

EDITORIAL



Bienvenue, l'automne !

Cet automne, nous vous présentons une édition spéciale avec de nombreux essais automobiles ainsi qu'une sélection grand format pour les familles nombreuses. Vous découvrirez que partir en électrique sereinement n'est pas un rêve lointain, mais une réalité, et que les constructeurs offrent une large palette de motorisations afin que chacun choisisse ce qui lui convient le mieux.

Également cet automne, la première édition de la conférence « Enfants à bord, sécurité d'abord » aura lieu le 10 octobre à 14h chez Autopolis (Zone d'activités Bourmicht, L-8070 Bertrange). L'événement est en accès libre. Nous vous attendons nombreux pour découvrir des informations essentielles sur la sécurité des petits... et des plus grands, en voiture. Inscrivez-vous en complétant le formulaire accessible via le QR code !

Inscription à la conférence « Enfants à bord : sécurité d'abord »



Bianca Hurdue

Directrice de publication

AU PROGRAMME

06 *Les 7 places pour familles nombreuses*

Découvrez notre sélection exclusive de modèles familiaux !

08 *Peugeot 5008 - un compagnon familial haut de gamme*

Partez avec nous au bord de la mer du Nord !

14 *Subaru met le pied au plancher pour atteindre un avenir électrique*

Découvrez Subaru Uncharted, l'Subaru Solterra et Subaru E-Outback !

20 *Renault Symbioz et Renault Espace*

Deux moteurs full hybrid nouvelle génération.

24 *Nouveau Renault Austral*

Nouveau Renault Austral réaffirme son positionnement sur le segment très convoité des SUV compacts.



28 *Kia EV6 - l'électrique qui ne complique pas les vacances*

Imaginez partir pour un long voyage en famille, sans vous soucier de l'autonomie !

34 *Lancia Ypsilon HF - le retour d'une légende*

Lancia poursuit sa renaissance en renouant avec l'univers du sport automobile.



38 *Peugeot lance la motorisation 325 Dual Motor sur les E-3008 et E-5008*

Avec cette nouvelle version 325 Dual Motor, les Peugeot E-3008 et E-5008 renforcent leur position de référence sur le marché des SUV électriques compacts.

50 *L'expérience Dolby Atmos*

La musique t'élève, te fait redescendre, te traverse comme un souffle léger, te faisant passer d'une étoile à l'autre sans que tu t'en rendes compte ...

42 *Fiat Grande Panda Hybride*

Après la Grande Panda 100 % électrique, c'est au tour de la Grande Panda Hybride de faire son apparition dans l'offre du constructeur italien.

52 *BMW M235 xDrive Gran Coupé*

BMW revisite sa Série 2 Gran Coupé avec une deuxième génération.

48 *Casa Alfa Romeo remporte Fuori Concorso 2025*

L'un des temps forts a été le lancement officiel du livre Alfa Romeo 33 Stradale.

56 *Dacia Bigster*

Un SUV du segment C, au gabarit affirmé, au design affûté et à l'habitacle soigné.



Grand format **LES 7 PLACES** *POUR FAMILLES NOMBREUSES*

Pratiques, polyvalents et toujours plus confortables, les véhicules sept places séduisent plus que jamais ceux qui veulent voyager nombreux. Tour d'horizon des modèles qui tirent leur épingle du jeu.



RENAULT ESPACE

Le nouvel Espace conserve son ADN de grand voyageur, avec un format allongé et toujours jusqu'à sept places. Plus de détails en page 20.



CITROËN C3 AIRCROSS

La version sept places du nouveau Citroën C3 Aircross est proposée uniquement avec des motorisations thermiques ou hybrides.

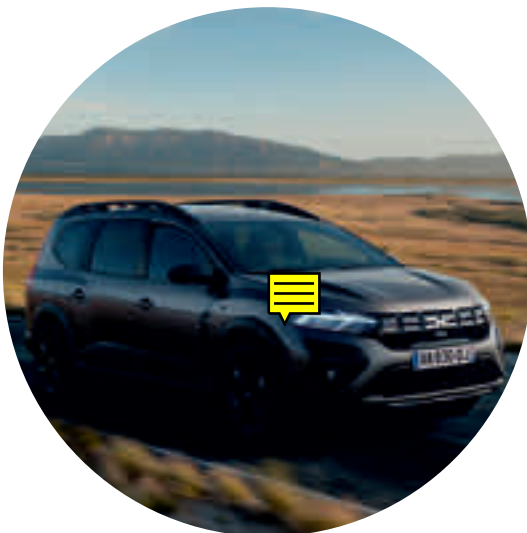


PEUGEOT 5008

Le robuste Peugeot 5008 offre jusqu'à sept places dans un intérieur spacieux, chaleureux et confortable. Plus de détails en page 8.

KIA EV 9

Si vous recherchez le raffinement haut de gamme, découvrez la Kia EV9 et ses trois rangées de sièges confortables.



DACIA JOGGER

L'un des modèles sept places les plus abordables du marché, Dacia Jogger est le compagnon idéal pour voyager en famille.



PEUGEOT 5008

UN COMPAGNON FAMILIAL



haut de gamme

Lorsque l'on prépare un week-end en famille, le choix du véhicule est essentiel. Il doit combiner plusieurs qualités : confort, espace, modularité, mais aussi plaisir de conduite et, bien sûr, technologies modernes. Nous rêvions depuis un moment de retourner au bord de la mer du Nord, et lorsque le moment idéal pour cette escapade est arrivé, nous avons porté notre choix sur le Peugeot 5008. Ce SUV a su évoluer sans renier son caractère familial, tout en intégrant les innovations techniques qui font vraiment la différence.

Dès l'ouverture des portes, l'impression d'espace et de fonctionnalité se fait sentir. Peugeot a clairement misé sur un habitacle accueillant, où chaque passager trouve sa place sans se sentir à l'étroit. La troisième rangée de sièges, souvent reléguée au rang de gadget dans cette catégorie de véhicule, est ici véritablement utilisable et permet donc de transporter sept personnes sans compromis sur le confort ni la praticité. La modularité est un point fort du 5008 : les sièges se replient et se déplient en quelques gestes, facilitant l'adaptation de l'espace selon les besoins du moment.

L'ambiance intérieure mise sur la sobriété et l'élégance

Avec des matériaux soignés et une finition haut de gamme chaque détail renforce la qualité perçue. Les sièges avant chauffants et massants apportent un vrai plus au confort, surtout lors des longs trajets. Le toit panoramique ouvrant, lui, inonde l'habitacle d'une lumière naturelle agréable. Un atout précieux quand, avec l'âge, rester trop longtemps assis peut faire apparaître quelques douleurs. Et comme il ne s'agit pas ici d'une voiture électrique, pas besoin de s'arrêter pour une pause recharge... Le Peugeot 5008 repose sur la plateforme STLA Medium, qui garantit polyvalence et efficacité. Notre modèle d'essai, la version hybride de 136 chevaux, couplée à une boîte automatique à double embrayage, se distingue par une conduite fluide et agréable. Le moteur électrique, qui accompagne le moteur thermique notamment lors des phases d'accélération, rend la conduite urbaine particulièrement douce et silencieuse. Cette assistance électrique permet également de réduire la consommation de carburant, un atout non négligeable dans la vie quotidienne.

Sur route, la puissance disponible est largement suffisante pour dépasser en toute sécurité. Le passage des rapports est parfaitement maîtrisé, ce qui contribue à une sensation de sérénité au volant. Le système hybride intègre une récupération d'énergie au freinage efficace, qui optimise l'autonomie globale. La suspension, bien calibrée, filtre avec soin les irrégularités de la chaussée. Résultat : un confort de roulement qui invite à enchaîner les kilomètres sans fatigue. En quittant la ville pour rejoindre la côte belge, dès les premiers kilomètres d'autoroute, l'isolation phonique de la cabine impressionne : même à haute vitesse, le bruit du vent et des pneus est contenu, ce qui participe à une ambiance paisible à bord. Les enfants, bien installés à l'arrière, se sont rapidement endormis dans un environnement silencieux et confortable. Côté climatisation, le système tri-zone permet à chacun de régler la température selon ses préférences, pour un confort sur mesure. Le grand écran tactile incurvé de 21 pouces occupe une place centrale sur la planche de bord. Il regroupe l'instrumentation numérique et le système multimédia en un seul bloc fluide et moderne. À gauche de l'écran panoramique, le combiné d'instruments, placé au-dessus du volant compact, regroupe toutes les informations de conduite : vitesse, powermètre, aides à la conduite, flux d'énergie... À droite, au centre de la planche de bord, la partie tactile reste à portée de main du conducteur comme du passager. Elle donne accès aux réglages de la climatisation, de la navigation, des médias et de la connectivité. La commande vocale « Hey Peugeot » fonctionne naturellement, sans efforts : elle répond à des demandes simples comme changer de musique ou passer un appel, permettant de garder les mains sur le volant et les yeux sur la route.

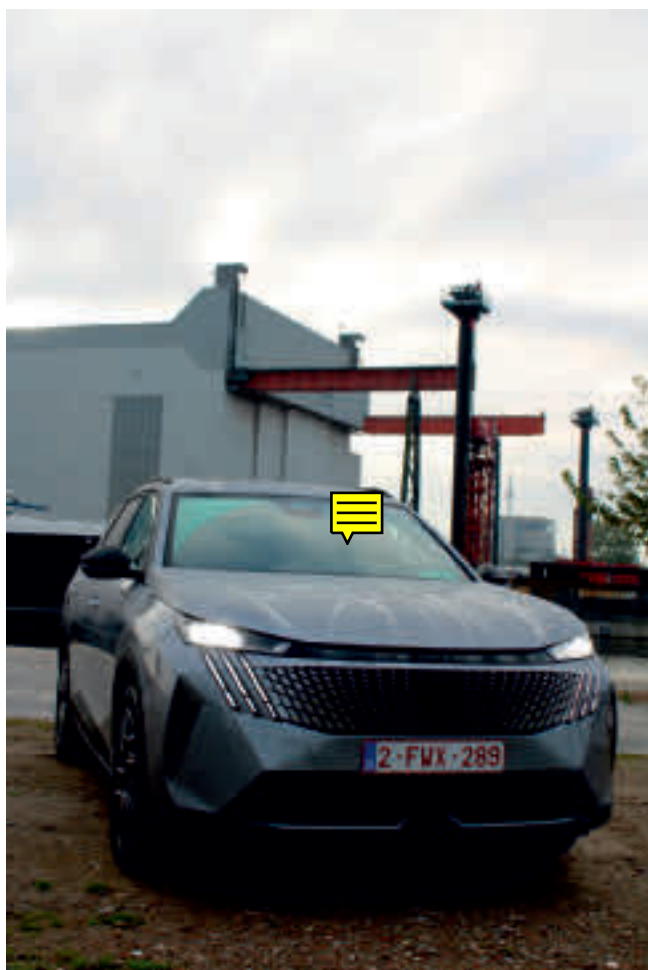
EN ESCAPADE



10

12





À l'extérieur, le design repensé du 5008 séduit par ses lignes anguleuses et sa signature lumineuse à LED en forme de griffes. Sa silhouette aérodynamique, à la fois dynamique et affirmée, lui confère une forte présence sur la route, renforcée par des dimensions généreuses (4,79 m de long, 1,89 m de large, 1,69 m de haut). Depuis la lunette arrière inclinée, soulignée par des éléments latéraux sophistiqués, jusqu'à la face avant intégrant la nouvelle signature lumineuse et une calandre sans délimitation qui se fond dans un dégradé de couleur, chaque détail est travaillé. Cette calandre, mise en valeur par un bandeau noir fin et élégant, intègre des projecteurs LED ultra-compacts qui soulignent encore la sophistication de l'ensemble.

