

# AUTOSPRINT

Février / Mars 2025

autosprint.ch



**CARXPERT**  
L'expert pour votre voiture

[www.carxpert.ch](http://www.carxpert.ch)    
facebook instagram



**Fiat Grande Panda 28**  
Avec la Grande Panda, Fiat catapulte sa petite voiture classique dans la modernité.



**Guide des pneus 14**  
Ce que vous devez savoir pour choisir le pneu d'été idéal.



**Des métiers d'avenir**  
**L'attractivité de la  
branche automobile**

La mécatronicienne de véhicules utilitaires Sophie Schumacher a décroché l'or aux championnats du monde des métiers, démontrant ainsi de manière impressionnante à quel point les métiers de la branche automobile sont aujourd'hui passionnants et diversifiés.

4

**RIWAX®** Love what you drive  
time to shine

[www.riwax.com](http://www.riwax.com)

  
Made in Switzerland

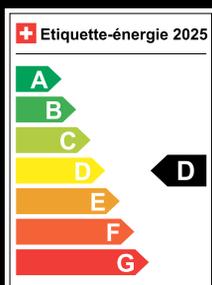




*It's not only a Hybrid.*  
**It's a Honda Hybrid.**



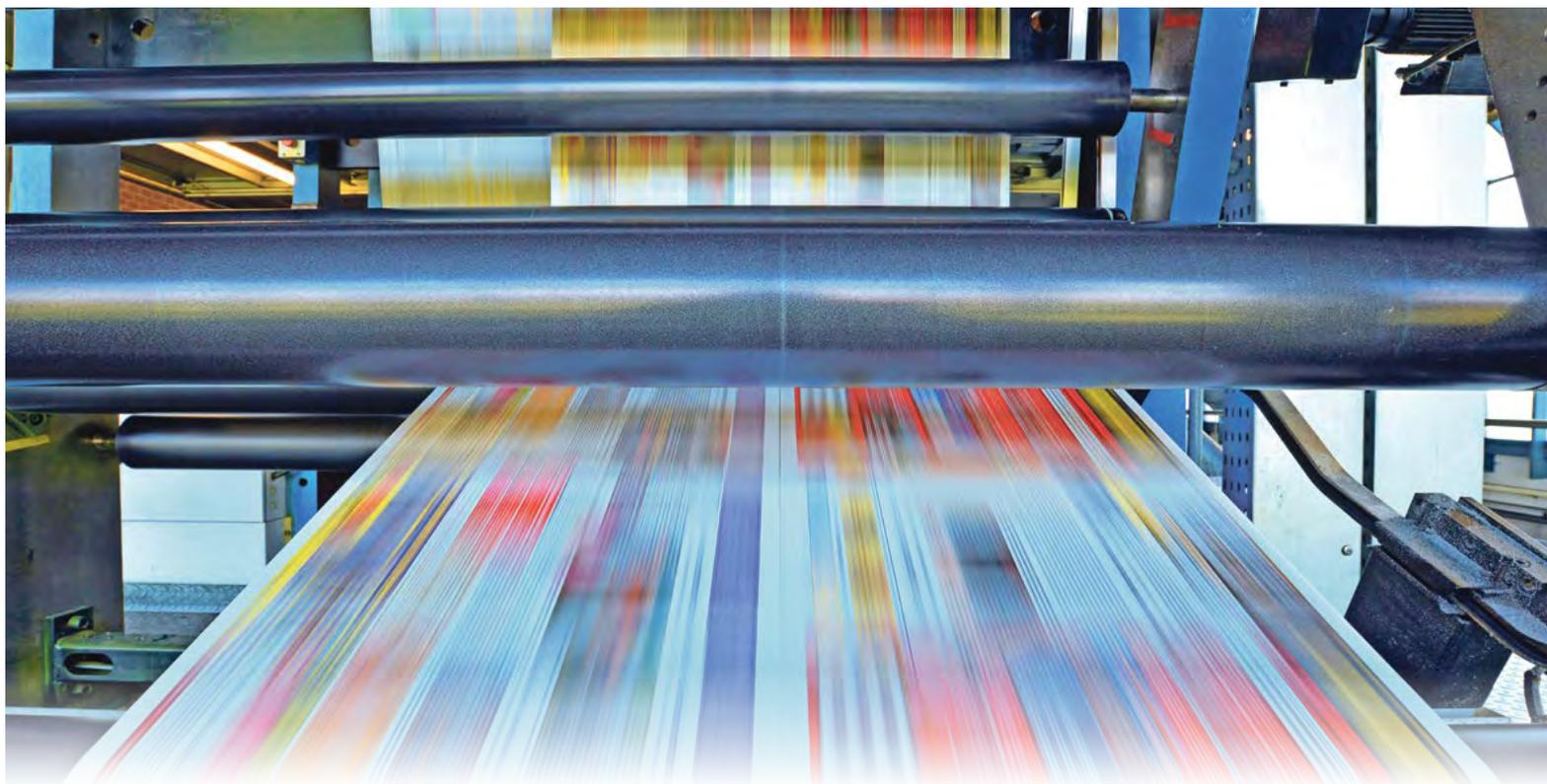
**Honda Civic**  
**Dès CHF 249.-/mois**



Offre valable du 01.01.2025 au 31.03.2025. Civic Elegance, 184 ch, prix catalogue CHF 39'990.- avec transport, prime cash de CHF 2'000.-, soit un total de CHF 37'990.-. Consommation mixte 4.7 l/100 km; émissions de CO2 108 g/km; catégorie de consommation de carburant C. Leasing 1.9%, 48 mensualités de CHF 249.-, 10'000 km/an, 1er loyer facultatif de 27.5% du prix catalogue, coût annuel total des intérêts CHF 386.-. Taux d'intérêt annuel effectif 1.92%, assurance exclue. Aucun leasing ne sera accordé s'il occasionne le surendettement de la cliente ou du client. Financement par Cembra Money Bank.

Modèles présentés: Civic Sport, 184 ch, prix catalogue CHF 42'690.- avec transport, consommation mixte 5.0 l/100 km, émissions de CO2 113 g/km; catégorie D. Civic Advance, 184 ch, prix catalogue 45'690.- avec transport, consommation mixte 5.0 l/100 km, émissions de CO2 114 g/km; catégorie D.

# Engagé pour la branche et passionné de véhicules



## AUTOSPRINT<sup>+</sup>



**Karin Beutler, directrice générale,  
Viva AG für Kommunikation**

Chers lecteurs, chères lectrices,  
chers passionnés de voitures

Lors de la reprise de l'AutoSprintCH par l'équipe Viva en août 2024, il s'agissait dans un premier temps de garantir la réapparition de la publication. Parallèlement, nous avons annoncé de légères adaptations conceptuelles et une extension de la distribution pour 2025. Le tirage papier était tombé à environ 17 000 exemplaires avant le rachat. Les deux projets sont en bonne voie.

Les efforts déployés portent déjà leurs fruits, comme en témoigne la première augmentation significative du tirage. L'édition imprimée que vous tenez entre les mains est déjà distribuée à près de 30 000 destinataires, et ce, grâce, entre autres, au soutien important de la branche.

Nous les en remercions chaleureusement – et bien sûr aussi nos lecteurs et lectrices pour leur fidélité ! D'ici la fin de l'année, le nombre d'exemplaires devrait encore augmenter de manière significative. La publication est également diffusée en ligne de manière efficace et atteint ainsi entre 15 000 et 20 000 utilisateurs supplémentaires par mois, un chiffre qui augmente également progressivement.

À partir de cette édition, votre AutoSprintCH s'appelle désormais tout simplement et de manière concise Autosprint. Le nom légèrement adapté a été transposé dans un nouveau logo et se présente déjà sous cette forme sur la couverture de cette édition.

D'autres étapes suivront. Nous sommes à fond et continuons à nous engager pour tous les automobilistes, la branche automobile et notre passion commune sur les roues.

**Cordialement Karin Beutler et  
toute l'équipe Autosprint**

Les métiers de l'automobile ont de l'avenir

# Une carrière dans la branche en vaut la peine



**Ceux qui ne sont pas seulement passionnés par les voitures et les camions, mais qui cherchent un avenir professionnel avec des perspectives, devraient jeter un coup d'œil à la branche automobile : le secteur est en pleine mutation et offre aujourd'hui des opportunités de carrière qui vont bien au-delà du bon vieux «vissage».**

Le cliché à la vie dure : les métiers de la branche automobile ont une réputation de saleté et d'efforts physiques. Mais la réalité est depuis longtemps bien différente : les voitures modernes sont des ordinateurs roulants qui misent de plus en plus sur l'électromobilité, les systèmes numériques et les techniques de diagnostic high-tech complexes. Il n'y a donc plus de «mécanicien automobile» ou de «mécanicien poids lourd» classique, mais de nombreux profils professionnels différenciés : mécaniciens en maintenance d'automobiles, mécatroniciens d'automobiles ou diagnosticiens d'automobiles, qui mettent en œuvre leurs connaissances et leur savoir-faire à l'aide des techniques les plus modernes et d'outils manuels sophistiqués. Sans compter que les mé-

tiers techniques ne sont qu'une partie des nombreux métiers de l'automobile. Un exemple de profession non technique est celui de conseiller de vente automobile. La nouvelle formation de base Gestionnaire du commerce de détail CFC Automobile forme de manière ciblée à cette activité.

**Les succès impressionnants** remportés par les jeunes professionnels suisses lors de concours nationaux et internationaux démontrent qu'une carrière dans la branche automobile en vaut la peine : lors des WorldSkills 2024 à Lyon (France), deux champions de la branche automobile ont récemment brillé : la mécatronicienne de véhicules utilitaires Sophie Schumacher de Hagneck (BE) est devenue la première

femme championne du monde dans sa profession – une victoire historique. Et Nevio Bernet d'Ufhusen (LU) s'est assuré la médaille d'argent en tant que mécatronicien d'automobiles, spécialisation véhicules légers.

Tous deux reviennent avec enthousiasme sur leur expérience. «L'effort en valait en tout cas la peine, c'est une expérience unique», déclare Sophie Schumacher. «Peu importe jusqu'où on va : on rencontre d'autres personnes dans son métier, qui sont aussi motivées que soi, et on peut apprendre beaucoup». Nevio Bernet ajoute : «Les WorldSkills ont été une expérience énorme. J'ai rencontré beaucoup de gens et appris beaucoup de choses. Maintenant, c'est fini et le travail continue. Je participerais à nouveau – on ne peut qu'en tirer profit.»

**Ces performances sont des succès personnels**, renforcent également la réputation des métiers de l'automobile et l'image de la branche ; les champion-

nats des métiers tels que SwissSkills, EuroSkills et WorldSkills prouvent le potentiel et l'émotion que suscite la branche. D'ailleurs, les SwissSkills 2025 auront lieu à Berne du 17 au 21 septembre 2025. Les inscriptions sont ouvertes jusqu'au 18 avril 2025 et le tour de qualification se déroulera le 5 juillet 2025 à Mobilcity à Berne. De tels concours ne sont pas seulement un défi, mais aussi une excellente occasion de prouver ses compétences, de nouer de précieux contacts et d'ouvrir la voie à sa propre carrière.

**Branche automobile égale opportunité de carrière.** Non seulement les voitures de tourisme, mais aussi les camions offrent des débouchés professionnels passionnants – et cela ne concerne plus seulement les hommes. La victoire de Sophie Schumacher montre que les femmes prennent de plus en plus pied dans ce domaine également. Afin d'encourager la relève de manière ciblée, l'Union professionnelle suisse

Sophie Schumacher, mécatronicienne de véhicules utilitaires, détient le titre de championne du monde dans sa profession. Photo : SwissSkills



L'UPSA mise sur des formats tels que «Lehrberufe Live!» pour donner régulièrement aux élèves des aperçus authentiques du quotidien des personnes en formation dans la branche automobile. Photo : médias de l'UPSA

avec les importateurs. «Le concept de ce projet est mis en œuvre avec des hautes écoles et avec le soutien des importateurs et de l'UPSA», explique Olivier Maeder, direction de l'UPSA, secteur formation.

**Pour attirer les jeunes vers la branche,** l'UPSA mise sur différentes initiatives, dont sa plate-forme metiersauto.ch et sa participation à des formats tels que «Lehrberufe Live!» Ces flux en direct donnent régulièrement aux élèves un aperçu authentique du quotidien des personnes en formation dans la branche automobile – et sont très appréciés.

**Le monde de l'automobile évolue rapidement,** et avec lui les exigences posées aux professionnels. L'évolution vers l'électromobilité ouvre de nouvelles opportunités de carrière, car en plus de la mécanique classique, on demande de plus en plus de connaissances spécialisées dans la technique

haute tension, le diagnostic logiciel et les systèmes d'assistance numériques. Celui qui commence aujourd'hui une formation dans la branche automobile deviendra un pilier important de la mobilité de demain. Et même en dehors des formations de base techniques, la branche automobile offre, comme nous l'avons déjà mentionné, des possibilités de carrière – par exemple dans le domaine commercial. A cela s'ajoutent de nombreuses possibilités de formation continue avec des diplômes fédéraux. Ici, les jeunes talents trouvent un avenir avec des perspectives. L'intérêt croissant se reflète dans le nombre de diplômés : fin janvier 2025, 167 futurs diagnosticiens d'automobiles et coordinateurs d'atelier automobile au total ont reçu leur brevet à Langenthal (BE).

Une technologie moderne, des défis passionnants et d'excellentes possibilités de développement rendent le secteur plus attrayant que jamais. Plus d'infos sur les nombreux métiers de la branche sur [autoberufe.ch](http://autoberufe.ch). De nombreuses impressions et aperçus de l'univers professionnel de la branche automobile se trouvent sur le canal Instagram et TikTok d'[autoberufe.ch](http://autoberufe.ch).

ILIR PINTO

**Le mécatronicien d'automobiles Nevio Bernet a remporté l'argent et la mécatronicienne de véhicules utilitaires Sophie Schumacher l'or aux WoldSkills 2024 à Lyon.**  
Photo : SwissSkills

de l'automobile (UPSA), responsable de la formation initiale et continue de la branche, prévoit de lancer une campagne d'image pour les métiers des véhicules utilitaires en collaboration

Lors des SwissSkills 2022, l'expert Michel Tinguely (à droite) soutiendra un jeune mécatronicien d'automobiles grâce à ses connaissances techniques. Photo : SwissSkills



## Cupra Dark Rebel

# Le côté obscur de la force



**Avec le showcar Dark Rebel à deux places, Cupra montre de manière impressionnante comment on peut se rebeller contre la conception traditionnelle du design et interpréter la sportivité à l'ère de la propulsion électrique – un aperçu.**

Depuis le début de l'année 2025, Rico Christoffel est désormais à la tête de Seat et Cupra en Suisse. Et déjà, son équipe et lui ont fait venir en Suisse, pour le meeting des concessionnaires, une véritable pièce maîtresse, la Cupra Dark Rebel. Ce show-car très expressif présente sans doute l'essence la plus concentrée de passion et de sportivité qu'un shooting brake à deux places et à transmission électrique puisse ac-

tuellement transmettre. Son designer, Alfredo Marin, laisse son regard se poser sur la voiture et explique: «Sans le poids du passé, nous avons pu créer quelque chose de nouveau chez Cupra. Cela nous aide lorsque nous travaillons sur de tels projets au centre de développement de Martorell ou à environ 30 minutes de là, au cœur de Barcelone» Les clientes et clients – volontiers appelés «tribu» pour la marque jeune et

sportive Cupra – avaient fait 270 000 propositions de configuration pour la Dark Rebel, qui a ensuite été entièrement développée virtuellement. «Nous ne pouvions évidemment pas utiliser toutes les propositions, mais nous avons mis en œuvre les détails les plus populaires pour en faire le showcar Dark Rebel, qui illustre parfaitement le côté rebelle, différent de notre marque», explique Alfredo Marin.

**Et en regardant**, la supersportive E de 4,50 mètres de long et d'à peine 1,30 mètre de haut, avec son museau incroyablement long, ses surfaces sculptées,

ses épaules athlétiques et son diffuseur presque effrayant à l'arrière, Marin ajoute: «Nous voulons être le mouton noir et ne pas suivre le courant. La Cupra Dark Rebel est la provocation maximale du design Cupra. Nous devons aussi atteindre la prochaine génération. C'est pourquoi il contient aussi certains éléments que l'on connaît dans le monde du jeu» En ouvrant les deux portes battantes qui s'élèvent jusqu'à une hauteur de 2,20 mètres, on découvre un cockpit plutôt sobre. Les sièges baquets Supersport avec appuie-tête en verre et cuivre sont recouverts d'un tissu tricoté 3D. La console centrale asymétrique a



Les logos Cupra éclairés à l'avant et à l'arrière sont également des éléments de design centraux du show-car, tout comme le diffuseur presque effrayant.



Les éléments de couleur cuivre ne doivent pas manquer, par exemple sur les caches aéro des imposantes roues.

La Cupra Dark Rebel est la provocation maximale du design Cupra.



La transmission adéquate est d'ailleurs assurée par un moteur électrique pouvant atteindre plus de 331 kW (450 ch fiscaux).



Les sièges baquets Supersport avec appui-tête en verre et cuivre sont recouverts d'un tissu tricôté 3D.

également été fabriquée à l'aide de la technologie d'impression métallique 3D la plus moderne. Le levier de vitesses se trouve sur cette colonne vertébrale centrale de la voiture, il est fabriqué en verre noble et rétroéclairé pour un effet spécial.

«**Nous combinons délibérément** des surfaces presque sensuelles avec des lignes acérées pour créer une tension. La couleur de la voiture, qui ressemble presque à un liquide et qui change constamment en fonction de la lumière, un bleu foncé allant jusqu'au violet, souligne encore davantage cet aspect», explique fièrement le designer espagnol. Il va de soi que les éléments cuivrés typiques de la marque ne doivent pas manquer sur une Cupra, par exemple sur les caches aéro des imposantes roues.

**La lumière joue également un rôle central dans le passionnant showcar** de la marque espagnole du groupe Volkswagen, à commencer par les logos éclairés à l'avant et à l'arrière. «À l'intérieur, nous jouons également avec la lumière et la couleur», explique le designer Marin. «La couleur de l'éclairage d'ambiance indique par exemple si la climatisation est en train de chauffer ou de refroidir». La signature lumineuse

triangulaire qui ressort directement et en même temps discrètement de la carrosserie du Dark Rebel, à l'avant comme à l'arrière, et qui forme également à l'avant les feux de jour avec des triangles lumineux, est en outre passionnante. La transmission adéquate est d'ailleurs assurée par un moteur électrique de 331 kW/450 ch (cheval fiscal), qui pourrait sans doute catapulte le Dark Rebel de 0 à 100 km/h en moins de quatre secondes. Il est presque dommage que ce rêve de designer entièrement électrique ne voie jamais le jour en production. Mais nous verrons probablement le langage du design ou des détails comme le design de l'éclairage sur les futures Cupras. Et en attendant, la Dark Rebel reste l'exemple ultime du pouvoir que peut avoir le Design

dans la construction d'une marque comme la jeune pousse de Seat, Cupra.

