

Restrictions, PV, radars...  
**Ville par ville,**  
**le focus sur**  
**les ZFE**



**L'Etat vole vos points !**  
Comment sauver  
votre permis



Numéro exceptionnel



# Spécial nouveau 2025-2028

Supplément  
12 pages  
88 modèles



Comparatif P. 30

**Voitures chinoises : sont-elles  
de vraies bonnes affaires ?**



Testé au quotidien

Verdict après une semaine  
en **Renault Symbioz**



Match P. 42



**Le Mini Aceman** face aux  
Smart #1 et Alfa Romeo Junior

Les coaches



**Loi Montagne**

Nos choix de chaussettes  
pour être en règle

Sport



**Rallye Monte-Carlo**

Les infos clés du WRC  
par Laurent Dupin

Dossier occasion P. 54

**Trop chères en neuf...**  
**les stars 2024 déjà bradées**

Jusqu'à  
- 38 % !

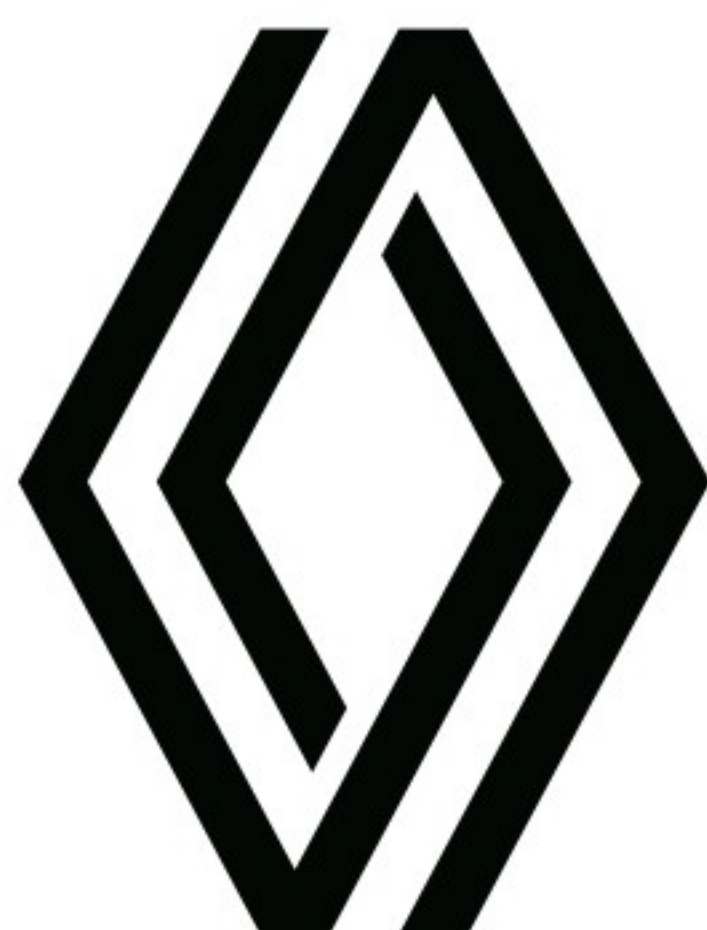
L 14629 - 1898 - F : 2,50 €



BEL: 2,80 € - ESP: 3 € - GR: 3 € - DOM S: 3,60 € - ITA: 3 € - LUX: 2,80 € - PORT CONT: 3 €  
CAN: 4,50 \$ CAN - MAR: 32DH - TOM S: 550CFP - CH: 5FS - TUN: 5,80DTU



**renault**  
**renouveau**  
portes ouvertes 16-20 janvier<sup>(1)</sup>



# RENAULT 5 E-TECH ELECTRIQUE

**2 mois de loyer offerts<sup>(2)</sup>**

**borne de recharge offerte<sup>(3)</sup>**

fabriquée en France

jusqu'à 410 km d'autonomie<sup>(4)</sup>

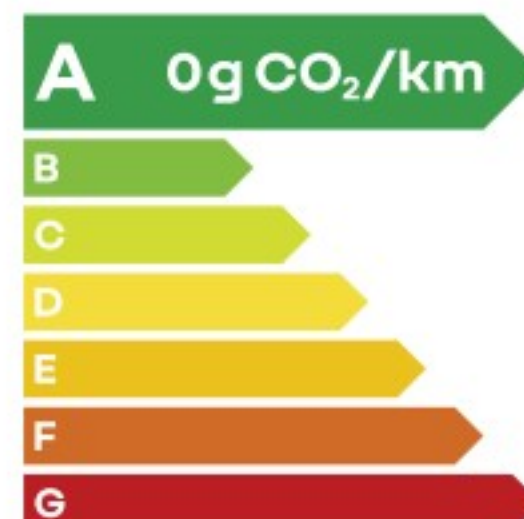
chargeur bidirectionnel

openR link avec Google intégré<sup>(5)</sup>

200 combinaisons de personnalisation

jusqu'à 26 systèmes avancés d'aide à la conduite

profiter  
de l'offre







(1) ouverture exceptionnelle le 19/01/25. (2) 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> loyers offerts par Renault pour tout contrat location longue durée 37 mois/30 000 km max souscrit auprès de Mobilize financial services. sous réserve étude et acceptation diac, agissant sous la marque commerciale Mobilize financial services, sa au capital de 415 100 500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 rcs bobigny. n° orias : 07 004 966 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)). offre à particuliers, valable si commande d'une Renault 5 neuve, toutes motorisations, **du 16 au 20/01/25** dans réseau renault participant. voir en points de vente. (3) borne de recharge à domicile Mobilize powerbox verso (valeur : 990€ ht) offerte pour toute commande de Renault 5 neuve + forfait comprenant borne et installation **du 1<sup>er</sup> au 31/01/25**. borne non substituable par une autre contrepartie, ni par une borne de recharge de nature équivalente. offre à particuliers résidant en maison individuelle, valable pour toute commande d'un forfait borne Mobilize powerbox verso avec installation de Mobilize power solutions, via points de vente Renault participants. (4) selon données wltp. (5) Google, Google Play, Google Maps, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC. **consommations min/max (kwh/100 km)\* : 14,5/15,5. émissions co<sub>2</sub> (g/km)\* : 0. \*selon norme wltp.** **renault.fr**

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



# SKODA

Votre arrière-arrière-arrière  
grand-père vous dirait  
que c'est une bien belle auto.



**130**  
ANS

On en a fait du  
chemin ensemble.

**Nouveau Škoda Kamiq**

À partir de

**229€/mois<sup>(1)</sup>**

**2 mois de  
loyers offerts**

LLD 37 mois / sans apport

Modèle présenté : Kamiq Selection 1.0 TSI 95 ch BVM avec options, 2 loyers offerts après 1er loyer de **363€** suivi de 34 loyers de 363€, remise de **5 600€** déduite.

(1) Kamiq Selection 1.0 TSI 95 ch BVM en location longue durée 37 mois / 30 000 km maximum, remise de 5 600€ déduite hors assurances facultatives. 2 loyers offerts après 1er loyer de 229€ suivi de 34 loyers de 229€. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)) - RCS Pontoise : 451 618 904 - 11, av. de Boursonne - BP 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex. Volkswagen Group France - SAS - Capital : 198 502 510€ 11, av. de Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.

Gamme Kamiq : cycles mixtes (l/100km) min - max : WLTP : 5,4 - 5,9. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) min - max : WLTP : 122 - 132. Valeurs au 05/11/2024. Susceptibles d'évolution.



Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**



## ACTU

- 6 **L'événement** Les chiffres de ventes des voitures neuves en 2024
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 11 **La photo** de la semaine
- 12 **Les news**
- 16 **Les nouveautés**  
Spécial nouveautés 2025-2028

## ESSAIS

- 29 **Le labo**
- 30 **Dossier** Voitures chinoises : sont-elles vraiment moins chères ?
- 38 **Panoramique** L'Audi A6 Avant e-tron Performance S line de 367 ch
- 42 **Match** Le Mini Aceman SE de 218 ch face aux Smart #1 Premium de 272 ch et Alfa Romeo Junior Elettrica de 280 ch
- 48 **Essai** L'Opel Astra Sports Tourer Hybrid de 136 ch
- 50 **Testé au quotidien** Le Renault Symbioz

## GUIDE PRATIQUE

- 52 **Les coachs Auto Plus**  
9 chaussettes à neige à moins de 70 €
- 54 **Acheter une voiture d'occasion**  
Nouveautés 2024 : elles arrivent et sont bradées en seconde main
- 57 **Ça vous est arrivé**
- 58 **Les stars de l'occasion**  
Une Skoda Fabia 3 essence (2014-2021) à moins de 9000 €
- 60 **Le coin des experts** L'administration vole vos points : réagissez !

## MAGAZINE

- 62 **Le sport** Rallye (WRC) : les infos clés avant le Monte-Carlo
- 64 **Auto Plus Classiques**  
L'Alpine A110 berlinette (1962)
- 66 **Le prix des voitures neuves**

## Trait d'humeur

Zones à faibles émissions : les premières interdictions des Crit'Air 3 arrivent...



## Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 28 ou sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com).  
Sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com), commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.  
Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).  
Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59 898 Lille Cedex 9.

## Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

## De la critique auto à l'autocritique

C'est un éditto qui ne changera pas l'opinion de ceux auxquels il s'adresse. Ils ne le verront peut-être même pas, étant donné qu'ils ne lisent pas *Auto Plus*. Cela ne les a pas empêchés de prendre leur clavier pour faire ce que l'on fait de mieux sur les réseaux : dénigrer. Tout est parti d'une offre d'abonnement, publiée sur Facebook, et mettant en avant l'argument qui caractérise notre journal : *"des informations vérifiées et objectives"*. Des mots qui, à l'époque où d'aucuns voient le complotisme partout – et souvent là où il n'est pas – n'ont pas manqué de déclencher des critiques. Ça tombe bien, on adore ça à *Auto Plus* ! C'est même l'autocritique que nous pratiquons au quotidien pour livrer les avis les plus impartiaux.

La rédaction de l'hebdomadaire compte encore plus d'une quinzaine de journalistes professionnels qu'il ne faut pas confondre avec des influenceurs : ils ne sont pas payés par les marques, mais par le journal pour lequel ils travaillent, gage d'indépendance éditoriale. Certains commentaires pointaient la présence de publicités dans nos pages. C'est exact, sauf que les ventes en kiosque et les abonnements représentent encore la majeure partie de nos revenus. D'ailleurs, en détaillant les posts à charge, on découvre qu'*Auto Plus* serait acquis à la cause de Renault, de Stellantis et du groupe Volkswagen. Il faudrait savoir...

Outre l'absence de liens entre l'équipe rédactionnelle et la régie pub, nous nous attachons à traiter tous les constructeurs sur un même pied d'égalité grâce, entre autres, au protocole de mesures appliqué par notre labo. Certes, les marques françaises sont très présentes dans nos pages, mais c'est avant tout un reflet du marché. Ce sont aussi les thématiques qui plaisent le plus en kiosque, comme le prouvent les ventes au numéro, gage – une fois de plus – de notre indépendance éditoriale. Et si certaines marques ne font pas les gros titres de couverture, c'est qu'elles sont ailleurs dans le magazine (nous passons en revue 400 modèles par an, uniquement dans les essais !). L'affaire du 1.2 PureTech a aussi été évoquée, ainsi que notre prétendu silence complice. C'est oublier qu'*Auto Plus* a signalé les premiers cas en... 2017 (n° 1525, p. 41) et n'a cessé depuis de dénoncer le problème dans ses rubriques Actu, Pratique ou Occasion ! Encore faut-il les lire ! Ce qui est rassurant, c'est que, finalement, cette opération aura séduit beaucoup plus de nouveaux abonnés que soulevé la critique. Merci à eux pour leur confiance.

Mathieu





VENTES DE VOITURES NEUVES EN 2024

UN MAR

Electriques à l'arrêt, hybrides rechargeables en retrait, diesels sur le déclin... Après un début d'année prometteur, le marché automobile s'est finalement effrité en 2024. Malgré tout, quelques marques s'en sortent mieux que d'autres. Regardons le bilan des ventes dans le détail.

Comme elle paraît loin, la perspective d'atteindre le seuil "pré-pandémique" de 2 millions de voitures neuves vendues en moyenne par an... Si les immatriculations du premier trimestre 2024 laissaient présager un retour à la normale – elles avaient notamment été boostées par les commandes réalisées avant le passage au bonus durci, ainsi que par le leasing social –, l'année s'est achevée sur un déclin

Top 50 des modèles

**La Renault Clio conserve (de peu) le leadership.** La citadine du Losange avait ravi sa place de n° 1 à la Peugeot 208 en 2023, mais cette dernière était à deux doigts de la récupérer en 2024. La Lionne, boostée par sa version électrique (23 600 autos écoulées) et par l'engouement des particuliers (voir page ci-contre), comptabilise seulement 2 500 immatriculations de moins que sa rivale – contre 11 200 unités en 2023.

**Tesla en recul.** Si la dégringolade de la Model 3 s'explique par son inéligibilité au bonus, le Model Y, qui bénéficie toujours de l'aide, a également pris du plomb dans l'aile. Retards de livraison, prix fluctuant et concurrence accrue ont fait quitter le SUV du top 10. Il reste toutefois le véhicule électrique le plus vendu dans l'Hexagone (devant l'E-208).

**Les générations se succèdent et cartonnent (ou pas).** C'est le cas du Peugeot 3008, qui opère une belle transition : sa 2<sup>e</sup> (10 895 unités) et sa 3<sup>e</sup> (22 344) générations cumulées, le SUV occupe la 11<sup>e</sup> place du classement, soit un rang de mieux qu'en 2023. Même topo pour la Dacia Duster : le joli démarrage de sa 3<sup>e</sup> mouture (23 511 unités), additionnée à sa 2<sup>e</sup> génération, lui fait gravir deux échelons par rapport à l'exercice antérieur. En revanche, la Citroën C3 – dont les ventes incluent la version électrique, l'ë-C3, ainsi que la précédente génération – dévisse, affectée, entre autres, par des problèmes de production.

RANG	MODÈLE	VENTES 2024	ÉVOLUTION
1	Renault Clio	91 435	- 6 %
2	Peugeot 208	88 918	+ 3 %
3	Dacia Sandero	75 978	+ 10 %
4	Citroën C3*	56 896	- 5 %
5	Peugeot 2008	48 547	- 2 %
6	Renault Captur	45 961	- 3 %
7	Dacia Duster*	41 886	+ 28 %
8	Peugeot 308	37 253	- 18 %
9	Toyota Yaris	35 065	+ 22 %
10	Toyota Yaris Cross	33 810	+ 9 %
11	Peugeot 3008*	68 875	+ 9 %
12	Tesla Model Y	28 577	- 23 %
13	Renault Austral	26 150	- 13 %
14	Volkswagen Polo	25 163	- 4 %
15	Dacia Jogger	21 969	- 12 %
16	Opel Corsa	20 764	+ 6 %
17	Ford Puma	19 709	- 15 %
18	Renault Arkana	19 121	- 35 %
19	Renault Twingo	17 350	- 1 %
20	Fiat 500	17 306	- 44 %
21	Volkswagen T-Roc	17 177	- 20 %
22	Volkswagen Tiguan	17 120	+ 14 %
23	Toyota C-HR	16 929	+ 24 %
24	Renault Megane E-Tech	16 800	- 5 %
25	BMW X1	16 276	+ 30 %

RANG	MODÈLE	VENTES 2024	ÉVOLUTION
26	Hyundai Tucson	15 858	- 15 %
27	Citroën C3 Aircross	15 811	- 23 %
28	Volkswagen Golf	15 450	+ 2 %
29	Kia Sportage	15 266	+ 14 %
30	Citroën C5 Aircross	14 895	- 24 %
31	Toyota Aygo	14 686	+ 16 %
32	Peugeot 5008*	14 188	- 14 %
33	Nissan Qashqai	13 235	- 21 %
34	Volkswagen T-Cross	13 076	+ 21 %
35	Toyota Corolla	12 702	+ 12 %
36	Hyundai Kona	12 426	+ 2 %
37	Citroën C4	11 871	- 9 %
38	Tesla Model 3	11 617	- 53 %
39	Ford Kuga	10 996	- 17 %
40	Renault Espace	10 960	+ 93 %
41	Suzuki Swift	10 921	+ 11 %
42	Seat Ibiza	10 852	+ 69 %
43	Nissan Juke	10 813	+ 2 %
44	Mercedes GLA	10 484	- 16 %
45	Skoda Fabia	10 436	+ 26 %
46	BMW Série 1	10 204	- 3 %
47	Renault 5	9 973	-
48	Cupra Formentor	9 384	+ 5 %
49	Renault Scenic	8 953	-
50	BMW iX1	8 940	+ 136 %

\*Modèles dont les anciennes et nouvelles générations sont cumulées.



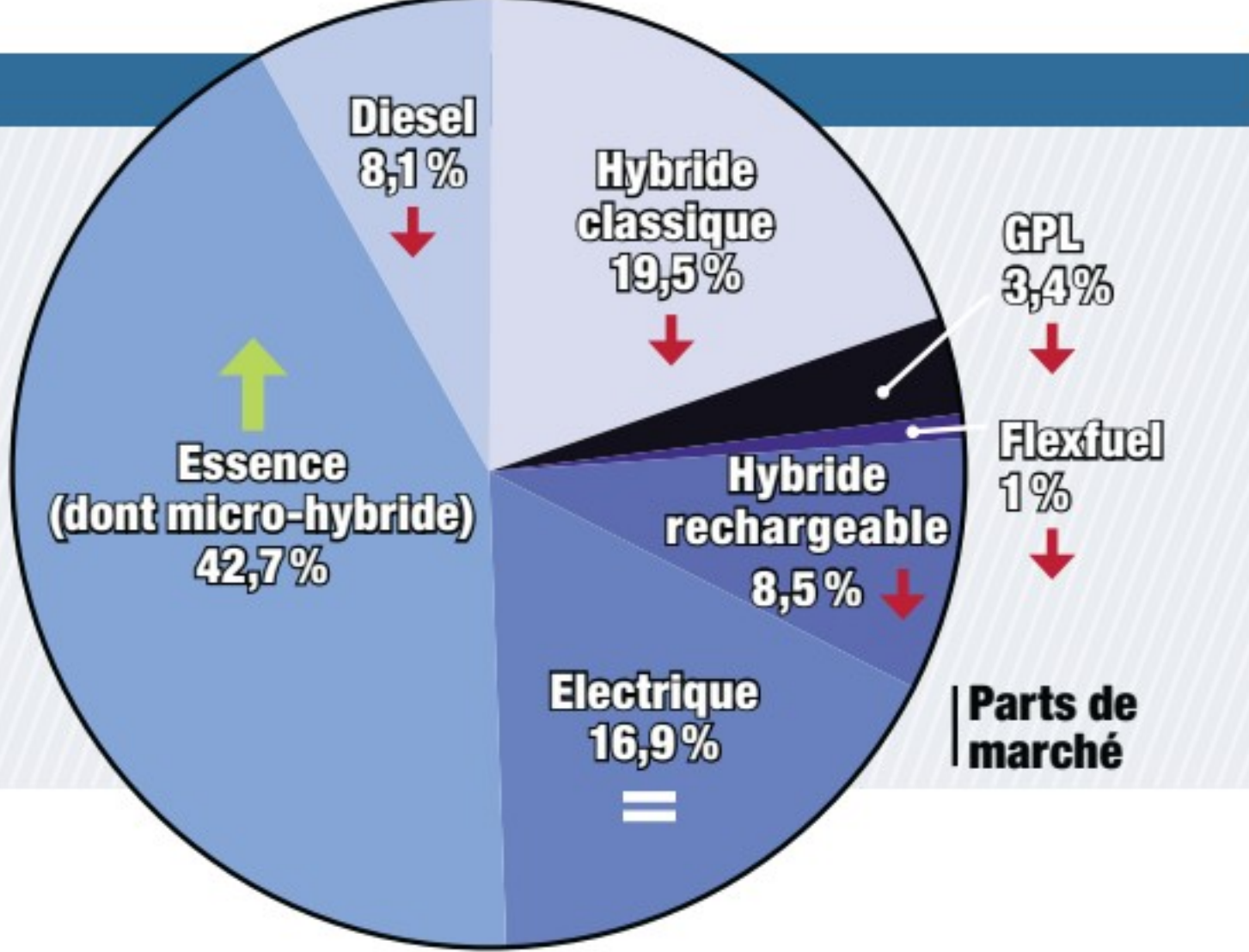
ÉNERGIE : L'ESSENCE EXALTE, L'ÉLECTRIQUE PIÉTINE

**La micro-hybridation au service de l'essence.** Près de 734 000 autos neuves vendues en 2024 carburent à l'essence : parmi elles, 226 000 unités (Peugeot 208, 2008 et 3008 en tête) sont aidées par une "pile". C'est la seule énergie qui a gagné du terrain cette année (36,2 % en 2023).

**L'électrique au point mort.** Passé l'effet du leasing social (50 000 exemplaires ont trouvé preneur dans le cadre du dispositif) et le bonus durci (voire supprimé pour

certains best-sellers), on constate que les ventes de "branchées" ne décollent pas. Avec 290 614 immatriculations, les électriques ont même reculé de 3 % en un an, et s'arrogent peu ou prou la même part de marché qu'en 2023.

**Le diesel poursuit son déclin.** Avec 138 500 unités vendues (dont, dans l'ordre, le Dacia Duster 2, la Peugeot 308 et la Renault Clio), le diesel a perdu 60 000 exemplaires en un an.





# MARCHÉ EN PANNÉE

notoire. Selon AAA Data, cabinet d'analyse de données automobiles, 1 718 416 autos neuves ont été écoulées l'an dernier, soit un repli de 3,2 % par rapport à 2023. C'est, en outre, un recul de - 22 % en comparaison avec

l'ère avant-Covid, en 2019. Il faut dire que le contexte et les décisions politiques n'ont pas aidé. La suppression du bonus aux populaires Dacia Spring ou Tesla Model 3, puis les taxes douanières imposées par l'Europe

au "made in China" ont mis un sérieux coup de frein à l'essor des électriques. En parallèle, les nouveaux dispositifs de sécurité obligatoires, imposés aux constructeurs depuis juillet, ont pesé sur l'augmentation des prix du neuf,

établi à + 10 % en moyenne en 2024 d'après AAA Data. Résultat, si certains – comme Toyota – ont réussi à tirer leur épingle du jeu, quelques marques – en particulier celles du groupe Stellantis – ont accusé le coup. ■

## Top 30 des marques

RANG 2024	MARQUE	VENTES 2024	RANG 2023	RANG 2024	MARQUE	VENTES 2024	RANG 2023
1	Renault	277 297	1	16	Fiat	32 770	15
2	Peugeot	232 713	2	17	Nissan	28 371	17
3	Dacia	144 979	3	18	MG	24 599	18
4	Toyota	127 519	6	19	Suzuki	24 093	21
5	Volkswagen	119 360	5	20	Seat	22 363	22
6	Citroën	111 536	4	21	Volvo	19 793	23
7	BMW	67 148	8	22	Mini	19 566	19
8	Mercedes	51 266	9	23	DS	18 024	20
9	Audi	47 915	11	24	Cupra	17 549	24
10	Hyundai	45 451	12	25	Jeep	11 790	26
11	Skoda	44 501	16	26	Land Rover	10 628	27
12	Kia	43 861	13	27	Mazda	8 608	25
13	Ford	43 623	10	28	Lexus	7 203	28
14	Tesla	40 709	7	29	Porsche	6 573	31
15	Opel	40 007	14	30	BYD	5 415	38

### TOYOTA EN PLEINE FORME



L. LEPEZEL / TOYOTA VERDUN

■ Le duel historique franco-français est à nouveau remporté par le Losange, qui était déjà en tête du classement en 2023. Il faut dire que Renault a multiplié les (re)lancements réussis (Scenic et Renault 5) et place pas moins de 9 modèles dans le top 50. Résultat, alors que le marché fléchit de 3,2 % et que Peugeot accuse une baisse de 6 %, le leader se maintient, en vendant quasiment autant de voitures qu'en 2023.

■ Le Lion n'est pas le seul à trinquer : c'est l'ensemble du groupe Stellantis qui se retrouve plombé. Citroën chute à - 11 %, Opel accuse le coup (- 7 %), tandis que Fiat (- 19 %) et DS (- 23 %) s'effondrent carrément. Le remplaçant de Carlos Tavares aura du pain sur la planche !

■ Le malheur des uns... profite à Toyota. Le constructeur japonais, porté par les "made in France" Yaris et Yaris Cross, ainsi que par le C-HR, enregistre une année exceptionnelle (+ 18 % par rapport à 2023). Il passe ainsi devant VW (- 1 %) et, pour une fois, vole même la 4<sup>e</sup> place à Citroën.

■ Et le plus gros gadin est attribué à... Tesla. Fini le top 10 pour l'américain, qui perd plus d'un tiers de ses ventes (- 35 % !).

## Top 20 des ventes aux particuliers

RANG 2024	MODÈLE	VENTES 2024	RANG 2023
1	Dacia Sandero	64 961	1
2	Peugeot 208	41 774	3
3	Renault Clio	41 450	2
4	Dacia Duster	34 521	4
5	Peugeot 2008	26 337	11
6	Renault Captur	26 012	7
7	Toyota Yaris	22 512	14
8	Citroën C3	21 790	10
9	Tesla Model Y	20 597	6
10	Toyota Yaris Cross	20 268	8
11	Dacia Jogger	16 486	9
12	Renault Twingo	15 604	19
13	Renault Megane E-Tech	12 844	23
14	Fiat 500	12 479	13
15	Ford Puma	12 259	16
16	Volkswagen Polo	12 040	17
17	Opel Corsa	10 279	25
18	Toyota Aygo	9 154	28
19	Volkswagen T-Roc	8 936	21
20	Renault Austral	8 756	18

■ Chaque année, les constructeurs fournissent leurs voitures neuves majoritairement aux professionnels (flottes d'entreprises, administration, loueurs, entrepreneurs...). En 2024, seules 47,8 % d'entre elles ont été achetées par de "vraies gens". C'est, en proportion, une légère hausse par rapport à 2023, alors à 46,5 %.

■ Sans surprise, le classement des particuliers diffère de celui des ventes globales. Ainsi, la n° 1, l'indélogeable **Dacia Sandero**, remporte la palme du modèle le plus vendu aux particuliers, et ce pour la troisième année consécutive. Malgré le repli du marché, elle a en effet gagné + 10 % d'acheteurs par rapport à 2023.

■ L'une des plus belles progressions est à mettre au compte de la **Peugeot 208** : + 35 % des ventes, grâce notamment à sa version

électrique, l'E-208 (17 345 immatriculations de particuliers), stimulée par le leasing social. Un bond qui lui permet de ravir la 2<sup>e</sup> position à la Renault Clio. Autres performances notables : la **Toyota Yaris** glane 7 places, avec une envolée de + 29 %, et la **Renault Megane E-Tech** (+ 17 %) s'installe auprès des particuliers. A l'inverse, le **Tesla Model Y**, pourtant encore éligible au bonus (contrairement à la Model 3), perd du terrain, avec - 20 % d'immatriculations.

■ **Côté énergie**, plus d'une vente sur cinq (22,6 %) est électrique, tandis que les particuliers abandonnent plus radicalement le diesel (environ 5 %).

### LA DACIA SANDERO INDÉTRÔNABLE



N. SOLER

### LA RENAULT MEGANE CARTONNE



A. SAUNIER

#### 821 096 autos

ont été achetées par de "vraies gens" (47,8 % du marché), soit 1 872 immatriculations de moins qu'en 2023.

#### 54 ans et 8 mois

C'est l'âge moyen des acheteurs en 2024. Par rapport à l'exercice précédent, ils ont rajeuni de 4 mois, puisque cette moyenne s'établissait à 55 ans en 2023.

#### 59 % de "locations"

Un tiers des voitures neuves acquises par des particuliers l'ont été par le biais de la LOA, et 26 % de la LLD. Ainsi, l'achat au comptant (crédit classique) recule de 17 %, et ne représente plus que 41 % des ventes.





REPORTERS AUTO PLUS

## Autoroute en flux libre et usurpation de plaque

### Un conducteur averti en vaut deux

**Avec la fin des barrières de péage et vu le tarif d'un Paris-Rouen via l'A13-A14 (18 €!), les usurpations de plaques risquent de se multiplier... et, avec elles, les victimes recevant des factures – majorées! – pour des trajets qu'elles n'ont pas effectués. Peut-être aurait-il été judicieux de créer un système d'alerte pour prévenir ce genre de galère.**

Maxime R., Le Neubourg (27)

**François Tarrain.** Impossible de savoir si la disparition des barrières de péage suscitera des vocations chez les apprentis usurpateurs. Mais une chose est sûre : les concessionnaires des premières autoroutes en flux libre ont mis en place un système

d'alerte en mesure de révéler une usurpation. Chez Aliae (groupe APRR), tout conducteur – abonné télépéage ou non – peut s'inscrire au service d'alerte "Info passage\*\*": il lui suffit d'indiquer son immatriculation pour être prévenu par e-mail lorsque celle-ci est détectée par des portiques en flux libre de l'A79. Même chose sur l'A13 et l'A14 (groupe Sanef) avec la notification "Péage à payer" (ou "Passage non détecté en flux libre" pour les clients télépéage Bip&Go\*\*). Si, ce jour-là, vous n'étiez pas sur l'autoroute, c'est que quelqu'un d'autre a utilisé votre plaque! Il vous faudra alors déposer plainte pour usurpation, puis vous rapprocher du service relation client du concessionnaire.

## Stationnement payant et handicap

**Nous avons mis derrière le pare-brise de notre auto la carte invalidité, qui permet de stationner sur les places réservées. Or, je pense qu'une voiture qui contrôle automatiquement le stationnement avec ses scanners ne peut pas la voir. Dès lors, comment faire pour ne pas être verbalisé à tort?**

M. Chauvin, Achères (78)

**Pascale Gétin.** Tout d'abord, sachez-le, les "sulfateuses à PV" ne sont pas habilitées à contrôler les voitures garées sur des emplacements réservés aux personnes en situation de handicap, et encore moins à les verbaliser pour un stationnement impayé (car il ne s'agit pas de places payantes) : les seuls à pouvoir sévir sont des agents à pied (ASVP, policiers municipaux...). Pour autant, votre question est pertinente si vous vous êtes garé – gratuitement, grâce à votre carte mobilité inclusion – sur une place payante. Dans ce cas, vous devez indiquer votre immatriculation sur l'horodateur (ou sur une appli type PayByPhone) et déclarer votre statut "handicapé". Autre solution à Paris : enregistrer de manière permanente jusqu'à deux immatriculations dans la base locale Handi'Stat\*\*\*... en attendant qu'une base nationale soit mise en place (c'est en projet).



D. GOLDSZTEJN / LE PARISIEN / MAXPPP

**Serait-il possible aux conducteurs d'électriques de ne pas redémarrer comme des bourrins aux péages? Nos voitures n'ont pas les mêmes capacités d'accélération : laissez-nous le temps de nous rabattre! Merci de vous souvenir que vous aussi, avant, vous rouliez en thermique...**

Philippe, Le Champ-Saint-Père (85)

## Cheval au galop

**Précision a propos de "Tout ce qui change" en 2025: dans la région Grand Est, le tarif du cheval fiscal va aussi être porté à 60 € à compter du 1<sup>er</sup> février.**

P. Weibel, Strasbourg (67)

**François Tarrain.** Exact, le Grand Est (et la Bretagne) s'approprient, après le Centre-Val de Loire et la Normandie, à adopter le tarif maximal du cheval fiscal autorisé par la loi, soit 60 €. Notez que le 1<sup>er</sup> février, la taxe augmentera aussi à La Réunion, passant de 51 à 57 €.

## Qui contrôle les contrôleurs?

**Les centres de contrôle technique sont-ils eux-mêmes contrôlés? Parce que, lorsque j'entends une connaissance me dire "avec un billet de 50 €, plus de problèmes de pollution avec ma voiture, c'est reparti pour deux ans!", je ris jaune...**

Laurent Renault, Pont-de-Metz (80)

**François Tarrain.** Oui, ils peuvent être contrôlés. Et s'ils le sont juste après avoir été complaisants avec un client, cela peut leur coûter cher. L'arrêté qui a instauré le contrôle technique en 1991 autorise en effet les agents de l'Etat à effectuer des visites surprises. Et à exiger "le renouvellement, sous leur autorité, du contrôle technique d'un ou plusieurs véhicules présents sur (ou à proximité de) l'installation et ayant subi un contrôle technique". Là, impossible de tricher à nouveau! Et gare au couperet : en cas de manquement, le préfet peut suspendre ou retirer l'agrément du centre et/ou du contrôleur.

## Sous pression

**J'ai déjà entendu dire que les nettoyeurs à haute pression pouvaient endommager les pneus. Qu'en est-il, au juste?**

Josh, Clamecy (58)

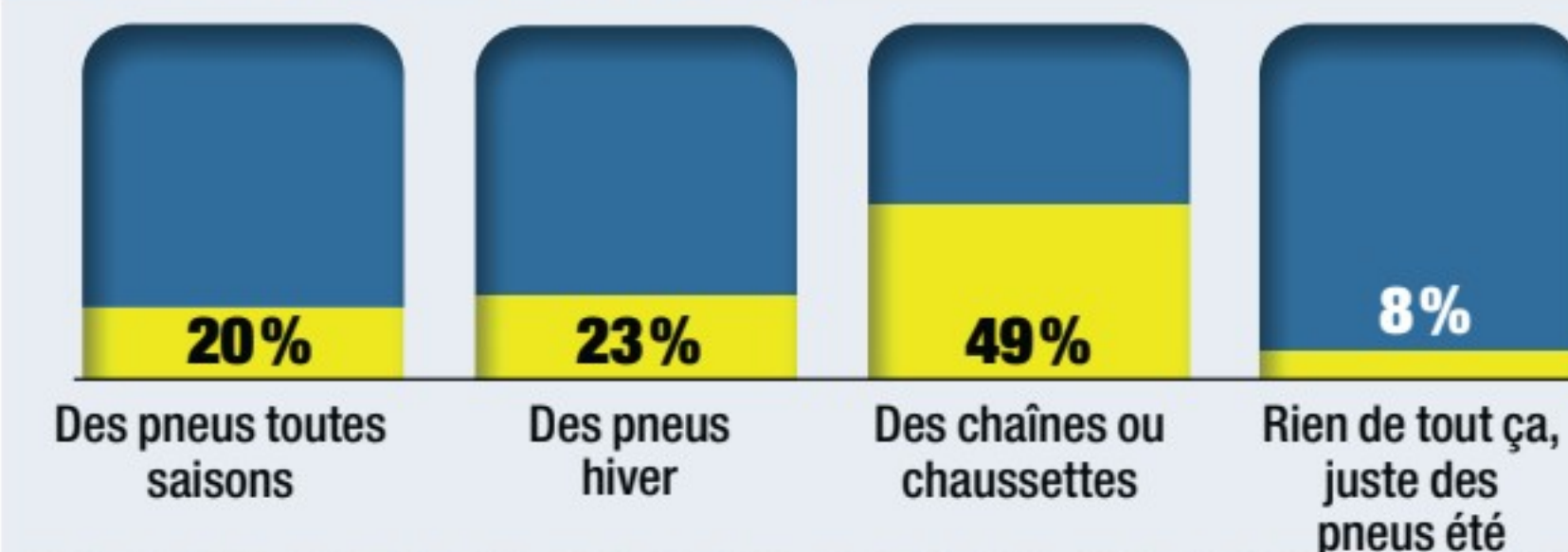
**François Tarrain.** En 2011, l'organisme anglais TyreSafe pointait l'impact du lavage à haute pression sur les pneus. Leur conclusion? Un jet très puissant utilisé "à bout portant" pourrait provoquer des dégâts (y compris à la jonction avec la jante). Mais rassurez-vous, il n'y a aucun risque avec les nettoyeurs domestiques ou présents en centre de lavage. Seules précautions à prendre : utiliser les buses à 20 cm de la surface au moins (carrosserie comprise) et privilégier les jets plats (les rotabuses sont plus agressives).



REPORTERS AUTO PLUS

## LA QUESTION DE LA SEMAINE

Si vous circulez en zone montagneuse ou devez vous y rendre, vous utilisez :



Participez à la question de la semaine prochaine sur [Autoplus.fr](http://Autoplus.fr)

Redoutez-vous les zones à faibles émissions?

- Oui, ça m'a obligé à changer d'auto.
- Oui, et depuis je ne m'y rends plus.
- Non, car ma voiture peut y circuler.
- Non, car il n'y a aucun contrôle.



# NOUVELLE SWIFT HYBRID

## PLACE À L'EXALTATION



À PARTIR DE  
**159€/MOIS**<sup>(1)</sup> **ENTRETIEN INCLUS**<sup>(2)</sup>  
LLD 37 mois - 1<sup>er</sup> loyer 4 000 €

Plus sophistiquée et intelligente que jamais, la nouvelle Suzuki Swift Hybrid bénéficie du savoir-faire technologique et de l'innovation historique de Suzuki en matière d'hybridation. Avec sa personnalité et son design iconique toujours aussi expressifs, son expérience de conduite exaltera votre quotidien.

Réservez dès à présent votre essai sur [suzuki.fr](https://www.suzuki.fr)

Consommations mixtes gamme Suzuki Swift (WLTP) : 4,4 à 4,9 l/100 km.

**A** 99 gCO<sub>2</sub>/km



(1) Location Longue Durée pour 37 mois et 30 000 kilomètres pour une Nouvelle Suzuki Swift 1.2 Hybrid Advantage, 1<sup>er</sup> loyer de 4 000 €, puis 36 loyers de 159 €. Offre réservée aux particuliers, valable du 01/01/2025 au 31/03/2025 inclus, dans le réseau participant. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Suzuki Finance, département de Cofica Bail, S.A. au capital de 14 485 544 €, 399 181 924 RCS Paris, siège social : 1 boulevard Haussmann 75 009 Paris, ORIAS n° 07 023 197. Modèle présenté : Nouvelle Suzuki Swift 1.2 Hybrid Pack

hors option peinture métallisée So'Color, aux mêmes conditions puis 36 loyers de **193€/mois**.