Arrivés à la mer du Nord, le 5008 a révélé toute sa polyvalence. Son hayon électrique rend le chargement et le déchargement des bagages bien plus simples, un vrai plus quand on a déjà les mains bien occupées. La modularité intérieure se révèle être un vrai atout, avec des sièges arrière facilement rabattables pour maximiser l'espace disponible.

La garde au toit généreuse, même à l'arrière, est appréciable pour les passagers, qui profitent d'un confort optimal. La vie à bord est agréable, que ce soit pour les moments de repos après une balade sur la plage ou pour reprendre la route. À l'arrière, il est possible d'installer deux sièges auto grâce aux fixations Isofix, tout en conservant un espace central. Celui-ci peut accueillir un adulte venu partager le trajet avec les enfants, ou servir à poser quelques livres et jeux pour les occuper en route. Nous avons aussi apprécié les vitres arrière teintées, qui protègent les petits yeux du soleil. Bon, lors de notre escapade, ce n'était pas vraiment le soleil qui nous accompagnait, mais plutôt une fine pluie et une fraîcheur de saison... des conditions qui, finalement, s'accordaient parfaitement avec les vagues froides de la mer du Nord.

Au-delà du confort général de ce SUV sept places, les aides à la conduite se révèlent très utiles. Le régulateur de vitesse adaptatif, par exemple, maintient automatiquement la bonne distance avec les autres véhicules et rend les trajets sur autoroute beaucoup plus sereins.

L'assistance au maintien de voie veille à ce que le véhicule reste bien centré, sans intervention brusque, réduisant la fatigue du conducteur. Le freinage d'urgence automatique, complété par la détection des piétons et des cyclistes, renforce la sécurité, notamment dans les zones où la visibilité est réduite. La caméra de recul et les capteurs facilitent les manœuvres, même dans les espaces restreints. La tenue de route, ferme mais confortable, rassure sur chaussée mouillée, grâce à une gestion électronique fine de l'adhérence qui limite tout risque de dérapage.

Au terme de ce week-end, Peugeot 5008 hybride a confirmé ses qualités : un SUV familial spacieux, confortable, sûr et connecté. Il répond parfaitement aux attentes des familles modernes, grâce à une modularité pensée pour s'adapter aux besoins changeants, un agrément de conduite notable, une sécurité renforcée et des technologies high-tech intégrées. Si vous cherchez un SUV capable de suivre votre rythme, avec confort, sécurité et technologie, Peugeot 5008 mérite assurément votre attention. Et pour les amateurs de mobilité verte, bonne nouvelle : il est également disponible en version 100 % électrique !





SUBARU

MET LE PIED AU PLANCHER POUR ATTEINDRE UN AVENIR

électrique

Article rédigé par Mihnea Mocanu

La marque japonaise, connue pour ses transmissions intégrales et son amour de la nature, arbore son amas d'étoiles des Pléiades sur non pas un, ni même deux, mais bien trois nouveaux modèles 100% électriques. On découvre donc la Solterra revisitée, la nouvelle Uncharted, et, encore en état de prototype, la toute nouvelle E-Outback. Des SUV qui brillent en sécurité, confort et aventure.

La nouvelle Uncharted, « a car that has your favorite destination written on it » La voiture sur laquelle est écrite votre destination favorite, annonce David Dello Stritto, General Manager Subaru Europe. Uncharted a en effet été pensée pour deux conducteurs distincts ; les enthousiastes de la conduite, avec sa coupe et performance sportives, et les amoureux de la nature, les aventuriers, ceux qui repoussent les limites des terres ... eh bien, Inexplorées !

C'est Inoue Masahiko, Project General Manager chez Subaru, qui a conduit lui même la Uncharted sur scène pour la première fois, une prouesse technologique qui illustre le savoir-faire de lui et son équipe. Avec 50 ans d'expérience en ingénierie en centre de gravité bas, essentiel pour la sécurité, Subaru insuffle son expertise dans la Uncharted. Connue pour ses voitures à transmission intégrale, qui renforcent la stabilité et l'adhérence en répartissant la masse sur l'axe horizontal, Subaru relève un nouveau défi avec ses modèles 100 % électriques. Comme l'explique Inoue Masahiko, les voitures 100 % électriques ont un centre de gravité bas, mais les occupants restent assis relativement haut dans l'habitacle. Cette différence se fait sentir au niveau de la tête, surtout dans les virages ou sur des routes irrégulières. Pour rendre le voyage plus agréable, les suspensions ont été conçues et ajustées pour limiter les mouvements de la tête.

La Uncharted présente un intérieur élégant avec un écran 14 pouces, deux zones de charge Smartphone, un HUD et un volant (toujours rempli de boutons) tendant vers une forme carrée, permettant une meilleure visibilité du HUD et de la route.

Elle assume des courbes sportives, élégantes et raffinées, mais surtout une silhouette surélevée sur un piédestal à 21cm du sol, une hauteur conséquente qui lui permet de braver la ville aussi facilement que la montagne. Elle offre une autonomie de 470 km en version AWD Dual Motor, de 445 km en version Single Motor FWD, et jusqu'à 585 km en version Long Range Front-Wheel Drive. En effet, Subaru, à l'écoute des besoins des consommateurs européens, a décidé d'élargir son offre afin de satisfaire toutes les envies ; que vous prioritisiez la transmission intégrale, la puissance, l'autonomie ou le prix, il y aura une Uncharted prête à saisir en début 2026.

SUBARU UNCHARTED

Subaru nous rassure : les versions FWD ont été conçues selon une « philosophie AWD », respectant pleinement le niveau de sécurité attendu du constructeur. Grâce aux avancées technologiques et aux performances propres aux véhicules électriques, la version FWD offre un contrôle, une précision et des temps de réponse des roues bien supérieurs à ceux d'une FWD équipée d'un moteur thermique, assure M. Dello Stritto. Et peu importe le modèle : en seulement 30 minutes de recharge rapide, même à -10 °C, la batterie passe de 10 % à 80 %. Uncharted peut accueillir 4 valises dans son coffre, ou 2 valises et une poussette, voire, une fois les sièges rabattus, une planche de surf ! Bien que Subaru mette l'accent sur les capacités et la fiabilité de ses nouveaux modèles 100 % électriques en conditions hivernales, il semble donc possible d'emmener la Uncharted d'Oslo jusqu'aux plages du Portugal !



Enfin, son coffre multifonction dispose de crochets rabattables pour sécuriser les sacs de courses et sa prise 220V AC modernise les escapades et road-trips ; qu'on branche la cafetière à Oslo ou le sèche-cheveux au bord des plages, on tire plein pouvoir de la batterie électrique à portée de main !

Solterra, un nom précédé par sa réputation

Si vous avez déjà entendu le nom Solterra, c'est probablement parce que c'est la première voiture 100% électrique à porter sur ses épaules (ou son châssis ?) le rôle de Safety Car (voiture de sécurité) dans la WorldSBK (Superbike World Championship). Avec son nom symbolique, la voiture du Soleil et de la Terre rappelle les valeurs de Subaru, illustre ses ambitions éco-responsables et marque l'arrivée du constructeur dans le milieu des véhicules 100% électriques, en 2021. Quatre ans plus tard, la nouvelle Solterra voit le jour. Fini l'option FWD, la version revisitée vient systématiquement avec ses quatre roues motrices. Elle bénéficie donc du système X-Mode de Subaru, connu pour sa gestion de motricité en conditions difficiles (Neige, Terre, Boue), mais aussi de performances améliorées. On retrouve une augmentation de près de 60% de la puissance avec maintenant 338 ch (252 kW) et un 0-100 km/h en 5,1 secondes (contre 6,9 secondes pour la Solterra AWD première génération). Poussée d'une batterie avec une capacité sensiblement améliorée (73,1 kWh contre 71,4 kWh pour le modèle précédent), elle estime une autonomie de 500km (contre 414 km) et une capacité de remorquage 2x plus conséquente allant jusqu'à 1,5 tonnes. Elle peut recharger sa batterie de 10% à 80% en seulement 30 minutes (D/C fast charging), et ce même à -10°C. Avec une garde au sol de 21cm, un écran tactile de 14 pouces et un système son Harman/Kardon, la nouvelle Solterra donne vraiment envie de parcourir la Terre les cheveux au vent et le Soleil dans le rétro !



Subaru Solterra



Subaru E-Outback

E-Outback, un E qui veut dire bien plus qu'électrique

Le nouveau crossover électrique porte un nom rempli de sens d'après David Dello Stritto ; c'est le « E » qui inspire Expérience, Exploration, Endurance et Engineering. On attend notamment un système AWD prédictif et une amélioration des critères de sécurité en termes de stabilité, roulis et surveillance de la conduite (comme un stop d'urgence en cas de conducteur évanoui). Les caractéristiques du prototype annoncé sont une batterie de 74,7 kWh permettant une autonomie estimée au-delà de 450km et une capacité de remorquage de 1,5 tonnes, le tout poussé par deux moteurs de 280 kW au total (375ch) poussant la E-Outback de 0km/h à 100km/h en 4,4 secondes. Niveau design, Subaru augmente la visibilité via le pare-brise arrière grâce à un changement du cadre aux piliers D et C, et instaure un essuie-glace arrière, des barres de toit et une large barre lumineuse au niveau du coffre éclairant le nom du constructeur, le tout enrobé d'une silhouette tout-terrain.

Subaru et le futur ?

Qu'est-ce que l'on peut attendre des prochaines Subaru électriques ? Les véhicules électriques sont-ils le principal focus du constructeur, ou verra-t-on aussi des modèles hybrides dans les prochaines années ? Peut-on s'attendre à une mise à jour électrique de la tant adorée WRX STI, une fameuse ST-E ? L'offre des SUV électriques Subaru semble compréhensive mais qu'en est-il de modèles compacts, moins chers avec certes une autonomie plus faible mais une forme adaptée aux espaces urbains ? Inoue Masahiko affirme que tous ces points sont « en considération » et que la priorité de Subaru reste de toujours produire des véhicules adaptés aux besoins et envies changeantes de leurs clients.



SOLTERRA

100% ELEKTRIQUE, 100% SUBARU



8 ANS DE GARANTIE,
SANS LIMITATION
DE KILOMÉTRAGE



MAINTENANT AVEC **€ 10.000** DE REMISE*

*Offre valable jusqu'au 31 octobre 2025



16,0-18,0 kWh/100 KM | 0 G/KM CO2 (WLTP) - www.subaru.lu | Donnons priorité à la sécurité



La conférence « Enfants à bord, sécurité d'abord » est une initiative de NOUVELLE visant à sensibiliser le public luxembourgeois à l'importance capitale de la sécurité des enfants en voiture. Destinée aux parents, grands-parents, et toute personne transportant des enfants, cette rencontre met l'accent sur les bonnes pratiques, les équipements adaptés et les comportements à adopter pour minimiser les risques lors des trajets en voiture.

Pour offrir une perspective complète et approfondie sur ce sujet crucial, l'événement réunira des spécialistes dans le domaine de la sécurité routière. Les participants auront l'opportunité d'échanger directement avec ces professionnels, de poser leurs questions et de bénéficier de conseils concrets pour améliorer la protection de leurs enfants à bord.

La conférence abordera plusieurs thématiques essentielles, telles que :

- le choix et l'installation correcte des sièges auto en fonction de l'âge et du poids de l'enfant ;

- l'importance de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue adaptés ;

- les comportements à adopter au volant pour réduire les risques d'accidents ;

- l'impact des technologies embarquées sur la sécurité et la prévention des collisions.

