h (en m)              | 4,72 x 1,87 x 1,76                        |
| VITESSE MAXI                  | 170 km/h                                  |
| 0 à 100 km/h                  | 7s9                                       |
| CONSUMMATION MIXTE            | 0,8 l/100 km                              |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★

## Grandis 1.8 hybride 160 ch Instyle



Seule différence par rapport au Symbioz: le logo du volant. Rangements pratiques, interface média moderne et intuitive, fabrication sérieuse...

Certes aussi doué et mieux équipé que le Symbioz, le Grandis est aussi plus cher. Reste au japonais un look très légèrement différent et une garantie plus généreuse...

### Le sens de la réplique

Hormis le logo (sur le volant également) la calandre et le centre du bouclier qui lui donne un air bien plus agressif, le Grandis est strictement identique au Renault Symbioz (ils sont fabriqués dans la même usine). Il hérite logiquement des qualités familiales du français, confortable et spacieux (sauf en largeur), y compris pour les bagages. Même constat sous le capot, où le récent ensemble 1.8 hybride cumulant 160 ch se montre sobre et agréable, à l'exception de quelques à-coups de transmission. Seule différence: ses tarifs supérieurs, en partie justifiés par la garantie (8 ans) et l'équipement plus riche.

#### + QUALITÉS

Sobriété  
Confort

#### - DÉFAUTS

Tarifs/au Symbioz  
Gestion boîte auto.

#### LES CHIFFRES

|                               |                                           |
|-------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | € - 5 CV                                  |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 101 g/km 0 €                              |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S              |
| Cylindrée                     | 1789 cm <sup>3</sup>                      |
| Puissance                     | 109 (+ 49 + 20 ch élec. : 160 ch cumulés) |
| Couple                        | 170 Nm à 3500 tr/mn (+ 205 Nm élec.)      |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique                      |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses    |
| PNEUS                         | 225/40 R19                                |
| RESERVOIR                     | 48 litres                                 |
| COFFRE                        | 480 à 610 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 1447 kg                                   |
| L x l x h (en m)              | 4,41 x 1,81 x 1,58                        |
| VITESSE MAXI                  | 180 km/h                                  |
| 1000 m D. A.                  | 31,7 s                                    |
| 80 à 120 km/h (en d)          | 6,7 s                                     |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 5,8 l/100 km                              |

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★



## Juke 1.6 Hybride 143 N-Design



Le Juke conserve un public. Son look est toujours dans le coup, mais son remplaçant arrivera l'an prochain.

### Une affaire de famille

Le Juke se dote du 1.6 essence Hybride de 143 ch des Renault Clio, Captur et Arkana. Cette mécanique se montre douce et discrète. De plus en ville, il peut évoluer dans un silence absolu... en mode tout électrique jusqu'à 50 km/h environ. Au-delà le moteur thermique se réveille mais il sait se montrer raisonnable et ne réclame en moyenne que 6.4 l/100 km. S'il se distingue par son comportement routier plaisant, son style et ses aides à la conduite de dernière génération, les passagers trouveront le confort un peu ferme et le conducteur la boîte automatique manquant de réactivité.

**+ QUALITÉS**  
Mécanique économe et  
Comportement routier

**- DÉFAUTS**  
Confort ferme  
Boîte lente

| LES CHIFFRES                  |                              |
|-------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 37 550 € - 5 CV              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 109 g/km + 75 €              |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée                     | 1598 cm <sup>3</sup>         |
| Puissance                     | 143 ch                       |
| Couple                        | 148 Nm (+205 Nm élec.)       |
| ALIMENTATION                  | Essence                      |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto.  |
| PNEUS                         | 225/45 R 19                  |
| RESERVOIR                     | 46 litres                    |
| COFFRE                        | 362 dm <sup>3</sup>          |
| POIDS                         | 1366 kg                      |
| L x l x h (en m)              | 4,21 x 1,80 x 1,60           |
| VITESSE MAXI                  | 162 km/h                     |
| 1000 m D. A.                  | 32,4 s                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 7,5 s                        |
| CONSUMATION MOYENNE           | 5,9 l/100 km                 |

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★

## Qashqai 1.5 e-Power N-Design 205 ch



Nissan a procédé à quelques retouches sur le système hybride de son Qashqai: surprise, il fait désormais preuve d'une sobriété record.

### L'effet papillon

Habilement restylé, le Qashqai fait cette fois évoluer en profondeur ses versions hybrides e-Power. Ce système, où le moteur thermique sert de générateur pour un bloc électrique, offre désormais de meilleures performances grâce à un nouveau turbo et une gestion optimisée. Résultat: une consommation moyenne record de 5,4 l/100 km, soit 1,4 l de moins qu'avant, ce qui lui permet plus de 1 000 km d'autonomie. S'y ajoute un silence de fonctionnement qui impressionne, tout comme la douceur et la réactivité du SUV. Bien équipé, confortable et mieux tarifé, le Qashqai ne pêche que par un freinage perfectible. Une mise à jour discrète mais spectaculaire.

**+ QUALITÉS**  
Consommation en baisse  
Moins bruyant qu'avant

**- DÉFAUTS**  
Freinage perfectible  
Banquette toujours trop ferme

| LES CHIFFRES                       |                                              |
|------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE           | 42 600 € - 8 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE | 102 g/km - 0 €                               |
| MOTEUR                             | 3 cyl. en ligne + élec., 12S                 |
| Cylindrée                          | 1497 cm <sup>3</sup>                         |
| Puissance                          | 205 ch (en Mode Sport, 190 ch sinon)         |
| Couple                             | 330 Nm                                       |
| ALIMENTATION                       | Essence + électrique + 1 turbo               |
| TRANSMISSION                       | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                              | 235/45 R20                                   |
| RESERVOIR                          | 55 litres                                    |
| COFFRE                             | 498 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                              | 1687 kg                                      |
| L x l x h (en m)                   | 4,43 x 1,84 x 1,63                           |
| VITESSE MAXI                       | 177 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                       | 29,6 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en d)               | 4,7 s                                        |
| CONSUMATION MOYENNE                | 5,4 l/100 km                                 |

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★

## Qashqai Mild Hybrid 140 Tekna



Avec ses phares étirés, le faciès du Qashqai gagne en modernité. En attendant une nouvelle version prévue pour 2027.

### Un petit coup de jeune

Hormis un look modernisé, cette troisième génération de Qashqai propose aussi ce 1.3 turbo essence micro-hybride de 140 ch disponible uniquement en boîte mécanique. Ce moteur plutôt sobre, comptez 6,7 l/100 km sur autoroute, manque un peu de souplesse à bas régime. La commande de boîte au guidage trop lent ne fait pas référence. On se console avec un niveau d'équipement complet (clim auto bi-zone, hayon électrique, aide au maintien dans la voie...). Ce SUV bénéficie également d'un comportement routier rassurant. Évitez toutefois les jantes optionnelles de 19" qui dégradent le confort.

**+ QUALITÉS**  
Consommation  
Équipement complet

**- DÉFAUTS**  
Commande de boîte  
Souplesse à bas régime

| LES CHIFFRES                                                       |                                           |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE                                           | 38 100 € - 7 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE                                      | 144 g/km + 2918 €                         |
| MOTEUR                                                             | 4 cyl. en ligne, 16S                      |
| Cylindrée                                                          | 1332 cm <sup>3</sup>                      |
| Puissance                                                          | 140 ch à 5500 tr/min                      |
| Couple                                                             | 240 Nm à 1650 tr/min                      |
| ALIMENTATION                                                       | Essence + 1 turbo + électrique            |
| TRANSMISSION                                                       | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS                                                              | 235/55 R 18                               |
| RESERVOIR                                                          | 55 litres                                 |
| COFFRE                                                             | 508 dm <sup>3</sup>                       |
| POIDS                                                              | 1435 kg                                   |
| L x l x h (en m)                                                   | 4,43 x 1,84 x 1,63                        |
| VITESSE MAXI                                                       | 192 km/h                                  |
| 1000 m D. A.                                                       | 31,7 s                                    |
| 80 à 120 km/h (en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> ) | 7,8/10,8/14,4 s                           |
| CONSUMATION MOYENNE                                                | 7,1 l/100 km                              |

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★

## X-Trail e-4orce 213 Tekna 7 places



Cet X-Trail e-4orce utilise un bloc essence qui génère l'électricité distribuée à la batterie et au moteur électrique via un onduleur.

### Invitation au voyage

Le quatrième X-Trail, devenu hybride, développe ici 213 ch dans cette version quatre roues motrices. Si la puissance est suffisante, la consommation sur autoroute (9,6 l/100 km) et le réservoir de 55 litres ne permettent guère au gros SUV de parcourir plus de 570 km avec un plein. C'est un peu limite compte tenu du gabarit de ce type de modèle. Les passagers profitent de la montée en gamme de ce nouvel opus. La qualité de fabrication, comme le confort, sont remarquables. Une invitation au voyage. Attention toutefois, en configuration 7 places (+ 900 €), le volume de coffre devient symbolique (146 dm<sup>3</sup>).

**+ QUALITÉS**  
Douceur de conduite  
Qualité de

**- DÉFAUTS**  
Consommation  
Volume de coffre en 7 places

| LES CHIFFRES                  |                                           |
|-------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 53 300 € - 8 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 143 g/km + 2726 €                         |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne + élec., 12S              |
| Cylindrée                     | 1497 cm <sup>3</sup>                      |
| Puissance                     | 213 ch cumulés                            |
| Couple                        | 330 + 195 Nm cumulés                      |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                         |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 255/45 R 20                               |
| RESERVOIR                     | 55 litres                                 |
| COFFRE                        | 484/690/146 dm <sup>3</sup>               |
| POIDS                         | 1959 kg                                   |
| L x l x h (en m)              | 4,68 x 1,84 x 1,72                        |
| VITESSE MAXI                  | 182 km/h                                  |
| 1000 m D. A.                  | 29,2 s                                    |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 5,0 s                                     |
| CONSUMATION MOYENNE           | 8,3 l/100 km                              |

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★



## Ariya 63 kWh 218 Advance



Fort de 218 ch, l'Ariya 63 kWh ne manque pas de ressources. Sur parcours mixte, comptez sur 370 km d'autonomie.

### Zen soyons zen

Première version des trois proposées par le constructeur nippon, ce nouveau SUV électrique de Nissan dispose d'une batterie de 63 kWh qui développe 218 ch. Il n'est disponible qu'en deux roues motrices. Selon le constructeur l'autonomie en ville pourrait dépasser les 400 km. S'il reprend la plate-forme de la Renault Megane E-Tech, le comportement rassurant déjà connu sur la Française est davantage typé confort. De quoi laisser les occupants profiter du mobilier épuré et d'une parfaite sensation d'espace. Le tableau se gâte un peu avec une finition parfaite et quelques détails d'ergonomie à peaufiner.

**+ QUALITÉS**  
Autonomie  
Ambiance intérieure

**- DÉFAUTS**  
Détails de finition  
Ergonomie

| LES CHIFFRES                  |                                              |
|-------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 41 800 € - 3 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                   |
| MOTEUR                        | Électrique synchrone                         |
| Puissance                     | 218 ch                                       |
| Couple                        | 300 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 235/55 R 19                                  |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 63 kWh                           |
| COFFRE                        | 547 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                         | 1923 kg                                      |
| L x l x h (en m)              | 4,60 x 1,85 x 1,66                           |
| VITESSE MAXI                  | 167 km/h                                     |
| 0 à 100 km/h (en s)           | 29,6 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 4,7 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE               | 10h (7,4 kW) 30mn (rapide)                   |
| AUTONOMIE                     | 370 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# OPEL

## Mokka 1.2 T Hybrid 145 GS



Le "restylage" du Mokka tient surtout de la mise à jour. Difficile de voir les différences avec la phase 1 même si le bouclier évolue.

### Souffle et dynamisme

Le petit SUV d'Opel s'est discrètement refait une beauté. Et surtout, il a droit désormais à la mécanique hybride comprenant 136 ch thermique et 29 ch électrique (pour un cumul de 145 ch) qui concilie couple à bas régime, performances et sobriété, même si l'on regrette quelques à-coups de transmission en ville. Le comportement routier se montre par ailleurs dynamique, au prix d'un confort très ferme. A bord, le Mokka hérite d'un système multimédia moderne, mais l'espace est toujours insuffisant aux places arrière, comme chez son cousin, le DS 3...

**+ QUALITÉS**  
Performances, agilité  
Sobriété

**- DÉFAUTS**  
Habitabilité à l'AR  
Confort trop ferme

| LES CHIFFRES*                 |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 32 090 € - 7 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 109 g/km + 75 €                        |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne + élec., 12S           |
| Cylindrée                     | 1199 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 136 ch (+ 29 ch élec.)                 |
| Couple                        | 230 Nm (+ 55 Nm élec.)                 |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 1 turbo         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS                         | 215/60 R17                             |
| RESERVOIR                     | 42 litres                              |
| COFFRE                        | 350 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1362 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,15 x 1,79 x 1,54                     |
| VITESSE MAXI                  | 209 km/h                               |
| 0 à 100 km/h                  | 8s2                                    |
| CONSUMMATION MIXTE            | 4,8 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Ariya Nismo 435 ch 87 kWh



Doté d'une petite panoplie sportive, le Nismo assure, se montre performant mais les sensations restent aseptisées.

### Allumeur !

Un kit carrosserie évocateur, deux moteurs électriques cumulant 435 ch, un châssis affûté et un label Nismo: voilà le sage Ariya prêt à jouer les sportifs! Toujours aussi agréable à vivre, le SUV familial nippon avale les virages de manière imperturbable dans cette version, sans trop dégrader le confort. Avec un couple de 600 Nm, il y ajoute des relances éclair. Cela ne suffit, hélas, pas à électriser son conducteur. Par ailleurs, son autonomie régresse, sa batterie de 87 kWh étant inchangée. Dommage !

**+ QUALITÉS**  
Vie à bord  
Comportement sûr

**- DÉFAUTS**  
Moins d'autonomie  
Tempérament

| LES CHIFFRES*                 |                                           |
|-------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 59 300 € - 6 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                |
| MOTEUR                        | Électrique (2 moteurs)                    |
| Puissance                     | 435 ch                                    |
| Couple                        | 600 Nm à partir de 0 tr/mn                |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 255/45 R20                                |
| BATTERIE                      | Li-Ion 87 kWh                             |
| COFFRE                        | 415 dm <sup>3</sup>                       |
| POIDS                         | NC                                        |
| L x l x h (en m)              | 4,66 x 1,85 x 1,65                        |
| VITESSE MAXI                  | 200 km/h                                  |
| 0 à 100 km/h                  | 5s                                        |
| TEMPS DE CHARGE               | 48h (2,3 kW) - 40 mn (100 kW)             |
| AUTONOMIE                     | 417 km                                    |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Frontera Hybrid 1.2 Turbo 145 Edition



Le Frontera se distingue à peine esthétiquement du C3 Aircross dont il dérive.

### Un jumeau talentueux

Pour devenir le Frontera, le Citroën C3 Aircross change de proue conservant ses qualités: son habitabilité remarquable à l'arrière et un coffre volumineux, très exploitable grâce à son hayon droit. Sa planche de bord spécifique ne brille pas par la qualité de ses matériaux mais l'ergonomie est au rendez-vous. Très léger, il profite pleinement de sa motorisation hybride très réactive sur route et autoroute. En revanche cette dernière se montre moins douce en ville, où elle fait sentir quelques à-coups. Au rang des reproches également un confort un peu trop ferme et une dotation pas assez généreuse.

**+ QUALITÉS**  
Habitabilité  
Performances

**- DÉFAUTS**  
Finition  
A-coups en ville

| LES CHIFFRES*                 |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 29 290 € - 7 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 118 g/km + 260 €                       |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne + élec., 12S           |
| Cylindrée                     | 1199 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 136 ch à 5500 tr/mn                    |
| Couple                        | 230 Nm à 1750 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                      |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS                         | 215/65 R 16                            |
| RESERVOIR                     | 44 litres                              |
| COFFRE                        | 457 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1451 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,39 x 1,80 x 1,65215                  |
| VITESSE MAXI                  | 198 km/h                               |
| 0 à 100 km/h                  | 8s3                                    |
| CONSUMMATION MIXTE            | 5,2 l/100 km                           |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## Mokka GSE 280 ch



A part les sièges sport en Alcantara (serie) à l'excellent maintien, le style manque de sportivité. Mais l'équipement riche satisfait, l'ergonomie aussi.

Non le look radical du Mokka GSE n'est pas que de la poudre aux yeux. Au contraire, sa définition sportive va de pair avec un comportement efficace.

### Le Mokka se dévergonde

Avec le Mokka GSE, Opel ressuscite son label sportif sous une forme 100 % électrique. Style démonstratif, roues de 20 pouces et châssis retravaillé installent une ambiance radicale. Fort de 280 ch, ce SUV revendique un 0 à 100 km/h en 5s9 et se montre précis, rigoureux et très efficace sur route comme sur circuit. À bord, les sièges Performance Alcantara offrent un excellent maintien et renforcent le caractère sportif. La direction directe et le différentiel autobloquant participent au plaisir de conduite, malgré un poids élevé et un freinage perfectible. Reste un point noir : une autonomie décevante en conduite dynamique, difficile à accepter malgré un prix bien placé.

- + QUALITÉS**  
Comportement très efficace  
Prix bien placé
- DÉFAUTS**  
Confort des suspensions  
Places arrière

### LES CHIFFRES\*

|                               |                                         |
|-------------------------------|-----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 46 500 € - 7 CV                         |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                              |
| MOTEUR                        | Électrique synchrone à aimant permanent |
| Puissance                     | 280 ch                                  |
| Couple                        | 345 Nm à partir de 0 tr/mn              |
| ALIMENTATION                  | Électrique                              |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto.             |
| PNEUS                         | 225/40 R20                              |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 51 kWh                      |
| COFFRE                        | 288 dm <sup>3</sup>                     |
| POIDS                         | 1672 kg                                 |
| L x l x h (en m)              | 4,15 x 1,79 x 1,51                      |
| VITESSE MAXI                  | 200 km/h                                |
| 0 à 100 km/h                  | 5s9                                     |
| TEMPS DE CHARGE               | 30 min (rapide)                         |
| AUTONOMIE                     | km                                      |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Frontera 42 kWh GS 113 ch



À l'intérieur, pas de copié-collé non plus, la planche de bord s'inspire du style maison, façon Astra.

Jumeau du C3 Aircross, le Frontera s'en démarque tout de même par une proue ET une poupe spécifique tant au niveau des boucliers que des feux.

### Sur tous les fronts

En plus des deux versions hybrides, le frère jumeau du Citroën C3 Aircross se décline aussi dans cette version 100 % électrique ne développant que 113 ch mais proposé à un prix attractif après une (grosse) remise et une prime "coup de pouce", pouvant descendre à 24 000 € ! Sa batterie de 42 kWh utiles lui confère 245 km d'autonomie moyenne, qui peut monter jusqu'à 290 km en ville mais chute à 190 km sur autoroute. Dommage, car l'habitabilité généreuse en fait un petit familial polyvalent idéal. Autre regret : une ambiance intérieure desservie par des matériaux peu valorisants.

- + QUALITÉS**  
Habitabilité  
Tarif bien placé
- DÉFAUTS**  
Autonomie sur autoroute  
Finition

### LES CHIFFRES

|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 33 000 € - 4 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3500 €                              |
| MOTEUR                               | Électrique synchrone à aimant permanent      |
| Puissance                            | 113 (à 9030 tr/mn) ch                        |
| Couple                               | 124 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 215/65 R16                                   |
| BATTERIE                             | 44,2 kWh                                     |
| COFFRE                               | 451 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                | 1 589 kg                                     |
| L x l x h (en m)                     | 4,40 x 1,8 x 1,66                            |
| VITESSE MAXI                         | 145 km/h                                     |
| 1 000 m D. A.                        | 34,7 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en d)                 | 8,4 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 11h30/7h/26 mn pour 2,3/7,4/100              |
| AUTONOMIE                            | 245 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## Grandland Hybrid 145 GS



Moins spectaculaire que son cousin Peugeot 3008, le Grandland se montre en revanche plus habitable.