(2) Les loyers comprennent les services associés suivants (en option et dans les limites et conditions prévues aux contrats de LLD et d'Assurance) : Entretien inclus - Assistance + : 24h/24 7j/7 au véhicule et aux passagers - Garantie Perte Financière, souscrite auprès de Cardif Assurances Risques Divers, S.A. au capital de 21 602 240 €, Siège social : 1, boulevard Haussmann, 75 009 Paris - 308 896 547 RCS Paris - Entreprise régie par le Code des assurances et soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, 4 Place de Budapest - CS 92459 - 75 436 Paris Cedex 09, pour les garanties Valeur d'Achat, Assurance complémentaire et Evénements imprévus, et d'Icare Assurance, S.A. au capital de 2 358 816,00 euros - B 327 061 339 R.C.S Nanterre - Siège social : 93, rue nationale 92100 Boulogne-Billancourt ; Entreprise régie par le Code des assurances et soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, 4 Place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09, pour la garantie d'Assistance Véhicule de remplacement et est distribuée par Cofica Bail en qualité de courtier en assurance. Conditions et limites de garanties disponibles sur simple demande. Tarifs TTC clés en main conseillé au 01/07/2024. Voir détails sur [suzuki.fr](https://www.suzuki.fr)

Garantie constructeur 3 ans ou 100 000 km au 1<sup>er</sup> terme échu.

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





## CAMÉRA CACHÉE

### Le bilan d'hiver offert par Motrio permet-il de rouler en toute sécurité ?



#### LA MISSION DE NOTRE ESPION

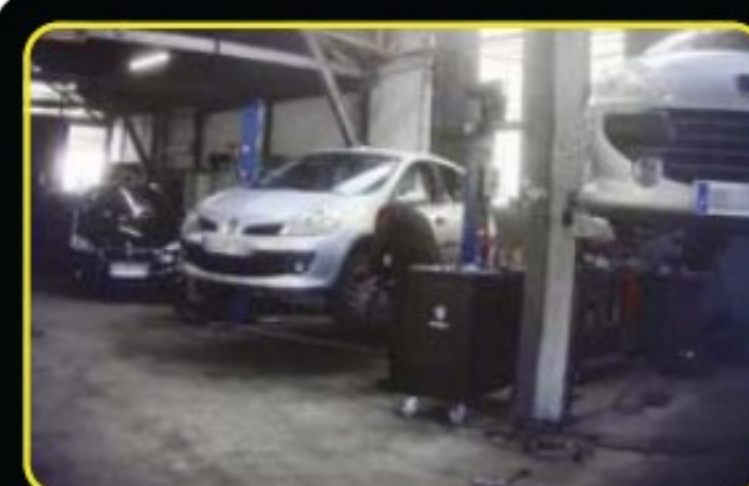
C'est la promesse du réseau de garages multimarques de Renault : grâce à son check-up en 38 points, gratuit jusqu'au 31 janvier, Motrio assure que vous roulez "en toute sécurité". Vraiment ? Allons le vérifier.



Par téléphone, nous convenons sans embûches avec le patron du garage d'un rendez-vous quelques jours plus tard. Sur place, une hôtesse nous accueille : "Désolée, je ne vois pas votre nom dans notre agenda." Bon démarrage... Elle appelle alors son chef.



Après avoir eu confirmation, notre interlocutrice se confond en excuses et nous offre un café. "Je vais prévenir le mécano." Ce dernier prend alors illico en charge notre Renault Clio. D'emblée, il la place sur un pont pour vérifier ses trains roulants. "RAS", dit-il. C'est faux !



Les pneus arrière sont en effet à la limite d'usure autorisée. Dommage, il aurait pu en profiter pour nous soumettre l'offre attenante au check-up gratuit, à savoir jusqu'à 20 € remboursés pour l'achat de gomme (ou d'une batterie). Le mécanicien poursuit avec le contrôle des roulements.

PHOTOS: DR



Puis, place aux freins. "Les disques sont à moitié de vie", affirme le pro. C'est exact. "Mais les plaquettes avant sont complètement sur la fin." Pas vraiment : à deux tiers d'usure, elles peuvent faire leur job 3000 km au moins. Pourtant, il insiste : "Il faut les remplacer fissa !" Mouais.



Après cela, le mécano vérifie les soubassements avant de redescendre le véhicule pour ouvrir le capot moteur. "Il y a une petite fuite d'huile, le joint du cache-culbuteurs est à changer." Bien vu. Enfin, il nous indique que les liquides sont bas, mais sans en faire l'appoint. Et... fin du bilan.



Pas de contrôle de l'éclairage ni de la batterie. A l'accueil, l'hôtesse lance : "Ça fera 40 €." Nous indiquons que le bilan est gratuit. Elle appelle de nouveau son chef pour le confirmer. "En effet, désolée." Le devis : 140 € pour les plaquettes avant, c'est cher ! Et 124 € le joint, correct.



#### Un bilan pas très sécurisant

Si l'on peut passer sur les "maladresses" de l'accueil – on a tout de même voulu nous facturer une prestation offerte –, difficile de ne pas mettre un carton rouge au vu de la suite des événements : diagnostics erronés, pousse-conso et contrôles oubliés, on repassera pour la sécurité.

#### BON PLAN OU PAS ?



#### Fixter : - 15 € sur le contrôle technique



**La promesse :** La plate-forme Fixter.fr, qui agrège des centaines de professionnels, applique jusqu'au 31 janvier une réduction de 15 € sur le contrôle technique.

Spécialisée dans la prise de rendez-vous en ligne, Fixter élabore des devis auprès de garages, gère la facturation et propose en sus un service de collecte et restitution de votre voiture (pour 9,95 €). Pour bénéficier de cette offre du moment, il suffit de choisir sa prestation – en l'occurrence le contrôle technique – et d'indiquer son département et immatriculation pour que le code de réduction JAN15CT s'applique automatiquement. Résultat, l'épreuve revient à 69 € dans un centre Dekra au lieu de 84 €. Pas mal, sachant qu'en farfouillant sur les autres plates-formes, l'offre la plus basse dans ce même centre est de 75 €.

**X** Bon à prendre !

#### IdGarages : 20 € offerts sur l'entretien



**La promesse :** Idgarages.com, spécialiste de la comparaison de devis et de la prise de rendez-vous en ligne, applique la remise jusqu'au 31 janvier. Pour en profiter, indiquez le code promotionnel

BONUS20 au moment de la finalisation de votre commande. Notez que cette réduction est applicable pour toute intervention facturée au minimum 150 €, incluant toutes les prestations sur amortisseurs, distribution, révision, freinage, pneus... L'offre peut se révéler intéressante étant donné que la plate-forme, qui compte des milliers d'ateliers, compare d'emblée les tarifs pratiqués par tous ceux situés près de chez vous. A charge pour vous ensuite d'effectuer des devis auprès d'autres enseignes, afin de vérifier si l'offre d'IdGarages est vraiment imbattable.

**X** Pas mal, mais comparez avant de vous lancer





### Remontées mécaniques

Début janvier, alors que les participants au Dakar s'apprêtent à entrer en piste en Arabie saoudite, une autre compétition a lieu 1 500 km plus à l'est: le Moreeb Hill Climb. Situé dans l'oasis de Liwa, à Abu Dhabi, le challenge consiste à gravir le plus vite possible la dune de Moreeb au volant de 4x4 gavés de chevaux. Et il en faut pour vaincre (en moins de 8 secondes pour les meilleurs!) les 40° de pente de ce mur de sable de 300 m de haut! Résultat, les moteurs sont si sollicités que leur longévité ne dépasse pas celle d'un Premier ministre français. Un festival tout sauf écolo, qui accueillait cette année un intrus parmi les Jeep, Land Rover et Toyota de 3000 ch: un Tesla Cybertruck!



LIWA SPORTS CLUB



### Vos images

Drôles ou insolites... faites-nous découvrir vos meilleures photos, en nous les envoyant par e-mail à: [vosimages.autoplus@reworldmedia.com](mailto:vosimages.autoplus@reworldmedia.com)



Vu le piteux état de son traîneau, les temps sont durs, même pour le père Noël. Croisé à Bruay-la-buissière (62).

Par Bruno Loones



Réparation de fortune pour maintenir le capot en place ou technique imparable pour masquer sa plaque? Aperçu à Lyon (69).

Par Pascal Piérart



Le comble du luxe pour se prémunir des coups de portière: une télé 65" harnachée au flanc de la voiture!

Repéré par Anne

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS



T. BREGARDIS / OUESTFRANCE / MAXPPP



Les points d'entrée dans les ZFE sont balisés par ce type de panneau. Il précise les catégories de véhicules interdits – voitures et utilitaires en l'occurrence –, ainsi que les classes Crit'Air autorisées à circuler. Lorsque toutes les vignettes sont présentes, c'est que seuls les véhicules "non classés" (soit ceux d'avant 1997) sont exclus, comme c'est le cas, ici, à Rennes (35).

## ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

# Quelles restrictions en 2025 ?

Nouvelle étape dans le déploiement des ZFE : toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants sont censées en instaurer une, tandis qu'une poignée de métropoles ont banni d'autres catégories de véhicules. Enfin, ça c'est la théorie...

Pour les automobilistes amenés à rouler en ville au volant de voitures pas toutes jeunes, en ce début d'année, "les emmerdes, ça vole en escadrille", comme le disait Jacques Chirac. Et pour cause, depuis le 1<sup>er</sup> janvier, les quarante-trois plus grosses agglomérations françaises – dont une trentaine de nouvelles – doivent leur barrer

la route à coups de restrictions de circulation. Mais pas toutes avec un gros calibre. Concrètement, seuls deux "territoires ZFE" ont été obligés d'imposer des règles plus strictes pour cause de mauvaise qualité de l'air : les métropoles du Grand Paris et de Lyon, qui bannissent désormais les Crit'Air 3. Toutes les autres aggllos ou métropoles

sont, elles, des "territoires de vigilance" non contraints par la loi à durcir le ton. Ce qui n'empêche pas certaines de le faire avec zèle, comme Grenoble et Montpellier (bye bye aussi les Crit'Air 3!). Et ailleurs? Voyez la carte ci-contre : la plupart du temps, seules les voitures d'avant 1997 sont exclues, tandis que les Crit'Air 4 et 5 sont ciblées dans

six agglomérations. Sachant qu'elles appliquent toutes leurs propres règles et dérogations.

### Chacun fait, fait c'qui lui plaît

Plages horaires des restrictions, périmètre, dérogations (voitures de collection, "petits rouleurs"), "pass ZFE" permettant de faire fi de l'interdiction (jusqu'à 52 jours par an à Lyon ou Toulouse!)... Impossible de résumer, ici, chaque tambouille locale. Mais il y a un point commun entre toutes ces ZFE : aucune ne traquera les resquilleurs, le mot

## CARBURANT

### Coup de chaud sur les totems en ce début d'année

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 9 janvier 2025.

Cours du baril de Brent : 74,23 € (+ 1,89 €).

<b>GAZOLE</b> 1,704 € + 2 cts en une semaine - 4,8 cts en un an	<b>SP95-E10</b> 1,771 € + 1,9 ct en une semaine - 1,4 cts en un an
<b>SP95</b> 1,798 € + 2,5 cts en une semaine - 0,9 ct en un an	<b>SP98</b> 1,873 € + 1,6 ct en une semaine - 0,2 ct en un an
<b>E85</b> 0,812 € + 0,7 ct en une semaine - 10,4 cts en un an	<b>GPL</b> 1,077 € + 0,5 ct en une semaine + 2,3 cts en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : ↗ EN HAUSSE

## SCANDALE DES AIRBAGS TAKATA DÉFECTUEUX

### 23 marques au rappel

Alors qu'une enquête de Radio France vient de révéler toute l'ampleur du scandale Takata – et que Stellantis a remplacé les airbags de 200 000 C3 et DS 3 en France (sur 221 000 en cause) –, le gouvernement vient de mettre en ligne\* la liste de tous les constructeurs touchés, au final, par ce rappel monstre. D'Audi à Volkswagen en passant par Ford, Mercedes, Nissan et même Ferrari, 23 constructeurs sont cités avec, pour chacun d'eux, un lien vers leur propre site Web de rappels. Quid des modèles concernés? Produits entre 1998 et 2019, ils sont détaillés par la Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Deal) de Guadeloupe\*\*. Un bon moyen de savoir si sa voiture est "à risque", a fortiori si elle circule dans une région chaude et humide (outre-mer en tête), deux conditions propices aux défaillances de ces airbags. Au total, selon Radio France, ce sont, au minimum, 500 000 véhicules qui seraient concernés dans l'Hexagone et dans les territoires ultramarins!



François Tarrain



**Crit'Air.** Le tarif de la vignette est passé de 3,77 à 3,81 € pour un véhicule immatriculé en France. Pour les autres, comptez 4,91 € (contre 4,76 € avant). **Recharge.** Finalement, le fait de recharger gratuitement son auto sur son lieu de travail ou de bénéficier d'une borne à domicile financée par l'employeur ne sera pas considéré comme un "avantage en nature" cette année. Par conséquent, les sociétés ne



d'ordre étant, au moins jusqu'en 2026, "pédagogie". En clair, si vous circulez dans une ZFE avec un véhicule interdit, voire roulez au volant d'une voiture autorisée, mais n'arborant pas de vignette Crit'Air (ce qui est sanctionnable, si, si), vous ne risquez pas grand-chose. D'autant qu'aucun contrôle automatisé n'est prévu cette année. Et probablement pas beaucoup plus en 2026.

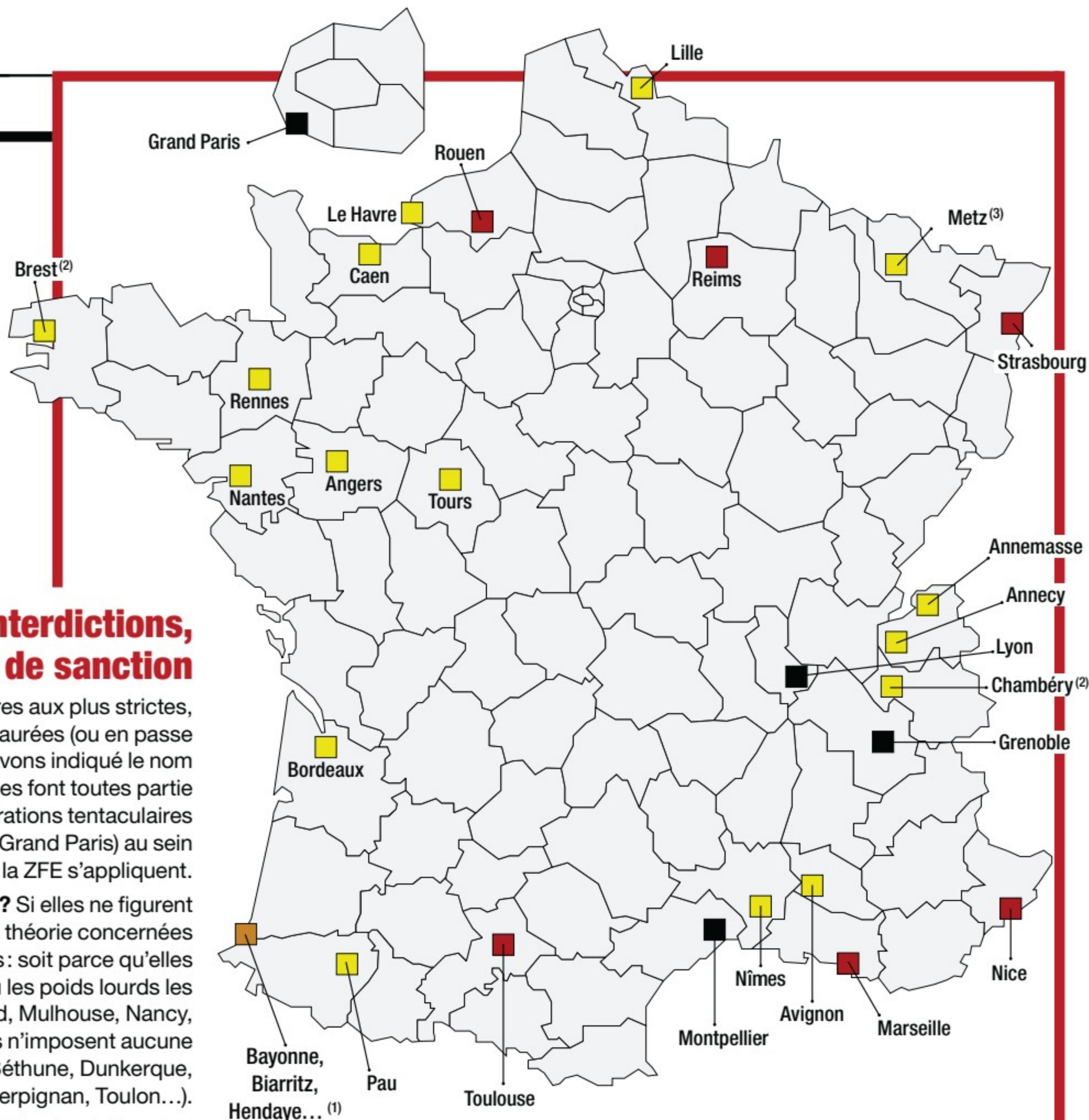
François Tarrain

## De plus en plus d'interdictions, peu de risque de sanction

**Vingt-sept ZFE :** des moins sévères aux plus strictes, nous avons retenu celles déjà instaurées (ou en passe de l'être). Pour faire simple, nous avons indiqué le nom de la ville "principale", sachant qu'elles font toutes partie de métropoles ou d'agglomérations tentaculaires (jusqu'à 77 communes dans le Grand Paris) au sein desquelles les règles de la ZFE s'appliquent.

**Quid des autres agglomérations ?** Si elles ne figurent pas ci-contre, alors qu'elles sont en théorie concernées par les ZFE, c'est pour deux raisons : soit parce qu'elles ne refoulent que les utilitaires ou les poids lourds les plus anciens (Clermont-Ferrand, Mulhouse, Nancy, Saint-Etienne...), soit parce qu'elles n'imposent aucune restriction (Amiens, Avignon, Béthune, Dunkerque, Le Mans, Orléans, Perpignan, Toulon...).

**Un PV par-ci, par-là :** en 2023, la circulation d'un véhicule à moteur sans certificat de qualité de l'air conforme dans une ZFE n'a donné lieu qu'à 2 367 PV (soit 180 fois moins que le stationnement sur une place livraison). En revanche, 4 773 véhicules bannis ont été verbalisés pour le simple fait d'être restés... stationnés dans une ZFE. Et ça, c'est carrément vachard !



### INTERDICTION DE CIRCULER EN VIGUEUR POUR LES :

- Non classées : toutes les voitures avant 1997
- Crit'Air 5 et non classées : essence avant 1997, diesels avant 2001
- Crit'Air 4, 5 et non classés : essence avant 1997, diesels avant 2006
- Crit'Air 3, 4, 5 et non classés : essence avant 2006, diesels avant 2011

1. Une douzaine de villes du Pays basque à partir d'avril. 2. En avril. 3. Cet été.

### LA QUESTION INATTENDUE

## Combien reste-t-il de Peugeot 406 encore en circulation ?



La plus belle voiture de l'année 1995 – tout juste trentenaire en 2025 – a de beaux restes : on en dénombre encore 78 911 dans le parc roulant, dont 413 du premier millésime, les plus courantes étant les phases 2 des années 2000 et 2001 (14 537 et 13 829). Dans le détail, les berlines sont majoritaires (67 %), suivies des coupés (21 %) et des breaks (12 %). Et en ce qui concerne l'énergie, c'est sans surprise le diesel qui s'impose sur les deux tiers du parc.



Retrouvez chaque semaine des infos insolites du marché auto puisées dans les données de AAA-Data, "l'expert de la data".

### CONTRÔLES Vous les avez débusqués



#### Voiture radar privatisée - Pyrénées-Atlantiques (64)

RD933, Volkswagen Passat (EZ-739-JF) suivie sur la départementale entre Saint-Jean-Pied-de-Port et Saint-Palais, ici au niveau de Gamarthe. 80 km/h. 43°12'53.2"N 1°07'36.4"W

**Hibou embarqué - Ardennes (08)**  
RD978, cette discrète Skoda Octavia (FD-151-PZ) surveille la vitesse dans la traversée de Rouvroy-sur-Audry, peu avant la sortie de la ville en direction de Renwez. 50 km/h. 49°47'31.8"N 4°30'03.7"E



### SIGNELEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

Vous repérez un lieu où les forces de l'ordre contrôlent la vitesse ? Envoyez-nous l'info à : [radars.autoplus@reworldmedia.com](mailto:radars.autoplus@reworldmedia.com)

verseront pas de cotisation sociale et les salariés ne seront pas imposés pour ces avantages. **Deux-roues.** L'interfile est désormais autorisée sur toutes les 2x2 voies avec séparateur central, limitées à 70 km/h minimum, voire moins, suite à un abaissement local comme sur le périphérique parisien.

PLAQUE:  
LA SÉRIE DU  
MOMENT

F HB-123-KV 09





# PEUGEOT

## NOUVEAU 5008

### 7 PLACES



**Électrique: jusqu'à 668 km d'autonomie <sup>(1)</sup>**  
**Également disponible en hybride**  
**Nouveau i-Cockpit panoramique**  
**Jusqu'à 8 ans de garantie Allure Care <sup>(2)</sup>**

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer





**A** 0g CO<sub>2</sub>/km

**B**

**C**

**D**

**E**

**F**

**G**

Consommation mixte WLTP (l:100 km): 0

(1) Norme WLTP en cycle mixte. (2) 2 ans de garantie constructeur et jusqu'à 6 ans de garantie additionnelle activée à chaque entretien prévu au plan d'entretien effectué dans le réseau Peugeot participant, valable jusqu'à l'entretien suivant dans la double limite de 8 ans et 160 000 km. Conditions sur Peugeot.fr. Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles





# Spécial nouveautés 2025-2028

L'année 2025 débute sur les chapeaux de roues avec un Salon de Bruxelles qui nous a réservé quelques belles surprises. Et ce n'est qu'un avant-goût. Malgré un marché automobile en crise, marqué par une nouvelle baisse des ventes de voitures neuves l'an dernier, cela n'empêchera pas les constructeurs de présenter de nombreux modèles. Les prochaines années s'annoncent ainsi particulièrement riches.

## ALFA ROMEO

### Junior Ibrida Q4 \ Printemps 2025

En version Q4, synonyme de transmission intégrale chez Alfa, le Junior est équipé d'un électromoteur de 28 ch sur l'essieu arrière, destiné à optimiser la motricité en cas de besoin. Cette déclinaison 4x4, exclusivement associée au moteur 1.2 hybride 48 V, développe 136 ch comme la version à traction avant.



A partir de 36 500 €\*

### Les autres nouveautés de la marque

Le prochain **Stelvio** sera présenté au début de l'été 2025 pour une sortie prévue à l'automne. Il sera proposé avec des motorisations hybrides et électriques. L'année suivante verra le renouvellement de la berline **Giulia**.

## ALPINE

### A110 \ Automne 2026

A partir de 80 000 €\*



Exclusivement électrique, la future A110 (en coupé et roadster) ne fera aucun compromis sur la sportivité et les performances, affirme Alpine. Son poids devrait rester contenu... pour un modèle à batterie.

### A310 \ 2028



A partir de 90 000 €\*

Reposant sur une plate-forme conçue en interne (qui servira aussi à l'A110), ce coupé 2+2 marquera le retour d'une appellation mythique chez Alpine. Il se veut le rival direct du Porsche Taycan.

### A390 \ Automne 2025

La marque au "A" fléché lancera son premier crossover 100 % électrique d'ici à l'automne. Son design extérieur restera fidèle au concept-car (photo) dévoilé lors du dernier Mondial de l'auto. Bien qu'il repose sur la même plate-forme que le Renault Scenic E-Tech et qu'il affiche un poids avoisinant les 2 tonnes, Alpine promet des sensations de conduite rappelant celles de l'A110 thermique. Vivement les essais pour le vérifier !

A partir de 70 000 €\*



CONCEPT-CAR



# AUDI

## Q3 \ Eté 2025

Le prochain Q3 pointera le bout de son capot cet été avec près d'un an de retard sur le calendrier initial. A l'instar du dernier VW Tiguan, qui repose sur la même base technique, il sera doté de motorisations essence avec hybridation légère ou rechargeable, tout en conservant une offre diesel. La carrosserie Sportback, au design plus dynamique, sera reconduite sur cette nouvelle génération.

A partir de 42 000 €\*



ILLUSTRATION  
Auto Plus

## Q5 \ Printemps 2025



A partir de 57 550 €

Si le design extérieur évolue peu, l'habitacle a été entièrement modernisé. Toutes les motorisations (diesel compris) sont désormais équipées d'une hybridation légère en 48 V, permettant de rouler en électrique à basse vitesse. Le Q5 Sportback sortira en juin 2025.

## Q6 Sportback e-tron \ Printemps 2025

Dans sa version Sportback, ce SUV électrique voit son autonomie légèrement augmentée (jusqu'à 656 km selon Audi) grâce à sa silhouette plus aérodynamique. La gamme comporte trois versions : 251, 306 et 387 ch. Sans oublier le SQ6, fort de 489 ch.

A partir de 74 570 €



## Les autres nouveautés de la marque

La nouvelle **A7** sera dévoilée au printemps et lancée en septembre 2025. Fidèle au thermique (comme toutes les Audi à chiffre impair), elle sera disponible en berline (Sportback) et en break (Avant). Autre modèle attendu : la nouvelle génération de **Q7** en 2026.

# BMW

## Série 2 Gran Coupé \ Printemps 2025



A partir de 42 450 €

Cette seconde génération conserve sa silhouette de coupé à quatre portes. Malgré un gabarit (4,55 m de long) en légère hausse, elle perd 70 dm<sup>3</sup> au niveau du coffre (360 dm<sup>3</sup>) pour implanter la batterie du système hybride 48 V. Au lancement, trois moteurs sont proposés : deux essence (170 et 306 ch) et un diesel (163 ch), tous associés à une boîte automatique.

## X5 \ Printemps 2026

Cette cinquième génération promet une grosse évolution en matière de design. A l'instar du nouveau X3, l'hybridation devrait devenir la norme sous le capot. Cela concernerait également le X5 M, qui pourrait hériter du V8 hybride rechargeable de la dernière M5. Une version électrique à hydrogène est prévue pour 2028.



SCOOP

A partir de 92 000 €\*

## iX3 \ Automne 2025



CONCEPT-CAR

A partir de 70 000 €\*

Ce SUV électrique – dont le nom reste à confirmer – marquera le lancement de la nouvelle gamme Neue Klasse de BMW. Son design sera fidèle à celui du concept-car (photo). BMW promet une excellente efficacité, notamment sur autoroute, grâce à une nouvelle génération de moteurs et de batteries, ainsi qu'à une optimisation du poids et de l'aérodynamisme. En outre, l'architecture en 800 V assurera des temps de recharge très rapides.

## L'autre nouveauté de la marque

L'**i3**, deuxième modèle de la gamme Neue Klasse, sortira un an après le SUV iX3. Cette berline électrique ne signera pas la fin de la Série 3, qui profitera d'une importante mise à jour à l'horizon 2026.



Les nouveautés de la semaine

BYD

Atto 2 \ Printemps 2025

A partir de 32 000 €\*



Petit frère de l'Atto 3, dont il reprend la base technique, ce SUV électrique de 4,31 m a dans sa cible des modèles comme les Hyundai Kona Electric et Peugeot E-2008. Le style extérieur restera proche de celui de la version chinoise (photo).

Seagull \ Été 2025

A partir de 19 000 €\*



Avec ce modèle, BYD s'attaque au segment des citadines électriques abordables (Citroën ë-C3, Dacia Spring) avec un prix de départ sous la barre des 20 000 €. Baptisée "Seagull" en Chine, elle portera un nom différent sur le marché européen.

CADILLAC

Optiq \ Printemps 2025



A partir de 70 000 €\*

Cadillac revient en Europe en faisant le pari (risqué) du 100 % électrique. L'Optiq, un luxueux SUV de 4,82 m, mise sur sa présentation soignée et ses innovations technologiques pour séduire les clients des marques premium.

CUPRA

Raval \ Été 2026



A partir de 25 000 €\*

Cette citadine électrique (environ 4 m de long) se démarquera par un design dynamique et un moteur de 226 ch. De quoi rivaliser avec les petites sportives électriques du moment, notamment l'Alpine A290 et la Mini John Cooper Works.

CITROËN

Ami \ Printemps 2025

Quatre ans après sa sortie, le quadricycle à succès de Citroën (65 000 ventes !) bénéficie d'une mise à jour esthétique. Au programme : avant modernisé, nouveaux éléments de personnalisation et nouveau logo de la marque.



A partir de 8 000 €\*

C3 Aircross \ Printemps 2025



A partir de 19 700 €\*

Gabarit en hausse à 4,39 m (+ 23 cm), style plus typé SUV et version 7 places, le C3 Aircross évolue en profondeur. Il sera disponible au printemps en essence (100 ch), hybride 48 V (136 ch) et électrique (113 ch, 300 km). Une version à pile plus endurante (400 km) complètera la gamme en fin d'année.

C4 restylée \ Début 2025

Le design atypique de la C4 n'a pas réussi à séduire. Avec ce restylage (qui concerne aussi la C4 X à coffre), Citroën s'oriente vers un style bien plus classique (avant redessiné, feux arrière simplifiés). Avec l'abandon du diesel, le catalogue s'articule désormais autour des versions hybrides 48 V (100 et 136 ch) et électriques (136 et 156 ch).

A partir de 28 650 €\*



C5 Aircross \ Automne 2025

C'est la grande nouveauté de la marque pour 2025. Le C5 Aircross, dont la version de série sera très proche du concept-car (photo), va grandir de 15 cm pour atteindre 4,65 m de long. Sa plate-forme (la même que celle du Peugeot 3008) lui permettra de proposer une offre multi-énergie : essence, hybride et électrique. A bord, l'accent sera mis sur le confort, mais les sièges arrière indépendants et coulissants ne seront pas conservés.

A partir de 35 000 €\*



CONCEPT-CAR

CSAIRCROSSCONCEPT



## DACIA

### Bigster \ Printemps 2025

Avec le Bigster, Dacia fait son entrée sur le segment des SUV compacts (Peugeot 3008, Renault Austral). Visuellement proche du Duster, il s'en distingue par un gabarit allongé de 23 cm (4,57 m). De quoi offrir un volume de coffre généreux pour le segment (667 dm<sup>3</sup>), à défaut d'une version à 7 places. Ce modèle introduit aussi des équipements inédits chez Dacia : clim' bizone, toit ouvrant panoramique.

A partir de 24 990 €



DACIA

### Jogger restylé \ Début 2026

A partir de 18 500 €\*



SB MEDIE

Le restylage se concentrera sur la calandre (plus étroite) et les optiques afin d'élargir visuellement la voiture, sans toucher au capot moteur. Le Jogger devrait également bénéficier du moteur hybride de 155 ch, inauguré par le Bigster.

### Stepway \ Fin 2027

A partir de 18 000 €\*



R. DEMARETS

La finition Stepway est devenue si emblématique que Dacia pourrait reprendre ce nom pour baptiser son futur petit SUV. Ce dernier se positionnera dans la gamme sous le Duster.

## DS AUTOMOBILES

### N°8 \ Été 2025

La DS 9 tire sa révérence, place au N°8 ! Ce modèle, à mi-chemin entre la berline surélevée et le SUV coupé, sera d'abord décliné en électrique (DS annonce jusqu'à 750 km d'autonomie), avant l'arrivée d'une version hybride pour répondre à la demande.

A partir de 58 000 €\*



DS AUTOMOBILES

### N°7 \ 2026



R. DEMARETS

A partir de 48 000 €\*

ILLUSTRATION Auto Plus

La seconde génération de DS 7 (rebaptisée N°7) va passer à l'électrique, sans abandonner le thermique. Elle aura un air de famille avec le N°8, mais conservera le format d'un SUV classique.

A partir de 35 000 €\*



R. DEMARETS

ILLUSTRATION Auto Plus

### N°4 \ Printemps 2025

A l'occasion de son restylage de mi-carrière, la DS 4 changera de nom et proposera une inédite version électrique. Le style extérieur va également évoluer.

A partir de 40 000 €\*



R. DEMARETS

### N°3 \ 2028

La future "DS 3" reviendra à ses origines de petite citadine. Plus féminine, elle inaugurera le nouveau style de la marque, avec quelques références à la première DS. Elle sera vraisemblablement électrique.

## FIAT

### Grande Panda \ Début 2025

L'italienne parie sur la fibre nostalgique avec de nombreux détails évoquant la Panda originale : calandre noire, logo décalé sur la droite. Avec ses 3,99 m, elle prend la place laissée vacante par l'ancienne Punto (4,06 m), disparue en 2018. La Grande Panda sera disponible en électrique (113 ch, 320 km) en février, puis en version hybride 48 V (100 ch) au printemps.

A partir de 24 900 €



Y. LEFEBVRE

### Multipla \ Automne 2025

A partir de 21 000 €\*



FIAT

CONCEPT-CAR

Fiat pourrait relancer le Multipla sous la forme d'un SUV compact de 4,40 m, conçu sur la base du Citroën C3 Aircross. De ce dernier, il en reprendrait les motorisations (essence, hybride et électrique) et la version à 7 places.

### L'autre nouveauté de la marque

Exclusivement électrique, la Fiat 500e peine à rencontrer le succès. Pour relancer les ventes, la marque a confirmé l'arrivée d'une version mild hybrid pour fin 2025.



# Les nouveautés de la semaine

## FORD

### Puma Gen-E \ Printemps 2025



A partir de 33 990 €

Le séduisant petit SUV (4,21 m) se décline enfin en version 100 % électrique. Il se distingue du modèle thermique par sa calandre pleine et des jantes spécifiques. Ce futur rival du Peugeot E-2008 dispose d'un bloc de 168 ch et d'une batterie de 43,6 kWh (376 km d'autonomie annoncée).

#### L'autre nouveauté de la marque

L'EcoSport pourrait faire son retour dans une version plus adaptée à l'Europe, à un tarif destiné à rivaliser avec les Duster et C3 Aircross.

## HONDA

### Prelude \ Printemps 2026



A partir de 55 000 €\*

Déclinée pendant cinq générations, la Prelude a disparu de chez Honda en 2001. Mais un sixième opus du coupé sportif verra le jour en 2026, doté d'une mécanique hybride (e:HEV). Il inaugurera aussi la technologie S+ Shift qui simule la sonorité et les changements de rapports, afin de renforcer le plaisir de conduite (dixit Honda).

#### Les autres nouveautés de la marque

Honda a procédé à un très léger restylage de son SUV **HR-V** et en prévoit un également pour la **Civic** au second semestre 2025. De plus, le japonais a dévoilé, au CES de Las Vegas, deux concept-cars (proches de la série) de sa future gamme électrique Série 0 prévue en 2026.

## HYUNDAI

### Instar Cross \ Printemps 2025

A partir de 27 000 €\*



Alors que la petite citadine électrique Instar (3,83 m) arrive en concession (à partir de 25 000 €), sa version au look baroudeur (*photo*) débarquera au printemps. Habillée de boucliers exclusifs, de plaques de protection et de barres de toit, elle s'équipera des mêmes blocs (97 et 115 ch) et batteries (42 et 49 kWh, autonomie jusqu'à 360 km).

### Ioniq 9 \ Été 2025

A partir de 75 000 €\*



Ce SUV électrique de 5,06 m de long comporte trois rangées de sièges (7 places). Il se décline en propulsion de 218 ch, ainsi qu'en 4 roues motrices de 313 ch et 435 ch avec une batterie de 110,3 kWh, rechargeable de 10 à 80 % en 24 mn (autonomie jusqu'à 620 km).

### Nexo \ Fin 2025

Le SUV à pile à combustible (alimenté à l'hydrogène), sorti en 2018, va être renouvelé. Préfiguré par le concept-car Initium (*photo*), il adoptera un tout nouveau design robuste et un habitacle spacieux. Son moteur électrique de 204 ch revendique une autonomie de 650 km.



A partir de 85 000 €\*

CONCEPT-CAR

#### Les autres nouveautés de la marque

Prévue initialement en 4 places, l'**Instar** sera aussi disponible en 5 places en avril (au même prix). Un restylage de la grande berline électrique **Ioniq 6** est attendu à l'automne prochain.

## JEEP

### Wagoneer S \ Printemps 2025

A partir de 80 000 €\*



Lancé aux Etats-Unis, ce grand SUV de 4,98 m de long est proposé uniquement en électrique, avec deux blocs de 600 ch (transmission intégrale, Jeep oblige) et une batterie de 100 kWh. A son arrivée en Europe, il se fera remarquer par sa calandre à sept fentes éclairée.

### Compass \ Fin 2025

Cette nouvelle génération du Compass sera conçue sur la même plate-forme que le Peugeot 3008 (STLA Medium). Il sera décliné en différents types de motorisations (hybride 48 V, hybride rechargeable et 100 % électrique) et pourra bien sûr bénéficier de quatre roues motrices. Comme l'actuel, il sera fabriqué à l'usine de Melfi (Italie).

A partir de 40 000 €\*



### Recon \ Fin 2025



A partir de 70 000 €\*

Le Recon sera l'équivalent électrique du Wrangler, et il est promis avec les mêmes capacités de franchissement (système de traction Select Terrain et blocage d'essieu électrique "e-locker"). Son toit sera découvrable et ses portières, amovibles.

#### Les autres nouveautés de la marque

L'**Avenger 4xe**, équipé de la motorisation hybrid 48 V de 136 ch et de la transmission intégrale, est disponible à la commande à partir de 32 750 € avec une livraison prévue à l'été.

## JAGUAR

### Type 00 \ Fin 2025

Jaguar se réinvente et entre dans une nouvelle ère exclusivement électrique. Symbolisé par ce concept-car (*photo*), le premier modèle de sa nouvelle gamme sera une GT 4 portes dotée d'une autonomie annoncée de 770 km.





