

Voitures volées :

la vôtre est-elle ciblée ?



Le top 50 des modèles à risque
Nos conseils pour protéger votre auto

SCOOP



Future Peugeot 208

Hybride et électrique
Un volant révolutionnaire
On vous dit tout ! P. 20



Dossier spécial essais

Les 200 modèles les moins chers à l'usage



P. 28

Match P. 40

**Alpine A290
Mini Cooper SE**



Quelle est la meilleure GTI survoltée ?

Actu

P. 16



Electriques en hiver
Faut-il avoir peur de la panne ?

Test lecteurs

P. 46



Renault Rafale
Le SUV coupé fait l'unanimité

Essai panoramique P. 36



Fiat Grande Panda

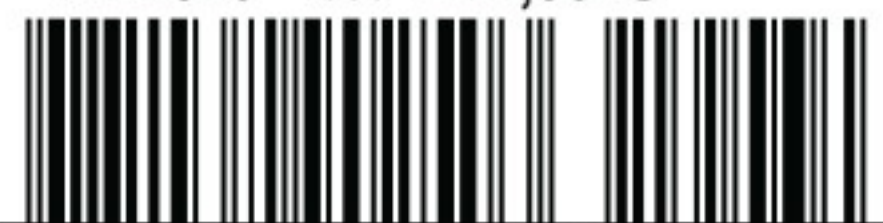
Une bonne surprise sur prise

Occasion

Dénicher une Crit'Air 1 fiable à moins de 5 000 €, c'est possible !

P. 50

L 14629 - 1903 - 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



THE NEW X3



A 26g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

DISPONIBLE EN HYBRIDE RECHARGEABLE

The new = La nouvelle.

Consommation combinée pondérée de la BMW X3 Hybride Rechargeable : 0,9 à 1,1 l/100 km. Émissions de CO₂ valeur combinée pondérée : 21 à 26 g/km. Consommation d'énergie électrique: 22,3 à 24 kWh/100 km. Autonomie en mode électrique : 86 à 90 km. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée

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



pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

**1 VOL TOUTES
LES 4 MINUTES EN FRANCE⁽¹⁾**

Thomas – **Détective Coyote**

**Je retrouve votre voiture volée,
vous retrouvez votre sérénité.**

COYOTE SECURE

**91% DES VÉHICULES VOLÉS
RÉCUPÉRÉS EN 48H⁽²⁾**

Le traceur autonome Coyote Secure, dissimulé par un professionnel, permet de localiser votre véhicule volé, même dans les sous-sols et les zones blanches, grâce à notre technologie brevetée Traqueur®. Nos détectives⁽³⁾ dédiés, sur le terrain 24h/24 et 7j/7, retrouvent votre véhicule et le récupèrent partout en Europe, en partenariat avec les forces de l'ordre.


COYOTE
Faire la route ensemble

ACTU

- 6 **L'événement** Voitures volées: le top 50 des modèles à risque
- 12 **Le courrier**
- 14 **Les vérifs** de la semaine
- 15 **La photo** de la semaine
- 16 **Les news**
- 20 **Les nouveautés** Peugeot prépare sa future 208 pour 2027
- 25 **Les voitures** de la semaine: à bord de la Lamborghini Temerario

ESSAIS

- 27 **Labo**
- 28 **Dossier** Les 200 voitures les moins chères à l'usage
- 36 **Panoramique** La Fiat Grande Panda La Prima électrique de 113 ch
- 40 **Match** Deux petites sportives électriques s'affrontent: l'Alpine A290 de 220 ch et la Mini Cooper SE de 218 ch
- 44 **Essai** La Citroën C4 restylée 1.2 Hybride de 136 ch
- 46 **Test lecteurs** Le Renault Rafale hybride

GUIDE PRATIQUE

- 48 **Les coaches Auto Plus**
Réseaux de bornes de recharge: comment s'y retrouver?
- 50 **Acheter une voiture d'occasion**
Une Crit'Air 1 à 5 000 €, c'est possible!
- 53 **Ça vous est arrivé**
- 54 **Les stars de l'occasion** Un BMW X3 diesel BVA à moins de 28 000 €

MAGAZINE

- 56 **Le sport** Formule 1, les chroniques de Jean-Louis Moncet. Episode 1: le champion du monde Jackie Stewart
- 58 **Auto Plus Classiques**
Le coupé Lancia Gamma (1977)
- 60 **Le prix des voitures neuves**



Page 20

R. DEMARETS



Page 36

A. SAUNIER



Page 40

N. SOLIER



Page 50

N. SOLIER

Trait d'humour

Renault continue de recycler ses vieilles gloires



CIREBOX

CIREBOX

Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 26 ou sur www.kiosquemag.com.Sur 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 – 59898 Lille Cedex 9.