### L'alternative allemande

145 ch dans un grand SUV, voilà qui peut rendre circonspect, mais l'hybridation apporte sa part de couple dans la corbeille, qui permet au Grandland, cousin du Peugeot 3008, de décoller avec aisance. Il propose même des performances parfaitement honnêtes grâce à la transmission véloce, qui profite d'une gestion bien calibrée. Et c'est tant mieux car il s'agit de la seule offre de la gamme raisonnable en matière de tarifs. Le SUV fait preuve pour le reste d'élégance, fait valoir une ergonomie bien pensée, un confort de bon aloi et une habitabilité à la hauteur de son gabarit.

**+ QUALITÉS**  
Performances suffisantes  
Sobriété  
Habitabilité

**- DÉFAUTS**  
Trop rationnel ?

#### LES CHIFFRES

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 42 890 € - 7 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 122 g/km + 400 €                       |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne + élec., 12S           |
| Cylindrée                     | 1 199 cm <sup>3</sup>                  |
| Puissance                     | 145 ch à 5500 tr/mn                    |
| Couple                        | 230 Nm à 1750 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                      |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS                         | 225/55 R 19                            |
| RESERVOIR                     | 55 litres                              |
| COFFRE                        | 555 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1675 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,65 x 1,91 x 1,67                     |
| VITESSE MAXI                  | 190 km/h                               |
| 0 à 100 km/h                  | 32,7 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 7,3 s                                  |
| CONSUMATION MOYENNE           | 6,9 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# PEUGEOT

## e-2008 54 kWh 156 ch GT



Le 2008 progresse au niveau de l'autonomie mais reste cher.

### L'électrique au prix fort

Le e-2008 a profité de son restylage de 2023 pour s'offrir la motorisation de 156 ch produite en partenariat avec Nidec et une batterie un peu plus pêchue de 54 kWh. Elle est désormais seule à la barre, le 136 ch ayant été retiré du catalogue. Avec 70 km d'autonomie moyenne en plus et presque une seconde de mieux au 0 à 100 km/h, les progrès sont réels mais son rayon d'action reste un peu court sur autoroute. S'il brille toujours par sa présentation, le 2008, parmi les plus volumineux de sa catégorie, laisse un peu sur sa faim en matière d'habitabilité et de coffre et le prix de cette version reste très élevé.

**+ QUALITÉS**  
Autonomie en progrès  
Confort

**- DÉFAUTS**  
Autonomie sur autoroute  
Rapport encombrement

#### LES CHIFFRES

|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 42 200 € - 4 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3500 €                              |
| MOTEUR                               | Électrique                                   |
| Puissance                            | 156 ch                                       |
| Couple                               | 260 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 215/55 R 18                                  |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 54 kWh                           |
| COFFRE                               | 388 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                | 1610 kg                                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,30 x 1,77 x 1,53                           |
| VITESSE MAXI                         | 151 km/h                                     |
| 0 à 100 km/h                         | 31,9 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 5,8 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 5h45 (11 kW) 39h (secteur)                   |
| AUTONOMIE                            | 335 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Grandland 1.6 Hybride Rechargeable 195 GS



Les 87 km d'autonomie électrique annoncés sont optimistes mais nous avons tout de même parcouru plus de 70 km lors de notre test.

### Tête de pont

Le groupe Stellantis a dévoilé un nouveau groupe hybride rechargeable, et c'est l'Opel Grandland qui l'a inauguré. Doté d'un bloc 1.6 retravaillé, d'une boîte double embrayage électrifiée et d'une batterie de 17,9 kWh, il affiche une autonomie électrique en nette hausse avec 72 km mesurés. La consommation batterie vide baisse à 6,8 l/100 km. Si la douceur est globalement au rendez-vous, des à-coups à basse vitesse et un moteur bruyant à l'accélération nuisent à l'agrément. Le poids élevé impacte aussi l'agilité. En revanche, l'espace à bord, le coffre et l'équipement fourni restent des atouts majeurs.

**+ QUALITÉS**  
Autonomie/conso  
Habitabilité

**- DÉFAUTS**  
Moteur sonore  
Poids élevé

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 47 990 € - 8 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 55 g/km 0 €                            |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S           |
| Cylindrée                     | 1 598 cm <sup>3</sup>                  |
| Puissance                     | 150 ch (+125 ch élec.)                 |
| Couple                        | 300 Nm à 2000 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 1 turbo         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 235/5 R19                              |
| RESERVOIR                     | 55 litres                              |
| COFFRE                        | 555 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1971 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,65 x 1,91 x 1,67                     |
| VITESSE MAXI                  | 220 km/h                               |
| 0 à 100 km/h                  | 7s8                                    |
| CONSUMATION MIXTE             | 2,4 l/100 km                           |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## 3008 Hybrid 145 e-DCS6 GT



Le 3008 offre un style plus sportif mais un comportement beaucoup plus sage que son prédécesseur.

### Succès attendu

Sans surprise, c'est cette version hybride qui rafle la majorité des ventes du 3008. Malgré sa faible puissance pour un SUV compact, son 1.2 fait mieux que se défendre face à notre chronomètre. Malheureusement, les réglages de châssis adoptés par Peugeot ont fait totalement disparaître le caractère ludique du modèle précédent. On attendait mieux d'un SUV à ligne de coupé, d'autant qu'elle se paie par une habitabilité très décevante à l'arrière. On se console avec le i-Cockpit, toujours aussi spectaculaire, mais l'on déplore une mécanique terne (et émettrice de bruits bizarres) et un prix trop élevé.

**+ QUALITÉS**  
Présentation  
Performances correctes

**- DÉFAUTS**  
Agilité perdue  
Habitabilité médiocre

#### LES CHIFFRES

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 45 000 € - 7 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 121 g/km + 330 €                       |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne, 12S                   |
| Cylindrée                     | 1 199 cm <sup>3</sup>                  |
| Puissance                     | 145 ch à 5500 tr/mn                    |
| Couple                        | 230 Nm à 1750 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo + électrique         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS                         | 225/55 R 19                            |
| RESERVOIR                     | 55 litres                              |
| COFFRE                        | 520 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1663 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,55 x 1,90 x 1,65                     |
| VITESSE MAXI                  | 195 km/h                               |
| 0 à 100 km/h                  | 32,1 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 6,9 s                                  |
| CONSUMATION MOYENNE           | 6,3 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## e-3008 73 kWh 210 ch GT



La version électrique du 3008 remporte un succès très mitigé.

### Débuts difficiles

Le Peugeot 3008 joue au SUV coupé et s'offre un nouveau i-Cockpit spectaculaire et soigné. Son ergonomie apparaît meilleure qu'à bord de la 308 mais les louanges s'arrêtent là concernant son habitacle, plus exigu à l'arrière où il n'offre pas plus d'espace aux jambes que le 2008. Sur la route, le 3008 souffre d'une masse excessive supérieure à deux tonnes. Toujours confortable et sûr, il a perdu sa légendaire agilité et le poids affecte ses performances, très inférieures à la moyenne. Heureusement, son autonomie se situe dans la bonne moyenne et son tarif n'est pas si mal placé. La clientèle lui préfère cependant l'hybride.

#### + QUALITÉS

Présentation spectaculaire  
Confort préservé

#### - DÉFAUTS

Masse très excessive  
Habitabilité arrière insuffisante

### LES CHIFFRES

|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 46 990 € - 7 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3500 €                              |
| MOTEUR                               | Électrique                                   |
| Puissance                            | 210 ch                                       |
| Couple                               | 345 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 235/55 R 19                                  |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 73 kWh                           |
| COFFRE                               | 520 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                | 2183 kg                                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,55 x 1,90 x 1,65                           |
| VITESSE MAXI                         | 171 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                         | 30,9 s                                       |
| 80 à 120 km/h (nc)                   | NC                                           |
| TEMPS DE CHARGE                      | 8h (11 kW) 50h (secteur)                     |
| AUTONOMIE                            | 400 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★

## e-5008 210 ch GT



Dérivé du 3008, le 5008 est l'un des rares SUV familiaux proposant sept vraies places et une motorisation électrique.

### Des watts et du confort

Le 5008 tente à son tour l'aventure électrique, sans grand succès, au point que Peugeot le remise déjà copieusement. Il faut dire qu'avec 2,3 tonnes sur la balance, il a tout perdu de ce qui faisait le charme du modèle précédent : une agilité hors du commun pour un SUV 7 places. Il perd également ses sièges séparés à l'arrière mais sa troisième rangée de sièges reste relativement accueillante et son coffre réellement logeable. Il reste donc l'ami des familles auxquelles il propose un confort sans reproche. Sa consommation relativement contenue lui permet de proposer une autonomie acceptable de 380 km.

#### + QUALITÉS

Habitabilité  
Confort

#### - DÉFAUTS

Agilité disparue  
Modularité en baisse

### LES CHIFFRES

|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 51 490 € - 7 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                                 |
| MOTEUR                               | Électrique                                   |
| Puissance                            | 210 ch                                       |
| Couple                               | 345 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 235/50 R 20                                  |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 73 kWh                           |
| COFFRE                               | 685/835/330 dm <sup>3</sup>                  |
| POIDS                                | 2295 kg                                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,80 x 1,90 x 1,70                           |
| VITESSE MAXI                         | 171 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                         | 31,2 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 6,1 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 35 mn (rapide) 8h (11 kW)                    |
| AUTONOMIE                            | 380 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★

## E-3008 Dual Motor 325 ch GT Exclusive



Transmission intégrale et trains roulants optimisés ne font pas pour autant de l'E-3008 Dual Motor un engin plus agile. Déjà très lourd à la base, ce SUV s'empâte en effet de 150 kg de plus !

### Le poids des watts...

Le Peugeot E-3008, lancé en 2024, développe 325 ch dans cette version Dual Motor dotée de... deux moteurs électriques (213 ch à l'avant, 112 ch à l'arrière) et quatre roues motrices. Puissant et bien équilibré grâce à ses suspensions spécifiques, il séduit par sa direction précise et son confort remarquable. Mais ses 2,3 t limitent l'agilité, et ses pneus peinent à contenir la masse en virage. Très agréable sur autoroute, il se montre toutefois gourmand : 18,7 kWh/100 km pour 390 km d'autonomie réelle avec sa batterie de 73 kWh. À 51 900 €, c'est aussi la version la plus chère et la moins endurante de la gamme.

#### + QUALITÉS

Présentation/équipement  
Garantie 8 ans/160 000 km

#### - DÉFAUTS

Poids handicapant en virage  
Autonomie décevante

### LES CHIFFRES\*

|                                      |                                           |
|--------------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 53 190 € - 11 CV                          |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                              |
| MOTEUR                               | Électrique (2 moteurs)                    |
| Puissance                            | 325 ch                                    |
| Couple                               | 509 Nm à partir de 0 tr/mn                |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                |
| TRANSMISSION                         | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 235/50 R20                                |
| BATTERIE                             | Li-ion NMC 73 kWh                         |
| COFFRE                               | 470 dm <sup>3</sup>                       |
| POIDS                                | 2262 kg                                   |
| L x l x h (en m)                     | 4,54 x 1,90 x 1,64                        |
| VITESSE MAXI                         | 180 km/h                                  |
| 0 à 100 km/h                         | 6 s                                       |
| TEMPS DE CHARGE                      | 30 mn (10 à 80%, 160 kW max.)             |
| AUTONOMIE                            | 493 km                                    |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★

# POLESTAR

## Polestar 3 Long Range Dual Motor



La batterie de 107 kWh se recharge sur borne rapide jusqu'à 250 kW. Elle met alors 30 mn pour passer de 10 à 80%.

### Un inconnu ambitieux

Ce long SUV de 4,90 m au design sobre et raffiné... ne détonnerait pas dans la gamme du cousin Volvo. La présentation épurée, sans boutons physiques offre un grand écran central de 14,5", efficace sauf sur quelques fonctions. La qualité de fabrication est remarquable, les matériaux haut de gamme. Lors de notre essai de cette version de 489 ch, l'autonomie réelle a plafonné à 450 km, loin des 632 km WLTP, en partie à cause de son poids (près de 2,6 t). Confort ferme mais comportement routier équilibré. À 87 300 €, il offre, heureusement, une dotation riche.

#### + QUALITÉS

Agrément et présentation  
Dotation et confort

#### - DÉFAUTS

Tarif excessif  
Autonomie juste satisfaisante

### LES CHIFFRES

|                                      |                                           |
|--------------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 87 300 € - 21 CV                          |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                              |
| MOTEUR                               | Électrique (2 moteurs)                    |
| Puissance                            | 489 ch                                    |
| Couple                               | 840 Nm à partir de 0 tr/mn                |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                |
| TRANSMISSION                         | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 255/50 R20 - 285/45 R20                   |
| BATTERIE                             | Li-ion 107 kWh                            |
| COFFRE                               | 555 + 37 (AV) dm <sup>3</sup>             |
| POIDS                                | 2578 kg                                   |
| L x l x h (en m)                     | 4,90 x 1,96 x 1,61                        |
| VITESSE MAXI                         | 210 km/h                                  |
| 1000 m D. A.                         | 25 s                                      |
| 80 à 120 km/h (en d)                 | 2,9 s                                     |
| TEMPS DE CHARGE                      | 30 mn (rapide) - 10h (11 kW)              |
| AUTONOMIE                            | 450 km                                    |

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★



## Macan 4



Malgré ses 2,4 tonnes, ce Macan électrique dissimule bien son poids. Il peut même se laisser aller à quelques dérives si l'on insiste un peu...

### Pari osé

Le Macan II passe au 100 % électrique, un pari audacieux pour ce best-seller de la marque. Équipé ici d'une batterie utile de 95 kWh et développant 408, il promet une autonomie confortable. Selon nos mesures, le Macan 4 revendique près de 450 km d'autonomie réelle. Malgré ses 2,4 tonnes, il conserve un comportement dynamique, notamment grâce aux roues arrière directrices et aux suspensions pilotées. Confort, silence de fonctionnement, qualité intérieure, recharge ultra-rapide en 21 mn (jusqu'à 270 kW) et finition haut de gamme séduisent, mais attention au tarif final indigeste... avant options !

#### + QUALITÉS

Agilité  
Finition séduisante

#### - DÉFAUTS

Manque de sensation  
Trop d'options

### LES CHIFFRES



|                               |                              |
|-------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 86 800 € - 11 CV             |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                   |
| MOTEUR                        | Électrique (2 moteurs)       |
| Puissance                     | 408 ch                       |
| Couple                        | 650 Nm à partir de 0 tr/mn   |
| ALIMENTATION                  | Électrique                   |
| TRANSMISSION                  | Intégrale                    |
|                               | Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 255/45 R 21 - 295/40 R 21    |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 100 kWh          |
| COFFRE                        | 540+80 dm <sup>3</sup>       |
| POIDS                         | 2400 kg                      |
| L x l x h (en m)              | 4,79 x 1,94 x 1,63           |
| VITESSE MAXI                  | 220 km/h                     |
| 0 à 100 km/h                  | 25,1 s                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 3,0 s                        |
| TEMPS DE CHARGE               | 10h (11kW) 21 min (rapide)   |
| AUTONOMIE                     | 450 km                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Cayenne



A l'extérieur, les évolutions de style s'avèrent très timides.

### Le chef des SUV !

Si le Macan ne vous satisfait pas, jetez un coup d'œil au Cayenne. Récemment restylée, cette troisième génération se distingue par ses nouveaux boucliers et ses blocs optiques redessinés. Ces derniers intègrent désormais des feux Matrix LED adaptatifs. Les changements se révèlent surtout plus notables à l'intérieur, avec l'adoption d'une planche de bord 100 % digitale. Cette version d'entrée de gamme, affichée à plus de 104 000 €, profite d'un bloc V6 turbo de 353 ch. Si dans la vraie vie, ce bloc suffit amplement, les plus sportifs regretteront sans doute, un manque de pepes lors des relances.

#### + QUALITÉS

Facilité de conduite  
Technologie embarquée  
Présentation high-tech

#### - DÉFAUTS

Tarif en forte augmentation

### LES CHIFFRES\*

|                               |                           |
|-------------------------------|---------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 104 600 € - 24 CV         |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 243 g/km + 80 000 €       |
| MOTEUR                        | 6 cyl. en V, 24S          |
| Cylindrée                     | 2995 cm <sup>3</sup>      |
| Puissance                     | 353 ch à 5400 tr/mn       |
| Couple                        | 500 Nm à 1450 tr/mn       |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo         |
| TRANSMISSION                  | Intégrale                 |
|                               | Boîte auto. 8 vitesses    |
| PNEUS                         | 255/55 R 20 - 295/45 R 20 |
| RESERVOIR                     | 75 litres                 |
| COFFRE                        | 698 dm <sup>3</sup>       |
| POIDS                         | 2055 kg                   |
| L x l x h (en m)              | 4,93 x 1,99 x 1,70        |
| VITESSE MAXI                  | 248 km/h                  |
| 0 à 100 km/h                  | 6s0                       |
| CONSUMMATION MIXTE            | 10,7 l/100 km             |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Macan Turbo



Cette version haut de gamme promet d'être une vraie Porsche. Fidèle aux quatre roues motrices, ce SUV conserve le moteur avant.

### Haute intensité

Tout en haut de la pyramide du Macan électrique, trône une version Turbo de 639 ch. Capable d'abattre le 0 à 100 km/h en 3,3 s et de filer à 260 km/h, il reste fidèle à l'ADN Porsche. Basé sur la plateforme PPE (800 V), il peut recharger de 10 à 80 % en 21 minutes, seulement. Son châssis, affûté et dynamique, fait presque oublier ses 2,4 tonnes. La direction précise, le freinage naturel et les accélérations décoiffantes en font un vrai SUV sportif. Confort en retrait, autonomie réelle inférieure à 450 km, et prix salé (118 910 € hors options) limitent toutefois son attrait au quotidien.

#### + QUALITÉS

Accélérations étonnantes  
Technologie

#### - DÉFAUTS

Surcoût élevé  
Confort en retrait

### LES CHIFFRES\*

|                               |                              |
|-------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 119 700 € - 11 CV            |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                   |
| MOTEUR                        | Électrique (2 moteurs)       |
| Puissance                     | 584 - 639 (Overboost) ch     |
| Couple                        | 1130 Nm à partir de 0 tr/mn  |
| ALIMENTATION                  | Électrique                   |
| TRANSMISSION                  | Intégrale                    |
|                               | Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 235/55 R 20 - 285/45 R 20    |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 100 kWh          |
| COFFRE                        | 480+84 dm <sup>3</sup>       |
| POIDS                         | 2405 kg                      |
| L x l x h (en m)              | 4,79 x 1,94 x 1,63           |
| VITESSE MAXI                  | 260 km/h                     |
| 0 à 100 km/h                  | 3s3                          |
| TEMPS DE CHARGE               | 10h (11kW) 21 min (rapide)   |
| AUTONOMIE                     | 590 km                       |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Cayenne Turbo E-Hybrid



La batterie de 25,9 kWh offre la possibilité de parcourir jusqu'à 72 km en tout électrique.

### Le plus puissant !

Stupéfiant ! Voici le mot qui résume bien la situation, lorsque l'on descend du Cayenne Turbo E-Hybrid. Cette version ultra musclée dotée d'un V8 biturbo de 599 ch et d'un moteur électrique de 149 ch offre une puissance combinée de 739 ch. Vous avez donc sous vos yeux le Cayenne le plus puissant de l'histoire. L'engin, qui pèse tout de même plus de 2,6 tonnes, expédie le 0 à 100 km/h en 3s7. Au volant, le comportement est tout sauf décevant ! Grâce aux quatre roues directrices (1 716 €) et à ses suspensions pilotées, le Cayenne Turbo E-Hybrid fait preuve d'une agilité rare pour un SUV.