Cette initiative se veut également un moment d'échange et de réflexion autour de la sécurité routière au Luxembourg, dans un contexte où la prévention et l'information restent les meilleurs alliés pour protéger les enfants. La conférence « Enfants à bord, sécurité d'abord » se positionne ainsi comme un rendez-vous incontournable pour tous ceux qui souhaitent conjuguer mobilité et sécurité familiale. Rendez-vous le 10 octobre 2025 à 14h00 chez Autopolis ((Zone d'activités Bourmicht, L-8070 Bertrange).



Chaque jour, nos enfants sont exposés aux dangers de la route.
Comment mieux les protéger ?

CONFÉRENCE

ENFANTS À BORD, SECURITE D'ABORD !

10 OCTOBRE 2025 | 14h00

 AUTOPOLIS

Zone d'activités Bourmicht, L-8070 Bertrange



**MIRELA CODREANU
MOCANASU**

PÉDIATRE
CENTRE HOSPITALIER
DE LUXEMBOURG



**LAURENT
LENTZ**

DIRECTEUR
UNITÉ DE LA POLICE
DE LA ROUTE, POLICE
LÉTZEBUERG



**JORGE
DE PINHO**

INSTRUCTEUR
AUTO-MOTO ÉCOLE
CLOCHE D'OR



INSCRIVEZ-VOUS :
CONTACT@NOUVELLEMAGAZINE.COM

PLACES LIMITÉES !
PARTICIPATION GRATUITE

NOUVELLE



RENAULT

SYMBIOZ ET ESPACE

DEUX MOTEURS FULL HYBRID NOUVELLE

génération

La technologie hybride s'impose désormais comme une évidence dans notre quotidien. Elle s'adapte aux usages réels, sans compromis sur le confort ni sur la liberté. Depuis plusieurs années, Renault développe sa propre vision de l'hybride, pensée aussi bien pour la ville — où l'on profite du silence et de la douceur des démarrages en 100 % électrique, avec jusqu'à 80 % des trajets urbains et périurbains réalisés sans utiliser le moteur thermique — que pour les longues distances, où l'on apprécie des arrêts très rares à la station-service, une consommation réduite et des émissions maîtrisées. Il s'agit de la technologie full hybrid E-Tech : brillamment, le meilleur des deux mondes, électrique et thermique.

Lancée en 2020, la technologie E-Tech a d'abord été proposée sur Clio, Captur et Mégane, avant de s'imposer rapidement comme un pilier de la gamme Renault. Le résultat ? Une ascension constante : 10,3 % des ventes de véhicules hybrides en 2021, 35 % en 2024, et déjà plus de 44 % au premier trimestre 2025. Aujourd'hui, Renault est le numéro un des ventes de véhicules hybrides en France et le numéro deux en Europe ... et s'apprête à franchir le cap du million de modèles équipés de la technologie full hybrid E-Tech.

La technologie full hybrid E-Tech associe un moteur thermique, deux moteurs électriques, une boîte de vitesses multimode à crabots sans embrayage et une batterie. Cette architecture permet de circuler sans devoir recharger la voiture, en laissant le système gérer automatiquement la répartition entre l'électrique et le thermique. Résultat : une conduite fluide, des économies de carburant et moins d'émissions ! Cette technologie entre aujourd'hui dans une nouvelle phase : grâce à une version 2.0 du système E-Tech, Renault améliore encore les performances, la sobriété et l'agrément de conduite, tout en optimisant les composants. Aujourd'hui, vous avez le choix entre trois motorisations full hybrid E-Tech : 140 ch, proposée sur Clio et Arkana ; 160 ch, la nouvelle motorisation que nous avons testée sur Symbioz — également disponible sur Captur ; et 200 ch, réservée aux modèles les plus spacieux et haut de gamme comme Austral, Rafale et Espace.

Intéressons-nous à la nouvelle motorisation de 160 ch qui se distingue par une consommation mixte réduite à 4,3 l/100 km. Elle inaugure un moteur thermique revu, dont la cylindrée passe de 1,6 à 1,8 L, avec une puissance portée à 109 ch contre 94 précédemment. Ce bloc est associé à deux moteurs électriques : un e-moteur principal de 50 ch, et un démarreur-générateur haute tension de type HSG de 20 ch, qui gère les changements de rapports. Leur alimentation repose sur une batterie de 1,4 kWh, qui bénéficie à présent d'un refroidissement par la climatisation. Les démarrages se font systématiquement en mode 100 % électrique, et jusqu'à 80 % des trajets urbains ou périurbains (jusqu'à 105 km/h) peuvent s'effectuer sans consommer une goutte d'essence. Résultat : une réduction de carburant pouvant aller jusqu'à 40 % par rapport à un moteur thermique classique. De son côté, la motorisation 200 ch a été optimisée et associe un moteur thermique 3 cylindres essence 1.2 litre turbocompressé de 130 ch à deux moteurs électriques : un bloc principal de 70 ch assure les roulages en électrique et un moteur électrique secondaire de 25 ch qui assure les démarrages du moteur thermique et les changements de rapports. À cela s'ajoute la boîte de vitesses multimode à crabots sans embrayage, issue de la Formule 1. Elle combine deux rapports pour le moteur électrique principal et quatre pour le moteur thermique. Grâce à 15 combinaisons possibles, elle sélectionne automatiquement le mode de fonctionnement le plus pertinent : 100 % électrique, hybride dynamique, e-drive, thermique seul ou régénération d'énergie.



Découvrez la présentation vidéo en scannant ce QR code:



Pensée pour un usage quotidien comme pour les escapades du week-end, Symbioz combine compacité et habitabilité avec un volume de coffre jusqu'à 624 litres. L'habitacle, lumineux et soigné, s'équipe d'un toit opacifiant Solarbay, du système multimédia OpenR Link avec Google intégré, et d'une banquette coulissante pour adapter l'espace à bord selon les besoins.



Renault Symbioz

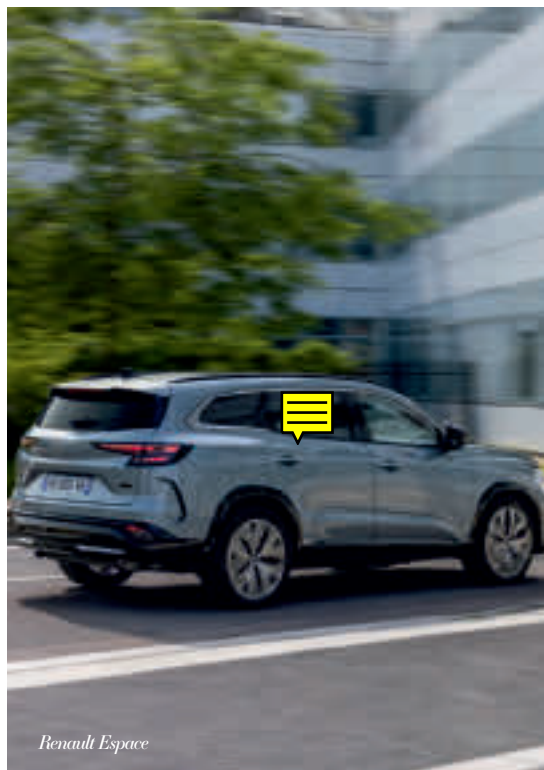


Renault Symbioz



Renault Espace

De son côté, nouvel Espace conserve son ADN de grand voyageur, avec un format allongé et toujours jusqu'à sept places. Grâce à une autonomie de jusqu'à 1 100 km et une consommation moyenne de 4,8 l/100 km, il s'impose comme un compagnon idéal pour les longs trajets en famille.



Renault Espace

À bord, l'ambiance est résolument haut de gamme : sièges avant redessinés pour plus de maintien, nouveaux matériaux, insonorisation renforcée, et système de reconnaissance du conducteur pour un accueil personnalisé. Grâce à sa plateforme CMF-CD, Espace bénéficie également de technologies avancées : train arrière multi-bras, 4 roues directrices 4Control Advanced, feux Matrix LED Vision, affichage tête haute, toit en verre opacifiant Solarbay de 2 m², et 32 aides à la conduite, dont la conduite assistée de niveau 2. Disponible en 5 ou 7 places, avec un coffre pouvant atteindre 2 224 litres, il reste une référence pour les familles nombreuses ou les aventuriers du quotidien. Et pour mieux répondre aux besoins de tous, Renault distingue désormais les prix des versions 5 et 7 places, rendant l'Espace plus accessible.

Avec cette nouvelle génération de motorisations full hybrid E-Tech, Renault confirme sa capacité à innover. Plus efficaces et plus agréables à conduire, Renault Symbioz et Espace embarquent les familles sur tous les trajets, du quotidien urbain aux vacances estivales, sans stress ni recharge. Une évolution maîtrisée, qui montre que l'hybride a encore de beaux jours devant lui — surtout quand il s'adapte aussi bien aux réalités de la route.

RENAULT 4 E-TECH ELECTRIC

portes ouvertes
19-20 septembre




jusqu'à 409 km d'autonomie⁽¹⁾
de 15 à 80% d'autonomie en 30 min. de recharge
Google intégré & plus de 30 applications⁽²⁾
420 L volume de coffre et 2,2 m de longueur de chargement



0 gr CO₂/km · 14,7 - 15,8 kWh/100 km (wltp)

contactez votre distributeur pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule

(1) selon wltp (2) Google, Google Play, Google Maps, Waze et les autres marques sont des marques de Google LLC. annonceur : Renault belgique-luxembourg s.a. (importateur), chaussée de mons 281, 1070 bruxelles, TVA BE 0403 463 679, IBAN BE76 0017 8828 2195, rpm bruxelles.  **Donnez PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**

renault.lu

**Groupe Autosphere
Bertrange**
8a rte de Longwy
L-8080 Bertrange

**Groupe Autosphere
Capellen**
1b rte d'Arlon
L-8310 Capellen

**Groupe Autosphere
Diekirch**
La Zano - Rue Fischhoff
L - 9379 Diekirch

**Groupe Autosphere
Dudelange**
240 rte de Luxembourg
L-3515 Dudelange

**Groupe Autosphere
Esch-Belval**
136 rue de Belval
L-4024 Esch-sur-Alzette



NOUVEAU RENAULT AUSTRAL



Nouvelle signature lumineuse, face avant et arrière totalement revues, confort retravaillé ... Nouveau Renault Austral réaffirme son positionnement sur le segment très convoité des SUV compacts. Lancé en 2022, Renault Austral est venu compléter la gamme C-SUV du constructeur français. En parallèle, le segment des C-SUV connaît une dynamique propre en Europe, avec une part de marché en hausse, passée de 2,9 % en 2020 à 5,2 % récemment. Une progression portée par l'appétit grandissant des consommateurs pour ce type de véhicules.

L'Austral en est d'ailleurs un bon indicateur : plus de 200.000 exemplaires ont déjà été vendus depuis son lancement ! Aux côtés du Rafale et de l'Espace, il repose sur la plateforme CMF-CD et propose, avec eux, une offre hybride particulièrement attractive. Aujourd'hui, nouveau Austral est décliné en deux motorisations : full hybrid E-Tech 200 ch — qui représente à elle seule 80 % des ventes — et Mild hybrid 160 ch. Trois finitions sont disponibles : Evolution, Techno, et Esprit Alpine.

Concentrons-nous maintenant sur les évolutions apportées par le restylage de l'Austral. Dès le premier regard, on remarque que le design extérieur évolue en profondeur. De petits losanges en 3D embossés dans la calandre et centrés autour du logo, renforcent le caractère affirmé de la face avant. Le nouveau dessin du capot, du bouclier et de la calandre confère à l'ensemble une posture plus imposante, dans la lignée de celle du Rafale et de l'Espace. Cette impression de prestance est également accentuée par la nouvelle signature lumineuse : les optiques ont été redessinées, tandis que les feux de jour adoptent une forme de demi-losange, intégrée dans le bouclier pour une identité visuelle encore plus marquée.