JÜRIG A. STETTLER



Design d'extérieur Alfredo Marin. Photos: Autosprint

## Pour un ravitaillement en H<sub>2</sub> plus rapide

Toyota Motor Europe a signé un accord avec Hydrogen Refueling Solutions (HRS) et Engie dans le but de mettre sur le marché des systèmes de ravitaillement en hydrogène (H<sub>2</sub>) de nouvelle génération. La nouvelle solution, plus rapide et moins coûteuse, est testée dans le cadre du projet «RHeaDHy», qui se concentre sur l'accélération du déploiement des infrastructures. En effet, selon un règlement de l'UE, des stations-service à hydrogène accessibles au public doivent être installées tous les 200 km le long des itinéraires du réseau transeuropéen de transport d'ici 2030. À l'avenir, il sera possible de faire le plein de camions de 40 tonnes en seulement huit minutes pour une autonomie de 600 km et en seulement douze minutes pour 900 km.



## Le Bulli à 4x4 fête son anniversaire

Il a été le premier fourgon 4x4 de série : en 1985, le T3 syncro (photo), numéro 1 des fourgonnettes à quatre roues motrices, a fait ses débuts ; il existait dans presque toutes les versions de carrosserie. Mais l'histoire des aventures en 4x4 avec le Bulli a commencé bien plus tôt, dans les années 70, avec le chef du développement de la gamme de fourgonnettes : Gustav Mayer (1925 à 2014). Celui-ci aimait les voyages et les défis, et c'est pourquoi il était toujours attiré par le Sahara avec un T2. Mais comme chacun sait, le T2 n'existait qu'avec une traction arrière. Mais à un moment donné, Gustav Mayer en a eu assez de déblayer le sable de son Bulli dans les déserts d'Afrique du Nord. Il a donc tout simplement construit avec son équipe un T2 à quatre roues motrices. Ce grand héritage se poursuit également avec les 4x4 des temps modernes : VW le démontre avec le Multivan, le California, la fourgonnette, la Caravelle et l'ID. Buzz.



## Rico Christoffel chez Seat/Cupra

Changement de direction chez Seat et Cupra Suisse. Le nouvel homme à la tête s'appelle Rico Christoffel. Il a succédé à Sandra Grau, qui a accepté un nouveau défi au sein d'Amag Import AG en tant que Head of Fleetmanagement & Performance. Le Suisse Rico Christoffel n'est pas un inconnu, il était ainsi actif avec succès depuis 2019 en tant que directeur de la marque VW véhicules utilitaires. Il a plus de 30 ans d'expérience professionnelle et de direction et a toujours travaillé dans le secteur des camions, des véhicules utilitaires et de la branche automobile. Il a acquis ses connaissances approfondies entre autres en obtenant divers diplômes de formation continue, du mécanicien d'automobiles diplômé avec examen de maîtrise au planificateur en marketing diplômé fédéral.



## Ecotest 2024: la gamme Peugeot brille

Les modèles Peugeot font partie des véhicules les plus propres: cette année, 84 véhicules au total ont été testés pour leurs émissions dans le cadre du classement annuel de l'ADAC. Les bons résultats de ces trois modèles électriques confortent la marque au lion dans sa stratégie électrique. Avec un score total de 105 points et des émissions de CO<sub>2</sub> de seulement 80 g/km, la Peugeot E-208 (photo) arrive en tête du classement dans le cadre de l'Ecotest 2024 de l'ADAC et est ainsi élue véhicule le plus propre de 2024. Juste derrière, on trouve la Peugeot E-308 avec 103 points et une valeur d'émission de 82 g/km. Un autre modèle de la marque au lion a réussi à se faire une place dans le top 10: le SUV électrique Peugeot E-2008 occupe la 6<sup>e</sup> place du classement.



## VW Polo

# Une petite voiture qui fait des étincelles



La VW Polo de 1<sup>ère</sup> génération a été construite de 1975 à 1981.  
Photo: VW

Elle a été quatre fois championne du monde des rallyes, sa puissance est passée de 40 à jusqu'à 318 ch, elle a déjà été produite à plus de 20 millions d'exemplaires et elle fêtera son 50<sup>e</sup> anniversaire en 2025: la VW Polo – happy birthday!

Lorsque, dans les années 1970, la légendaire Coccinelle fut remplacée, VW ne lança pas un mais plusieurs modèles qui devaient lui succéder en tant que nouvelle Volkswagen des masses: la Passat fut lancée en 1973, suivie un an plus tard par la Golf et la Polo fut lancée en 1975. Située une catégorie en dessous de la Golf, la Polo complétait la nouvelle famille de modèles VW à traction avant de Wolfsburg (D). Et en 2025, il fête maintenant son cinquantième anniversaire.

**La petite voiture**, présentée en mars 1975, était basée sur l'Audi 50 et a été produite en série à Wolfsburg (D) sous le nom de VW Polo, légèrement modifiée. Depuis, la VW Polo a enthousiasmé des générations de personnes et en est déjà à sa sixième génération de modèles. La petite voiture est synonyme de mobilité abordable – elle coûtait à l'époque 7500 marks allemands, ce qui correspondait à près de 7900 francs. Il brillait par son design intemporel et sa technologie d'avant-garde. Avec plus de 20 millions

de véhicules vendus, la Polo s'est en outre affirmée comme l'un des modèles les plus performants de sa catégorie.

**Et de génération en génération**, la Polo a également évolué. Alors que la première VW Polo atteignait tranquillement les

100 km/h en 21,2 secondes, la Polo VI GTI n'a besoin aujourd'hui que de 6,5 secondes pour ce sprint de parade. Et ce, même si elle pesait 1143 kg de plus que la Polo I, dont le poids total n'était que de 685 kg. D'ailleurs, dès 1981, la Polo II apportait une série d'améliora-



En 1975, le cockpit de la petite voiture VW était très clair et sobre.



La gamme actuelle des modèles de la VW, aujourd'hui âgée de 50 ans.

Photos: VW

tions, notamment plus d'espace et de confort, ainsi que des moteurs modernisés. En 1987, la série spéciale limitée Polo Coupé GT G40 a vu les débuts du G-chargeur, qui a permis d'augmenter la puissance. Dans sa troisième génération, à partir de 1994, la petite VW était l'un des premiers véhicules de sa catégorie à présenter des caractéristiques de sécurité innovantes comme les airbags.

La première version sportive a été lancée en 1998. Le moteur de 1,6 litre de la traction avant produisait alors 120 ch. Mais il a fallu attendre encore deux générations pour qu'elle fasse également sensation dans le sport motorisé. Avec la Polo R WRC, VW a ensuite remporté quatre fois de suite le titre de champion du monde des rallyes à partir de 2013. Mais la Polo V a également accueilli des innovations numériques: en effet, dès 2009, les systèmes d'infodivertissement et d'assistance ont clairement rendu la conduite plus confortable pour le grand public.



La VW Polo de deuxième génération – ici Polo, Polo Coupé et Polo G40 – a été construite de 1981 à 1994.

Depuis 2017, la sixième et actuelle génération de la VW Polo, qui mesurait autrefois 3,50 m de long et 1,56 m de large et qui est d'ailleurs passée entre-temps à 4,07 m de long et 1,75 m de large, pose de nouveaux jalons en matière d'interconnexion, de sécurité et de dynamique de conduite. La sixième génération est basée sur le système de construction transversale modulaire (MQB) du cartel VW et, depuis une révision en 2021, elle est encore plus numérique et innovante. Ce petit véhicule est devenu un best-seller international qui permet même une conduite semi-automatisée grâce au système IQ.Drive Travel Assist. Pas mal et vraiment innovant pour un quinquagénaire !

Pour l'année du jubilé, VW organise différentes manifestations autour de la Polo, au cours desquelles des modèles historiques sont également présentés. Le coup d'envoi sera donné au Bremen Classic Motorshow, du 31 janvier au 2 février 2025, où l'on pourra voir deux premiers exemplaires: une Polo L bleu océan de 1975 et une Polo de course de côte unique de 1977.

JÜRIG A. STETTLER

## Toyota atteint une étape importante

Les ventes cumulées de véhicules électrifiés de Toyota Motor Europe (TME) ont franchi la barre des six millions d'unités. Cette performance témoigne du succès de la stratégie dite « multi-trajets » de Toyota, qui consiste à proposer une large gamme de véhicules à transmission électrique par batterie, électrique par pile à combustible, hybride rechargeable ou hybride. Toyota permet ainsi de réduire les émissions même là où les conditions pour les véhicules zéro émission sont limitées. Depuis 1995, les émissions moyennes des Toyota en Europe ont ainsi diminué de plus de 50 pour cent. Et dans le monde, Toyota a d'ailleurs déjà vendu plus de 30 millions de véhicules électrifiés depuis 1997.



## Chiffres record pour Heritage Hub

L'année 2024 a été une année très fructueuse pour le Heritage Hub de Turin, dans le nord de l'Italie. La collection de véhicules historiques des marques italiennes du group Stellantis a accueilli plus de 12 000 visiteurs. Le musée, qui abrite une collection d'environ 300 véhicules historiques de Fiat, Abarth et Lancia ainsi que quelques modèles sélectionnés d'Alfa Romeo, Autobianchi et Jeep, a ainsi enthousiasmé environ 10 pour cent de fans de plus que l'année précédente. Amateurs de véhicules anciens et visiteurs professionnels, touristes et nombreuses familles avec enfants – le Heritage Hub a attiré un public très diversifié au cours des douze derniers mois. Le musée est installé dans un bâtiment de l'ancienne usine Fiat, ouverte en 1939, dans le quartier de Mirafiori à Turin. Pour accueillir la précieuse collection de Stellantis Heritage, le bâtiment d'origine Officina 81 a été soigneusement restauré.



En 1995, le Polo Arlequin est devenu très coloré.

## Peugeot lance l'édition « Style »

Pour simplifier son offre et la rendre encore plus lisible, Peugeot lance « Style », une nouvelle variante d'équipement pour les modèles de volume Peugeot 208, Peugeot 2008 et Peugeot 308. Dès à présent, « Style » remplacera la variante d'entrée de gamme initiale « Active » ou « Active Pack » et la complètera par quelques options. Les Peugeot 208, Peugeot 2008, Peugeot 308 et Peugeot 308 SW sont disponibles en version « Style » avec différentes motorisations. Déterminée à continuer de rendre les solutions de mobilité, et notamment l'e-mobilité, accessibles au plus grand nombre, la marque française lance cette finition sur quatre de ses modèles les plus populaires en Europe.



## Mise à niveau de trois Genesis électriques

Genesis continue d'avancer sur la voie de l'électrification et souligne son engagement en Europe avec sa nouvelle gamme de produits premium électrifiés. En 2025, Genesis proposera désormais trois modèles entièrement électriques en Europe. Pour l'Electrified G80 (photo), la mise à jour du produit de la berline sera disponible à partir du deuxième trimestre avec une autonomie accrue et un empattement allongé. Le SUV Electrified GV70 bénéficie non seulement d'un lifting typique, mais aussi d'une plus grande autonomie. Le nouveau modèle sera disponible à partir du Centre 2025. Et la Genesis GV60 brille après la mise à jour du produit par un extérieur optimisé avec de nouveaux boucliers, phares et roues. Les trois véhicules ont été redessinés et disposent désormais d'une plus grande autonomie, d'une batterie plus puissante et d'un équipement plus complet.



## Consumer Electronics Show – CES 2025

# Pas d'innovations révolutionnaires

**Le « Consumer Electronics Show » aurait dû devenir le nouveau salon phare de la branche automobile. Mais la tendance va dans la direction opposée : cette année, en effet, peu de marques automobiles étaient représentées et elles présentaient peu de choses passionnantes.**

Le Consumer Electronics Show, ou CES, est le plus grand salon mondial de l'électronique grand public. Elle a en effet lieu depuis 1967 et a vu le jour à New York, où des téléviseurs à tube cathodique, des téléphones muraux et d'autres innovations techniques similaires étaient présentés au public médusé. Depuis la révolution numérique, le salon se tient à Las Vegas et ses thèmes ont également évolué : aujourd'hui, outre les dernières tendances de l'électronique grand public, il est question d'intelligence artificielle, d'algorithmes ou de cybersécurité.

L'industrie automobile a elle aussi désormais sa place au CES – après tout, les voitures modernes sont des ordinateurs roulants ultra-performants qui se fondent de plus en plus dans le monde numérique. Toutefois, lors de l'édition de cette année, un nombre encore très limité de constructeurs automobiles étaient représentés ; divers sous-traitants et start-ups ont pris plus de place. Les constructeurs occidentaux ont

surtout brillé par leur absence – seul BMW s'est présenté comme il se doit à Las Vegas, sans toutefois livrer un véritable coup de cœur. Le constructeur munichois a axé sa présence au salon sur le nouvel affichage tête haute qui sera introduit dans la prochaine génération de modèles électriques, la fameuse Nouvelle Classe.

**Les Asiatiques ont dominé** Les marques asiatiques étaient nettement plus présentes. Honda avait annoncé pour le CES 2025 la première version de série

de la nouvelle 0-Series, la prochaine génération d'E-Atos du constructeur japonais. Le temps n'y a sans doute pas suffi, mais les Japonais ont tout de même présenté deux études qui devraient être très proches de la production en série. Le «SUV» et la «Saloon» très plate, comme les modèles s'appellent encore actuellement, sont basés sur une nouvelle plate-forme sur laquelle Honda veut lancer au total sept nouveaux modèles électriques – le SUV présenté ouvre le bal et devrait être lancé au cours du premier semestre 2026 aux Etats-Unis, puis chez nous vers la fin de l'année. La berline au design très futuriste suit à chaque fois environ six mois plus tard. Les modèles de la série 0 sont censés être très



La plate-forme doit assumer des tâches de transport autonome. Photos : Suzuki / Honda



La «voiture Sony» : l'Afeela 1 dans l'édition Signature. Photo: Sony

directement connectés au conducteur, via le nouveau système d'exploitation appelé Asimo OS. Il est censé interagir avec le conducteur, connaître ses préférences sur le bout des doigts, lui offrir par exemple sa musique préférée et un éclairage d'ambiance dans l'habitacle, ou lui suggérer un bel endroit où s'arrêter en chemin. Le tout est associé à une conduite automatisée de niveau 3, dans laquelle le conducteur peut non seulement quitter le volant des mains, mais aussi la route des yeux.

**La «voiture Sony» est là** La conduite automatisée a également été un sujet de discussion chez d'autres constructeurs au CES 2025. Suzuki a profité de sa première apparition au salon de Las Vegas pour présenter une plate-forme de conduite autonome développée en collaboration avec l'entreprise australienne Applied EV. Différentes structures peuvent être vissées sur la plate-forme à entraînement électrique, allant d'une sorte de Roomba chasse-neige à un livreur de paquets sans chauffeur pour le dernier kilomètre. Le «Blanc Robot»

devrait pouvoir porter une tonne, atteindre jusqu'à 80 km/h et être déjà prêt pour la production en série. Un autre produit japonais a attiré l'attention lors du CES 2025 : la «voiture Sony», annoncée depuis des années, est désormais prête pour la production en série et a été présentée à Las Vegas. L'Afeela 1, le nom correct du modèle, est le fruit d'une coopération entre Honda et le cartel de la technologie Sony. Les caractéristiques techniques de cette berline électrique de 4,90 mètres de long aux formes aérodynamiques ne sont pas très impressionnantes : 360 kW/490 ch, 480 kilomètres d'autonomie et 150 kW de puissance de recharge ne font plus bondir personne aujourd'hui. L'Afeela 1 doit plutôt se distinguer par son expérience numérique, y compris le jeu embarqué via Sony Playstation. On ne sait pas encore si la «voiture Sony» arrivera un jour en Europe.

**Le rêve de voler** Hyundai était représenté par son fournisseur interne Mobis. Ce dernier a présenté un nouveau type d'écran de pare-brise hologra-

phique qui projette des informations de réalité augmentée dans le champ de vision du conducteur et du passager sur toute la largeur du pare-brise. Le système «M.Brain» va encore plus loin : le système d'éclairage intérieur mesure les ondes cérébrales du conducteur, reconnaît ainsi son état d'esprit et s'adapte en conséquence. Le système est ainsi censé reconnaître les conducteurs fatigués et leur redonner le sourire, recentrer un conducteur distrait ou détendre un conducteur stressé. Ce système est encore de la musique d'avenir, comme beaucoup d'autres choses présentées au CES.

L'idée très ancienne de la voiture volante est tout aussi futuriste – des concepts en ce sens sont présentés depuis des années au CES. Cette année, les projecteurs étaient braqués sur le «Land Aircraft Carrier», un produit d'AeroHT, une filiale du constructeur automobile chinois Xpeng. Bien qu'il ne s'agisse pas à proprement parler d'une voiture volante, mais d'une voiture avec un drone personnel rangé à l'arrière. Celui-ci se plie automatiquement hors de la soute en cas de besoin et doit permettre des vols panoramiques jusqu'à 300 mètres de hauteur. Cette fourgonnette, qui rappelle de manière suspecte le cybertruck de Tesla, n'est plus une étude, mais devrait être mise en vente dès la fin de l'année prochaine. Les Chinois soulignent que 3000 clients ont déjà signé – et ce malgré le fait que le «Land Aircraft Carrier» coûtera au moins 300 000 francs.

DAVE SCHNEIDER

## Nicol Fleissner est directrice de la marque

Avec 5749 unités, VW véhicules utilitaires a retrouvé la première place du classement des ventes suisses 2024 pour les véhicules utilitaires légers. Au total, la marque a vendu 11 063 véhicules l'année dernière dans notre pays. En 2024, la marque a progressé de 6 % par rapport à l'année précédente et sa part de marché a atteint 18,8 %. Au début de l'année, Nicol Fleissner a repris la responsabilité de la marque VW véhicules utilitaires en tant que directrice de la marque. C'est une dirigeante confirmée qui dispose d'une longue expérience dans le secteur automobile suisse. Son prédécesseur, Rico Christoffel, rejoint la marque Seat/Cupra. Nicol Fleissner est entré chez Amag Import AG en 2011 en tant que Head of Dealer Network. Au cours de ces 14 années, il a assumé diverses tâches de direction et a largement contribué à la mise en place du secteur intermarques Business Steering au cours des cinq dernières années.



## 70 ans de DS au salon Rétromobile

Partenaire du salon parisien des voitures anciennes «Rétromobile», DS Automobiles a choisi le cadre de ce salon exceptionnel pour célébrer les 70 ans de la légendaire DS. L'école nationale des métiers de l'automobile, le Garac, a fait revivre à cette occasion les «DS Ballons». Une œuvre de 1959 qui illustre le confort incomparable de la DS grâce à sa suspension hydropneumatique. Cette pièce unique était au centre de l'exposition consacrée au 70<sup>e</sup> anniversaire de la DS. Icône intemporelle, la DS incarne l'esprit d'avant-garde et l'audace, des valeurs que l'on retrouve encore aujourd'hui dans chacune des créations de DS Automobiles. La DS N°8, le nouveau produit phare de la marque, en est également la preuve.