#### + QUALITÉS

Facile à conduire et agile  
Performances d'une sportive

#### - DÉFAUTS

Prix  
Sonorité trop timide

### LES CHIFFRES\*

|                               |                           |
|-------------------------------|---------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 190 800 € - 53 CV         |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 108 g/km 0 €              |
| MOTEUR                        | 8 cyl. en V + élec., 32S  |
| Cylindrée                     | 3996 cm <sup>3</sup>      |
| Puissance                     | 739 ch cumulés            |
| Couple                        | 950 Nm cumulés            |
| ALIMENTATION                  | Essence + 2 turbos        |
| TRANSMISSION                  | Intégrale                 |
|                               | Boîte auto. 8 vitesses    |
| PNEUS                         | 285/45 R 21 - 315/40 R 21 |
| RESERVOIR                     | 70 litres                 |
| COFFRE                        | 539 dm <sup>3</sup>       |
| POIDS                         | 2570 kg                   |
| L x l x h (en m)              | 4,93 x 1,99 x 1,69        |
| VITESSE MAXI                  | 295 km/h                  |
| 0 à 100 km/h                  | 3s7                       |
| CONSUMMATION MIXTE            | 4,8 l/100 km              |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## Cayenne Coupé



Le Cayenne Coupé dispose d'un tempérament encore plus affûté.

### Victime de la mode

Porsche propose une déclinaison coupé de son gros SUV. Ce modèle ultra sportif et passé par la case restylage l'an dernier, mesure 20 mm de moins en hauteur par rapport au Cayenne classique. En plus de sa banquette arrière deux places, il faut composer avec un coffre un peu plus petit. Ce dernier passe de 698 dm<sup>3</sup> pour le Cayenne à 554 dm<sup>3</sup> pour la version coupé. Sous le capot, on retrouve les moteurs déjà proposés au catalogue du constructeur allemand dont le V6 turbo de 353 ch. Au volant, l'agilité et le dynamisme montent d'un cran par rapport au Cayenne standard.

**+ QUALITÉS**  
Performances  
Tenue de route  
Look de sportif

**- DÉFAUTS**  
Aspects pratiques

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 108 700 € - 24 CV                   |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 244 g/km + 80 000 €                 |
| MOTEUR                        | 6 cyl. en V, 24S                    |
| Cylindrée                     | 2995 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 353 ch à 5400 tr/mn                 |
| Couple                        | 500 Nm à 1450 tr/mn                 |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                   |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 255/55 R 20 - 295/45 R 20           |
| RESERVOIR                     | 75 litres                           |
| COFFRE                        | 554 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 2085 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,93 x 1,99 x 1,68                  |
| VITESSE MAXI                  | 248 km/h                            |
| 0 à 100 km/h                  | 5s7                                 |
| CONSUMMATION MIXTE            | 10,7 l/100 km                       |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## 4 E-Tech 52 kWh 150 ch Autonomie Confort Techno



Très légèrement assouplie par rapport à la R5, cette R4 reste vraiment plaisante à mener et bien amortie. Dommage que les bruits d'air soient trop présents.

### La R5 en plus pratique !

Grande sœur de la R5, la R4 est 22 cm plus longue, plus habitable aussi (mais pas extraordinaire non plus...), et son coffre gagne 105 dm<sup>3</sup>. Ce dernier se révèle par ailleurs bien pensé. Et si la banquette repliée laisse une marche, le siège passager avant se rabat pour faciliter le chargement d'objets longs. Héritée de la R5, la planche de bord est ergonomique et bien finie. Dotée de suspensions un peu plus douces, la R4 trépide moins sur les mauvaises routes, mais tolère davantage de roulis. Elle conserve un comportement plaisant et – surprise – affiche une belle autonomie, notamment grâce à son efficace mode One Pedal. Mais gare aux bruits d'air.

**+ QUALITÉS**  
Agrément/confort  
Coffre/autonomie

**- DÉFAUTS**  
Places AR moyennes  
Bruits d'air (dès 80-90 km/h)

#### LES CHIFFRES

|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 35 490 € - 5 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3500 €                              |
| MOTEUR                               | Électrique synchrone                         |
| Puissance                            | 150 ch                                       |
| Couple                               | 245 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 195/60 R18                                   |
| BATTERIE                             | Li-ion 52 kWh                                |
| COFFRE                               | 415 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                | 1537 kg                                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,15 x 1,80 x 1,58                           |
| VITESSE MAXI                         | 151 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                         | 31,4 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en d)                 | 6 s                                          |
| TEMPS DE CHARGE                      | 30 mn (100 kW)                               |
| AUTONOMIE                            | 355 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Cayenne Coupé E-Hybrid



Comptez 2h30 pour refaire le plein des accus du Cayenne Coupé hybride.

### Multicarte

Ce modèle hybride rechargeable hérite de la même technologie présente à bord du Cayenne E-Hybrid également à l'essai dans nos pages. Ainsi, lors des relances, le moteur électrique apporte une aide très précieuse au V6 turbo de 304 ch. Mais pour abaisser au maximum la consommation qui varie entre 8 l et 13 l/100 km selon l'état des batteries, mieux vaut brancher le plus souvent possible votre hybride rechargeable. A noter que depuis le restylage, la nouvelle batterie de 25,9 kWh se recharge bien plus rapidement que par le passé.

**+ QUALITÉS**  
Consommation acceptable  
Autonomie appréciable  
Temps de charge corrects

**- DÉFAUTS**  
Coffre moyen

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 120 500 € - 53 CV                   |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 90 g/km 0 €                         |
| MOTEUR                        | 6 cyl. en V + élec., 24S            |
| Cylindrée                     | 2995 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 470 ch cumulés                      |
| Couple                        | 650 Nm cumulés                      |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 1 turbo      |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 255/55 R 20 - 295/45 R 20           |
| RESERVOIR                     | 70 litres                           |
| COFFRE                        | 404 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 2455 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,93 x 1,99 x 1,68                  |
| VITESSE MAXI                  | 254 km/h                            |
| 0 à 100 km/h                  | 4s9                                 |
| CONSUMMATION MIXTE            | 4 l/100 km                          |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Scenic E-Tech EV87 220 Techno Iconic



Contrairement au Peugeot 3008, le Renault Scenic a su maîtriser sa masse, ce qui favorise l'agrément de conduite, proche de celui de la Megane.

### Régime payant

Tout comme l'Espace, le Scenic renonce à son passé de monospace. Désormais, c'est un crossover 100% électrique de 60 kWh ou 87 kWh. Malgré la capacité respectable de cette dernière batterie, il parvient à maîtriser sa masse, avec le cercle vertueux qui s'ensuit : une autonomie annoncée à 625 km WLTP et un réel agrément de conduite. Il n'oublie cependant pas les familles grâce à son empattement long, qui lui permet d'offrir une habitabilité de premier ordre à l'arrière, même si la modularité est très loin d'égaler celle des Scénic d'antan. Dommage que l'adhérence soit aussi perfectible sur le mouillé.

**+ QUALITÉS**  
Autonomie annoncée  
Habitabilité

**- DÉFAUTS**  
Adhérence sur le mouillé  
Modularité moyenne

#### LES CHIFFRES

|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 52 590 € - 4 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                                 |
| MOTEUR                               | Électrique                                   |
| Puissance                            | 218 ch                                       |
| Couple                               | 300 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 235/45 R 20                                  |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 87 kWh                           |
| COFFRE                               | 535 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                | 1918 kg                                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,47 x 1,87 x 1,57                           |
| VITESSE MAXI                         | 172 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                         | 30,0 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 4,8 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 37 min (rapide) 9h (11 kW)                   |
| AUTONOMIE                            | 480 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



# Captur 1.8 E-Tech full hybrid 160 ch Esprit Alpine



## Il arrondit les angles

Après avoir habilement restylé son Captur, Renault propose ici une mise à jour de son ensemble "Full Hybrid". Ainsi, la cylindrée de son trois cylindres thermique passe de 1,6 à 1,8 l, la puissance gagne 15 ch et la batterie du système hybride grossit également. Au-delà du gain en performances, cette évolution procure une plus grande discrétion sur les grands axes, une douceur de fonctionnement accrue et jusqu'à 0,6 l/100 km de sobriété en plus. Le Captur reste par ailleurs agile à mener. Son intérieur, ergonomique et pratique, date un peu cependant.

**+ QUALITÉS**  
Plus doux à l'usage  
Sobriété en hausse

**- DÉFAUTS**  
Boîte peu réactive  
Intérieur banal

Le style extérieur est une réussite, et l'évolution de cette version full hybride aussi. Le bon mélange !



À l'intérieur, le Captur commence déjà à vieillir question style mais les technologies restent modernes malgré tout.

### LES CHIFFRES

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 34 900 € - 5 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 105 g/km 0 €                           |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S           |
| Cylindrée                     | 1 798 cm <sup>3</sup>                  |
| Puissance                     | 109 ch (+ 49 + 24 ch élec.)            |
| Couple                        | 170 Nm (+ 205 + 50 Nm élec.)           |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique                   |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS                         | 215/60 R17                             |
| RESERVOIR                     | 48 litres                              |
| COFFRE                        | 348 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1 370 kg                               |
| L x l x h (en m)              | 4,23 x 1,80 x 1,58                     |
| VITESSE MAXI                  | 177 km/h                               |
| 1 000 m D. A.                 | 30,8 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en d)          | 6,1 s                                  |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 5,4 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# Symbioz 1.8 E-Tech 160 ch full hybrid Techno



## Le bon accord

Malgré son jeune âge, le Symbioz a profité de l'été pour enrichir sa gamme du "vieux" 4 cylindres 1.3 à hybridation légère de 140 ch, actif jusqu'en 2024 sous le capot des Captur et Arkana. La version E-Tech, pour sa part, a troqué son 1.6 hybride de 145 ch contre un ensemble éterné quelques mois avant lui par le Dacia Bigster et partagé avec le Captur. La puissance maxi combinée atteint 160 ch, au profit des reprises et du niveau sonore (plus de couple à bas régime). Du mieux aussi du côté de la boîte à crabots, au fonctionnement plus fluide, à défaut de gagner en réactivité. Davantage d'agrément au final, en ville comme sur voie rapide. Et sans hausse de l'appétit: 5,8 l/100 km de moyenne, 5,6 l en ville et 6,3 l sur autoroute.

**+ QUALITÉS**  
Plus d'agrément  
Consommation

**- DÉFAUTS**  
Places AR étroites  
Boîte auto. lente

La chaîne hybride gagne 15 ch via une nouvelle partie thermique qui passe de 1,6 à 1,8 litre. Il en résulte un gain de performance appréciable.



L'écran central vertical de 10,4"/26,4 cm est de série. Il intègre toujours le très réussi système d'exploitation signé Google, complet.

### LES CHIFFRES\*

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 36 400 € - 5 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 98 g/km 0 €                            |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S           |
| Cylindrée                     | 1 789 cm <sup>3</sup>                  |
| Puissance                     | 109 ch (+ 49 + 24 ch élec.)            |
| Couple                        | 170 Nm (+ 205 + 50 Nm élec.)           |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique                   |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS                         | 225/49 R19                             |
| RESERVOIR                     | 48 litres                              |
| COFFRE                        | 480 à 610 dm <sup>3</sup>              |
| POIDS                         | 1 390 kg                               |
| L x l x h (en m)              | 4,42 x 1,8 x 1,58                      |
| VITESSE MAXI                  | 180 km/h                               |
| 0 à 100 km/h                  | 9s1                                    |
| CONSUMMATION MIXTE            | 5,8 l/100 km                           |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## Austral 1.2 full hybrid 200 ch Esprit Alpine



Si l'agrément mécanique de l'Austral monte d'un cran, la mise en route du moteur thermique manque encore de discrétion.

### Nouveau leader

Positionné entre le Symbioz et le Rafale, le Renault Austral évolue pour rester compétitif face au Peugeot 3008 et au récent Citroën C5 Aircross. Restylé, il adopte les codes du Rafale soit une proue plus racée, une finition soignée, un confort amélioré et des équipements innovants comme la reconnaissance du conducteur ou encore les roues arrière directrices. Proposé uniquement en version hybride de 200 ch, l'Austral se révèle très agréable à conduire, mieux insonorisé et toujours aussi sobre avec seulement 6,4 l/100 km selon nos premiers relevés. Bravo Renault!

**+ QUALITÉS**  
Confort de conduite  
Conso modérée

**- DÉFAUTS**  
Prix  
Options onéreuses

#### LES CHIFFRES\*

|                                      |                                        |
|--------------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 46 000 € - 7 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 107 g/km - 0 €                         |
| MOTEUR                               | 3 cyl. en ligne + élec., 12S           |
| Cylindrée                            | 1 199 cm <sup>3</sup>                  |
| Puissance                            | 130 ch à 4500 tr/mn                    |
| Couple                               | 205 Nm à 1 750 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Essence + électrique + 1 turbo         |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto, 7 vitesses |
| PNEUS                                | 235/45 R20                             |
| RESERVOIR                            | 55 litres                              |
| COFFRE                               | 525 à 650 dm <sup>3</sup>              |
| POIDS                                | 1 538 kg                               |
| L x l x h (en m)                     | 4,51 x 1,83 x 1,64                     |
| VITESSE MAXI                         | 180 km/h                               |
| 0 à 100 km/h                         | 8s4                                    |
| CONSUMMATION MIXTE                   | 4,7 l/100 km                           |

\*Données constructeurs

→ **LES ÉTOILES** ★★★★★

## Rafale 1.2 E-Tech PHEV 300 ch Atelier Alpine



Si le Rafale ne manque pas d'allure, il lui fallait cette motorisation offrant plus de prestance (même si la version hybride de 200 ch ne démerite pas).

### Vaisseau amiral

En plus de l'hybride de 200 ch, le Rafale propose désormais une inédite version rechargeable de 300 ch, se posant comme le nouveau fer de lance de Renault. Ainsi paré d'un troisième moteur électrique fort de 136 ch et placé sur l'essieu arrière, il dispose de quatre roues motrices, de bonnes performances, une douceur d'utilisation séduisante et de près de 80 km d'autonomie en mode électrique. Suspensions pilotées et roues arrière directrices participent à l'excellent compromis confort/tenue de route, malgré un poids important dépassant 2 tonnes et une pédale de frein au ressenti perfectible.

**+ QUALITÉS**  
Confort/agilité  
Autonomie électrique

**- DÉFAUTS**  
Poids élevé  
Ressenti freinage

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 60 000 € - 8 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 40 g/km 0 €                            |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne + élec., 12S           |
| Cylindrée                     | 1 199 cm <sup>3</sup>                  |
| Puissance                     | 300 ch (68 ch + 136 ch élec.)          |
| Couple                        | 230 Nm (+ 205 Nm AV + 200 Nm AR élec.) |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 1 turbo         |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto, 6 vitesses    |
| PNEUS                         | 245/40 R21                             |
| RESERVOIR                     | 55 litres                              |
| COFFRE                        | 535 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1 913 kg                               |
| L x l x h (en m)              | 4,71 x 1,87 x 1,61                     |
| VITESSE MAXI                  | 180 km/h                               |
| 1 000 m D. A.                 | 27,6 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en d)          | 3,6 s                                  |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 7,4 l/100 km                           |

→ **LES ÉTOILES** ★★★★★

## Rafale E-Tech full hybrid 200 Esprit Alpine



Esthétiquement, le Rafale ne souffre pas de sa conception proche de l'Austral.

### Fort en thème

Certes, le Rafale est dérivé de l'Austral dont il reprend en grande partie l'intérieur. Mais sa ligne de SUV coupé fait mouche et il bénéficie surtout des propres réglages de châssis, véritablement bluffants sur départementale. Alors bien sûr, la motorisation hybride n'est pas exactement un parangon de sportivité en raison de la transmission lente, mais elle profite de la masse contenue de l'engin pour proposer des performances suffisantes. Il a également le bon goût de soigner son habitabilité à l'arrière : tous les SUV de luxe allemands n'en disent pas autant. Dommage que les bruits de roulement soient aussi présents.

**+ QUALITÉS**  
Comportement routier  
Habitabilité  
Présentation

**- DÉFAUTS**  
Transmission lente

#### LES CHIFFRES\*

|                                      |                              |
|--------------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 50 500 € - 7 CV              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 108 g/km - 0 €               |
| MOTEUR                               | 3 cyl. en ligne + élec., 12S |
| Cylindrée                            | 1 199 cm <sup>3</sup>        |
| Puissance                            | 200 ch                       |
| Couple                               | 205 Nm (+ 205 nm élec.)      |
| ALIMENTATION                         | Essence + 1 turbo            |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto.  |
| PNEUS                                | 245/45 R 20                  |
| RESERVOIR                            | 58 litres                    |
| COFFRE                               | 546 dm <sup>3</sup>          |
| POIDS                                | 1 925 kg                     |
| L x l x h (en m)                     | 4,71 x 1,87 x 1,62           |
| VITESSE MAXI                         | 176 km/h                     |
| 1 000 m D. A.                        | 31,0 s                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 4,9 s                        |
| CONSUMMATION MOYENNE                 | 6,3 l/100 km                 |

→ **LES ÉTOILES** ★★★★★

# SEAT

## Ateca 1.0 TSI 115 Copa



Cet Ateca dans sa version 115 ch est le seul de la gamme à utiliser le moteur 1.0. Il n'est disponible qu'avec une boîte mécanique.

### Le bon allié

Ce 3 cylindres 1.0 l voit sa puissance passer de 110 à 115 ch. Ce moteur reste souple et silencieux, mais il n'échappe pas cette année à un malus de plus de 1 100 € ! Le bloc, uniquement disponible en boîte mécanique à 6 rapports, n'est pas gourmand en carburant. Le constructeur annonce 6,1 l/100 km de moyenne. Ainsi motorisé, seuls deux niveaux de finition sont compatibles : Edition et Copa. Seule la seconde citée peut bénéficier en option du toit ouvrant panoramique. Mais il faut alors encore déboursier 1 215 €.

**+ QUALITÉS**  
Moteur doux et silencieux  
Consommation

**- DÉFAUTS**  
Malus  
Pack d'aides en option

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                           |
|-------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 33 955 € - 6 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 137 g/km + 1 172 €                        |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne, 12S                      |
| Cylindrée                     | 999 cm <sup>3</sup>                       |
| Puissance                     | 115 ch à 5 500 tr/mn                      |
| Couple                        | 200 Nm à 2 000 tr/mn                      |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS                         | 215/55 R 17                               |
| RESERVOIR                     | 50 litres                                 |
| COFFRE                        | 515 dm <sup>3</sup> **                    |
| POIDS                         | 1 341 kg                                  |
| L x l x h (en m)              | 4,39 x 1,85 x 1,62                        |
| VITESSE MAXI                  | 180 km/h                                  |
| 0 à 100 km/h                  | 11s3                                      |
| CONSUMMATION MIXTE            | 6,1 l/100 km                              |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ **LES ÉTOILES** ★★★★★



# Arona TSI 95 Copa



Présentation sérieuse et espace généreux, mais certains équipements restent en option.

Avec son restylage, et malgré son âge, l'Arona conserve une silhouette équilibrée et toujours dans l'air du temps.

## Toujours dans le coup

L'Arona fête ses 8 ans ! L'âge de la retraite ? Pas encore, pour le petit SUV, qui vient de bénéficier d'un second restylage, accompagné d'un prix de base attractif à 25 600 €. Le 1.0 EcoTSI 95 a déjà fait ses preuves, connu pour sa polyvalence. Sa boîte mériterait certes un sixième rapport (la cinquième "tire" trop long), mais elle autorise de bonnes accélérations et modère son appétit grâce à son poids contenu. Le châssis compétent et le confort parachèvent un tableau dynamique cohérent. Plutôt accueillant, correctement fini et doté d'un grand coffre, l'Arona pourrait cependant être mieux équipée dans cette finition Copa (Mirror Screen et clim' auto. restent en option).