## KIA

### EV4 \ Automne 2025

Préfigurée par ce concept-car (*photo*), l'EV4 sera une berline électrique qui adoptera deux carrosseries : 4 portes (à malle) et 5 portes (à hayon). Avec ses lignes qui ne sont pas sans rappeler l'EV6, elle s'apparentera à une cross-berline (plus haute qu'un modèle classique, plus basse qu'un SUV). Elle reprendra des éléments du SUV EV3 comme ses batteries de 58 et 81 kWh et son bloc de 218 ch. Enfin, une version "GT" (306 ch) n'est pas à exclure...



A partir de 40 000 €\*

### Ceed \ 2026



A partir de 29 000 €\*

La quatrième génération de la berline compacte (thermique) changera radicalement de style en reprenant les traits de la K4 (*photo*), dévoilée aux Etats-Unis en mars 2024. Elle devrait être équipée de blocs essence et électrifiés (hybride et hybride rechargeable).

### EV5 \ Automne 2025



A partir de 45 000 €\*

L'EV5 reprend la silhouette cubique de l'EV9, mais dans un format plus compact (4,62 m de long). Ce SUV électrique sera décliné en version traction de 218 ch et en quatre roues motrices de 313 ch, associées toutes deux à des batteries de 64 et 88 kWh au choix.

### EV6 \ Eté 2025

Premier modèle de la famille "EV", l'EV6 (lancé fin 2021) reçoit une mise à jour esthétique (légère), avec des optiques redessinées, reliées par un bandeau lumineux, mais aussi technique, avec des batteries passant respectivement de 58 à 63 kWh et de 77 à 84 kWh (autonomie jusqu'à 582 km).



A partir de 49 900 €\*

### EV2 \ 2026



A partir de 24 900 €\*

SCOOOP

Ce petit SUV électrique (4,10 m environ) adoptera lui aussi une forme "au carré" comme les EV9, EV5 et EV3. Fabriqué en Europe (Slovaquie), il devrait reprendre de nombreux éléments techniques de la Hyundai Inster. Et grâce à un tarif fixé en dessous des 25 000 €, il viendra rivaliser avec la Renault 4 E-Tech.

### Les autres nouveautés de la marque

On n'arrête plus le constructeur coréen, qui développe à vitesse Grand V, sa gamme "EV" 100% électrique. En parallèle, il introduira cet été la version européenne du **Sportage restylé**, qui ne sera plus livré qu'en full hybrid et PHEV. Kia travaille également sur un restylage important du **Stonic**, prévu pour la fin de l'année, et développe aussi sa famille d'utilitaires légers en tout électrique, dont le premier, le **PV5**, sera présenté dans sa version de série en février.

## LANCIA



A partir de 45 000 €\*

### Ypsilon HF \ Eté 2025

Lancia, de retour avec l'Ypsilon, fait revivre son célèbre label HF en équipant sa citadine d'un bloc électrique de 280 ch. Calandre et bouclier spécifiques, voies élargies, elle est annoncée avec un 0 à 100 km/h en 5s8 et entend défier l'Alpine A290.

### Les autres nouveautés de la marque

Lancia ressuscitera aussi le nom **Gamma** sous la forme d'un crossover (4,60 m) en 2026, mais aussi **Delta**, une compacte de 4,40 m, en 2028

## LEAPMOTOR

### B10 \ Automne 2025



A partir de 29 900 €\*

Après le C10 (4,74 m), le constructeur chinois va sortir un second SUV électrique. D'une longueur de 4,50 m environ, il misera sur son tarif hyper-compétitif pour faire mal à la concurrence.

### L'autre nouveauté de la marque

Le **C10 REEV**, une version à prolongateur d'autonomie du SUV électrique, capable d'effectuer 950 km sans recharge.



Les nouveautés de la semaine

LEXUS  
LBX Morizo RR \ Eté 2025

Dans cette version radicale, le petit SUV japonais montre ses muscles : châssis sport abaissé de 10 mm, jantes de 19", freinage renforcé. Sous le capot, le trois cylindres 1.6 turbo, emprunté à la Toyota Yaris GR, a été poussé à 304 ch (+ 24 ch, 0 à 100 km/h en 5s2). Déjà disponible au Japon, ce modèle a de fortes chances d'être importé chez nous, même si le malus écologique fera exploser le tarif à plus de 100 000 €.

A partir de 60 000 €\*



Les autres nouveautés de la marque

La berline **ES** sera renouvelée au printemps lors du Salon de Shanghai. Elle arrivera en France début 2026. Lexus travaille aussi sur un **petit SUV électrique**, prévu pour fin 2026. Enfin, la nouvelle voiture de course (dévoilée en juillet) pour la catégorie GT3 pourrait déboucher sur un **modèle hautes performances** produit en petite série.

MAZDA  
MX-5 \ 2026



A partir de 35 000 €\*

Mine de rien, l'actuelle MX-5 entame déjà sa dixième année de commercialisation. Le futur modèle pourrait s'inspirer de la silhouette du concept-car Iconic SP (photo) et reprendre sa chaîne de traction hybride, où le moteur rotatif sert de générateur électrique.

L'autre nouveauté de la marque

Le japonais va relancer la **Mazda6** en Europe cet été. Cette grande berline électrique (4,92 m) sera fabriquée en Chine.

MG MOTOR  
ZS EV \ Printemps 2025

Nouvelle plate-forme (celle de la MG4), nouveau nom : le "ZS électrique" va prendre son indépendance pour devenir un modèle à part entière. Son design extérieur, fidèle au ZS déjà vendu en Chine (photo), sera plus dynamique que l'actuel ZS hybride. Il va également s'allonger de 5 cm pour atteindre 4,48 m.

A partir de 28 000 €\*



Les autres nouveautés de la marque

Cet été, on attend le remplaçant du **Marvel R** (le nom changera) et une version full hybrid de l'**EHS**. La **MG4** bénéficiera d'une grosse mise à jour (extérieur et habitacle) à l'automne. MG Motor lancera sa marque de luxe (**IM**) à la rentrée avec deux modèles : une berline (L6) et un SUV (LS6).

MERCEDES  
CLA \ Eté 2025

Le CLA, troisième du nom, sera présenté dans sa version coupé à quatre portes en mars, suivi de la déclinaison shooting brake à l'automne. Basé sur une inédite plate-forme multi-énergie, il proposera des versions électriques (jusqu'à 750 km d'autonomie annoncée, recharge ultrarapide) et hybrides 48 V (de 136 à 190 ch).

A partir de 45 000 €\*



GLA/GLB \ 2026

La nouvelle base technique du CLA sera aussi utilisée par les prochains SUV compacts de la marque, les GLA et GLB (7 places). Les versions électriques abandonneront les appellations EQA et EQB.



A partir de 48 000 €\*

GLC électrique \ 2026

A partir de 75 000 €\*



Le successeur de l'EQC deviendra une simple déclinaison électrique du GLC. Le design restera proche de celui des variantes thermiques. Sa présentation est attendue pour la rentrée, lors du Salon de Munich.

Les autres nouveautés de la marque

La **Classe S** profitera d'un important restylage fin 2025. Par ailleurs, **AMG** prépare deux véhicules électriques pour 2026, construits sur une plate-forme dédiée (en 800 V) : une grande berline type GT et un SUV.

MINI  
Aceman, Hatch et Cabrio JCW \ Début 2025



A partir de 45 450 €\*



A partir de 39 850 €\*



Cabrio \ Début 2025

Malgré le désintérêt pour les découvrables ces dernières années, Mini renouvelle son cabriolet. Sa capote électrique s'ouvre en 18 secondes, jusqu'à une vitesse de 30 km/h. La gamme se compose exclusivement de moteurs à essence.



## MITSUBISHI

### Outlander \ Printemps 2025

L'Outlander fait son retour en Europe après quatre ans d'absence. Chez nous, il n'est vendu qu'en hybride rechargeable à quatre roues motrices de 302 ch, offrant jusqu'à 86 km d'autonomie en mode électrique (batterie de 22,7 kWh). La version 7 places ne sera pas importée.

A partir de 51 590 €



MITSUBISHI

### Les autres nouveautés de la marque

Mitsubishi va continuer à profiter des synergies avec Renault. Deux nouveaux modèles arriveront au second semestre 2025 : un **SUV compact** dérivé du Symbioz et un **SUV électrique** inspiré du récent Scenic E-Tech.

## MOBILIZE

### Duo \ Début 2025

Malgré l'échec du Twizy, Renault (via sa filiale Mobilize) revient sur le marché des quadricycles électriques avec le Duo. S'il reprend la disposition – peu pratique – des sièges en tandem, les améliorations sont réelles : portes vitrées de série, autonomie confortable (160 km). Mais la Citroën Ami reste bien plus abordable.

A partir de 9 990 €



MOBILIZE

## NISSAN

### Juke \ 2026

Ce troisième opus du Juke marquera une nette rupture stylistique avec ses prédécesseurs. Fini les gros phares ronds et la calandre en V, place à un design plus anguleux. A l'instar de la Renault Megane E-Tech, dont il reprendra la base technique, le japonais sera entièrement électrique.

A partir de 34 000 €\*



ILLUSTRATION Auto Plus

F. GROUT

### Ariya Nismo \ Début 2025

A partir de 59 300 €



Autrefois associé à des coupés (GT-R, 370Z), le label sport de Nissan s'invite désormais sur un SUV électrique. Quelle époque ! Outre le look spécifique (bas de caisse, jantes, diffuseur...), cette version embarque deux électromoteurs (un par essieu), offrant 435 ch et 600 Nm de couple.

### Micra \ Automne 2025

La R5 électrique aura une cousine chez Nissan, probablement baptisée Micra. Les deux modèles devraient partager les mêmes moteurs (de 95 à 150 ch) et capacités de batterie (40 et 52 kWh). Mais elles se distingueront par leur style. Le design tout en rondeurs de la japonaise évoquera celui de la Micra des années 2000.

A partir de 24 900 €\*



CONCEPT-CAR

NISSAN

### Leaf \ Été 2025

Autrefois pionnière des voitures électriques, la Leaf n'est aujourd'hui plus que l'ombre d'elle-même. Le prochain modèle abandonnera sa silhouette de berline pour celle d'un SUV, plus en phase avec les tendances actuelles.

A partir de 36 000 €\*



CONCEPT-CAR

NISSAN

### L'autre nouveauté de la marque

Prévu pour 2027, le **Qashqai** deviendra un modèle 100% électrique. Il reposera sur une plate-forme dédiée et sera produit au Royaume-Uni.

## OPEL

### Frontera \ Printemps 2025

Le Frontera est le SUV d'entrée de gamme chez Opel. Cousin du Citroën C3 Aircross, il s'en distingue par un style plus classique. Mais comme le français, il dispose d'offres thermique (hybride 48 V) et électrique (113 ch, 303 km d'autonomie annoncée) et laisse le choix entre une configuration à 5 ou 7 places.

A partir de 26 000 €



OPEL

### Mokka restylé \ Printemps 2025

A partir de 26 500 €



OPEL

Les retouches apportées relèvent du jeu des sept erreurs : boucliers, signature lumineuse, volant. On remarque néanmoins l'arrivée d'une nouvelle teinte de carrosserie au catalogue (*photo*). L'offre mécanique reste complète avec un bloc essence (avec boîte manuelle ou auto.), un hybride 48 V et une version électrique.

### L'autre nouveauté de la marque

Opel travaille sur une petite **citadine électrique** qui viendra s'intégrer dans la gamme sous la Corsa. Son prix devrait tourner autour de 25 000 €.



# Les nouveautés de la semaine

## PEUGEOT

2008 \ 2027

Le remplaçant de l'actuel 2008 devrait voir le jour dans deux ans et révolutionnera le style Peugeot, avec sa face atypique "Fusion Mask", héritée du concept-car Inception et un habitacle réinventé (volant Hypersquare). Conçu sur la plate-forme STLA Small, le futur 2008 était initialement prévu pour être exclusivement électrique (blocs de 136 et 210 ch), mais il pourrait aussi être décliné en hybride 48 V de 136 ch.

A partir de 30 000 €\*



R. DEMARETS

### Les autres nouveautés de la marque

En attendant le 2008, Peugeot procédera, en 2026, au renouvellement de la **208** qui inaugurera le fameux volant Hypersquare (sans liaison mécanique). Un restylage de la **308** est aussi prévu cette année.

## RENAULT

Twingo \ Été 2026

On risque de craquer pour la future Twingo E-Tech électrique (3,75 m environ), fortement inspirée de l'originelle de 1992 ! Renault vient de dévoiler son habitacle au Salon de Bruxelles. Nous vous donnons rendez-vous dès la semaine prochaine pour le découvrir et en savoir plus.



Clio \ Été 2026

La sixième génération de la Clio est en préparation. L'électrique étant réservé à la R5, elle conservera des moteurs essence avec de l'hybride 48 V (115 et 140 ch), du full hybrid (1.8 de 155 ch) et du GPL (140 ch). Enfin, côté look, elle marquera une vraie rupture avec l'actuelle.

A partir de 21 000 €\*



R. DEMARETS

Austral restylé \ Été 2025

Remplaçant du Kadjar, l'Austral n'est commercialisé que depuis fin 2022. Pourtant, comme en atteste cette image, un restylage est déjà en préparation. Il se concentrera sur l'avant, avec une calandre, des optiques, des boucliers redessinés et des feux de jour en demi-losange, le tout façon Rafale.



SB MEDJEN

## POLESTAR

5 \ Courant 2025

A partir de 150 000 €\*



La marque suédoise, propriété du chinois Geely, arrivera enfin en France cette année. Et notamment avec cette Polestar 5, une GT 4 portes électrique, 4 roues motrices, encore en test, mais déjà annoncée avec une puissance de 884 ch !

6 \ 2026

Encore à l'état de concept-car, ce roadster électrique 2+2 sera techniquement dérivé de la Polestar 5. Ce cabriolet 2 portes ultra-sportif (carrosserie monobloc en aluminium collé) s'équipera de deux blocs électriques (884 ch cumulés) et est annoncé avec un 0 à 100 km/h en 3s2 pour une autonomie de 600 km.



POLESTAR

R4 \ Été 2025

Deuxième modèle "revisité" par Renault après la R5, la R4 (4,14 m) revêt la robe d'une baroudeuse 100 % électrique, tout en étant fidèle à la 4L d'époque (look sympa, beau volume de coffre, etc.). Fabriquée en France, elle s'équipe de blocs de 120 et 150 ch et de batteries de 40 et 52 kWh.



RENAULT

R5 Turbo 3E \ 2026

Cerise sur le gâteau de son opération "revival" (R5, R4, Twingo), Renault a décidé de ressusciter la mythique R5 Turbo ! Il ne s'agit pas seulement d'un concept-car (photo), mais d'un vrai modèle de série (limitée), qui bénéficiera de deux blocs électriques (dans chaque roue arrière) offrant une puissance de 500 ch.

A partir de 80 000 €\*



RENAULT

### Les autres nouveautés de la marque

En plus de ses nombreuses nouveautés, le constructeur français prévoit un restylage de l'**Espace**, dans la même veine et dans la foulée de celui de l'Austral, mais aussi de la **Megane E-Tech**, plus tard dans l'année. Au programme aussi, une nouvelle génération d'**utilitaires électriques** annoncée comme "révolutionnaire".



## SKODA

### Epiq \ 2026

CONCEPT-CAR

A partir de 25 000 €\*



Il sera le plus petit des quatre modèles 100 % électriques inédits prévus par Skoda d'ici à 2027. Mais ce SUV de 4,10 m de long ne manquera pas d'atouts, au premier rang desquels son prix, mais aussi son habitabilité (avec un coffre de 490 dm³) et une autonomie de 400 km (annoncés).

### Enyaq restylé \ Été 2025

A partir de 46 990 €\*



Lancé en 2020, le SUV électrique passe par la case restylage (ainsi que sa version coupé). Sa face a été entièrement revue (optiques sur deux niveaux, calandre illuminée, etc.), afin de coller au nouveau design de la marque. Il est proposé (en propulsion et en transmission intégrale) avec un bloc de 286 ch et une batterie de 77 kWh (nets), dont l'autonomie a été légèrement augmentée (jusqu'à 590 km).

### Kodiaq RS \ Printemps 2025

La version "méchante" de la deuxième génération du Kodiaq a été officialisée et devrait arriver en concession au printemps. Le SUV sportif familial hérite du bloc essence 2.0 TSI de 265 ch de la Golf GTI, gagnant ainsi 20 ch, et associé à la transmission intégrale. Le tout gratifié d'un joli malus (minimum 35 000 €)...

A partir de 60 970 €



### Vision 7 S \ 2027

Venant chapeauter la gamme des modèles électriques, ce SUV de 4,90 m de long, préfiguré par le concept-car Vision 7 S (photo), offrira espace et modularité pour accueillir sept personnes. Aucune donnée technique n'a été révélée, excepté une autonomie de 600 km.

CONCEPT-CAR



### L'autre nouveauté de la marque

A venir également, courant 2026, le "Combi" (appellation non définitive) qui sera le premier break tout électrique de Skoda (4,70 m de long).

## SMART

### #5 \ Été 2025

Smart voit grand avec ce troisième SUV électrique familial de 4,71 m de long. Il est annoncé avec une batterie de 100 kWh (et une autonomie jusqu'à 560 km). Ses puissances devraient aller de 340 à 650 ch (Brabus). Une version 7 places est à l'étude pour l'Europe.

A partir de 60 000 €\*



### Les autres nouveautés de la marque

La gamme désormais tout électrique de Smart devrait être complétée en 2026 par l'#4, une berline au format compact. Et, bien sûr, à la vue des différentes appellations, il reste une place pour une #2, héritière de la célèbre Fortwo deux places. Mais pour cela Smart recherche des partenaires...

## SUZUKI

### eVitara \ Été 2025

Voici le premier modèle électrique de Suzuki. D'une longueur de 4,28 m, il se démarque de la gamme actuelle par un design inédit. Il est équipé de blocs de 144 et 174 ch avec des batteries respectives de 49 et 61 kWh, mais aussi en version 4x4 de 184 ch (batterie de 61 kWh).

A partir de 35 000 €\*





# Les nouveautés de la semaine

## TESLA

### Model 2 \ 2027

La rumeur d'une berline abordable est évoquée depuis longtemps. Bien que le projet ait été démenti, il refait souvent surface. Il faut dire qu'un tel modèle, au format compact, aurait du sens pour permettre à la marque d'élargir sa clientèle, notamment en Europe.



A partir de 30 000 €\*

### Model Y \ Printemps 2025



A partir de 46 990 €\*

Voiture la plus vendue en Europe en 2023, la Tesla Model Y connaît un ralentissement de ses ventes depuis l'an dernier. Le modèle restylé est donc très attendu. Comme pour la Model 3, les modifications devraient être importantes : phares à double étage, bandeau arrière lumineux, amortissement plus doux...

## TOYOTA

A partir de 36 000 €\*



## VOLKSWAGEN

### T-Roc \ Fin 2025

Pas d'électrique pour le futur T-Roc ! Cette seconde génération restera fidèle au thermique mais passera enfin à des motorisations mild hybrid (48 V) grâce à sa nouvelle plate-forme, issue de l'actuelle Golf. L'équipement et l'interface seront modernisés. Côté design, le T-Roc s'inspirera du dernier Tiguan avec des phares effilés, tout en adoptant une silhouette plus fuyante, façon SUV coupé. Son gabarit en légère hausse (4,30 m) devrait profiter à l'espace à bord et au coffre.



A partir de 30 000 €\*

### Tayron \ Printemps 2025



### ID.2 \ 2026

Fini les modèles électriques au style trop clivant (ID.3, ID.4...), l>ID.2 reviendra à un design plus classique, très proche de celui du concept-car ID. 2all (photo). A peine plus longue qu'une Polo, elle offrira une habitabilité comparable à celle d'une Golf, et un grand coffre (490 dm³).

A partir de 24 500 €\*



### Golf \ 2026

Face à la baisse des ventes de voitures électriques, Volkswagen devrait revoir sa stratégie pour sa future Golf. Un modèle conservant des motorisations hybrides pourrait ainsi voir le jour en 2026, avant l'arrivée d'une version électrique en 2029, affichant jusqu'à 700 km d'autonomie et compatible avec la recharge ultrarapide.



A partir de 33 000 €\*

### L'autre nouveauté de la marque

Volkswagen a confirmé l'arrivée de l>ID.2 GTI en 2027. Cette bombinette électrique se distinguera par des passages de roue élargis, des jantes de 20" et un moteur de 226 ch.

### ID.1 \ 2027





## Urban Cruiser \\ Automne 2025

Le modèle japonais revient en Europe sous la forme d'un petit SUV électrique (4,29 m), rivalisant avec les Renault 4 E-Tech et Peugeot E-2008. Cousin du Suzuki e Vitara, il propose une autonomie comprise entre 320 et 400 km (selon les versions), ainsi qu'une variante à quatre roues motrices.



## Corolla Cross \\ Printemps 2025

A partir de 36 500 €\*



Disponible chez la plupart de nos voisins européens, le Corolla Cross aura attendu son restylage pour débarquer chez nous. Ce SUV compact de 4,46 m de long partage son châssis avec le C-HR et se distingue surtout par un coffre plus spacieux (433 dm³).

## GR Supra Final Edition \\ Printemps 2025

La GR Supra fait ses adieux avec cette série limitée (15 unités pour la France). Au menu : éléments en carbone, freinage renforcé, sièges baquets. Sans oublier un six cylindres turbo dont la puissance grimpe de 340 à 435 ch.

A partir de 75 000 €\*



## Les autres nouveautés de la marque

La petite **Aygo X** s'offrira un gros restylage mi-2025 (nouveau look, moteur hybride). En 2026, Toyota renouvellera les **Rav4** et **Highlander** (7 places). En 2027, un roadster sportif électrique prendra la relève du **GR86**.

# VOLVO

A partir de 42 000 €\*

## EX30 Cross Country \\ Été 2025

Annoncée lors de la présentation de l'EX30 (juin 2023), cette version baroudeuse a pris un peu de retard... Mais c'est confirmé, la Cross Country (appellation historique chez Volvo) verra bien le jour. Elle sera dévoilée en février dans sa version de série, et fabriquée en Belgique. Elle misera tout sur le look et reprendra les électroblocks de 272 et 428 ch (4 roues motrices) de l'EX30 classique.



TH. ANTOINE

## ES90 \\ Automne 2025

La gamme de modèles 100 % électriques de Volvo va s'enrichir d'une grande berline, future rivale des BMW i5 et Audi A6 e-tron (voir p. 38). Elle devrait hériter des moteurs du SUV EX90 et se décliner en trois puissances (279, 408 et 517 ch), en propulsion et transmission intégrale, associés à une batterie de 111 kWh.



A partir de 80 000 €\*

VOLVO

## Les autres nouveautés de la marque

Pour conserver une offre thermique en Europe, Volvo procédera cette année à un important restylage de ses SUV **XC40** et **XC60**, ainsi que de la berline **S60** et du break **V60**. Fin 2025, la marque présentera le SUV électrique **EX60**, dont le lancement est prévu pour 2026. En 2027, année du centenaire de Volvo, c'est le nouveau **EX40** qui fera son entrée sur le marché.

VOLKSWAGEN

A partir de 50 800 €



Exit le Tiguan Allspace, place au Tayron. Si le nom change, les prestations sont identiques. Ce grand SUV (4,79 m de long) peut accueillir jusqu'à 7 passagers, sauf dans ses versions hybrides rechargeables, contrairement à son rival, le Peugeot 5008. Il est aussi disponible en hybride et en diesel.



A partir de 19 500 €\*



Citroën, Dacia, Renault... plusieurs constructeurs travaillent sur la voiture électrique abordable. Y compris Volkswagen, qui envisage, à l'horizon 2027, de lancer une petite citadine fabriquée en Europe et vendue à moins de 20 000 €, avant déduction des aides.

# XPENG

## P7+ \\ Automne 2025

Présente au dernier Mondial de l'automobile, cette berline électrique chinoise de 5,06 m de long pourrait être lancée en France d'ici à la fin de l'année. Haut de gamme et dotée de technologies avancées, elle s'équipe de blocs de 245 et 313 ch et de batteries de 60,7 et 76,3 kWh (avec architecture 800 V).

A partir de 55 000 €\*



SAUNIER



# GRAND **Auto Plus** JEU concours

JUSQU'AU 17 FÉVRIER

# Abonnez-vous pour et tentez de **gagner une Suzuki Swift !**

# 3€

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



Visuels non contractuels

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

\*Jeu par tirage au sort, avec obligation d'achat du 02/01/25 au 17/02/25, ouvert à toute personne physique majeure résidant en France Métropolitaine à l'exclusion des personnels de la société organisatrice et des sociétés partenaires ainsi que de leurs familles. Pour participer complétez le formulaire en ligne. Voir règlement accessible via le QR Code. Conformément à la réglementation applicable, vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de retrait des informations collectées, sur simple demande, ces droits pouvant être exercés à l'adresse [dpd@reworldmedia.com](mailto:dpd@reworldmedia.com)

## BULLETIN D'ABONNEMENT

# M040 # D1669878

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

☐ Formule MENSUELLE

**3€** le 1<sup>er</sup> mois seulement

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 3€** le premier mois puis 8€/mois au lieu de 15,59€\*. **Résiliable sans frais à tout moment<sup>(1)</sup>.**

(1)

☐ Formule ANNUELLE

**6 mois OFFERTS**

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **89€ seulement** au lieu de 187,03€\*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part<sup>(2)</sup>.

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

➤ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](https://kiosquemag.com) : [bit.ly/ap\\_1898](https://bit.ly/ap_1898) la boutique officielle d'Auto Plus

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

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

☐ Mme ☐ M.

Date de naissance (pour fêter votre anniversaire):  /  /

Nom:

Prénom:

Adresse:

Code postal:  Ville:

Email:  Téléphone:

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

- ☐ Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège d'Auto Plus et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Dommage!
- ☐ Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage!

Le:

Date et signature obligatoires



KIOSQUE mag.com

\*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04 €) et du site internet (26 €). (1) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1<sup>er</sup> mois, je serai prélevé de 8€ par mois. (2) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [kiosquemag.com](https://kiosquemag.com) et contacter le service client par mail sur [serviceabomag.fr](mailto:serviceabomag.fr) ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 17/02/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L. 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à [dpd@reworldmedia.com](mailto:dpd@reworldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](http://www.cnil.fr). Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur [www.kiosquemag.com](https://www.kiosquemag.com)





## Tous les modèles testés cette semaine



T. SAGMEISTER/AUDI

**P. 30, COMPARATIF :** les voitures chinoises sont-elles vraiment moins chères ? 15 modèles confrontés aux références du marché, dont les **BYD Atto 3**, **Dolphin**, **Seal**, **Seal U**, **Tang** et **Sealion 7**, **Leapmotor T03** et **C10**, **Lin & Co 01**, **MG3**, **MG4**, **ZS** et **EHS**, **Xpeng G6** et **G9**, en intégrant remises, fiscalité et équipement.

**P. 38, ESSAI PANORAMIQUE :** l'**Audi A6 Avant e-tron**, grand break électrique.

**P. 42, MATCH :** le **Mini Aceman** défie deux autres petits SUV musclés, les **Smart #1** et **Alfa Romeo Junior**.

**P. 48, ESSAI :** l'**Opel Astra Sports Tourer** reçoit un nouveau bloc hybride.

**P. 50, VIE QUOTIDIENNE :** une semaine en **Renault Symbioz E-Tech**.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

**NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY**

**400 voitures testées par an, 9 km de pistes**

Depuis 1988, cette base de travail unique permet à notre expert "mesures" de chiffrer des dizaines de voitures par mois, dans des conditions strictement identiques.



**Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes**

Chaque modèle est soumis au même cycle de mesures. Les données sont relevées à l'aide d'un appareillage de pointe. La consommation, calculée à 0,01 l près grâce à un débitmètre, correspond à une conduite "normale" (ni trop lente, ni trop vive).

**NOS ESSAYEURS**



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

**Des milliers de kilomètres au volant**

Nos essayeurs cumulent des centaines d'heures de roulage au volant de toutes les voitures du marché. Une base de références et de comparaisons exceptionnelle. Avec les relevés du service "mesures", cela permet à nos équipes de s'affranchir des données et des discours des constructeurs.

**Une grille de notation impitoyable**

Menés sur parcours routiers, sur piste et dans la circulation, nos essais permettent d'apprécier qualités et défauts d'une auto, en conditions normales ou extrêmes. Chaque modèle est ensuite noté dans sa catégorie, selon de multiples critères.

## Le chiffre à retenir

**5,7 l/100 km**  
conso moyenne

**Opel Astra Sports Tourer 1.2 turbo Hybrid (136 ch)**



N. SOLER

L'Astra Sports Tourer ("break" en bon français) se décline désormais en version hybride classique (voir p. 48). Avec sa motorisation déjà aperçue, entre autres, sur la Peugeot 308, l'Opel se contente de 5,7 l/100 km en moyenne. Une belle performance qui lui vaut la troisième place au hit-parade des breaks (compacts et familiaux, essence et hybrides) les plus sobres, à égalité avec sa cousine française, la 308 SW. Elle ne rend que 2 décilitres à la Toyota Corolla TS 1.8 Hybride (première avec 5,5 l/100 km), référence de la catégorie. La Kia Ceed SW 1.6 GDi PHEV complète le podium à la deuxième place avec 5,6 l/100 km, mais se classe première parmi les hybrides rechargeables (dont nous mesurons les consommations une fois leur batterie vide). Numéro un des breaks familiaux, la Skoda Octavia Combi 1.5 TSI DSG7 se classe cinquième au général, avec 6,1 l/100 km. Elle devance nettement sa cousine, la Volkswagen Passat 1.5 eTSI 150 DSG7, qui réclame presque 1 litre de plus (9<sup>e</sup> avec 7 l/100 km).

**Vincent Desmonts**



F. GROUT

**TOP 20**

**L'Opel Astra Sports Tourer hybride face aux autres breaks**

**Consommation moyenne (l/100 km)**

1 <sup>re</sup>	Toyota Corolla TS 1.8 Hybride (122 ch)	5,5
2 <sup>e</sup>	Kia Ceed SW 1.6 GDi PHEV DCT6 (141 ch)	5,6
3 <sup>e</sup>	Opel Astra S.T. 1.2 turbo Hybrid (136 ch)	5,7
3 <sup>e</sup> ex aequo	Peugeot 308 SW 1.2 Hybrid (136 ch)	5,7
5 <sup>e</sup>	Skoda Octavia Combi 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	6,1
6 <sup>e</sup>	Toyota Corolla TS 2.0 Hybride (196 ch)	6,2
7 <sup>e</sup>	Dacia Jogger Hybrid (140 ch)	6,4
8 <sup>e</sup>	Dacia Jogger 1.0 TCe (110 ch)	6,7
9 <sup>e</sup>	Volkswagen Passat 1.5 eTSI DSG7 (150 ch)	7
10 <sup>e</sup>	Seat Leon Sportstour. 1.5 eTSI DSG7 (150 ch)	7,1
11 <sup>e</sup>	Cupra Leon Sportstourer e-Hybrid (272 ch)	7,2
11 <sup>e</sup> ex aequo	Dacia Jogger 1.0 Eco-G (100 ch) <sup>(1)</sup>	7,2
11 <sup>e</sup> ex aequo	Hyundai i30 SW 1.0 T-GDi DCT7 (120 ch)	7,2
11 <sup>e</sup> ex aequo	Volvo V60 Hybride Rech. T6 AWD (350 ch)	7,2
15 <sup>e</sup>	Peugeot 308 SW PHEV e-EAT8 (180 ch)	7,3
16 <sup>e</sup>	Opel Astra S. T. Hybride Rech. (180 ch)	7,4
17 <sup>e</sup>	Peugeot 508 SW PHEV e-EAT8 (225 ch)	8,1
18 <sup>e</sup>	Peugeot 508 SW PSE PHEV e-EAT8 (360 ch)	8,2
19 <sup>e</sup>	BMW Série 3 Touring 330e xDrive (292 ch)	8,8
20 <sup>e</sup>	Mercedes Classe C Break 300 e (313 ch)	9

◀ Avec 5,5 l/100 km en moyenne, la Toyota Corolla TS 1.8 Hybride est le plus sobre des breaks. Mais la concurrence est rude !

1. Consommation de SP95 (modèle à bicarburation essence/GPL).





PRIVÉES DE BONUS,  
SURTAXÉES...

# Voitures Sont-elles vraiment



Après MG, Lynk & Co et Leapmotor, deux nouveaux géants chinois ont posé leurs bagages sur nos terres : BYD, n° 1 mondial de la voiture électrique, et Xpeng, aux modèles premium. Mais l'horizon s'assombrit pour ces constructeurs : depuis l'automne 2024, l'Union européenne prive leurs modèles électriques de bonus et les surcharge de taxes. Pour savoir si ces barrières douanières ont affecté la compétitivité des nouveautés chinoises, nous avons comparé leur rapport prix/équipement à celui de leurs principaux concurrents.

**E**n dépit des sujets alarmants dont nos sacro-saints JT nous abreuvant régulièrement, l'invasion des voitures chinoises à prix cassé tient encore du fantasme. Pour preuve, sur la douzaine de marques mises en avant lors des deux derniers Salons de Paris (en 2022 et 2024), seule une moitié d'entre elles se retrouvent vraiment sur nos routes. Et elles n'ont représenté que 31 567 ventes en 2024 sur un total de 1 718 417 immatriculations. Soit 1,83 % de part de

marché : pas de quoi casser trois pattes à un canard laqué ! Un score louable, cela dit, puisque 95 % des chinoises distribuées en France sont électriques et que cette énergie a subi un sérieux revers l'an dernier. Malheureusement pour l'empire du Milieu, 2025 ne s'annonce pas sous de meilleurs auspices. Car en sus de la non-éligibilité au bonus, une surtaxe douanière s'est ajoutée, depuis le 1<sup>er</sup> novembre dernier, aux 10 % déjà en vigueur sur les voitures électriques "made in China"



# Les chinoises sont-elles moins chères ?



(incluant certaines Cupra, Dacia, Tesla, BMW, Mini, Smart et Volvo). Une amende que Bruxelles fait bondir, selon les constructeurs, de 7,8 à 35,3 % !

## Tours de passe-passe

La fin des haricots pour BYD, MG, Leapmotor, Lynk & Co ou Xpeng ? Sachant que Seres et Aiyangs ont jeté l'éponge, ces contraintes pourraient-elles remettre en cause l'arrivée des nouveaux prétendants aperçus au Mondial de l'auto ? Permettez-nous d'en douter, les Chinois

ne manquant pas de ressources pour s'affranchir des obstacles tendus par l'Union européenne. En produisant directement sur le Vieux Continent (comme Leapmotor en Pologne, avec sa T03), en misant plus sur les hybrides – non surtaxées (MG s'est déjà engouffré dans la brèche) – ou bien en rabotant leur marge. En attendant de voir de quoi l'avenir sera fait, arrêtons-nous sur les forces en présence en ce début 2025, et sortons la calculatrice pour vérifier si les chinoises sont vraiment les moins chères... ■

## Comment nous avons procédé

Dans chaque catégorie, nous avons confronté les modèles chinois à leurs principaux adversaires sélectionnés parmi les meilleures ventes et les dernières nouveautés.

**Nos critères :** nous avons comparé les rapports prix/équipement de toutes les autos. Pour cela, après avoir choisi un type de motorisation (hybride ou électrique, les marques chinoises ne proposant pas d'autres options), ainsi qu'un certain niveau de puissance (et/ou de capacité de batterie), nous avons défini une dotation minimale exhaustive pour chaque catégorie (à retrouver dans l'encadré "L'équipement souhaité"). Quand cela était possible, nous avons privilégié les séries spéciales – à condition que leur tarif soit pérenne – et pris en compte les promotions du moment.

**Les équipements de sécurité :** si certains n'apparaissent pas dans l'encadré "L'équipement souhaité", c'est qu'ils sont désormais obligatoires dans toutes les voitures neuves (produites à plus de 1 500 exemplaires), quelle que soit leur catégorie. Voici les principaux systèmes actuellement imposés : antiblocage des freins (ABS), correcteur de trajectoire (ESP), assistance au freinage d'urgence (AFU), freinage autonome d'urgence (AEB), détection d'obstacles en marche arrière (radar de recul), avertisseur de perte d'attention du conducteur<sup>(1)</sup>, alerte de franchissement de ligne avec aide au maintien dans la voie<sup>(1)</sup>, régulateur/limiteur de vitesse "intelligent" (s'adaptant aux limitations) avec lecture des panneaux et alerte de survitesse<sup>(1)</sup>.

**Le classement :** nous l'avons établi en fonction du "Vrai prix Auto Plus", qui intègre les remises potentielles pratiquées actuellement en concession, mais aussi les éventuels bonus (désormais réservés aux seules voitures électriques), malus écologiques ou taxe sur le poids (applicable aux hybrides rechargeables de plus de 1 600 kg<sup>(2)</sup> depuis le 1<sup>er</sup> janvier).

## Au sommaire

Citadines hybrides	p. 32
Citadines électriques	p. 32
SUV citadins hybrides	p. 33
SUV citadins électriques	p. 33
Compactes électriques	p. 34
SUV compacts hybrides rechargeables	p. 34
Familiales électriques	p. 36
SUV familiaux électriques	p. 36
SUV de "luxe" électriques	p. 37

1. Systèmes généralement déconnectables, mais de nouveau actifs à chaque démarrage. 2. Après soustraction de 200 kg si l'autonomie électrique est d'au moins 50 km.