## Voiture de course GP la plus précieuse



L'une des voitures de course les plus importantes au monde, la Mercedes-Benz W 196 R à carrosserie aérodynamique de 1954 portant le numéro de châssis 00 009/54 (photo), a été vendue aux enchères par RM Sotheby's au musée Mercedes-Benz de Stuttgart (Allemagne). En 1965, l'entreprise Daimler-Benz AG de l'époque a fait don du véhicule au musée de l'Indianapolis Motor Speedway. La voiture a été vendue 51 155 000 euros lors d'une vente aux enchères. Elle a attiré l'attention de collectionneurs sérieux du monde entier et a fait l'objet de batailles d'enchères enflammées au téléphone et sur place, avant que le commissaire-priseur n'en fasse, d'un coup de marteau, la voiture de GP la plus précieuse jamais vendue aux enchères.

## Un cap ambitieux

Lors de l'assemblée des travailleurs à Wolfsburg (D), Thomas Schäfer, CEO de la marque VW, a concrétisé les plans pour l'avenir de la marque principale. Neuf nouveaux modèles VW arriveront d'ici 2027, dont la version de série de l'ID. 2 all à moins de 25 000 euros et le modèle électrique d'entrée de gamme à environ 20 000 euros. Les employés ont également pu jeter un premier coup d'œil au design du futur modèle d'entrée de gamme de la marque VW (photo de l'étude), vendu environ 20 000 euros. « Avec le résultat des négociations de décembre, nous avons mis en place le plus grand plan d'avenir de l'histoire de Volkswagen. Nous suivons une trajectoire ambitieuse afin d'atteindre de manière contraignante les objectifs que nous avons convenus ensemble. Une étape décisive dans ce processus : rendre l'e-mobilité attrayante pour tous – telle est la promesse de notre marque », a déclaré M. Schäfer.



L'usine industrielle de carburant solaire « Dawn » de Synhelion à Jülich (D). Photo: Synhelion

La mobilité de demain

# Essence solaire d'Espagne

**Le groupe Amag mise sur la mobilité durable : à partir de 2027, l'entreprise s'approvisionnera chaque année en 50 000 litres d'essence solaire. La technologie qui se cache derrière a été développée par une start-up suisse. Parallèlement, Amag renforce sa position dans le domaine de l'électromobilité.**

Le groupe Amag a conclu un contrat à long terme avec la start-up Synhelion, issue de l'EPF en 2016, pour l'achat d'essence solaire, un substitut à l'essence traditionnelle respectueux du climat. Le carburant synthétique est produit à partir de la lumière du soleil, de CO<sub>2</sub> et d'eau. À partir de 2027, Amag veut faire venir de Synhelion 50 000 litres d'essence solaire par an. L'entreprise poursuit ainsi l'objectif de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de sa flotte existante. En effet, l'essence solaire peut être utilisée par les moteurs traditionnels.

**L'essence solaire** sera fabriquée dans l'usine de production « Rise » en Espagne, la première usine commerciale de carburant solaire de Synhelion, qui sera construite à partir de cette année – la production de carburant solaire devrait commencer en 2027. Malgré le processus de combustion, le carburant de Synhelion est respectueux du climat, car il ne libère que la quantité de CO<sub>2</sub> qui a été préalablement captée dans l'air pour sa fabrication.

**Amag est ouverte à la technologie**, bien qu'elle mise fondamentalement sur l'électrification de la mobilité et encourage activement le passage aux



Helmut Ruhl, CEO du groupe Amag.

Depuis le début de l'année, l'application d'Amag permet de recharger les véhicules à des stations de recharge sélectionnées pour 28 centimes par kilowattheure.



véhicules sans émissions. Le stock de voitures existant représente un grand défi pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, et les carburants synthétiques comme l'essence solaire de Synhelion pourraient apporter une contribution décisive. Helmut Ruhl, CEO d'Amag Group, explique: «Notre objectif est de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dans tous les domaines de notre entreprise. Le partenariat avec Synhelion nous permet de mettre en œuvre des solutions durables également pour le parc automobile suisse existant – et donc aussi pour les véhicules anciens»



Une station de recharge rapide d'Amag à Sihlbrugg ZG. Photos: Amag

**L'entreprise de technologies propres Synhelion** a ouvert en juin 2024 à Jülich (Allemagne) l'installation de démonstration industrielle «Dawn», qui produit différents carburants à partir de l'énergie solaire. A partir de 2027, «Rise» devrait alors fournir en Espagne environ 1000 tonnes de kérosène, de diesel et d'essence renouvelables par an. Philipp Furler, co-CEO et co-fondateur de Synhelion, déclare: «La collaboration avec le groupe Amag montre que notre technologie peut contribuer de manière significative à la défossilisation non seulement dans l'aviation et la marine, mais aussi dans le secteur automobile»

**Outre l'investissement dans les carburants solaires**, le groupe Amag fait également avancer la mobilité électrique. Elle a confirmé l'an dernier sa position de leader dans ce domaine avec 12 348 véhicules purement électriques vendus. Elle a également enregistré d'autres succès: avec un chiffre d'affaires consolidé de 4,9 milliards de francs en 2024, elle a pu atteindre, avec ses marques Audi, Cupra, Seat, Skoda, VW et VW véhicules utilitaires, une part de marché de 30,4 % sur un marché global en recul.

**Pour faciliter encore plus la recharge des véhicules électriques**, Amag propose depuis début 2025 une nouvelle solution de recharge: les véhicules peuvent être rechargés à plus de 13 000 stations de recharge en Suisse et 600 000 stations dans toute l'Europe – par exemple avec l'application ou la carte de recharge Amag – pour 28 centimes par kilowattheure. Selon Amag, ce tarif est dans de nombreux cas plus avantageux que la recharge à domicile et s'adresse en particulier aux entreprises ainsi qu'aux personnes qui doivent parcourir de longues distances.

**L'entreprise Clyde**, qui appartient au groupe Amag, encourage elle aussi l'électromobilité avec une offre spéciale: depuis début 2024, les personnes intéressées peuvent tester une voiture électrique sur abonnement pendant trois mois. Helmut Ruhl déclare à ce sujet: «Avec le plus long tour d'essai de Suisse chez Clyde, nous permettons de découvrir l'électromobilité sans prendre de risques. Si vous n'êtes pas satisfait, nous vous remboursons 50 % des frais d'abonnement, même si vous achetez ou louez ensuite un véhicule à combustion». Pendant ce temps, l'entreprise Europcar, qui fait également partie du groupe Amag, continue à développer sa flotte électrique. De nouveaux modèles comme l'Audi A6 et Q6 E-Tron, VW ID.7 et ID. Buzz, Cupra Tavascan et Skoda Elroq complètent l'offre.

**A propos d'électricité:** L'année dernière, Helion Energy AG, une filiale du groupe Amag, a pu installer des systèmes photovoltaïques d'une puissance totale d'environ 80 gigawatt-heures; selon Amag, cela représente presque trois fois la consommation des nouvelles voitures électriques qu'elle a vendues l'année dernière. Avec son offre «Solartarif/PPA», Helion permet en outre aux ménages privés de vendre leur surplus d'électricité solaire – un concept pour lequel l'entreprise a été récompensée par l'Aeesuisse-Award. Avec ces développements, Amag se positionne en tant que précurseur dans la création de solutions de mobilité innovantes et durables – des carburants synthétiques aux énergies renouvelables en passant par l'électromobilité. Elle apporte ainsi une contribution importante à la mobilité de demain.

ILIR PINTO

## Façonner un héros



Au début, il y a l'esquisse. C'est ainsi que commence le processus de création d'une voiture. Alberto Torrecillas, designer chez Cupra, aime prendre une feuille de papier et dessiner des formes. L'esquisse montre ce qui est devenu le premier SUV électrifié de la marque: la Cupra Terramar. Mais jusqu'à ce que son design soit prêt, les lignes ont été sans cesse repositionnées, optimisées et jusqu'à ce que les proportions parfaites soient atteintes. C'est pourquoi les designers travaillent encore aujourd'hui avec de l'argile. Celui-ci est malléable et facile à manipuler, et l'on voit immédiatement tout changement lorsque le Design est revu. Le résultat à partir du papier, de la technologie numérique et de l'argile est un SUV sportif dans le nouveau langage de design Cupra.

## Ford économise à chaque arrêt

Chargée à bloc de fleurs, de chocolats et de surprises romantiques qui ne doivent tout simplement pas arriver en retard: la Saint-Valentin a été une période très exigeante pour les entreprises de livraison et leurs chauffeurs. Afin de réduire efficacement la charge de travail des collaborateurs, souvent soumis à une forte pression temporelle, Ford Pro vient de présenter une nouvelle technologie qui simplifie considérablement leurs processus de travail: l'assistant de livraison «Delivery Assist» coupe automatiquement le moteur, ferme les fenêtres, verrouille les portes et active les feux de détresse lors d'un arrêt. Le système permet ainsi un gain de temps de quelques précieuses secondes à chaque arrêt – un avantage perceptible tout au long de la journée de travail. Vraisemblablement à partir de l'été 2025, Ford Pro pourra également proposer cet assistant intelligent sur les nouveaux modèles E-Transit Custom et Transit Custom avec boîte automatique.





Bientôt la saison des pneus d'été

# Comment trouver le pneu parfait

La surface de contact d'une voiture avec la route est d'à peine quatre paumes de main. Il est donc d'autant plus important de choisir les bons pneus lorsque l'on doit bientôt passer aux pneus d'été. Voici les principaux conseils.

L'achat de pneus est une question de confiance : les spécialistes compétents des ateliers savent comment choisir le pneu qui convient le mieux à chaque situation. Photo : iStock

Les développeurs ont passé des années à peaufiner la voiture, à régler le châssis pour qu'il soit à la fois amusant et sûr, et à perfectionner les freins. Les pneus sont le seul contact de la voiture avec la route et sont déterminants pour la qualité et la sécurité de nos déplacements. On a tendance à sous-estimer à quel point.

**Il existe des tests spectaculaires**, dans lesquels la différence entre le pire et le meilleur pneu d'été lors d'un freinage d'urgence à 80 km/h atteignait le chiffre incroyable de 25 mètres. En d'autres termes, là où se trouvait la voiture avec les meilleurs pneus, la voiture avec les

plus mauvais pneus a percuté l'obstacle à plus de 50 km/h. Un inconvénient typique des pneus de mauvaise qualité est aussi souvent un risque d'aquaplaning bien plus précoce sur chaussée mouillée. Le prix des pneus peut, mais ne doit pas, refléter cette situation : dans ce cas extrême, le pneu dangereux ne coûtait pas 100 francs de moins par jeu de pneus que le meilleur.

**La qualité ne doit donc pas être chère.** En règle générale, il est préférable, en cas de doute, de choisir des marques de pneumatiques établies plutôt que des marques sans nom. Et cet embarras du choix des pneus d'été est à nouveau à

l'ordre du jour ces mois-ci, car «de P à O» (c'est-à-dire de Pâques à octobre), selon la règle générale, c'est à nouveau le tour des pneus d'été.

**Peut-être que le site** propose des pneus tous temps pour toute l'année ? Ils sont certes devenus nettement plus équilibrés ces dernières années, mais tous les tests sont unanimes : le fossé est trop grand, aucun pneu toutes saisons ne peut rivaliser avec les capacités spécifiques des pneus d'hiver et d'été. Rien ne remplace donc les pneus saisonniers. Seulement voilà : depuis longtemps, l'offre de marques, de tailles et de types de pneus est si énorme que les profanes ont du mal à s'y retrouver. Un conseil d'expert est nécessaire.

**Ou mes pneus d'été** sont-ils encore adaptés à la saison 2025 ? Deux facteurs doivent être pris en compte. D'une part, la profondeur de sculpture. Certes, le minimum légal est de 1,6 mm. Mais bien plus tôt, les propriétés diminuent considérablement. Il est donc recommandé de remplacer les pneus dès que le profil résiduel est de trois millimètres (quatre millimètres pour les pneus d'hiver). D'autre part, l'âge des pneus est déterminant : huit ans devrait être le maximum. En effet, avec le temps, le mélange de gomme durcit. Cela détériore alors les propriétés du pneu.

**Mais quel nouveau pneu choisir ?** Tout d'abord, il faut savoir quelles sont les tailles, c'est-à-dire les dimensions des pneus autorisées pour la voiture. Dans ce cas, il convient de demander l'avis d'un professionnel dans le garage. Certes, ces informations figurent également dans les papiers du véhicule, mais le garagiste de confiance peut s'en assurer à l'aide des données du véhicule et sait en outre comment identifier d'éventuelles alternatives. Et les spécialistes qualifiés connaissent les tests de pneus actuels – comme ceux que le TCS publie chaque année fin février pour les pneus d'été – et savent comment trouver le pneu adapté à vos besoins. Exemples : Est-ce le confort ou le sport qui est au premier plan ? Combien de kilomètres par an parcourez-vous ? Le pneu doit-il être particulièrement économique ou avoir une très longue durée de vie ? Tout cela détermine en partie le choix des pneus.

**La mobilité électrique** a également une influence sur le choix des pneus. Ceci est d'autant plus vrai que les pneus sont décisifs en matière d'économie. Un aspect souvent négligé, mais qui a aussi une influence sur l'autonomie des voitures électriques. Cela peut tout à fait représenter dix pour cent de plus ou de moins. De plus, les garagistes savent quelle marque de pneus suit quelle



Les tests de pneus, comme ici celui du TCS, évaluent chaque année les pneumatiques. Un critère important est le comportement sur le mouillé. Photo : TCS

stratégie: certains construisent toujours des pneus pour toutes les transmissions, d'autres des pneus spéciaux pour les véhicules électriques. Enfin, le choix de pneus adaptés soutient également les efforts de chaque véhicule à combustion pour rouler de manière efficace et écologique.

**Les systèmes de contrôle de la pression des pneus (TPMS)** sont également une raison de faire confiance aux entreprises spécialisées pour l'achat et le remplacement des pneus. Cela commence déjà par le fait qu'il existe différents systèmes: les systèmes indirects n'ont pas de capteurs dans la roue. C'est pourquoi ils ne nécessitent pas de contrôle ou de remplacement des capteurs lors du changement de pneus,

mais ne peuvent pas non plus indiquer la pression des pneus (mais seulement détecter une perte de pression soudaine). Mais ils doivent eux aussi être recalibrés après un changement de pneus. Les systèmes directs qui mesurent la pression des pneus de chaque roue doivent également être réétalonnés et les capteurs vérifiés, voire changés de temps en temps.

**Reste la question: où mettre les pneus?** Enfin, lors du passage aux pneus d'été, les pneus ou roues d'hiver doivent être rangés. De nombreux garages proposent à leurs clients ce que l'on appelle un hôtel pour vélos. Les roues complètes ou les pneus peuvent y être stockés jusqu'au prochain changement.

**Cela présente plusieurs avantages.** Tout d'abord, il est garanti qu'un éventuel endommagement du pneu ne passera pas inaperçu aux yeux des spécialistes; la profondeur de sculpture bientôt trop faible ou l'âge trop avancé des pneus seront également signalés. De plus, les pneus sont garantis stockés dans les règles de l'art, car ils doivent être placés dans un endroit propre, bien ventilé, à température constante, et ne pas être exposés aux intempéries ou à une tache d'huile dans le garage.

TIMOTHY PFANNKUCHEN

## Contrôler la pression des pneus

# Pour ne jamais manquer d'air

**Les pneus sont l'élément le plus sous-estimé d'une voiture. Et la pression des pneus est la vis de réglage la plus oubliée pour la santé des pneus. En effet, une pression correcte des pneus prolonge la vie des pneus, évite les pannes et les accidents et aide à rouler de manière plus économique.**

Attendre le prochain entretien? S'il vous plaît, ne le faites pas: tout comme le contrôle du niveau d'huile moteur, le contrôle de la pression des pneus ne doit pas être reporté. En effet, même le pneu le plus étanche perd peu à peu un peu d'air. La règle générale est souvent «tous les 14 jours». Ce n'est peut-être pas réaliste dans le rythme effréné de la vie quotidienne, mais il faut bien regarder une fois par mois.

**Et ce, malgré le système de contrôle de la pression des pneus (TPMS)** dont dispose aujourd'hui la majorité des voitures. En effet, les systèmes qui n'avertissent que par un voyant lumineux en cas de perte de pression ne remarquent qu'une perte de pression soudaine, mais pas une perte de pression progressive. Selon certaines études, les voitures équipées d'un TPMS roulent presque aussi souvent avec des pneus sous-gonflés que celles qui n'en sont pas équipées.

Conséquence d'une pression insuffisante dans les pneus: les pneus sont soumis à une charge plus importante et se réchauffent, ce qui peut rapidement entraîner leur détérioration, en particulier sur l'asphalte chaud en été. Mais la consommation et la durée de vie en souffrent également fortement.

**Mieux vaut trop que pas assez** – telle est la règle la plus importante. En effet, la pression de consigne (que l'on trouve généralement sur la trappe à carburant ou dans l'encadrement de la porte) se fait, sauf indication contraire, sur des pneus froids. Si le véhicule a déjà roulé, les pneus sont chauds: la pression augmente. Et ce n'est pas tout: elle augmente également avec la température extérieure. Pour compenser ces variations, il est recommandé de toujours remplir le réservoir à la pression de consigne plus 0,3 bar à la station-service. Dans le pire des cas, la suspension du véhicule est un peu plus rigide. Mais l'usure et la consommation diminuent.

Et très important: ne jamais relâcher la pression dans la chaleur de l'été après un trajet: la pression affichée semble souvent trop élevée, mais elle peut ensuite être trop basse lorsque les pneus sont froids.

TIMOTHY PFANNKUCHEN

**Vous n'avez jamais contrôlé la pression d'un pneu? C'est très simple et cela ne prend pas plus de cinq minutes. Demandez à votre garage: votre garagiste se fera un plaisir de vous le montrer.**



**Rapidement fait et vraiment important pour la durée de vie des pneus et la sécurité: la pression des pneus devrait être contrôlée au moins une fois par mois. Photo: iStock**

## Le réseau de carXpert



**Sur carxpert.ch, on trouve des informations sur les points forts des entreprises multimarques indépendantes et les emplacements de plus de 280 garages partenaires et de plus de 40 carrosseries partenaires dans toute la Suisse.**

Le nom est tout un programme: derrière le nom carXpert se cache un réseau suisse de plus de 280 garages indépendants de qualité et de plus de 40 carrossiers indépendants – tous des experts et des experts pour votre voiture. Dans les entreprises multimarques des partenaires carXpert, chaque voiture se sent chez elle auprès des spécialistes qualifiés, car elle y est entretenue et réparée selon les prescriptions du constructeur et avec des pièces d'équipement d'origine – avec la garantie de conserver la garantie! Mais le réseau de garages premium n'offre pas seulement une compétence et une qualité de service maximales, il propose aussi, par exemple, des garanties d'assistance et d'occasion. Et parce que cette Édition du guide carXpert porte finalement sur les pneus: les partenaires carXpert sont également les interlocuteurs idéaux pour cela. L'offre comprend des marques établies, telles que Bridgestone, Continental, Goodyear, Michelin ou Pirelli dans le segment premium et Hankook, Kumho ou Yokohama dans le segment économique, entre autres.