- QUALITÉS**
  - Moteur qui a fait ses preuves
  - Confort et dynamisme
- DÉFAUTS**
  - Boîte 5 rapports
  - Équipement limité

| LES CHIFFRES                                                                                              |                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE                                                                                  | 25 660 € - 6 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE                                                                             | 120 g/km + 310 €                          |
| MOTEUR                                                                                                    | 3 cyl. en ligne, 12S                      |
| Cylindrée                                                                                                 | 999 cm <sup>3</sup>                       |
| Puissance                                                                                                 | 95 ch à 5000 tr/mn                        |
| Couple                                                                                                    | 175 Nm à 1600 tr/mn                       |
| ALIMENTATION                                                                                              | Essence + 1 turbo                         |
| TRANSMISSION                                                                                              | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 5 vitesses |
| PNEUS                                                                                                     | 205/55 R17                                |
| RESERVOIR                                                                                                 | 40 litres                                 |
| COFFRE                                                                                                    | 411 dm <sup>3</sup>                       |
| POIDS                                                                                                     | 1188 kg                                   |
| L x l x h (en m)                                                                                          | 4,16 x 1,78 x 1,54                        |
| VITESSE MAXI                                                                                              | 182 km/h*                                 |
| 1 000 m D. A.                                                                                             | 33 s                                      |
| 80 à 120 km/h (en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> )                                                        | 10,4/15 s                                 |
| CONSOMMATION MIXTE                                                                                        | 5,3 l/100 km*                             |
| *Donnée constructeur                                                                                      |                                           |
| → LES ÉTOILES  ★★★★★ |                                           |

# SKODA

## Kamiq 1.0 TSI 95 Active



Le Kamiq restylé devrait passer aussi inaperçu qu'avant.

## Retour aux affaires

Skoda possède, lui aussi son SUV citadin. Baptisé Kamiq, ce petit SUV tout juste restylé qui arbore une ligne proche d'un break rehaussé mesure 14 cm de moins que son grand frère, le Karoq. Mais grâce à un gabarit supérieur à celui de la moyenne de la catégorie, il propose un espace intérieur généreux. Plus à l'avant, la planche de bord étonne par sa présentation et sa qualité de fabrication. Sur ce plan là, le tchèque surclasse ses concurrents directs, y compris les Volkswagen, c'est dire ! De son côté, le petit 1.0 TSI 95 n'a pas à rougir. Ses prestations sont correctes et il fait preuve d'une belle sobriété.

- QUALITÉS**
  - Présentation intérieure
  - Habitabilité
  - Trois cylindres suffisants
- DÉFAUTS**
  - Moteur creux sous 2 000 tr/mn

| LES CHIFFRES                                                                                            |                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE                                                                                | 26 880 € - 5 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE                                                                           | 123 g/km + 400 €                          |
| MOTEUR                                                                                                  | 3 cyl. en ligne, 12S                      |
| Cylindrée                                                                                               | 999 cm <sup>3</sup>                       |
| Puissance                                                                                               | 95 ch à 5000 tr/mn                        |
| Couple                                                                                                  | 175 Nm à 1600 tr/mn                       |
| ALIMENTATION                                                                                            | Essence + 1 turbo                         |
| TRANSMISSION                                                                                            | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 5 vitesses |
| PNEUS                                                                                                   | 205/60 R16                                |
| RESERVOIR                                                                                               | 50 litres                                 |
| COFFRE                                                                                                  | 360 dm <sup>3</sup>                       |
| POIDS                                                                                                   | 1219 kg                                   |
| L x l x h (en m)                                                                                        | 4,25 x 1,80 x 1,56                        |
| VITESSE MAXI                                                                                            | 174 km/h                                  |
| 1 000 m D. A.                                                                                           | 34,0 s                                    |
| 80 à 120 km/h (en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> )                                                      | 10,6/16,1 s                               |
| CONSOMMATION MOYENNE                                                                                    | 6,7 l/100 km                              |
| → LES ÉTOILES  ★★★★★ |                                           |

## Kamiq 1.0 TSI 116 Monte Carlo



Depuis le restylage, calandre, optiques et boucliers sont devenus un peu plus imposants.

## Le petit futé

Malgré le timide et récent ravalement de façade, le Skoda Kamiq n'ira jamais inquiéter les stars de la catégorie. Néanmoins, ce petit SUV n'a pas à rougir. En plus d'être pratique et confortable, il dispose depuis peu du convaincant 1.0 TSI 116 (110 par le passé). Et bonne nouvelle, l'agrément reste au rendez-vous. Très à l'aise en ville, ce Kamiq ne rechigne pas à prendre la poudre d'escampette. En effet, les longs trajets sur autoroute ne lui posent aucun problème, d'autant qu'il fait preuve d'une belle discrétion et d'un appétit raisonnable (6,6 l/100 km de consommation moyenne mesurée par le labo Auto Plus).

- QUALITÉS**
  - Prestations du TSI
  - Consommation
  - Confortable
- DÉFAUTS**
  - Tarif

| LES CHIFFRES                                                                                              |                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE                                                                                  | 35 670 € - 6 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE                                                                             | 123 g/km + 400 €                          |
| MOTEUR                                                                                                    | 3 cyl. en ligne, 12S                      |
| Cylindrée                                                                                                 | 999 cm <sup>3</sup>                       |
| Puissance                                                                                                 | 116 ch à 5000 tr/mn                       |
| Couple                                                                                                    | 200 Nm à 2000 tr/mn                       |
| ALIMENTATION                                                                                              | Essence + 1 turbo                         |
| TRANSMISSION                                                                                              | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS                                                                                                     | 205/60 R16                                |
| RESERVOIR                                                                                                 | 50 litres                                 |
| COFFRE                                                                                                    | 360 dm <sup>3</sup>                       |
| POIDS                                                                                                     | 1220 kg                                   |
| L x l x h (en m)                                                                                          | 4,25 x 1,80 x 1,56                        |
| VITESSE MAXI                                                                                              | 185 km/h                                  |
| 1 000 m D. A.                                                                                             | 32,2 s                                    |
| 80 à 120 km/h (en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> )                                        | 8,3/11,1/15,8 s                           |
| CONSOMMATION MOYENNE                                                                                      | 6,6 l/100 km                              |
| → LES ÉTOILES  ★★★★★ |                                           |



## Karoq 1.0 TSI 116 Sélection



La gamme Karoq n'a pas de moteur à hybridation, même légère.

### Skoda peaufine son SUV

Rien de nouveau pour le Karoq qui avait eu droit à un léger restylage en avril 2022 avec de subtiles retouches au niveau des blocs optiques, de la calandre, du bouclier et du becquet arrière. Pour le reste, rien n'a changé, la gamme s'articule toujours autour de deux essence (116 et 150 ch) et deux blocs diesels (116 et 150 ch). Le 1.0 TSI 116 d'entrée de gamme est bourré de talent et confère au Karoq un excellent agrément. A bord, la finition de base Sélection profite désormais d'une instrumentation numérique. Hélas, tous ces petits changements ont un surcoût.

**+ QUALITÉS**  
1.0 TSI séduisant  
Dotation

**- DÉFAUTS**  
Surcoût  
Evolution très sommaire

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                           |
|-------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 37 510 € - 6 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 132 g/km + 1172 €                         |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne, 12S                      |
| Cylindrée                     | 999 cm <sup>3</sup>                       |
| Puissance                     | 116 ch à 5500 tr/mn                       |
| Couple                        | 200 Nm à 2000 tr/mn                       |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS                         | 215/55 R 17                               |
| RESERVOIR                     | 50 litres                                 |
| COFFRE                        | 550/661 dm <sup>3</sup> **                |
| POIDS                         | 1351 kg                                   |
| L x l x h (en m)              | 4,39 x 1,85 x 1,61                        |
| VITESSE MAXI                  | 190 km/h                                  |
| 0 à 100 km/h                  | 11s3                                      |
| CONSUMMATION MIXTE            | 5,8 l/100 km                              |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Karoq 1.5 TSI 150 DSG7 Sportline



En finition Sportline, le look du Karoq restylé est plus agressif avec son kit carrosserie spécifique.

### Le plus séduisant

Le très talentueux TSI 150 n'est désormais plus associé qu'à la boîte DSG7. Fidèle à elle-même, cette transmission s'apprécie pour sa douceur, sa réactivité et sa bonne gestion. Elle est également un gage de sérénité supplémentaire pour ceux qui sont amenés à effectuer de nombreux kilomètres en ville ou dans les bouchons. Bonne nouvelle, la consommation reste convenable avec une moyenne de 7,9 l/100 km. Et si le look est une priorité, optez pour la somptueuse finition Sportline dotée d'une calandre noire, de jantes alu 18" ou encore des phares avant full leds. Mais attention au tarif qui devient salé !

**+ QUALITÉS**  
Look sportif  
Équipement moderne  
Agrément moteur/boîte

**- DÉFAUTS**  
Prix

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 45 030 € - 8 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 138 g/km + 1901 €                      |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                   |
| Cylindrée                     | 1498 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 150 ch à 5000 tr/mn                    |
| Couple                        | 250 Nm à 1500 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                      |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 215/50 R 18                            |
| RESERVOIR                     | 50 litres                              |
| COFFRE                        | 550/661 dm <sup>3</sup>                |
| POIDS                         | 1427 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,40 x 1,85 x 1,61                     |
| VITESSE MAXI                  | 195 km/h                               |
| 1000 m D. A.                  | 30,6 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 5,6 s                                  |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 7,9 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Elroq RS 79 kWh 340 ch



La finition flatteuse, les surpiques vertes et la suédine mettent un peu de piquant, mais l'ensemble manque de sportivité.

Pour les sensations sportives, on repassera mais l'Elroq en version RS a le mérite de ne rien perdre de ses qualités familiales et d'être moins cher que l'Enyaq RS...

### Photocopie éclair

L'Elroq RS reprend le style et la base technique de l'Enyaq, dont il ne raccourcit la longueur que de 17 cm, perdant 118 dm<sup>3</sup> de coffre mais demande jusqu'à 4660 € de moins (et même 6900 € avec bonus et remise). Fort de 340 ch et d'une transmission intégrale, il accélère vivement et offre une motricité irréprochable, sans réelle sportivité toutefois : direction peu communicative, freinage difficile à doser et inertie marquée. Confortable grâce à sa suspension pilotée, il séduit par sa finition soignée et son habitabilité généreuse. Sobre (20 kWh / 100 km) et offrant environ 400 km d'autonomie, il attirera surtout ceux qui veulent une transmission intégrale.

**+ QUALITÉS**  
Suspension pilotée efficace  
Belles performances

**- DÉFAUTS**  
Sportivité absente  
Freinage perfectible

#### LES CHIFFRES\*

|                                      |                                           |
|--------------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 51 500 € - NC                             |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                              |
| MOTEUR                               | Électrique (2 moteurs)                    |
| Puissance                            | 340 ch                                    |
| Couple                               | 134/545 (AV/AR) Nm à partir de 0 tr/mn    |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                |
| TRANSMISSION                         | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 235/50 R20 - 255/45 R20                   |
| BATTERIE                             | Li-ion NMC 79 kWh                         |
| COFFRE                               | 470 dm <sup>3</sup>                       |
| POIDS                                | 2229 kg                                   |
| L x l x h (en m)                     | 4,49 x 1,88 x 1,64                        |
| VITESSE MAXI                         | 180 km/h                                  |
| 0 à 100 km/h                         | 5s4                                       |
| TEMPS DE CHARGE                      | NC                                        |
| AUTONOMIE                            | 550 km                                    |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## Elroq 85 285 ch Plus



La charge rapide monte à 175 kW en pic et permet de passer de 10 à 80 % en 28 mn.

### Le bon plan

Skoda muscle son offre électrique avec un SUV compact plus court, moins cher que l'Enyaq, mais tout aussi ambitieux. Avec ses 440 km d'autonomie mesurés, un moteur de 286 ch et une batterie de 77 kWh, il combine bonnes performances et agrément de conduite. Habitable, futé dans ses rangements, bien équipé, il séduit aussi par un tarif de départ plutôt attractif (34 130 €). Seul bémol : un amortissement un peu trop ferme sur les routes dégradées qui dessert quelque peu le confort. Reste que son rapport prix/prestations en fait un redoutable concurrent sur le marché. Encore une fois, Skoda frappe fort.

#### + QUALITÉS

Prix intéressant  
Autonomie convenable  
Agilité/performance

#### - DÉFAUTS

Poids élevé

### LES CHIFFRES

|                               |                              |
|-------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 45 250 € - 6 CV              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                   |
| MOTEUR                        | Électrique                   |
| Puissance                     | 286 ch                       |
| Couple                        | 545 Nm à partir de 0 tr/mn   |
| ALIMENTATION                  | Électrique                   |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AR                 |
|                               | Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 235/55 R 19 - 255/50 R 19    |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 82 kWh           |
| COFFRE                        | 470 dm <sup>3</sup>          |
| POIDS                         | 2104 kg                      |
| L x l x h (en m)              | 4,49 x 1,89 x 1,66           |
| VITESSE MAXI                  | 182 km/h                     |
| 1000 m D. A.                  | 27,6 s                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 3,8 s                        |
| TEMPS DE CHARGE               | 28 mn (rapide) 8h (11kW)     |
| AUTONOMIE                     | 440 km                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Enyaq Coupé 85x 286 ch Sportline



Si cette version accepte les charges rapides jusqu'à 175 kW, le confort reste, pour sa part, parfait.

### Un peu plus branché !

Voici l'Enyaq 85x version coupé. Sa ligne de toit profilée devrait séduire le plus grand et ce malgré sa garde au toit aux places arrière un peu moins généreuse (92 cm au lieu de 98 cm). Mais rassurez-vous, les grands adultes restent très à l'aise. Le grand coffre, lui, affiche une valeur similaire à celle du modèle classique (588 dm<sup>3</sup>). Et pour le reste, rien ne change. L'Enyaq Coupé restylé profite du même châssis et du même groupe motopropulseur que l'Enyaq. Ici, la grosse batterie de 77 kWh (capacité utile) offrirait une autonomie de 551 km mais dans la vraie vie, comptez 80 km de moins.

#### + QUALITÉS

Ligne séduisante  
Autonomie correcte  
Habitabilité et coffre

#### - DÉFAUTS

Confort parfait

### LES CHIFFRES

|                                      |                              |
|--------------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 57 560 € - 5 CV              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                 |
| MOTEUR                               | Électrique (2 moteurs)       |
| Puissance                            | 286 ch                       |
| Couple                               | NC Nm à partir de 0 tr/mn    |
| ALIMENTATION                         | Électrique                   |
| TRANSMISSION                         | Intégrale                    |
|                                      | Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 235/50 R 20 - 255/45 R 20    |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 82 kWh           |
| COFFRE                               | 588 dm <sup>3</sup>          |
| POIDS                                | 2208 kg                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,66 x 1,88 x 1,62           |
| VITESSE MAXI                         | 180 km/h                     |
| 1000 m D. A.                         | 27,6 s                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 3,8 s                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 7h30 (11kW) 28 mn (rapide)   |
| AUTONOMIE                            | 545 km                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Kodiaq 1.5 TSI 150 Hybrid Sportline 5 pl.



Avec son habitabilité XXL, le Kodiaq a de quoi séduire les familles. Reste à gagner en agilité...

### Taillé pour les familles

Rival des Renault Espace et Peugeot 5008, le nouveau Skoda Kodiaq mise sur le sens pratique. Moins dynamique que l'un, moins moelleux que l'autre, il séduit par son immense habitabilité, son grand coffre (jusqu'à 660 dm<sup>3</sup>), sa finition soignée et son équipement généreux : conduite semi-autonome, clim' automatique trizone, etc... En version 1.5 TSI microhybride 150 ch Sportline, il affiche toutefois un tarif assez élevé (51 520 €, hors malus), proche d'un Espace full hybrid, plus puissant et efficient. Malus inclus, l'addition grimpe, mais une remise potentielle de 7 % adoucit la facture.

#### + QUALITÉS

Finition/dotation  
SUV très logeable

#### - DÉFAUTS

Agilité  
Budget

### LES CHIFFRES

|                               |                                |
|-------------------------------|--------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 51 520 € - 8 CV                |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 140 g/km + 2205 €              |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S           |
| Cylindrée                     | 1498 cm <sup>3</sup>           |
| Puissance                     | 150 ch à 5000 tr/mn            |
| Couple                        | 250 Nm à 1500 tr/mn            |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo + électrique |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV                   |
|                               | Boîte auto. 7 vitesses         |
| PNEUS                         | 235/55 R 18                    |
| RESERVOIR                     | 55 litres                      |
| COFFRE                        | 660/835/335 dm <sup>3</sup>    |
| POIDS                         | 1637 kg                        |
| L x l x h (en m)              | 4,76 x 1,87 x 1,68             |
| VITESSE MAXI                  | 206 km/h                       |
| 1000 m D. A.                  | 31,3 s                         |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 6,6 s                          |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 7,1 l/100 km                   |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Kodiaq 1.5 TSI PHEV Selection 204 ch



S'il n'a pas droit à l'offre 7 places avec cette hybridation, son coffre atteint 690 dm<sup>3</sup> en 5 places, voir 865 en faisant coulisser la banquette.

### Le bon gros géant

Le récent Skoda Kodiaq ne propose qu'une seule offre hybride rechargeable de 204 ch. Doux et agréable, il ne brille pas par ses performances mais séduit par sa batterie de 25,7 kWh offrant jusqu'à 89 km d'autonomie électrique. Une fois vide, son 1.5 essence affiche un appétit raisonnable. Confortable et très spacieux, le SUV privilégie la douceur et l'habitabilité. Dommage cette version hybride interdit la configuration sept places. Le coffre, lui, impressionne avec 690 à 865 dm<sup>3</sup>. Finition soignée, équipement complet dès l'entrée de gamme et présentation raffinée complètent un ensemble familial très convaincant.

#### + QUALITÉS

Autonomie électrique généreuse  
Habitabilité et coffre XXL  
Confort et finition

#### - DÉFAUTS

Pas d'offre 7 places

### LES CHIFFRES

|                               |                                          |
|-------------------------------|------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 52 590 € - 8 CV                          |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 35 g/km 0 €                              |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S             |
| Cylindrée                     | 1498 cm <sup>3</sup>                     |
| Puissance                     | 150 ch (+ 115 ch élec. : 204 ch cumulés) |
| Couple                        | 350 Nm                                   |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique + 1 turbo           |
| TRANSMISSION                  | Intégrale                                |
|                               | Boîte auto. 6 vitesses                   |
| PNEUS                         | 215/65 R17                               |
| RESERVOIR                     | NC                                       |
| COFFRE                        | 690 / 865 dm <sup>3</sup>                |
| POIDS                         | NC                                       |
| L x l x h (en m)              | 4,76 x 1,87 x 1,68                       |
| VITESSE MAXI                  | 210 km/h                                 |
| 1000 m D. A.                  | 30 s                                     |
| 80 à 120 km/h (en d)          | 5 s                                      |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 8,1 l/100 km                             |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## Enyaq 85 286 ch Plus



Le regard de l'Enyaq s'affine au profit du style et de l'efficacité. Le coefficient de pénétration dans l'air a été amélioré.

### Séduisant restylage

L'Enyaq, premier SUV électrique de Skoda, évolue avec un restylage profond. Plus élégant, avec des optiques affinées et une nouvelle calandre « Crystal Face », il conserve son habitabilité généreuse et son équipement de qualité, propose un intérieur raffiné, un confort renforcé, un coffre spacieux (585 à 1 710 l) et des technologies modernes, livrées de série comme la dim. tri-zone et le régulateur de vitesse couplé à un assistant dans les embouteillages. L'autonomie grimpe à 581 km avec la batterie de 77 kWh, et l'agrément de conduite reste excellent, alliant confort, stabilité et agilité. Disponible à partir de 50 300 €, il est compétitif face à la concurrence.

#### + QUALITÉS

**Autonomie confortable**  
**Habitacle spacieux**  
**Qualités routières**

#### - DÉFAUTS

**Lourd**

#### LES CHIFFRES

|                                      |                              |
|--------------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 45 690 € - 5 CV              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3500 €              |
| MOTEUR                               | Électrique synchrone         |
| Puissance                            | 286 ch                       |
| Couple                               | 545 Nm à partir de 0 tr/mn   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AR                 |
|                                      | Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 235/50 R 20 - 255/45 R 20    |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 82 kWh           |
| COFFRE                               | 588 dm <sup>3</sup>          |
| POIDS                                | 2140 kg                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,66 x 1,88 x 1,61           |
| VITESSE MAXI                         | 180 km/h                     |
| 1000 m D. A.                         | 27,9 s                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 3,9 s                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 48h (secteur) 7h30 (11kW)    |
| AUTONOMIE                            | 425 km                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## #1 66 kWh 428 ch Brabus



Avec 3'9 secondes au 0 à 100 km/h annoncées par le constructeur, cette Smart accélère plus fort qu'une Tesla Model 3 grande autonomie.