## CITADINES HYBRIDES

## Le classement des prix

Désormais fortement taxé sur ses modèles électriques, MG change son fusil d'épaule en investissant massivement sur les hybrides auto-rechargeables, dont les ventes explosent en Europe. Sa première proposition (et la seule chinoise du genre), la MG3 Hybrid+, vient se mesurer aux Renault Clio E-Tech, Peugeot 208 et Toyota Yaris Hybride. Et elle n'y va pas de main morte: 195 ch, un équipement complet en finition Comfort (avec régulateur adaptatif), 7 ans de garantie et un appétit raisonnable (5,4 l/100 km selon nos mesures). Elle permet surtout de réaliser 2 900 € d'économie par rapport à la Clio Techno, et près de 6 000 € face à la Yaris Collection, bénéficiant pourtant d'une remise constructeur de 2 500 €! Les Opel Corsa GS et Peugeot 208 Allure (équipées de la même mécanique de 136 ch) ne sont guère plus compétitives

que la japonaise, nécessitant toutes deux 1 200 € d'options (clim' auto., GPS et/ou caméra de recul) pour coller à notre panier d'équipements. Elles sont aussi plus gourmandes (5,8 l/100 km). Spacieuse, astucieuse (banquette modulable), très sobre (5,2 l/100 km) et irréprochable en matière d'équipements, la Honda Jazz est hélas trop chère, même avec une remise de 6 %. La MG3 peut dormir sur ses deux oreilles!

## L'ÉQUIPEMENT SOUHAITÉ

**De série Sécurité:** • Airbags (6)  
• Codes/phares auto. • Isofix AR • Phares led auto. • Régulateur de vitesse.  
**Agrément:** • Bluetooth • Caméra de recul • Clim' auto. • Clé mains libres  
• GPS • Jantes alu • Mirror Screen  
• Vitres AV/AR électriques.



Hormis sa motricité perfectible sous la pluie, la MG3 offre le meilleur rapport prix/prestations de sa catégorie.



Le prix élevé de la Yaris ne l'empêche pas de se vendre comme des petits pains. La réputation de Toyota en matière d'hybrides n'y est sans doute pas étrangère!

	1 <sup>re</sup> MG3 Hybrid+ Comfort (195 ch)	2 <sup>e</sup> Renault Clio 1.6 E-Tech Techno (145 ch)	3 <sup>e</sup> Peugeot 208 1.2 Hybrid Allure (136 ch)	4 <sup>e</sup> Opel Corsa 1.2 Turbo Hybrid GS (136 ch)	5 <sup>e</sup> Toyota Yaris 130h Collection (130 ch)	6 <sup>e</sup> Honda Jazz e:HEV Advance (122 ch)
Prix catalogue <sup>(1)</sup>	21 490 €	25 400 €	27 450 €	28 600 €	29 950 €	30 190 €
Remise potentielle	0 %	4 %	6 %	6 %	2 500 €	6 %
Bonus	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
<b>LE VRAI PRIX</b>	<b>21 490 €* *</b>	<b>24 400 €* *</b>	<b>25 800 €* *</b>	<b>26 900 €* *</b>	<b>27 450 €* *</b>	<b>28 400 €* *</b>

## CITADINES ÉLECTRIQUES

## Le classement des prix

Perçus comme des envahisseurs, les Chinois sont pourtant peu actifs en Europe sur le segment des citadines électriques. Or ces dernières ont plus de sens qu'un grand et coûteux SUV à l'autonomie limitée sur autoroute... D'ailleurs, les honnêtes performances commerciales de la Dacia Spring (avant qu'elle ne perde son bonus) comme celles des Citroën ë-C3 et Renault 5 E-Tech aujourd'hui, prouvent que les petites voitures à pile ont un avenir. A condition qu'elles se maintiennent sous la barre des 25 000 €. Une formalité pour la Leapmotor T03, chinoise mais produite en Pologne, et baissée de 4 000 €, en attendant de savoir si Bercy lui accorde le bonus. Son prix? 14 900 €\* seulement, alors qu'elle profite de 109 ch et d'un équipement royal, toit panoramique inclus. Une économie de 2 000 € par rapport à la Spring de base (45 ch!) et de 4 200 €\* par rapport à celle de 65 ch, en finition Extrême, moins généreuse et surtout moins polyvalente. Classée 3<sup>e</sup>, l'ë-C3 offre davantage d'espace à bord, y compris face à la très sexy R5 E-Tech 40 kWh, seulement 5<sup>e</sup> car 2 300 €\* plus chère. Elle devance tout de même la Peugeot E-208 de... 4 000 €\*! La Fiat 500e, elle, accroche de justesse la 4<sup>e</sup> place grâce à une remise qui, combinée au bonus, permet de "gratter" 6 000 €.

par rapport à celle de 65 ch, en finition Extrême, moins généreuse et surtout moins polyvalente. Classée 3<sup>e</sup>, l'ë-C3 offre davantage d'espace à bord, y compris face à la très sexy R5 E-Tech 40 kWh, seulement 5<sup>e</sup> car 2 300 €\* plus chère. Elle devance tout de même la Peugeot E-208 de... 4 000 €\*! La Fiat 500e, elle, accroche de justesse la 4<sup>e</sup> place grâce à une remise qui, combinée au bonus, permet de "gratter" 6 000 €.

## L'ÉQUIPEMENT SOUHAITÉ

**De série Sécurité:** • Airbags (4 ou 6)  
• Fixations Isofix AR • Phares + essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse.  
**Agrément:** • Banquette rabattable en deux parties • Bluetooth • Radar de recul • Clim' manuelle ou auto monozone  
• Mirror Screen • Vitres AV électriques.



Produite en Pologne, distribuée par Stellantis et baissée de 4 000 €, cette T03 est la moins chère des électriques.



Coincée entre la Leapmotor T03, moins chère, plus puissante et mieux équipée, et la Citroën ë-C3, bien plus polyvalente, la Spring a perdu en attractivité.

	1 <sup>re</sup> Leapmotor T03 41,3 kWh (109 ch)	2 <sup>e</sup> Dacia Spring Extrême - 27,4 kWh (65 ch)	3 <sup>e</sup> Citroën ë-C3 You Pack Plus - 44 kWh (113 ch)	4 <sup>e</sup> Fiat 500e Red - 23,8 kWh (95 ch)	5 <sup>e</sup> Renault 5 E-Tech Evolution - 40 kWh (120 ch)	6 <sup>e</sup> Peugeot E-208 Style - 50 kWh (136 ch)
Prix catalogue <sup>(1)</sup>	18 900 €	19 900 €	25 700 €	30 400 €	27 990 €	34 100 €
Remise potentielle	4 000 € <sup>(2)</sup>	4 %	0 %	3 000 € <sup>(2)</sup>	0 %	6 %
Bonus	0 €	0 €	3 000 €	3 000 €	3 000 €	3 000 €
<b>LE VRAI PRIX</b>	<b>14 900 €* *</b>	<b>19 100 €* *</b>	<b>22 700 €* *</b>	<b>24 400 €* *</b>	<b>24 990 €* *</b>	<b>29 050 €* *</b>





# SUV CITADINS HYBRIDES

## Le classement des prix

Jusqu'à présent, le Dacia Duster était invariablement le roi des bonnes affaires... et toujours en tête de nos comparatifs! Y compris lorsqu'une motorisation hybride s'est glissée sous son capot, avec l'inévitable hausse de tarif qui en a découlé. Comptez 28 700 € si vous souhaitez profiter de la sobre (mais bruyante) mécanique E-Tech de 140 ch comme d'un équipement digne de ce nom (en intégrant le GPS facturé 600 €, toujours proposé sur la finition Extreme). Même si la 3<sup>e</sup> génération du roumain reste attractive dans l'absolu, sa mainmise sur la catégorie est à présent contestée par un très ambitieux prétendant chinois, 3 710 €\* moins cher, alors qu'il propose davantage d'équipements (dont la conduite semi-autonome), 7 ans (ou 150 000 km) de garantie et pas moins de 197 ch. Il s'agit du nouveau MG ZS Hybrid+, qui se permet

en outre d'enfoncer le clou avec une finition flatteuse. Le Duster, comme tous ceux qui suivent le chinois au classement, profite en revanche d'un train avant plus rigoureux. Las, le surcoût atteint 6 200 €\* chez Toyota (Yaris Cross) et 9 000 €\* chez Hyundai (Kona Hybrid)! Si vous n'êtes ni tenté par MG, ni par Dacia, le Renault Captur E-Tech (3<sup>e</sup>) reste bien placé, suivi de près (+ 700 €) par le très confortable Fiat 600 Hybrid.

### L'ÉQUIPEMENT SOUHAITÉ

#### De série Sécurité:

- Airbags (6)
- Codes/phares auto. • Isofix AR
- Phares led + essuie-glaces auto.
- Régulateur de vitesse.

- Agrément:**
- Bluetooth • Caméra de recul • Clim' auto. • Clé mains libres
  - GPS • Jantes alu • Mirror Screen.

MG ZS



Selon la charge de sa batterie, le ZS Hybrid+ ne délivre pas toujours ses 197 ch. Mais vu son prix, on lui pardonne!

DACIA DUSTER



Pourtant très compétitif dans sa catégorie, le Duster E-Tech est plus cher et moins généreusement équipé que son nouveau rival chinois.

	1 <sup>er</sup> MG ZS Hybrid+ Comfort (197 ch)	2 <sup>e</sup> Dacia Duster 1.6 E-Tech Extrême (140 ch)	3 <sup>e</sup> Renault Captur 1.6 E-Tech Techno (145 ch)	4 <sup>e</sup> Fiat 600 1.2 Hybrid La Prima (136 ch)	5 <sup>e</sup> Toyota Yaris Cross 130h Collection (130 ch)	6 <sup>e</sup> Hyundai Kona Hybrid Creative (129 ch)
Prix catalogue <sup>(1)</sup>	24 990 €	28 700 €	31 700 €	31 400 €	33 700 €	34 000 €
Remise potentielle	0 %	0 %	9 %	6 %	2 500 €	0 %
Bonus	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
<b>LE VRAI PRIX</b>	<b>24 990 €* *</b>	<b>28 700 €* *</b>	<b>28 800 €* *</b>	<b>29 500 €* *</b>	<b>31 200 €* *</b>	<b>34 000 €* *</b>

# SUV CITADINS ÉLECTRIQUES

## Le classement des prix

L'ancien MG ZS EV ayant pris sa retraite fin 2024, il ne subsiste désormais qu'un représentant 100 % chinois dans cette catégorie: le BYD Atto 3, arrivé chez nous l'an dernier. Prix de base (finition Comfort): 37 990 €, avec en prime une dotation de série pléthorique. Même si ce n'est pas spécialement bon marché, il s'agit du SUV citadin électrique le moins cher actuellement, d'autant que la marque offre 1 000 € de remise <sup>(3)</sup>. Malheureusement pour lui, certains rivaux profitent du bonus écologique (de 2 000 à 4 000 €). C'est le cas du Fiat 600e, qui creuse l'écart en ajoutant une prime permettant d'obtenir 6 000 € de rabais au total. La 1<sup>re</sup> place lui est donc acquise. La grosse surprise nous vient du Smart #1: non content d'afficher un tarif compétitif pour un modèle aussi puissant (272 ch) et aussi bien équipé, l'allemand "made in China" se classe second,

en compensant l'absence de bonus par une remise de 6%. Il devance d'un cheveu le Hyundai Kona EV, plus onéreux au départ mais bénéficiant du bonus, grâce à son usine d'assemblage tchèque. En bas du classement, on retrouve le Peugeot E-2008, pas vraiment cadeau malgré le bonus (ni très puissant, à l'instar de son cousin le 600e). Le jeune Kia EV3 essuie, quant à lui, les plâtres en queue de peloton, faute de véritable coup de pouce.

### L'ÉQUIPEMENT SOUHAITÉ

#### De série Sécurité:

- Airbags (6)
- Codes/phares auto. • Isofix AR
- Phares led + essuie-glaces auto.
- Régulateur de vitesse.

- Agrément:**
- Bluetooth • Caméra de recul • Clim' auto. • Clé mains libres
  - GPS • Jantes alu • Mirror Screen.

BYD ATTO 3



Grand par sa taille, l'Atto 3 abrite des batteries "Blade" ultra-plates. Le prix, lui, manque un chouïa de finesse...

SMART #1



Puissamment motorisé, généreusement équipé et bien placé côté budget, le Smart #1 a de sérieux arguments à faire valoir.

	1 <sup>er</sup> Fiat 600e La Prima - 54 kWh (156 ch)	2 <sup>e</sup> Smart #1 Pure+ - 66 kWh (272 ch)	3 <sup>e</sup> Hyundai Kona EV Creative - 65,4 kWh (217 ch)	4 <sup>e</sup> BYD Atto 3 Comfort - 60,5 kWh (204 ch)	5 <sup>e</sup> Peugeot E-2008 Allure - 54 kWh (156 ch)	6 <sup>e</sup> Kia EV3 Earth 4x2 - 58,3 kWh (204 ch)
Prix catalogue <sup>(1)</sup>	40 900 €	38 815 €	41 250 €	37 990 €	43 000 €	38 390 €
Remise potentielle	3 000 € <sup>(2)</sup>	6 %	4 %	1 000 € <sup>(3)</sup>	4 %	2 %
Bonus	3 000 €	0 €	3 000 €	0 €	3 000 €	0 €
<b>LE VRAI PRIX</b>	<b>34 900 €* *</b>	<b>36 500 €* *</b>	<b>36 600 €* *</b>	<b>36 990 €* *</b>	<b>37 500 €* *</b>	<b>37 600 €* *</b>



## COMPACTES ÉLECTRIQUES

## Le classement des prix

Les temps sont durs pour les berlines compactes européennes, boudées au profit des SUV. A cela s'ajoute l'adversité de la concurrence chinoise dans le clan des électriques. Seuls deux modèles originaires de l'empire du Milieu officient dans cette catégorie, mais leurs tarifs très agressifs font de sérieux dégâts. La MG4 en particulier car, en dépit d'une forte baisse de régime suite à la perte de son bonus (- 59,7%), celle-ci devançait encore, en 2024, les Volkswagen ID.3 et Citroën ë-C4, pourtant revenues d'outre-tombe (respectivement +48,4% et +43,6%). Et les chinois continuent leur offensive en ce début d'année, en maintenant des prix bas malgré les surtaxes douanières. Histoire de bien "sécher" la concurrence, BYD et MG offrent même une remise de 5 000 €<sup>(2)</sup> ! On trouve ainsi la Dolphin sur la plus haute marche du podium, à moins

de 29 000 €. S'affichant 2 000 € plus chère (il faut dire que seule la très fournie finition Luxury profite de la grosse batterie), la MG4 se maintient toujours à bonne distance de ses rivales "caucasiennes", que Bercy récompense pourtant d'un bonus. La ë-C4 réclame 2 700 €\* de plus et l'ID.3 près de 5 000 €. L'effort financier atteint même 6 300 €\* et 7 700 €\* dans le cas des Renault Megane EV60 et Peugeot E-308 !

## L'ÉQUIPEMENT SOUHAITÉ

**De série Sécurité :** • Airbags (6)  
• Codes/phares auto. • Isofix AR  
• Phares led + essuie-glaces auto.  
• Régulateur de vitesse adaptatif.  
**Agrément :** • Bluetooth • Caméra de recul • Clim' auto. • Clé mains libres  
• GPS • Jantes alu • Mirror Screen.



Moins chère que la MG4 (tout en étant aussi bien équipée et motorisée), la Dolphin déçoit par sa tenue de route.



C'est le phénomène chinois de 2024 : toujours en tête de sa catégorie, en dépit d'une chute de près de 60% de ses ventes après la perte du bonus !

	1 <sup>re</sup> BYD Dolphin Comfort - 60,4 kWh (204 ch)	2 <sup>e</sup> MG4 Luxury - 64 kWh (204 ch)	3 <sup>e</sup> Citroën ë-C4 Max - 54 kWh (156 ch)	4 <sup>e</sup> Volkswagen ID.3 Pro Life Max - 59 kWh (170 ch)	5 <sup>e</sup> Renault Megane E-Tech Optimum Charge Techno 60 kWh (220 ch)	6 <sup>e</sup> Peugeot E-308 Allure - 54 kWh (156 ch)
Prix catalogue <sup>(1)</sup>	33 990 €	35 990 €	38 300 €	40 990 €	42 000 €	44 730 €
Remise potentielle	5 000 € <sup>(2)</sup>	5 000 € <sup>(2)</sup>	4 %	5 %	4 %	5 %
Bonus	0 €	0 €	- 3 000 €	- 3 000 €	- 3 000 €	- 3 000 €
<b>LE VRAI PRIX</b>	<b>28 990 €* *</b>	<b>30 990 €* *</b>	<b>33 700 €* *</b>	<b>35 950 €* *</b>	<b>37 300 €* *</b>	<b>38 700 €* *</b>

## SUV COMPACTS HYBRIDES PHEV

## Le classement des prix

Surcoût à l'achat par rapport au thermique, non-éligibilité au bonus depuis 2023, contraintes d'utilisation liées à la recharge et gros appétit une fois la batterie à plat (surpoids de 300 kg en moyenne) : les SUV hybrides rechargeables (PHEV) perdent du terrain. Et les choses ne devraient pas s'arranger en 2025, le malus sur le poids s'appliquant désormais dès 1 600 kg sur la balance (après soustraction de 200 kg si l'autonomie électrique en ville atteint 50 km). C'est d'ailleurs à cause de cette taxe que le nouveau Peugeot 3008 (1 980 kg) se retrouve lanterne rouge de notre classement. En dépit d'un malus bien plus digeste et d'une remise de 10%, le Hyundai Tucson fait à peine mieux que le français, en raison d'un prix catalogue très supérieur à la moyenne. Le "vieux" Citroën C5 Aircross s'en sort mieux : onéreuse au

départ (46 150 €), la version de 225 ch profite de 12% de rabais. Ce généreux coup de pouce lui permet de grimper sur la 3<sup>e</sup> marche du podium. Les chinois ? Pas tous économiques. Le Lynk & Co 01, cousin du Volvo XC40, patage en milieu de peloton (4<sup>e</sup>). Les MG EHS et BYD Seal U, en revanche, caracolent en tête, à moins de 39 000 €\* sans remise. Son gros malus au poids coûte la 1<sup>re</sup> place au Seal U, au profit du nouveau MG EHS.

## L'ÉQUIPEMENT SOUHAITÉ

**De série Sécurité :** • Airbags (6)  
• Codes/phares auto. • Isofix AR  
• Phares led + essuie-glaces auto.  
• Régulateur de vitesse adaptatif.  
**Agrément :** • Bluetooth • Caméra de recul • Clim' auto. • Clé mains libres  
• GPS • Jantes alu • Mirror Screen.



Prochainement à l'essai, le nouveau MG EHS offre une belle autonomie électrique et assure côté tarif...



Les prix du SUV Link & Co ne sont pas aussi bon marché que ceux des compatriotes. Mais sa base technique de Volvo XC40 est un bon argument de vente.

	1 <sup>re</sup> MG EHS PHEV Comfort (272 ch)	2 <sup>e</sup> BYD Seal U DM-i Boost (218 ch)	3 <sup>e</sup> Citroën C5 Aircross PHEV Plus (225 ch)	4 <sup>e</sup> Link & Co 01 PHEV Core (261 ch)	5 <sup>e</sup> Hyundai Tucson PHEV Creative (253 ch)	6 <sup>e</sup> Peugeot 3008 PHEV Allure (195 ch)
Prix catalogue <sup>(1)</sup>	37 990 €	37 500 €	46 150 €	41 495 €	47 200 €	43 490 €
Remise potentielle	0 %	0 %	12 %	0 %	10 %	4 %
Malus poids 2025	310 €	1 410 €	0 €	310 €	200 €	1 810 €
<b>LE VRAI PRIX</b>	<b>38 300 €* *</b>	<b>38 910 €* *</b>	<b>40 600 €* *</b>	<b>41 805 €* *</b>	<b>42 700 €* *</b>	<b>43 600 €* *</b>

1. Prix catalogue intégrant les éventuelles options ou packs pour satisfaire au panier d'équipements souhaité. 2. Jusqu'au 31/03/2025.

\*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle, l'éventuel malus ou, selon éligibilité, le bonus écolo (montant médian de - 3 000 €).



# INVITATIONS GRATUITES RIEN QUE POUR VOUS

À RÉSERVER AVANT LE 3 FÉVRIER

**ADHÉREZ & RECEVEZ  
VOS ENTRÉES POUR LE SALON\***

Téléphonez au 09 69 39 69 50 (n° non surtaxé)  
ou renvoyez le coupon dûment rempli ci-dessous  
Vous êtes adhérent, téléphonez pour réserver vos places

**2€  
,67  
SEULEMENT\***  
par mois

\* Dans la limite des stocks disponibles



TOUS NOS PARTENAIRES SUR [CLUB.AUTOPLUS.FR](http://CLUB.AUTOPLUS.FR)\*\*\*



## BULLETIN D'ADHÉSION à compléter et à retourner au CLUB AUTO PLUS 59898 Lille Cedex 9

### Je souscris au Club Auto Plus\*

- ☐ Je choisis l'offre classique : adhésion pour un an. Je règle 32€ (1)  
☐ Je choisis l'offre liberté : adhésion pour 2,67€ par mois par prélèvement (tarif valable 1 an) (2)

### Je choisis mon mode de règlement

- ☐ Par chèque à l'ordre du Club Auto Plus  
☐ Par prélèvement automatique. Je complète l'IBAN présent sur mon RIB, que je n'oublie pas de joindre.

Vous souhaitez régler par carte bancaire ? C'est SIMPLE > **Rendez-vous sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)**

**MANDAT DE  
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

### Je complète mes coordonnées

Nom\*\* : ..... Prénom\*\* : .....

Adresse\*\* : .....

Complément d'adresse (résidence, lieu dit, bâtiment...) : .....

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

Tél. (de préférence portable) :  (Pour vous envoyer un SMS en cas de problème de livraison)

E-mail : .....

(Pour gérer votre adhésion, accéder à vos services numériques et recevoir nos offres promotionnelles. Votre adresse e-mail ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs)

#M047 #D1674621

Dater et signer obligatoirement

À : .....

Date :  /  /

Signature : .....

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier : FR7722Z 434057.  
\* Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles).  
\*\* À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 09 février 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à [cdp@reworldmedia.com](mailto:cdp@reworldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/fr> \*\*\* Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.





FAMILIALES ÉLECTRIQUES

Le classement des prix

Lancée en 2017, la Tesla Model 3 a fait la fortune de la marque américaine jusqu'à l'avènement, trois ans plus tard, du phénoménal Model Y, devenu le véhicule le plus vendu au monde en 2023 (toutes énergies confondues). Aujourd'hui, malgré son âge et le net fléchissement de ses ventes (les modèles écoulés en France, assemblés en Chine, ne profitent plus du bonus), la berline reste LA référence de sa catégorie, grâce à un rapport prix/prestations qu'aucun constructeur n'est encore parvenu à égaler. Même le grand rival mondial de Tesla, le chinois BYD, s'y casse les dents. Et sur le marché hexagonal, l'élégante Seal coûte 5 110 €\* de plus ! En outre, en dépit d'une plus grosse batterie (longue à charger), la Seal n'offre que 20 km d'autonomie supplémentaires. Bien finie, super équipée, confortable et plutôt agile, cette

chinoise, classée seulement 4<sup>e</sup> et dont l'image reste à construire, a également fort à faire face aux nouveautés européennes. A commencer par l'étonnante Peugeot E-408, qui gagne la 1<sup>re</sup> place de notre classement "prix" grâce au bonus écologique. Une prime dont profite aussi la jeune Ford Capri (3<sup>e</sup>), en plus d'une remise de 2 500 €. Plus chères malgré de généreux rabais, les coréennes (Kia EV6 et Hyundai Ioniq 6) sont à la peine. ■

L'ÉQUIPEMENT SOUHAITÉ

- De série Sécurité :** • Airbags (6) • Codes/phares auto. • Isofix AR • Phares led + essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif.
- Agrément :** • Bluetooth • Caméra de recul • Clim' auto. • Clé mains libres • GPS • Jantes alu • Mirror Screen.



Difficile de déloger Tesla du podium avec une berline dont le prix dépasse de plus de 5 000 €\* celui de la Model 3...



Moins bien équipée que la Seal ou la Model 3, l'E-408 se hisse malgré tout sur la plus haute marche du podium grâce au bonus écologique.

	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup> ex æ	6 <sup>e</sup>
	Peugeot E-408 Allure - 73 kWh (210 ch)	Tesla Model 3 Propulsion - 60 kWh (283 ch)	Ford Capri 77 kWh (286 ch)	BYD Seal Design - 82,5 kWh (313 ch)	Kia EV6 Air Active 4x2 - 77,4 kWh (229 ch)	Hyundai Ioniq 6 Intuitive - 77 kWh (229 ch)
Prix catalogue <sup>(1)</sup>	43 900 €	39 990 €	49 400 €	46 990 €	53 690 €	52 400 €
Remise potentielle	3 %	0 %	2 500 €	4 %	16 %	6 %
Bonus	3 000 €	0 €	3 000 €	0 €	0 €	0 €
LE VRAI PRIX	38 600 €*	39 990 €*	43 900 €*	45 100 €*	45 100 €*	49 250 €*

SUV FAMILIAUX ÉLECTRIQUES

Le classement des prix

La catégorie des SUV familiaux est de celles qui accueillent le plus de modèles électriques. Mais aussi de celles dont les ventes ne décollent pas, faute d'un rapport prix/autonomie suffisamment attrayant. Seul le Tesla Model Y sort la tête de l'eau, obtenant la première position dans les ventes de voitures "à pile" pour la deuxième année consécutive, et ce malgré un plongeon de 23 % en 2024 ! Ses rivaux se partagent les miettes à coups de remises pour rester à la page financièrement, et observent d'un mauvais œil l'arrivée de trois nouveaux chinois : Leapmotor C10, BYD Sealion 7 et Xpeng G6. Le premier, affiché à 34 900 €\* seulement en finition d'entrée de gamme (déjà suréquipée) et distribué par le réseau Stellantis, débarque avec de sérieux arguments : 218 ch, un habitacle spacieux, un excellent niveau de confort et 420 km d'autonomie. Plus

séduisant techniquement (batterie 800 V), mais moins confortable et plus onéreux (42 990 €\*), le Xpeng G6 ne sort pas plus du lot que le jeune BYD Sealion 7, dans la même gamme de prix "modérée". Las, sans bonus ni remise, point de salut. Les bonnes affaires se dénichent actuellement chez Toyota (bZ4X), Skoda (Enyaq) et Ford (Explorer), où les rabais importants s'ajoutent parfois au bonus dont sont privés les chinois. ■

L'ÉQUIPEMENT SOUHAITÉ

- De série Sécurité :** • Airbags (6) • Codes/phares auto. • Isofix AR • Phares led + essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif.
- Agrément :** • Bluetooth • Caméra de recul • Clim' auto. • Clé mains libres • GPS • Jantes alu • Mirror Screen.



	1 <sup>er</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>
	Leapmotor C10 Style - 67 kWh (218 ch)	Toyota bZ4X 2WD Origin - 71,4 kWh (204 ch)	Skoda Enyaq 85 "base" - 82 kWh (285 ch)	Ford Explorer RWD Extended Range 79 kWh - (204 ch)	Tesla Model Y Propulsion - 60 kWh (299 ch)
Prix catalogue <sup>(1)</sup>	36 400 €	43 900 €	53 825 €	45 900 €	44 990 €
Remise potentielle	1 500 €	5 000 € <sup>(2)</sup>	11 000 € <sup>(3)</sup>	2 500 €	0 %
Bonus	0 €	0 €	3 000 €	3 000 €	3 000 €
LE VRAI PRIX	34 900 €*	38 900 €*	39 800 €*	40 400 €*	41 990 €*



# SUV DE "LUXE" ÉLECTRIQUES

## Le classement des prix

Les chinoises n'ont, qualitativement, plus grand-chose à envier à leurs équivalentes européennes. Y compris dans la catégorie des SUV premium, jusqu'alors chasse gardée de quelques prestigieux blasons allemands (Audi, BMW, Mercedes, Porsche), britanniques (Range Rover) ou suédois (Volvo). D'ailleurs, en dépit de leur glorieux passé, ces constructeurs ont vu leurs ventes s'effriter en Chine au profit de leurs analogues locaux, tout aussi chics aux yeux du gotha du pays. Mais des labels comme BYD ou Xpeng, encore inconnus chez nous l'an dernier, risquent de mettre du temps à percer sur le Vieux Continent, où les acheteurs de SUV haut de gamme préfèrent s'afficher au volant d'un modèle à l'image déjà bien établie. Ainsi, le Tang ou le G9 sont ignorés dans nos contrées en dépit de leur remarquable rapport

prix/prestations. Accueillants, puissants (plus de 500 ch), suréquipés, sérieusement finis et aussi aboutis technologiquement que leurs rivaux européens, ces mastodontes trustent sans mal les premières places de notre classement. Mais ils n'intimident pas encore les "poids lourds" de la catégorie (Audi SQ6 e-tron, BMW iX, Tesla Model X, Volvo EX90 ou Mercedes EQE AMG), même si ceux-ci coûtent entre 20% et 45% plus cher...

### L'ÉQUIPEMENT SOUHAITÉ

**De série** Sécurité : • Airbags (6 ou plus) • Codes/phares auto. • Conduite semi-autonome • Surveillance des angles morts • Transmission intégrale.

**Agrément :** • Caméra 360° • Clim' auto. bizona • Clé mains libres • GPS • Mirror Screen • Sellerie cuir • Sièges AV chauff.

#### BYD TANG



Le BYD Tang propose 7 places, un équipement high-tech et 517 ch pour 72000 € "seulement". Mais quid de son image ?

#### XPENG G9



Nouveau venu en Europe, Xpeng débarque avec de grands SUV qui en donnent vraiment pour leur argent. Le G9 coûte ainsi 36410 € de moins qu'un Volvo EX90 !

	1 <sup>er</sup> BYD Tang AWD Flagship - 86,4 kWh (517 ch)	2 <sup>e</sup> Xpeng G9 Performance - 93 kWh (551 ch)	3 <sup>e</sup> Kia EV9 GT-line - 99,8 kWh (385 ch)	4 <sup>e</sup> Tesla Model X Dual Motor - 97 kWh (670 ch)	5 <sup>e</sup> Volvo EX90 Twin Perform. - 107 kWh Ultra (517 ch)	6 <sup>e</sup> Mercedes EQE 43 AMG 4MATIC 90,6 kWh (476 ch)
Prix catalogue <sup>(1)</sup>	72 000 €	73 990 €	86 000 €	99 990 €	110 400 €	134 000 €
Remise potentielle	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %
Bonus	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
<b>LE VRAI PRIX</b>	<b>72 000 €*</b>	<b>73 990 €*</b>	<b>86 000 €*</b>	<b>99 990 €*</b>	<b>110 400 €*</b>	<b>132 700 €*</b>



Long de 4,74 m, ce SUV familial électrique coûte 9000 € de moins que le Peugeot E-5008 ! Il est aussi 7000 € moins cher que le best-seller de la catégorie, le Tesla Model Y. Autres atouts du C10 : sa distribution est assurée par le réseau Stellantis, et sa garantie court sur quatre ans ou 100 000 km.

Discret, élégant, accueillant et superbement équipé, ce SUV chinois n'est, hélas, ni le plus abordable ni le plus endurant de sa classe.

#### BYD SEALION 7



#### XPENG G6



Le G6 a pas mal d'atouts (batterie 800 V, temps de charge express, garantie 5 ans ou 120 000 km, dotation royale), mais un "vieux" Model Y reste plus attractif...

## Le verdict

**Auto Plus**

### De bonnes affaires... jusqu'à un certain prix

Encore "en période d'essai" sur le Vieux Continent, les constructeurs chinois ont pour le moment choisi d'y lancer toutes leurs lignes pour voir à quel(s) hameçon(s) mordrait le très exigeant consommateur européen... Pour l'heure, ce dernier semble prêt à se laisser séduire si l'appât se maintient sous les 25 000 à 30 000 € : un secteur où MG excelle, avec ses modèles urbains hybrides et sa MG4 électrique. La très abordable Leapmotor T03 possède, elle aussi, de bons arguments face à la Dacia Spring. Cela se complique dans les gammes moyenne et haute, où le manque d'image des chinoises se téléscopie à des tarifs qui, même sensiblement pondérés, n'ont plus rien de "discount"...

6 <sup>e</sup> BYD Sealion 7 Comfort - 82,5 kWh (313 ch)	7 <sup>e</sup> Xpeng G6 RWD Standard Range 66 kWh (215 ch)	8 <sup>e</sup> Mercedes EQB 250+ Edition - 70,5 kWh (190 ch)	9 <sup>e</sup> Peugeot E-5008 Allure - 73 kWh (210 ch)	10 <sup>e</sup> Cupra Tavascan V286 - 82 kWh (286 ch)
46 990 €	42 990 €	46 950 €	46 990 €	46 990 €
9 %	0 %	0 %	0 %	0 %
0 €	0 €	3 000 €	3 000 €	0 €
<b>42 800 €*</b>	<b>42 990 €*</b>	<b>43 950 €*</b>	<b>43 990 €*</b>	<b>46 990 €*</b>





## ÉLECTRIQUE

## Audi A6 Avant e-tron

Performance S line - 367 ch

85 560 € / 80 500 €\*



## AUDI LANCE SON A6 ÉLECTRIQUE EN BERLINE ET EN BREAK

# Les moyens de ses ambitions

Après trois ans d'hibernation, Audi a présenté fin 2024 des nouveautés en cascade, dont cette A6 e-tron à l'autonomie et à la vitesse de recharge prometteuses. De quoi en faire une vraie voyageuse électrique ?

**N**e confondez pas l'Audi A6 "tout court" avec l'A6 e-tron. La première roule à l'essence ou au gazole, avec une hybridation légère ou rechargeable : c'est celle lancée en 2018, qui poursuit pour l'instant sa carrière sans date de fin. Mais c'est la seconde qui nous intéresse aujourd'hui, la nouveauté qui est 100 % électrique. Cette A6

est basée sur la nouvelle plateforme premium du groupe Volkswagen (inaugurée récemment par le SUV Q6 e-tron et le Porsche Macan) et se décline en berline (appelée Sportback) ou break (nommé Avant). La berline profite d'un excellent Cx de 0,21 qui lui permet, dans sa meilleure configuration, de revendiquer 750 km d'autonomie WLTP. Le break, avec son Cx de

0,24, annonce au mieux 710 km et 690 km pour notre version d'essai. Dans la réalité, d'après nos premiers relevés, l'autonomie s'approche des 500 km sur autoroute et les dépasse en ville ou sur le réseau secondaire. Des résultats obtenus avec les versions Performance, dotées d'une grosse batterie de 94,9 kWh nets, et d'un moteur électrique de 367 ch qui envoie sa cavalerie aux seules roues arrière. Excepté la supersportive R8, cette Audi est ainsi la première propulsion de la marque depuis... 1938 ! D'autres A6 e-tron sont proposées avec quatre roues motrices dont une S6 e-tron de 550 ch. Cela dit, notre A6 Avant e-tron Performance accélère déjà fort, avec un 0 à 100 km/h avalé en 5s4 ! Une belle prouesse quand on connaît le poids de l'engin : 2 260 kg... Un embonpoint qui, autre exploit, ne se ressent quasiment pas au volant, avec une absence presque totale de roulis et un train avant mor-

dant et précis, en tout cas sur le sec. Notre break a quand même manqué un poil d'agilité dans les parties serrées, où l'absence de roues arrière directrices se remarque. Celle-ci se ressent également lors des manœuvres, où l'on peine à oublier les 5 mètres de l'engin. Vu ces dimensions, on espérait un peu mieux en espace aux jambes pour les passagers arrière, même s'ils ne sont pas si mal lotis dans l'absolu. Celui de l'avant a droit de série sur la finition S line à un écran juste pour lui, connecté aux plates-formes de streaming évidemment. L'A6 e-tron peut fine son image technophile avec des rétroviseurs par caméra en option, qui portent le nombre d'écrans à six, pour peu que l'on prenne l'option (encore une) affichage tête haute ! De quoi agrémenter un voyage, par ailleurs plutôt confortable, entre chaque pause. Celles-ci pourront ne pas trop s'éterniser car l'A6 e-tron fonctionne en 800 V,

## PARLONS BUDGET

**Le vrai prix :** l'A6 e-tron étant facturée bien au-dessus de 47 000 €, pas question de bonus écolo. Mais on peut déjà obtenir 6 % de rabais.

**L'entretien :** le passage à l'atelier est préconisé tous les 2 ans ou tous les 30 000 km, au premier des deux termes échu.

**L'équipement :** à plus de 85 000 €, il ne devrait plus y avoir que quelques rares options. Ce n'est pas le cas : elles sont légion et peuvent faire grimper la facture de plus de 15 000 € !





L'autonomie WLTP autour de 700 km, annoncée par Audi, semble optimiste, néanmoins, cette A6 Avant devrait figurer parmi les routières les plus endurantes.



Nombre de places: 5

Il y a de la place à l'arrière même si avec 4,93 m de long, on pouvait espérer encore mieux. Les jambes remontent un peu plus qu'il ne faut: la batterie se situant sous le plancher.



Volume: 502 dm<sup>3</sup>



A défaut d'être géant, le coffre se montre fonctionnel avec ses parois carrées, ses filets de retenue et son seuil bas. Pour ranger les câbles de charge, il y a, sous le capot avant, un frunk de 27 dm<sup>3</sup> facile à ouvrir (voir "Bien vu").

## L'ÉQUIPEMENT

**De série Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (9) • Alerte de circulation à l'ouverture des portes • Conduite semi-autonome avec assistance de changement de voie • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares Matrix Led, etc.

**Agrément:** • Clé mains libres • Stationnement assisté + caméra 360° • Clim' auto. trizone • Ecran central 14,5" + compteurs numériques 11,9" + écran passager 10,9" • GPS • Hayon électrique • Jantes alliage 20" • Sièges AV sport électriques • Volant chauffant, etc.

**En option Agrément:** • Jantes alliage 21" (de 250 à 1 250 €) • Pack Tech Pro (suspension pilotée) • Fermeture assistée des portes • Rétroviseurs extérieurs par caméra (1 750 €) • Sellerie cuir (3 900 €) • Toit panoramique occultant (2 750 €), etc.