**Liens pour plus d'informations:**  
[carxpert.ch](http://carxpert.ch)

**CARXP**ERT

Ce contenu a été rédigé par la rédaction d'Autosprint en collaboration avec carXpert. Les voitures de toutes marques sont les bienvenues dans les garages et carrosseries carXpert.

## Suzuki S-Cross nouveau

Suzuki élargit les variantes du S-Cross avec la ligne d'équipement « Edition », qui comprend des points forts tels qu'un régulateur de vitesse adaptatif et le système Keyless Start pour un accès et un démarrage du moteur sans clé. Un système multimédia avec quatre haut-parleurs ainsi qu'un système de navigation en font également partie. La propulsion est assurée par le moteur essence 1,4 litre Boosterjet de 129 ch/95 kW, associé au système hybride léger SHVS 48V. Outre la ligne « Edition », Suzuki propose également le S-Cross dans les versions « Comfort » et « Comfort+ », dans lesquelles le crossover est également disponible avec une motorisation entièrement hybride.



## Valhalla : voiture de premières

La première supercar à moteur central et la première hybride rechargeable produite en série par Aston Martin, ainsi que la première voiture de série de la marque à autonomie électrique dédiée : une voiture de premières. La Valhalla utilise le moteur V8 biturbo à plat de 4,0 litres, le moteur V8 le plus puissant jamais monté sur une Aston Martin. Elle est en outre le premier modèle à disposer de la nouvelle boîte à double embrayage à huit vitesses, qui comprend un moteur électrique et un différentiel arrière électronique. De plus, le Valhalla se présente dans un nouveau langage de design. Avec ses performances extrêmes de supercar, exprimées par des formes et des proportions fraîches, elle porte les caractéristiques distinctives d'Aston Martin : des lignes pures et authentiques. Les premières livraisons de cette édition limitée à 999 exemplaires devraient avoir lieu au cours du deuxième semestre 2025.



## Citroën e-C3 Aircross

# Mini-électrique avec jusqu'à sept sièges



## Le nouveau Citroën e-C3 Aircross n'est pas seulement compact et avantageux.

En tant que casseur de prix dans le segment électrique, la petite Citroën e-C3 a déjà proclamé haut et fort sa révolution : avec une autonomie de 324 kilomètres et un prix de base à partir de 24 990 francs, cette petite voiture de 4 mètres défie la concurrence. Aujourd'hui, les Français en rajoutent une couche : en version Aircross, plus longue de 39 centimètres, la petite voiture devient un véritable SUV – et ce, avec jusqu'à sept places. Sans blague !

L'habitacle parfaitement équipé et agréablement aménagé est nettement plus aéré dans l'Aircross que dans le C3 de base, les deux premières rangées de sièges sont confortables avec beaucoup de place dans toutes les directions. Le coffre (de 440 à 1600 litres) est lui aussi très appréciable. Une troisième rangée



de sièges est disponible en option – elle est certes très étroite, mais les deux places supplémentaires conviennent parfaitement comme siège de secours pour les amis des enfants. En tant que sept places, le volume de chargement se réduit toutefois à 40 à 330 litres.

Comme la petite C3, la C3 Aircross est proposée en version purement électrique avec une puissance de 83 kW/113 ch. Avec sa batterie de 44 kWh, la française peut tout de même parcourir 300 kilomètres selon WLTP, elle se recharge avec un maximum

de 100kW (DC) ou 11kW (AC). Elle convainc par son comportement routier équilibré et axé sur le confort – et par son prix à partir de 26 490 francs. Ceux qui ne souhaitent pas rouler en mode purement électrique peuvent également commander l'Aircross avec une motorisation hybride (à partir de 25 390 francs) ainsi qu'avec un moteur essence

1,2 litre turbo à partir de 18 990 francs. Le nouveau C3 Aircross sera disponible chez les concessionnaires à partir de fin mars.

DAVE SCHNEIDER



## Maxus eTerron 9 avec valeurs top

Le Maxus eTerron 9 – le premier pick-up midsize entièrement électrique avec transmission intégrale de série en Europe – a obtenu la note maximale au crash test EuroNCAP. Le nouveau modèle chinois est le premier pick-up électrique à recevoir cette distinction. L'eTerron 9 a obtenu les meilleures notes dans les deux catégories centrales que sont la protection des occupants et la protection des piétons. Une structure hautement résistante et une partie avant optimisée, entre autres, lui ont permis d'atteindre ce résultat. Une batterie de 102 kWh permet de parcourir jusqu'à 430 kilomètres (WLTP). Elle peut être commandée dès maintenant en Suisse à partir de 69 900 francs (hors TVA).



## Un E-SUV robuste

Avec le nouvel Urban Cruiser, qui a été développé à partir du concept Urban SUV, Toyota sera bientôt fortement présent dans un segment de marché en pleine croissance et très disputé en Europe. Il permet d'élargir la gamme et l'autonomie des modèles tout électriques de Toyota. L'Urban Cruiser se distingue par son caractère authentique de SUV, qui s'exprime par la puissance de la partie inférieure de sa carrosserie. Ses dimensions compactes (LxlxH: 4,29 m, 1,80 m, 1,64 m) sont légèrement plus grandes que celles de la Yaris Cross, le SUV compact tout hybride de Toyota. La bonne manœuvrabilité du véhicule est notamment due à son rayon de braquage. L'Urban Cruiser sera disponible avec deux options de batterie et avec une traction avant ou quatre roues motrices. L'équipement comprend les technologies les plus récentes dans les domaines de la sécurité, de l'information et de la connectivité.



## Cure de jouvence pour la C4 et la C4 X

Avec un design affiné, une nouvelle signature lumineuse à LED et une offre d'info-divertissement retravaillée, les Citroën C4 et C4 X entament la deuxième moitié du cycle de modèles. Le tout est complété par un combiné d'instruments 7 pouces derrière le volant, un affichage tête haute en couleur et de nouveaux sièges confort avec un rembourrage plus épais. L'offre de moteurs (essence, hybride et électrique) reste inchangée. La nouvelle Citroën C4 est disponible dès maintenant chez les concessionnaires suisses, les prix commencent à 23 900 francs, la e-C4 est disponible à partir de 29 900 francs.



## Une nouvelle ère



En 2024, on a célébré le centenaire d'une véritable icône : l'inoubliable Bugatti Type 35. Ses succès en tant que voiture de course la plus performante de tous les temps ont permis de lui conférer le statut de légende du monde automobile. La vision d'Ettore Bugatti s'est poursuivie à l'ère de la Chiron – célébrée et achevée également en 2024. avec la 500<sup>e</sup> et dernière Chiron, une pièce vivante de l'art automobile. en 2024, le dernier acte de l'ère W16 a également débuté : avec le lancement de la production de la W16 Mistral. Aujourd'hui, une nouvelle ère passionnante s'ouvre avec la Bugatti Tourbillon (photo). Caractérisée par une forme aérodynamique sculptée par la vitesse, elle sera propulsée par une toute nouvelle chaîne cinématique V16 hybride.

## La Renault 5 est « Car of the Year »



La Renault 5 E-Tech Electric (photo) et l'Alpine A290 ont été élues « Car of the Year » 2025 en Europe. Ce choix souligne l'importance de la stratégie d'électrification du Groupe Renault et la qualité des nouvelles gammes développées dans le cadre du plan Renaulution. Les deux modèles sont basés sur une nouvelle plateforme du cartel : elle assure une grande utilité pour les clients tout en offrant à chaque marque la liberté de positionner son modèle respectif de manière indépendante en termes de design, de développement, de technologies embarquées et d'expérience client. Le duo gagnant a été élu par un jury composé de 60 journalistes automobiles de 23 pays. La Renault 5 E-Tech Electric et l'Alpine A290 ont pris la première place avec 353 points. La nouvelle E-icône parachève ainsi la deuxième victoire consécutive de Renault après le Scenic E-Tech 2024.

À gauche, la GT3 en version Touring avec un aileron arrière qui se déploie et se rétracte automatiquement et à droite, la variante de la Porsche avec un aileron arrière fixe.  
Photos : Porsche



## Porsche GT3

# Une voiture à tout faire

Depuis 25 ans, les GT3 de Porsche 911 comptent parmi les modèles les plus attrayants sur le plan sportif. La version GT3 de la série actuelle 992.2 arrive avec toutes les caractéristiques exigées par les puristes.

La première Porsche 911 GT3, présentée au Salon de l'automobile de Genève 1999, était basée sur la série 996 et offrait 360 ch avec une cylindrée de 3,6 litres. Huit étapes d'évolution plus tard, voici le nouveau modèle de la série 992.2 avec un moteur boxer atmosphérique de 4 litres et 510 ch. La voiture est à nouveau disponible avec un aileron arrière fixe ou avec un spoiler arrière à déploiement et rétraction automatiques en version Touring.

**Le client typique de la GT3** exige toujours le moteur boxer à haut régime et à aspiration libre, la traction arrière et des mesures de construction légère étendues. Afin de respecter les lois sur les gaz d'échappement, qui se sont durcies dans le monde entier, Porsche a équipé son nouveau moteur de deux filtres à particules et de quatre catalyseurs. La puissance du moteur a pu être maintenue grâce à plusieurs mesures d'optimisation. La boîte à double embrayage PDK à 7 rapports et l'engrenage manuel à 6 rapports disposent désormais d'un

rapport de pont plus court. Avec la PDK, la 911 GT3 passe de 0 à 100 km/h en 3,4 secondes et atteint une vitesse maximale de 311 km/h, tandis que la version manuelle nécessite 3,9 secondes et permet d'atteindre 313 km/h. La nouvelle édition se reconnaît aux contours frais du diffuseur avant et de la lèvre avant, ainsi qu'aux ailerons modifiés sur le châssis. La surface d'admission d'air à l'avant a pu être augmentée, et à l'arrière, le diffuseur, les prises d'air et le couvercle de coffre ont été redessinés. « Dans la configuration la plus légère, avec des roues en magnésium forgé et diverses pièces en fibre de carbone, le poids minimum reste fixé à 1420 kg, comme sur le modèle précédent », souligne Jörg Jünger, chef de projet des véhicules 911 GT. Avec les packs Weissach et Clubsport, la voiture peut être encore mieux adaptée à une utilisation sur circuit. De nombreuses pièces légères et une bande de carbone visible sur le couvercle avant, le toit et l'aileron arrière, ainsi que des revêtements en cuir et en Race-Tex et des poignées de

tirage de porte en carbone à l'intérieur caractérisent encore plus cette sportive active.

**Souveraine sur tous les terrains** La dynamique de conduite et la sonorité des six cylindres de la nouvelle GT3 sont séduisantes. La direction précise et la réponse spontanée du moteur atmosphérique à haut régime procurent un immense plaisir de conduite, aussi bien sur les routes publiques que lors des trackdays sur circuit. La GT3 est équipée de série de pneus à adhérence améliorée sur le mouillé, en 255/35 ZR 20 à l'avant et en 315/30 ZR 21 à l'arrière. Des pneus de piste homologués pour la route sont également disponibles. Grâce à la nouvelle géométrie de la suspension à double bras transversal reprise du modèle 992.1 de la GT3 RS, le tangage lors des freinages à haute vitesse est considérablement réduit.

Les variantes de modèles GT3 et GT3 Touring coûtent chacune 233 700 francs dans leur version de base. Le paquet Weissach ajoute 27 610 francs supplémentaires et 41 310 francs sont facturés pour le paquet de construction légère.

STEPHAN HAURI





**Ta voiture.  
Notre service.**



**Autofit – Service et réparations sur toutes  
les marques. Prends rendez-vous en ligne:  
[www.autofit.ch](http://www.autofit.ch)**

## Hyundai Inster en Crossover



En Suisse, le Hyundai Inster peut déjà être commandé, dans quatre des cinq lignes d'équipement, avec un prix à partir de 23 990 francs (Inster Pica, 97 ch, 42 kW/h). Désormais, la petite voiture électrique avec son habitacle polyvalent et spacieux, ses technologies avancées pour une recharge rapide et une autonomie élevée allant jusqu'à 370 km (selon WLTP) est également disponible en crossover. Les designers ont fait preuve d'une grande imagination. Les boucliers avant et arrière ont été redessinés, de même que les jantes en alliage de 17 pouces au design spécifique et les habillages noirs gaufrés qui apportent une touche d'originalité. De plus, des rails de toit sont disponibles de série.

## Alfa Junior Ibrida chez le concessionnaire



La nouvelle Alfa Romeo Junior Ibrida est arrivée chez les concessionnaires suisses. Sa technologie hybride efficace exploite les avantages de la propulsion électrique tout en étant indépendante de l'infrastructure de recharge et réduit la consommation d'essence à 5,5 l/100 km (selon WLTP). La transmission de l'Alfa Romeo Junior Ibrida combine un moteur turbo essence avec un moteur électrique. Le moteur trois cylindres développe 100 kW/136 ch. Dans certaines situations de conduite, il est assisté par un moteur électrique de 21 kW alimenté par une batterie lithium-ion de 48 volts. La batterie se recharge uniquement pendant la conduite, par exemple en récupérant l'énergie lors du freinage. Cette transmission se distingue également par sa puissance de traction élevée, même à bas régime. Le couple de rotation maximal de 230 Nm est atteint dès 1500 tours. Les prix de l'Alfa Romeo Junior Ibrida commencent à 31 490 francs.

## Subaru Forester

# Nouveau look et sécurité accrue



La 6<sup>e</sup> génération du Subaru Forester a elle aussi fait feu de tout bois.

« Yoku yatta » est un mot japonais qui signifie « bien fait ». Il s'agit du Subaru Forester dans sa sixième génération. Avec un nouveau look et grâce à « EyeSight », plus sûr que jamais.

Le Subaru Forester a fait sa première apparition en 1997. Depuis, ce modèle fait partie des valeurs sûres du portefeuille du constructeur automobile japonais. Plus de cinq millions d'unités vendues dans le monde parlent d'elles-mêmes. Cette success story devrait se poursuivre, les Japonais ont mis

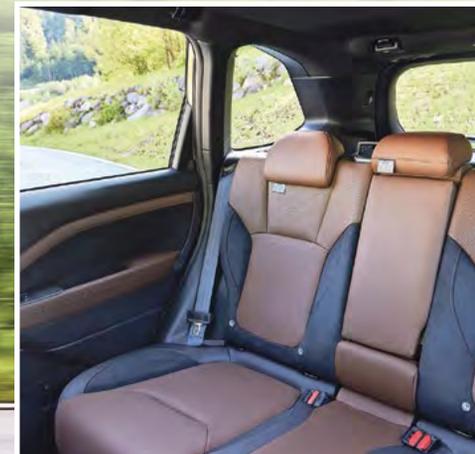
davantage l'accent sur le chic lors du remaniement du nouveau Forester 4x4 et lui ont donné un nouveau design moderne. L'image de la fourrure de fibres est effacée.

La transmission est assurée par un moteur e-Boxer 2.0i. Il développe 100 kW/136 ch. Un moteur électrique

fournit une poussée supplémentaire. Celui-ci apporte 12,3 kW/16,7 ch à la puissance totale. La puissance est transmise aux quatre roues via une boîte automatique. Le système mild-hybrid améliore dès le départ l'accélération, qui semble toutefois paresseuse. Le sprint de 0 à 100 km/h dure 12,7 secondes, et la vitesse est limitée à 188 km/h. La vitesse de pointe de la voiture est de 12,7 secondes. La consommation déclarée par l'usine est de 8,1 l/100 km. Les tests



L'intérieur haut de gamme de la Subaru propose désormais un écran de 11,6 pouces pour un accès facile à l'offre d'infodivertissement et à de nombreuses autres fonctions.



Grâce aux sièges rabattables 60/40, l'espace est utilisable de manière flexible.



Le système d'aide à la conduite «EyeSight», avec ses trois caméras placées derrière le pare-brise, a reçu cinq nouvelles fonctions sur le nouveau Forester.



La connexion sans fil pour smartphone et la recharge Qi sont des détails pratiques dans le cockpit joliment conçu du Forester.

effectués autour de Berlin ont montré que l'on peut facilement faire moins. Si le parcours ne comporte pas de tout-terrain, 7 litres est une valeur réelle.

**Le nouveau Subaru Forester** se conduit avec une légèreté décontractée sur et hors route, et avec une grande précision grâce à la nouvelle direction. Le confort de conduite et la facilité d'utilisation ont été améliorés par l'intégration de sièges avant avec protection contre le tortillement de la tête, ce qui réduit les douleurs dorsales et cervicales ainsi que les nausées lors des longs trajets. La visibilité panoramique a également été améliorée grâce à des vitres plus grandes. Dans la version avec toit en verre, on se croirait à l'extérieur. Mais pas en ce qui concerne le niveau sonore, les Japonais ont fait des progrès dans ce domaine, un matériau d'isolation supplémentaire réduit sensiblement le bruit de fond.

**Sur le parcours tout-terrain**, le Subaru Forester ne révèle aucune faiblesse. Son aptitude au tout-terrain est renforcée par le mode X et la transmission intégrale. Cette fonction facilite la conduite



La Subaru dispose d'une des meilleures garde au sol du segment.

dans des conditions difficiles telles que la neige, les éboulis ou la boue. L'aide à la descente est une autre caractéristique du mode X qui facilite le maintien de la trajectoire sur des surfaces glissantes ou meubles.

**Thème de la sécurité:** Dans ce domaine, les Japonais se sont massivement équipés. Le système d'aide à la conduite «EyeSight» fait leur fierté. Il est doté de cinq nouvelles fonctions, dont l'arrêt automatique et contrôle de la voiture si la personne derrière le volant ne ré-

agit plus pour une raison quelconque – appelé «Emergency Driving Stop». Trois caméras installées derrière le rétroviseur alimentent un total de 15 fonctions, parmi lesquelles il n'y a plus d'angle mort.

Le nouveau Subaru Forester est disponible en quatre niveaux d'équipement: Advantage, Swiss Plus, Sport et Luxury, avec des roues de 18 ou 19 pouces. Les prix commencent à 40 950 francs. Le choix se porte sur 11 couleurs de carrosserie, dont deux sont d'ailleurs nouvelles: River Rock Pearl et Cashmere Gold Opal.

JIL LÜSCHER



## Voitures électriques par temps froid

Lorsque les températures baissent, l'autonomie des voitures électriques diminue également. Il n'est malheureusement pas possible de l'éviter totalement – mais l'Union professionnelle suisse de l'automobile donne quelques conseils pour que vous puissiez exploiter au mieux le rayon d'action. Les voitures électriques convertissent l'énergie en propulsion de manière si efficace qu'elles dégagent beaucoup moins de chaleur. Il est particulièrement efficace contre la perte d'autonomie de préchauffer le véhicule à un moment programmable. En matière de confort qui ménage même doublement l'autonomie: le préchauffage pendant que la voiture est branchée garantit un habitacle chaud et douillet sans perte d'autonomie.