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

La nouvelle stratégie de com' de Musk

Je l'ai achetée avant qu'Elon devienne fou", voilà le type d'autocollant qui fleurit sur le coffre des Tesla depuis que son fantasque patron enchaîne les frasques en tout genre. Des sorties de route qui écornent l'aura d'une marque qui s'est, précisément, construite sur son image technologico-vertueuse. L'idée de rouler dans une voiture "politiquement correcte" lorsqu'on choisit une Tesla en prend un coup. Est-ce malgré tout suffisant pour expliquer l'effondrement des ventes en Europe en ce début d'année? Car les chiffres sont vertigineux. L'Allemagne affiche - 60% et la France - 63%. Outre-Rhin, la situation prend une dimension particulière, dans la mesure où c'est à la fois le pays européen dans lequel Tesla a installé une usine et la scène politique étrangère sur laquelle Elon Musk s'est permis le plus d'ingérence. En France, pas de préférence politique affichée par l'homme le plus riche du monde, mais un environnement fiscal moins incitatif... qui ne suffit pas à expliquer les chiffres de Tesla. D'autant que la situation est la même dans des pays "pro-électrique", avec - 38% en Norvège et - 44% en Suède.

Tout étant relatif, les niveaux de ventes auxquels se rapportent ces baisses étaient exceptionnellement élevés: le Model Y a (encore) été le véhicule le plus vendu au monde en 2024. En finance, on parlerait de "bulle". Et lorsque la bulle explose, c'est le krach. Vu l'ampleur des baisses, ça y ressemble fort. Il était "tendance" d'acheter une Tesla hier, ça devient commun aujourd'hui, et les déclarations de Musk n'arrangeront rien demain.

Autre facteur à prendre en compte: la concurrence qui s'est mise en ordre de bataille avec, comme objectif commun, de battre les références du marché, c'est-à-dire les modèles californiens. Au moment du choix, le client a désormais des alternatives crédibles. Sans compter que la gamme Tesla n'a pas vraiment été renouvelée – le restylage du Model Y a beaucoup tardé, celui de la Model 3 est très léger – et que les innovations se font attendre. Or, pour une clientèle technophile, cela compte.

Les résultats de Tesla tiennent plus de la fin d'un cycle fort pour la marque que des seules prises de position de son dirigeant. Cela étant, il ne faut pas en sous-estimer l'impact en matière d'image, surtout sur des véhicules électriques que l'on peut acheter par "conviction". Les déclarations de Musk risquent de les rendre moins "S3XY" (le mot formé par les Model S, 3, X et Y).

Mathieu



VOITURES VOLÉES

Le top 50 de



D. JEDZURA / ADOBE STOCK

Après deux années de hausse, 2024 a été marqué par une légère décrue des vols de véhicules. Mais avec un petit - 0,3 %, pas de quoi se réjouir : 70 170 victimes, toutes assurées contre ce fléau, ont encore été touchées (source GIE Argos) ! Et au vu des nombreux vols "sur commande" et des failles électroniques récurrentes des modèles convoités, les pillards ont encore de beaux jours devant eux.