PHOTOS: ROMAN RAETZKE / AUDI

Sur notre modèle doté de la suspension pneumatique et de jantes de 21" optionnelles, le compromis confort/comportement nous a paru remarquable, surtout pour un engin de plus de 2,2 tonnes ! Notez le "détail qui tue": les anneaux arrière sont rétro-éclairés en rouge.

architecture électrique qui autorise des recharges plus rapides. Sur une borne à haut débit, à 270 kW maxi, il est possible de passer de 10 à 80% en 21 mi-

utes selon Audi. Ainsi, en tablant sur une autonomie réelle "utile" (de 10 à 80% de la batterie, soit 70%) avoisinant 350 km sur autoroute, et sur des pauses

d'une vingtaine de minutes pour se recharger, voyager en A6 électrique est loin d'être une punition. Cela dit, sa première rivale risque d'être l'actuelle

A6 Avant hybride rechargeable (55 TFSIe de 367 ch, elle aussi), forcément plus polyvalente et proposée à un prix similaire. ■

**SUITE PAGE 40**

## LES DONNÉES

### LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	210 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	5s4
Consommation cycle mixte	15,5 kWh/100 km
Autonomie électrique mixte	690 km
Temps de charge borne rapide	21 mn <sup>(1)</sup>
Poids	2 260 kg

1. De 10 à 80% de capacité, à 270 kW maxi.

### LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	94,9 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	9 CV
Puissance maxi	367 ch
Couple maxi	565 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus AV/AR	235/45 R20/265/40 R20
Dim. L x l x h, en m	4,93 x 1,92 x 1,50
Durée de garantie	2 ans (km illimités) <sup>(2)</sup>

2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

### À LA LOUPE

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

### L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

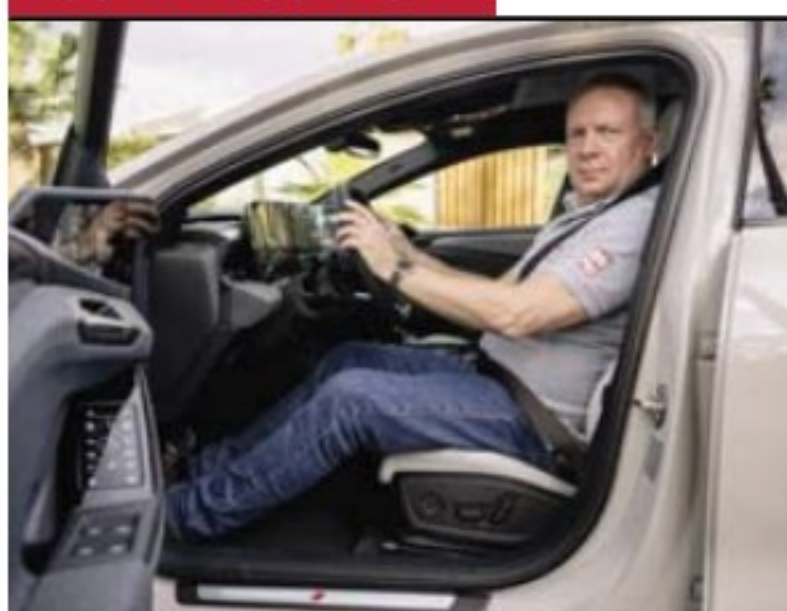
L'Audi A6 Avant e-tron Performance S line (80 500 €\*, 367 ch) est évaluée dans la catégorie des berlines ou breaks routiers 100% électriques de plus de 300 ch, parmi lesquels: BMW i5 eDrive40 Touring M Sport Edition (81 050 €\*, 340 ch), Mercedes EQE 350+ AMG Line (84 000 €\*, 292 ch), Porsche Taycan Sport Turismo (106 027 €\*, 408 ch), Tesla Model S Dual Motor (92 990 €\*, 670 ch), Volkswagen ID.7 GTX Tourer (75 000 €\*, 340 ch), etc.

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





## POSTE DE CONDUITE



En finition S line, l'A6 e-tron reçoit des sièges avant sport électriques, chauffants ainsi que le volant. Les réglages sont faciles, leur amplitude, large,

mais le cuir, les sièges ventilés ou la colonne de direction à réglage électrique restent en option. Les rétroviseurs par caméra, optionnels, permettent de faire baisser un poil le Cx mais nécessitent un bon temps d'adaptation.

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

## AIDES À LA CONDUITE



La conduite autonome de niveau 2 avec centrage dans la voie n'est pas de série sur l'entrée de gamme Design, mais le devient sur la finition S line, avec gestion des dépassements. Elle nous a semblé convaincante et peu sujette à perturbation. Les feux adaptatifs matriciels font aussi partie de la dotation de série à ce niveau, de même que l'avertisseur d'ouverture de porte ou de circulation transversale arrière. A noter également la présence d'un airbag central avant sur toutes les A6 e-tron.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Conduite semi-autonome (niveau 2)	Série
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	Série

## ÉCRAN TACTILE



L'écran de 14,5"/37 cm sert un système multimédia piloté par Google (comme certaines Renault, mais avec une interface Audi, bien sûr!). Fluide et très lisible, il permet de s'y retrouver assez facilement malgré la richesse des menus.

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



Pour ouvrir le capot et accéder au "frunk (1)", il suffit de passer la main au-dessus des anneaux de la calandre

Sur l'accoudoir de la porte, il y a beaucoup de commandes dans un petit espace, ce qui peut générer quelques confusions en conduisant...



## FINITION



C'était l'un des points forts des Audi, avant... Pas sur celle-ci: même si les assemblages sont sérieux, certains plastiques ne sont pas à la hauteur. Quant au tissu décoratif sur la planche de bord, il s'apprécie sur une Dacia pour cacher un plastique indigent, mais pas sur une A6.

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

## CHAUFFAGE/CLIM'

La climatisation trizone est livrée de série dès l'entrée de gamme. L'écran central comporte plusieurs raccourcis visibles en permanence

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

## SYSTÈME AUDIO

De série, un ampli de 180 W et 10 HP. La hi-fi B&O est facturée 4250 €<sup>(2)</sup> et le son 3D avec haut-parleurs dans les appuie-tête 580 € de plus!

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	4 250 € <sup>(2)</sup>
Bluetooth/USB	Série/ Série

## RANGEMENTS



La boîte à gants n'est pas très grande mais compensée par les bacs de porte et les rangements entre les sièges avant. Un pack rangement (310 €), recommandé, ajoute des aumônières au dos des sièges AV, un filet dans le coffre, etc.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Poches aumônières arrière	310 €
Tiroir sous sièges	Indisponible

Le verdict **Auto Plus**

## Intéressant

Audi est parvenu à transformer l'A6 en un modèle électrique à la polyvalence (autonomie, vitesse de recharge) et aux performances dignes du blason, à l'inverse de la qualité de certains plastiques. A ce prix, on peut être exigeant!

## LES PLUS

Autonomie/performances  
Vitesse de recharge  
Technologie embarquée

## LES MOINS

Prix élevé  
Qualité des plastiques  
Poids important





LE MINI ACEMAN AFFRONTÉ DEUX SUV ÉLECTRIQUES MUSCLÉS

# Petits SUV, grandes

## ÉLECTRIQUE

## Mini Aceman

SE Favoured - 49 kWh - 218 ch

43315 € / 43315 €\*  


**Le vrai prix:** c'est le moins cher du lot en théorie, mais ni remise (trop récent), ni bonus (car fabriqué en Chine) pour l'Aceman.

**L'entretien:** Mini préconise une visite tous les 2 ans ou tous les 30000 km.

■ Fidèle à la réputation de la marque, l'Aceman est un SUV agile et plaisant sur petites routes, où il fait preuve d'une belle efficacité. Mais son amortissement, trop ferme en toutes circonstances, se révèle usant à la longue, surtout en ville. Un terrain où il est pourtant attendu.

## ÉLECTRIQUE

## Smart #1

Premium - 62 kWh - 272 ch

46315 € / 43500 €\*  


**Le vrai prix:** "made in China" et donc privé de bonus, le #1 compense grâce à une remise de 6 % environ.

**Correct.**

**L'entretien:** visite en atelier prévue tous les 2 ans ou tous les 30000 km.

■ Loin des prétentions sportives de ses camarades, le #1 est un SUV "pépère". Il n'est pas en défaut côté performances avec ses 272 ch, son architecture de propulsion lui facilite la vie côté motricité. Mais son amortissement vise avant tout le confort au détriment du plaisir.





PHOTOS: N. SOLER

# ambitions

## ÉLECTRIQUE

### Alfa Romeo Junior

Elettrica Veloce - 51 kWh - 280 ch

46900 € / 43900 €\*



**Le vrai prix:** pas (encore) de remise pour le Junior, mais c'est le seul de la bande à pouvoir prétendre au bonus.

**L'entretien:** rendez-vous programmés tous les 2 ans ou tous les 25000 km.

■ Bien que le Junior partage sa plate-forme avec le Peugeot E-2008, des réglages spécifiques et, surtout, l'ajout d'un différentiel autobloquant Torsen le transforment. Le train avant, très accrocheur en courbe, offre de belles sensations, même si la motricité sur sol mouillé est discutable.

Le Mini Aceman est un SUV de petit format qui veut jouer dans la cour des grands, surtout décliné dans cette version sportive SE. Il n'est pas le seul sur ce créneau pourtant de niche : le Smart # et l'Alfa Romeo Junior Veloce se dressent sur son chemin !

**P**resque 300 ch dans ces petits SUV similaires au Renault Captur ? Ambitieux ! C'est pourtant ce que proposent le Smart #1 et l'Alfa Romeo Junior Veloce. Spécialiste des modèles urbains musclés, Mini n'allait pas laisser ces deux nouveaux venus lui voler la vedette : voici donc le tout dernier Aceman, ici dans sa version la plus puissante, forte de 218 ch. Cela dit, offrir des grosses puissances en électrique est visiblement facile pour les constructeurs, mais proposer une voiture vraiment "fun", malgré l'absence de sonorité suggestive et – surtout – le

surpoids dû aux batteries, l'est beaucoup moins. D'autant qu'avec des tarifs très élevés pour des SUV urbains, nos trois comparses vont avoir du mal à justifier leur existence...

### Salle de sport en option

Pour faire oublier qu'il partage de très nombreux éléments avec d'autres modèles de Stellantis (Peugeot E-2008, Fiat 600e, Jeep Avenger...) et, surtout, pour honorer l'héritage sportif de son blason, le Junior est bien forcé de mettre le paquet. Les énormes jantes de 20" annoncent la couleur à l'extérieur. Mais la très belle ambiance >>>





Mini Aceman

La présentation, originale, est reprise de la Mini citadine. L'écran central rond demande un temps d'apprentissage, mais on finit par s'y retrouver. Dommage que les compteurs derrière le volant soient absents, remplacés ici par un affichage tête haute, moins pratique à l'usage.



Smart #1

Cette finition premium n'usurpe pas son nom : matériaux léchés, belle ambiance, sièges confortables, technologie... Les cotes, plus larges à l'avant, sont appréciables et l'architecture de l'ensemble prévoit de nombreux espaces de rangement. En revanche, l'écran central n'est pas toujours intuitif.



Alfa Romeo Junior



Les spectaculaires sièges baquets Sabelt et les détails de finition en Alcantara offrent une vraie ambiance sportive à bord du Junior... sauf que le tout est en option (2500 €). Pour le reste, le niveau de finition déçoit, alors que les signes d'appartenance au groupe Stellantis sont trop visibles (boutons, interfaces...).

» qui nous attend à l'intérieur, avec de magnifiques sièges baquets Sabelt en Alcantara et des détails sportifs, est en option, facturée 2500 €. Voilà qui fait tache. Les deux autres proposent des habitacles plus classiques, mais dominent le Junior au chapitre qualité de finition. C'est en particulier le cas du #1, qui ne semble plus très éloigné des standards de la maison mère

Mercedes sur ce point. L'Aceman reprend globalement l'intérieur de la petite Mini trois portes. Il a son charme avec ses surfaces couvertes de tissu et un grand écran rond au milieu, mais il n'atteint pas la qualité du Smart. Ce dernier enfonce le clou avec des places arrière bien plus accueillantes que chez ses deux rivaux. Le sino-germanique est-il déjà hors de portée de ses

concurrents ? Ce serait un peu oublier que les deux autres ont fait du plaisir de conduite un argument central...

### Préparation physique

Le Junior, en particulier, a mis cartes sur table. Châssis sport, abaissé de 25 mm, réglages de suspension spécifiques et surtout un différentiel autobloquant méca-

nique Torsen : cette version Veloce de 280 ch a fait ses devoirs correctement. Et au volant, sans surprise, ça se ressent. Si le très généreux couple du moteur électrique met à mal la motricité, particulièrement sur le mouillé, le train avant, très accrocheur en virage, inspire confiance. Même compliment pour la direction, qui communique bien la quête d'adhérence des pneus





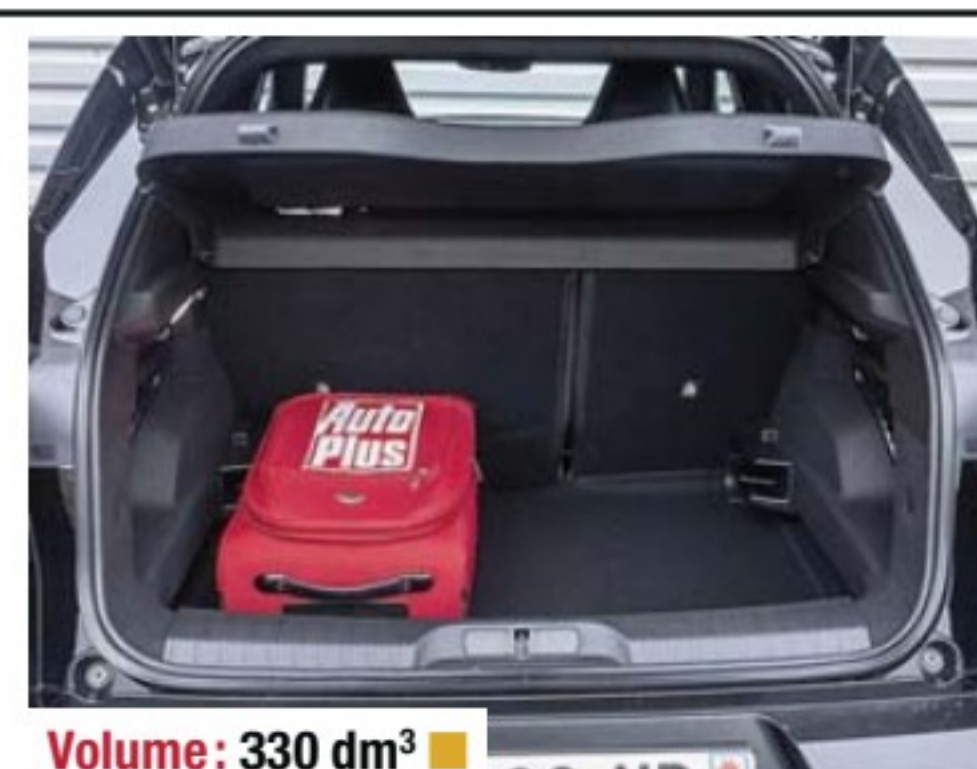
PHOTOS : N. SOLER

Un look de Mini, la polyvalence en plus : c'est la promesse de l'Aceman. Sur le papier, le contrat est rempli aux places arrière, qui offrent des dimensions correctes. Mais l'assise de la banquette est trop ferme et la faible surface vitrée donne l'impression d'être un peu engoncé. L'affaire se complique encore au niveau du coffre, bien trop petit. C'est à peine mieux que la Mini trois portes classique, un comble !



Avec une habitabilité digne du segment supérieur, des assises moelleuses, une grande surface vitrée et un toit panoramique, il est bien agréable de voyager à l'arrière du Smart #1. Rien à voir avec ses concurrents, certes un peu plus courts. Autre bonus : il est équipé de série d'une banquette coulissante. Enfin, son coffre est correct et c'est le seul des trois à comporter un petit rangement sous le capot avant : pratique pour y loger les câbles.

1. Volume du coffre avant.



L'espace disponible n'est pas énorme à l'arrière du Junior, un défaut de la plate-forme qu'il partage par exemple avec le Peugeot 2008 ou le Fiat 600e. L'ajout des sièges baquets optionnels n'arrange pas les choses : si les dossiers sont suffisamment creusés pour laisser de la place aux genoux, il est impossible de glisser les pieds sous les assises. Dommage. Quant au coffre, il se classe dans la moyenne basse du segment. Les câbles se rangent sous le plancher.

avant. Ludique ! On attendait peut-être un caractère un peu plus explosif de la part d'un véhicule électrique si musclé, surtout à basse vitesse, mais les ingénieurs ont dû lisser la puissance disponible pour préserver la motricité. Moins costaud, le Mini n'a pas non plus le talent du Junior. Une question d'amortissement, d'abord : l'italien est certes ferme en ville, ce qu'ac-

centuent ses grandes jantes. Mais ses excellents réglages lui permettent, à plus haute vitesse, de survoler les imperfections. Ce n'est pas le cas de l'Aceman, qui reste toujours trop sec, voire inconfortable. Et il est le moins performant du lot. Mais grâce à sa direction très directe et à ses mouvements de caisse maîtrisés, il s'avère bien plus amusant que le #1. Performant et caractérisé

par son statut de propulsion, ce dernier n'a pour autant aucune prétention sportive. Souple, confortable, silencieux, il est l'ami des familles au quotidien... Mais pas celui des pilotes en herbe. Le conducteur n'aura certes pas grand-chose à reprocher au SUV Smart, à part peut-être des réactions un peu pataudes, mais il n'aura pas le sourire aux lèvres pour autant.

Tout juste peut-être un sourire un peu narquois, en sortant de concession, et en jetant un œil aux additions réglées par les propriétaires de ses deux rivaux. Malgré son inéligibilité au bonus écologique (auquel seul le Junior a droit), il s'affiche en effet à un tarif équivalent à celui de ses concurrents qu'il surclasse côté prestations. Plus logeable, vraiment >>>



## SECTEUR, BORNE RAPIDE, WALLBOX...

## Comment les charger ?



■ Le **Mini Aceman** reprend la plate-forme et la technique de la récente Mini 3 portes électrique. Même s'il possède la plus petite batterie de notre sélection (49 kWh utiles), l'autonomie est correcte grâce à son faible appétit : 320 km en moyenne et 260 km sur autoroute. L'Aceman embarque par ailleurs un planificateur d'itinéraire efficace, qui intègre la disponibilité des bornes. Cette version SE bénéficie d'une puissance maximale de 95 kW en charge rapide (70 kW sur version E). Faire le "plein" de 10 à 80 % prend alors une demi-heure. Correct, sans plus. Comptez un peu moins de 6 heures sur une Wallbox de 11 kW, idéal pour charger la nuit. Pas de pompe à chaleur en revanche, ce qui pénalise l'autonomie (et le chauffage) par temps froid.

■ Le **Smart #1** possède la plus grosse batterie du match, avec 62 kWh utiles. Sans surprise, son autonomie est aussi la plus confortable : 355 km en moyenne et 280 km sur autoroute. Logiquement, malgré une puissance de recharge acceptée plus élevée (150 kW maxi), il lui faut autant de temps qu'aux autres pour passer de 10 à 80 % de batterie, soit environ 30 mn. Le #1 est, en revanche, le seul à proposer une recharge AC montant à 22 kW, pratique pour faire l'appoint en ville par exemple (de 10 à 80 % en 3 h), et il s'adjoint aussi une pompe à chaleur de série. Le planificateur est efficace, mais n'intègre pas de fonction de préchauffage de la batterie. Pour recharger sur prise secteur, comptez 400 € en option.

■ La version de 280 ch de l'**Alfa Romeo Junior** oblige à des compromis par rapport à la 156 ch : l'autonomie passe de 325 à 270 km en moyenne, et de 255 à 220 km sur l'autoroute. Pas de quoi voyager sereinement... Et pour les séances plus ludiques sur petites routes, il faudra garder un œil sur la jauge. Le Junior embarque un planificateur, mais pas de pompe à chaleur, de quoi aggraver la situation en hiver... Côté recharge, le Junior fait comme ses collègues : puissance maximale acceptée de 100 kW pour un "plein" de 20 à 80 % en 27 mn, et une capacité de recharge en courant alternatif jusqu'à 11 kW, suffisant au quotidien. Pour se brancher sur une prise secteur, le câble mode 2 est facturé 360 € en option.

TEMPS DE CHARGE	Mini Aceman	Smart #1	Alfa Romeo Junior
Secteur	Non mesuré	23h	39h
Wallbox 7,4 kW/11 kW	10h/6h	11 h/Non mesuré	8h/5h45
Sur borne rapide <sup>(1)</sup>	31 mn <sup>(2)</sup> (95 kW maxi)	30 <sup>(2)</sup> mn (150 kW maxi)	27 mn <sup>(3)</sup> (100 kW maxi)

1. Donnée constructeur. 2. De 10 à 80 %. 3. De 20 à 80 %.

## Mini Aceman



Petite batterie mais autonomie correcte pour l'Aceman. Sa puissance de charge de 95 kW lui permet de faire le "plein" en une demi-heure.

## Smart #1



La grosse batterie du #1 lui autorise une autonomie confortable. Et il accepte une plus grande puissance de charge pour compenser.

## Alfa Romeo Junior



Autonomie faible, pas de pompe à chaleur... En hiver, il ne fait pas bon voyager à bord du Junior ! La charge rapide est cependant correcte.

» confortable, mieux fini, disposant d'une batterie à la capacité bien supérieure, il est aussi le mieux équipé du trio. Pas difficile quand on voit à qui il a affaire : Mini pratique toujours une politique d'options très discutable, à l'aide de packs extrêmement onéreux. Quant au Junior, dans cette mouture, il fait l'impasse sur de nombreux équipements pourtant de série sur les finitions hautes de la ver-

sion de 156 ch. Pompe à chaleur, conduite semi-autonome, caméra de recul, GPS sont en option pour celui qui est pourtant le plus cher de nos trois SUV !

## Le prix de l'irrationnel

Difficile à justifier, d'autant que l'Alfa Romeo est aussi le moins polyvalent. Son autonomie, de loin la plus faible de nos protagonistes, diminue à vitesse grand V sur autoroute (220 km

maxi) ou quand le conducteur a la bonne idée de vouloir profiter des 280 ch. Le Mini, pourtant doté d'une batterie de taille similaire, fait bien mieux. Sans parler évidemment du Smart #1 et de sa grosse batterie, qui l'autorise à voyager bien plus sereinement. Voilà qui scelle une large victoire du #1. Cela dit, notre système de notes, qui fait la part belle aux données rationnelles, laisse moins de place aux voitures

orientées vers la conduite pure, catégorie dans laquelle le Junior Veloce et l'Aceman SE veulent se ranger. Ceux qui cherchent avant tout à se faire plaisir au volant peuvent donc privilégier le Junior ou l'Aceman, mais ils auront bien du mal à justifier un positionnement tarifaire ambitieux (malgré des lacunes d'équipements) face à un Smart #1 plus homogène, plus généreux et plus polyvalent au quotidien. ■





PHOTOS: N. SOLER

NOS MESURES	Mini Aceman	Smart #1	Alfa Romeo Junior
Vitesse maxi	170 km/h	180 km/h	198 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	28s8	27s4	26s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s4	3s8	3s3
Autonomie électrique moyenne	320 km	355 km	270 km
Route/Autoroute/Ville	355/260/345 km	405/280/385 km	275/220/310 km
Poids	1 783 kg	1 814 kg	1 650 kg
Diamètre de braquage	11,1 m	11,5 m	11,1 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	63 m	62 m

LA TECHNIQUE	Mini Aceman	Smart #1	Alfa Romeo Junior
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents
Batterie (capacité utile)	49 kWh	62 kWh	51 kWh
Puissance fiscale	5 CV	5 CV	5 CV
Puissance maxi	218 ch	272 ch	280 ch
Couple maxi	330 Nm	343 Nm	345 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/0 €	0 g/km/0 €	0 g/km/- 2 000 € à - 4 000 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues arrière	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 rapport	Automatique, 1 rapport	Automatique, 1 rapport
Pneus	225/40 R19	235/45 R19	225/40 R20
Dim. L x l x h, en m	4,08 x 1,76 x 1,52	4,27 x 1,83 x 1,64	4,18 x 1,79 x 1,51
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

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

**Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • Airbags (6 pour Junior, 7 pour Aceman et #1) • AFIL active • Essuie-glaces auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds auto. avec gestion codes/phares auto. • Régulateur de vitesse adaptatif • Surveillance de l'attention • Surveillance des angles morts (sauf Junior).  
**Agrément:** • Aide au stationnement AV/AR (AR seulement sur Junior) • Clé mains libres • Clim' auto. • Ecran central avec Mirror Screen sans fil • Jantes alliage (18" sur Aceman, 19" sur #1, 20" sur Junior) • Rétros extérieurs rabattables électriquement • Sièges AV chauffants • Vitres AR surteintées.

EN OPTION	Mini Aceman	Smart #1	Alfa Romeo Junior
Câble domestique mode 2	435 €	400 €	360 €
Pompe à chaleur	Indisponible	Série	Indisponible
Sièges sport	Série	Indisponible	2 500 €
Toit vitré	Série	Série	1 400 €

LES NOTES DU	Mini Aceman	Smart #1	Alfa Romeo Junior
Comportement routier	16	14	17
Equipements de sécurité	13	14	11
Agrément/performances	14	14	15
Confort/insonorisation	13	18	15
Equipements de confort/garantie	17	20	16
Habitabilité/coffre	2	9	5
Aspects pratiques	10	14	11
Présentation/ finition	14	16	11
Consommation	11	13	8
Prix	10	10	10
	2 <sup>e</sup> 120/200	1 <sup>er</sup> 142/200	3 <sup>e</sup> 119/200

## Le verdict

Auto Plus

Victoire : Smart #1



Pour les amateurs de conduite, le match se joue entre le Mini Aceman et l'Alfa Romeo Junior, à l'avantage de ce dernier. Grâce à son train avant affûté, l'italien est particulièrement ludique, même si l'Aceman

ne manque pas de panache. Mais au quotidien, il n'y a pas photo : le Smart #1 est plus confortable, plus logeable, mieux fini, mieux équipé et plus endurant. Quitte à s'ennuyer un peu à son volant...





## HYBRIDE ESSENCE

## Opel Astra Sports Tourer

Hybrid e-DCT6 Edition - 136 ch

33 800 € / 31 400 €\*  
PHOTOS: N. SOLER

## LE BREAK ASTRA PASSE À L'HYBRIDE

## Proposition pertinente

Les breaks compacts survivent tant bien que mal chez Stellantis, sous les traits de la Peugeot 308 SW ou de sa cousine allemande, l'Opel Astra Sports Tourer. Un déménageur plus que fréquentable en hybride...

**B**oudés au profit des SUV, les breaks compacts désertent les catalogues. Et ceux qui survivent passent parfois sous les radars, à l'instar de l'Opel Astra Sports Tourer (+ 27 cm par rapport à la berline), bien plus discrète sur nos routes que la Peugeot 308 SW, sa cousine chez Stellantis, ou la Toyota Corolla Touring, égérie des taxis. L'allemande n'a pourtant rien à envier à ses copines côté coffre, avec 578 dm<sup>3</sup> banquette en place et 1 634 dm<sup>3</sup> une fois celle-ci mise à plat. Des valeurs correspondant à la moyenne d'une catégorie généreuse en la matière. Il lui manque, en revanche, une poignée de centimètres à l'arrière, au niveau des jambes, pour accueillir aussi confortablement ses passagers que la Toyota sus-

citée, la Seat Leon Sportstourer ou la Volkswagen Golf SW, références en matière d'habitabilité. Mais ce break a d'autres atouts dans sa manche. A commencer par une toute récente motorisation hybride.

## Un plaisant compromis

Il s'agit du nouveau 1.2 Turbo (à distribution par chaîne), associé à la transmission e-DCT6 qui intègre l'électrification 48 V. Cet équipement ne permet pas de rouler très longtemps en électrique (quelques dizaines de mètres), mais parvient à réduire la consommation de 1 l/100 km en moyenne (jusqu'à 2 l en ville!) par rapport à l'ancien bloc de 130 ch, le très décrié 1.2 PureTech à courroie, toujours au catalogue. Les performances progressent de

## NOS MESURES



Vitesse maxi	206 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s8
Consommation moyenne	5,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,6/5,6/5,8 l/100 km
Poids	1 436 kg
Diamètre de braquage	11,2 m
Freinage 130 à 0 km/h	60 m

## LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Hybride 48 V
Cylindrée	1 199 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	7 CV
Puissance maxi	136 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	108 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Pneus	205/55 R16
Réservoir	52 litres
Dim. L x l x h, en m	4,64 x 1,86 x 1,44 <sup>(1)</sup>
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

1. 1,48 m avec les barres de toit.

## L'ÉVALUATION

Comportement routier	■
Équipements de sécurité	■
Agrément/performances	■
Confort/insonorisation	■
Équipements de confort/garantie	■
Habitabilité/coffre	■
Aspects pratiques	■
Présentation/ finition	■
Consommation	■
Prix	■

## L'ÉQUIPEMENT

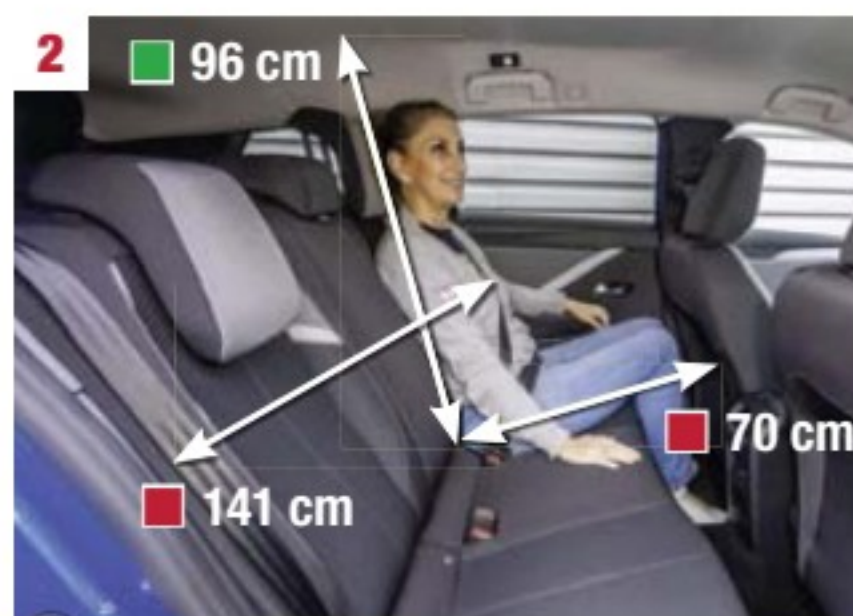
**De série Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • Airbags (6) • AFIL active • Codes/phares auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture panneaux • Régul. de vitesse adaptatif.

**Agrément:** • Aide au stationnement AV/AR • Banquette 40/20/40 • Clim' auto. monozone • Ecran tactile • Jantes alu 16" • Mirror Screen • Rétros électr. dégivrants.

**En option Agrément:** • Caméra de recul + chargeur à induction + clé mains libres + GPS (pack Techno: 1 000 €) • Jantes alu 17" (400 €) • Peinture métallisée (790 €).



1. Dérivée de la Peugeot 308, l'Astra n'est ni aussi originale ni aussi chic à bord. En revanche, ses commandes sont bien plus intuitives et son volant ne vient pas masquer l'instrumentation. 2. Les centimètres manquent, hélas, pour étendre les jambes à l'arrière. 3. Profond et carré, le coffre digère jusqu'à 1 634 dm<sup>3</sup> une fois la banquette rabattue (dossier 40/20/40 de série).



manière significative. D'une grande douceur à l'usage, cet ensemble n'a que deux défauts: il coûte 1 500 € de plus (non compensés par l'absence de malus par rapport au PureTech) et émet des bruits de fonctionnement parfois étranges... Basé sur la plate-forme de la 308 SW, l'Opel affiche un comportement plaisant, avec son excellent compromis entre dynamisme et confort (roues de 16"). Enfin, à défaut de briller par son sex-appeal, le poste de conduite offre une bien meilleure ergonomie que celui du break français...

Le verdict **Auto Plus** Intéressant

Cousine germaine de la Peugeot 308 SW, l'Opel Astra Sports Tourer s'en distingue par sa meilleure ergonomie et brille, elle aussi, par sa grande sobriété en Hybrid 136.

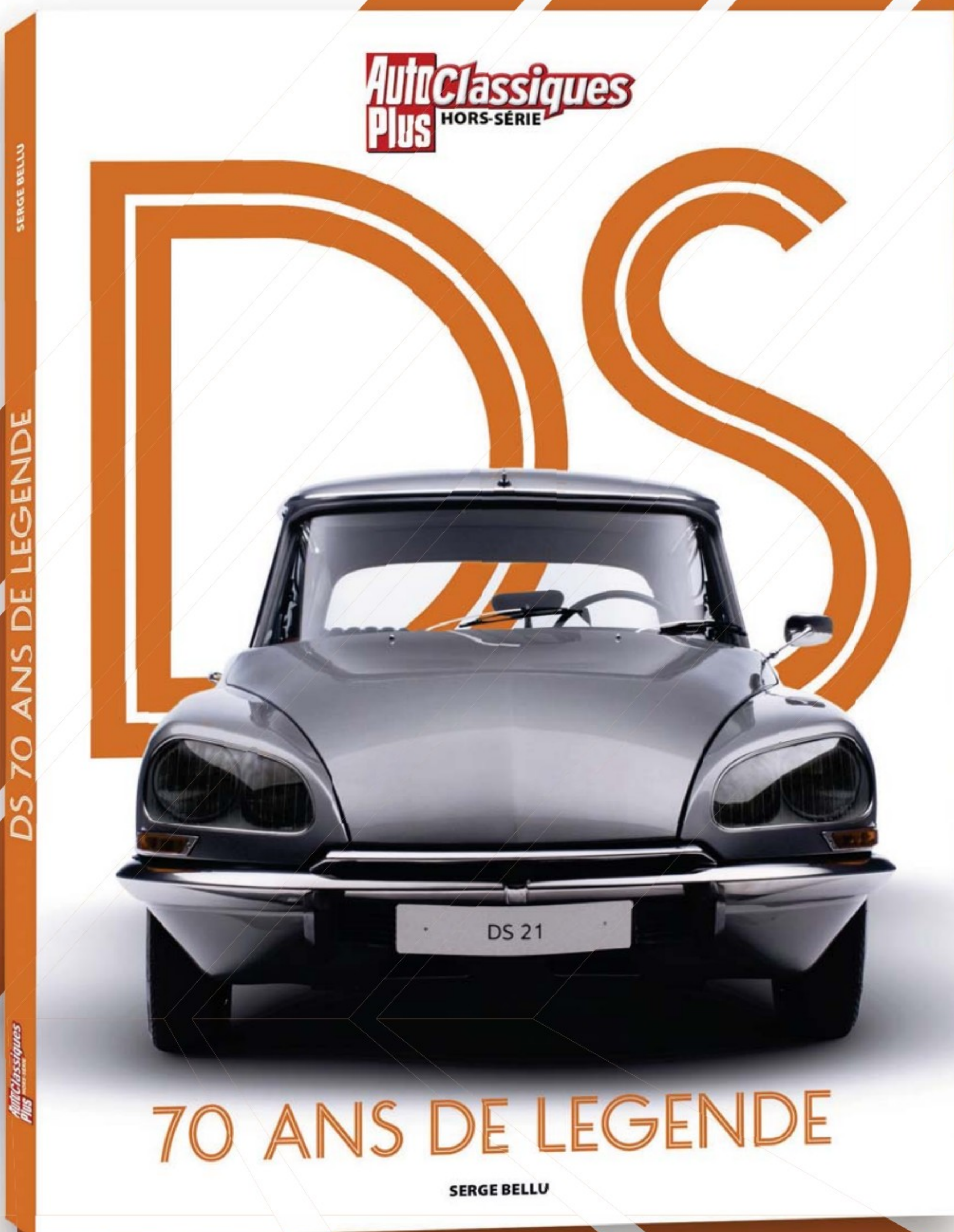


# LE DESTIN D'UNE ICÔNE FRANÇAISE

**AutoClassiques**  
**Plus** HORS-SÉRIE

Découvrez, au fil de 176 pages, les histoires et les anecdotes qui sont associées à la carrière de la DS dans les domaines les plus variés. Symbole de la France d'après-guerre, elle a marqué son temps dans d'autres disciplines que la seule industrie automobile. Cet ouvrage unique, agrémenté de plus de 200 photographies, images publicitaires et documentaires, illustre l'épopée de cette icône du style. Laissez-vous emporter !

**EN VENTE  
ACTUELLEMENT**







A *Auto Plus*, nos essais ne se limitent pas aux tests techniques. Se mettre à la place des conducteurs reste notre priorité. La preuve avec ces morceaux choisis.

## CETTE SEMAINE

# Le Renault Symbioz

**L**e Renault Symbioz, intercalé entre le Captur et l'Austral, est une offre intéressante pour les petites familles. Il bénéficie d'un espace intérieur supérieur à celui du Captur, tout en conservant un gabarit raisonnable (4,41 m contre 4,51 m pour l'Austral) et un tarif (à partir de 33 400 €) pas trop élevé. Pour séduire, il peut aussi compter sur sa base technique aboutie et sur son look soigné, en arborant les derniers codes stylistiques de la marque au losange. Dans l'habitacle, le Symbioz hérite de la

même planche de bord que le Captur. Elle se distingue notamment par sa tablette tactile de 26,4 cm (pilotée par Google) et son instrumentation numérique. Pour l'heure, le choix sous le capot est restreint, avec pour seule possibilité le bloc 1.6 E-Tech full hybrid de 145 ch. Ce dernier est facturé 35 400 € lorsqu'il est associé, comme ici, à la finition intermédiaire Techno. Pour mieux évaluer ce SUV compact, nous l'avons soumis pendant plusieurs jours aux différentes contraintes de la vie. Verdict!