### Course à la puissance

Cette version se distingue par des boucliers spécifiques et des bas de caisse arborant le logo Brabus. Le capot retravaillé a deux entrées d'air factices et les jantes alu ont un dessin propre à cette finition. À l'intérieur, on retrouve la touche sport avec le pédalier alu, des ceintures de sécurité de couleur rouge comme les surpiques du tableau de bord. Le toit panoramique est de série. Cette version équipée de deux moteurs développe 428 ch et dispose de 4 roues motrices. Si les accélérations sont franches, le train avant n'est pas très incisif et la belle pèse tout de même 1900 kg.

#### + QUALITÉS

**Performances**  
**Équipements de série**

#### - DÉFAUTS

**Tarif**  
**Poids**

#### LES CHIFFRES

|                               |                              |
|-------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 51 315 € - 8 CV              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                   |
| MOTEUR                        | Électrique (2 moteurs)       |
| Puissance                     | 428 ch                       |
| Couple                        | 543 Nm à partir de 0 tr/mn   |
| ALIMENTATION                  | Électrique                   |
| TRANSMISSION                  | Intégrale                    |
|                               | Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 235/45 R 19                  |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 66 kWh           |
| COFFRE                        | 333/445 dm <sup>3</sup>      |
| POIDS                         | 1955 kg                      |
| L x l x h (en m)              | 4,30 x 1,83 x 1,64           |
| VITESSE MAXI                  | 180 km/h                     |
| 1000 m D. A.                  | 24,7 s                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 2,2 s                        |
| TEMPS DE CHARGE               | 7h (11kW) 23h (secteur)      |
| AUTONOMIE                     | 290 km                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# SMART

## #1 66 kWh 272 ch Premium



Cette Smart propose de série l'assistance au créneau, la conduite semi-autonome, le régulateur de vitesse... smart !

### Nouvelle donne

Le #1 (prononcé Hashtag-One) est le premier SUV de la marque. Longue de 4,27 m et forte d'une batterie de 66 kWh, cette Smart développe pas moins de 272 ch ! Ça marche, mais le comportement routier déçoit. Les suspensions souples la rendent sensible au roulis. À bord, on retrouve l'univers Smart, bien équipé, ultra connecté via l'écran tactile de 12,8". L'ergonomie est bien pensée et les rangements nombreux. La banquette coulissante sur 13 cm permet d'augmenter le volume de coffre. Le constructeur optimiste annonce une autonomie de 440 km, dans la "vraie vie", tablez plutôt sur 350 km.

#### + QUALITÉS

**Aspects pratiques**  
**Équipement de série**

#### - DÉFAUTS

**Comportement**  
**Confort**

#### LES CHIFFRES

|                               |                              |
|-------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 46 315 € - 5 CV              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                   |
| MOTEUR                        | Électrique synchrone         |
| Puissance                     | 272 ch                       |
| Couple                        | 343 Nm à partir de 0 tr/mn   |
| ALIMENTATION                  | Électrique                   |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AR                 |
|                               | Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 235/45 R 19                  |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 66 kWh           |
| COFFRE                        | 333/445 dm <sup>3</sup>      |
| POIDS                         | 1814 kg                      |
| L x l x h (en m)              | 4,27 x 1,83 x 1,64           |
| VITESSE MAXI                  | 180 km/h                     |
| 1000 m D. A.                  | 27,4 s                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 3,8 s                        |
| TEMPS DE CHARGE               | 11h (7,4 kW) 23h (secteur)   |
| AUTONOMIE                     | 355 km                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## #3 66 kWh 272 ch Premium



Cette Smart ne bénéficiait pas du bonus écologique car elle est construite en Chine. Et désormais elle est au-dessus des 47 000 €.

### Coupé branché

Techniquement, rien ne sépare ce modèle de son frère le #1. Batterie de 66 kWh et toujours 272 ch. La plateforme est commune. Cette déclinaison « coupé » du #1 est plus longue (+13 cm) et plus basse (-8 cm) et sa ligne est plus fluide. À bord, on retrouve l'ambiance de sa petite sœur. Plaque de bord identique, à l'exception d'aérateurs centraux ronds, écran numérique de 12,8". À l'arrière malgré l'absence d'une banquette coulissante, les grands gabarits apprécieront l'espace proposé. Confortable malgré des jantes de 19" le comportement est aussi plus rigoureux grâce à des suspensions plus fermes que sur le #1.

#### + QUALITÉS

**Comportement**  
**Confort**

#### - DÉFAUTS

**Volume de coffre**  
**Pas de bonus**

#### LES CHIFFRES

|                                      |                              |
|--------------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 47 315 € - 5 CV              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                 |
| MOTEUR                               | Électrique                   |
| Puissance                            | 272 ch                       |
| Couple                               | 343 Nm à partir de 0 tr/mn   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AR                 |
|                                      | Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 245/45 R 19                  |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 66 kWh           |
| COFFRE                               | 377+15 dm <sup>3</sup>       |
| POIDS                                | 1814 kg                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,40 x 1,84 x 1,56           |
| VITESSE MAXI                         | 180 km/h                     |
| 1000 m D. A.                         | 26,2 s                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 3,2 s                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 7h (11kW) 23h (secteur)      |
| AUTONOMIE                            | 330 km                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## #5 Brabus 94 kWh 646 ch



Smart équipe le #5 de deux écrans tactiles de 13"/33 cm chacun à partir du troisième niveau Premium. L'ergonomie se montre plutôt intuitive.

Avec 94 kWh de capacité utile, la batterie permettrait d'effectuer 540 km en moyenne selon Smart. En réalité, ce sera un peu plus de 400 km. Déjà pas mal!

### Outch !

Le SUV Smart #5, long de 4,70 m, est à ce jour le plus grand modèle de la marque et le plus puissant aussi, puisqu'il atteint dans cette version Brabus pas moins de 646 ch ! Ses grandes roues et quelques détails trahissent sa sportivité, tandis que son style incarne le nouveau langage Smart. Doté d'une batterie de 94 kWh en 800 V, il peut se recharger de 10 à 80 % en 18 mn et promet 540 km d'autonomie... comptez plutôt un peu plus de 400 km. À l'usage, il séduit par sa précision, son agilité et un 0 à 100 km/h fulgurant en 3,8 s, malgré son poids. Le freinage manque toutefois de mordant et la direction de ressenti. Confort et espace sont au rendez-vous, dans un habitacle assez chic.

#### + QUALITÉS

**Autonomie et recharge**  
**Habitabilité/coffre**  
**Equipements et finition**

#### - DÉFAUTS

**Ressenti direction - Freinage**

#### LES CHIFFRES\*

|                                      |                                               |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 66 600 € - 10 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 0 €                                  |
| MOTEUR                               | Électrique (2 moteurs)                        |
| Puissance                            | 646 ch                                        |
| Couple                               | 710 Nm à partir de 0 tr/min                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                    |
| TRANSMISSION                         | Intégrale                                     |
|                                      | Boîte auto. à rapport unique                  |
| PNEUS                                | 255/40 R21                                    |
| BATTERIE                             | Lithium NMC 94 kWh                            |
| COFFRE                               | 630 (+ 47 dm <sup>3</sup> AV) dm <sup>3</sup> |
| POIDS                                | 2378 kg                                       |
| L x l x h (en m)                     | 4,70 x 1,92 x 1,71                            |
| VITESSE MAXI                         | 210 km/h                                      |
| 0 à 100 km/h                         | 3s8                                           |
| TEMPS DE CHARGE                      | 18 mn (borne DC 400 kW max.)                  |
| AUTONOMIE                            | 540 km                                        |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# SUBARU

## Solterra 342 ch 4Xperience



Pour 4000 € de plus, la finition supérieure ajoute principalement le toit panoramique, une sellerie cuir et un système audio Harman Kardon.

Grâce à son chargeur embarqué de 22 kW, le Solterra a une charge "lente" plus rapide que beaucoup de concurrents restés en 11 kW.

### Une gamme en transition

Cousin du Toyota bZ4X, le Solterra se relance à son tour (avant d'être épaulé par le plus petit Uncharted, cousin du C-HR+) : batterie améliorée et refroidie par la clim, puissance maxi portée à 342 ch (mais plus d'entrée de gamme à 218 ch) et autonomie qui dépasse désormais les 500 km. Le chargeur embarqué, pour sa part, grimpe de 7 à 22 kW maxi. À bord, la console centrale est revue et l'écran passe de 12,3 à 14". La transmission intégrale a été optimisée par Subaru, et se montre plus progressive dans ses réactions sur revêtement glissant. Un argument de poids pour les adeptes de la marque.

#### + QUALITÉS

**Batterie optimisée**  
**Transmission revue**

#### - DÉFAUTS

**Gamme restreinte**  
**Tarif à confirmer**

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                              |
|-------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 48 990 € - 8 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                   |
| MOTEUR                        | Électrique                                   |
| Puissance                     | 338 ch                                       |
| Couple                        | 268 (AV) et 169 (AR) Nm à partir de 0 tr/min |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                  | Intégrale                                    |
|                               | Boîte auto.                                  |
| PNEUS                         | 235/50 R20                                   |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 73,1 kWh                         |
| COFFRE                        | 560 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                         | NC                                           |
| L x l x h (en m)              | 4,69 x 1,86 x 1,65                           |
| VITESSE MAXI                  | 160 km/h                                     |
| 0 à 100 km/h                  | 5s7                                          |
| TEMPS DE CHARGE               | Moins de 4h (22 kW) 28 min                   |
| AUTONOMIE                     | 509 km                                       |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid Privilège



Le dernier restylage en date du Vitara lui a apporté un bouclier avant très légèrement modifié.

### Toujours prêt !

Concurrent des Peugeot 2008 et Renault Captur, le Vitara a pour lui une véritable allure de baroudeur. Il peut également séduire par son habitabilité satisfaisante et sa présentation réussie. Cette version dispose aussi d'un efficace 4 cylindres 1.4 turbo-essence épaulé d'une micro-hybridation et développant 129 ch. Doux à l'usage, il sait aussi se montrer plus dynamique, profitant d'un poids contenu. Ce qui l'aide aussi à consommer très peu pour la catégorie. Domage, il manque d'insonorisation et d'une finition un peu plus cossue face à une concurrence très relevée dans ce segment.

#### + QUALITÉS

Moteur dynamique  
Existe en 4x4 (+ 2000 €)

#### - DÉFAUTS

Insonorisation perfectible  
Concurrence rude

### LES CHIFFRES

|                                                                 |                                           |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE                                        | 22 740 € - 7 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE                                   | 119 g/km + 280 €                          |
| MOTEUR                                                          | 4 cyl. en ligne, 16S                      |
| Cylindrée                                                       | 1373 cm <sup>3</sup>                      |
| Puissance                                                       | 129 ch à 5500 tr/mn                       |
| Couple                                                          | 235 Nm à 2000 tr/mn                       |
| ALIMENTATION                                                    | Essence + 1 turbo + électrique            |
| TRANSMISSION                                                    | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS                                                           | 215/55 R 17                               |
| RESERVOIR                                                       | 47 litres                                 |
| COFFRE                                                          | 417 dm <sup>3</sup>                       |
| POIDS                                                           | 1214 kg                                   |
| L x l x h (en m)                                                | 4,18 x 1,78 x 1,61                        |
| VITESSE MAXI                                                    | 184 km/h                                  |
| 1000 m D. A.                                                    | 31,0 s                                    |
| 80 à 120 km/h (4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> ) | 7,8/9,8/12,1 s                            |
| CONSUMMATION MOYENNE                                            | 6,1 l/100 km                              |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Across 2.5 Hybride Rechargeable Pack



Clone du Toyota RAV4, l'Across s'en démarque à l'extérieur avec une face avant totalement remodelée.

### Clone parfait

Suzuki a choisi de proposer l'Across uniquement avec l'ambitieux 4 cylindres 2.5 hybride rechargeable du Toyota RAV4, modèle dont il est le clone. La puissance maxi combinée est impressionnante (306 ch), et les performances dignes d'une GTI lorsque la batterie est chargée à bloc. Bonne nouvelle, une fois épuisés les 64 km d'autonomie électrique moyenne, la consommation en mode hybride est inversement proportionnelle aux performances, avec 6,6 l/100 km mesurés. Très proche du Toyota, l'Across vient, comme lui, de recevoir un chargeur embarqué de 6,6 kW et de nouveaux écrans.

#### + QUALITÉS

Performances de haute volée  
Autonomie électrique

#### - DÉFAUTS

Prix très élevé  
Concurrence du RAV4

### LES CHIFFRES

|                               |                                |
|-------------------------------|--------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 55 290 € - 10 CV               |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 22 g/km 0 €                    |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S   |
| Cylindrée                     | 2487 cm <sup>3</sup>           |
| Puissance                     | 306 ch cumulés                 |
| Couple                        | 227 Nm (+ 270 et 121 Nm élec.) |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique           |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto.       |
| PNEUS                         | 235/55 R 19                    |
| RESERVOIR                     | 55 litres                      |
| COFFRE                        | 487 dm <sup>3</sup>            |
| POIDS                         | 1951 kg                        |
| L x l x h (en m)              | 4,64 x 1,86 x 1,69             |
| VITESSE MAXI                  | 189 km/h                       |
| 1000 m D. A.                  | 27,2 s                         |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 3,8 s                          |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 6,6 l/100 km                   |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## S-Cross 1.4 Boosterjet Hybrid Style



S'il n'est pas le plus sexy de sa catégorie, le Suzuki S-Cross profite d'une carrosserie bien protégée.

### Un choix malin

Moins connu que le Vitara, le Suzuki S-Cross est un crossover qui a pourtant des arguments intéressants. Sous le capot, son petit 4 cylindres dispose d'une micro-hybridation 48V efficace, qui lui permet une belle souplesse et une consommation intéressante. Autre atout du modèle, la possibilité d'être configuré avec 4 roues motrices, pour 2000 € de plus. A bord, l'ambiance apparaît austère et un brin dépassée, même si la finition a progressé et que l'interface GPS est plutôt dans le coup. Surtout, l'habitabilité est généreuse, que ce soit aux places arrière, et le coffre s'avère pratique.

#### + QUALITÉS

Prix/équipements  
Motorisation sobre  
Habitacle fonctionnel

#### - DÉFAUTS

Ambiance intérieure

### LES CHIFFRES

|                                                                    |                                           |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE                                           | 26 240 € - 7 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE                                      | 122 g/km + 360 €                          |
| MOTEUR                                                             | 4 cyl. en ligne, 16S                      |
| Cylindrée                                                          | 1373 cm <sup>3</sup>                      |
| Puissance                                                          | 129 ch à 5500 tr/mn                       |
| Couple                                                             | 235 Nm à 2000 tr/mn                       |
| ALIMENTATION                                                       | Essence + 1 turbo + électrique            |
| TRANSMISSION                                                       | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS                                                              | 215/55 R 17                               |
| RESERVOIR                                                          | 47 litres                                 |
| COFFRE                                                             | 430 dm <sup>3</sup>                       |
| POIDS                                                              | 1242 kg                                   |
| L x l x h (en m)                                                   | 4,30 x 1,79 x 1,58                        |
| VITESSE MAXI                                                       | 195 km/h                                  |
| 1000 m D. A.                                                       | 30,8 s                                    |
| 80 à 120 km/h (en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> ) | 7,8/10,0/12,1 s                           |
| CONSUMMATION MOYENNE                                               | 6,0 l/100 km                              |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# TESLA

## Model Y 79 kWh 410 ch Premium 4x4



Cette version Premium à transmission intégrale combine performances et motricité irréprochable.

### Désir de revanche

Si l'autonomie du Model Y d'entrée de gamme vous paraît insuffisante, Tesla propose, l'offre Premium pour 7000 € de plus. Cette variante 4x4 demande 6000 € de plus encore. Selon l'américain, cette déclinaison revendique un rayon d'action de 586 km. Un peu optimiste, car dans la vraie vie, il faudra tabler sur un peu moins. Une donnée somme toute assez confortable, notamment pour ceux qui roulent beaucoup. Par ailleurs, les performances délivrées par cette déclinaison de 410 ch s'annoncent canons. Le SUV expédie le 0 à 100 km/h en seulement 4s8. Seul hic : le confort de suspensions.

#### + QUALITÉS

Ambiance intérieure  
Autonomie/performance

#### - DÉFAUTS

Sensation direction/freins  
Raideur des amortisseurs

### LES CHIFFRES

|                               |                                           |
|-------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 52 990 € - 11 CV                          |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                |
| MOTEUR                        | Électrique (2 moteurs)                    |
| Puissance                     | 410 ch                                    |
| Couple                        | 493 Nm à partir de 0 tr/mn                |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 255/45 R 19                               |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 79 kWh                        |
| COFFRE                        | 695+105 dm <sup>3</sup>                   |
| POIDS                         | 2000 kg                                   |
| L x l x h (en m)              | 4,79 x 1,98 x 1,63                        |
| VITESSE MAXI                  | 201 km/h                                  |
| 1000 m D. A.                  | 24,5 s                                    |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 2,6 s                                     |
| TEMPS DE CHARGE               | 7h (11kW) 30 min (rapide)                 |
| AUTONOMIE                     | 465 km                                    |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## Model X 97 kWh 670 ch 4x4



Le Model X est doté d'une batterie de nouvelle génération lui donnant une autonomie moyenne de 576 km.

### Nouvelle technologie

Tout comme la Model S, le très original SUV Model X profite depuis peu des dernières mises à jour. Les retouches esthétiques concernent notamment le bouclier avant, le diffuseur arrière, les jantes à l'extérieur, et l'adoption du volant aviation et d'un écran positionné en mode paysage à l'intérieur. On reste toujours aussi stupéfait par l'espace disponible à l'arrière. Pour le reste, le Model X hérite du même groupe motopropulseur que celui de la Model S, à savoir deux moteurs électriques d'une puissance cumulée de 670 ch ! Inutile de vous parler des performances dignes d'une GT...

#### + QUALITÉS

Performance hors-norme  
Autonomie annoncée  
6 places

#### - DÉFAUTS

Hausse des tarifs

### LES CHIFFRES

|                               |                              |
|-------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 114 990 € - 11 CV            |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                   |
| MOTEUR                        | Électrique (2 moteurs)       |
| Puissance                     | 670 ch                       |
| Couple                        | 1 050 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION                  | Électrique                   |
| TRANSMISSION                  | Intégrale                    |
|                               | Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 265/45 R 20 - 275/45 R 20    |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 97 kWh           |
| COFFRE                        | 860+180 dm <sup>3</sup>      |
| POIDS                         | 2 346 kg                     |
| L x l x h (en m)              | 5,06 x 2,00 x 1,68           |
| VITESSE MAXI                  | 250 km/h                     |
| 1 000 m D. A.                 | 22,0 s                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 2,0 s                        |
| TEMPS DE CHARGE               | 35mn (rapide) 9h30 (11kW)    |
| AUTONOMIE                     | 480 km                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# TOYOTA

## Yaris Cross Hybride 116 Design



A l'instar de la citadine Yaris, cette déclinaison Cross est elle aussi fabriquée en France.

### Original, pas gourmand

Vous aimez la Yaris, vous aimerez encore plus cette déclinaison Cross. Ce SUV urbain affiche une ligne singulière et robuste, un peu à contre-courant de ce que propose la concurrence. A bord, le traitement est plus consensuel et identique à celui de la Yaris, mais on remarque l'intégration d'une instrumentation numérique. En revanche, l'espace intérieur s'avère assez étiqué. Mais le coffre, avec 436 dm<sup>3</sup>, est très généreux. Sous le capot, c'est le moteur de la Yaris Hybride qui rempile. Un peu juste en performances, il est en revanche très sobre. En version Design, l'équipement est au top.