À l'arrière, l'évolution du design se perçoit dans les lignes plus athlétiques et sculptées de la partie supérieure et centrale, qui renforcent le dynamisme du véhicule. Le logo, mieux intégré dans le dessin global, s'inscrit avec justesse dans cette nouvelle identité visuelle. Mais l'élément phare reste la signature lumineuse, directement inspirée du Rafale : une mise en scène audacieuse qui attire immédiatement l'œil. Une fois allumés, les feux arrière révèlent des formes de carrés découpés en sept pièces, inspirées du tangram. Éteints, ils offrent un effet de glaçons flottants, subtil et moderne, qui confère au véhicule une allure résolument contemporaine.

Prenons place au volant ! Dès les premiers instants, on perçoit l'attention portée au confort : les passagers avant profitent de nouveaux sièges offrant un bon maintien latéral et au niveau des épaules. Effet cocoon garanti. Autre détail bien pensé, la position du levier de vitesses a été revue : toujours placé à droite du volant, il a été remonté et davantage éloigné de la commande des essuie-glaces. Une modification simple mais astucieuse, qui évite toute confusion à l'usage.

À gauche du volant, on retrouve le bouton My Safety Switch, qui permet d'activer d'un seul geste les réglages personnalisés de cinq aides à la conduite. Les ajustements de ces paramètres s'effectuent via le menu de l'écran multimédia, dont la taille varie selon les versions : 9 ou 12,3 pouces. Au total, ce sont 32 aides à la conduite qui épaulent l'expérience au volant. Parmi elles, on peut citer l'Active Driver Assist, qui combine le régulateur de vitesse adaptatif, le centrage dans la voie et les données de géolocalisation associées à une cartographie spécifique. Le système intègre également la reconnaissance des panneaux de signalisation avec alerte de sur-vitesse, une fonction qui peut être utilisée seule ou associée au limiteur ou au régulateur de vitesse. On note également deux aides conçues pour améliorer la conduite. Safety Score prend en compte la vitesse, la trajectoire et les distances de sécurité pendant le trajet. À la fin de chaque parcours, une évaluation de 0 à 100 est proposée, accompagnée de conseils personnalisés.

De son côté, Safety Coach utilise les données des capteurs du véhicule pour évaluer en temps réel les risques liés à la vitesse, aux distances de sécurité, ainsi qu'à la gestion des trajectoires et des changements de voie. Cette innovation permet d'analyser le style de conduite afin de l'adapter et d'éviter les accidents.



Dans la partie gauche de l'habitacle, on retrouve une caméra montée sur le pilier A. Il s'agit d'un système de reconnaissance du conducteur, qui configure automatiquement le véhicule selon les préférences dès l'ouverture de la porte conducteur. Très pratique, ce dispositif fait gagner du temps, surtout quand on est pressé et qu'il faut rapidement partir. Cette personnalisation inclut également les réglages électriques du siège conducteur et des rétroviseurs latéraux. Pour utiliser ce système, il suffit de créer un profil utilisateur via l'écran multimédia et d'enregistrer son empreinte faciale grâce à la caméra embarquée. Côté confidentialité, aucune donnée n'est envoyée sur un serveur externe : toutes les informations restent stockées uniquement dans le véhicule. Jusqu'à six profils peuvent ainsi être configurés.

Reprenons le volant et plaçons le levier de vitesse en position D pour découvrir l'expérience de conduite offerte par nouveau Renault Austral ! Dans la version que nous avons testée, la full hybrid E-Tech 200 ch, nous avons apprécié la fluidité, la dynamique et l'agilité de la voiture, même sur des routes sinueuses. La tenue de route est excellente, avec une réactivité rassurante et une stabilité remarquable, notamment grâce au système 4Control Advanced à quatre roues directrices. On a également apprécié le freinage régénératif, qui peut être géré via les palettes derrière le volant afin de choisir l'un des trois niveaux de régénération. On trouve que c'est particulièrement intéressant, non seulement du côté de la récupération d'énergie, mais aussi en matière de sécurité, car cette fonction renforce l'expérience de conduite.



Côté consommation, nous avons observé, selon le style de conduite, des chiffres allant de 6,2 L/100 km lors d'une conduite assez sportive dans des virages serrés, à 4,7 L/100 km lors d'une conduite plus posée. Selon ses envies, on peut choisir son mode de conduite via les réglages Multi-Sense, qui influencent également la couleur d'éclairage de l'habitacle et l'affichage du tableau de bord : Éco, Sport, Confort et Perso. Autre point notable : l'amélioration du confort acoustique ! Le bruit du moteur au ralenti a été réduit de 6 décibels, tandis que les bruits d'air à l'intérieur diminuent de 2 décibels grâce aux nouveaux joints de portes et aux rétroviseurs au design plus aérodynamique. En finition Esprit Alpine, les vitrages feuilletés latéraux avant améliorent le confort acoustique des passagers avant jusqu'à 6 décibels.



La motorisation full hybrid E-Tech 200 ch associe un bloc thermique 3 cylindres essence 1,2 litre turbocompressé de 130 ch (96 kW) et 205 Nm de couple à deux moteurs électriques : le moteur électrique principal développe 70 ch (50 kW) et 205 Nm de couple, alimenté par une batterie lithium-ion de 2 kWh sous 400 V, ce qui permet de rouler en mode 100 % électrique. Le moteur électrique secondaire, plus petit, fournit 25 ch et 50 Nm de couple. Il est dédié au démarrage du moteur thermique et aux changements de rapport.

Quant au fonctionnement de cette motorisation full hybrid E-Tech, il n'y a pas de bouton « My Safety Switch » ici : la boîte de vitesses automatique intelligente sélectionne automatiquement le mode de conduite le plus adapté parmi plusieurs possibilités : 100 % électrique, hybride dynamique (le moteur thermique et le moteur électrique s'associent pour entraîner les roues), e-drive (le moteur électrique entraîne les roues tandis que le moteur thermique fonctionne pour recharger la batterie), thermique (seul le moteur essence entraîne les roues et/ou recharge la batterie), récupération d'énergie (les roues entraînent le moteur électrique qui recharge la batterie).

Habitabilité généreuse

Commençons par la banquette de deuxième rangée, coulissante sur 16 cm, inclinable sur trois positions et rabattable 2/3-1/3. Si à l'avant on bénéficie d'une sensation d'espace et de liberté, les passagers arrière ne sont pas en reste. Ils profitent d'un généreux espace aux genoux, pouvant atteindre jusqu'à 27,4 cm, ainsi que d'une hauteur sous pavillon supérieure à 90 cm, garantissant un confort optimal même lors des longs trajets, y compris entre deux sièges enfants. Le volume de coffre varie selon la motorisation : pour la version full hybrid E-Tech 200 ch, il s'étend de 527 litres jusqu'à 1 736 litres une fois les sièges rabattus, tandis que la version mild hybrid E-Tech 160 ch offre un coffre allant de 555 à 1 761 litres. Le coffre est également équipé d'une prise 12 V. Pour augmenter encore le volume de chargement, Renault propose le coffre aero cargo box, qui s'installe sur l'attelage et ajoute 310 litres sans compromettre l'aérodynamisme du véhicule. En ce qui concerne les prises, la console centrale comprend deux ports USB-C ainsi qu'une prise 12 V. À l'arrière, les passagers disposent également de deux prises USB-C et d'une prise 12 V situées au dos de l'accoudoir central. Pour couronner l'expérience à bord, une surface d'affichage de 1 000 cm² — l'équivalent de trois tablettes — plonge encore davantage les occupants dans l'univers de Renault. Le double écran OpenR combine un tableau de bord numérique personnalisable de 12 pouces, contrôlable depuis le volant, et un écran multimédia de 9 ou 12,3 pouces selon les versions. Un affichage tête haute de 9,3 pouces complète l'ensemble. Nouveau Renault Austral affirme sa place dans le segment C avec une conduite apaisée, un design repensé dans les moindres détails et une technologie intuitive, pensée pour enrichir chaque trajet !



VOYAGER EN ÉLECTRIQUE



Kia EV 6

L'ÉLECTRIQUE QUI NE COMPLIQUE PAS

● ● ● *les vacances*

Longtemps considérée comme une solution idéale pour la ville, la voiture électrique gagne du terrain sur les longues distances. Reste une question fréquente : est-ce vraiment adapté à un voyage en famille, avec enfants impatientes et parents fatigués ? Avec le Kia EV6 nouvelle génération, la réponse est clairement oui !

Contrairement à ce qu'on entend souvent, s'arrêter en cours de route n'est pas un inconvénient, surtout quand on voyage en famille. La patience des enfants a ses limites, et généralement, celui qui s'ennuie réclame aussi quelque chose à grignoter. Ajoutez à cela le besoin de se dégourdir les jambes ou de simplement faire une pause pour reposer les esprits : même sur autoroute, un arrêt devient vite indispensable. C'est précisément dans ce contexte que la voiture électrique prend tout son sens. Mais si la pause est naturelle, la question du temps de recharge, elle, reste un point sensible. En voyage, personne n'a envie de rester coincé une heure ou deux sur une aire de service, surtout si cette attente ne s'accompagne pas d'un vrai déjeuner ou d'une activité pour les enfants. Dans le meilleur des cas, les bornes se trouvent à proximité d'une aire de service bien équipée, avec de quoi occuper tout le monde. Mais parfois, elles se trouvent à l'écart des lieux fréquentés, mal éclairées, et peu rassurantes quand il fait nuit ou que le temps est mauvais.

Dans ces situations, patienter avec des enfants fatigués ou agités devient vite un défi. La bonne nouvelle, c'est que le Kia EV6 change la donne. Grâce à son architecture 800V, il passe de 10 à 80 % de charge en 18 minutes. Mieux encore, on peut récupérer jusqu'à 343 km d'autonomie en à peine un quart d'heure. Lors de notre trajet, nous sommes arrivés à la borne avec 20 % de batterie. Le temps de commander nos plats, de manger tranquillement et de faire un petit tour, la voiture affichait déjà une batterie chargée à 100 %. Pas de compromis sur le programme ! C'était un recharge presque invisible dans le rythme du voyage.

Cette efficacité nous a franchement surpris. À tel point qu'on s'est dit que cette voiture, on allait la recommander à toutes les familles qui hésitent encore à passer à l'électrique par peur de manquer d'autonomie... ou de patience. Et c'est précisément ce que nous faisons ici. Pour rejoindre le nord de l'Italie, un seul arrêt a suffi. Un arrêt que nous aurions fait de toute façon, même en voiture thermique, pour déjeuner. Le retour s'est déroulé de la même manière, avec une petite recharge juste avant d'arriver à la maison, histoire de repartir avec une batterie pleine le lendemain matin. Et pour ceux qui disposent d'une wallbox à domicile, cette dernière recharge peut facilement être évitée. Il suffit de se brancher le soir ... et de repartir le matin, comme on le ferait avec un téléphone. Simple, efficace, et adapté à la réalité des familles. Avec sa nouvelle batterie de quatrième génération de 84 kWh — soit 8,5 % de capacité supplémentaire par rapport à la version précédente, le Kia EV6 annonce jusqu'à 582 km d'autonomie selon la norme WLTP. Sur le papier, c'est déjà une belle promesse. Mais c'est surtout sur la route, que cette autonomie fait toute la différence.

Lors de notre trajet, entre jeux de cartes, coloriages et lecture, nous avons franchi les frontières sans jamais nous soucier du niveau de batterie. Certaines électriques grignotent leur autonomie à la moindre montée. Ici, c'est tout le contraire : la sobriété est remarquable, même avec la climatisation en pleine chaleur lombarde. Cette performance repose sur une batterie plus dense, mieux refroidie, capable désormais de supporter jusqu'à 258 kW en recharge rapide, contre 239 kW auparavant.