## La nuit, ouvrez l'œil !

Nous n'avons pas été emballés par l'éclairage full led du Symbioz, surtout sur les routes de campagne, où la portée du faisceau semble concentrée sur les premiers mètres. Par ailleurs, la commutation automatique des feux de route manque de sensibilité quand on croise les autres usagers.



## Un habitacle séduisant et fonctionnel

On est bien installé au volant du Symbioz. L'assise haute rassure et on jouit d'une bonne visibilité. Seule la garde au toit, un peu juste, peut donner l'impression d'être confiné. En revanche, nous avons été séduits par l'efficacité et la réactivité du système multimédia. Une référence!



## En ville, il prend soin de vous

Nous avons particulièrement apprécié la pertinence du système de sortie sécurisée des occupants. Une alerte visuelle et sonore avertit de l'approche d'un véhicule ou d'un cycliste au moment où l'on s'apprête à ouvrir la porte. C'est très sécurisant, notamment lorsqu'on stationne dans une rue passante très étroite.



### **Douceur relative sur autoroute**

Même lorsque les conditions météorologiques sont délicates, la conduite du Symbioz s'est montrée rassurante. Sur voies rapides, la mécanique hybride s'apprécie davantage à vitesse stabilisée que lorsqu'elle est sollicitée : lors des relances, la boîte à crabots manque de réactivité, si bien qu'il faut parfois patienter 2 s avant qu'elle enclenche le rapport supérieur.



PHOTOS: A. SAUNIER



### **L'atout électrique en ville**

En circulation urbaine, les longues phases de fonctionnement en tout électrique favorisent aussi bien la douceur de conduite que la sobriété en carburant (5 l/100 km, seulement). Néanmoins, la commande de boîte agace lors des manœuvres. Il faut bien décomposer le mouvement et appuyer sur le frein pour passer de marche avant en marche arrière.



### **Banquette : à trois, on y serait à l'étroit**

Nos grands passagers n'ont pas manqué d'espace au niveau des genoux et la largeur aux coudes leur a suffi, à deux. A trois, ils auraient été aussi à l'étroit que dans un Captur... Et si l'assise s'avère assez moelleuse, les suspensions arrière du Renault manquent parfois de douceur. Nous l'avons constaté sur les routes les plus dégradées.



D. BOUILLAUD

### **Un coffre astucieux, mais...**

Au moment de partir en week-end, nous n'avons eu aucun mal à caser tous nos bagages, d'autant plus que la banquette coulissante (sur 16 cm) permet d'accroître le volume du coffre. Cependant, à cause de la roue de secours (en option), on ne peut pas jouer avec la modularité du plancher et le seuil haut perché ne facilite pas le chargement des objets lourds.



### **Des passages à la pompe peu fréquents**

Après plusieurs centaines de kilomètres effectués, le 1.6 E-Tech du Symbioz s'est montré frugal. En moyenne, la conso a oscillé autour des 6 l/100 km. Pas mal ! Dans ces conditions, le réservoir de 48 litres n'impose des arrêts que tous les 750 km, environ, avant réserve.

## **Notre verdict** Un compromis judicieux

Lors de cet essai longue durée, le Symbioz nous a convaincus par sa faible consommation, son habitabilité convenable, son grand coffre modulable et son ambiance intérieure agréable, agrémentée d'un système multimédia clair et facile à utiliser. Mais pour un bilan sans ombre, il faudrait au français une boîte auto. plus réactive et un habitacle plus large, pour offrir plus d'aisance aux passagers.





## LES CHÂÎNES TEXTILE TESTÉES PAR NOTRE LABO

Par J. Palaz

## 9 chaussettes à neige à moins de 70 €

Respectant la loi Montagne, efficaces et bon marché, les chaînes en textile conviennent parfaitement à un usage ponctuel. Reste à savoir quelle marque propose le modèle le plus fiable.

Bonne nouvelle, cette année, nos tests de résistance à l'usure ont démontré que huit des neuf modèles mis à l'épreuve (à l'exception des Isse Classic) pouvaient parcourir une distance de 25 km sur route sèche sans montrer de signe de faiblesse majeur. C'est la raison pour laquelle le coefficient appliqué à ce critère a été revu à la baisse (de 3 à 1). En revanche, pour ce qui est du "roulage", le coefficient a été augmenté (de 2 à 3), tant les différences sont importantes d'une

référence à l'autre. En effet, si les chaussettes les plus lâches permettent de couvrir de nombreuses tailles de roues et facilitent le montage et le démontage, elles engendrent aussi des frottements et des bruits qui limitent la vitesse et insécurisent la conduite. Une chaussette doit épouser au mieux le pneu, à l'instar des modèles Siberian et Bolk, pour ne pas risquer de se désaxer et d'endommager les éléments situés derrière la roue ou, pire encore, de se déchausser. Voyons cela en détail...

## NOTRE MÉTHODE DE TEST

Lors de nos précédents comparatifs, nous avons constaté que l'efficacité d'accroche sur la neige variait peu d'un modèle à l'autre. C'est donc sur les critères suivants que notre classement est établi.

**TEMPS DE MONTAGE.** Chronomètre lancé, nous installons deux chaussettes. Notre cobaye, un Renault Captur monté en 215/60 R17, ne laisse pas beaucoup de place entre le pneu et le passage de roue. Pourtant, tous les modèles se montent rapidement. Si des différences apparaissent, aucun n'a demandé plus de 2 minutes pour son installation. Un atout de la chaîne textile (note sur 20, coef. 3).

**ROULAGE.** Nous avons pris en compte la vitesse réelle de roulage, indépendamment de la préconisation du fabricant (40 ou 50 km/h). Ici, Siberian et Bolk dépassent les 60 km/h sans problème. En revanche, les Sparco Corsa produisent des bruits inquiétants dès la barre des 30 km/h franchie. Pour les autres, atteindre les 50 km/h relève de la prouesse (note sur 20, coef. 3).

**RÉSISTANCE À L'USURE.** Le but est de rouler sur route sans neige, plusieurs arrêts étant effectués pour analyser l'état des chaussettes. Dès qu'elles sont trouées, le test s'arrête et l'on relève le kilométrage effectué. La note maximale est accordée au-delà de 25 km sans détérioration. Après emploi, vous pourrez laver vos chaussettes et les ranger dans votre coffre, sauf si elles subissent une usure prématurée (note sur 20, coef. 1).

**UTILISATION.** Ici sont appréciés les accessoires (gants, tapis...), ainsi que la facilité de démontage (note sur 20, coef. 1).

**PRIX.** Il départage les ex aequo en nombre de points.



Siberian XL-70

1<sup>er</sup>

P.-L. CHAMPEAUX

Bolk chaussettes à neige T07

2<sup>e</sup>

Polartex Plus

3<sup>e</sup>

Isse Grip+ XL

4<sup>e</sup>

Easy sock XL

5<sup>e</sup>

Snovit Fix&amp;Go Tex Plus

6<sup>e</sup>

Sparco Corsa SPT625 XL

7<sup>e</sup>

Polaire Show'7 S83

8<sup>e</sup>

Isse Classic T70

9<sup>e</sup>

PHOTOS: F. GROUT





	Modèles	Lieu d'achat	Prix	Montage		Roulage	Résistance	Utilisation	
				Temps	Note				
1 <sup>er</sup>	Siberian XL-70	Feu Vert	65,99 €	1'20"	17,3	20	18	14,8	● ● ● ● ●
2 <sup>e</sup>	Bölk chaussettes à neige T07	Mister-auto.com	23,70 €	1'41"	15,3	15	17	14,2	● ● ● ● ●
3 <sup>e</sup>	Polartex Plus	L'auto E. Leclerc	44,90 €	1'12"	18,1	12	18	11,9	● ● ● ● ●
4 <sup>e</sup>	Isse Grip+ XL	Norauto	39,95 €	1'16"	17,7	8	18	14,6	● ● ● ● ●
5 <sup>e</sup>	Easy sock XL	Allopneus.com	45 €	1'18"	17,5	8	18	12,6	● ● ● ● ●
6 <sup>e</sup>	Snovit Fix&Go Tex Plus	Centralepneus.fr	49,19 €	1'15"	17,7	8	18	13,9	● ● ● ● ●
7 <sup>e</sup>	Sparco Corsa SPT625 XL	Centralepneus.fr	54,59 €	1'16"	17,7	5	18	17,1	● ● ● ● ●
8 <sup>e</sup>	Polaire Show'7 S83	Mister-auto.com	62,90 €	2'40"	10	10	18	13,6	● ● ● ● ●
9 <sup>e</sup>	Isse Classic T70	Centralepneus.fr	57,10 €	51"	20	14	6	10,9	● ● ● ● ●



NOUVEAUTÉS  
2024

## Elles arrive

Avec plus de nouveautés que de semaines, 2024 a été une année particulièrement riche pour le marché automobile. Si nombre d'entre elles sont déjà présentes en occasion, il faudra parfois patienter un peu pour faire de bonnes affaires. *Auto Plus* vous indique la période idéale pour rouler dans la nouvelle collection à prix soldé. **Par Pierre Audemar**

## ELLES SONT DÉJÀ DISPONIBLES

## Fiat 600

Dès 23 500 € en 1.2 Hybrid 100 "base"

- 30 %



Y. LEBEVRE

Le réseau se défait de ses voitures de lancement, tant en hybride (surtout des 100 ch) qu'en électrique. Si ce sont les premières les plus abordables, l'écart en neuf dépassant les 10 000 €, ce sont les tarifs des secondes qui chutent le plus. L'accent est surtout mis sur les finitions La Prima (60 % de l'offre), mais on trouve sans peine une RED, déjà bien équipée.

## Toyota C-HR

Dès 28 000 € en 2.0 Hybride 200 Design

- 29 %



N. SOLER

Bien parti pour réitérer le carton commercial de son prédécesseur sur le marché du neuf, le C-HR 2 est déjà très présent en occasion. Et pas seulement en tant que modèle de démonstration ! On accède ainsi facilement, toutes motorisations confondues, à des exemplaires comptabilisant de 15 000 à 25 000 km à des prix plus intéressants.

## Mini Hatch

Dès 30 000 € en Cooper C 156 Essential 3 p.

- 11 %



N. SOLER

Certes, les rabais affichés par les concessionnaires, actuellement seuls pourvoyeurs d'exemplaires d'occasion, semblent faibles. C'est parce que la Mini ne se brade pas non plus en neuf (- 6 % maxi). Le marché ne dispose, pour le moment, que de versions 3 portes. Entre thermiques et électriques, c'est du 50/50.

## Volkswagen ID.7

Dès 50 000 € en Pro 286/77 kWh Life Max

- 22 %



A. SAUNIER

VW tente de maîtriser au mieux les valeurs de ses électriques en occasion, ce qui explique un rabais plus faible que sur la Passat. Pour le moment, les versions dotées de la batterie de 86 kWh sont indisponibles en seconde main, mais celle de 77 kWh suffit largement. Un tiers de l'offre est constituée des récents breaks Tourer (- 16 % maxi).

## Mini Countryman

Dès 36 000 € en E 204 Classic

- 15 %



A. SAUNIER

Si les versions électriques sont celles qui voient leur prix baisser le plus, ce sont les C 170, des variantes essence donc, qui représentent plus de la moitié des disponibilités. Comme toujours chez Mini, les modèles de démonstration sont dotés des packs optionnels les plus complets, et donc les plus chers.

## Volkswagen Passat

Dès 37 900 € en 1.5 eTSI 150 Elegance

- 33 %



F. GROUT

Bénéficiant de fortes remises en neuf (jusqu'à - 21 %), le grand break est obligé de casser ses prix en occasion. On trouve sur le marché, à parts presque égales, des 1.5 eTSI 150 et des hybrides rechargeables (eHybrid en langage Volkswagen), aussi bien en 204 qu'en 272 ch. Les TDI, quant à eux, sont rarissimes.

## Renault Espace

Dès 36 500 € en E-Tech 200 Esprit Alpine

- 26 %



T. ANTOINE/ACE TEAM

Le choix du moteur est rapidement fait : l'Espace 6 n'existe qu'en version hybride de 200 ch. En matière de finition, c'est l'Esprit Alpine qui se taille la part du lion (2/3 de l'offre) mais on trouve aussi facilement des hauts de gamme Iconic. En revanche, les Techno se font des plus rares.

ET AUSSI

**Mercedes GLC Coupé**  
- 24%. Dès 67 900 € en 200 AMG L.

**Peugeot 208 restylée**  
- 38%. Dès 14 500 € en 1.2 PureTech 75 Active

**Tesla Model 3 restylée**  
- 14%. Dès 34 500 € en Propulsion

**Volvo EX30**  
- 30%. Dès 33 500 € en Single Motor 272 Plus



Pierre  
AudemarPierre-Louis  
ChampeauxGuillaume  
Jean

# nt en 2025

## ATTENDEZ LE PRINTEMPS

### ■ BMW Série 1

Dès 34 300 € pour une 120 M Sport

- 19 %



Livrable depuis l'automne dernier, la nouvelle Série 1 sera massivement accessible en occasion après seulement six mois de carrière. C'est en effet au printemps que les concessionnaires mettront leurs nombreuses voitures de démonstration en vente. Au programme, des finitions M Sport motorisées par les 120 essence et 120d.

Y. LEBEVRE

### ■ BMW Série 5/i5

Dès 49 300 € pour une i5 eDrive40 M Sport

- 38 %



Pour le lancement, BMW a mis principalement l'accent sur les versions électriques (i5). Elles devraient donc, dans quelques mois, représenter la majeure partie de l'offre. Les amateurs de diesel et d'hybrides rechargeables devraient eux aussi trouver leur bonheur avant l'été. En revanche, le break Touring ne sera pas là avant la rentrée.

N. SOLER

### ■ Kia EV9

Dès 67 900 € pour un 385 GT-Line

- 21 %



Peu démocratique en neuf, ce gros SUV électrique (5,01 m) à 7 places ne le sera guère plus en occasion. D'autant que l'offre se composera, au départ, quasi exclusivement de haut de gamme. Mais, à compter de mars, les concessionnaires tenteront de se défaire de leurs voitures de démonstration en offrant une belle remise.

C. CHOULOT

### ■ Mercedes Classe E

Dès 56 500 € pour une 300 e AMG Line

- 29 %



Les sociétés étant désormais presque les seules clientes de la Classe E, le réseau immatricule principalement des hybrides rechargeables essence. Ces dernières représenteront ainsi, au minimum, la moitié de l'offre.

Le solde sera presque exclusivement composé de 220 d. Pour des versions break aux mêmes conditions, il faudra attendre la rentrée.

D. CALAGAN/MERCEDES

### ■ Renault Captur restylé

Dès 20 200 € pour un 1.0 Eco-G 100 Techno

- 28 %



Son profond restylage a relancé sa carrière en neuf. Mais il n'échappera pas, dès qu'il sera proposé en nombre en occasion, à la nécessité de baisser fortement ses prix. Essence (1.0 TCe 90), bicarburant GPL (1.0 Eco-G 100) ou hybride (E-Tech 145), il y en aura pour tous les goûts dès le printemps.

A. CORTESI

### ■ Renault Scénic E-Tech

Dès 37 100 € en 220 Grande Autonomie Techno

- 13 %



Pour le moment, la Voiture de l'année 2024 se fait rare dans les annonces. Mais le flux de voitures de démonstration et de collaborateurs va gonfler avec le retour des beaux jours. L'offre se concentrera presque exclusivement sur les 220 ch, dotés de la batterie de 87 kWh, presque systématiquement dotées des options Esprit Alpine ou Iconic.

F. GROUT

### ■ Skoda Superb

Dès 40 000 € pour un Combi 1.5 TSI Hybrid 150 L&K

- 29 %



Si nombre de Superb 4 investiront les parcs d'occasion avant la période estivale, il ne faut guère s'attendre à avoir le choix : ce sera break Combi et finition L&K, la plus luxueuse, pour tout le monde. Sous le capot, la répartition sera d'environ un 2.0 TDI 150 pour deux 1.5 TSI Hybrid de même puissance.

A. CORTESI

### ■ Volkswagen Tiguan

Dès 37 600 € pour un 1.5 eTSI 150 R-Line

- 25 %



Volkswagen, chantre du diesel ? Oubliez. Depuis le dieselgate, la marque met fortement l'accent sur les moteurs essence et, pour sa clientèle d'entreprise, l'hybride rechargeable. Au printemps, le 1.5 eTSI 150 devrait donc représenter les trois quarts des Tiguan 3 d'occasion. L'Hybrid, commercialisé plus tard, sera disponible en nombre en fin d'année.

N. SOLER

### ET AUSSI

#### Cupra Tavascan

- 20%. Dès 52 800 € pour un VZ 340 4Drive

#### Hyundai Santa Fe

- 16%. Dès 56 000 € pour un Plug-in HTrac 253 Executive

#### Lexus LBX

- 19%. Dès 31 400 € pour un Elegant

#### Mercedes CLE Coupé

- 21%. Dès 54 600 € pour un 220 d AMG Line

#### Smart #3

- 33%. Dès 30 400 € pour un 272/66 kWh Premium

#### Suzuki Swift

- 17%. Dès 17 500 € pour une 1.2 Dualjet 83 Pack



# Acheter une voiture d'occasion

## PAS AVANT CET ÉTÉ

### Citroën C3

- 24 %



N. SOLER

Dès 14 600 € pour une 1.2 100 Max

Les carnets de commandes étant pleins, le réseau Citroën va attendre avant de se défaire de ses modèles de lancement. Cet été, les 1.2 ex-PureTech ouvriront le bal, associés, dans presque tous les cas, à la finition haut de gamme Max. Quant aux hybrides et électriques, elles se feront désirer au moins jusqu'aux derniers jours de 2025.

### Peugeot 3008

- 32 %



N. SOLER

Dès 27 300 € pour un Hybrid 136 Allure

Les 3008 "3" d'occasion sont peu nombreuses et les prix restent élevés. Ces deux tendances s'inverseront à l'approche de l'été. On trouvera alors des hybrides simples, ainsi que des électriques avec plus de 30 % de rabais. La finition Allure devrait représenter les trois quarts de l'offre.

### Dacia Duster

- 8 %



N. SOLER

Dès 22 900 € pour un TCe 130 Journey

Même en occasion, le Duster 3 ne sera pas accessible à toutes les bourses. Car ce sont les motorisations (TCe 130 et Hybrid 140) les plus puissantes et les versions les plus complètes (Extreme et Journey) qui seront les seules disponibles jusque, au minimum, fin 2025. Le faible rabais envisageable est, lui, conforme à la tradition maison.

### Renault Rafale

- 21 %



A. SAUNIER

Dès 38 700 € en E-Tech 200 Esprit Alpine

Si vous rêvez de la variante hybride rechargeable et de ses 300 ch, il faudra être patient, les premières occasions ne devant pas apparaître avant fin 2025. En revanche, faire sa rentrée au volant d'une hybride de 200 ch, payée un bon prix sera tout à fait envisageable. La finition Esprit Alpine sera toutefois quasiment la seule disponible.

### ET AUSSI

#### Skoda Kodiaq

- 28 %. Dès 38 400 € pour un 1.5 TSI PHEV 204 Selection

#### BMW X3

- 17 %. Dès 57 000 € pour un 20d xDrive M Sport

#### Cupra Terramar

- 29 %. Dès 43 000 € pour un eHybrid 272 VZ

#### Ford Explorer

- 22 %. Dès 39 400 € pour un RWD Extended Range 77 kWh 286 Pack Premium

#### Kia EV3

- 18 %. Dès 29 500 € pour un 58,3 kWh "base"

#### MG3

- 14 %. Dès 20 200 € pour une Hybrid+ Luxury

## RIEN AVANT LA RENTRÉE

### Citroën C3 Aircross

- 21 %



A. SAUNIER

Dès 25 000 € pour un électrique 113 Max

Les premiers exemplaires, en seconde main, des modèles de démonstration seront quasiment tous des électriques en finition haut de gamme Max.

### Renault 5 E-Tech

- 11 %



N. SOLER

Dès 30 300 € en 150 Autonomie Confort Techno

Il faudra attendre que la R5 souffle sa première bougie pour que les rabais atteignent deux chiffres en occasion. L'offre sera presque exclusivement composée de versions 150 ch.

### Opel Grandland

- 25 %



A. SAUNIER

Dès 31 000 € pour un 1.2 Hybrid 136 GS

Contrairement à son cousin, le Peugeot 3008, le Grandland 2 ne misera pas tout sur l'électrique. On trouvera donc sans peine des hybrides non rechargeables à bon prix.

### Renault Symbioz

- 23 %



Y. BROSSARD/RENAULT

Dès 28 000 € en E-Tech 145 Esprit Alpine

Ce Captur allongé n'existe qu'en version hybride de 145 ch. Hormis l'entrée de gamme Evolution, le choix s'étendra d'emblée à l'ensemble des finitions.

### Peugeot 5008

- 23 %



N. SOLER

Dès 39 600 € pour un électrique 210 GT

Comme pour le 3008, le troisième opus du 5008 met d'abord l'accent sur ses variantes hybrides et électriques. Ce seront donc les premières proposées en seconde main.

### ET AUSSI

#### Alfa Romeo Junior

- 17 %. Dès 31 600 € en Elettrica 156 Speciale

#### Audi Q6 e-tron

- 18 %. Dès 71 800 € un S line quattro

#### Audi A5

- 24 %. Dès 48 300 € en Avant 2.0 TFSI 204 S line quattro

#### Audi Q5

- 14 %. Dès 60 100 € pour un 2.0 TDI 204 S line quattro

#### Opel Frontera

- 24 %. Dès 21 700 € pour un 1.2 Hybride 136 GS



## Fiat Tipo Cross

Depuis qu'il a acheté sa Tipo Cross, Denis Pages en prend soin. Il adopte une conduite apaisée et respecte les échéances d'entretien. Il ne comprend donc pas pourquoi elle est tombée en panne.



L. LACOMBE/ANDIA; A. SAUNIER

## 1 380 € pour un problème d'admission à 57 800 km !

Dans une catégorie où l'offre est très abondante, la Fiat Tipo demeure plutôt discrète. C'est pourtant ce modèle que choisit Denis Pages en juillet 2021. En effet, il trouve chez un concessionnaire de la marque un exemplaire en version Cross 1.0 Firefly 100, qui a été immatriculé pour la première fois le mois précédent et n'affiche que 9 km au compteur. Pour notre lecteur, cela ressemble à une très bonne affaire. Il se félicite d'ailleurs de son choix jusqu'à la

rentrée dernière. Il constate alors que sa voiture fait une consommation de liquide de refroidissement anormale. Il décide de la déposer sans tarder dans un atelier Fiat.

### Deux tiers, un tiers

Il faudra plusieurs semaines et de longues investigations aux techniciens pour trouver l'origine du problème : le collecteur d'admission est fendu. Une panne rarissime qui rime, hélas, avec un devis des plus épicés. Dans un premier temps, celui-

ci s'élève à 4 131 €. Mais Denis considère que cette défaillance est tout à fait anormale, car l'auto a encore un faible kilométrage. Il demande donc au concessionnaire de réclamer la couverture de cette intervention à Fiat. Mais le constructeur décide de laisser à la charge de son client une part non négligeable de la note, à savoir 1 380 €. Ce qui correspond à une participation de 67 %. Une offre insuffisante aux yeux de notre lecteur.

Pierre Audemar

## Notre stratégie de défense

Le trois cylindres 1.0 Fiat fait partie de ces moteurs dont le collecteur d'admission est désormais moulé dans une matière en plastique. Si ce choix engendre rarement des problèmes, ces derniers, lorsqu'ils surviennent, peuvent coûter cher. Denis n'a évidemment pas à assumer les frais des partis pris techniques de Fiat. Et, comme il le pense, l'âge et le kilométrage de sa Tipo justifient parfaitement une participation totale. Il doit donc relancer la marque jusqu'à obtenir gain de cause.

## LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

### Renault Captur

#### Coussin dégonflé

Le capteur latéral avant gauche des airbags de mon Captur 1.5 Blue dCi 115 de 2020 (53 000 km) doit être changé. Renault n'accorde aucune remise sur le devis qui se monte à 693 €.

Hervé Louchart, 62330 Isbergues

**NOTRE CONSEIL** Concernant un véhicule aussi peu âgé et qui a aussi peu roulé, il n'est pas question de se satisfaire du refus de Renault. D'ailleurs, le barème de nos experts indique que, dans votre cas, le constructeur ne doit rien vous faire payer. Contestez sa position en adressant une mise en demeure par lettre recommandée avec AR au service relation clientèle.

### Toyota Yaris

#### Led hors service

Le feu de jour avant gauche de ma Yaris 1.5 VVT-i 111 de 2017 a rendu l'âme. Il faut donc remplacer le phare complet (812 €). Bien que mon auto n'ait que 27 700 km, je n'ai obtenu que 4 % de rabais.

Tahar Maroufi, 67800 Bischeim

**NOTRE CONSEIL** Nous comprenons que le geste qui vous a été accordé vous semble offensant. Car si votre véhicule a aujourd'hui plus de 7 ans, son kilométrage réduit et la faiblesse reconnue de ce composant sur cette génération de Yaris plaident en votre faveur. Vous devez donc vous montrer intransigent et exiger de Toyota une participation de 80 % sur le devis.

## AFFAIRE RÉGLÉE!

**Vous avez témoigné dans cette page, et obtenu gain de cause.**

### Volkswagen a payé 65 % du projecteur

L'année commence bien pour Frank Verhille, de Taverny (95). Dans notre n° 1875, ce lecteur était pourtant très en colère contre Volkswagen. Après le problème de l'éclairage avant adaptatif de son Arteon 2.0 TSI 280, il n'avait alors obtenu qu'une très mince proposition de prise en charge (12 %) pour un devis considérable (2 484 €). La publication de son dossier a toutefois fait réfléchir la marque, puisque celle-ci s'est presque pliée aux recommandations de nos experts et a revu son offre à hauteur de 65 %.



**Notre équipe à votre service.** Refus de garantie, participation insuffisante, abus d'un SAV, d'un garage... en cas de litige, envoyez un e-mail à : [soslitigeoccasion@reworldmedia.com](mailto:soslitigeoccasion@reworldmedia.com) avec votre adresse et votre téléphone.



PHOTOS: N. SOLER



BIEN CHOISIR UNE...

## Skoda Fabia 3 essence (2014-2021) à moins de 9 000 €

Bien qu'elle reste dans l'ombre des ténors, la Fabia s'est fait un nom parmi les citadines grâce à ses tarifs agressifs. Un atout qui perdure en occasion, à condition de dénicher la bonne version.

**R**éputé pour ses modèles au rapport prix/prestations très bien placé, Skoda ne déroge pas à la règle avec sa Fabia. Sérieusement construite, cette citadine partage une majorité de composants avec la VW Polo 5, longtemps référence du segment. Maniable en ville avec son gabarit assez compact (3,99 m), elle profite de motorisations modernes, d'une foule d'aspects pratiques (grande boîte à gants, bacs de porte pouvant accueillir une bouteille de 1,5 litre, tiroirs sous les sièges, range-lu-

nettes au plafond) et d'une dotation très satisfaisante. Mieux vaut cependant zapper l'entrée de gamme Active, à l'habitacle austère (plastiques sombres et durs). Dès le niveau Ambition, à l'équipement déjà correct (clim', Bluetooth, régulateur de vitesse...), l'ambiance se réchauffe avec plusieurs tons de couleurs (insert de planche de bord gris alu ou blanc, flancs de sièges gris clair, rouges ou bleus). Série spéciale de lancement, la Tour de France soigne davantage son look (phares à fond noir, jantes alu 16"). La série Monte Carlo lui

emboîte le pas en 2015 : jantes noires, béquet, sièges sport. Plus discrète, mais encore mieux dotée, la Style coiffe la gamme. On note toutefois l'absence de navigation, seule la fonction Mirror Link permettant de répliquer les applications Waze ou Google Maps sur l'écran. La Fabia corrige le tir (GPS en option) lors du restylage mi-2018 (nouveau dessin de la calandre et des phares, avec leds de jour de série). Cependant, cette "phase 2" reste hors budget, hormis avec le faiblard bloc 1.0 MPI 60 que nous écartons de notre sélection. Idem pour la boîte DSG, réservée aux blocs de 110 ch et introuvable à moins de 10 000 €.

### Très à l'aise en TSI

Notre liste s'ouvre donc par le 1.0 MPI 75, un trois cylindres

atmosphérique plutôt adapté aux petits trajets. Suivent quatre blocs suralimentés, dont le 1.2 TSI 90 qui sera remplacé en juin 2017 par le 1.0 TSI 95. Même topo pour le 1.2 110 auquel succède un 1.0 TSI 110. Tous font preuve de sobriété et de brio. Ils confèrent une belle polyvalence à la Fabia, d'autant que celle-ci présente un comportement routier très sécurisant. Un bémol toutefois : l'amortissement peine à retenir les mouvements de caisse et les petites déformations de la chaussée ne sont pas très bien filtrées. Bref, côté confort de roulage, on a vu mieux. A noter enfin la déclinaison Combi (break), qui dispose d'un volume de coffre XXL de 530 dm<sup>3</sup>, se déniche au même prix que la version "classique" !

Par Guillaume Jean

L'ambiance à l'intérieur ne déclenche pas l'enthousiasme, mais la planche de bord est correctement construite et dispose de vastes zones de rangement.



Nombre de places : 5



Volume : 336 dm<sup>3</sup>

Si la garde au toit généreuse facilite l'installation à l'arrière, l'espace pour les jambes et la largeur aux coudes sont quelconques. Beau volume de coffre, en revanche, d'autant que la Fabia reçoit de série une vraie roue de secours.



Pierre  
AudemarPierre-Louis  
ChampeauxGuillaume  
Jean

## Côté équipements

■ Sans climatisation ni banquette fractionnable, l'Active n'a aucun intérêt. Le niveau Ambition y ajoute le Bluetooth, un écran tactile et le régulateur de vitesse. La série de lancement Tour de France comme la série spéciale Monte Carlo soignent leur look avec des jantes alu en 16" et une sellerie spécifique. La finition Style s'identifie à ses roues alu en 15" et joue la carte du confort : clim' auto., démarrage sans clé, connexion Apple CarPlay et Android Auto, radars AR, etc.

### LA DOTATION DE SÉRIE

**Active:** • ABS + ESP • Airbags front., lat. AV, rideaux AV/AR • Condamnation centralisée • Détection de sous-gonflage • Radio MP3 • USB • Vitres et rétros électr. dégivrants.

**Ambition:** • AFU • Banquette 2/3-1/3 • Bluetooth • Clim' manuelle • Ordinateur de bord • Radio écran tactile 5" • Régulateur/limiteur de vitesse • Volant cuir multifonction.

**Tour de France:** • Feux de jour à leds • Jantes alu 16".

**Monte Carlo:** • Pack Sport • Toit panoramique.

**Style:** • Aide au parking AR • Accoudoir central AV • Clim' auto. • Démarrage sans clé • Jantes alu 15" • Mirror Link • Phares et essuie-glaces auto. • Ecran tactile 6,5" • Rétro intérieur jour/nuit auto. • Vitres AR électriques.



## Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.0 MPI 75	1.2 TSI 90	1.0 TSI 95	1.2 TSI 110	1.0 TSI 110
<b>Vitesse maxi</b>	146 km/h	172 km/h	173 km/h	179 km/h	181 km/h
<b>Accélération 1 000 m D. A.</b>	37s8	33s9	33s5	31s9	31s8
<b>Reprises 80 à 120 km/h en 4<sup>e</sup>/5<sup>e</sup>/6<sup>e</sup></b>	20s6/31s6/-	12s4/18s/-	12s2/17s3/-	9s6/12s4/16s4	8s2/11s2/15s6
<b>Consommation moyenne</b>	6,4 l/100 km	6,8 l/100 km	6,4 l/100 km	6,5 l/100 km	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/6,9/6,3 l/100 km	6,4/6,9/7,1 l/100 km	6,1/6,5/6,6 l/100 km	6,1/6,3/7 l/100 km	6,5/6,6/6,7 l/100 km
<b>Poids</b>	1 069 kg	1 103 kg	1 124 kg	1 138 kg	1 133 kg
<b>Freinage 130 à 0 km/h</b>	67 m	63 m	64 m	65 m	65 m
<b>Moteur essence</b>	3 cylindres, 12S	4 cylindres, 16S + turbo	3 cylindres, 12S + turbo	4 cylindres, 16S + turbo	3 cylindres, 12S + turbo
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>	1 197 cm <sup>3</sup>	999 cm <sup>3</sup>	1 197 cm <sup>3</sup>	999 cm <sup>3</sup>
<b>Puissance maxi</b>	75 ch à 6 200 tr/mn	90 ch à 5 400 tr/mn	95 ch à 5 500 tr/mn	110 ch à 5 000 tr/mn	110 ch à 5 500 tr/mn
<b>Couple maxi</b>	95 Nm à 3 000 tr/mn	160 Nm à 1 400 tr/mn	160 Nm à 1 800 tr/mn	175 Nm à 1 500 tr/mn	200 Nm à 2 000 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Pastille Crit'Air	112 g/km/1	107 g/km/1	99 g/km/1	110 g/km/1	107 g/km/1
<b>Boîte de vitesses</b>	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports

L'ensemble des moteurs à essence installés sous le capot de la Fabia s'échangent pour un budget inférieur à 9 000 €.

**1.0 MPI 75 ch:** ce bloc est encore trop limite pour emmener correctement la Fabia hors des villes. Il a toutefois pour lui sa sobriété. Ce moteur d'entrée de gamme se trouve à partir de 6 500 €, pour environ 100 000 km.

**1.2 TSI 90 ch:** l'emploi d'une courroie de distribution évite à ce bloc les soucis de chaîne de l'ancien 1.2 TSI 85 d'une Fabia 2. Bien plus alerte que le 1.0 MPI 75 (merci le

turbo), il contient sa consommation. La Fabia accède avec ce bloc à une réelle polyvalence d'usage et débute autour de 7 500 € pour environ 110 000 km.

**1.0 TSI 95 ch:** en juin 2017, ce moteur signe la fin de vie du 1.2 TSI. Malgré son architecture à trois cylindres, il est peu vibrant, discret et optimise performances et économies en carburant. Plus récent, il s'acquiert dès 8 500 € pour une Fabia phase 1 de 2017. Pour une version restylée, il faut compter – au minimum – de 1 000 à 1 500 € de plus.

**1.2 TSI 110 ch:** avec 20 ch de plus, le 1.2 TSI gagne en tonus, tout en étant légèrement plus sobre que la version de 90 ch. Le budget supérieur de 1 000 €, à kilométrage égal, doit toutefois amener à y réfléchir à deux fois !

**1.0 TSI 110 ch:** cette déclinaison du trois cylindres 1.0 TSI a poussé le 1.2 TSI 110 vers la sortie mi-2017. Les relances s'améliorent quelque peu, alors que la consommation reste basse. En revanche, dans la limite des 9 000 €, n'espérez pas trouver une Fabia totalisant moins de 150 000 km au compteur.

## Côté fiabilité

### A surveiller

**Boîtier papillon.** Sur le 1.0 MPI 75, pertes de puissance ou à-coups à l'accélération peuvent signaler un souci du papillon d'admission (700 €)

**Multimédia.** En cas de bugs (lenteur, écran figé, défaut de connexion à Apple CarPlay ou Android Auto), une mise à jour règle ces dysfonctionnements (150 €).

**Capteurs de pression des pneus.** Le voyant d'alerte allumé de façon persistante peut signifier que l'un d'eux est défectueux (230 € pièce).

**Climatisation.** Sur les premières séries de Fabia, des cas de compresseur HS ont conduit à son remplacement. La facture s'élève à environ 1 000 €.

**Rappel.** En novembre 2019, un rappel concerne les 1.2 TSI produits entre le 8 janvier 2014 et le 29 janvier 2015. En cause, les vis de réglage d'arbre à cames, qui pouvaient se desserrer et produire des fuites d'huile sur la route.

## Nous vous conseillons

### Une Skoda Fabia 1.2 TSI 90 Ambition de 2016

Volontaire, discret et fiable, ce bloc cumule les bons points. Pour un budget de 8 000 € et environ 90 000 km au compteur, on accède à la finition Ambition, correctement dotée. Pour les plus exigeants, une Style "toute équipée" tutoie la limite du budget.



A. SAUNIER



POINTS NON RESTITUÉS,  
RETRAIT ABUSIF,  
STAGE NON VALIDÉ...

## L'administration vole vos points : réagissez !

Les règles de retrait et de restitution de points étant nébuleuses, on pouvait espérer que les courriers administratifs, au moins, seraient clairs. Hélas, leur jargon est indigeste. Or, bien les comprendre et les vérifier est impératif, car les erreurs y sont légion et les conséquences sur votre permis parfois très lourdes.

**S**i nous n'avions qu'un message à faire passer, ce serait de ne jamais se fier au Bureau national des droits à conduire (BNDC)<sup>(1)</sup>. Ce service, qui gère votre ou vos précieux sésame(s), vous notifie tous les mouvements effectués : suspension, invalidation pour solde nul, retrait ou restitution de point – y compris ceux attribués à la suite d'un stage, etc. Or, ce n'est pas parce qu'il dépend du ministère de l'Intérieur qu'il est irréprochable et qu'il ne commet jamais de bourdes... qui peuvent aller jusqu'à l'annulation du permis ! Si encore le BNDC les reconnaissait et rectifiait illico le tir... mais non. Il faut parfois batailler ferme. Malgré tout, plus vite vous réagirez, mieux ce sera. Voici les principales erreurs possibles et à contester.