## ID. Buzz Cargo nouveau avec 4x4

VW Véhicules utilitaires élargit la gamme de modèles ID. Buzz. Après les débuts de l'ID. Buzz à propulsion arrière et empattement long, quatre autres nouveaux modèles suivent: l'ID. Buzz GTX à traction intégrale avec empattement court et long (respectivement 79 et 86 kWh de capacité de batterie utilisable), l'ID. Buzz Cargo en version 4Motion (batterie de 79 kWh), également équipé pour la première fois de la traction intégrale au lieu de la propulsion arrière, ainsi que le nouveau modèle d'entrée de gamme ID. Buzz Pure (avec nouvelle batterie de 59 kWh). Les ID. Buzz sont prêts pour des tours d'essai chez le partenaire VW véhicules utilitaires. Un nouveau modèle important est le ID. Buzz Cargo 4Motion à traction intégrale, qui est entraîné par une machine électrique sur chacun des essieux avant et arrière, fournit une puissance de système de 250 kW/340 ch et peut être configuré et commandé à partir de 44 290 francs (hors TVA).



DS N° 8

# Le luxe au ras du sol



Le nouveau vaisseau amiral de la marque, la DS N° 8 (à gauche), et l'icône Déesse, qui fête ses 70 ans. Photos: DS Automobiles

Avec le N° 8, DS Automobiles présente le nouveau vaisseau amiral de la marque. Et se réclame du grand héritage de l'iconique Déesse, qui a posé les bases du voyage confortable chez les Français.

DS Automobiles n'a pas eu la tâche facile pour trouver sa place en tant que marque indépendante au sein du group Stellantis. Aux côtés du constructeur de masse Citroën et de la marque un peu plus haut de gamme Peugeot, DS doit incarner le «luxe à la Française». La relève de Citroën est en fait prise depuis longtemps – mais aujourd'hui, DS se réclame de ce même héritage et célèbre l'anniversaire de l'icône Déesse.

**Il y a exactement soixante-dix ans**, Citroën posait avec la DS la première pierre de ce qui est devenu DS Automobiles en 2014. Cette marque en-

core jeune peut donc s'appuyer sur une longue tradition et le fait abondamment. Lors du salon de la voiture classique «Rétromobile» à Paris, DS présente la nouvelle N° 8 entièrement électrique – prononcé «Numéro 8» – intégrée dans une exposition de modèles historiques. Et célèbre la valeur de marque des voyages confortables – «L'art de voyager».

Comme d'habitude avec la marque française, le confort de conduite est au centre de la DS N°8. Le châssis est équipé de série d'un Réglage des amortisseurs variable, relié à une caméra placée sur le pare-brise. Soutenu par

L'intérieur de la DS 21 Pallas 1967 séduisait déjà par son élégance.





Stellantis veut positionner DS à l'avenir comme une marque de luxe au sein du group.

des capteurs d'inclinaison et des accéléromètres, le système analyse la surface de la route en quelques millisecondes et transmet les informations à un ordinateur qui commande chaque roue individuellement. Ainsi, l'amortissement s'adapte en temps réel aux irrégularités de la route et doit offrir un confort de premier ordre.

**Visuellement, le N° 8** s'inspire fortement du concept «Aero Sport Lounge» de l'année 2020. Ses lignes combinent des éléments d'un SUV avec l'élégance d'une berline et la praticité d'un shooting brake. Avec ses feux verticaux marquants et son avant éclairé, le modèle de série n'est pas moins futuriste que le concept-car.

**Le nouveau vaisseau amiral** de DS devrait être le N° 8 – donc le successeur du DS9. Avec une longueur de 4,82 mètres, il est toutefois plus court d'environ 10 centimètres que son prédécesseur. Cela se ressent surtout à l'arrière, où l'espace aux genoux est nettement plus restreint et où la batterie dans le châssis diminue le confort d'assise. Malgré son apparence, cette voiture n'est donc pas une limousine avec chauffeur typique. Les places avant sont de toute façon privilégiées, les occupants y jouissent de tout le luxe de DS : cuir nappa, éléments d'éclairage artistiquement intégrés dans les portes, le tableau de bord et la console centrale ainsi qu'un système sonore haut de gamme du spécialiste audio français Focal créent une atmosphère exclusive. Et des buses d'aération dans les sièges permettent de garder la nuque au chaud les jours de grand froid. Si ce n'est pas une limousine avec chauffeur, c'est au moins une limousine de voyage. La combinaison d'une batterie de 97,2 kWh et d'une optimisation aérodynamique devrait permettre d'at-



teindre une autonomie impressionnante de 750 km. Un coefficient de résistance à l'air de seulement 0,24 cW y contribue, tout comme le poids relativement faible de 2,2 tonnes pour un véhicule de cette catégorie. Une pompe à chaleur de série assure en outre une grande efficacité dans l'utilisation de l'énergie. DS promet ainsi une consommation de seulement 12,9 kWh/100 km.

**La DS N° 8 est basée sur** de la plateforme STLA-Medium, utilisée entre autres pour la Peugeot 5008. La version la plus puissante avec transmission intégrale offre 257 kW/350 ch. Pour la variante avec traction avant, le client a le choix entre Long Range avec 180 kW/245 ch et une version allégée avec une batterie de 74 kWh et 169 kW/230 ch. Pour cette dernière, l'autonomie est également limitée à 570 km. Stellantis veut désormais positionner DS comme une marque de luxe



au sein du group – comme l'équivalent français de Bentley et Rolls-Royce. DS a encore du travail à faire dans ce domaine, car le N° 8 présente encore trop de grands caches en plastique et peu de vernis de piano de qualité. DS reste toutefois sur ses gardes en ce qui concerne le prix : le N° 8 devrait coûter environ 65 000 francs – une offre raisonnable pour une voiture de ce segment. On est

donc encore loin de Bentley et Rolls-Royce, même en termes de prix. Mais la première pierre du luxe français est posée.

RAMON EGGER

## Des sensations sans émissions

Avec une garantie de plaisir de conduite intégrée, la Nissan Ariya Nismo arrive en Suisse à partir de 67 990 francs. S'appuyant sur la longue tradition de la marque de sport motorisé Nismo, le nouveau modèle haut de gamme combine le design d'inspiration japonaise et les avantages de la Nissan Ariya e-4ORCE à quatre roues motrices avec de nombreuses améliorations pour une expérience de conduite intense et sans émissions. La Nissan Ariya Nismo est l'aboutissement de cette série de modèles. Le groupe motopropulseur Nismo spécialement adapté développe 320 kW/435 ch, soit nettement plus que la Nissan Ariya e-4ORCE standard avec sa batterie de 87 kWh, qui est proposée en Suisse avec 225 kW/306 ch et 290 kW/394 ch.



## ADN de la course : M3 CS Touring

Avec la première BMW M3 CS Touring, BMW M GmbH ajoute un nouveau modèle spécial à son offre dans le segment des voitures de sport hautes performances. Un six cylindres en ligne de 405 kW/550 ch, un réglage sur mesure du châssis, des caractéristiques de design exclusives et une réduction du poids grâce à l'utilisation de nombreux composants en plastique renforcé de fibres de carbone garantissent des sensations de voiture de course inaltérées. La caractéristique de puissance ainsi que la transmission de la force au moyen de la boîte M Steptronic à 8 rapports et de la transmission intégrale garantissent une dynamique enthousiasmante et une traction souveraine. Il réalise le sprint en 3,5 secondes. La première BMW M3 CS Touring offre également un espace à bord polyvalent (500 à 1510 litres d'espace de rangement) et sera livrée aux clients en édition limitée à partir de mars.



## Opel Frontera

# Transmission électrique bien dosée



Dans la famille des SUV d'Opel, le Frontera est positionné exactement entre le Mokka et le Grandland.



Le volant n'est plus rond, il y a en outre un Pure Panel avec un combiné d'instruments numérique et un écran tactile multifonctions.

**Le nouveau Frontera comble l'écart entre le Mokka et le Grandland chez Opel. La version entièrement électrique plaît par ses bonnes caractéristiques de conduite et son prix modeste, l'hybride léger offre même sept places assises en option.**

**Avec sa longueur de 4,39m**, le nouveau Frontera se positionne exactement entre le Mokka et le Grandland dans la famille des SUV d'Opel. Elle plaît par son design extérieur et intérieur sans fioritures, et sur le plan technique, elle profite, comme ses frères du cartel Citroën C3 Aircross et Fiat Grande Panda, de la plate-forme de smart car du group Stellantis.

Comme éléments de design, on remarque le Vizer noir avec flash, la peinture bicolore et l'absence totale de chrome. Dans l'habitacle, ce sont les lignes horizontales qui déterminent l'Aspect. On remarque également le volant qui n'est plus purement circulaire, le Pure Panel avec combiné d'instruments numérique et écran tactile multifonctions ou – selon l'équipement

– avec station Smartphone. Toutefois, pour des raisons de coûts, ce sont surtout des pièces en plastique dur qui sont utilisées. Une bande flexible, appelée Flex Strap, permet de maintenir en toute sécurité une tablette ou une bouteille dans la console centrale. Un compartiment pour le chargement sans fil du téléphone et quatre ports USB-C sont également présents. Le compartiment à bagages a une capacité de 460 litres et peut être agrandi jusqu'à 1600 litres en rabattant le dossier de la banquette arrière divisée.

**Kilomètres parcourus tout à fait suffisants** Confortable et suffisamment agile, la version électrique se déplace sur les routes urbaines et interurbaines, et même sur l'autoroute, on est avec les

gens. Pour les composants de la propulsion, le choix s'est porté sur une batterie au phosphate de fer (LFP) d'une capacité de 44 kWh. Les roues avant sont entraînées par une machine synchrone avec 125 Nm et une puissance de 83 kW/113 ch. Deux niveaux de récupération d'énergie peuvent être sélectionnés en appuyant sur un bouton de la console centrale, et il suffit également d'appuyer sur un bouton pour se débarrasser des « assistants » agaçants comme l'avertissement de limitation de vitesse. Selon la norme WLTP, la Frontera Electric parcourt 305 kilomètres avec une seule charge de batterie. Plus tard, une batterie offrant une autonomie de 400 kilomètres sera disponible en option.

Pour les hésitants en matière d'électricité, il existe le Frontera Hybrid avec un moteur à essence de 1,2 litre et un moteur électrique. La puissance du système de 100 kW/136 ch et le couple de rotation de 250 Nm la rendent plus rapide que la voiture électrique sur la fiche technique. Équipée d'une boîte à double embrayage à 6 rapports, la Mildhybrid consomme environ 5,2l/100km. L'hybride joue un atout particulier: elle peut être commandée avec une troisième rangée de sièges et devient alors une voiture à 7 places. La voiture est disponible dans les versions Edition et GS. Son prix débute à 24 900 francs (Hybrid) et 27 900 francs (Électrique) et les premières livraisons sont attendues à partir d'avril.

STEPHAN HAURI



**SUBARU**

LA MARQUE 4x4 DES SUISSES

# NO RISK, MUCH FUN. Nouveau Forester 4x4.



La sécurité qui invite à vivre plus intensément :  
le nouveau Forester 4x4 utilise des technologies  
innovantes pour un trajet sans encombres -  
et il a plus d'une corde à son arc.

[subaru.ch](http://subaru.ch)

## Première pour le Suzuki eVitara

Le nouveau eVitara est le premier véhicule électrique de Suzuki et devrait être disponible au cours du second semestre 2025. Elle est basée sur une plateforme spécialement conçue pour les modèles électriques, qui se caractérise par une structure légère. Elle offre une protection optimale pour la batterie haute tension et permet d'avoir un habitacle aux dimensions généreuses grâce à son empattement long de 2700 mm. La propulsion comprend l'efficace « eAxle » avec moteur électrique et onduleur, ainsi qu'une batterie haute tension au lithium-phosphate de fer, proposée avec 49 kWh et 61 kWh. La plus petite batterie est exclusivement disponible en combinaison avec la traction avant, tandis que pour la grande, la traction intégrale électrique ALLGRIP-e est également disponible en option.



## Genesis présente le nouveau GV60

Genesis a présenté la première révision du design du GV60. Le modèle amélioré se caractérise par un aspect extérieur robuste et moderne, qui incarne particulièrement bien la philosophie de design de Genesis « Athletic Elegance ». Quant à l'intérieur, le concept caractéristique de la « beauté de l'espace blanc » a été encore plus accentué. La mise à jour du modèle électrique dispose d'un pare-chocs redessiné avec une forme dynamique et tridimensionnelle qui donne une impression de force et d'intrépidité. Les phares offrent désormais une puissance d'éclairage optimisée avec la technologie MLA (Micro Lens Array), qui a été vue pour la première fois sur le modèle haut de gamme G90 et dont la forte illumination met encore plus en valeur le design « Two Line » typique de la marque. De plus amples détails sur les spécifications seront communiqués au premier trimestre 2025.



## Nissan Z

# Pour le plaisir des voitures



La Nissan Z en Boulder Gray passe pour une fois au second plan par rapport à la Z originelle rouge, la Datsun Z, des années 1970. Photos: Nissan USA/All.cars

### Ce qui a commencé comme une idée de bière est maintenant une réalité : les passionnés de l'entreprise All.cars font venir la Nissan Z en Suisse.

« Il n'est pas interdit de s'amuser avec les voitures » : une devise que tous ceux qui ont de l'essence dans le sang peuvent comprendre. Et la devise qui pousse la société All.cars à ramener la légendaire Nissan Z en Suisse. La voiture a été présentée en 2022 déjà, mais officiellement, le successeur de la 370 Z ne sera pas importé en Suisse. La faute aux directives strictes de Bruxelles en matière de CO<sub>2</sub>. Les amendes qui s'appliqueraient au six cylindres biturbo seraient trop élevées et le nombre de pièces trop faible pour en faire une affaire rentable. Les passionnés d'All.cars, autour du directeur Fabian Bamert, prouvent que c'est pourtant possible. En collaboration avec le partenaire Phantomcars de Sattel SZ, ils ont tout de même réussi à mettre la voiture sur les routes suisses.

Et il ne s'agit pas seulement de pièces uniques. Actuellement, l'homologation pour le certificat de type des véhicules importés des États-Unis est

en cours. La Z sera ainsi officiellement homologuée en Suisse – une étape qui la rendra plus accessible aux fans et aux collectionneurs. Il est impossible pour All.cars d'estimer le nombre de véhicules vendus. « Il ne s'agit pas non

plus de gagner beaucoup d'argent avec cette activité. C'était une véritable idée de bière de quelques collègues bricoleurs », explique-t-on chez All.cars. L'idée est restée convaincante, même lorsqu'on la regarde froidement. Ils se sont donc rendus en Californie et ont trouvé un partenaire pour la livraison des véhicules.

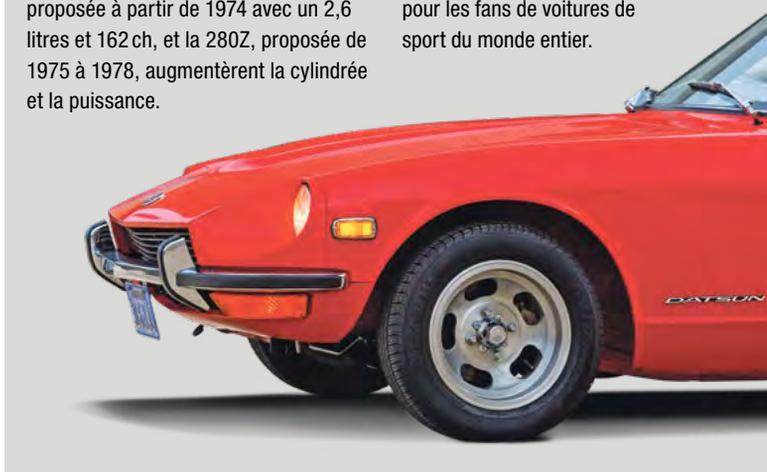


## Le mythe de l'Ur-Z perdure

La Datsun Z – également connue sous le nom de Fairlady Z au Japon – a révolutionné le monde des voitures de sport à partir de 1969. Avec la 240Z, Datsun (qui deviendra plus tard Nissan) proposait une voiture de sport abordable et puissante, au design intemporel et à la technologie fiable. Son six cylindres en ligne de 2,4 litres développait déjà 151 ch à l'époque, ce qui la rendait particulièrement populaire aux États-Unis. Les modèles ultérieurs, comme la 260Z, proposée à partir de 1974 avec un 2,6 litres et 162 ch, et la 280Z, proposée de 1975 à 1978, augmentèrent la cylindrée et la puissance.

La 280Z était équipée d'un moteur de 2,8 litres à injection électronique d'essence.

Même avec le changement de nom de la marque en Nissan dans les années 1980, la série Z a continué à avoir du succès. La 300ZX des années 1990 impressionnait par sa technologie turbo, tandis que la 350Z et plus tard la 370Z perpétuaient la tradition du plaisir de conduire puriste. La série Z est et reste une icône pour les fans de voitures de sport du monde entier.



Les premières livraisons devraient avoir lieu à partir d'avril, un réseau de concessionnaires et de services est en cours de constitution. Trois niveaux de finition sont proposés: Sport, Performance et Nismo. Chacune avec une boîte manuelle à 6 vitesses ou une boîte automatique à 9 rapports. La liste de prix commence à 67 690 francs, la Performance est disponible à partir de 69 690 francs, la Nismo à partir de 84 690 francs. Pour

le reste, la liste des équipements reste courte: la peinture et la couleur de l'intérieur peuvent être choisies pour un petit supplément, rien d'autre.

Le cœur du Z se trouve sous le capot: un V6 de 4 litres d'une puissance de 294 kW/400 ch et d'un couple de 475 Nm. En Nismo, la puissance passe à 309 kW/420 ch et le couple à 521 Nm. Et bien sûr: la traction arrière. All.cars

poursuit ainsi l'histoire de Z. Celle-ci a commencé en 1969 sous la marque Datsun et a fait de la Z une icône japonaise. En Europe, cette histoire semblait terminée avec la fin de la production de la 370Z. Mais Fabian Bamert et ses collègues continuent à l'écrire – avec passion, conviction et un objectif clair: redonner du plaisir à la voiture.

RAMON EGGER



En version Nismo, la Z délivre même 420 ch et 521 Nm.

## Le Defender bientôt au Rallye Dakar

L'indestructible Land Rover Defender participera avec une équipe d'usine officielle au Rallye Dakar, la compétition de sport automobile tout-terrain la plus difficile au monde. Pour la première fois, Defender 2026 prendra le départ des cinq rallyes W2RC avec deux véhicules. Un troisième véhicule viendra ensuite renforcer le plateau de la compétition la plus médiatisée, le légendaire Dakar. De 2026 à 2028, Defender participera également au Rallye Dakar et au Championnat du monde des rallyes-raids dans la nouvelle catégorie «Stock» de la FIA (anciennement T2) pour les véhicules proches de la série. Dans cette catégorie importante, une nouvelle version du règlement sportif et technique entre en vigueur, ce qui devrait rendre la compétition encore plus intense.