#### + QUALITÉS

Offre originale sur le segment  
Coffre volumineux

#### - DÉFAUTS

Reprises moyennes  
Le prix n'est pas bradé

### LES CHIFFRES

|                               |                                  |
|-------------------------------|----------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 31 100 € - 5 CV                  |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 102 g/km 0 €                     |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne, 12S             |
| Cylindrée                     | 1 490 cm <sup>3</sup>            |
| Puissance                     | 116 ch à 5 500 tr/mn             |
| Couple                        | 141 Nm à 1 800 tr/mn             |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique             |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV                     |
|                               | Boîte auto. à variation continue |
| PNEUS                         | 215/50 R 18                      |
| RESERVOIR                     | 36 litres                        |
| COFFRE                        | 436 dm <sup>3</sup>              |
| POIDS                         | 1 242 kg                         |
| L x l x h (en m)              | 4,18 x 1,77 x 1,60               |
| VITESSE MAXI                  | 166 km/h                         |
| 1 000 m D. A.                 | 33,8 s                           |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 8,2 s                            |
| CONSUMMATION MOYENNE          | 5,7 l/100 km                     |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Model X 97 kWh 1020 ch Plaid



Ce Model X Plaid promet à ses occupants des sensations fortes.

### SUV de l'extrême

Outre la très surprenante Model S Plaid, l'atypique SUV Model X bénéficie lui aussi de la puissance complètement surréaliste de 1020 ch. Comme la berline, le SUV profite de la batterie de 97 kWh et des trois moteurs électriques (un à l'avant et deux à l'arrière). L'ensemble offre des performances dignes des meilleures hypercars de la planète (0 à 100 km/h en 3s!). Des performances quasi impossibles à tester sur route ouverte ! Mais ce Model X Plaid s'apprécie aussi pour sa belle habitabilité (6 places) et son sens pratique (coffre géant). Son prix : 124 990 € !

#### + QUALITÉS

80 à 120 km/h en 1s3  
Habitabilité  
430 km d'autonomie

#### - DÉFAUTS

Pour quoi faire ?

### LES CHIFFRES

|                               |                              |
|-------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 124 990 € - 15 CV            |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                   |
| MOTEUR                        | Électrique                   |
| Puissance                     | 1 020 ch                     |
| Couple                        | 1 400 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION                  | Électrique                   |
| TRANSMISSION                  | Intégrale                    |
|                               | Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 265/35 R 22 - 285/35 R 22    |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 97 kWh           |
| COFFRE                        | 790+180 dm <sup>3</sup>      |
| POIDS                         | 2 500 kg                     |
| L x l x h (en m)              | 5,06 x 2,00 x 1,68           |
| VITESSE MAXI                  | 263 km/h                     |
| 1 000 m D. A.                 | 19,1 s                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 1,3 s                        |
| TEMPS DE CHARGE               | 1h (rapide) 9h (11kW)        |
| AUTONOMIE                     | 430 km                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Yaris Cross Hybride 130 AWD Trail



Dans cette finition haut de gamme Trail, la Yaris Cross bénéficie d'une peinture biton.

### Montée en puissance

Ils ne sont pas légion les SUV citadins disponibles en 4x4. C'est le cas de ce Yaris Cross qui subit un mini restylage. La transmission intégrale vous coûtera, à finition équivalente, 2 000 € de plus que la version 4x2. Du côté de la motorisation, le nouveau bloc hybride de 130 ch est l'unique offre dans cette configuration. Bien pour les performances, un peu moins pour le budget. Il faut quand même nuancer car cette finition Trail qui revient offre de série un équipement très complet écran multimédia 12,3 pouces, pare-brise chauffant, toit panoramique. Enfin, le confort progresse !

#### + QUALITÉS

Moteur plus discret  
Présentation/équipement

#### - DÉFAUTS

Tarif élevé  
Coffre plus petit (4x4)

### LES CHIFFRES\*

|                               |                              |
|-------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 36 900 € - 5 CV              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 112 g/km + 150 €             |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne + élec., 12S |
| Cylindrée                     | 1 490 cm <sup>3</sup>        |
| Puissance                     | 130 ch à 5 500 tr/mn         |
| Couple                        | 185 Nm                       |
| ALIMENTATION                  | Essence                      |
| TRANSMISSION                  | Intégrale                    |
|                               | Boîte auto.                  |
| PNEUS                         | 215/50 R 18                  |
| RESERVOIR                     | 36 litres                    |
| COFFRE                        | 368 dm <sup>3</sup> **       |
| POIDS                         | 1 349 kg                     |
| L x l x h (en m)              | 4,20 x 1,77 x 1,60           |
| VITESSE MAXI                  | 163 km/h                     |
| 0 à 100 km/h                  | 11s4                         |
| CONSUMMATION MIXTE            | 4,9 l/100 km                 |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## C-HR Hybride 140 Collection



À tout miser sur un design atypique, Toyota sacrifie l'espace aux places arrière et le coffre du C-HR.

### Stylé et sobre

Le style de ce dernier opus reste spectaculaire. La motorisation évolue sensiblement. Le 1.8l développe désormais 140 ch en lieu et place des 122 ch de l'ancienne génération. La douceur de conduite est au rendez-vous et les consommations maîtrisées. Petit bémol en ce qui concerne la transmission à variation continue qui emballe encore trop le moteur. A bord, si le confort progresse, l'amortissement manque encore de douceur. On se console avec un équipement de série généreux (conduite semi-autonome...). Dommage que l'espace soit compté aux places arrière et le volume de coffre limité.

#### + QUALITÉS

Sobriété  
Equipements

#### - DÉFAUTS

Habitabilité/Coffre  
Phases d'accélération

### LES CHIFFRES

|                               |                                                  |
|-------------------------------|--------------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 41 950 € - 5 CV                                  |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 109 g/km + 75 €                                  |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                             |
| Cylindrée                     | 1798 cm <sup>3</sup>                             |
| Puissance                     | 140 ch à 6000 tr/mn                              |
| Couple                        | 142+185 Elec. Nm à 1500 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique                             |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. à variation continue |
| PNEUS                         | 225/50 R 19                                      |
| RESERVOIR                     | 43 litres                                        |
| COFFRE                        | 390 dm <sup>3</sup>                              |
| POIDS                         | 1487 kg                                          |
| L x l x h (en m)              | 4,36 x 1,83 x 1,56                               |
| VITESSE MAXI                  | 167 km/h                                         |
| 1000 m D. A.                  | 33,0 s                                           |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 7,8 s                                            |
| CONSUMATION MOYENNE           | 5,8 l/100 km                                     |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## C-HR Hybride Rechargeable 225 Collection



Dans cette finition haut de gamme, le C-HR se pare de série d'un toit vitré opacifiant, de la navigation connectée, d'un hayon motorisé...

### Enfin branché !

Le C-HR devient hybride rechargeable pour la première fois avec 223 ch cumulés. Le moteur électrique de 163 ch est alimenté par une batterie de 13,6 kWh. Ce qui permet de parcourir 60 km sans faire frémir le quatre cylindres. Ensuite, ce modèle se conduit comme n'importe quel véhicule hybride. Comptez 5,8 l/100 km de consommation moyenne sur une longue distance. Les nouvelles suspensions offrent davantage de fermeté lorsque le rythme s'accélère, ce qui profite au dynamisme, mais la direction pourtant précise manque de feeling. Et le tarif n'est pas accessible à toutes les bourses.

#### + QUALITÉS

Consommation  
Richement doté

#### - DÉFAUTS

Tarif  
Visibilité 3/4 arrière

### LES CHIFFRES

|                                      |                                                  |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 46 600 € - 8 CV                                  |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 52 g/km - 0 €                                    |
| MOTEUR                               | 4 cyl. en ligne, 16S                             |
| Cylindrée                            | 1987 cm <sup>3</sup>                             |
| Puissance                            | 197 ch à 6000 tr/mn                              |
| Couple                               | 190+206 Elec Nm à 1500 tr/mn                     |
| ALIMENTATION                         | Essence + électrique                             |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AV<br>Boîte auto. à variation continue |
| PNEUS                                | 225/50 R 19                                      |
| RESERVOIR                            | 43 litres                                        |
| COFFRE                               | 365 dm <sup>3</sup>                              |
| POIDS                                | 1502 kg                                          |
| L x l x h (en m)                     | 4,36 x 1,83 x 1,56                               |
| VITESSE MAXI                         | 185 km/h                                         |
| 1000 m D. A.                         | 29,5 s                                           |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 5,3 s                                            |
| CONSUMATION MOYENNE                  | 5,8 l/100 km                                     |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## C-HR+ AWD 343 ch



### Bon élève discret

Rien de révolutionnaire pour cet inédit petit frère du bZ4X qui n'a donc aucun rapport autre que le nom avec le C-HR originel. Sobre, il préfère le sérieux à la surenchère technologique : pas de fonctions connectées complexes ou d'écrans géants à bord du C-HR+, et la charge rapide est dans la moyenne (150 kW). En revanche, sa consommation modérée permet une autonomie confortable et, dans la veine des Toyota actuelles, comportement routier et confort de haut niveau en font un agréable compagnon de voyage. A condition de limiter les bagages : le coffre déçoit.

#### + QUALITÉS

Châssis réussi  
Autonomie

#### - DÉFAUTS

Habitabilité moyenne  
Coffre



Pas de boîte à gants à bord du C-HR+ ! L'emplacement est occupé par le système de chauffage, et les autres espaces fermés sont rares.

Le C-HR+ partage la plate-forme du bZ4X et n'a rien d'un simple C-HR électrifié a posteriori. Il se fait remarquer par son comportement rigoureux et son confort.

### LES CHIFFRES\*

|                               |                                             |
|-------------------------------|---------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 45 000 € - NC                               |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                  |
| MOTEUR                        | Électrique (2 moteurs)                      |
| Puissance                     | 343 ch                                      |
| Couple                        | AV : 268 Nm + AR 170 Nm à partir de 0 tr/mn |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                  |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique   |
| PNEUS                         | 235/50 R20                                  |
| BATTERIE                      | Li-ion 72 kWh                               |
| COFFRE                        | 416 dm <sup>3</sup>                         |
| POIDS                         | 2080 kg                                     |
| L x l x h (en m)              | 4,52 x 1,87 x 1,60                          |
| VITESSE MAXI                  | 180 km/h                                    |
| 0 à 100 km/h                  | 5s2                                         |
| TEMPS DE CHARGE               | 30 mn pour 150 kW (10 à 80%)                |
| AUTONOMIE                     | 505 km                                      |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## RAV4 Hybride Rechargeable 306 Collection



Des performances et une consommation remarquables. La nouvelle génération qui arrive en 2026 fera-t-elle mieux ?

### Chère hybridation

Le RAV4 hybride rechargeable est vite devenu une référence. En performance, il tient tête à bon nombre de GTi. En outre, et contrairement à certains PHEV, il ne voit pas sa consommation exploser lorsque les accumulateurs sont vides : avec 6,6 l/100 km en moyenne, il se révèle aussi sobre que la version hybride classique. Mais surtout il affiche une belle autonomie en mode 100% électrique d'environ 65 km selon nos mesures. Mieux équipé depuis l'été 2022 mais restylé malgré ses sept ans, le RAV4 actuel est en fin de vie : la 6<sup>e</sup> et nouvelle génération le remplacera dès le printemps 2026.

**+ QUALITÉS**  
Consommation  
Autonomie au top

**- DÉFAUTS**  
Boîte perfectible  
Style vieillissant

| LES CHIFFRES                  |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 58050 € - 10 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 22 g/km 0 €                            |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S           |
| Cylindrée                     | 2487 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 306 ch cumulés                         |
| Couple                        | 227 Nm + (270 Nm + 121 Nm électriques) |
| ALIMENTATION                  | Essence + électrique                   |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto.               |
| PNEUS                         | 235/55 R 19                            |
| RESERVOIR                     | 55 litres                              |
| COFFRE                        | 517 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1985 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,60 x 1,86 x 1,69                     |
| VITESSE MAXI                  | 189 km/h                               |
| 1000 m D. A.                  | 27,2 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 3,8 s                                  |
| CONSOMMATION MOYENNE          | 6,6 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# VINFAST

## VF6 59,6 kWh 204 ch Plus



Son rapport prix-prestations, correct pour un modèle de 200 ch, et sa garantie de 7 ans ne compensent pas une conception perfectible.

### Pas encore au niveau

La toute jeune marque vietnamienne tente une percée sur notre marché avec ce petit SUV électrique au style moderne mais sobre qui compense son prix déjà élevé (33 990 € en Eco, 37 990 € en Plus) par un équipement riche, une garantie de 7 ans et des performances correctes. A bord, toutes les fonctions passent par l'écran, mais hélas l'ergonomie n'est pas au rendez-vous. Sur la route, la visibilité, les mouvements de caisse, la motricité et l'autonomie (245 km sur voie rapide) déçoivent aussi. Et l'image de marque comme le réseau sont encore à construire.

**+ QUALITÉS**  
Garantie 7 ans  
Équipement

**- DÉFAUTS**  
Ergonomie, confort, coffre  
Autonomie

| LES CHIFFRES                                        |                                              |
|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE                            | 37990 € - NC                                 |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE :                | 0 g/km - 0 €                                 |
| MOTEUR                                              | Électrique synchrone à aimant permanent      |
| Puissance                                           | 204 ch                                       |
| Couple                                              | 310 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                                        | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                                        | Aux roues AV<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                               | 235/45 R19                                   |
| BATTERIE                                            | Li-ion 59,6 kWh                              |
| COFFRE                                              | 285 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                               | 2050 kg                                      |
| L x l x h (en m)                                    | 4,24 x 1,83 x 1,56                           |
| VITESSE MAXI                                        | 175 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                                        | 30,2 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en d)                                | 5,3 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE 10h (7,4 kW) - 27 mn (prise rapide) |                                              |
| AUTONOMIE                                           | 290 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Land Cruiser 204 D-4D Lounge



Sa capacité passe à sept places grâce à l'ajout de deux sièges escamotables dans le coffre, (option à 1500 €).

### Papi résiste !

Cette 15<sup>e</sup> génération n'est proposée qu'en version 5 portes. Il est toujours équipé de son moteur diesel de 2.8 développant 204 ch mais dispose d'une nouvelle boîte de vitesses à 8 rapports. A bord, l'habitacle est modernisé. La planche de bord est très actuelle avec un système multimédia. Si l'on omet le gabarit et ses plus de 2500 kg, ce Land Cruiser se conduit facilement et dans le confort. Mais il est avant tout conçu pour le Off-Road. Il s'équipe entre autres de nouvelles fonctionnalités comme le Crawl Control, qui gère le couple moteur et les freins pour maintenir une vitesse en tout-terrain.

**+ QUALITÉS**  
Confort/habitabilité  
Puissance moteur

**- DÉFAUTS**  
Gabarit imposant  
Malus maximum

| LES CHIFFRES                  |                                     |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 93500 € - 11 CV                     |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 282 g/km + 80 000 €                 |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                |
| Cylindrée                     | 2755 cm <sup>3</sup>                |
| Puissance                     | 204 ch à 3000 tr/mn                 |
| Couple                        | 500 Nm à 1600 tr/mn                 |
| ALIMENTATION                  | Diesel + 1 turbo                    |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. 8 vitesses |
| PNEUS                         | 265/60 R 20                         |
| RESERVOIR                     | 80 litres                           |
| COFFRE                        | 761 dm <sup>3</sup>                 |
| POIDS                         | 2461 kg                             |
| L x l x h (en m)              | 4,93 x 1,98 x 1,93                  |
| VITESSE MAXI                  | 174 km/h                            |
| 1000 m D. A.                  | 33,1 s                              |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 7,8 s                               |
| CONSOMMATION MOYENNE          | 10,2 l/100 km                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

# VOLKSWAGEN

## T-Cross 1.0 TSI 95 Life Plus



Le restylage du T-Cross est du genre discret. Mais les changements à bord sont plus significatifs.

### Polo surélevée

VW drague les amateurs de petits SUV avec ce T-Cross au format de poche. Et de belle manière, puisque celui-ci se montre pratique avec un bel espace dans l'habitacle comme dans le coffre, un siège passager rabattable à plat, une banquette coulissant sur 14 cm et de nombreux rangements. Récemment restylé, il offre enfin une finition à la hauteur de son blason... Et de son tarif. Bien que placide, le comportement routier rassure, de même que la position de conduite en hauteur. Et le moteur 1.0 turbo de 95 ch se montre discret, sobre, et déjà suffisamment performant. Mais les tarifs continuent de monter !

**+ QUALITÉS**  
Fonctionnalité  
Espace intérieur  
Douceur à l'usage

**- DÉFAUTS**  
Entrée de gamme déjà chère

| LES CHIFFRES                                       |                                           |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE                           | 29070 € - 5 CV                            |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE                      | 125 g/km + 540 €                          |
| MOTEUR                                             | 3 cyl. en ligne, 12S                      |
| Cylindrée                                          | 999 cm <sup>3</sup>                       |
| Puissance                                          | 95 ch à 5500 tr/mn                        |
| Couple                                             | 175 Nm à 2000 tr/mn                       |
| ALIMENTATION                                       | Essence + 1 turbo                         |
| TRANSMISSION                                       | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 5 vitesses |
| PNEUS                                              | 205/60 R 16                               |
| RESERVOIR                                          | 40 litres                                 |
| COFFRE                                             | 444/569 dm <sup>3</sup>                   |
| POIDS                                              | 1230 kg                                   |
| L x l x h (en m)                                   | 4,11 x 1,76 x 1,56                        |
| VITESSE MAXI                                       | 174 km/h                                  |
| 1000 m D. A.                                       | 33,8 s                                    |
| 80 à 120 km/h (en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> ) | 10,1/15,4 s                               |
| CONSOMMATION MOYENNE                               | 6,3 l/100 km                              |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## T-Cross 1.0 TSI 116 DSG7 Life Plus



Le restylage se reconnaît, à l'arrière, par une nouvelle signature lumineuse en croix. L'éclairage Matrix LED est en option.

### Totale décontraction

Ce T-Cross TSI 116 peut être équipé, au choix, d'une boîte manuelle ou de cette auto. DSG7. Typée écolo en mode normal, celle-ci a tendance à monter un peu trop tôt les rapports mais a le mérite de reposer la jambe gauche dans les bouchons. Et quoi qu'il en soit, difficile de trouver mécanisme plus rapide dans le segment, tout en gardant une belle sobriété (seulement 6,4l/100km en moyenne). De quoi transformer le T-Cross en un petit SUV accompli, apte à avaler les kilomètres en toute décontraction, même si l'amortissement peut sembler un peu ferme. Son restylage récent a corrigé quelques défauts de jeunesse.

**+ QUALITÉS**  
Douceur de conduite  
Appétit maîtrisé  
Performances

**- DÉFAUTS**  
Tarifs élevés

| LES CHIFFRES                  |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 32 090 € - 6 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 130 g/km + 983 €                       |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne, 12S                   |
| Cylindrée                     | 999 cm <sup>3</sup>                    |
| Puissance                     | 116 ch à 5500 tr/mn                    |
| Couple                        | 200 Nm à 2000 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                      |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 205/55 R 17                            |
| RESERVOIR                     | 40 litres                              |
| COFFRE                        | 444/569 dm <sup>3</sup>                |
| POIDS                         | 1274 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,13 x 1,76 x 1,58                     |
| VITESSE MAXI                  | 190 km/h                               |
| 1000 m D. A.                  | 32,4 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 7,2 s                                  |
| CONSOMMATION MOYENNE          | 6,4 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## T-Roc 1.5 TSI 150 DSG7 Style Edition



Le nouveau T-Roc qui arrive sur les routes conserve ce 1.5 TSI de 150 ch, mais y ajoutera la micro-hybridation 48V.