Même si 2024 montre un certain recul des vols de voitures en France, nous sommes loin des chiffres de 2020, année où le confinement avait mis au chômage technique les truands durant plusieurs mois. Ainsi, avec encore près de 200 vols par jour, il faut rester vigilant lorsque l'on stationne sa voiture, et multiplier les parades pour décourager les voyous (voir p. 10-11), a fortiori si votre modèle fait partie de ceux à risque de notre palmarès (voir p. 8). Sans compter que les vols dans les véhicules et ceux des

accessoires continuent, eux, de progresser : + 1 et + 4 % selon le ministère de l'Intérieur. Résultat, selon cette même source, 138 100 véhicules auraient été volés en 2024. "Auraient", car tous ne l'ont pas été réellement ou définitivement : ce décompte, qui correspond aux déclarations de vols, inclut en effet un grand nombre de "faux positifs" (locations restituées en retard, véhicules mis en fourrière, volés mais retrouvés dans la journée...). Le chiffre officiel comprend également certains véhicules dérobés, mais non assurés contre le vol, sachant que

88 % des Français sont couverts pour cela. Selon les données du GIE Argos, le groupement d'assureurs qui recherche, identifie et récupère les véhicules dérobés, ce sont donc 70 170 assurés qui, l'an dernier, n'ont pas retrouvé leur auto.

Les voitures les plus prisées sont aussi les plus volées

Ça va sans dire, mais ça va mieux en le disant. Sans grande surprise, les modèles les plus populaires, et donc les plus vendus, sont, de facto, les plus convoités par les voleurs. C'est ainsi tout naturellement que l'on retrouve

en tête du hit-parade la Clio 4, recherchée notamment pour ses pièces détachées hors de prix, régulièrement en rupture de stock chez Renault. Arrivent ensuite, hélas, les indétrônables Peugeot 3008 "2" et 308 "2" (respectivement aux 2^e et 3^e rangs), la Megane 4, qui squatte depuis un bon moment ce triste podium (4^e), et, enfin, pour clore ce top 5, la meilleure vente de Stellantis, la Peugeot 208 "2". Reste cependant que les propriétaires de Toyota Rav4 et de Lexus sont dix fois plus menacés de se voir dérober leur auto, d'où notre choix de pondérer les chiffres de notre top 50 en analysant la fréquence de vols d'un modèle rapportée au parc roulant (nombre de vols/10 000 voitures en circulation). Et de vous révéler, pages suivantes, ceux qui sont particulièrement ciblés par les voyous.

Les modèles à risque



Algérie...), véritables plaques tournantes de ce type de trafic. Autre possibilité: un aller simple, par camion, vers les pays de l'Est. Voire un aller-retour lorsque les voitures y sont maquillées pour être ensuite écoulées chez nous! Cela posé, toutes ne partent pas à l'étranger, bien évidemment. Une partie d'entre elles restent sur notre territoire et seront revendues (avec une carte grise toute neuve, créée au moyen d'une intrusion frauduleuse dans le fichier des immatriculations) ou en pièces détachées, via des sites de petites annonces ou les réseaux sociaux.

Une activité bien rodée

D'année en année, le vol des véhicules se professionnalise. Dorénavant, les voyous exercent en bande organisée et font partie de réseaux structurés, souvent liés au trafic de drogue et au blanchiment d'argent. Chacun son job: certains sont chargés de repérer les "proies" (dès 10 à 12 ans parfois!), d'autres, plus aguerris, viennent subtiliser vos biens en moins de deux, de préférence dans la rue, la nuit (mais pas seulement), sur le parking d'un hypermarché ou d'une gare, dans un sous-sol, voire carrément sous votre nez dans votre jardin ou votre garage. Les véhicules dérobés sont ensuite acheminés vers des planques (terrains ou hangars isolés, sous-sols...), le temps de trouver et de virer d'éventuels traceurs GPS pour éviter qu'ils ne soient repérés. Ils peuvent être également récupérés par des garagistes véreux afin d'être désossés pour alimenter les marchés parallèles de pièces détachées en France et à l'étranger (la Russie par exemple)... Quand ils ne franchissent pas la frontière la nuit même.