## La Mazda6e présentée à Bruxelles

Mazda présente la Mazda6e, le premier modèle de milieu de gamme entièrement électrique de la marque. Disponible en Mazda6e 258 avec une batterie de 68,8 kWh et une autonomie de 479 km, et en Mazda6e 245 Long Range avec une batterie de 80 kWh et une autonomie de 552 km, cette voiture représente l'ambition de la marque de poursuivre résolument l'électrification de sa gamme de modèles. Les clientes et clients ont le choix entre deux lignes d'équipement: «Takumi» et «Takumi Plus». Toutes deux combinent dans l'habitacle aux dimensions généreuses un équilibre harmonieux entre sobriété élégante et technologie innovante. L'extérieur de la Mazda combine en outre l'essence de la beauté du design primé de Kodo, inhérente à tous les modèles de la marque, avec une touche de subtilité qui convient au dernier véhicule électrique de Mazda.



## Un laboratoire électrique roulant

Renault Filante Record 2025 est un véhicule de démonstration électrique conçu pour maximiser l'efficacité énergétique et établir un nouveau record de consommation électrique et d'autonomie avec une batterie de 87 kWh, soit la même capacité que le Scenic E-Tech electric. Cette monoplace est dotée d'un design de carrosserie aérodynamique pour une efficacité aérodynamique et une voiture aux dimensions exceptionnelles : 5,12 mètres de long et 1,19 mètre de haut pour un poids de seulement 1000 kg. C'est un laboratoire roulant pour tester de nouvelles technologies, de nouveaux matériaux et de nouvelles innovations, et il est équipé de pneus à friction réduite uniques et des technologies Steer-by-Wire et Brake-by-Wire.



## Toyota Yaris Cross aussi en GR Sport

Le SUV compact de Toyota le plus vendu et construit en Europe, la Yaris Cross, a subi une mise à jour de son modèle pour l'année modèle 2025. Comme toujours, la Yaris Cross compacte, agile et efficace continue de convaincre les clients au-delà des défis de la circulation urbaine. Pour l'année modèle 2025, la Yaris Cross présente de nouvelles options esthétiques et des mises à jour qui soulignent son caractère moderne et urbain. En tant que GR Sport, elle bénéficie d'un nouveau look incomparable avec une nouvelle peinture deux tons exclusive Storm Grey. Son look inspiré du sport automobile est souligné par les nouvelles jantes dynamiques en alliage léger de 18 pouces à l'aspect mat. Dans l'habitacle moderne et confortable de la Yaris Cross GR Sport, un nouveau logo exclusif estampillé sur les appuie-tête confère à l'intérieur une allure encore plus raffinée.



## Fiat Grande Panda

# Le grand héritage de la petite voiture



**Ressusciter un classique est un défi. Fiat s'y risque avec la Grande Panda, qui doit renouer avec le succès de la Panda originelle.**

«La Fiat Panda fait partie de la culture pop italienne. Au cours des 45 années écoulées depuis son lancement, plusieurs millions de personnes se sont amusées avec lui. Le grand héritage de la Panda, était l'occasion parfaite pour nous de nous amuser avec notre passé», explique François Leboine, directeur du design chez Fiat, pour expliquer le point de départ du design de la nouvelle Grande Panda.

Car même si le modèle réédité mesure 3,999 mètres de long, soit plus d'un demi-mètre de plus que l'original culte des années 1980, les exigences d'aujourd'hui ne sont pas

si différentes de celles de l'époque : une bonne exploitation de l'espace, un prix avantageux et, bien sûr, une présentation sympathique.

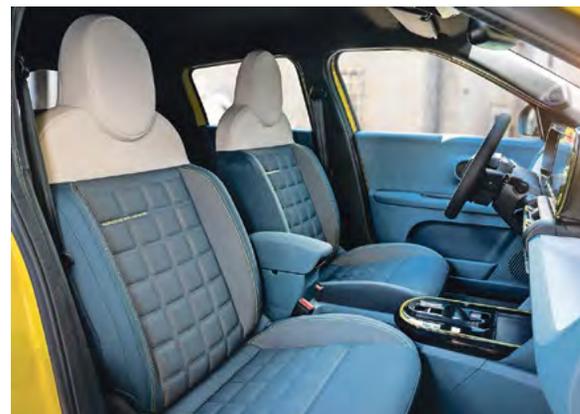
**Et elle est garantie**, non seulement grâce à des couleurs voyantes, mais aussi grâce à divers emprunts affectueux à l'héritage de Fiat. Les revêtements de siège avec broderie carrée existaient déjà sur la Panda originelle, le siège historique de Lingotto a servi d'inspiration pour le tableau de bord ovale et l'avant rectangulaire, et on retrouve l'ancien logo «à cinq bandes» dans le montant C. Un détail particulier est la

petite maquette d'un panda primitif à l'intérieur. Ce n'est pas un hasard si la nouvelle Grande Panda est nettement plus grande que l'originelle. Fiat veut ainsi reconquérir le segment B à fort volume, qu'il n'a plus pu couvrir depuis la fin de la Punto en 2013. Et veut surtout convaincre par sa valeur d'usage élevée.

La forme anguleuse de la Grande Panda offre la meilleure base pour cela : en plus d'une position d'assise confortable à l'avant, les passagers de la banquette arrière bénéficient ainsi d'un espace généreux pour la tête. Avec 361 litres, le coffre est suffisamment grand pour contenir non seulement les courses, mais aussi parfois les bagages pour une excursion d'un week-end. Une fois la banquette



Le siège historique de Lingotto a servi d'inspiration pour le tableau de bord ovale.



Les housses de siège avec broderie carrée existaient déjà sur la Panda originelle.



Dans le montant C de la nouvelle Fiat Grande Panda, on retrouve l'ancien logo « à cinq bandes ».

Comme la Panda originelle, la dernière variante brille par sa bonne utilisation de l'espace, son prix avantageux et, bien sûr, son allure sympathique.



Le câble de recharge en courant alternatif de la Grande Panda est intégré dans la façade et peut être retiré comme un câble de téléphone. Photos: Fiat

arrière rabattue, l'espace de rangement passe à 1315 litres, ce qui est considérable pour une petite voiture. Et une deuxième boîte à gants dans la partie supérieure du tableau de bord et un compartiment de rangement pratique devant le passager avant garantissent un espace de rangement plus que suffisant pour les petites affaires.

**La Fiat est basée sur** la même plateforme «CMP Smart Car» que la C3 de Citroën, mais elle semble étonnamment adulte par rapport à la française. Oui, la Grande Panda se démarque aussi – comme autrefois – avec une clé de contact traditionnelle, mais la variante de base «RED» propose déjà de série un combiné d'instruments numérique

de 10 pouces, un système d'infodivertissement de 10,25 pouces ainsi qu'une connexion sans fil Android Auto et Apple Car Play. La Grande Panda démarre d'abord en tant que voiture électrique. Avec 83 kW/113 ch, il se montre vif en ville, tandis que l'arrivée en douceur du couple de rotation assure une conduite agréable. Sur autoroute, la vitesse est limitée à 135 km/h. En milieu urbain, le véhicule marque des points avec une bonne visibilité, une position assise surélevée et des dimensions compactes. La transmission est alimentée par une batterie de 44 kWh, qui doit assurer une autonomie WLTP de 320 km. Fiat propose une solution intelligente pour la recharge : le câble

de recharge en courant alternatif pour une puissance de recharge allant jusqu'à 7 kW est intégré dans la façade et peut être retiré comme un câble de téléphone – pratique et peu encombrant. Sur le chargeur rapide, la Grande Panda peut atteindre une puissance maximale de 100 kW, ce qui permet de charger la batterie de 20 à 80 pour cent en 27 minutes.

Mais chez Fiat aussi, on sait que l'on ne peut pas (encore) se passer de véhicules à combustion dans l'offre. «Plus encore que l'électrique, les clients veulent des transmissions électrifiées», résume avec justesse Olivier François, PDG de Fiat. Ainsi, la variante à propulsion hybride de 1,2 litre suivra prochainement, perpétuant la tradition de la petite voiture bon marché qu'était la Panda autrefois. Les prix suisses ne sont pas encore connus, mais ils devraient commencer aux alentours de 16 000 francs. Le Stromer est disponible à partir de 24 900 francs.

**Et : la transmission intégrale** devrait également faire son retour. Ce serait une innovation pour la plate-forme des voitures intelligentes. On ne sait pas encore exactement comment on va le mettre en œuvre, explique Olivier François. Mais, selon lui, le 4x4 est une dette envers l'héritage du panda.

RAMON EGGER

## Nouveau Polestar «Arctic Circle»

Polestar a créé une nouvelle collection de véhicules uniques «Arctic Circle», en complément de la Polestar 2 «Arctic Circle» déjà présentée en 2022. Aujourd'hui, des versions supplémentaires de la Polestar 3 et de la Polestar 4 ont été construites pour présenter une gamme complète de véhicules «Arctic Circle» uniques, inspirés du rallye. Ils expriment l'ADN de performance de la marque suédoise. Michael Lohscheller, PDG de Polestar : «La collection Arctic Circle incarne notre ADN de performance unique, qui trouve ses racines dans le sport motorisé et que nous combinons avec un design scandinave. Nous développons nos voitures dans les conditions difficiles qui règnent au-dessus du cercle polaire en Suède».



## Efficace et électrifié

Stylé, ultramoderne et adapté à tous les goûts : avec les tout nouveaux Grandland (au centre) et Frontera (à droite) ainsi que la nouvelle Opel Mokka (à gauche), Opel propose le trio de SUV le plus récent actuellement sur le marché. Du Mokka compact, encore plus affûté, au nouveau SUV haut de gamme Grandland, en passant par le Frontera familial, tous les véhicules peuvent être commandés – et ce, avec des transmissions électrifiées aussi puissantes qu'extra-efficaces, offrant jusqu'à environ 680 kilomètres d'autonomie en mode électrique (selon WLTP). En effet, chacun est disponible sur demande en mode tout électrique, et donc sans émissions locales, ou avec une transmission hybride 48 volts efficace et réduisant la consommation, le Grandland étant même disponible en plus en hybride rechargeable dynamique. Les clients n'ont plus qu'à choisir le modèle et la transmission qui correspondent le mieux à leurs besoins.



## Skoda Enyaq dans son nouveau design

Skoda poursuit sa stratégie d'électrification et présente la nouvelle famille Enyaq, qui perpétue l'une des gammes de modèles électriques les plus réussies d'Europe. Des éléments du nouveau langage de design Modern Solid marquent indéniablement la nouvelle présentation visuelle de l'Enyaq et du Skoda Coupé. L'Enyaq revalorisé offre une plus grande autonomie (jusqu'à 590 km) grâce à un aérodynamisme optimisé, plus des matériaux plus durables et un équipement de série plus complet. La famille Enyaq introduit des caractéristiques numériques améliorées et des systèmes d'assistance plus avancés. L'Enyaq se présente avec deux tailles de batteries et trois options de propulsion de 150 kW à 210 kW. Le SUV peut être commandé en Suisse à partir de 51 400 francs.



## Alfa baisse ses prix

En 2025, les SUV d'Alfa Romeo seront encore plus attractifs au prix catalogue. Dès à présent, l'Alfa Romeo Tonale est disponible dans sa variante diesel à partir de 42 700 francs. Le SUV compact est disponible à partir de 44 700 francs dans la variante essence mild-hybrid et à partir de 54 700 francs dans la variante hybride rechargeable. Le package Tech est disponible pour la version d'entrée Sprint. Il comprend : centrage sur la voie de circulation, assistant de conduite dans les embouteillages, détection des angles morts, assistant de stationnement semi-autonome (longitudinal et transversal), caméra de 360° avec lignes de guidage dynamiques, capteurs de stationnement (avant, arrière et latéraux), hayon électrique commandé par gestes, compartiment pour smartphone avec recharge sans fil et rétroviseurs extérieurs à atténuation automatique de la luminosité. Et le Stelvio est disponible à partir de 62 990 francs.



## Passage piéton avec îlot

# Passer encore ou ne pas passer ?



Ils sont souvent source de confusion : de plus en plus de passages pour piétons sont dotés d'un îlot central – qui, d'un point de vue juridique, transforme un passage pour piétons en deux. Photo : iStock

**Je passe en coup de vent ou c'est interdit ? Aux passages pour piétons avec un îlot central, les automobilistes et les piétons sont souvent irrités : la voiture peut-elle encore passer alors que quelqu'un s'approche déjà de l'îlot central depuis l'autre côté ?**

La Suisse, pays enclavé, ne manque pas d'îlots : chez nous, de plus en plus d'îlots s'ajoutent aux passages piétons et les divisent en deux. Mais pourquoi ? Des études à ce sujet indiquent que de tels passages piétons « doubles » augmentent nettement la sécurité. Les automobilistes reconnaissent ces passages piétons plus tôt, mieux et s'arrêtent aussi plus volontiers – parce que l'îlot rétrécit visuellement la chaussée. Les piétons, quant à eux, se sentent plus en sécurité et traversent moins souvent la rue de biais ou quelques mètres plus loin – parce que l'îlot les guide. C'est donc logique.

**Légalement, c'est simple :** L'îlot central transforme un passage pour piétons en deux. Cela signifie que ce qui s'applique normalement à chaque passage piéton continu s'applique à chaque moitié. Les personnes qui arrivent à pied sur l'île ne doivent certes pas s'arrêter, mais

s'assurer brièvement, comme à chaque bande, que les voitures peuvent s'arrêter à temps de leur côté, les conducteurs de véhicules doivent impérativement respecter la priorité des piétons, donc s'approcher du passage en étant prêts à freiner et s'arrêter si quelqu'un veut traverser. C'est la théorie. Dans la pratique, l'incertitude surgit : cela signifie-t-il que je peux passer tant que quelqu'un ne se dirige pas vers l'autre côté de l'île ?

**En règle générale,** le mieux est de se souvenir que c'est toujours comme ça quand on n'a pas la priorité. Si l'autre – ici l'homme – doit ralentir ou s'arrêter à cause de notre voiture, nous lui avons déjà retiré la priorité. Le passage n'est autorisé que si la personne n'est ni gênée ni mise en danger. Important : parce que les piétons sont particulièrement vulnérables, l'automobiliste doit faire preuve d'égards. Cela signifie qu'en voiture, nous devons aussi nous attendre à

des erreurs de la part des passants. Le Tribunal fédéral dit : en voiture, nous devons partir du principe qu'une personne sur l'île ne regarde pas à nouveau et continue à marcher à l'aveuglette, ce qui est interdit. Il faut en tenir compte et l'arrêter en cas de doute.

D'ailleurs, si un piéton traverse « notre » moitié droite de la chaussée, toute traversée ou départ en trombe est tabou avant que la personne n'ait atteint le trottoir ou l'îlot. Cela vaut également pour les vélos, les trottinettes électriques et autres. Et à ce propos : si l'on veut utiliser un passage pour piétons avec son deux-roues, il faut en descendre complètement. Car celui qui est encore en selle ou qui a encore un pied sur une pédale ou sur la trottinette électrique est légalement en train de rouler, donc pas à pied – et n'a pas la priorité. En tant qu'automobiliste, il faut toutefois s'arrêter par précaution.

TIMOTHY PFANKUCHEN



En cas d'obstruction par des conducteurs lents, tout dépend des circonstances. Ici, par exemple, la voiture de tête provoque un serpent. Ce genre de choses peut, mais ne doit pas, être sanctionné. Photo : iStock

## Ralentir sans raison

# Se faufiler est effectivement interdit

A première vue, tout semble clair en ce qui concerne des véhicules lents. L'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) le dit explicitement : on ne peut pas « sans raison impérative, rouler si lentement » que cela « empêche un flux de trafic régulier ». Dans l'idéal, la limite doit donc être plus ou moins atteinte. Dans le cas contraire, il faut au moins, selon l'OCR, « faciliter le dépassement » des autres, par exemple en roulant à droite ou en s'arrêtant sur une place d'exposition.

**Voici le grand « mais ».** Le mot magique est « obligatoire ». En effet, la vitesse peut, doit et même, si les circonstances l'exigent, doit être nettement réduite. Le temps, la route, le trafic, la conduite à vue – tous ces facteurs et d'autres peuvent être des « raisons impérieuses » et justifient alors la conduite à faible allure. En cas de dénonciation, tous les facteurs seraient pris en compte par le tribunal. Et bien sûr, l'état de son handicap serait également déterminant. De nombreuses voitures ont-elles été gênées, une seule ou aucune ? Aurait-il été possible de dépasser ?

En d'autres termes, il est peu probable que celui qui roule seul à 60 km/h sur une route de montagne sinueuse soit verbalisé. Celui qui fait la même chose dans la longue ligne droite et qui a une file d'attente derrière lui pourrait être mis à l'amende. Il ne faut pas oublier que rouler lentement n'est « qu'un » handicap, alors que rouler vite est justement poursuivi en priorité (et punie plus sévèrement). Cela va si loin que si un chauffard dépasse dangereusement un autre chauffard, la police doit poursuivre ce dernier en premier, car son infraction est plus grave.

**Les amendes sont rarement infligées aux contrevenants,** le plus souvent, le montant de l'amende est de 200 à 300 francs plus les frais. De temps en temps, il y a des cas comme celui de cet automobiliste qui, au col du Julier 2022, a traîné derrière lui un nombre incroyable de 170 voitures et a payé en tout et pour tout 780 francs. Important : Justice personnelle ou vengeance ? Pas question ! Sinon, cela coûtera à coup sûr beaucoup plus cher, car les erreurs des

autres ne justifient jamais les nôtres. Il est par exemple dangereux et absolument interdit de rouler en file indienne.

**Ce qu'Autosprint souhaite :** Ralentir n'est pas un problème en soi. Mais s'il vous plaît, n'accélérez pas dans la prochaine ligne droite, mais ralentissez, roulez sur le côté et mettez votre clignotant droit pour laisser passer les plus rapides. Nous le faisons par exemple lors d'excursions en véhicules anciens et nous aimerions voir cela beaucoup plus souvent. Car ensemble, nous arrivons tous beaucoup plus détendus dans le trafic.

TIMOTHY PFANNKUCHEN

## Dacia Bigster est désormais disponible

La Dacia Bigster peut être commandée à partir de 27 690 francs. Avec le Bigster, Dacia reste donc fidèle à ses valeurs et propose le meilleur rapport qualité-prix du segment des C-SUV et, avec 29 490 francs, le prix catalogue le plus avantageux pour un C-SUV à motorisation entièrement hybride. Dans le cadre de la Bigster Experience, avec dix arrêts prévus en Suisse, les personnes intéressées pourront découvrir le Bigster et l'univers de Dacia. Au printemps, elle sera chez les concessionnaires. Le Bigster est disponible en trois versions : Expression et deux versions haut de gamme avec des éléments différents mais complémentaires : Extreme pour les fans de plein air et Journey pour les clientes et clients qui accordent de l'importance au confort et au style.