### Agréable mais glouton

Même si la boîte manuelle est très agréable à manipuler, rien de mieux qu'une transmission auto. pour une conduite coulée et décontractée. Surtout la DSG7, qui assure des changements de rapports rapides et sans heurts. Et si elle a tendance à privilégier un peu trop les bas-régimes en mode normal, le 1.5 TSI a suffisamment de souffle pour résister. Mais elle fait grimper un peu la conso. Même avec le système de coupure de la moitié des cylindres à vitesse stabilisée, le moteur réclame 8,2l/100 km en ville, et 7,5l/100 km ailleurs. Toujours au configurateur, il cotoie pour quelques temps le nouvel opus.

**+ QUALITÉS**  
Agrément mécanique  
Douceur à l'usage  
Espace intérieur

**- DÉFAUTS**  
Consommation en ville

| LES CHIFFRES                  |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 38 775 € - 8 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 137 g/km + 1761 €                      |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                   |
| Cylindrée                     | 1498 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 150 ch à 6000 tr/mn                    |
| Couple                        | 250 Nm à 1500 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                      |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 225/40 R 19                            |
| RESERVOIR                     | 50 litres                              |
| COFFRE                        | 474 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1406 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,24 x 1,82 x 1,58                     |
| VITESSE MAXI                  | 200 km/h                               |
| 1000 m D. A.                  | 30,6 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 5,7 s                                  |
| CONSOMMATION MOYENNE          | 7,5 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## T-Cross 1.5 TSI 150 DSG7 R-Line



L'arrivée du 1.5 TSI 150 ch rend ce T-Cross encore plus polyvalent et agréable... Mais attention à la facture !

### Petit SUV aux gros bras

Restylé depuis peu, le T-Cross, concurrent des 2008 et Captur, a désormais droit au bloc 4 cylindres essence de 150 ch. De quoi lui offrir des performances de premier ordre, et surtout un agrément quasi inédit sur ce segment. Bonne surprise, le malus ne s'envole pas, et les consommations restent raisonnables (6,8l/100 km en moyenne selon nos mesures). En revanche, les tarifs sont costauds : près de 35000 € en R-Line, voilà qui commence à faire pour le plus petit des SUV de Volkswagen, surtout qu'ailleurs, on a accès à de l'hybride à ce prix. Mais la dotation technologique est riche : conduite semi-autonome, éclairage matrix LED...

**+ QUALITÉS**  
Performant et sobre  
Qualité intérieure en hausse  
Équipement riche

**- DÉFAUTS**  
Tarifs élevés pour le segment

| LES CHIFFRES                  |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 36 670 € - 8 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 134 g/km + 1386 €                      |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                   |
| Cylindrée                     | 1498 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 150 ch à 6000 tr/mn                    |
| Couple                        | 250 Nm à 1500 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                      |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 215/45 R 18                            |
| RESERVOIR                     | 40 litres                              |
| COFFRE                        | 444/569 dm <sup>3</sup>                |
| POIDS                         | 1302 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,14 x 1,76 x 1,58                     |
| VITESSE MAXI                  | 200 km/h                               |
| 1000 m D. A.                  | 29,9 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 5,6 s                                  |
| CONSOMMATION MOYENNE          | 6,8 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## T-Roc Cabriolet 1.0 TSI 116 Style



Cette génération de T-Roc part à la retraite et malheureusement cette version cabriolet ne sera pas renouvelée.

### Remplaçant au toit levé

Comme pour le T-Roc non-décapsulé, le T-Roc Cabriolet a perdu son moteur de 110 ch en entrée de gamme, remplacé par un 1.0 TSI de 116 ch? Pas une vraie perte, le 116 ch faisant aussi bien le travail mais avec un malus un peu allégé. Gagnant-gagnant ! Malheureusement, pour l'un comme pour l'autre, la masse importante du Cabriolet (plus de 1 500 kg) pénalise les performances, alors que les tarifs restent très élevés. Le prix de l'originalité... Pour le reste, le T-Roc est toujours un SUV compétent, avec un châssis à la fois rassurant et confortable, et un intérieur désormais mieux fini, depuis le restylage.

**+ QUALITÉS**  
Prix identique au 110 ch  
Malus allégé

**- DÉFAUTS**  
Performances justes  
Tarifs élevés

| LES CHIFFRES*                 |                                           |
|-------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 41 530 € - 6 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 138 g/km + 1901 €                         |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne, 12S                      |
| Cylindrée                     | 999 cm <sup>3</sup>                       |
| Puissance                     | 116 ch à 5500 tr/mn                       |
| Couple                        | 200 Nm à 2000 tr/mn                       |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 6 vitesses |
| PNEUS                         | 215/50 R 18                               |
| RESERVOIR                     | 50 litres                                 |
| COFFRE                        | 310 dm <sup>3</sup> **                    |
| POIDS                         | 1502 kg                                   |
| L x l x h (en m)              | 4,28 x 1,82 x 1,52                        |
| VITESSE MAXI                  | 187 km/h                                  |
| 0 à 100 km/h                  | 12s3                                      |
| CONSOMMATION MIXTE            | 6 l/100 km                                |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## Taigo 1.0 TSI 95 VW Edition



Bonne nouvelle : la ligne de SUV coupé du Taigo n'empiète pas sur l'habitabilité ou le coffre.

### Coupé mais pas raboté

Volkswagen cède à la mode des SUV coupés ! Le Taigo rejoint ses cousins T-Roc et T-Cross sur le segment prisé des petits SUV. Bonne nouvelle, sa ligne de toit plongeante n'handicape pas trop l'habitabilité ou le coffre face à ses cousins, même s'il fait un peu moins bien qu'eux. À l'avant, on retrouve la présentation de la Polo restylée récemment : sérieux, bien fini, mais logiquement un peu terne surtout en entrée de gamme. Le TSI 95 ch, comme sur les autres modèles de la marque, fait le job. Mais il tire un peu la langue quand le rythme augmente, alors que le châssis n'est pas des plus ludiques.

**+ QUALITÉS**  
Habitabilité préservée  
Finition sérieuse

**- DÉFAUTS**  
Intérieur terne  
Châssis paresseux

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                           |
|-------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 27 500 € - 5 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 123 g/km + 400 €                          |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne, 12S                      |
| Cylindrée                     | 999 cm <sup>3</sup>                       |
| Puissance                     | 95 ch à 5500 tr/mn                        |
| Couple                        | 175 Nm à 1600 tr/mn                       |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte manuelle 5 vitesses |
| PNEUS                         | 205/60 R 16                               |
| RESERVOIR                     | 40 litres                                 |
| COFFRE                        | 419 dm <sup>3</sup> **                    |
| POIDS                         | 1229 kg                                   |
| L x l x h (en m)              | 4,27 x 1,76 x 1,52                        |
| VITESSE MAXI                  | 184 km/h                                  |
| 0 à 100 km/h                  | 11s1                                      |
| CONSOMMATION MIXTE            | 5,4 l/100 km                              |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES **Auto Plus** ★★★★★

## Taigo 1.5 TSI 150 DSG7 R-Line



Le Taigo 1.5 TSI séduit par ses performances, sa douceur à l'usage et sa sobriété.

### Sportif en apparence

Le Taigo pimente un peu la conduite avec le 1.5 TSI de 150 ch, performant, peu gourmand grâce à son système de coupure de deux des quatre cylindres à allure cool, et forcément associé à la rapide boîte auto. DSG. On apprécie aussi, dans cette finition R-Line, les sièges sport offrant un meilleur maintien. Ceci-dit, pas de quoi s'extasier non plus, car le train avant n'est ni réactif ni très accrocheur, et la direction manque de précision. Enfin, à plus de 35 000 €, ce modèle n'est pas donné, sans compter son malus. Restent les qualités intrinsèques du modèle, notamment son espace intérieur.

**+ QUALITÉS**  
Performances  
Sobriété  
Habitabilité

**- DÉFAUTS**  
Comportement placide

#### LES CHIFFRES

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 35 050 € - 8 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 131 g/km + 1 074 €                     |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                   |
| Cylindrée                     | 1498 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 150 ch à 6000 tr/mn                    |
| Couple                        | 250 Nm à 1500 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                      |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 215/45 R 18                            |
| RESERVOIR                     | 40 litres                              |
| COFFRE                        | 419 dm <sup>3</sup>                    |
| POIDS                         | 1290 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,27 x 1,76 x 1,52                     |
| VITESSE MAXI                  | 210 km/h                               |
| 1000 m D. A.                  | 30,0 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 5,4 s                                  |
| CONSOMMATION MOYENNE          | 7,1 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES **Auto Plus** ★★★★★

## Taigo 1.0 TSI 116 DSG7 Life Plus



Le style du Taigo est réussi, de même que le traitement de l'habitacle. Mais le châssis et ce moteur manquent de piment.

### Costume bien taillé

Le Taigo se place entre le T-Roc et le T-Cross. Avec sa lunette arrière inclinée et des surfaces vitrées réduites, le nouveau venu surfe sur la vague des SUV coupés. Sa planche de bord cossue piquée à la Polo donne une impression de sérieux. Si son comportement routier ne prête pas le flanc à la critique, on s'ennuie un peu au volant à cause d'un manque d'agilité et de précision côté direction. Par ailleurs, le 1.0 TSI de 116 ch fait juste son job. Cette motorisation est facturée 1 110 € par rapport au 95 ch, avec 1910 € de supplément pour avoir droit à la boîte auto., certes agréable.

**+ QUALITÉS**  
Présentation  
Espace intérieur  
Douceur à l'usage

**- DÉFAUTS**  
Conduite peu grisante

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 31 690 € - 6 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 126 g/km + 650 €                       |
| MOTEUR                        | 3 cyl. en ligne, 12S                   |
| Cylindrée                     | 999 cm <sup>3</sup>                    |
| Puissance                     | 116 ch à 5500 tr/mn                    |
| Couple                        | 200 Nm à 2000 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                      |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 205/55 R 17                            |
| RESERVOIR                     | 40 litres                              |
| COFFRE                        | 419 dm <sup>3</sup> **                 |
| POIDS                         | 1263 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,27 x 1,76 x 1,52                     |
| VITESSE MAXI                  | 196 km/h                               |
| 0 à 100 km/h                  | 10s2                                   |
| CONSOMMATION MIXTE            | 5,5 l/100 km                           |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES **Auto Plus** ★★★★★

## ID.4 Pro 286 Life Max



Cette version Pro est désormais dotée de 286 ch. Appréciable, d'autant que les tarifs... baissent !

### Le courant passe

L'ID.4 est un SUV compact qui reprend la base de l'ID.3 mais avec des capacités de batterie supérieures. Au côté des versions "Pure" de 52 kWh, beaucoup trop justes pour envisager de longs voyages, on trouve donc des modèles "Pro" de 77 kWh, au rayon d'action beaucoup plus étendu. Selon les mesures réalisées par le laboratoire Auto Plus, l'allemand peut ainsi couvrir plus de 400 km sans ravitailler en milieu urbain, et plus de 350 km sur autoroute, même si la prudence invitera à "faire le plein" avant. Vif à l'accélération, maniable et plutôt agile, l'ID.4 se montre par ailleurs agréable à conduire.

**+ QUALITÉS**  
Autonomie correcte  
Agrément de conduite  
Diamètre de braquage

**- DÉFAUTS**  
Tarifs

#### LES CHIFFRES

|                                      |                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE             | 46 990 € - 6 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - BONUS ÉCOLOGIQUE : | 0 g/km - 3500 €                              |
| MOTEUR                               | Électrique synchrone                         |
| Puissance                            | 286 ch                                       |
| Couple                               | 545 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                         | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                         | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                                | 235/50 R 20 - 255/45 R 20                    |
| BATTERIE                             | Lithium-ion 77 kWh                           |
| COFFRE                               | 565 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                                | 2200 kg                                      |
| L x l x h (en m)                     | 4,59 x 1,86 x 1,64                           |
| VITESSE MAXI                         | 180 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                         | 27,7 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)             | 4,0 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE                      | 48h (secteur) 7h30 (11kW)                    |
| AUTONOMIE                            | 450 km                                       |

→ LES ÉTOILES **Auto Plus** ★★★★★



## ID.5 Pro 286



La ligne de toit ne pénalise pas du tout l'espace à bord et rajoute même de l'autonomie. Mais à quel prix...

### Un SUV coupé ambitieux

Version coupé du SUV électrique ID.4, l'ID.5 ne compromet pour autant ni sa généreuse habitabilité, ni son coffre. Mieux : la ligne plongeante à l'arrière, plus aérodynamique, permet de grappiller de précieux kilomètres d'autonomie (440 km mesurés en moyenne). De quoi voyager sereinement, d'autant que l'ID.5 séduit par son silence même à allure de croisière, et sa douceur générale. Mais, à motorisation et batterie équivalentes, le tarif explose par rapport à l'ID.4 : + 4510€ ! Voilà qui fait cher la coupe... D'autant qu'elle lui coûte le bonus écologique : l'écart grimpe donc à 8510 € ! Difficilement justifiable.

**+ QUALITÉS**  
Habitabilité généreuse  
Autonomie améliorée

**- DÉFAUTS**  
Surcoût ambitieux  
Détails de finition

#### LES CHIFFRES

|                               |                                              |
|-------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 50 500 € - 6 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                   |
| MOTEUR                        | Électrique synchrone                         |
| Puissance                     | 286 ch                                       |
| Couple                        | 545 Nm à partir de 0 tr/mn                   |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 235/50 R 20 - 255/45 R 20                    |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 77 kWh                           |
| COFFRE                        | 544 dm <sup>3</sup>                          |
| POIDS                         | 2151 kg                                      |
| L x l x h (en m)              | 4,60 x 1,86 x 1,62                           |
| VITESSE MAXI                  | 180 km/h                                     |
| 1000 m D. A.                  | 27,8 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 4,0 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE               | 7h30 (11kW) 30 min (rapide)                  |
| AUTONOMIE                     | 440 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★

## ID.5 GTX 340 ch



Performant, l'ID.5 GTX l'est assurément. Mais il n'est pas vraiment sportif et préfère la conduite coulée.

### Plus GT que GTI

Le SUV coupé électrique ID.5 a droit à sa version performante GTX... qui n'est plus proposée sur l'ID. 4. Il n'est pas vraiment question de sport, tant à cause du poids (2 250 kg) que des réglages finalement peu engageants de ce SUV familial. Qu'importe, on apprécie ses belles qualités de voyageur : silence, confort, habitabilité... L'autonomie est logiquement un peu moins généreuse que sur les versions moins puissantes, mais reste correcte. Ce qui l'est moins, c'est le prix demandé : 59 450 €...hors options ! Un tarif qui a certes récemment baissé, mais qui reste très ambitieux.

**+ QUALITÉS**  
Performances  
Confort général

**- DÉFAUTS**  
Tarif très élevé  
Pas vraiment sportif

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                                           |
|-------------------------------|-------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 59 500 € - 5 CV                           |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                |
| MOTEUR                        | Électrique (2 moteurs)                    |
| Puissance                     | 340 ch                                    |
| Couple                        | NC Nm à partir de 0 tr/mn                 |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                |
| TRANSMISSION                  | Intégrale<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 235/50 R 20 - 255/45 R 20                 |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 77 kWh                        |
| COFFRE                        | 544 dm <sup>3</sup> **                    |
| POIDS                         | 2242 kg                                   |
| L x l x h (en m)              | 4,59 x 1,86 x 1,61                        |
| VITESSE MAXI                  | 180 km/h                                  |
| 0 à 100 km/h                  | 5s4                                       |
| TEMPS DE CHARGE               | 26 min (rapide) 7h30 (11kW)               |
| AUTONOMIE                     | 527 km                                    |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★

## Tiguan 1.5 eHybrid 272 R-Line



Vaste et pratique, l'intérieur du Tiguan est aussi très high-tech, et gagne en qualité de finition. Mais à quel prix...

Le nouveau Tiguan est disponible en deux versions hybrides rechargeables, en 204 ch ou comme ici en 272 ch.

### Plus loin, plus cher !

Récemment renouvelé, le Tiguan, star de la marque, embarque logiquement son système hybride rechargeable de dernière génération. Ce groupe de 272 ch a déjà été aperçu sur les Passat et Golf, et se distingue surtout par une impressionnante autonomie en mode 100 % électrique : 89 km en conditions variées, selon nos mesures. Seuls les SUV premiums comme le Mercedes GLC font mieux, mais ils sont encore plus chers. Non pas que le Tiguan est accessible : en finition R-Line, on dépasse les 60 000 €... Mais, outre un comportement peu inspiré, il est difficile de lui faire de vrais reproches.

**+ QUALITÉS**  
Autonomie électrique  
Habitabilité  
Conso. raisonnable

**- DÉFAUTS**  
Comportement fade

#### LES CHIFFRES

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 62 100 € - 9 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 36 g/km 0 €                            |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S           |
| Cylindrée                     | 1 498 cm <sup>3</sup>                  |
| Puissance                     | 272 ch                                 |
| Couple                        | 400 Nm                                 |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo                      |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 6 vitesses |
| PNEUS                         | 255/40 R 20                            |
| RESERVOIR                     | 45 litres                              |
| COFFRE                        | 495/635 dm <sup>3</sup>                |
| POIDS                         | 1 900 kg                               |
| L x l x h (en m)              | 4,54 x 1,86 x 1,66                     |
| VITESSE MAXI                  | 216 km/h                               |
| 1000 m D. A.                  | 28,3 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 4,2 s                                  |
| CONSOMMATION MOYENNE          | 7,4 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★ ★ ★ ★ ★



## Tiguan 1.5 eTSI 150 DSG7 R-Line Exclusive



Assez imposant, le nouveau Tiguan adopte le style tout en rondure de la gamme électrique ID.

### Campé sur ses appuis

Le Tiguan est l'une des stars de Volkswagen. Son renouvellement n'est donc pas complètement radical, une habitude maison. Pas de style tranchant ici, le Tiguan renforce plutôt ses atouts principaux : des moteurs ronds et performants, un intérieur logeable, et une belle qualité de fabrication. Les interfaces, repensées, sont plus intuitives, tout comme le très grand écran central. Malheureusement, les tarifs s'envolent, jusqu'à se dépasser les 60 000 € ici, malus compris pour cette version hybride légère... Et il n'est pas exempt de défauts : amortissement ferme, direction peu agréable...

#### + QUALITÉS

Logeable à l'arrière  
Bons moteurs

#### - DÉFAUTS

Tarif élevé  
Confort ferme

#### LES CHIFFRES

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 58 600 € - 8 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 141 g/km + 2370 €                      |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                   |
| Cylindrée                     | 1498 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 150 ch à 5000 tr/mn                    |
| Couple                        | 250 Nm à 1500 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo + électrique         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 255/40 R 20                            |
| RESERVOIR                     | 55 litres                              |
| COFFRE                        | 590/730 dm <sup>3</sup>                |
| POIDS                         | 1639 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,54 x 1,85 x 1,66                     |
| VITESSE MAXI                  | 194 km/h                               |
| 1000 m D. A.                  | 31,6 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 6,9 s                                  |
| CONSOMMATION MOYENNE          | 7,8 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Tiguan 2.0 TDI 150 DSG7 Elegance



Sobre, performant, et globalement agréable, ce TDI offre de belles prestations. Mais son prix est difficile à justifier.

### Un dernier tour ?

Le tout nouveau Tiguan est toujours disponible avec un bloc diesel. Le 2.0 TDI est le seul survivant du genre, dans cette version de 150 ch. Malgré le gabarit généreux du Tiguan, et la masse qui va avec (1 700 kg), il reste satisfaisant côté performances. Le point crucial reste évidemment la consommation : le TDI est calé sous les 6 l/100 km en moyenne, et descend à 5,6 l/100 km sur autoroute. Probant ! Son seul vrai problème : le 1.5 eTSI essence micro-hybride de 150 ch, 3 200 € moins cher et pas beaucoup plus gourmand. A réserver aux gros rouleurs friands d'autoroute donc. Et le Tiguan n'est toujours pas donné...