VOYAGER EN ÉLECTRIQUE





Résultat : non seulement on s'arrête moins souvent, mais les arrêts sont aussi plus courts, ce qui, avec des enfants, n'est jamais un détail. Et le plus intéressant, c'est qu'on peut suivre en direct la répartition de la consommation. Une sorte de tableau de bord ludique et pédagogique, qui permet de voir ce qui consomme vraiment. Par exemple, sur une portion de route, la conduite représentait 69 % de la consommation (soit 11 kW), l'électronique de bord 13 % (0,38 kW), la climatisation 18 % (0,42 kW), et l'entretien de la batterie... 0 %, soit 0,00 kW. Côté conduite, le Kia EV6 impressionne par son équilibre. Avec jusqu'à 239 kW de puissance et 605 Nm de couple, il offre des accélérations vives mais parfaitement maîtrisées. On appuie, ça part — mais sans jamais surprendre ni secouer. C'est une force douce, bien dosée, qui donne confiance.



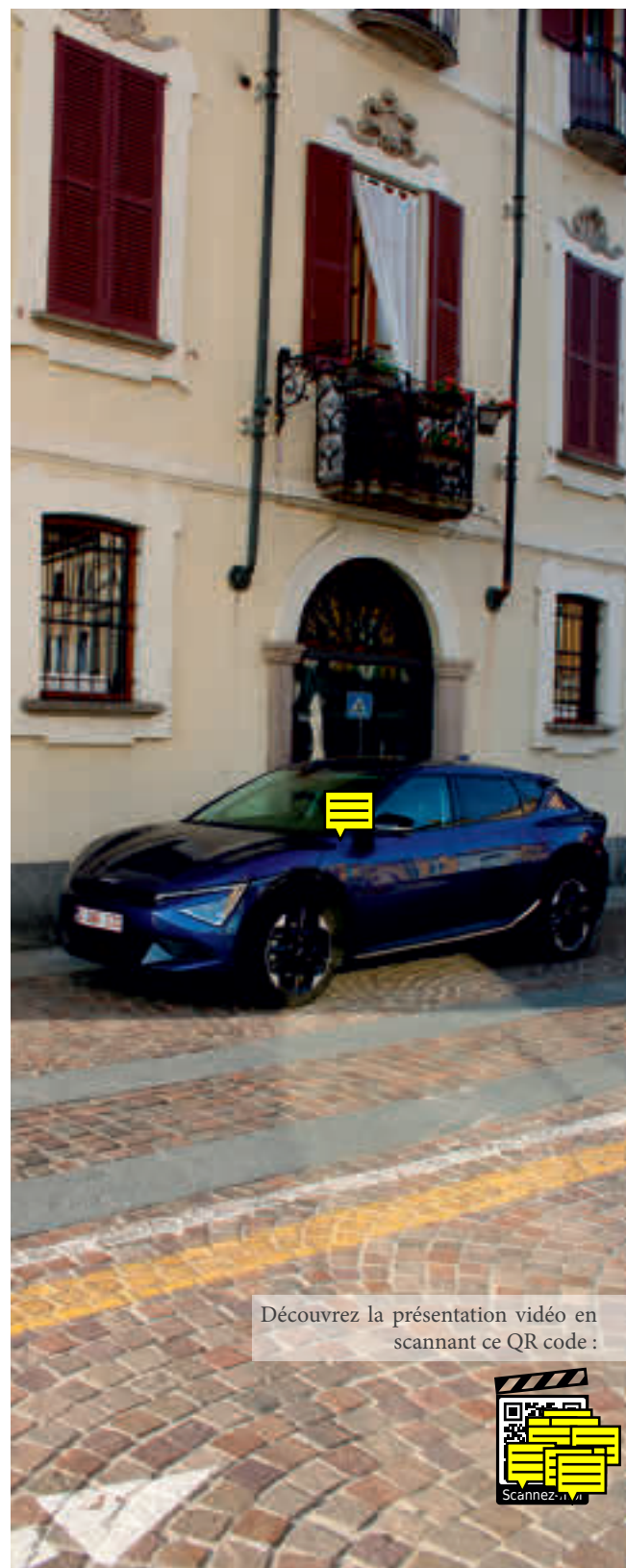
Sur autoroute, même bien chargée, la voiture garde son aplomb et sa stabilité, y compris dans les courbes des Alpes italiennes. Dans l'habitacle, on ressent immédiatement une sensation de confort, y compris dans les longues descentes sinueuses ou lors de dépassements appuyés. Et toujours dans un silence remarquable : pas de vibrations, pas de grondement moteur, juste le souffle discret de la climatisation. Ce calme à bord surprend, même à 130 km/h, et devient franchement précieux quand les enfants dorment. La conduite devient ainsi une expérience apaisée, mais jamais ennuyeuse. Réactive quand il le faut, fluide le reste du temps, l'EV6 fait partie de ces voitures qui se font oublier... jusqu'au moment où l'on réalise qu'on vient de rouler des heures sans fatigue, sans bruit, et presque sans toucher à la pédale de frein, grâce au mode intelligent de récupération d'énergie. L'intérieur a lui aussi évolué en profondeur. L'ambiance est plus épurée, plus moderne, avec cette grande planche de bord horizontale qui donne immédiatement une impression d'espace.

Le regard est naturellement attiré par l'écran incurvé panoramique, à la fois élégant et parfaitement lisible. Et quand vient la nuit, l'éclairage d'ambiance — discret mais bien présent — transforme l'habitacle en véritable cocon lumineux. Pour souligner son caractère dynamique, l'EV6 s'équipe d'un volant redessiné et d'un bandeau de planche de bord subtilement texturé, au motif raffiné. Le chargeur à induction a lui aussi été revu : plus puissant (15 W) et mieux intégré, avec un compartiment smartphone repensé, il facilite la vie au quotidien. Kia EV6 coche aussi toutes les cases côté technologie : Apple CarPlay et Android Auto sans fil, mises à jour à distance, système de navigation connecté de dernière génération... et des ports USB accessibles un peu partout. Un détail qui change tout quand il faut recharger la tablette ou le casque Bluetooth pendant un long trajet.



Le style, c'est souvent ce qui accroche le regard en premier — et ici, l'EV6 ne passe clairement pas inaperçu. Il affirme davantage sa personnalité, avec une signature lumineuse Star Map à l'avant comme à l'arrière : des lignes LED sculptées, à la fois fluides et audacieuses, qui accentuent son allure futuriste sans en faire trop. La face avant gagne en dynamisme avec un pare-chocs en forme d'aile et une calandre affinée qui donne l'impression que le véhicule fend l'air, même à l'arrêt. Les jantes redessinées ajoutent du relief, tandis qu'à l'arrière, les nouveaux feux renforcent visuellement la largeur. Un design plus affirmé, plus expressif — mais toujours élégant !

Kia EV6 n'est pas seulement une voiture électrique plus aboutie : c'est une compagne de route parfaitement adaptée aux réalités d'un voyage en famille. Autonomie renforcée, recharge express, confort amélioré et technologies bien pensées : tout y est pour partir l'esprit tranquille !



Découvrez la présentation vidéo en scannant ce QR code :



LANCIA YPSILON HF

LE RETOUR D'UNE *Légende*

Lancia poursuit sa renaissance en renouant avec l'univers du sport automobile. Symbole de cette ambition retrouvée : le retour du mythique badge HF, accompagné de son emblématique porte-bonheur, l'éléphant rouge. Un clin d'œil chargé d'histoire pour les passionnés, mais aussi une promesse : celle de performances exaltantes, fidèles à l'ADN de la marque.

Le constructeur italien, qui s'est fixé pour objectif de lancer un nouveau modèle tous les deux ans, nous a conviés sur le légendaire circuit de Balocco. L'occasion de découvrir deux nouveautés majeures : Lancia Ypsilon HF, première citadine 100 % électrique haute performance du marché, et Lancia Ypsilon HF Line, dotée d'un groupe motopropulseur mild hybrid 1.2 litre 48V. À cette occasion, l'inauguration d'un lieu emblématique a marqué les esprits : Lancia HF Track, dédié aux expériences dynamiques, où les passionnés peuvent s'immerger dans l'univers sportif de la marque. Au-delà du design inspiré par la course, c'est une véritable âme électrisante que véhicule ce retour du badge HF. Sur piste, les sensations sont immédiates : l'accélération suspend le temps, la réactivité est bluffante, et l'adhérence procure une impression de parfaite fusion avec la route. À bord, on ne s'ennuie jamais. C'est vif, engageant, exaltant. Seul bémol pour l'instant : le son sportif n'est pas encore au rendez-vous, mais il est prévu dans une prochaine mise à jour.

Lancia Ypsilon HF : une citadine électrisante



Avec ses 280 ch et 345 Nm de couple, Lancia Ypsilon HF signe la meilleure accélération de son segment, passant de 0 à 100 km/h en 5,6 secondes. Cette compacte cache une véritable âme de voiture de course. À l'intérieur, elle conserve l'univers Ypsilon tout en affichant des éléments exclusifs HF : volant sport inspiré du rallye, sièges « cannelloni » en velours bleu profond à la fois enveloppants et confortables, et une ambiance où la signature HF est omniprésente, pour le plus grand plaisir des amateurs de sensations et de raffinement.

Lancia Ypsilon HF Line : sportivité discrète



Cette version plus accessible embarque un moteur mild-hybrid 1.2 litre de 110 ch, offrant une vitesse maximale de 190 km/h. Elle constitue une entrée élégante dans l'univers HF, idéale pour celles et ceux qui souhaitent un soupçon de sportivité au quotidien sans renoncer à la polyvalence.