## Le Spinter a 30 ans

Il y a 30 ans, la marque à l'étoile lançait une fourgonnette qui allait marquer l'histoire : le Sprinter. Premier fourgon Mercedes-Benz à porter un nom évocateur, il révolutionne le segment des véhicules utilitaires légers en 1995 (photo). Hier comme aujourd'hui, il est synonyme de qualité et d'innovation. Le Sprinter a convaincu dans le monde entier et a un taux de réachat élevé, notamment grâce à sa popularité parmi les aménageurs et les transformateurs, qui continuent à l'équiper pour de multiples domaines d'utilisation. 75 pour cent de tous les Sprinters dans le monde sont transformés. Mercedes-Benz lance les festivités de l'année anniversaire du Sprinter avec un modèle spécial attrayant et présente au musée Mercedes-Benz de Stuttgart (D), dans le cadre d'une présentation spéciale, un Sprinter de première génération ainsi que le Sprinter actuel et son pendant à batterie électrique, le eSprinter.



L'EXPERT AUTOMOBILE DIT

## Voitures électriques n'ont pas de ch



Stephan Hauri

**L'unité de mesure de la puissance du moteur, le ch (cheval fiscal), qui n'est plus d'actualité depuis longtemps, persiste. Même les constructeurs de voitures électriques comptent avec cette monnaie.**

Depuis 1950 déjà en Suisse et depuis 1978 en Allemagne, l'unité techniquement correcte et officielle de la puissance du moteur est le watt (W) ou le kilowatt (kW). Malgré cela, la plupart des constructeurs automobiles persistent à utiliser le traditionnel cheval fiscal (ch). La raison essentielle en est évidente : il est possible de mentionner un chiffre plus élevé. Mieux vaut donc 100 ch (cheval fiscal) que « seulement » 73,5 kW. En revanche, le changement d'unités pour les valeurs de couple de kilopondomètre (kpm) à newton-mètre (Nm) a été très rapide, car les montants ont été multipliés par près de dix. Mieux vaut donc 100 Nm que 10,2 kpm.

Les conducteurs de voitures électriques se rangent volontiers parmi les usagers de la route particulièrement progressistes. S'il est vrai qu'ils soulignent la durabilité de la propulsion électrique, ils s'en tiennent dans la plupart des cas à l'unité de puissance « préhistorique » qu'est le cheval fiscal. Ils justifient presque tous leur position par un argument fallacieux : « Les gens connaissent les chevaux fiscaux, mais ne savent pas ce qu'est un kilowatt ».

**Conversion incorrecte :** Un moteur électrique fournit des kilowatts, pas des chevaux-vapeur. Une conversion pour des raisons de montant n'est pas seulement malhonnête, elle est également erronée d'un point de vue technique. Lorsqu'ils indiquent la puissance motrice, les constructeurs de voitures électriques se limitent généralement à la puissance maximale du moteur. La puissance continue, paramètre plus important pour l'exploitation du véhicule, reste inconnue. La pointe de puissance des transmissions électriques – dans certains cas déjà de l'ordre de quatre chiffres en kW – n'est toutefois généralement disponible que pour une courte durée, contrairement aux transmissions thermiques. Si l'accumulateur d'électricité devient trop chaud à pleine charge, l'électronique de puissance le régule automatiquement. Ainsi, la vitesse de la voiture est limitée afin d'économiser la batterie. La comparaison directe des performances des moteurs des véhicules à transmission thermique et des véhicules à transmission électrique est donc erronée à plusieurs égards. De plus, 1000 kW dans une voiture ne sont pas maîtrisables par un conducteur humain normal. Enfin, c'est à l'électronique qu'incombe la tâche importante d'éliminer la plus grande partie de la gigantesque puissance nominale.

Pas cher et bon : le Leapmotor T03 est bien fini, rapide et ne coûte pas une fortune.



## Essai : Leapmotor T03

# L'électricité au prix du budget

**Il n'y a pas de voitures électriques bon marché ? Le Leapmotor T03 ne coûte que 16 990 francs avec un équipement complet et est distribué depuis fin janvier par Emil Frey. Nos préjugés sur les marques chinoises ? Le petit véhicule électrique bourdonne.**

L'histoire de l'automobile a tendance à se répéter : dans les années 1970, nous ne voulions jamais acheter de voitures japonaises. Et dans les années 1990, pas de Corée du Sud. Aujourd'hui, nous sommes assis dans une Mazda ou une Toyota, une Kia ou une Hyundai et nous sommes heureux. Maintenant, les Chinois arrivent. Leur établissement devrait être bien plus rapide, car ils démarrent à un niveau plus élevé – comme on le voit et surtout le sent chez Leapmotor. Le géant suisse de l'automobile Emil Frey importe depuis fin janvier la (encore) petite marque chinoise. Au départ, il y a 16 concessionnaires suisses, dont la moitié sont des garages Emil Frey.

**Leapmotor** a été fondé en 2015 seulement et est aujourd'hui étroitement lié à Stellantis (Alfa, Citroën, Fiat, Jeep, Opel, Peugeot et autres). 300 000 voitures en 2024 (à titre de comparaison : environ la taille de Porsche). En 2023, c'était encore la moitié. Aujourd'hui, Leapmotor démarre dans 14 pays d'Europe avec, au départ, deux types de véhicules. La stratégie de départ : il faut que ce soit bon et pas cher. Le SUV familial C10 se classe électriquement avec une batterie ou avec un moteur à essence qui produit de l'électricité à partir de 35 990 francs et même, à partir de l'automne, à moins de 40 000

francs avec la transmission intégrale (voir photo en bas à droite). Nous verrons bientôt dans le test ce dont il est capable.

**Mais parlons d'abord de choses plus petites.** Ainsi, le T03 pour 16 990 francs. Une voiture électrique qui fait s'envoler les plaintes sur les voitures électriques trop chères comme les huit cylindres le budget carburant. La Leapmotor T03 s'engouffre dans un segment abandonné par de nombreuses marques, celui des petites voitures. En Suisse, elles ne sont certes jamais de grands succès de vente, mais il y a suffisamment de besoins, que ce soit comme deuxième voiture d'agglomération ou comme livreur de pizzas. Son seul concurrent direct est la Dacia Spring électrique. Avantage T03 : tout y



**Au centre : la trappe de chargement est située au centre de la façade, et avec l'électricité, les coûts d'exploitation restent faibles.**

est déjà. Toit ouvrant, GPS, caméra de recul, capteurs de stationnement, deux grands écrans, six airbags, assistance allant du régulateur de vitesse des roues au correcteur de trajectoire, et même les mises à jour en ligne, tout cela est de série.

### Bien sûr, on ne peut pas se permettre d'attirer les regards.

Mais il est tout de même élégant. Monter à bord – et s'étonner. Soyons honnêtes : nous nous attendions à un arôme de pauvreté. Et nous obtenons certes de l'économie (beaucoup de plastique dur), mais au niveau européen, c'est-à-dire une fabrication super solide. Rien ne claque ni ne grince, les détails en chrome égayent le tout. Nous aurions souhaité que le volant soit réglable en hauteur et en profondeur et que les sièges avant soient plus rembourrés. D'un autre côté, ce n'est pas une voiture familiale pour aller à Rimini. Les passagers arrière n'y arriveraient de toute façon pas très gaiement : au niveau des genoux, il y a peu de place à l'arrière, selon la taille des personnes assises à l'avant. Mais cet espace est aussi habituel dans la catégorie que l'espace de chargement.

**Ce qui nous plaît beaucoup :** Le T03 est certes court (3,62 mètres) et étroit (1,65 mètre), mais il est haut de 1,58 mètre : une hauteur d'accès agréable et beaucoup de vue, presque comme dans un SUV urbain. Les écrans numériques sont également bien faits : tout est clair et, à l'exception de la commande numérique du chauffage qui est un peu compliquée, ils sont très pratiques. Et : cinq ans de garantie complète et huit ans de garantie sur la batterie nous ôtent toute inquiétude éventuelle.

**Conduisons.** Avec l'électricité, 70kW/95 ch sont un autre monde qu'avec l'essence : 0 à 100km/h en 12,7 secondes, cela paraît boiteux, mais subjectivement, c'est rapide. Pourquoi ? Pour les moteurs à essence, nous devons d'abord faire monter le régime et, pour ce faire, remuer l'engrenage avec enthousiasme. Le T03 se met à bourdonner et accélère rapidement. Pas de catapulte, mais pas de sentiment de manque. Et : pas de changement de vitesse, ce qui est particulièrement relaxant en ville. La portée ? Richesse. La batterie de 37 kWh donne officiellement (WLTP) 265 kilomètres (consommation d'usine 16kWh/100km). Lors du tour d'essai, la distance parcourue s'élève à 240 kilomètres. À propos de vitesse : la pointe de 130km/h seulement semble boiteuse, mais même entre 100 et 120km/h, la naine électrique gagne du terrain et est plus rapide que la police



Dans cette voiture chinoise, la finition et la commande sont parfaites.

ne l'autorise. Le châssis doit donc avoir des faiblesses ? Pas du tout : le T03 se déplace avec agilité, sa suspension est impeccable, ce n'est ni une sportive ni un palanquin, mais un mélange équilibré. La classe : comme dans les berlines sportives, nous pouvons faire varier la direction et la réponse du moteur sur trois niveaux en appuyant sur un bouton virtuel. Ainsi, le nain électrique, qui pèse 1250 kilos malgré la batterie, se déplace en ville avec une légèreté aérienne, mais il se montre ambitieux dans les virages à la campagne et ne nous fait jamais mal. Ça colle !

**À la maison, sur une prise ou une Wall-box** (6,6kW AC), il faut environ trois heures et demie pour passer de 30 à 80 % de batterie, et 36 minutes sur un chargeur rapide (48kW DC). Ce n'est pas une folie, mais c'est impeccable pour ce segment de prix. Et la folie n'est pas non plus la mission du T03. Il offre une nourriture de nain de ville agile à un tarif très correct, et 100 kilomètres ne coûtent pas cinq francs d'électricité. Et l'on comprend soudain pourquoi

l'Europe craint les voitures chinoises : le T03 fait presque tout correctement, ce n'est donc pas lui qui doit être en cause. Nous sommes maintenant impatients de voir comment la clientèle réagit à son égard.

TIMOTHY PFANNKUCHEN

### Pour & contre Leapmotor T03

- + E-mobilité à bas prix
- + Qualité très solide
- + Conduit bien
- + Équipement complet

- Sièges avant un peu durs
- Un espace arrière restreint, typique de la catégorie



Grand frère : le deuxième modèle Leapmotor à être lancé est le SUV familial C10.

## La Skoda Octavia 4x4 est disponible

Les précommandes pour la nouvelle Skoda Octavia 4x4 ont commencé en Suisse. Les clients peuvent se réjouir d'un équipement de série très complet. Il comprend entre autres la climatisation automatique bizona « Climatronic », le tableau de bord numérique de dix pouces ainsi que de nombreux systèmes d'assistance. Skoda mise encore plus sur les matériaux durables pour l'intérieur. L'Octavia est l'un des modèles Skoda les plus populaires en Suisse et, avec plus de sept millions d'unités vendues dans le monde. Le modèle est également disponible en Suisse en version quatre roues motrices. Et ce, dans les lignes d'équipement « Selection » et « Sportline ». Le prix de base est de 43 500 francs pour l'Octavia 2.0 TSI de 150 kW/204 ch avec transmission intégrale et équipement « Selection ».



## La nouvelle BMW iX

Avec la iX, BMW a créé une combinaison unique de luxe avancé et de plaisir de conduite sans émissions locales. La BMW iX révisée atteint une autonomie WLTP allant jusqu'à 701 km. Elle est un autre exemple de l'efficacité de l'ensemble des mesures et des technologies « BMW EfficientDynamics ». La consommation a pu être réduite de plus de huit pour cent, grâce au perfectionnement constant de l'électronique de puissance et au réglage précis des roulements de roue et des pneus. Ces innovations dans le domaine de la technologie BMW eDrive vont de pair avec des modifications spécifiques du design extérieur et intérieur qui soulignent le caractère sportif de la nouvelle BMW iX. Il sera disponible à partir du printemps sous les noms de BMW iX xDrive45 (WLTP : 21,8 kWh/100 km), BMW iX xDrive60 (21,9 kWh/100 km) et BMW iX M70 xDrive (23,5 kWh/100 km).



## Les nouveaux hybrides légers d'Audi

Avec les nouvelles A5 et Q5, Audi a lancé sur le marché les premiers moteurs à combustion dotés de la nouvelle technologie « MHEV plus ». Geoffrey Bouquot, directeur du développement : « Nous faisons progresser l'électrification en fonction des besoins des clients ». Le système hybride léger 48 volts, qui associe un alternateur à chaîne de traction (TSG) et un alterno-démarrateur à courroie (RSG) à une batterie au lithium-phosphate de fer, assiste le moteur à combustion tout en réduisant les émissions de CO<sub>2</sub> et en améliorant les performances et l'agilité. La TSG, qui peut être entièrement couplée et découplée et qui intègre l'électronique de puissance et la machine électrique, permet en outre de réaliser des parties de conduite électrique qui réduisent la consommation.



## Kia EV3 remporte le prix « Women's COTY »

La Kia EV3, qui vise à rendre la mobilité électrique attrayante pour une catégorie d'acheteurs particulièrement large, se distingue par ses performances exceptionnelles en termes de tenue de route, de technologie, de confort et de rapport qualité-prix. L'EV3 offre une autonomie inégalée dans son segment, jusqu'à 605 km selon WLTP, et est équipée d'une technologie de recharge rapide de 400 volts. Un jury composé de 82 journalistes de 55 pays et des cinq continents a évalué la Kia EV3 sur la base de critères tels que la sécurité, la qualité, le prix, le design, le confort de conduite, les performances et l'impact sur l'environnement, par rapport à onze véhicules concurrents dans la catégorie des SUV compacts. La Coréenne a maintenant remporté le prestigieux titre de « Women's Worldwide Car of the Year » dans sa catégorie pour sa technologie automobile innovante, ses performances et son rapport qualité-prix.



## Essai : Ford Capri

# Pourquoi ce nom convient-il malgré tout ?



Un beau dos peut séduire : le nouveau Capri ne rappelle que de loin l'ancêtre, mais il est sans aucun doute devenu un coupé SUV au design cool.

**Les nostalgiques doivent maintenant être très forts : si, cette voiture électrique s'appelle Capri. Mais ce n'est pas si absurde que cela : les coupés SUV sont en quelque sorte la réinterprétation des coupés sport, aujourd'hui impopulaires. Et le Capri réussit une fois de plus à faire des envieux avec son beau dos.**

Cherchons tout de suite : où se cache l'ancienne Capri dans la nouvelle, où se trouvent les références de Ford à l'ancêtre légendaire (1968 à 1986) ? Nous trouvons : des phares doubles avec entre eux un capot très abaissé et une calandre noire (qui est aujourd'hui simplement un cache noir). Avec beaucoup d'imagination, un graphisme de feu arrière similaire. L'élan des fenêtres arrière et de la partie du toit.

**Un sacrilège ? Non.** Car le nom Capri ne se prête pas du tout à une réédition en tant que véhicule rétro : les coupés sport compacts sont méga-out, mais les SUV sont méga-in. Et pourquoi laisser traîner le nom cool, alors que le coupé sport d'aujourd'hui est le coupé SUV ? En effet, le beau dos, côté chocolat, réussit aujourd'hui encore à rendre jaloux le voisin. Sur le plan de l'objectivité, la Capri est une version allongée de 15 centimètres de la Ford Explorer et, idem, un frère technique de la VW ID.5 et consorts. Après avoir pris place

à bord, nous sommes étonnés de voir à quel point la cinq portes de 4,63 mètres de long semble subjectivement grande grâce à sa largeur de 1,94 mètre. Pour cela, l'espace ne manque jamais. Rien que dans le gigantesque compartiment de rangement de la console centrale, des enfants en bas âge pourraient voyager en cas de besoin, et à l'arrière, les jambes comme la tête ne sont pas à l'étroit.

L'heure est à la relaxation. Même pour les objets de valeur : l'angle du grand écran central peut être modifié pour révéler un compartiment verrouillable. L'espace de chargement est extensible et le plancher est variable. Les 567 à 1505 litres d'espace de chargement suffisent pour toutes les situations.

**Au départ de la City,** quelques virages transversaux nous font prendre conscience que « notre » Capri roule sur des roues optionnelles de 21 pouces au lieu de 20. Mais ce n'est pas grave, car quelques km/h plus tard, il retrouve et conserve sa souplesse axée sur le



Confortable et spacieuse : la Capri étonne par son espace (même à l'arrière).



La Capri d'essai roule sur des roues de 21 pouces, optionnelles et belles, mais un peu rugueuses à basse vitesse.

confort. Il maîtrise parfaitement la course en virage, mais sa nature est la glisse rapide. La direction est précise mais souple. Un mélange typique mais très réussi pour le quotidien de la famille.

**On peut choisir entre la propulsion arrière** (125 kW/170 ch ou 210 kW/286 ch, batterie 52 ou 77 kWh égale à 393 ou 627 kilomètres d'autonomie selon la norme WLTP) ou la version à transmission intégrale testée. Avec 250 kW/340 ch, ce n'est pas le tempérament qui manque (5,3 secondes pour passer de 0 à 100, pointe à 180 km/h). On peut se passer du mode «Power», la progression est toujours rapide. Selon la norme, la batterie de 79 kWh permet de parcourir 560 kilomètres à 19 kWh/100 km. Illusoire lors d'un test hivernal en période de gel? Oui, mais quand même bien: nous arrivons à parcourir entre 413 et 479 kilomètres lors du test, malgré un chauffage constant. Cela suffit pour

chaque excursion et pour la vie quotidienne de toute façon. La charge se fait à la maison avec 11 kW (10 à 80 pour cent pendant cinq heures et demie) ou sur un chargeur rapide (DC) avec 185 kW (0 à 80 pour cent en 26 minutes).

**Comme dans toutes les voitures neuves**, le tintement prescrit par l'UE de l'avertisseur de vitesse est agaçant, mais il peut être facilement désactivé. Le reste de l'assistance travaille dans l'ombre et ne se manifeste qu'en cas de pénurie – tant mieux. Excellent: celui qui fait confiance à l'électronique en roulant à l'entrée d'une ville récupère un maximum de courant, car le système réduit la récupération à environ 50 km/h exactement jusqu'au panneau 50. Pas très bien: lors des limitations de vitesse, il arrive que la reconnaissance des panneaux se trompe. Chose appréciable: Ford reprend certes quelques détails de VW, comme la manette de sélection des vitesses, les touches du volant ou le

commutateur d'éclairage, mais pas les aberrations du système de commande de VW. Un exemple: contrairement à VW, il n'y a pas de barres tactiles non éclairées pour la température, et au lieu de se trouver uniquement sur le commutateur d'éclairage à gauche du volant, un commutateur virtuel toujours présent pour le chauffage de la lunette arrière se trouve également là où nous le cherchons intuitivement: en bas de l'écran dans le panneau de commande de la climatisation. Nous demandons à Ford de baisser le volume de l'avertissement sonore du hayon lors de la fermeture.