#### + QUALITÉS

Diesel sobre  
Intérieur logeable

#### - DÉFAUTS

Tarifs élevés  
Surcoût face à l'essence

#### LES CHIFFRES

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 54 900 € - 8 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 143 g/km + 2726 €                      |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                   |
| Cylindrée                     | 1968 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 150 ch à 3500 tr/mn                    |
| Couple                        | 360 Nm à 1600 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Diesel + 1 turbo                       |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 235/50 R 19                            |
| RESERVOIR                     | 55 litres                              |
| COFFRE                        | 590/730 dm <sup>3</sup>                |
| POIDS                         | 1700 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,54 x 1,86 x 1,66                     |
| VITESSE MAXI                  | 200 km/h                               |
| 1000 m D. A.                  | 31,6 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 6,6 s                                  |
| CONSOMMATION MOYENNE          | 5,9 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## Tayron 1.5 eTSI 150 DSG7 Life



L'habitabilité au second rang est généreuse mais les places du fond ne serviront qu'à dépanner.

### Cinq à sept

Nouveau venu dans la gamme Volkswagen, le Tayron est le remplaçant direct de l'ancien Tiguan Allspace. Comme ce dernier, le SUV familial, qui peut accueillir jusqu'à 7 occupants, prend pour base son petit frère le Tiguan. L'empattement est allongé de 11 cm, et la longueur totale de 24 cm. Le tout au profit des places arrière et du coffre. Notez qu'il est impossible d'obtenir une configuration 7 places en version hybride rechargeable. Pour le reste, l'ensemble est très proche du Tiguan : compétent, bien fini, et encore plus logeable, même si le troisième rang servira surtout à dépanner. Le TSI 150 ch fait le job, mais se montre un peu trop bruyant en relance et n'est pas sobre.

#### + QUALITÉS

Habitabilité XXL  
Finition flatteuse

#### - DÉFAUTS

Moteur bruyant  
3<sup>e</sup> rang exigu

Ce n'est pas qu'une ressemblance, le Tayron n'est autre qu'un Tiguan rallongé de 24 cm et doté d'une proue modifiée.

#### LES CHIFFRES

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 52 300 € - 7 CV                        |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 138 g/km + 1901 €                      |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                   |
| Cylindrée                     | 1498 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 150 ch à nc tr/mn                      |
| Couple                        | 250 Nm à 1500 tr/mn                    |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo + électrique         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 255/40 R 20                            |
| RESERVOIR                     | 55 litres                              |
| COFFRE                        | 675/850/350 dm <sup>3</sup>            |
| POIDS                         | 1710 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,80 x 1,86 x 1,67                     |
| VITESSE MAXI                  | 193 km/h                               |
| 1000 m D. A.                  | 32,2 s                                 |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 7,2 s                                  |
| CONSOMMATION MOYENNE          | 7,8 l/100 km                           |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## EX30 Single Extended Range 272 ch Ultra



La planche de bord affiche une imposante tablette tactile qui regroupe toutes les fonctions du véhicule... façon Tesla!

L'EX30 s'avère très plaisant à mener et son confort de suspension devrait séduire le plus grand nombre.

### L'urbain très branché

Avec ses 4,24 m de long, ce très looké EX30 aura fort à faire puisqu'il devra affronter quelques modèles phares comme le Peugeot E-2008 ou le Hyundai Kona EV. Mais bonne nouvelle, depuis cette année, la fabrication a lieu en Belgique. De ce fait, les versions facturées sous les 47 000 € peuvent profiter du fameux bonus. Pour séduire, le Volvo avance de sérieux arguments, à commencer par son moteur de 272 ch qui assure des relances canons. Si nus avons été conquis par son comportement abouti et son excellent niveau de confort en usage mixte, n'espérez pas dépasser les 340 km.

**+ QUALITÉS**  
Agrément routier  
SUV confortable

**- DÉFAUTS**  
Toujours pas de bonus  
Coffre

### LES CHIFFRES

|                               |                                              |
|-------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 49 550 € - 5 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                   |
| MOTEUR                        | Électrique                                   |
| Puissance                     | 272 ch                                       |
| Couple                        | 343 Nm à partir de 0 tr/min                  |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 245/40 R 20                                  |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 69 kWh                           |
| COFFRE                        | 357+15 dm <sup>3</sup>                       |
| POIDS                         | 1 816 kg                                     |
| L x l x h (en m)              | 4,24 x 1,84 x 1,55                           |
| VITESSE MAXI                  | 180 km/h                                     |
| 1 000 m D. A.                 | 26,6 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 3,4 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE               | 7h (11kW) 62h (secteur)                      |
| AUTONOMIE                     | 340 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## XC40 B4 197 Plus



La finition Plus bénéficie déjà d'une dotation complète, avec les sièges et le volant chauffants, la caméra de recul...

### L'optimisation selon Volvo

Outre son nouveau maquillage, le Volvo B4 dispose d'un système d'hybridation légère et d'une boîte auto. La DCT7 remplace la vieillissante Geartronic 8. Quoi qu'il en soit, le 2.0 turbo essence de 197 ch, offre des performances idéales. Cet ensemble mécanique se distingue aussi par sa grande douceur d'utilisation. Et grâce à son système micro-hybride, la consommation en cycle mixte s'avère très raisonnable (6,6 l/100 km). Ceux qui veulent profiter d'une dotation ultra complète (toit panoramique, conduite semi-autonome de niveau 2...) pourront se tourner vers la finition Ultra à 52 100 €...

**+ QUALITÉS**  
Conso modérée  
Douceur d'utilisation  
Dotation appréciable

**- DÉFAUTS**  
Comportement routier

### LES CHIFFRES\*

|                               |                                        |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 49 300 € - 11 CV                       |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 150 g/km + 4279 €                      |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne, 16S                   |
| Cylindrée                     | 1969 cm <sup>3</sup>                   |
| Puissance                     | 197 ch à 4750 tr/min                   |
| Couple                        | 300 Nm à 1500 tr/min                   |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo + électrique         |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AV<br>Boîte auto. 7 vitesses |
| PNEUS                         | 235/55 R 18                            |
| RESERVOIR                     | 54 litres                              |
| COFFRE                        | 509 dm <sup>3</sup> **                 |
| POIDS                         | 1702 kg                                |
| L x l x h (en m)              | 4,44 x 1,87 x 1,66                     |
| VITESSE MAXI                  | 180 km/h                               |
| 0 à 100 km/h                  | 7s6                                    |
| CONSUMATION MIXTE             | 6,6 l/100 km                           |

\*Données constructeurs \*\*Mesure Labo Auto Plus

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## EC40 Single Start



Pour recharger la batterie du EC40, comptez pas moins de 7h à 11 kW et seulement 30 min via une borne de recharge rapide.

### Nouvelle silhouette

Comme d'autres constructeurs, Volvo propose un SUV au look de coupé. Basé sur la même plateforme que le XC40/EX40, le EC40 a pour particularité de n'être disponible qu'en version 100 % électrique. En entrée de gamme, le SUV dispose ainsi de 238 ch et sa batterie de 69 kWh autorise une autonomie vérifiée de 365 km. A bord, la présentation suédoise séduit mais en y regardant de plus près, on découvre quelques plastiques bas de gamme. A l'arrière, les passagers profitent d'un bel espace au niveau des jambes, cependant la garde au toit limitée peut gêner les plus grands.

**+ QUALITÉS**  
Look  
Autonomie  
Gabarit

**- DÉFAUTS**  
Trop lourd

### LES CHIFFRES

|                               |                                              |
|-------------------------------|----------------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 48 500 € - 6 CV                              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                                   |
| MOTEUR                        | Électrique synchrone                         |
| Puissance                     | 238 ch                                       |
| Couple                        | 420 Nm à partir de 0 tr/min                  |
| ALIMENTATION                  | Électrique                                   |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AR<br>Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 235/45 R 20 - 255/40 R 20                    |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 67 kWh                           |
| COFFRE                        | 479+37 dm <sup>3</sup>                       |
| POIDS                         | 2070 kg                                      |
| L x l x h (en m)              | 4,44 x 1,88 x 1,60                           |
| VITESSE MAXI                  | 180 km/h                                     |
| 1 000 m D. A.                 | 29,0 s                                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 4,6 s                                        |
| TEMPS DE CHARGE               | 7h (11kW) 26 min (rapide)                    |
| AUTONOMIE                     | 365 km                                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## EX40 Single Start



Le XC40 est rebaptisé EX40 lorsqu'il est propulsé par un moteur électrique.

### Changement d'appellation

Rebaptisé EX40, le SUV compact 100 % électrique débute avec une modeste version de 238 ch. Contrairement à son grand frère de 408 ch, ce modèle de base Single, dont les tarifs débutent à 46 950 € en finition Start, ne dispose que d'un seul moteur électrique entraînant les roues arrière. Malgré un poids assez élevé (2 000 kg), les relances se révèlent satisfaisantes et la batterie de 70 kWh autorise une autonomie de 350 km. En ville, c'est mieux : 403 km. Cerise sur le gâteau, ce EX40 accepte les charges rapides (150 kW). De ce fait, la batterie récupère 80 % de l'énergie en 30 min, environ.

#### + QUALITÉS

Modèle homogène  
Autonomie correcte  
Relances satisfaisantes

#### - DÉFAUTS

Poids encore trop élevé

#### LES CHIFFRES

|                               |                              |
|-------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 46 950 € - 7 CV              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                   |
| MOTEUR                        | Électrique synchrone         |
| Puissance                     | 238 ch                       |
| Couple                        | 420 Nm à partir de 0 tr/mn   |
| ALIMENTATION                  | Électrique                   |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AR                 |
|                               | Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 235/50 R 19 - 255/45 R 19    |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 70 kWh           |
| COFFRE                        | 509+37 dm <sup>3</sup>       |
| POIDS                         | 2 000 kg                     |
| L x l x h (en m)              | 4,44 x 1,87 x 1,65           |
| VITESSE MAXI                  | 183 km/h                     |
| 1 000 m D. A.                 | 29,1 s                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 4,8 s                        |
| TEMPS DE CHARGE               | 7h (11kW) 34min (rapide)     |
| AUTONOMIE                     | 350 km                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## EX40 Single Extended Range 252 ch Start



Cette version de l'EX40 peut parcourir en moyenne 440 km et comptez 28 min d'attente pour recharger la batterie sur une borne rapide.

### Agréable au quotidien

Plus homogène que l'EX30, le Volvo EX40 séduit par son équilibre général. Sa direction plus ferme, son confort supérieur, une finition plus soignée et une meilleure habitabilité en font un SUV plutôt rassurant pour les plus longs trajets et agréable au quotidien. Son mode "one pedal", assez abouti, renforce également l'agrément de conduite. Surtout, il se démarque par une autonomie plutôt confortable. Sa batterie de 82 kWh lui permet de parcourir en moyenne jusqu'à 440 km. Correct ! Finalement, seules ses interfaces un peu datées trahissent l'âge avancé de ce petit SUV électrique.

#### + QUALITÉS

Autonomie convenable  
Habitabilité/présentation

#### - DÉFAUTS

Ecran vieillissant  
Prix pas très amical

#### LES CHIFFRES

|                               |                              |
|-------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 50 200 € - 9 CV              |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                   |
| MOTEUR                        | Électrique                   |
| Puissance                     | 252 ch                       |
| Couple                        | 420 Nm à partir de 0 tr/mn   |
| ALIMENTATION                  | Électrique                   |
| TRANSMISSION                  | Aux roues AR                 |
|                               | Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 235/45 R 20 - 255/40 R 20    |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 82 kWh           |
| COFFRE                        | 509+37 dm <sup>3</sup>       |
| POIDS                         | 2 038 kg                     |
| L x l x h (en m)              | 4,44 x 1,87 x 1,65           |
| VITESSE MAXI                  | 180 km/h                     |
| 1 000 m D. A.                 | 28,8 s                       |
| 80 à 120 km/h (en drive)      | 4,6 s                        |
| TEMPS DE CHARGE               | 28 mn (rapide) 8h (11kW)     |
| AUTONOMIE                     | 440 km                       |

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## XC90 Recharge T8 AWD Start 7 pl.



La planche de bord conjugue modernité et élégance. La présentation est soignée, la console centrale reçoit un écran tactile de 9".

Pour ne pas froisser les clients, le style extérieur et intérieur du XC90 évolue en douceur.

### Subtile évolution

Le XC90 bénéficie d'une troisième évolution, tant sur le plan esthétique que technologique, afin de poursuivre sa carrière aux côtés de l'EX90, sa version 100 % électrique. Le grand SUV reconduit la version hybride rechargeable de 455 ch cumulés. Ici, le 2.0 essence de 310 ch est associé à un moteur électrique de 145 ch. Le mode "Pure" permet de rouler sur près de 90 km en électrique tandis que le mode "save" permet lui, de recharger les batteries tout en roulant. Mais une fois les batteries à plat, la consommation dépasse allègrement les 9 l/100 km, à condition d'avoir le pied droit léger.

#### + QUALITÉS

Performances  
Confort exceptionnel  
Mode électrique

#### - DÉFAUTS

Prix

#### LES CHIFFRES\*

|                               |                              |
|-------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 99 500 € - 19 CV             |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 80 g/km 0 €                  |
| MOTEUR                        | 4 cyl. en ligne + élec., 16S |
| Cylindrée                     | 1 969 cm <sup>3</sup>        |
| Puissance                     | 455 ch                       |
| Couple                        | 400 Nm (+ 309 Nm élec.)      |
| ALIMENTATION                  | Essence + 1 turbo            |
| TRANSMISSION                  | Intégrale                    |
|                               | Boîte auto. 8 vitesses       |
| PNEUS                         | 275/45 R 20                  |
| RESERVOIR                     | 71 litres                    |
| COFFRE                        | 640/262 dm <sup>3</sup>      |
| POIDS                         | 2 297 kg                     |
| L x l x h (en m)              | 4,96 x 1,93 x 1,78           |
| VITESSE MAXI                  | 180 km/h                     |
| 0 à 100 km/h                  | 5s4                          |
| CONSUMMATION MIXTE            | 3,5 l/100 km                 |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★



## EX90 Twin Performance 517 ch Ultra



### Le nouveau chef de file

L'EX90 prend la relève du XC90 en tant que nouveau porte-drapeau 100 % électrique de Volvo. Ce grand SUV 7 places allie technologies de pointe (batterie de 107 kWh, moteur électrique de 517 ch) et design scandinave. Proposé à partir de 89 500 €, il grimpe à plus de 110 000 € pour la version haut de gamme, ici à l'essai. Confortable, sécurisant et étonnamment dynamique malgré ses 2,8 tonnes, Volvo annonce une autonomie moyenne de 619 km. Son écran central gère presque toutes les fonctions, au détriment de l'ergonomie. Et sachez qu'une fois à bord, l'espace et la qualité de fabrication sont au rendez-vous.

Très bonne surprise sur les petites routes où l'EX90 sait se montrer plaisant malgré ses 2,8 tonnes.

**+ QUALITÉS**  
Belle autonomie  
Confort

**- DÉFAUTS**  
Tarif...  
Ergonomie



Développé avec Google, l'écran central de 14,5", proche de celui des dernières Renault, se montre très intuitif à l'usage.

### LES CHIFFRES\*

|                               |                              |
|-------------------------------|------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE      | 110 400 € - 23 CV            |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE | 0 g/km 0 €                   |
| MOTEUR                        | Électrique (2 moteurs)       |
| Puissance                     | 517 ch                       |
| Couple                        | 910 Nm à partir de 0 tr/mn   |
| ALIMENTATION                  | Électrique                   |
| TRANSMISSION                  | Intégrale                    |
|                               | Boîte auto. à rapport unique |
| PNEUS                         | 265/45 R 21 - 295/40 R 21    |
| BATTERIE                      | Lithium-ion 111 kWh          |
| COFFRE                        | 697/327+46 dm <sup>3</sup>   |
| POIDS                         | 2787 kg                      |
| L x l x h (en m)              | 5,04 x 1,97 x 1,75           |
| VITESSE MAXI                  | 180 km/h                     |
| 0 à 100 km/h                  | 4s9                          |
| TEMPS DE CHARGE               | 30 mn (rapide) 10h (11kW)    |
| AUTONOMIE                     | 614 km                       |

\*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES ★★★★★

## G6 Performance AWD 80 kWh 485 ch



### A la vitesse de l'éclair...

A l'occasion d'un léger restylage qui touche les phares avant, les feux arrière, le logo, et qui voit l'arrivée d'un béquet sur la malle arrière, le G6 reçoit une nouvelle batterie de 80 kWh de capacité utile. Décevante en autonomie sur autoroute (340 km), elle se rattrape par une vitesse de charge (très) rapide: 12 mn seulement. Un record! A condition de trouver une borne capable de délivrer 451 kW. Performant, plaisant, spacieux et confortable, ce grand SUV (4,76 m de long) dispose en revanche de commandes peu intuitives. Sa dotation ultra-riche rend son prix plus digeste.

Le G6 accepte jusqu'à 451 kW pour recharger sa batterie. Le "plein" de 10 à 80% dure 12 minutes. Un record!

**+ QUALITÉS**  
Prix/équipement  
Temps de recharge

**- DÉFAUTS**  
Autonomie sur autoroute  
Ergonomie numérique



Les matériaux sont cossus et le style apparaît très épuré. La plupart des commandes passent par l'écran central aux menus pas toujours intuitifs.

### LES CHIFFRES

|                                                   |                                    |
|---------------------------------------------------|------------------------------------|
| PRIX - PUISSANCE FISCALE                          | 50 990 € - 12 CV                   |
| CO <sub>2</sub> - ÉCOPASTILLE                     | 0 g/km 0 €                         |
| MOTEUR                                            | Électrique (2 moteurs)             |
| Puissance                                         | AV: 190; AR: 295 ch : cumul 485 ch |
| Couple                                            | 660 Nm à partir de 0 tr/mn         |
| ALIMENTATION                                      | Électrique                         |
| TRANSMISSION                                      | Intégrale                          |
|                                                   | Boîte auto. à rapport unique       |
| PNEUS                                             | 255/45 R20                         |
| BATTERIE                                          | Li-ion LFP 80 kWh                  |
| COFFRE                                            | 500 dm <sup>3</sup>                |
| POIDS                                             | 2241 kg                            |
| L x l x h (en m)                                  | 4,76 x 1,92 x 1,65                 |
| VITESSE MAXI                                      | 204 km/h                           |
| 1 000 m D. A.                                     | 24,7 s                             |
| 80 à 120 km/h (en d)                              | 2,6 s                              |
| TEMPS DE CHARGE 13h /8h /12 mn pour 7,4/11/451 kW |                                    |
| AUTONOMIE                                         | 400 km                             |

→ LES ÉTOILES ★★★★★





★★★★★  
4.7/5  
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS\*

# Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

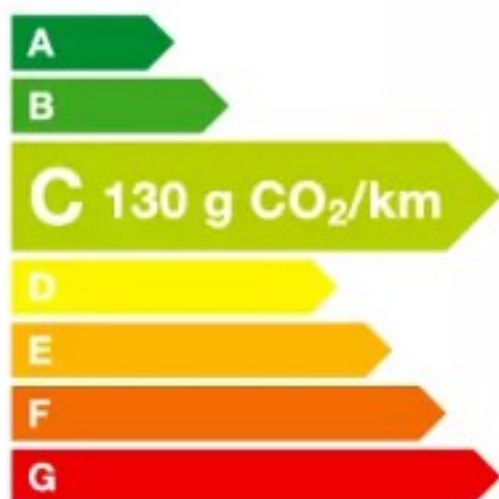
☎ 05 65 100 100  
[www.retro.fr](http://www.retro.fr)





## Certains ont des coachs, d'autres ont un concessionnaire. Nouveau T-Roc.

Projecteurs LED dynamiques et intelligents  
'IQ Light Matrix Led'.



**Modèle présenté:** Nouveau T-Roc R-Line 1.5 eTSI Hybrid avec options pack design 'Black', jantes 'Calgary' 20", couleur 'Jaune Canary' toit noir.  
Plus d'informations sur [volkswagen.fr](https://volkswagen.fr) – Les technologies d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.

**Cycles mixtes du Nouveau T-Roc R-Line (l/100km) WLTP: 5,7. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP: 130.**  
**Valeurs au 01/09/2025, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.**

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

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