### Les oublis de restitution de points dans les délais

La machine chargée d'enregistrer les pertes et restitutions de points serait-elle mal programmée ? Toujours est-il que les couacs les plus fréquents portent sur les délais de restitution qui sont, selon l'infraction et l'his-

torique du conducteur, de six mois, de deux ou trois ans ou de dix ans (voir "Points de permis retirés, les délais pour les récupérer", *Auto Plus* n° 1897). Les conducteurs ayant une longue liste d'infractions à leur actif pourraient être plus impactés, mais pas seulement. Ainsi, lors d'un jugement du 5 mars 2019, M. X a perdu huit points. Il aurait dû les récupérer trois ans plus tard, soit le 5 mars 2022, puisqu'il n'avait commis aucune infraction depuis. Mais au 24 novembre 2024, son capital n'était pas reconstitué, et il ne l'est pas plus à ce jour. Ne vous croyez pas davantage à l'abri, parce que vous devez récupérer un unique point dans six mois. Il y a plus de risque d'erreur sur un tel délai, à l'instar de celui des dix ans.

### Les points retirés trop tôt

Autre erreur récurrente : le retrait de points avant même que l'auteur de l'infraction n'ait été reconnu responsable, que ce soit par le paiement de l'amende ou un jugement rendu définitif, comme la loi le prévoit. Deux problématiques : primo, on vous punit alors que vous n'êtes

## Lettre type : recours gracieux en cas d'erreur sur votre permis

Avant de saisir le tribunal administratif (voir "Nos conseils à suivre"), l'idéal est d'exercer un recours auprès du Bureau national des droits à conduire par courrier recommandé avec AR<sup>(2)</sup> ou sur son site officiel ([Recours.permissedeconduire.gouv.fr](https://recours.permissedeconduire.gouv.fr)).

La requête est à envoyer sous deux mois à compter de la date de notification du retrait abusif ou, si celle-ci a été adressée en recommandé, à partir de la date de présentation du pli ou de l'avis de passage (voir encadré ci-contre).

Monsieur le ministre de l'Intérieur,

Suite à la notification du [date] d'un retrait de [X] points sur mon permis, j'ai l'honneur de solliciter un recours gracieux en vue de leur restitution.

En effet, mon (ou mes) point(s) ne m'a (m'ont) pas été restitué(s) dans le délai imparti. Or il(s) aurai(en)t dû l'être le [date], le règlement de l'infraction ayant eu lieu le [date].  
Ou : Or l'infraction reprochée, selon l'article de loi [numéro de l'article cité sur l'avis], entraîne la perte de [X] point(s) et non de [Y] points [ou n'entraîne aucun retrait]. Ce(s) point(s) m'a (ont) donc été indûment retiré(s) de mon capital. Ou : Or les 4 points de mon stage effectué le [date] n'ont pas été enregistrés par vos services.

Je joins à la présente les justificatifs en ma possession [décision de justice, copie de l'avis de contravention, fiche d'état civil s'il y a confusion sur l'identité, attestation de stage, etc.].

En espérant une suite favorable et une régularisation dans les meilleurs délais, je vous prie de croire...

Signature



CH. IGOUNET

1. Jusqu'en 2017, le BNDC s'appelait FNPC (fichier national des permis de conduire). 2. Recours à envoyer au ministre de l'Intérieur, place Beauvau, 75800 Paris cedex 08.





**Antoine Jacquot**  
Expert automobile  
diplômé d'Etat



**Docteur Romaric Pagnard**  
Médecin généraliste



**Me Frank Samson**  
Avocat au barreau de Paris, spécialiste en droit des infractions routières

grillé", a reçu une ordonnance pénale (OP), soit un jugement simplifié sans comparution au tribunal. Dans la foulée, le BNDC lui a retiré quatre points. Or, tant que le délai de contestation d'une OP n'est pas échu (30 jours ici et 45 jours s'il s'agit d'un délit), aucune perte de points ne doit intervenir. Il en va de même avec une amende forfaitaire majorée (AFM). Avant son envoi, une opération interne au système (appelée "titre exécutoire") déclenche automatiquement le retrait de points. Sauf que le simple fait de contester l'AFM dans le délai imparti (30 jours et 90 si elle vous a été adressée par recommandé) a pour effet d'annuler l'opération (article 530 du code de procédure pénale). Ces points doivent donc vous être restitués sans délai, quitte à être retirés par la suite si vous n'obteniez pas gain de cause. Or, c'est rarement le cas. Idem avec cet autre exemple : M. Z a contesté un jugement en interjetant appel, mais six points lui ont tout de même été enlevés. Or tant que l'affaire n'a pas à nouveau été jugée, le retrait est tout simplement illégal.

### Un stage de récupération de points jamais validé

Autre cas d'école : vous suivez un stage pour éviter de vous retrouver avec un solde au ras des pâquerettes – voire à zéro, c'est-à-dire sans permis. Vous "gagnez" ainsi quatre points qui, en théorie, doivent être crédités sur votre compte à l'issue de la session (sous 1 à 15 jours au maximum). Mais il arrive qu'il y ait des "oublis malencontreux". Soit c'est le stage qui n'est ja-

mais validé par le BNDC, soit ce sont les points qui ne sont pas enregistrés, ou alors pas dans leur totalité. Ce qui peut avoir de graves conséquences. A titre d'exemple, M. B., conducteur de poids lourds d'Eure-et-Loir (28), n'a récupéré que trois points sur quatre après son stage, ce qui a entraîné l'invalidation de son permis professionnel. Autre regrettable erreur possible : le stage est bien indiqué sur le relevé d'information (RII), les points aussi... mais ces derniers ne sont pas comptabilisés dans le décompte final. Autre bug de la machine ?

### L'infraction n'entraînait pas de perte de points

Il existe différents cas de figure pouvant également amener le BNDC à vous ôter des points de façon abusive. Même si cela est plus rare, vous devez rester vigilant, en particulier si vous commettez une infraction de type "feu rouge grillé", alors que vous aviez un véhicule ne nécessitant pas de permis de conduire (voiturette, cyclo-moteur, vélo...). Cette sanction n'a alors pas lieu d'être. *"Il ne peut y avoir de retrait de points que pour les infractions commises avec un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est exigé."* Cette décision du Conseil d'Etat, datée du 8 décembre 1995, fait en effet toujours loi ! En général, une simple requête auprès du BNDC accompagnée de la preuve du type de véhicule, jointe à l'avis de contravention, permet de vite classer l'affaire. Même chose si l'on vous retire des points pour "défaut de feux de croisement" en ville. Le PV

de 45 € n'entraîne aucune perte de points, mais l'infraction peut être confondue avec celle d'un "défaut total d'éclairage de nuit" qui, elle, coûte 90 € et quatre points !

### L'Etat condamné à payer les dysfonctionnements du BNDC

Le Conseil d'Etat l'a rappelé à deux reprises : le relevé d'information du permis de conduire (autrement dit, la notification écrite) ne fait pas foi. Il donne des informations susceptibles de comporter des erreurs (contrairement à un procès-verbal). Ces couacs peuvent dès lors être

corrigés par le Bureau national des droits à conduire sans avoir, a priori, à passer par la case "tribunal". Seulement voilà, comme nous l'avons constaté, le BNDC sait se montrer obtus et persiste – un peu trop parfois – à refuser de corriger ses bévues. Ce qui, on le rappelle, peut se révéler extrêmement préjudiciable, notamment lorsque le conducteur voit son permis invalidé abusivement, faute de points. Fort de ce constat, le tribunal administratif (TA) condamne de plus en plus souvent les "défaillances" du BNDC et ordonne à l'Etat de dédommager les victimes en guise de réparation du préjudice causé. Si les montants ne sont clairement pas à la hauteur de l'énergie dépensée, du stress accumulé et des frais d'avocat, le TA reconnaît par là même les manquements et la mauvaise foi évidente de l'administration. Le cabinet Samson a ainsi réussi à condamner l'Etat, le 25 octobre dernier, à verser 25 000 € au titre de dommages et intérêts à son client, injustement privé de son permis. L'affaire aura néanmoins duré onze ans ! Aussi ubuesque que révoltant.

Par P. Gétin et Me Frank Samson

## Nos conseils à suivre à la lettre

**Récupérez et conservez tous les documents.** Enfin, tous ceux qui vous sont adressés (notification RII, 48SI, avis de contravention, de saisie, etc.).

**Allez toujours chercher le recommandé.** Il produit ses effets dès la date d'envoi et non celle de réception. Il est conservé 15 jours à La Poste, puis est retourné à l'expéditeur. Or vous disposez de 60 jours (pas plus) pour contester. Il n'y a qu'en matière de notification pour solde nul (imprimé 48 SI) que le délai démarre à la réception, c'est-à-dire à la date de présentation du recommandé ou d'avis de passage.

**Ne faites jamais confiance aux documents de l'administration.** Comme on l'a vu, nous ne sommes pas à l'abri d'une erreur. Sur les 70 000 annulations de permis par an, on estime qu'il y a près de 17 000 erreurs, soit autant de conducteurs potentiellement privés à tort de leur permis.

**Saisissez le tribunal administratif (TA).** C'est un passage incontournable pour faire valoir vos droits si le BNDC ne répond pas favorablement à votre requête ou fait la sourde oreille. Ici, l'avocat est obligatoire. Vous avez deux mois à compter de la notification ou du rejet de votre requête pour vous activer. Le BNDC a, quant à lui, 60 jours pour vous répondre. Une obligation loin d'être tenue, qui s'ajoute à ses nombreuses "défaillances". Mais son silence ne vous empêche pas de saisir le TA. Notez qu'une requête adressée hors délai au BNDC vous supprime ce droit.

Des points retirés à tort, d'autres non restitués dans les délais impartis, un permis annulé injustement... Cela arrive plus souvent qu'on ne le pense. Epluchez vos notifications et contestez rapidement s'il y a lieu.



A. SAUNIER





Coup d'envoi : jeudi prochain ! Victorieux l'an passé et champion en titre, Thierry Neuville aura fort à faire pour contenir Ogier, Evans, Roanpera et Katsuta (ses rivaux de l'armada Toyota) sur les routes du Sud-Est, mais aussi Adrien Fourmaux, son nouveau coéquipier.

## CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES (WRC)

# Les infos clés avant le Monte-Carlo

La semaine prochaine, le Rallye Monte-Carlo marquera le début de la saison du championnat du monde des rallyes (WRC). Thierry Neuville remettra son titre en jeu, notamment face à Kalle Roanpera, de retour à temps plein contrairement à Sébastien Ogier, toujours engagé dans un programme partiel mais favori au Monte-Carlo. L'autre Français, Adrien Fourmaux, a rejoint l'équipe Hyundai et vise une première victoire.

### LE DUEL DE L'ANNÉE

#### Neuville face à Roanpera

Champion du monde pour la première fois en 2024, Thierry Neuville, 36 ans, a réalisé son rêve. La valeur de son titre fait toutefois sujet à débat, que le Belge pourra clore s'il gagne à nouveau la couronne. L'année dernière, le pilote Hyundai avait triomphé avec seulement deux succès, devançant Elfyn Evans (1 victoire) et Ott Tanak (2 victoires). Les mauvaises langues diront que Neuville n'a remporté que le championnat des pilotes présents à temps complet : sur 13 rallyes, 8 victoires ont été obtenues par des pilotes "intermittents" (Roanpera 4, Ogier 3, Lappi 1). Kalle Roanpera, le pilote le plus victorieux avec

quatre succès, n'a ainsi terminé que 7<sup>e</sup> du général. Le Finlandais de 24 ans, double champion du monde en 2022 et 2023, avait décidé l'an dernier – tout comme Sébastien Ogier – de disputer une saison à temps partiel. Avec ses 4 victoires en 7 participations, il était probablement le plus rapide. Il revient cette année à temps plein chez Toyota pour reprendre son titre, mais devra contenir sa fougue : celle-ci lui a en effet coûté trois abandons en 2024. Le duel entre Neuville et Roanpera débutera au Rallye Monte-Carlo, où le Belge a conquis deux victoires (2020 et 2024) alors que le Finlandais ne compte qu'un seul podium.



WRC

### Un programme remodelé

Avec 14 rallyes s'étalant sur une période de dix mois, cette saison sera la plus longue depuis 2008 ! Si les trois premières manches seront identiques à l'an passé, les pilotes découvriront ensuite les routes sur asphalte du rallye des Iles Canaries. Autres nouveautés : le Paraguay fin août et l'Arabie saoudite pour clore la saison. De plus, l'Estonie effectue son retour après un an d'absence, alors que la Croatie, la Pologne et la Lettonie disparaissent du calendrier.







@HMSGOFFICIAL/INSTAGRAM

## LA PÉPITE FRANÇAISE DANS UN TOP TEAM

### Fourmaux chez Hyundai

Adrien Fourmaux aura 30 ans cette année, et espère bien les fêter avec une première victoire au championnat du monde des rallyes. Le Nordiste rejoint cette saison l'équipe Hyundai, avec laquelle Neuville a remporté le titre en 2024. Fourmaux dispose pour la première fois d'une voiture de pointe, capable de s'imposer sur tous les terrains. L'an dernier, le Français a réalisé une saison très convaincante au volant de la M-Sport Ford, remportant 5 podiums et la 5<sup>e</sup> place finale. Il a aussi révélé sa grande force mentale, puisque 2024 était décisive pour sa carrière, le pilote ayant été "rétrogradé" par Ford en WRC2 l'année précédente. Chez Hyundai, Fourmaux sera le 3<sup>e</sup> pilote, avec deux coéquipiers champions du monde : Neuville (2024) et Tanak (2019). La marque coréenne l'a recruté en vue de la conquête du titre constructeurs, mais le pilote pourra aussi jouer sa carte personnelle. Pour préparer le Rallye Monte-Carlo avec sa nouvelle équipe, Fourmaux a disputé et remporté il y a un mois le Rallye national hivernal du Dévoluy, devant Roanperera.



N. KATIKIS / DPPI

## LES NOUVEAUTÉS TECHNIQUES 2025

### Bye bye l'hybride, bonjour Hankook !

L'hybride, c'est déjà fini ! Introduit en 2022, le système unique fourni aux équipes de la catégorie reine est retiré cette année. Trop cher, trop lourd, peu fiable et sans plus-value évidente pour le spectacle, l'hybride avait peu de soutiens en WRC. La perte de puissance est compensée par une perte de poids des voitures (environ - 80 kg), appréciée des pilotes. Ces derniers ne lanceront donc plus, à l'arrivée des spéciales, cette phrase trop souvent entendue durant trois ans : "J'ai perdu l'hybride, je manque de puissance."

Autre nouveauté cette année, Hankook devient le manufacturier officiel du WRC, prenant la place de Pirelli, souvent décriée en raison de multiples crevaisons. Hankook fait toutefois l'objet de nombreuses interrogations – surtout à la veille de ce Rallye Monte-Carlo, lors duquel les choix de pneus en fonction des conditions météo s'avèrent cruciaux. Or, pilotes et ingénieurs n'ont pas encore eu beaucoup d'occasions d'évaluer les gommes coréennes.

## SÉBASTIEN OGIER TOUJOURS INTERMITTENT

### Vers un nouveau record de victoires ?



D. SAULNIER / DPPI

Sébastien Ogier conserve les mêmes objectifs : se faire plaisir et remporter des rallyes. Le Français ne vise pas un 9<sup>e</sup> titre de champion du monde. Pour la quatrième saison, Ogier, 41 ans, disputera un programme partiel avec Toyota, sans doute autour de 8 rallyes sur 14. L'an passé, ses excellents résultats en début de saison (3 victoires et trois fois la 2<sup>e</sup> place en 6 participations) avaient poussé le Français à disputer l'intégralité de la deuxième moitié de la saison, avec l'espoir de décrocher le titre. Mais une série d'incidents avait condamné ses chances. En cette année 2025, Ogier a surtout l'ambition de décrocher un historique 10<sup>e</sup> succès au Rallye Monte-Carlo, dont Neuville l'avait privé en janvier dernier. Avec 9 succès, Ogier est déjà le recordman sur le plus mythique des rallyes. Mais lors de sa première victoire, en 2009, le Monte-Carlo ne faisait pas partie du WRC : certains statisticiens ne lui accordent donc que 8 succès au Monte-Carlo en mondial – comme Sébastien Loeb. Une interprétation qu'Ogier pourrait définitivement balayer s'il parvenait à s'imposer au sommet du col de Turini le dimanche 26 janvier.

## LE SYSTÈME DE CLASSEMENT REVU

### Une bonne mise au point

"Complètement stupide" : Sébastien Ogier, avec son franc-parler habituel, avait ainsi résumé l'opinion générale concernant le système de points introduit en 2024. Pour résumer, les pilotes marquaient des points en fonction de leur classement le samedi soir, et d'autres points uniquement selon leur journée du dimanche. Il n'y avait donc pas de points attribués pour le classement final.

Ce système, dont on a critiqué le manque de cohérence et de lisibilité, n'avait pas transformé l'issue de la saison mais avait grandement influencé les stratégies et les prises de risques. En 2025, on retrouve un système de points plus rationnel et sportif. Les 10 premiers au rallye seront récompensés (25 points au 1<sup>er</sup>, puis 17, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2 et 1). Néanmoins, même si l'allocation sera

plus faible qu'en 2024, il y aura toujours des points distribués pour les cinq plus rapides de la journée du dimanche (5 points, 4, 3, 2, 1), ainsi que pour le top 5 de la Power Stage, la dernière spéciale du rallye. En théorie, donc, si le vainqueur du rallye est trop lent et ne marque pas de points le dimanche, il peut se retrouver dominé (avec 25 points) par son dauphin gagnant le dernier jour (17+5+5).

## Calendrier WRC 2025

Du 23 au 26 janvier	Monte-Carlo	Du 17 au 20 juillet	Estonie
Du 13 au 16 février	Suède	Du 31 juillet au 3 août	Finlande
Du 20 au 23 mars	Kenya	Du 28 au 31 août	Paraguay
Du 24 au 27 avril	Iles Canaries	Du 11 au 14 septembre	Chili
Du 15 au 18 mai	Portugal	Du 16 au 19 octobre	Europe centrale
Du 5 au 8 juin	Sardaigne	Du 6 au 9 novembre	Japon
Du 26 au 29 juin	Grèce	Du 27 au 30 novembre	Arabie saoudite

## LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

### WRC: Rallye Monte-Carlo

#### Jeudi 23 janvier

18h00 Spéciale 1

CANAL+ SPORT

#### Vendredi 24 janvier

9h30 Spéciale 4

CANAL+ SPORT 360

10h30 Spéciale 5

CANAL+ SPORT 360

11h40 Spéciale 6

CANAL+ SPORT 360

15h20 Spéciale 7

CANAL+ SPORT 360

16h25 Spéciale 8

CANAL+ SPORT 360

17h30 Spéciale 9

CANAL+ SPORT 360

#### Samedi 25 janvier

9h00 Spéciale 10

CANAL+ SPORT 360

10h00 Spéciale 11

CANAL+ SPORT 360

11h05 Spéciale 12

CANAL+ SPORT 360

15h00 Spéciale 13

CANAL+ SPORT 360

16h00 Spéciale 14

CANAL+ SPORT 360

17h05 Spéciale 15

CANAL+ SPORT 360

#### Dimanche 26 janvier

6h40 Spéciale 16

CANAL+ SPORT 360

8h30 Spéciale 17

CANAL+ SPORT 360

12h00 Power Stage\*

CANAL+

\* En clair.





**Moteur:** 4 cylindres en ligne, arbre à cames latéral, carburateur double corps  
**Cylindrée:** 1 289 cm<sup>3</sup>  
**Puissance:** 72 ch DIN à 5 900 tr/mn  
**Vitesse maxi:** 185 km/h  
**Production:** 7 176 exemplaires (1963-1978)  
**Cote actuelle:** autour de 63 000 €

C'est elle ! L'iconique, la féerique A110 berlinette débarque à l'automne 1962. Simple évolution de l'Alpine précédente, elle revêt une robe redessinée, aux proportions de rêve, et s'adjoint des blocs de Renault 8.



IL Y A 63 ANS, ALPINE SORT LA **BERLINETTE A110**

# Un concentré de bonheur automobile

La recette était simple, le résultat, adorable. Sur la base d'une mécanique de grande série, la petite marque dieppoise élabore ce minuscule coupé qui va briller en rallye et devenir l'Alpine par excellence.

**S'**asseoir à l'avant de cet habitacle minuscule situé au ras du bitume, c'est prendre place dans un morceau de légende. Enfin, prendre place... C'est beaucoup dire: parce que, justement, ce qui manque le plus à cette auto, c'est de l'espace ! Si les cotes extérieures sont justes, dessinant une silhouette charmante devenue mythique, il faut quand même se rendre à l'évidence: cette A110 courte et archi-basse est ultra-riquiqui. A croire qu'à l'époque, essayeurs et pilotes étaient priés de ne pas excéder une certaine taille...

## Modeste et racée

Une fois ces basses considérations énoncées, le moment est à l'émotion. Et à l'émotion la plus pure: cette si jolie carrosserie en plastique et fibre de verre, dessinée avec un sens parfait des proportions, vous donne immé-



Sous toutes les coutures, la ligne respire l'équilibre et la sportivité. Quelle race, quel charme ! Les écopes d'air servent au refroidissement du moteur, situé à l'extrême arrière. Une disposition qui rend l'auto trop légère de l'avant.

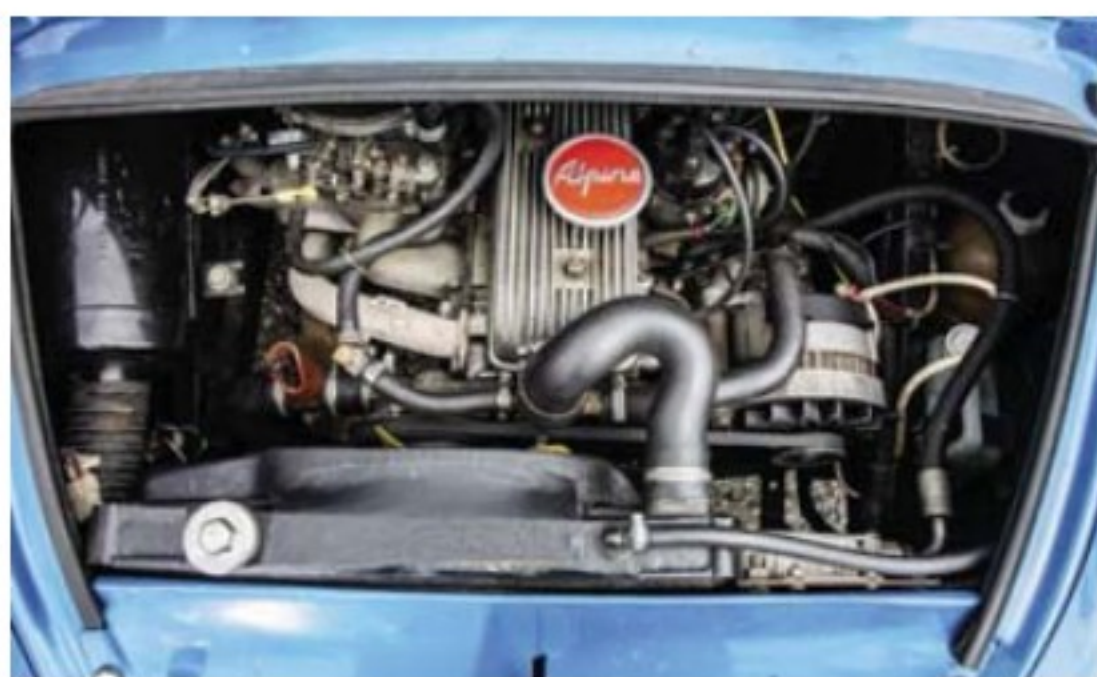
diatement l'impression de receler des trésors de joie mécanique et de sportivité. Soyons clair: avec les 72 ch de cette version 1 300 "simple" apparue en 1970, vous n'allez pas accrocher un "250 chrono", ni être collé au siège par des accélérations fulgurantes. Mais le caractère de l'auto, lui, est bien là. Celui d'une véritable sportive qui vise avant tout un allègement maximal (625 kg, ce n'est vraiment pas beaucoup...) pour tirer le meilleur parti de sa modeste cavalerie. L'agilité est surprenante, et la vitalité du comportement aussi: avec ses suspensions sophistiquées (triangles superposés à l'avant, bras oscillants à l'arrière avec doubles amortisseurs), l'auto

réagit vite dans les enchaînements de virages. En revanche, à plus de 120 km/h: attention. Le moteur arrière pèse lourd sur la poupe: le train avant trop léger cherche sa voie, vous devez fermement tenir le volant pour maintenir l'auto dans la trajectoire souhaitée. Plus vous forcez l'allure, plus l'avant va devenir évanescent et indécis. A l'intérieur, vous vous en doutez bien: rien que du spartiate. Aucune trace de luxe. Et un confort rudimentaire: avec la suspension sèche, vous êtes informé en direct des moindres aspérités de la chaussée et le moteur vous déverse en continu son flot de décibels dont il ne se montre jamais avare.





Deux grands compteurs pour la vitesse et le régime moteur, et une foultitude de petits cadrans, de voyants et de boutons à bascule. Le compteur gradué jusqu'à 240 km/h peut vous faire sourire : un rien excessif pour cette version développant 72 ch...



A l'arrière, c'est le 4 cylindres Cléon-Fonte inauguré par la Renault 4 en 1962. Ici en 1.3 l. Mais pas dans sa définition "G", Gordini. Il se contente de 72 modestes chevaux, alors que les moutures sportives vont de 88 à 105 ch, avec la même cylindrée.



PHOTOS : F. GROUT

Ce qui est petit est mignon. Mais pas forcément pratique. Avec 1,13 m de haut et 1,52 m de large, la berlinette offre un habitacle des plus réduits. Les gabarits de plus de 1,75 m vont être gênés, très gênés. A partir de 1,90 m, il est quasiment impossible d'entrer à bord.

## 1962, cette année-là



MG MOTOR

Dans la continuité de l'émission d'Europe 1 qui, depuis trois ans, rencontre un succès dément, le magazine *Salut les Copains* (SLC, pour les intimes) est créé. Tout sur la vie des stars : Johnny Hallyday,

Sylvie Vartan, Dalida, Sacha Distel, Mireille Mathieu, Richard Anthony... De Grande-Bretagne, nous arrive la MGB. Un délicieux roadster mû par un bloc 1.8 de 95 ch plein de tempérament.

Taillé dans le même matériau plastique que la carrosserie, le corps de la planche de bord 100% rigide se voit garni d'une peinture spéciale bimatière appliquée en deux couches et qui, en séchant, s'orne de petites crevasses imitant la croûte de cuir. Effet saisissant. Assez peu produite (à peine plus de 7000 exemplaires en quinze ans), l'A110 est l'Alpine que chérissent le plus les collectionneurs. Beaucoup d'entre elles existent encore et elles s'échangent... cher ! Objectivement, le rapport prix/performance est mauvais. Mais cette mignonne silhouette suffit à vous mettre du baume au cœur dès que vous l'approchez.



Prolongez le plaisir du rétro avec le magazine *Auto Plus Classiques*, en vente actuellement

# A ne pas manquer dans le prochain numéro d'Auto Plus

- **Nouveautés** : après les R5 et R4, voici venir la Twingo. *Auto Plus* vous fait monter à bord.
- **Dossier essais** : elles se sont arrachées en 2024 mais méritent-elles vraiment leur succès ? Verdict.
- **Occasion** : décryptez les annonces en ligne pour éviter les pièges et dénicher les bonnes affaires.

**En kiosque le vendredi 24 janvier**



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

Pour lui adresser un mail, tapez l'initiale de son prénom suivie de son nom de famille et accolé à @reworldmedia.com

### Rédaction

**Directeur de la rédaction**

Mathieu Chevalier

**Rédacteur en chef**

Nicolas Bernard

**Assistante de la rédaction**

Karine Roumestand (5594)

**Rédacteurs en chef adjoints**

**Actualité** : François Tarrain (5200)

**Essais** : Stéphane Dupré

**Technique** : Stéphane Julien

**Directeur artistique**

Cédric Niel (5781)

**Secrétaire générale de la rédaction**

Laurence Combes

**Chefs de service**

**Occasion, coaches** : Pierre-Louis Champeaux (5651)

**Photo** : Anne Séchet (5222)

**Actualité**

**Chef de rubrique** : Saïda Djerrada (5097)

**Nouveautés**

**Chef de rubrique** : René Demarets

**Rédaction** : Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Sarboraria

**Essais**

**Rédaction** : David Bouillaux (5582),

Clément Raoul-Réa (5780), Charles Thouluc (5588)

**Coordination** : Christophe Alba (5164)

**Mesures** : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

**Convoyage** : Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Cruyppenninck, Jean-François Marais

**Magazine experts**

**Chef de rubrique** : Pascale Gétin (5534)

**Correspondants particuliers**

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

**Magazine coaches**

**Chef de rubrique** : Jérôme Fombelle (2613)

**Sport**

Laurent Dupin

**Secrétariat de rédaction**

**1<sup>er</sup> secrétaire de rédaction** : Lydia Mas

**Maquette**

**Chef de studio**

Nathalie Barriaud (5018)

**Rédacteur-graphiste** : Jean-Luc Sala-Martin (5367)

**Photo**

**Chef de service, responsable des photographes**

Philippe Tissier/Pilou (5111)

**Rédacteur photo** : Sébastien Besse (5239)

**Photographe** : Nicolas Soler (5139)

**Illustrateurs**

Cirebox, Christophe Igounet

**Attachée de presse**

Agnès Lasbarrères (5109)

**Ont collaboré à ce numéro**

**En rédaction** : Antoine Arnoux, Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Thierry Réaumont, François Stagnaro

**En SR** : Prisca Leclercq, Raphaëlle Malaurent,

Sophie Pertus

**En maquette** : Patrick Cœur

**En photo** : Caroline Hazard

### Autoplus.fr

**Responsable audience** : Ricardo Trindade

**Responsable éditorial** : Thibaut Austruy

**Projet et développements** : Julien Duquesnoy

### Hors-série

**Rédacteur en chef** : Olivier Bernis (5160)

### Direction - édition

**Co-directeur de la publication** : Gautier Normand

**Directeur exécutif** : Stéphane Haïtaïan

**Editeur** : Tommaso Albinati

### Marketing

**Directrice marketing** : Sylvie Siguret (5885)

**Responsable marketing** : Frédérique Gasbarian

### Abonnements et diffusion

#### Marketing direct

**Directrice** : Catherine Grimaud

**Chef de groupe** : Davina Champagne

**Chef de produit** : Julie Duarte

#### Ventes au numéro

**Responsable service diffusion** : Philippe Merrien

**Responsable des ventes** : Mélanie Caillé

### Publicité commerciale

**Directrice générale** : Elodie Breteau Fontelles (5634)

**Directeur commercial pôle automobile** : Franck Graisset

**Directrice commerciale adjointe pôle automobile**

Anne Buré-Emmel (2921)

**Planning** : Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

**Trafic** : Laurie Bennevent

### Marchés directs

**Directrice de publicité** : Julie Aldabo (5545)

### Fabrication

**Chef de fabrication** : Didier Biron

### Finance manager

**Editeur** Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

**Siège social** : 40, avenue Aristide-Briand,

92220 Bagneux

### Co-gérants

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

### Co-directeur de la publication

Gautier Normand

### Actionnaires principaux

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

**Imprimeur** : Burda-Druck, France

**Numéro ISSN** : 0992-8154 -

**Commission paritaire** : 1024 K 85544 -

**Dépôt légal** : janvier 2025

**Tarif d'abonnement légal** : 133,99 €

### Affichage environnemental

**Origine du papier** : Belgique

**Taux de fibres recyclées** : 100 %

**Certification** : PEFC

**Impact sur l'eau** : Ptot 0,015 kg/tonne



Président : REWORLD MEDIA SA



Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

### SERVICE DES ABONNEMENTS

Pour toute question contactez le 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 9h00 à 19h00, le samedi de 9h00 à 18h00), prix d'un appel local.

Mail : formulaire sur [www.serviceabomag.fr](http://www.serviceabomag.fr)

Courrier : Service abonnement Magazine Auto Plus - 59898 Lille Cedex 9



# Guide d'achat *Le prix des voitures neuves*

**Les prix catalogue :** ce sont les tarifs officiels fournis par les constructeurs. Dans la colonne suivante figure le montant du bonus ou du malus écologique.

**Les taux de remise :** nous vous fournissons les rabais couramment pratiqués en concession sur tel ou tel modèle. Attention, ces taux de remise sont à dissocier des promotions officielles ponctuelles.

## Le barème

Les modèles émettant plus de 118 g/km de CO<sub>2</sub> sont désormais taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO<sub>2</sub> homologués (protocole WLTP). S'y ajoute un "malus au poids", d'un montant allant de 10 à 30 € par kilo à partir de 1 600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les électriques mais touche désormais les hybrides rechargeables. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 200 kg (si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville) : seuls les kilos à partir de 1 800 kg sont taxés. Le niveau d'équipement et les options (qui ajoutent des kilos) peuvent faire varier le taux d'émission et le malus au poids d'un même véhicule. Côté bonus, la prime n'est octroyée qu'aux électriques facturés 47 000 € maxi (hors options) et obtenant un score environnemental minimal (soit, essentiellement, les modèles produits en Europe). Depuis le 2 décembre 2024, son montant varie de 2 000 à 4 000 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur. La prime à la conversion a, elle, été supprimée.