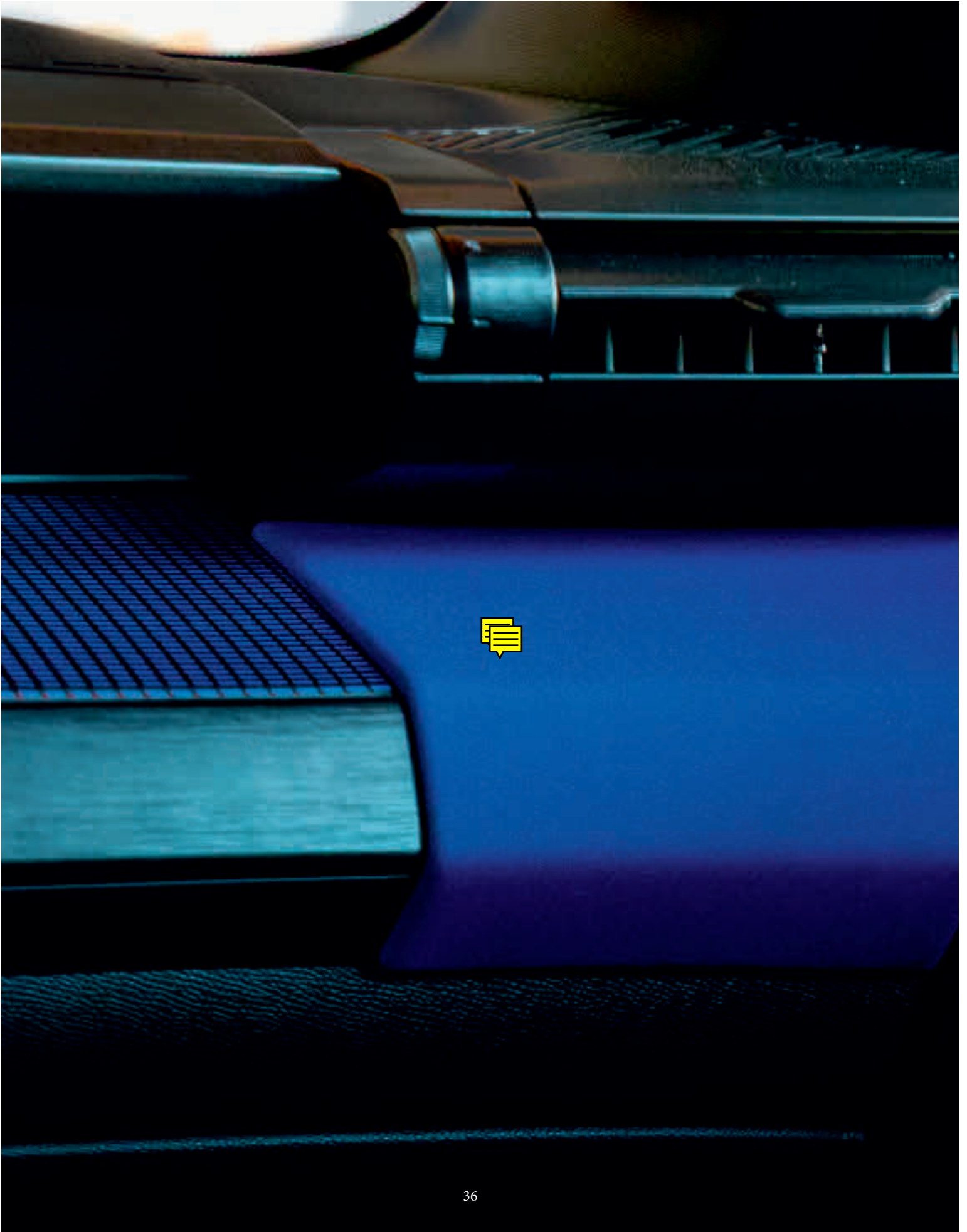


Un logo historique, une ambition renouvelée

Les deux versions arborent le nouveau logo HF, réinterprétation moderne du célèbre emblème des années '60. Les lettres HF y sont associées à l'éléphant rouge, symbole de chance et de puissance. Dans l'imaginaire de la marque, « quand l'éléphant démarre, plus rien ne peut l'arrêter » — une image forte qui incarne bien la dynamique de cette nouvelle ère Lancia. Un peu d'histoire : le logo HF apparaît pour la première fois en 1960, au Salon de Genève, lorsque des passionnés fondent le club Lancia Hi-Fi (High Fidelity). Pour en faire partie, il fallait avoir acheté au moins six véhicules neufs de la marque. En 1963, le logo devient l'emblème officiel de la HF Squadra Corse, créée par Cesare Fiorio, avec des pilotes et techniciens entièrement dévoués à la compétition. À l'époque, le blason mêlait lettres blanches sur fond noir, quatre éléphants rouges et l'inscription « SQUADRA CORSE » sur fond rouge. Un héritage prestigieux que Lancia entend faire revivre avec passion.

Avec ce retour triomphal du badge HF, Lancia affirme plus que jamais sa volonté de renouer avec ses racines sportives, tout en embrassant pleinement l'électrification. Entre performances, élégance et respect d'un héritage riche, la marque italienne propose une nouvelle vision de la citadine sportive, à la fois moderne et chargée d'histoire.







PEUGEOT

LANCE LA MOTORISATION 325 DUAL MOTOR SUR LES E-3008 ET E-5008

Lancé en 2023, produit à l'usine de Sochaux et proposé à la vente début 2024, Peugeot E-3008 a marqué les esprits dès son arrivée, avec son design audacieux, son autonomie généreuse et ses performances solides. Premier modèle à inaugurer la plateforme STLA Medium de Stellantis, il s'est rapidement imposé sur le marché des SUV électriques.

À la date d'avril 2025, Peugeot 3008 a enregistré 138 763 commandes, dont 56 % en finition GT et 22 % dans sa version 100 % électrique. De son côté, Peugeot 5008 a enregistré, à la même date, 46 767 unités vendues, avec 61 % en finition GT et 27 % en version BEV. Après avoir signé en 2024 la plus forte progression des ventes de véhicules électriques à clients particuliers en Europe, Peugeot aborde 2025 avec ambition. Forte d'une gamme déjà composée de 12 modèles 100 % électriques, la marque poursuit son offensive en introduisant une motorisation encore plus puissante sur les E-3008 et E-5008 : la version 325 Dual Motor.

Cette version associe un moteur électrique de 213 ch à l'avant, qui est le même que sur la version Electric 210, à un moteur de 112 ch à l'arrière, pour une puissance cumulée de 325 ch et un couple de 509 Nm, transmis aux quatre roues.

Cette configuration vient compléter l'offre déjà existante, aux côtés des versions Électrique 210, particulièrement efficiente, et Électrique 230 Grande Autonomie, qui figure parmi les meilleures du marché en matière d'autonomie. Quant à la batterie, on retrouve la même capacité de 73 kWh que sur la version standard. Avec une autonomie pouvant atteindre 490 km et une consommation moyenne de 17,7 kWh/100 km, Peugeot E-3008 325 Dual Motor affiche des performances équilibrées. Peugeot E-5008, quant à lui, revendique jusqu'à 467 km d'autonomie pour une consommation de 18,7 kWh/100 km. Pour s'adapter à toutes les situations, les Peugeot E-3008 et E-5008 325 Dual Motor proposent quatre modes de conduite bien distincts, chacun avec sa propre personnalité. On ressent clairement la différence, notamment en passant en mode Sport : l'expérience de conduite se transforme immédiatement, avec un surcroît de dynamisme.

À noter également le nouveau mode 4WD, qui est activé automatiquement lorsque c'est nécessaire. On sent alors le véhicule littéralement s'agripper à la route, avec une force rassurante. Voici les quatre modes de conduite : **Normal** : idéal pour un usage quotidien, ce mode favorise l'efficacité en sollicitant principalement les roues avant. La puissance est limitée à 313 ch et le couple à 450 Nm, mais les roues arrière peuvent intervenir automatiquement en cas de forte accélération pour délivrer les 325 ch. **4WD** : les deux moteurs fonctionnent en continu, avec une répartition 50/50 entre l'avant et l'arrière. Un mode pensé pour maximiser l'adhérence sur terrain glissant ou par mauvais temps, grâce à une gestion spécifique de l'ESP et de l'antipatinage. **Sport** : pour ceux qui aiment les reprises franches et la direction affûtée, ce mode répartit la puissance à 60 % à l'avant et 40 % à l'arrière. La réponse à l'accélérateur est plus vive, tout comme la direction, pour une conduite plus dynamique. **Eco** : orienté sobriété, ce mode limite la puissance à 213 ch et le couple à 343 Nm. Le moteur arrière ne s'active que si nécessaire, et les réglages de la climatisation et de la pédale d'accélérateur sont adoucis pour préserver l'autonomie. Globalement, l'expérience de conduite, quel que soit le mode sélectionné, se montre agile et dynamique, le tout couronné par le charisme à la française propre à la marque. Bien sûr, la conduite régénérative est bien présente et modulable sur trois niveaux, grâce aux palettes situées derrière le volant.



Peugeot E-3008



Peugeot E-5008

Peugeot E-3008 325 Dual Motor est lancé dans une finition exclusive « First Edition », qui se distingue par un équipement de série haut de gamme. Basée sur la finition GT, déjà généreusement équipée (peinture bi-ton avec toit noir, projecteurs Pixel LED, hayon motorisé, système i-Connect Advanced, etc.), cette version « First Edition » enrichit encore la dotation de série avec :

- Jantes alliage diamantées de 20 pouces, pour une allure encore plus affirmée ;
- Sellerie en Alcantara, avec sièges avant Executive à réglages électriques, chauffants et massants, pour un confort haut de gamme ;
- Pack 360° Vision & Drive Assist Plus : VisioPark 360° (quatre caméras HD), conduite semi-autonome Drive Assist Plus 2.0, détection de trafic arrière, rétroviseurs électriques dégivrants, éclairage des seuils de portes, recharge de smartphone sans fil, alarme, supercondamnation des ouvrants ;
- Pack Toit Ouvrant, avec toit panoramique à commande impulsioneuse, velum intérieur, système Clean Cabin (capteurs de particules), et vitres avant feuilletées et acoustiques ;
- Pack Hi-Fi Premium Focal, composé de 10 haut-parleurs (4 tweeters, 4 woofers, 1 voie centrale, 1 subwoofer), pour une immersion sonore de haute volée.



Avec cette nouvelle version 325 Dual Motor, les Peugeot E-3008 et E-5008 renforcent leur position de référence sur le marché des SUV électriques. En proposant une motorisation plus puissante et une finition exclusive « First Edition » richement équipée, Peugeot répond aux attentes d'une clientèle exigeante, en quête d'innovation et de polyvalence. Forts de garanties solides (8 ans / 160 000 km) et d'un écosystème de recharge complet (le pass Free2Move donne accès à près d'un million de bornes de recharge en Europe), ces modèles incarnent pleinement la montée en puissance de la marque dans l'électromobilité, prêts à relever les défis de demain tout en restant fidèles à leur style et à leur caractère à la française.



Découvrez la présentation vidéo en
scannant ce QR code :





FIAT

GRANDE PANDA HYBRIDE





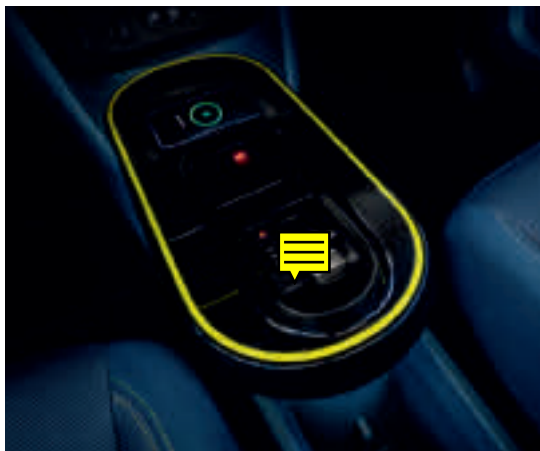
Après la Grande Panda 100 % électrique, c'est au tour de la Grande Panda Hybride de faire son apparition dans l'offre du constructeur italien, proposée à partir de moins de 19 000 euros au Luxembourg.

On ne va pas se mentir : l'électrification progresse, mais elle ne convient pas encore à tout le monde. Entre les prix, les habitudes de conduite et les doutes persistants, certains automobilistes cherchent encore des solutions intermédiaires. Fiat l'a bien compris en enrichissant sa nouvelle Grande Panda d'une version hybride, pensée pour répondre aux attentes de celles et ceux qui ne sont pas encore prêts à passer au tout électrique. Et ce n'est pas tout : d'ici la fin de l'année, une version thermique avec boîte manuelle viendra compléter la gamme.

Une stratégie claire : proposer un modèle accessible, séduisant et adaptable, sans que le choix de la motorisation ne devienne un obstacle. Car on le sait, tomber sous le charme d'un modèle... pour finalement devoir y renoncer à cause de sa motorisation, cela arrive encore trop souvent.

Cette polyvalence est rendue possible grâce à la plateforme multi-énergie SMART-CAR, sur laquelle repose la Grande Panda. Une base conçue pour accueillir plusieurs types de motorisation, pensée pour un marché mondial, avec un maximum de flexibilité. Toujours charmante représentante du segment B, la Grande Panda Hybride intègre un moteur hybride T-Gen3 : un trois cylindres turbo de 1,2 litre développant 110 ch, associé à une batterie Li-ion 48 V et une transmission automatique eDCT à double embrayage et six vitesses. Une motorisation qui promet un équilibre réussi entre performance et efficacité. Conçue à Turin, dans l'usine historique de Mirafiori, la Grande Panda lance une nouvelle génération de modèles Fiat. Elle affiche des lignes pleines de personnalité, un format compact, et reste fidèle à son ambition : rendre la mobilité plus simple, plus durable et franchement plus agréable.