Le piratage 2.0: la norme

Si l'on constate que certains véhicules peuvent encore être ouverts "à l'ancienne", autrement dit en brisant une vitre ou en crochétant la serrure, 70% des véhicules (selon Argos, 94% selon Coyote Secure) sont dérobés sans effraction (vol à la souris ou "mouse jacking"). Logique,

Aucun département n'est à l'abri

■ Sans surprise, les régions et départements les plus peuplés sont aussi ceux où le risque de se faire piquer sa voiture est le plus élevé. C'est aussi là où la concentration de véhicules est la plus forte. Mais ne baissez pas la garde au prétexte que vous vivez dans un lieu paisible et en apparence préservé. Les truands sont mobiles et opèrent de plus en plus dans les zones périurbaines et rurales, à l'abri de la foule et des regards. Sans compter qu'avec les économies effectuées parfois sur l'éclairage public la nuit, ils peuvent opérer dans l'ombre sans crainte d'être repérés.

■ Les voleurs peuvent ainsi parcourir des centaines de kilomètres pour honorer leurs "commandes" de modèles spécifiques. Des déplacements vite rentabilisés lorsqu'il s'agit de voitures de luxe (Porsche Cayenne, Audi RS6, Range Rover...), maquillées et revendues, ou destinées au transport de drogue (go fast). Ainsi, s'il est exact que le nombre de vols de voitures en Ile-de-France reste toujours aussi spectaculaire (32 734 en 2024), en Corrèze et dans la Creuse, il progresse de 20,6 et 42,9 % (51,7 % en Martinique!). Certes, cela ne fait respectivement "que" 158, 100 et 801 véhicules dérobés, mais le taux d'évolution interroge (sources du ministère de l'Intérieur).

La "folie" des SUV et du luxe

Tant que les "commandes" crapuleuses de véhicules "tendance" – tels les Peugeot 3008, 5008, Toyota Rav4 et autres SUV de luxe – afflueront, ce business très lucratif ne faiblira pas. D'autant que ces voleurs courent moins de risques, par exemple, que les trafiquants de drogue, les sanctions pénales étant nettement moins sévères. Dans tous les cas, force est de constater que les véhicules "entiers" ou "découpés" pour reprendre le langage des forces de l'ordre ont vite fait de disparaître dans la nature.

Sur fond de trafic international

Planqué dans des containers au départ des ports du Havre, de Marseille et d'Anvers (Belgique), le fruit des larcins rejoint souvent l'Afrique, du Nord et de l'Ouest principalement (Nigeria, Sénégal, Côte d'Ivoire, Maroc,

les malfaiteurs vivent avec leur temps et sont passés experts en piratage électronique, jusqu'à déjouer les systèmes de sécurité des constructeurs, comme ceux – hélas! – de Toyota et de Stellantis (voir p. 8-9). Pas plus de trois ou quatre minutes leur sont nécessaires pour ouvrir et démarrer le bien convoité (90 secondes pour le DS 7 Crossback!). Et pas besoin d'un équipement hors de prix, ni d'aller sur le darknet. Pour quelques centaines d'euros (voire dizaines!), ils peuvent se procurer sur la Toile un "copieur de code", tel le Flipper Zero, dernier gadget à la mode... Ne leur reste plus qu'à démarrer la voiture à l'aide d'une clé vierge reprogrammée, d'un boîtier de démarrage dédié ou via le bus CAN (connexion au faisceau multiplexé du véhicule), comme pour les Toyota et Lexus.

Un fléau difficile à endiguer

De nombreux réseaux de crime en bande organisée sont démantelés chaque année. Mais, à l'instar des arnaques de tout bord qui pourrissent la vie des honnêtes gens, d'autres surgissent continuellement. Sans compter que l'imagination des malfrats n'a pas de borne quand il s'agit de rafler une voiture qui va leur rappor-

ter des milliers d'euros! En juin dernier, le parquet de Bordeaux annonçait encore l'interpellation de 17 voleurs, dont des ressortissants d'Europe de l'Est, suspectés de vol et de recel de 14 véhicules haut de gamme en bande organisée. En Bretagne, le mois dernier, un autre gang, qui profitait du sommeil de leurs victimes pour agir, a également été arrêté. Plus de 70 véhicules de luxe avaient été subtilisés en trois mois, le tout orchestré par un détenu depuis sa cellule! Dans l'Oise, les gendarmes ont fait s'écrouler un réseau qui sévissait dans tout l'Hexagone, pour un préjudice de plus de 600 000 €! Les autos avaient été maquillées et "régularisées administrativement". Autant d'affaires réglées avec l'aide de techniciens spécialisés du groupement Argos. Mais il ne faudrait pas oublier que certains vols obéissent à d'autres mobiles. Les grosses cylindrées (Porsche Cayenne, Audi RS6...) sont ainsi également recherchées pour commettre des délits (voir ci-dessus). Or, si les véhicules ont ici davantage de chances d'être abandonnés rapidement et retrouvés, le risque qu'ils soient sérieusement dégradés est aussi plus élevé.