BONUS	
Electriques jusqu'à 47 000 € avec score environnemental minimum	Montant
Avec un revenu fiscal de référence jusqu'à 16 300 €	4 000 €
Avec un revenu fiscal de référence compris entre 16 301 € et 26 200 €	3 000 €
Avec un revenu fiscal de référence supérieur à 26 200 €	2 000 €
NEUTRE	
Thermiques de 1 à 118 g	0 €
Electriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
Hybrides rechargeables	0 €

PRIX en €		Bonus <sup>(1)</sup> ou malus	Remise possible	Energie
<b>ALFA ROMEO</b>				
<b>Junior (nouveau)</b>				
1.2 Ibrida 136	28 500	0	nc	PHEV
1.2 Ibrida 136 Premium	34 900	0	nc	PHEV
Electrica 156	38 500	-3 000	0	Elec
Electrica 156 Premium	43 500	-3 000	0	Elec
Electrica 280 Veloce	46 900	-3 000	0	Elec
<b>Tonale</b>				
1.5T Hybrid 130 Sprint	41 200	+540	5%	PHEV
1.5T Hybrid 160 Sprint	43 200	+240	5%	PHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	48 700	+818	3%	PHEV
PHEV 190 Sprint	60 000	+750	6%	PHEV
PHEV 280 Sprint Q4	63 300	+750	6%	PHEV
PHEV 280 Veloce Q4	58 900	0	6%	PHEV
1.6T Diesel 130 Sprint	41 700	+1 829	5%	D
<b>Giulia</b>				
2.0T 280 Sprint Q4	57 900	+15 736	5%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	50 300	+310	5%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55 300	+1 172	5%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	60 900	+1 901	10%	D
<b>Stelvio</b>				
2.0T 280 Sprint Q4	63 300	+43 979	2%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	55 900	+2 429	2%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 900	+5 476	2%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66 300	+5 476	4%	D

PRIX en €		Bonus <sup>(1)</sup> ou malus	Remise possible	Energie
<b>ALPINE</b>				
<b>A290 (nouvelle)</b>				
180 GT	38 700	-3 000	0%	Elec
180 GT Premium	41 900	-3 000	0%	Elec
220 GT Performance	41 700	-3 000	0%	Elec
220 GTS	44 700	-3 000	0%	Elec
220 Première Edition	46 200	-3 000	0%	Elec
<b>A110</b>				
A110	65 000	+2 726	1%	E
A110 GT	78 000	+2 918	0%	E
A110 S	77 500	+3 552	0%	E
A110 R Turini	108 000	+3 331	0%	E

PRIX en €		Bonus <sup>(1)</sup> ou malus	Remise possible	Energie
<b>ASTON MARTIN</b>				
Vantage	198 700	+60 000	nc	E
DB12	227 000	+60 000	nc	E
DBS Volante	244 536	+60 000	nc	E
DBX 707	252 100	+60 000	nc	E
Valkyrie	2 700 000	+60 000	nc	E

PRIX en €		Bonus <sup>(1)</sup> ou malus	Remise possible	Energie
<b>AUDI</b>				
<b>A1 Sportback</b>				
25 TFSI Design	27 230	+210	2%	E
30 TFSI Design	28 240	+230	2%	E
30 TFSI S line	30 940	+170	7%	E
35 TFSI S line S tronic	34 670	+330	7%	E
35 TFSI S line Plus S tronic	36 670	+330	nc	E
40 TFSI S line Plus S tronic	38 430	+2 049	nc	E
<b>A1 Allstreet</b>				
30 TFSI	29 840	+330	nc	E
35 TFSI S tronic	33 570	+540	nc	E

MALUS			
Emissions de CO <sub>2</sub>	Malus	Emissions de CO <sub>2</sub>	Malus
118 g	50 €	156 g	3331 €
119 g	75 €	157 g	3552 €
120 g	100 €	158 g	3784 €
121 g	125 €	159 g	4026 €
122 g	150 €	160 g	4279 €
123 g	170 €	161 g	4543 €
124 g	190 €	162 g	4818 €
125 g	210 €	163 g	5105 €
126 g	230 €	164 g	5404 €
127 g	240 €	165 g	5715 €
128 g	260 €	166 g	6126 €
129 g	280 €	167 g	6537 €
130 g	310 €	168 g	7 248 €
131 g	330 €	169 g	7959 €
132 g	360 €	170 g	8 770 €
133 g	400 €	171 g	9 681 €
134 g	450 €	172 g	10 692 €
135 g	540 €	173 g	11 803 €
136 g	650 €	174 g	13 014 €
137 g	740 €	175 g	14 325 €
138 g	818 €	176 g	15 736 €
139 g	898 €	177 g	17 247 €
140 g	983 €	178 g	18 858 €
141 g	1074 €	179 g	20 569 €
142 g	1172 €	180 g	22 380 €
143 g	1276 €	181 g	24 291 €
144 g	1386 €	182 g	26 302 €
145 g	1504 €	183 g	28 413 €
146 g	1629 €	184 g	30 624 €
147 g	1761 €	185 g	32 935 €
148 g	1901 €	186 g	35 346 €
149 g	2049 €	187 g	37 857 €
150 g	2205 €	188 g	40 468 €
151 g	2370 €	189 g	43 179 €
152 g	2544 €	190 g	45 990 €
153 g	2726 €	191 g	48 901 €
154 g	2918 €	192 g	51 912 €
155 g	3119 €	193 g	55 023 €
		194 g et +	60 000 €

PRIX en €		Bonus <sup>(1)</sup> ou malus	Remise possible	Energie
<b>Q2</b>				
30 TFSI Design	34 480	+360	3%	E
35 TFSI Design	36 500	+400	3%	E
35 TFSI S line	38 900	+740	3%	E
SQ2	58 150	+40 468	11%	E
30 TDI Design	36 300	+210	3%	D
35 TDI S line S tronic	43 540	+898	3%	D
35 TDI S line Plus S tronic	46 290	+898	3%	D
<b>A3 Sportback (nouvelle)</b>				
30 TFSI Design	34 000	+260	0%	E
30 TFSI S line	39 550	+260	7%	E
30 TFSI Hybride S line	41 730	+150	7%	E
35 TFSI S line	40 850	+260	7%	E
35 TFSI Hybride S line	43 030	+125	7%	E
S3	63 000	+51 912	0%	E
RS 3	75 000	+60 000	0%	E
40 TFSI e Design	47 900	0	0%	PHEV
40 TFSI e S line	52 850	0	0%	PHEV
45 TFSI e S line	55 900	0	0%	PHEV
35 TDI Design	40 800	+260	0%	D
35 TDI S line	45 550	+260	7%	D
<b>A3 Allstreet (nouvelle)</b>				
35 TFSI Design	37 800	+330	0%	E
35 TFSI Avus	42 250	+330	6%	E
35 TFSI Hybride Avus	44 430	+190	6%	E
40 TFSI e Avus	54 250	0	nc	PHEV
35 TDI Design	42 500	+330	0%	D
<b>A3 Berline (nouvelle)</b>				
30 TFSI Design	35 185	+190	5%	E
30 TFSI S line	40 115	+190	6%	E
30 TFSI Hybride S line	42 295	+75	6%	E
35 TFSI S line	41 415	+210	6%	E
35 TFSI Hybride S line	43 485	+75	6%	E
S3	63 555	+32 935	0%	E
RS 3	77 000	+60 000	0%	E
35 TDI Design	41 165	+230	5%	D
35 TDI S line	46 115	+230	6%	D
<b>Q3</b>				
35 TFSI Design	40 890	+1 172	10%	E
35 TDI Design	45 790	+1 360	10%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	55 550	+7 104	6%	D
<b>Q3 Sportback</b>				
35 TFSI Design	43 390	+1 386	5%	E
35 TDI Design	48 290	+950	5%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	58 050	+7 415	7%	D
<b>Q4 e-Tron</b>				
45	46 990	-3 000	nc	Elec
55 S line Quattro	65 750	0	5%	Elec
<b>Q4 Sportback e-Tron</b>				
45	46 990	-3 000	nc	Elec
55 S line Quattro	72 450	0	4%	Elec
<b>A5 (nouvelle)</b>				
2.0 TFSI 150 Design	45 500	+3 749	0%	E
2.0 TFSI 150 S line	54 670	+3 749	4%	E
2.0 TFSI 204 S line	59 570	+3 749	4%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
S5				
2.0 TDI Hybride 204 Design	79750	+14895	2%	E
2.0 TDI Hybride 204 S line	53000	+2120	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S line	62770	+2120	4%	D
A5 Avant (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	47000	+4394	0%	E
2.0 TFSI 150 S line	56170	+4394	7%	E
2.0 TFSI 204 S line	61070	+4576	7%	E
S5	61250	+18303	0%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+3930	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S line	64270	+3930	7%	D
Q5 (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	67550	+5329	0%	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	65950	+5329	0%	E
SQ5	96930	+36863	0%	E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61470	+9168	0%	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	69670	+9168	0%	D
Q5 Sportback (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	59750	nc	nc	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	68150	nc	nc	E
SQ5	101130	nc	nc	E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	63670	nc	nc	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	72070	nc	nc	D
Q6 e-tron (nouveau)				
251 Design	72170	0	0%	Elec
251 S line	76270	0	5%	Elec
Performance S line	81500	0	5%	Elec
Quattro S line	87550	0	5%	Elec
SQ6	99670	0	0%	Elec
Q6 e-tron Sportback (nouveau)				
251 Design	74570	0	nc	Elec
251 S line	78670	0	nc	Elec
Performance S line	83900	0	nc	Elec
Quattro S line	89950	0	nc	Elec
SQ6	102270	0	nc	Elec
A6				
45 TFSI S line	68380	+6018	8%	E
50 TFSI e S line	76540	+2150	7%	PHEV
55 TFSI e Compétition	79750	+2150	10%	PHEV
35 TDI S line	62150	+2098	8%	D
40 TDI S line	66930	+2098	8%	D
40 TDI Design	66430	+2698	nc	D
45 TDI Design Quattro	74180	+9626	nc	D
45 TDI Avus Quattro	84880	+9626	7%	D
50 TDI Avus Quattro	88350	+12270	7%	D
S6	93320	+39185	7%	D
A6 Avant				
45 TFSI S line	70990	+9809	10%	E
RS 6 Performance	161050	+60000	1%	E
50 TFSI e S line	79140	+3125	8%	PHEV
55 TFSI e Compétition	82350	+3125	15%	PHEV
35 TDI S line	64750	+3126	10%	D
40 TDI S line	69530	+3126	10%	D
40 TDI Design	69030	+3479	nc	D
45 TDI Design Quattro	76780	+12856	nc	D
45 TDI Avus Quattro	87480	+14681	7%	D
50 TDI Avus Quattro	90950	+17814	7%	D
S6	95920	+53865	7%	D
A6 Allroad				
40 TDI Design	78790	+6418	nc	D
45 TDI Design	83550	+21736	nc	D
45 TDI Avus	93850	+21281	7%	D
50 TDI Avus	97320	+22792	7%	D
55 TDI Avus	102750	+48093	7%	D
A7 Sportback				
45 TFSI S line	78920	+6293	7%	E
RS Performance	157580	+60000	7%	E
50 TFSI e S line	87890	+4300	7%	PHEV
55 TFSI e Compétition	93520	+4300	8%	PHEV
40 TDI S line	76780	+2648	7%	D
50 TDI S line Quattro	86400	+20336	7%	D
50 TDI Design Quattro	92400	+20336	nc	D
S7	102700	+48093	7%	D
A6 e-tron Sportback (nouvelle)				
285 Design	68420	0	nc	Elec
285 S line	73310	0	nc	Elec
Performance S line	84080	0	nc	Elec
Quattro S line	91210	0	nc	Elec
S6	105020	0	nc	Elec
A6 e-tron Avant (nouvelle)				
285 Design	67820	0	nc	Elec
285 S line	74610	0	nc	Elec
Performance S line	85580	0	nc	Elec
Quattro S line	92710	0	nc	Elec
S6	106520	0	nc	Elec
e-Tron GT (nouvelle)				
S Base	128250	0	0%	Elec
S	138250	0	1%	Elec
RS	162400	0	0%	Elec
RS Performance	175350	0	3%	Elec
Q7 (nouveau)				
SQ7	133130	+60000	0%	E
55 TFSI e S line	87170	+12800	6%	PHEV
55 TFSI e Avus	110320	+12800	6%	PHEV
60 TFSI e Compétition	105400	+12800	9%	PHEV
50 TDI S line	81150	+60000	0%	D
Q8 (nouveau)				
SQ8	137720	+60000	6%	E
RS Performance	191550	+60000	6%	E
55 TFSI e S line	106950	+13700	7%	PHEV
55 TFSI e Avus	116950	+13700	7%	PHEV
60 TFSI e Compétition	115290	0	8%	PHEV
Q8 e-Tron				
50 S line	89100	0	12%	Elec
55 S line	96800	0	12%	Elec
55 Avus	107300	0	5%	Elec
S	111100	0	8%	Elec
Q8 e-Tron Sportback				
50 S line	91700	0	5%	Elec
55 S line	101400	0	5%	Elec
55 Avus	109900	0	0%	Elec
S	113700	0	15%	Elec
A8				
S8	170957	+60000	8%	E
60 TFSI e Advanced	136749	+11000	28%	PHEV
50 TDI Advanced	118185	+53865	8%	D
BENTLEY				
Flying Spur V8	212773	+60000	nc	E
Flying Spur Speed	280975	+62000	nc	E
Flying Spur Mulliner W12	301412	+60000	0%	E
Flying Spur Hybrid	219128	+14150	nc	PHEV
Continental GT V8	226992	+60000	0%	E
Continental GT S	253550	+60000	nc	E
Continental GT Speed	282454	+60000	nc	E
Continental GT Mulliner W12	320168	+60000	nc	E
Continental GT	249681	+60000	nc	E
Continental GTC S	279673	+60000	nc	E
Continental GTC Speed	310899	+60000	nc	E
Continental GTC Mulliner W12	352185	+60000	nc	E
Bentayga V8	206538	+60000	0%	E
Bentayga S V8	236790	+60000	nc	E
Bentayga Hybrid	206538	+14300	nc	PHEV
BMW				
Série 1 (nouvelle)				
116	34950	+540	9%	E
116 M Sport Design	36250	+540	4%	E
120 M Sport Design	40250	+125	4%	E
120 M Sport	42400	+125	5%	E
123 M Sport xDrive	48400	+450	5%	E
M135 xDrive	57250	+12063	0%	E
120d	41550	0	9%	D
120d M Sport Design	42850	0	4%	D
X1				
sDrive18i	43700	+1276	8%	E
sDrive18i xLine	46100	+1276	5%	E
sDrive20i xLine	48100	+400	5%	E



	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
<b>Jogger</b>				
1.0 Tce 110 Expression	20700	+330	0 %	E
1.6 Hybrid 140 Expression	25200	0	3 %	FHEV
1.6 Hybrid 140 Extrême	25800	0	3 %	FHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21500	+75	1 %	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22000	+75	3 %	GPL
<b>Duster (nouveau)</b>				
1.0 Eco-G 100 Essential	19890	+230	0 %	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	21800	+230	0 %	GPL
1.3 Tce 130 Extreme	24900	+190	1 %	E
1.3 Tce 130 Journey	24900	+190	1 %	E
1.6 Hybrid 140 Extreme	28100	0	0 %	FHEV
1.6 Hybrid 140 Journey	28100	0	0 %	FHEV

<b>DS AUTOMOBILES DS 3</b>				
1.2 Hybride 136 Pallas	35200	0	1 %	FHEV
1.2 Hybride 136 Edition France	36900	0	1 %	FHEV
1.2 Hybride 136 Antoine de St Exupéry	40700	0	1 %	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42300	-3000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	43000	-3000	nc	Elec

<b>DS 4</b>				
1.2 PureTech 130 Pallas	38450	+818	nc	E
1.2 PureTech 130 Etoile - Alcantara	42750	+818	nc	E
1.2 Hybride 136 Pallas	39950	0	3 %	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile - Alcantara	44250	0	3 %	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile - Cuir Nappa	46750	0	3 %	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Alcantara	61000	0	10 %	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Cuir Nappa	63000	0	10 %	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63800	0	10 %	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	39400	+740	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Etoile - Alcantara	43700	+740	nc	D

<b>DS 7</b>				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	68650	0	11 %	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63150	0	11 %	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas	64750	+360	11 %	-
Plug-In Hybrid 300 A, de St Exupéry AWD	69350	+360	11 %	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70000	+360	11 %	PHEV
Plug-In Hybrid 360 A, de St Exupéry AWD	74550	+850	11 %	PHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	76800	+850	11 %	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	49750	+1504	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Antoine de St Exupéry	54350	+1504	nc	D

<b>DS 9</b>				
E-Tense 250 Rivoli+	68500	+640	8 %	PHEV
E-Tense 250 Opéra	76800	+640	3 %	PHEV
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	79650	+1310	8 %	PHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	67850	+1310	3 %	PHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	69500	+1310	3 %	PHEV

<b>FERRARI</b>				
Roma	246824	+60 000	nc	E
12Cilindri	387751	+60 000	nc	E
12Cilindri Spider	427056	+60 000	nc	E
296 GTB	316377	+2049	nc	PHEV
296 GTS	423514	+2725	nc	PHEV
SF90 Stradale	770000	+18 858	nc	PHEV
SF90 Spider	465714	+4 818	nc	PHEV
F80	3600000	+60 000	nc	PHEV
Purosangue	384229	+60 000	nc	E

<b>FIAT</b>				
<b>Panda Classic (nouvelle)</b>				
1.0 70 BSG Hybrid City	15 900	0	nc	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	17 900	0	6 %	E

<b>500e</b>				
23,8 kWh	30400	-3000	6 %	Elec
42 kWh	33900	-3000	6 %	Elec
42 kWh La Prima	38900	-3000	7 %	Elec
Abarth	38900	-3000	9 %	Elec
Abarth Pack	38900	-3000	9 %	Elec

<b>500e 3+1</b>				
23,8 kWh	32400	-3000	3 %	Elec
42 kWh	35900	-3000	3 %	Elec
42 kWh La Prima	40900	-3000	7 %	Elec

<b>500e Cabriolet</b>				
23,8 kWh	33800	-3000	6 %	Elec
42 kWh	37300	-3000	6 %	Elec
42 kWh La Prima	42300	-3000	7 %	Elec
Abarth Pack	42300	-3000	3 %	Elec
Abarth Turismo	44300	-3000	5 %	Elec

<b>Grande Panda (nouvelle)</b>				
Electricque 113 (RED)	24000	-3000	nc	Elec
Electricque 113 La Prima	27900	-3000	nc	Elec

<b>600 (nouveau)</b>				
1.2 Hybrid 100	24900	0	3 %	FHEV
1.2 Hybrid 100 La Prima	29900	0	6 %	FHEV
1.2 Hybrid 136 La Prima	31400	0	6 %	FHEV
e (RED)	35900	-3000	10 %	Elec

<b>Tipo (nouvelle)</b>				
1.6 Multijet 130	18900	+100	nc	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+150	nc	D

<b>FORD</b>				
<b>Puma (nouveau)</b>				

1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	0	10 %	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+260	10 %	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line Powershift	31590	+260	7 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+650	4 %	E

<b>Focus</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	nc	11 %	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	nc	11 %	E
ST	40200	+28413	4 %	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	nc	11 %	D

<b>Focus Active</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	0	8 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	0	8 %	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34650	nc	8 %	D

<b>Focus SW</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	nc	5 %	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	nc	5 %	E
ST	41400	+28413	3 %	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	nc	5 %	D

<b>Focus SW Active</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	nc	9 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+100	9 %	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	nc	9 %	D

<b>Kuga (nouveau)</b>				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+310	10 %	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	+590	10 %	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	61090	+590	10 %	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Titanium	39490	0	10 %	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexiFuel ST-Line X	44490	0	10 %	E85

<b>Explorer (nouveau)</b>				
170 Standard Range	43900	-3000	3 %	Elec
204 Extended Range	45900	-3000	3 %	Elec
286 Extended Range	46900	-3000	3 %	Elec
340 Extended Range	53900	0	3 %	Elec

<b>Capri (nouvelle)</b>				
170 Standard Range	46400	-3000	2 %	Elec
286 Extended Range	49400	0	2 %	Elec
340 Extended Range	56400	0	2 %	Elec

<b>Bronco</b>				
Outer Banks	76500	+60 000	0 %	E

<b>Mustang (nouvelle)</b>				
GT	59300	+60 000	0 %	E
Dark Horse	71300	+60 000	0 %	E

<b>Mustang Convertible (nouvelle)</b>				
GT	63900	+60 000	0 %	E

<b>Mustang Mach-E</b>				
268 Standard Range	62990	0	6 %	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	10 %	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58990	0	10 %	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	10 %	Elec

<b>Rally</b>				
GT	61990	0	3 %	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec

<b>Tourneo Connect</b>				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+1629	7 %	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+260	7 %	D

2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+260	7 %	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+310	8 %	D

<b>HONDA</b>				
<b>Jazz (nouvelle)</b>				
e:HEV Advance	30190	0	6 %	FHEV
<b>Jazz Crosstar (nouvelle)</b>				
e:HEV Advance	31510	0	nc	FHEV
<b>HR-V</b>				
e:HEV Executive	34340	+150	18 %	FHEV
<b>e:Ny1 (nouveau)</b>				
Advance	47700	0	28 %	Elec
<b>Civic (nouvelle)</b>				
e:HEV Executive	37720	0	7 %	FHEV
e:HEV Sport	39020	0	7 %	FHEV
Type R	57220	+35346	7 %	E
Type R S	65800	+32935	7 %	E

<b>ZR-V (nouveau)</b>				
e:HEV Sport	45950	+370	4 %	FHEV
<b>CR-V (nouveau)</b>				
e:HEV Executive	54900	+2765	4 %	FHEV
PHEV Advance Tech	63150	+1880	2 %	FHEV

<b>HYUNDAI</b>				
<b>i10</b>				
1.0 63 Eco Intuitive	18050	0	10 %	E
1.0 63 Intuitive BVR	18950	+75	10 %	E
1.0 63 Creative BVR	20000	+75	9 %	E
1.2 79 N Line	20150	0	15 %	E
1.0 T-GDi 90 N Line	20900	+190	15 %	E
<b>Inster (nouvel)</b>				
42 kWh	25000	0	nc	Elec
42 kWh Intuitive	26500	0	nc	Elec
49 kWh Intuitive	28250	0	nc	Elec
49 kWh Creative	29250	0	nc	Elec

<b>i20</b>				
1.2 79 Initia	10700	0	nc	E
1.2 79 Intuitive	21000	0	nc	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22300	0	nc	E
1.0 T-GDi 100 Creative	23800	0	6 %	E
<b>Bayon (nouveau)</b>				
1.0 T-GDi 100 Initia	22500	0	5 %	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24300	0	5 %	E

<b>Kona</b>				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	27800	+280	nc	E
1.0 T-GDi 100 Creative	29950	+280	nc	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	32800	+1074	nc	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	35950	+1074	nc	E
Hybrid 129 Intuitive	34000	0	0 %	FHEV
Hybrid 129 Creative	36350	0	0 %	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	36850	-3000	4 %	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3000	4 %	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3000	4 %	Elec

<b>i30 (nouvelle)</b>				
1.0 T-GDi 100 Creative	28700	+310	nc	E
1.5 T-GDi 140 Hybrid 48V N Line DCT	36150	+1504	nc	E

<b>i30 SW (nouvelle)</b>				
1.0 T-GDi 100 Creative	29700	+310	nc	E

<b>Ioniq 5</b>				
170 Intuitive	44800	0	6 %	Elec
229 Intuitive	46800	0	6 %	Elec
329 Creative	52400	0	12 %	Elec
325 N Line HTrac	62800	0	nc	Elec
N	78000	0	0 %	Elec

<b>Tucson (nouveau)</b>				
Hybrid 215 Initia	37100	+260	10 %	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39000	+260	10 %	FHEV
Plug-in 253 Creative	47200	+250	10 %	PHEV
Plug-in 253 Executive	53200	+250	10 %	PHEV

<b>Ioniq 6</b>				
229	52400	0	nc	Elec
325 HTrac	65400	0	nc	Elec

<b>Executive</b>				
80800	0	0 %	Hyd	

<b>Santa Fé (nouveau)</b>				
Hybrid 215 Intuitive	49900	nc	0 %	FHEV
Hybrid 215 Creative	53800	nc	0 %	FHEV
Plug-in 253 Creative HTrac	62700	+4 800	0 %	PHEV
Plug-In 253 Executive	66700	+4 800	0 %	PHEV

<b>Staria (nouveau)</b>				
Hybrid 215 Creative	57400	+23 942	nc	FHEV

E-Pace				
P270e S R-Dynamic	63600	+5550	3%	PHEV
P270e SE R-Dynamic	67100	+5550	3%	PHEV
D200 S R-Dynamic	58400	+10995	0%	D
D200 SE R-Dynamic	61900	nc	nc	D
F-Pace				
SVR	115100	+60000	nc	E
P400e SE R-Dynamic	89700	+6050	7%	PHEV
D200 MHEV SE R-Dynamic	74100	+11446	4%	D
D300 MHEV SE R-Dynamic	83600	+51629	4%	D



MG (suite)		Prix en €	Bonus <sup>(*)</sup> ou malus	Remise possible	Energie
<b>Marvel R</b>					
180 Comfort		44490	0	19%	Elec
288 Performance 4WD		50990	0	16%	Elec
<b>Cyberster (nouveau)</b>					
510 4x4		67990	0	0%	Elec
<b>MINI</b>					
<b>Hatch 3p (nouvelle)</b>					
Cooper C Essential Pack XS		30720	nc	nc	E
Cooper S Essential Pack XS		34720	nc	nc	E
Cooper S Classic Pack XS		35880	nc	3%	E
John Cooper Works		39950	nc	nc	E
Cooper E		34000	0	1%	Elec
Cooper SE		38000	0	1%	Elec
Cooper SE Classic		43710	0	5%	Elec
John Cooper Works		42350	0	nc	Elec
<b>Hatch 5p (nouvelle)</b>					
Cooper C Essential		30500	nc	nc	E
Cooper C Classic Pack XS		32880	nc	3%	E
Cooper S Classic Pack XS		36880	nc	3%	E
Cooper S Favoured Pack S		40210	nc	2%	E
<b>Cabrio (nouveau)</b>					
Cooper C Classic		33450	nc	nc	E
Cooper S Classic		36900	nc	nc	E
Cooper S Favoured		40720	nc	nc	E
John Cooper Works		44850	nc	nc	E
<b>Aceman (nouveau)</b>					
E Essential		36000	0	0%	Elec
E Classic		40180	0	0%	Elec
SE Classic		44810	0	0%	Elec
SE Favoured		46020	0	0%	Elec
SE JCW		47950	0	0%	Elec
John Cooper Works		46450	0	nc	Elec
<b>Countrymen (nouveau)</b>					
Cooper		40000	+898	nc	E
John Cooper Works		61350	+17247	nc	E
<b>MITSUBISHI</b>					
<b>Space Star</b>					
1.2 Mivec 71 Inform		16490	0	14%	E
<b>Colt (nouvelle)</b>					
1.0 MPI 67 Invite		18990	+50	9%	E
1.0 MPI-T 91 Intense		23190	+50	9%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense		29490	0	7%	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle		30490	0	7%	FHEV
<b>ASX (nouveau)</b>					
1.0 MPI-T 91 Invite		27190	nc	nc	E
1.3 Di-T MHEV 140 Intense		31290	nc	nc	E
1.6 MPI HEV 143 Intense		35890	nc	nc	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle		39290	nc	nc	FHEV
1.6 MPI-T GPL 101 Invite		27890	nc	nc	GPL
1.6 MPI-T GPL 101 Intense		31490	nc	nc	GPL
<b>Eclipse Cross</b>					
2.4 Mivec PHEV 188 Invite 4WD		42990	+1000	14%	FHEV
<b>Outlander (nouvel)</b>					
Invite		51590	+3050	5%	FHEV
Invite +		55790	+3050	5%	FHEV
<b>NISSAN</b>					
<b>Juke (nouveau)</b>					
1.0 DIG-T 114 Acenta		25400	+400	7%	E
Hybrid 143 Acenta		30700	0	23%	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta		32900	0	23%	FHEV
<b>Qashqai (nouveau)</b>					
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta		34700	+1172	5%	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta		36900	+1386	5%	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic		40000	+1276	5%	E
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic		42900	+1276	5%	E
e-Power 190 Tekna		44700	0	9%	FHEV
e-Power 190 N-Design		45100	0	9%	FHEV
<b>Ariya</b>					
63 kWh 218 Engage		39300	0	10%	Elec
63 kWh 218 Advance		41900	0	13%	Elec
87 kWh 242 Advance		49300	0	13%	Elec
87 kWh 242 Evolve		52900	0	8%	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve		55900	0	8%	Elec
Nismo		59300	0	nc	Elec
<b>X-Trail</b>					
e-Power 204 Acenta		43900	+2140	10%	FHEV
e-4orce 213 Acenta		46100	+4521	10%	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta		48300	+4631	19%	FHEV
<b>OPEL</b>					
<b>Corsa</b>					
1.2 Turbo 100 GS		22600	+50	9%	E
1.2 Turbo Hybrid 100 GS		25400	0	9%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS		27300	0	9%	FHEV
Electrique 136		32000	-3000	9%	Elec
Electrique 156 GS		35000	-3000	9%	Elec
<b>Frontera (nouveau)</b>					
1.2 Turbo Hybrid 100 Edition		24500	nc	nc	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition		26000	nc	nc	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS		28500	nc	nc	FHEV
Electric 113 Edition		29000	-4000	nc	Elec
Electric 113 GS		31500	-4000	nc	Elec
<b>Mokka</b>					
1.2 Turbo 100		25900	+190	12%	E
1.2 Turbo 130 Auto.		29400	+360	12%	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.		30900	+360	14%	E
1.2 Turbo 136 GS		29000	+170	14%	E
1.2 Turbo 136 Ultimate		31500	+170	10%	E
Electrique 136		42000	-3000	10%	Elec
Electrique 156 GS		44000	-3000	10%	Elec
<b>Astra</b>					
1.2 Turbo 130 GS		34600	+260	6%	E
1.2 Turbo Hybride 136 GS		36100	0	5%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS		44050	0	16%	FHEV
GSe		49150	0	7%	FHEV
Electric 156 Edition		38990	-4000	12%	Elec
Electric 156 GS		40990	-4000	12%	Elec
<b>Astra Sports Tourer</b>					
1.2 Turbo 130 GS		35750	+330	6%	E
1.2 Turbo Hybride 136 GS		37250	0	8%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS		45200	0	6%	FHEV
1.5 Diesel 130 GS		36150	+230	6%	D
Electric 156 Edition		40140	-3000	13%	Elec
Electric 156 GS		42140	-3000	13%	Elec
<b>Grandland (nouveau)</b>					
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition		37000	+170	5%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS		40400	+170	5%	FHEV
Hybride Rechargeable 195 GS		48990	+1710	5%	FHEV
Electrique 73 kWh 213 Edition		42400	-3000	5%	Elec
Electrique 73 kWh 213 GS		44900	-3000	5%	Elec
Electrique 82 kWh 213 GS		45990	-3000	5%	Elec
<b>Combo Life (nouveau)</b>					
Electric Elegance		36850	-3000	nc	Elec
<b>PEUGEOT</b>					
<b>208</b>					
1.2 Turbo 100 Style		20850	0	nc	E
1.2 Turbo 100 Allure		22750	0	10%	E
1.2 Turbo 100 Style		23550	0	4%	FHEV
1.2 Hybrid 100 Allure		25450	0	4%	FHEV
1.2 Hybrid 100 GT		27350	0	4%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure		26250	0	4%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT		28550	0	4%	FHEV
électrique 136 ch Style		34100	-3000	6%	Elec
électrique 136 Allure		36100	-3000	6%	Elec
électrique 156 Allure		37400	-3000	6%	Elec
électrique 156 GT		39300	-3000	6%	Elec
<b>2008</b>					
1.2 Turbo 100 Style		26700	+260	6%	E

	Prix en €	Bonus (*) ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Turbo 100 Allure	28500	+260	10 %	E
1.2 Hybrid 136 Style	30900	0	2 %	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	32700	0	2 %	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	34400	0	2 %	FHEV
Electrique 136 Style	39250	-3000	4 %	Elec
Electrique 136 Allure	41200	-3000	4 %	Elec
Electrique 156 Style	40250	-3000	4 %	Elec
Electrique 156 Allure	42200	-3000	4 %	Elec
Electrique 156 GT	43900	-3000	4 %	Elec
308				
1.2 Hybrid 136 Style	31950	0	11 %	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	33600	0	11 %	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	36400	0	11 %	FHEV
PHEV 180 Allure	42820	0	19 %	FHEV
PHEV 180 GT	46620	0	19 %	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Style	34420	+260	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Allure	36270	+260	16 %	D
Electrique 156 Style	42600	-3000	3 %	Elec
Electrique 156 Allure	43900	-3000	3 %	Elec
Electrique 156 GT	46250	-3000	3 %	Elec
308 SW				
1.2 Hybrid 136 Style	32950	0	6 %	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	34900	0	6 %	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	37400	0	6 %	FHEV
PHEV 180 Allure	43820	0	5 %	FHEV
PHEV 180 GT	46620	0	5 %	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Style	35420	+280	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Allure	37270	+280	7 %	D
Electrique 156 Style	42500	-3000	9 %	Elec
Electrique 156 Allure	43900	-3000	9 %	Elec
Electrique 156 GT	46250	-3000	9 %	Elec
3008 (nouveau)				
1.2 Hybrid 136 Allure	38490	+170	6 %	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	42990	+170	6 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	42990	+1050	6 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	47490	+1050	6 %	FHEV
Electric 210 Allure	44990	-3000	2 %	Elec
Electric 210 GT	46990	-3000	2 %	Elec
408				
1.2 Hybrid 136 Allure	37000	0	10 %	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	41000	0	17 %	FHEV
PHEV 225 GT	51250	0	18 %	FHEV
Electrique 210 Allure	43900	-3000	nc	Elec
Electrique 210 GT	45900	-3000	nc	Elec
508				
Plug-in Hybrid 180 Allure	50200	0	8 %	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	52100	0	8 %	FHEV
Peugeot Sport Engineered	70650	+660	7 %	FHEV
508 SW				
Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	6 %	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	53400	0	3 %	FHEV
Peugeot Sport Engineered	71950	+920	3 %	FHEV
5008 (nouveau)				
1.2 Hybrid 136 Allure	40490	+1120	nc	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	44990	+1120	2 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	44990	+2720	nc	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	48490	+2720	nc	FHEV
électrique 210 Allure	46990	-3000	0 %	Elec
électrique 210 GT	51490	0	0 %	Elec
PORSCHE				
718 Boxster				
Spyder RS	162500	+60000	0 %	E
718 Cayman				
GT4 RS	162000	+60000	0 %	E
911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	131700	+60000	0 %	E
Carrera T	145100	+60000	0 %	E
Carrera GTS	174900	+60000	0 %	E
911 Targa (nouvelle)				
4 GT	187400	nc	nc	E
911 Cabriolet (nouvelle)				
Carrera	145900	nc	nc	E
Carrera T	159300	+60000	nc	E
Carrera GTS	189100	nc	nc	E
Taycan (nouvelle)				
Propulsion	105011	0	0 %	Elec
4S	124296	0	0 %	Elec
GTS	167787	0	nc	Elec
Turbo	179890	0	0 %	Elec
Turbo S	216207	0	0 %	Elec
Turbo GT	246538	0	0 %	Elec
Taycan Sport Turismo (nouvelle)				
Propulsion	108027	0	0 %	Elec
4S	125300	0	0 %	Elec
GTS	153834	0	0 %	Elec
Turbo	180550	0	0 %	Elec
Turbo S	216197	0	0 %	Elec
Taycan Cross Turismo (nouvelle)				
4	117450	0	0 %	Elec
4S	130088	0	0 %	Elec
Turbo	181045	0	0 %	Elec
Turbo S	216992	0	0 %	Elec
Panamera				
2.9	109728	+60000	0 %	E
GTS	167787	+60000	0 %	E
4 E-Hybrid	125306	+8150	0 %	FHEV
4S E-Hybrid	140640	+8900	0 %	FHEV
Turbo E-Hybrid	200434	+12050	0 %	FHEV
Turbo S E-Hybrid	232397	+12200	0 %	FHEV
Macan (nouveau)				
Propulsion	82959	0	0 %	Elec
4	86439	0	0 %	Elec
4S	93091	0	0 %	Elec
Turbo	118910	0	0 %	Elec
Cayenne (nouveau)				
3.0	102200	+60000	0 %	E
S	122400	+60000	0 %	E
GTS	144700	+60000	0 %	E
E-Hybrid	118600	+14000	1 %	FHEV
S E-Hybrid	128700	+13550	1 %	FHEV
Turbo E-Hybrid	188400	+18350	1 %	FHEV
Cayenne Coupé (nouveau)				
3.0	105900	+60000	0 %	E
S	127400	+60000	0 %	E
GTS	148100	+60000	0 %	E
E-Hybrid	118600	+14450	1 %	FHEV
S E-Hybrid	130700	+14900	1 %	FHEV
Turbo E-Hybrid	192000	+19100	1 %	FHEV
RENAULT				
Clio				
1.0 SSc 65 Evolution	19300	+100	13 %	E
1.0 TCe 90 Evolution	20700	0	13 %	E
1.0 TCe 90 Techno	22200	+50	14 %	E
1.0 TCe 90 Esprit Alpine	24500	+75	6 %	E
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	23900	0	4 %	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Techno	25400	0	4 %	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine	27700	0	4 %	FHEV
1.0 Eco-G 100 Evolution	20400	0	13 %	GPL
1.5 Blue dCi 100 Evolution	22600	0	13 %	D
5 E-Tech (nouvelle)				
120 Autonomie Urbaine Evolution	27990	-3000	nc	Elec
120 Autonomie Urbaine Techno	29990	-3000	nc	Elec
150 Autonomie Confort Techno	33490	-3000	0 %	Elec
150 Autonomie Confort Iconic Cinq	35490	-3000	0 %	Elec
Captur (nouveau)				
1.0 TCe 90 Evolution	25700	+400	19 %	E
1.0 TCe 90 Techno	28000	+360	17 %	E
E-Tech Full Hybrid 145 Evolution	29400	0	9 %	FHEV



**Auto  
Plus**

# LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES

L'ÉQUIPE AUTO PLUS MARCHÉS DIRECTS

Julie ALDABO - Directrice de publicité : ☎ 01 41 33 55 45 - jaldabo@reworldmedia.com | Service abonnement : 01 46 48 48 77

## AVIA

**ADDITIF CONCENTRÉ, ANTI-CRISTALLISANT POUR VOTRE ADBLUE®**

**Complément indispensable pour votre AdBlue® Formule brevetée**



**250mL traite  
125L d'AdBlue®**



**Monodose de 100mL  
pour 10L d'AdBlue®**



Voyant qui reste allumé ?



Cristallisation dans le SCR



Capteur bloqué ?



Problème d'injecteurs  
et de pompe de réservoir  
d'adblue ?

### OÙ LE TROUVER ?

Disponible dans les stations services  
participant à l'opération.



98% des composants  
actifs d'origine végétale.



THEVENIN \*DUCROT  
2, Rue de l'ardoise  
69007 LYON  
04.72.80.84.60  
<https://thevenin-ducrot.fr/>







★★★★★  
**4.7/5**  
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS\*

# Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

**05 65 100 100**

**www.retro.fr**

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen S.A.S. Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elyse - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350844446. N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr) - Créé le 18/01/2013



# IMPORT EUROPE AUTO

Trouvez l'auto qu'il vous faut



Toutes  
marques  
et modèles  
disponible

• VÉHICULES 0 KM EN STOCK  
ET SUR COMMANDE !!!  
• LIVRAISON POSSIBLE  
SUR TOUTE LA FRANCE  
• REPRISE POSSIBLE  
• OCCASIONS RÉCENTES

JUSQU'À  
**-24%**



NOUVEAU  
TUCSON | À PARTIR DE  
**34 200 € TTC**

JUSQU'À  
**-25%**



RENAULT  
Austral | À PARTIR DE  
**30 700 € TTC**

JUSQU'À  
**-33%**



C5 AIRCROSS | À PARTIR DE  
**23 250 € TTC**

## OFFRE DU MOIS

NOUVEAU TIGUAN R-LINE

TDI 150 CV DSG7

À PARTIR DE 44 000 € TTC

RENAULT SYMBIOZ

À PARTIR DE 30 700 € TTC

NOUVELLE FORD PUMA  
ST-LINE

À PARTIR DE 24 800 € TTC

JUSQU'À  
**-29%**



NOUVELLE  
308 | À PARTIR DE  
**25 150 € TTC**

DISPO  
EN  
HYBRIDE

JUSQU'À  
**-5%**



NOUVEAU  
DUSTER | À PARTIR DE  
**22 900 € TTC**

JUSQU'À  
**-23%**



NOUVEAU  
3008 | À PARTIR DE  
**31 700 € TTC**

Photos non contractuelles - Tarifs au 09/01/2025

## www.ie-auto.fr

Agence de la Somme  
41 rue Anatole France 80300 ALBERT 03 22 75 04 29

Agence de l'Oise  
30 avenue des Censives 60000 BEAUVAIS TILLÉ 03 44 45 60 47

2ÈME ÉDITION

# TRACKDAY

LES CIRCUITS DE VENDÉE  
LE 20 JUIN 2025

Auto  
Plus  
Young  
timers



JOURNÉE OPEN  
UNIQUEMENT SUR INSCRIPTION

Réservez dès maintenant votre journée de roulage 160 euros TTC



[billetweb.fr/autoplustrackday2](https://billetweb.fr/autoplustrackday2)





# On a souvent tendance à se tromper sur le prix d'une Volkswagen.

## Polo.

À partir de 149 €/mois\*.

Location Longue Durée 37 mois  
1<sup>er</sup> loyer de 3 000 €.



## Journées Portes Ouvertes du 16 au 20 janvier.\*\*

\* Polo 1.0 MPI 80 ch BVM5 neuve en Location Longue Durée sur 37 mois, 30 000 km maximum. 1<sup>er</sup> loyer de 3 000 €, suivi de 36 loyers de 149 €. Offre réservée aux particuliers valable du 01/01/2025 au 31/01/2025 et immatriculation avant le 28/02/2025, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles.

Modèle présenté : Polo R-Line avec options. Location Longue Durée 37 mois pour 30 000 km maximum, 1<sup>er</sup> loyer de 3 000 € suivi de 36 loyers de 277 €.

Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande entre le 01/01/2025 et le 31/01/2025 et immatriculation avant le 28/02/2025, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit Allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.oria.fr). Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 8 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. Jantes non commercialisées en France.

\*\* Selon arrêté préfectoral.

Cycles mixtes de la Polo R-Line 1.0 TSI 95 ch BVM5 (l/100 km) WLTP : 5,5. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP : 125. Valeurs au 01/03/2023, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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