Avec ses 3,99 mètres de long, 1,76 mètre de large et 1,58 mètre de haut, la Grande Panda est un modèle compact, mais bien pensé, capable d'accueillir cinq passagers dans un habitacle intelligent et fonctionnel. Dans cette version hybride, peu de différences esthétiques par rapport à la Grande Panda 100 % électrique. Pas de câble de recharge, bien sûr — il n'y en a pas besoin —, et une inscription « Hybrid » discrètement apposée sur la partie droite de l'arrière du véhicule. Le charme reste intact : phares LED pixelisés évoquant l'univers rétro des jeux vidéo, feux arrière cubiques, montants noirs, et les petits détails qui font la différence, comme le nom PANDA gravé en 3D dans les portes, le logo FIAT en lettres larges, le montant C à effet lenticulaire et la lunette arrière noire brillante. Une silhouette à la fois familière et résolument moderne, clin d'œil assumé à l'icône des années 80.



À l'intérieur, pas de grands changements non plus : on retrouve l'atmosphère qui avait déjà séduit dans la version électrique de la Grande Panda. Le design, inspiré du légendaire Lingotto, s'associe à des matériaux responsables. Une combinaison gagnante pour séduire les automobilistes d'aujourd'hui. Le tableau de bord offre un volume généreux de 13 litres, dont 3 litres dans un seul compartiment. Mais ce qui retient vraiment l'attention, c'est le soin apporté aux matériaux. Il intègre un tissu exclusif contenant 33 % de véritables fibres de bambou, très agréable au toucher. En plus d'afficher un look très original et tendance qui capte immédiatement l'attention, il s'intègre harmonieusement dans un habitacle qui dégage une atmosphère décontractée et chaleureuse. Côté praticité, la Grande Panda Hybride dispose également d'un coffre généreux de 412 litres.

Autre fait marquant : chaque Grande Panda contient l'équivalent de 140 briques alimentaires recyclées. Les parties non recyclables de ces emballages sont transformées en Lapolen Ecotek, un plastique bleu métallisé que l'on retrouve à plusieurs endroits dans l'habitacle. Côté connectivité, la Grande Panda coche toutes les cases. À bord, tout est pensé pour rester connecté facilement : un combiné d'instruments digital de 10 pouces juste derrière le volant et un grand écran tactile central de 10,25 pouces. Ajoutez à ça plusieurs ports USB-C, un socle de recharge sans fil ... et vous avez une intégration fluide, pratique, moderne !



Dès les premiers tours de roue, on sent que Fiat a voulu offrir une expérience de conduite à la fois intuitive, souple et rassurante. Grâce à son système hybride, la Grande Panda dispose de fonctions intelligentes comme le-lancement, le-creeping et le-parking. Des technologies qui permettent au véhicule de circuler en mode 100 % électrique à basse vitesse, sur environ un kilomètre et jusqu'à 30 km/h. Autrement dit, au feu rouge ou dans un parking, le silence règne à bord. Le résultat se fait vite sentir : des démarrages en douceur, une quasi-absence de bruit lors des petites manœuvres et une consommation qui reste modérée, même en usage urbain soutenu. Le système récupère également l'énergie au freinage, renforçant ainsi l'impression d'efficacité et de sobriété. Mais au-delà de l'aspect technique, c'est l'agrément qui retient l'attention. La direction est légère tout en restant précise, le rayon de braquage bien adapté aux créneaux serrés, et la boîte automatique eDCT réagit avec la fluidité attendue, sans à-coups ni hésitations. Une voiture conçue pour simplifier la vie au volant, et qui le fait avec brio ! Trois versions sont disponibles :

POP, l'essentiel bien pensé avec toutes les aides à la conduite indispensables.

ICON, plus techno et plus stylée.

LA PRIMA, la plus complète, la plus raffinée, avec tout le confort et les matériaux haut de gamme.

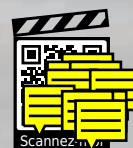
La Grande Panda Hybrid est disponible chez les concessionnaires dans toute l'Europe. Accessible, fûtée, stylée et tournée vers demain, elle incarne parfaitement l'esprit Fiat : rendre la mobilité plus simple, plus durable ... et plus joyeuse. Un concentré de style, de bon sens – et de Felicità – pour la vie de tous les jours.



NOUVELLE septembre – novembre 2025



Découvrez la présentation vidéo en
scannant ce QR code :

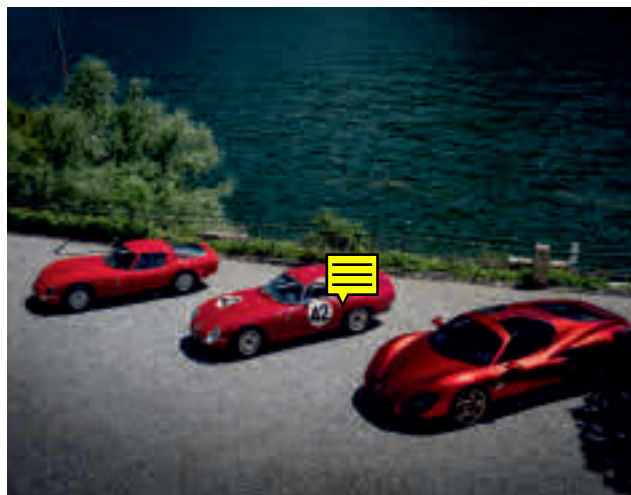


CASA ALFA ROMEO

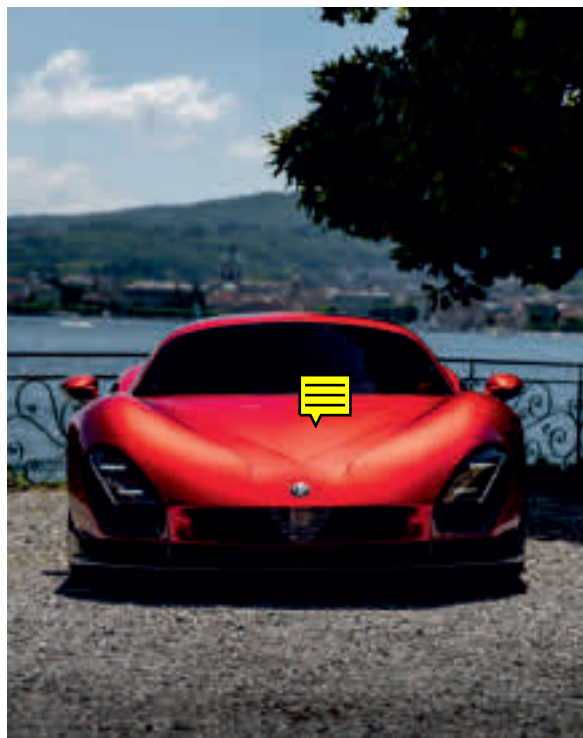
REMORTE FUORI CONCORSO 2025 ET CÉLÈBRE LA 33 STRADALE AVEC LE LANCEMENT D'UN LIVRE INÉDIT

Sur les rives du lac de Côme, la vie suit son cours avec élégance. Les hydravions effleurent l'eau en douceur, sous le regard bienveillant des montagnes verdoyantes et des toits colorés, parés d'une distinction toute italienne. Le vent fait frissonner les feuillages, les chants rares des oiseaux s'élèvent au loin. Un cadre paisible où le temps paraît suspendu.

Mais une effervescence particulière s'élance sur les hauteurs du lac de Côme, réunissant le passé et le présent. Les jardins de deux villas emblématiques, Villa Sucota et Villa del Grumello, accueillent Fuori Concorso. Lancé en 2019, cet événement est devenu un rendez-vous incontournable, célébrant la culture automobile à travers des expositions thématiques de voitures rares et anciennes, dans des lieux iconiques avec vue majestueuse sur le lac de Côme. L'édition 2025 avait pour thème Velocissimo – Italian Race Cars, avec un focus appuyé sur l'histoire des voitures de course italiennes. Alfa Romeo, grande gagnante de Fuori Concorso 2025, a été mise à l'honneur dans un cadre spectaculaire, Villa Sucota avait en effet été transformée pour l'occasion en Casa Alfa Romeo, un espace entièrement dédié à la légendaire marque italienne. L'exposition rassemblait une quinzaine de modèles emblématiques retraçant plus d'un siècle de sportivité italienne, issus du musée Alfa Romeo d'Arese ou de collections privées. Parmi les pièces exposées : la 6C 1750 Gran Sport (1930), la Giulia TZ2 (1965), la 33 TT 12 (1975) ou encore la GP Tipo 159 « Alfetta » (1951).



À côté de ces modèles ayant marqué l'histoire de l'automobile, la nouvelle 33 Stradale cristallise l'esprit italien — passion automobile et émotion à l'état pur, dans sa forme la plus rarissime. L'expérience ne s'arrêterait pas à la contemplation de ces modèles historiques. L'un des temps forts a été le lancement officiel du livre Alfa Romeo 33 Stradale. Ce bel ouvrage retrace la genèse de la nouvelle Stradale, dévoilée en 2023 et produite à seulement 33 exemplaires. Un retour très attendu pour cette icône des années 1960, souvent citée parmi les plus belles voitures de tous les temps. Le livre s'ouvre sur une introduction de Santo Ficili, PDG d'Alfa Romeo, et s'articule autour de contributions signées par les figures clés du projet : Jean-Philippe Imparato, PDG de la marque à l'époque, Lorenzo Ardzio, conservateur du musée Alfa Romeo ; Cristiano Fiorio, responsable du projet 33 Stradale ; Alejandro Mesonero-Romanos, responsable du design Alfa Romeo ; Daniel Tiago Guzzafame, chef de produit ; et Eligio Catarinella, directeur marketing Alfa Romeo. Chacun apporte son éclairage sur la conception de ce modèle d'exception. Le livre reprend la philosophie de la voiture elle-même : une fabrication sur-mesure et une vision affirmée. La 33 Stradale incarne ainsi l'esprit Alfa Romeo dans ce qu'il a de plus pur : faire dialoguer l'histoire et l'innovation, l'émotion et la précision, pour transformer une légende en réalité contemporaine. Le livre est publié par Rizzoli en versions italienne et anglaise et est proposé au prix de 85 euros.





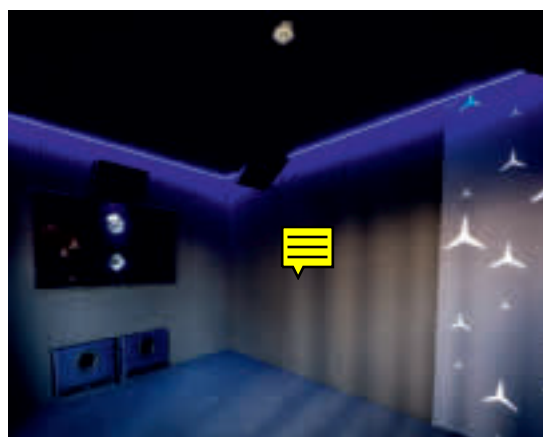


L'EXPÉRIENCE

● ● ● DOLBY ATMOS

La musique t'élève, te fait redescendre, te traverse comme un souffle léger, te faisant passer d'une étoile à l'autre sans que tu t'en rendes compte. Elle est capable de tout : t'arracher au présent, t'envelopper dans un ailleurs singulier, transformer un simple trajet en voyage intérieur ou métamorphoser une route familière en un paysage rêvé. La musique ne suit aucune route, mais sait te guider là où, parfois, toi-même, tu n'oses pas aller.