**Reste la question du coût:** La Capri est disponible à partir de 43 600 (prix promotionnel actuellement 41 420) francs, la variante que nous avons conduite avec 4x4 à partir de 56 850 (actuellement 54 007) francs. Notre voiture d'essai en version «Premium» coûte 62 872 francs, options comprises, et ne laisse aucun désir de luxe inassouvi. Notre bilan de test: le frère de l'Explorer, plus long de 15 centimètres et plus cher, se présente de manière marquante, est autonome malgré la technique de VW et est fort en espace et en confort. Elle n'est plus seulement un coupé sport austère. Et c'est précisément pour cette raison qu'il devrait être bien accueilli aujourd'hui.

TIMOTHY PFANNKUCHEN

### Pour & contre Ford Capri Dual Motor Extended Range «Premium»

- + Beaucoup d'espace
- + Utilisation intuitive
- + Confort de conduite agréable
- + Bonne autonomie en hiver

- Mauvaise visibilité vers l'arrière
- Pas particulièrement sportif

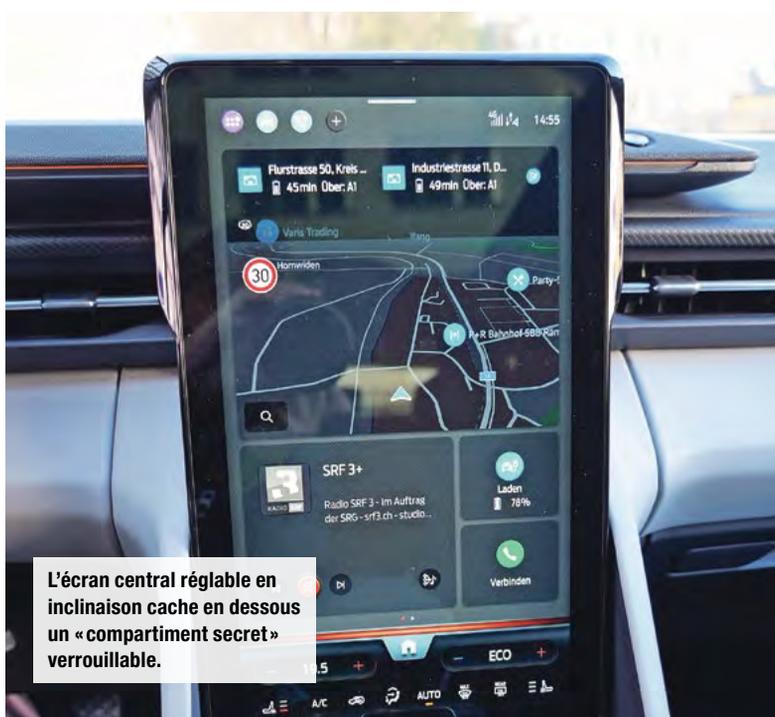
## Mercedes mise sur l'IA de Google

Mercedes est l'un des premiers constructeurs à utiliser la solution «Automotive AI Agent» de Google Cloud. Les deux entreprises ont également annoncé leur intention d'étendre leur partenariat stratégique. L'«Automotive AI Agent» de Google Cloud utilise l'intelligence artificielle (IA) et est spécialement conçu pour l'industrie automobile. Il peut accéder aux informations de Google Maps afin de fournir aux utilisateurs des réponses personnalisées à leurs questions sur la navigation, les points d'intérêt et bien d'autres choses encore. La plate-forme Google Maps met à la disposition des propriétaires de Mercedes des informations actuelles et fondées sur 250 millions de lieux dans le monde entier – avec plus de 100 millions de mises à jour de cartes par jour!



## Un Britannique a le toit le plus rapide

La très attendue nouvelle Aston Martin Vantage Roadster, la voiture de sport à moteur avant et propulsion arrière la plus puissante du moment, est désormais disponible en version Open Air. Les innovations techniques de la Vantage Coupé sont reprises du Roadster, y compris les «Active Vehicle Dynamics», le différentiel arrière électronique (E-Diff) et les amortisseurs Bilstein DTX adaptatifs avec réglage sur mesure. Grâce à un design allégé, la puissance du moteur Aston Martin V8 4,0 litres twinturbo de 665 ch et 800 Nm reste la meilleure de sa catégorie. Ce système est logiquement associé au toit pliant électrique le plus rapide du marché, qui s'ouvre ou se ferme en seulement 6,8 secondes. Et ce, à une vitesse allant jusqu'à 50 km/h. Le Britannique a fêté mi-février sa première suisse. Les premières livraisons du nouveau roadster britannique devraient débiter au deuxième trimestre 2025.



L'écran central réglable en inclinaison cache en dessous un «compartiment secret» verrouillable.

## Les prix des voitures électriques d'occasion

Le nombre de nouvelles immatriculations de véhicules purement électriques a baissé de 12,7% en 2024, tandis que l'offre sur le marché de l'occasion est restée stable sur AutoScout24. Une augmentation de l'offre de véhicules et de nouvelles prescriptions en matière de CO<sub>2</sub> pourraient marquer le marché de l'occasion en 2025 et exercer une pression supplémentaire sur les prix des véhicules électriques. Par rapport à l'année précédente, la part des véhicules électriques annoncés a augmenté de 1% et représentait 5% de tous les véhicules proposés en 2024. La part des véhicules à propulsion hybride sur AutoScout24 s'élève désormais à 12%. Malgré l'essor des véhicules électriques et hybrides, les véhicules à moteur à combustion continuent de dominer le marché.



## Le nouveau Ford E-Transit est arrivé

Le Ford E-Transit peut dès à présent être commandé en option avec une batterie de 89kWh, qui permet une autonomie allant jusqu'à 402km. Cela correspond à une augmentation d'environ 27 pour cent par rapport aux modèles de série comparables avec une capacité de batterie utilisable de 68kWh. Les nouvelles variantes du modèle E-Transit n'ont pas seulement une batterie plus grande. Leur puissance de charge rapide a également augmenté de manière significative : de 115 à 180kW. La grande batterie de 89kWh peut ainsi être rechargée de 0 à 80 pour cent en 28 minutes. Le temps de charge est ainsi réduit de neuf minutes par rapport à la variante de batterie de 68kWh. La puissance de charge AC en courant alternatif est même doublée, passant de 11 à 22kW de série. Ainsi, la durée d'une charge complète (de 0 à 100 pour cent) sur la Wallbox passe à moins de six heures.



## Essai : BMW i5 eDrive40 Touring

# Pas besoin de débattre



**Agile et dynamique, comme on l'apprécie et le connaît de BMW, la dernière génération de la BMW Série 5 Touring se déplace également avec une propulsion électrique. Les autres caractéristiques du spacieux i5 eDrive40 Touring sont présentées dans le test Autosprint.**

**Elle est devenue longue**, la nouvelle Série 5 Touring. Avec une augmentation de presque dix centimètres pour atteindre 5,06 mètres et un empattement légèrement plus grand, la «cinquième» brille par son allure imposante – et est pour la première fois disponible en version purement électrique sous le nom de i5. Visuellement, la Bavaroise a de l'allure avec ses doubles phares typiques et son «rein» qui dépasse largement vers l'avant (qui peut être mis en valeur par un éclairage de contour supplémentaire, sur demande). Le break brille également à l'intérieur par ses dimensions de garage. À l'arrière, il y a beaucoup de place et beaucoup d'espace pour les jambes. C'est une bonne façon de voyager. Et avec un volume de chargement de 570 à 1700 litres, l'espace de rangement est suffisant et plus accessible grâce au seuil de chargement désormais plus bas et à la trappe plus large.

**Même dans sa sixième génération**, la BMW offre donc exactement ce que l'on attend d'un spacieux break haut de gamme. Et pas seulement en version essence, diesel ou hybride, mais aussi, pour la première fois, électrique. Dans la voiture d'essai, le moteur électrique délivre le plaisir de conduire avec 230kW/313 ch à l'arrière (il y aurait aussi une transmission intégrale au choix). C'est suffisant pour les sprints intermédiaires sportifs comme pour glisser tranquillement sur l'autoroute. On n'est jamais tenté de demander un boost électrique supplémentaire via la palette située à droite du volant. Ce boost met alors à disposition 250kW/340ch et fait passer le couple de rotation de 400 à 430Nm. Pour le quotidien, 6,1 secondes de 0 à 100km/h, tout comme 193 km/h de pointe, suffisent amplement.

**Tandis que nous parcourons** la campagne au volant de la i5 eDrive40 Touring et que nous apprécions l'excellent confort de conduite, la direction active précise et la bonne maniabilité même dans les virages serrés, nous sommes un peu étonnés en regardant l'écran. Nous venons de faire le plein. La batterie lithium-ion de 81 kWh, qui nécessite environ 8,5 heures pour être rechargée à la maison avec une puissance de 11kW (CA), devrait pourtant nous offrir presque toute l'autonomie normalisée (560 à 578 kilomètres selon WLTP). Mais la i5, qui peut également être rechargée avec jusqu'à 205kW (CC) sur un chargeur rapide, n'affiche malgré tout qu'un peu plus de 400 kilomètres d'autonomie par des températures hivernales.

**Le break est donc plus honnête** que les autres voitures électriques. Mais Munich a également reconnu qu'il en fallait plus dans le segment premium. Et à partir du mois de mars, les versions électriques bénéficieront d'améliorations techniques qui leur



La direction active précise et le bon maniement de l'i5 eDrive40 Touring ont été appréciés lors du test.



A l'arrière, il y a beaucoup de place et beaucoup d'espace pour les jambes.

permettront de parcourir près de 50 kilomètres de plus. Les responsables sont, entre autres, un nouvel inverseur pour l'électronique de puissance, des améliorations au niveau des roulements de roue et des pneus à faible résistance au roulement sur des roues en alliage léger à écoulement optimisé.

Pendant ce temps, nous continuons à rouler dans la i5 eDrive40 Touring et, au prochain village, l'un des innombrables assistants nous fait remarquer d'un discret triple «Bliip» que nous roulons légèrement trop vite, à 53 km/h. Nous sommes donc obligés de nous arrêter. Toujours est-il que BMW a conçu l'avertisseur de vitesse obligatoire de manière à ce qu'il soit particulièrement facile à désactiver. Nous prenons simplement de la vitesse à la place, mais il faut s'habituer aux nombreux assistants.

Nous préférons de loin l'affichage tête haute en couleur, qui fournit également des indications de navigation très précises, et surtout l'assistance vocale. Toutes les commandes vocales, qu'il s'agisse de «désactiver le chauffage du volant» ou d'indiquer des adresses pour les prochaines destinations, sont parfaitement comprises et exécutées. Les fastidieux allers-retours avec des assistants vocaux qui ne comprennent que la moitié de ce qu'ils disent n'existent pas dans la nouvelle BMW. Au lieu de se disputer inutilement avec la voiture, c'est le confort feutré qui domine. Nous glissons et observons l'intérieur noble avec l'écran multimédia bombé de 14,9 pouces, les sièges sport désormais de série et très confortables, ainsi que la BMW Interaction Bar en option qui crée un joli effet de lumière, quasiment un éclairage d'ambiance avec des touches. Cool!

**Bien sûr: autant de haut de gamme a un prix.** Certes, le break électrique est disponible à partir de 82 300 francs, mais les options sympathiques comme l'amortissement adaptatif, le toit pano-



Joli et informatif, l'écran multimédia bombé de 14,9 pouces.

Grâce à un volume de chargement de 570 à 1700 litres, la BMW brille par son espace de rangement suffisant.



Il suffit d'appuyer sur un bouton au volant pour activer l'assistant vocal qui fonctionne bien.

ramique, le pack M Sports ou encore l'astucieux Driving Assistant Professional dans la voiture de test font grimper le prix à 112 540 francs. Et nous ne sommes même pas encore dans le break à transmission intégrale, car cette i5 M60 xDrive Touring, qui est clairement plus demandée en Suisse, ne démarre qu'à 119 900 francs dans sa version de base. Les vraies belles choses de la vie ne sont jamais gratuites.

JÜRIG A. STETTLER

### Pour & contre BMW i5 eDrive40 Touring

- + Espace généreux
- + Excellente assistance vocale
- + Confort de conduite souverain
- + Expérience de conduite sportive

- Portée relativement faible
- Prix élevé

## Kia EV6 GT revisitée

Kia a placé son emblème sportif encore plus haut: l'EV6 GT («World Performance Car 2023»), lancée en 2022 et récompensée par un prix, a été entièrement remaniée sur le plan technique et esthétique pour l'année modèle 2025. Le crossover électrique se présente de manière similaire à l'EV6 remaniée, avec un design avant et arrière affûté. En outre, elle dispose désormais d'une batterie de 84 kWh (contre 77,4 kWh auparavant), d'une autonomie pouvant atteindre 450 km (contre 424 km auparavant) et d'un châssis optimisé. Le véhicule mobilise une puissance supérieure de 478 kW/650 ch (contre 430 kW/585 ch sortant) lorsque le nouveau Launch Control est activé. Elle assure une traction optimale lors de l'accélération à partir de l'arrêt et permet de passer de 0 à 100 km/h en 3,5 secondes.



## Le tout-électrique pour l'aventure

Nouveau venu dans la gamme à succès: avec la nouvelle EX30 Cross Country, Volvo présente une version aventure robuste de son SUV d'entrée de gamme entièrement électrique. Ce modèle à transmission intégrale allie sécurité, confort et performance dans un ensemble polyvalent. Par rapport à la Volvo EX30 normale, la Cross Country dispose d'un châssis avec une garde au sol accrue, qui permet de venir à bout des terrains difficiles. Ou encore les roues de 19 pouces au design cross-country à cinq branches. Et bien sûr, la Volvo EX30 Cross Country est également équipée d'une transmission intégrale. Elle est basée sur la ligne d'équipement haut de gamme «Ultra», dispose du puissant Twin-Motor-Performance AWD avec deux moteurs électriques et 315 kW/428 ch et peut être commandée dès maintenant à partir de 53 850 francs. Les livraisons commenceront dans le courant du printemps.



## Mix d'actualités & Impressum

# Les automobilistes d'aujourd'hui



### L'université de Saint-Gall crée une chaire de mobilité

L'Université de Saint-Gall, avec son recteur Manuel Ammann (2<sup>e</sup> à partir de la droite) et le directeur de l'Institut de la mobilité, Andreas Herrmann (tout à droite), et Auto-Suisse, avec son directeur Thomas Rücker (tout à gauche) et son président Peter Grünenfelder (2<sup>e</sup> à partir de la gauche), ont signé une convention de subvention pour financer une chaire de gestion de la mobilité. La création de l'institut de recherche doit permettre d'étudier et d'accompagner scientifiquement des thèmes centraux tels que la transformation de l'industrie automobile et la mobilité du futur. La chaire est rendue possible grâce à une généreuse contribution de soutien de 2,68 millions de francs.

### Le groupe Amag signe un contrat d'achat pour l'essence solaire

Amag Group AG, avec son CEO Helmut Ruhl (à gauche), a conclu un contrat d'achat à long terme d'essence solaire avec l'entreprise cleantech Synhelion, avec Philipp Furler, CEO et cofondateur (à droite). À partir de 2027, le groupe Amag achètera 50 000 litres d'essence solaire par an afin de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de sa flotte existante.



### Genesis rend hommage à Jacky Ickx

Jacky Ickx affronte l'aventure du Dakar 2025 au volant de la Genesis GV80 Desert Edition. Le pilote de course et vainqueur du Dakar en 1983 revient au légendaire rallye du désert en tant qu'invité d'honneur avec un modèle hommage Genesis exclusif. Jack Ickx a parcouru 6000 km au volant de la GV80 Desert Edition sur le parcours du Dakar de cette année. Un système de suspension révisé et réglable de manière flexible a été spécialement conçu pour les conditions désertiques.



### Suzuki en tant que partenaire de mobilité de « Mon ami Barry »

Suzuki Suisse SA, avec son directeur Stefan Gass (à gauche), soutient la production du film « Mon ami Barry » avec le producteur de films Marcel Wolfisberg (au milieu) et le réalisateur Markus Welter (à droite) en tant que partenaire et sponsor officiel de mobilité. Pour les tournages coûteux, l'équipe dispose d'une flotte de onze Suzuki S-Cross qui garantissent une mobilité fiable même sur les lieux de tournage les plus éloignés. Le film, qui sortira dans les cinémas suisses à l'hiver 2025, raconte une histoire émouvante de courage, d'amitié et d'humanité – située au 18<sup>e</sup> siècle, dans le décor impressionnant du Grand Saint-Bernard.

### Musée Suisse des Transports

Avec 1 015 868 entrées en 2024, le musée le plus visité de Suisse dépasse son résultat de l'année précédente et enregistre une croissance de 1,4 %. Le musée ne jette donc pas seulement un regard rétrospectif sur une année couronnée de succès, mais se lance aussi dans une année 2025 pleine de promesses avec une direction nouvellement formée (de gauche à droite : Martin Ettliger, Ute Dotti Gut, Martin Bütikofer, Esther Schneider).



# Rouler en toute sécurité ?



# Il y a tellement plus simple !



Changez  
maintenant !



**Continental**

# NEW TERRAMAR

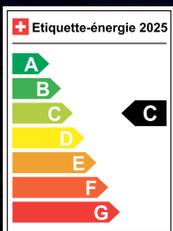


LEASING

# 0.99%

Désormais en version essence avec 4Drive ou en version e-Hybrid avec une autonomie électrique allant jusqu'à 121 km.

## CUPRA



CUPRA Terramar VZ 1.5 e-HYBRID 272 ch/200 kW, boîte DSG à 6 rapports, 0.5 l/100 km, 19.0 kWh/100 km, 12 g de CO<sub>2</sub>/km, cat. C. CUPRA Terramar, 2.0 TSI 204 ch/150 kW, boîte DSG à 7 rapports 4Drive, 8.0 l/100 km, 182 g de CO<sub>2</sub>/km, cat. G. Taux de leasing de 0.99% en cas de souscription d'un pack de services LeasingPLUS Starter. Exemple de calcul avec avantage de prix: Prix catalogue: Fr. 47'950.-./, prime de bienvenue Fr. 2'000.-./, prime de stock Fr. 1'000.-\* = Fr. 44'950.-. Recommandation de prix sans engagement en CHF, TVA incluse. Exemple de calcul avec prix d'achat: Fr. 44'950.-. Taux d'intérêt annuel effectif: 0.99%, durée: 48 mois (10'000 km/an), premier versement de 20% Fr 8'990.-, mensualité de leasing: Fr. 312.- LeasingPLUS Starter: Fr. 67.-/mois, hors assurance casco complète obligatoire. Recommandation de prix sans engagement en CHF, TVA incluse. L'octroi d'un crédit est interdit s'il entraîne le surendettement du consommateur. Financement par AMAG Leasing SA.

\*Prime de stock Fr. 1'000.-: Valable pour tous les véhicules CUPRA en stock et dans la limite des stocks disponibles. Hors CUPRA Business Edition et CUPRA Terramar America's Cup Limited Edition. Seulement chez les partenaires CUPRA participants.