C'étaient nos pensées lors d'une expérience particulièrement intense et singulière, offerte par Mercedes-Benz. Elle nous a plongés au cœur de l'expérience audio Dolby Atmos, disponible dans leurs véhicules, mais aussi dans un lieu exceptionnel : la Philharmonie Luxembourg. Notre immersion commence justement à la Philharmonie Luxembourg, lors d'un Lunch Concert — une répétition publique de 30 minutes sans entracte, qui nous a transportés sur les aires de Piotr Ilitch Tchaïkovski, interprétés par l'Orchestre Philharmonique de Luxembourg sous la direction de Daniele Rustioni. Un voyage sonore qui, à l'image d'un roadtrip parfaitement orchestré, nous a fait oublier le tumulte quotidien du Luxembourg à midi, nous plongeant dans une bulle d'élégance et de rêverie, une véritable échappée hors du temps. Lors de cette visite, nous avons découvert une installation exclusive qui reproduit l'expérience audio Dolby Atmos au sein même de la Philharmonie. Assis au centre de cet espace, les yeux fermés, la musique de l'Orchestre Philharmonique et des artistes ayant joué dans cette salle nous a traversés avec une clarté et une profondeur époustouflantes, créant un paysage sonore riche, multidimensionnel et immersif.



En chemin vers le Studio Philophon pour une démonstration plus technique, nous avons également pu découvrir l'expérience audio Dolby Atmos au bord des véhicules Mercedes-Benz. Saviez-vous que les vibrations ressenties dans les sièges ne sont pas liées au volume de la musique ? Deux vibrateurs spécifiques par siège ajoutent une dimension tactile à l'expérience acoustique, faisant de la musique une véritable expérience. Selon une enquête menée par Mercedes-Benz, plus de 76 % des conducteurs jugent le son spatial réaliste « important » ou « assez important ». Dolby travaille en étroite collaboration avec les artistes et les équipes techniques pour que les conducteurs puissent vivre la musique telle qu'elle a été pensée et créée, même en déplacement. Cette expérience audio globale est aujourd'hui disponible dans une large gamme de modèles, parmi lesquels la Classe E, la Classe S, la Classe S Maybach, l'EQS, l'EQS SUV, l'EQE, l'EQE SUV, le GLE, le GLA, le GLB, la CLA et le SL.



BMW M235 XDRIVE GRAN COUPÉ

ÉLÉGANCE SPORTIVE ET TECHNOLOGIES DE POINTE

BMW revisite sa Série 2 Gran Coupé avec une deuxième génération qui affirme davantage son ADN sportif et son élégance, tout en s'inscrivant pleinement dans l'ère du numérique. Nous avons eu l'occasion de prendre le volant de la version M235 xDrive Gran Coupé pour découvrir cette compacte quatre portes, synonyme de performances, de design expressif et de technologies embarquées de dernière génération.

Dès le premier regard, la nouvelle Série 2 Gran Coupé séduit par son design affirmé. Sa face avant expressive se caractérise par une large calandre placée sous les phares, dotée d'une structure innovante combinant barres verticales et diagonales. Cette face avant semble « embrasser » l'asphalte et est renforcée par une large prise d'air inférieure qui accentue son allure sportive. La silhouette se distingue par un long capot, des porte-à-faux courts et une ligne de toit fluide qui glisse jusqu'à un arrière puissant et moderne. La transition vers l'arrière souligne la musculature des épaules, tandis que le pan coupé dit de Hofmeister, sur le montant C, arbore un discret chiffre « 2 » en relief, une signature subtile qui affirme l'identité BMW.

Un intérieur moderne, sans compromis sur le confort

À bord, la nouvelle Série 2 Gran Coupé opte pour une approche résolument moderne avec un habitacle sans cuir, privilégiant des matériaux haut de gamme comme Veganza/Alcantara en option, agrémentée de coutures contrastées cousues main. Le BMW Curved Display et le nouveau sélecteur de vitesse témoignent du caractère technologique et progressiste de l'intérieur.



Les sièges offrent un confort remarquable, avec des options sportives incluant des fonctions massage, chauffage et réglages électriques. Le volant sport M en cuir avec palettes de changement de vitesse renforce la sensation de conduite sportive. Sous le capot : un concentré de puissance et de dynamisme ! Notre essai s'est porté sur le modèle haut de gamme de la nouvelle Série 2. Son moteur 4 cylindres turbo délivre 300 ch (221 kW), permettant d'atteindre le 0 à 100 km/h en 4,9 secondes. Le plaisir de conduite est renforcé par un pack M Technology optionnel, qui intègre des jantes légères forgées de 19 pouces, un système de freinage M composite et des mesures de construction légère pour maximiser les performances sur circuit. La suspension M adaptative et la direction sport, proposées de série sur cette version et en pack sur les autres modèles, contribuent à un comportement routier précis, agile et confortable. Le châssis a bénéficié d'une amélioration notable de sa rigidité et d'une cinématique optimisée, pour garantir stabilité en ligne droite et réactivité en virage.

Des technologies de pointe pour une expérience de conduite inédite

La nouvelle Série 2 Gran Coupé mise aussi sur une large palette d'aides à la conduite et de systèmes automatisés, allant de l'assistant de collision avant à l'assistant de stationnement avec télécommande via smartphone. Ces fonctionnalités, parmi les plus avancées du segment, facilitent la conduite au quotidien et apportent une sécurité renforcée. L'habitacle intègre également le tout nouveau BMW iDrive basé sur le système d'exploitation 9, avec la fonction QuickSelect pour un accès intuitif aux fonctions principales, complété par une gamme étendue de services numériques et de divertissements via BMW ConnectedDrive.



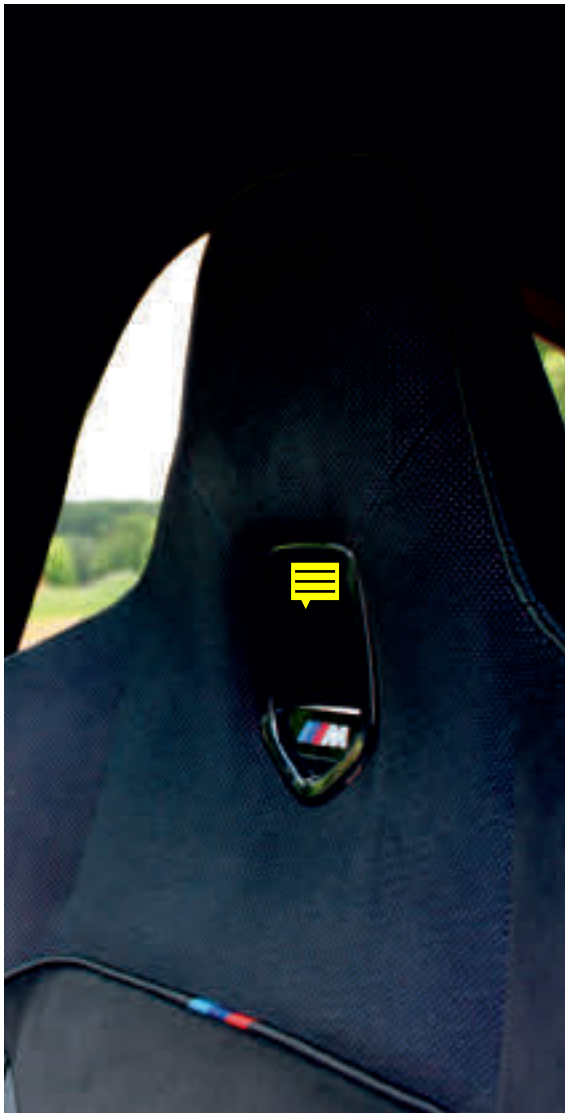
ÉLÉGANCE SPORTIVE

Découvrez la présentation vidéo en
scannant ce QR code :





Avec ses 4,55 m de longueur, un empattement de 2,67 m et une largeur de 1,80 m, la nouvelle Série 2 Gran Coupé propose un équilibre réussi entre compacité et espace intérieur. Le volume du coffre atteint 430 litres, suffisant pour un usage quotidien. La gamme de motorisations offre des versions essence et diesel équipées de la technologie hybride légère 48V, pour plus d'efficacité et de confort. La boîte Steptronic à 7 rapports à double embrayage assure des passages de vitesses rapides et fluides. De nombreuses options de personnalisation sont disponibles, notamment des finitions extérieures variées, des jantes jusqu'à 19 pouces et des packs haut de gamme intégrant des équipements tels que le toit panoramique, la climatisation bizona ou le système audio Harman/Kardon.



La BMW M235i Gran Coupé s'impose comme une proposition enthousiasmante dans le segment des compactes premium, grâce à son design dynamique, ses performances vigoureuses et son intérieur moderne et technologique. Le véhicule parvient à conjuguer élégance sportive et confort, tout en offrant une expérience de conduite stimulante, enrichie par des technologies de pointe.





DACIA BIGSTER

Avec Bigster, Dacia change de rythme : un SUV du segment C, au gabarit affirmé, au design affûté et à l'habitacle soigné. Fidèle à son ADN, la marque continue de proposer l'essentiel... mais bien.

Premier contact avec le Bigster : sa stature marque immédiatement les esprits ! Lignes tendues, épaules larges, calandre noire brillante encadrée par la signature lumineuse en Y ... Ce SUV assume sa vocation familiale et outdoor, sans sombrer dans l'ostentatoire. Sur les versions supérieures, le toit noir bi-ton, les jantes de 19 pouces et la nouvelle teinte Bleu Indigo apportent une touche d'élégance. Une élégance Dacia, sobre, pratique et soignée. Côté matériaux, on retrouve l'approche éco-smart chère à la marque : des protections en Starkle®, un plastique recyclé non peint, plus résistant et moins polluant. Même logique pour les skis avant et arrière, également teintés dans la masse.

Une fois installé à bord, il est difficile de ne pas remarquer la générosité de l'habitacle. La planche de bord verticale dégage de l'espace, les sièges sont confortables, et selon la finition, la console centrale peut intégrer un accoudoir avec compartiment réfrigéré, un chargeur à induction et de multiples rangements. L'ambiance intérieure reste fidèle aux lignes extérieures : simple, géométrique, efficace. L'info-conduite est concentrée sur un combiné numérique de 7 ou 10 pouces, tandis que l'interface multimédia (écran 10,1 pouces de série) se montre fluide et intuitive.

Ce qui impressionne, c'est le souci du détail. Le conducteur a droit, selon les versions, à des réglages électriques de son siège, à une climatisation bi-zone avec aérateurs pour les passagers arrière, à un toit ouvrant panoramique et même à un hayon motorisé. Le système audio Arkamys 3D (6 haut-parleurs) promet une expérience sonore convaincante. Côté modularité, Dacia répond à toutes les attentes : banquette 40-20-40, barres de toit modulables, coffre de grande capacité. Le Bigster n'oublie pas sa vocation de véhicule familial, ni ses velléités d'évasion, avec une version 4x4 et de vraies aptitudes tout-terrain.

Entièrement électrifié, Bigster joue la carte de la modernité. Il offre plus, sans en faire trop. Il s'adresse aux familles qui veulent de l'espace, du confort et une vraie allure, sans exploser leur budget. En clair, il répond aux attentes d'un segment C-SUV avec une proposition qui reste, comme toujours chez Dacia, ultra rationnelle. Avec ce modèle, Dacia ouvre un nouveau chapitre. Le Bigster est plus qu'une montée en gamme : c'est une déclaration d'intention.







MOVIA NEWS

www.movia.news