Les 50 modèles les plus

Votre auto fait-elle partie des "proies" ciblées par les voleurs ? Pour le savoir, voici les cinquante modèles les plus fauchés en 2024. En bleu, vous trouverez leur fréquence de vol rapportée au parc roulant (nombre de vols/10 000 autos en circulation), ceci afin que vous ayez conscience, en un coup d'œil, que les voitures les plus "à risque" ne sont pas toujours celles que l'on croit...

1 ^{re}	Renault Clio 4	2283 →	27
2 ^e	Peugeot 3008 "2"	1504 ↗	34
3 ^e	Peugeot 308 "2"	1462 ↗	27
4 ^e	Renault Megane 4	1270 →	45
5 ^e	Peugeot 208 "2"	1194 ↗	24
6 ^e	Toyota Rav4 "5"	1132 →	214
7 ^e	Peugeot 208	1038 →	13
8 ^e	Renault Clio 5	1010 ↗	20
9 ^e	Renault Clio 3	865 ↘	11
10 ^e	Toyota C-HR	679 ↗	57
11 ^e	Peugeot 2008 "2"	660 ↗	20
12 ^e	Renault Megane 3	599 ↘	16
13 ^e	Peugeot 5008 "2"	555 ↗	32
14 ^e	Peugeot 207	504 →	7
15 ^e	Renault Scenic 3	494 ↘	12
16 ^e	Citroën C3 "3"	490 ↗	9
17 ^e	Fiat 500 "2"	486 →	13
18 ^e	Renault Captur	450 ↘	10
19 ^e	Citroën C3 "2"	417 →	9
20 ^e	Volkswagen Golf 7	387 ↗	14
21 ^e	Renault Twingo 2	377 ↘	9
22 ^e	Peugeot 206	351 ↘	6
23 ^e	DS 3	327 ↗	22
24 ^e	Dacia Sandero 2	315 ↗	7
25 ^e	Citroën C5 Aircross	301 ↗	19
26 ^e	Hyundai Tucson 2	284 ↗	46
27 ^e	Renault Twingo 3	270 →	7
28 ^e	DS 7 Crossback	255 ↗	33
29 ^e	Alfa Romeo Giulietta 2	245 →	53
30 ^e	Peugeot 2008	242 ↗	6
31 ^e	Renault Captur 2	235 ↗	9
32 ^e	Renault Megane 2	227 ↘	13
32 ^e ex æq	Volkswagen Polo 5	227 →	6
34 ^e	Peugeot 307	223 →	5
35 ^e	Peugeot 3008	222 ↗	7
36 ^e	Renault Scenic 4	221 ↗	22
37 ^e	Peugeot 308	220 ↘	6
38 ^e	Renault Scenic 2	218 ↘	8
39 ^e	Renault Kadjar	208 →	10
40 ^e	Citroën C3	206 ↘	5
41 ^e	Citroën C4 "2"	192 ↘	8
42 ^e	Audi A3 "3"	191 ↗	15
43 ^e	Audi A3 "2"	187 ↗	11
44 ^e	Renault Clio 2	182 →	3
45 ^e	Volkswagen Golf 6	177 →	11
46 ^e	Volkswagen Polo 6	176 ↗	8
47 ^e	Citroën C4 Picasso	175 ↗	6
48 ^e	Renault Clio	173 ↘	23
49 ^e	Renault Laguna 3	169 ↘	14
50 ^e	Audi A1	156 ↗	13

000 Nombre d'exemplaires volés
↗ Vols en hausse → Vols stables ↘ Vols en baisse
00 Nombre de vols pour 10000 voitures en circulation



volés et leur fréquence de vol

1^{re} Renault Clio 4 Victime de son succès



A. SAUNIER

Reine des ventes depuis des lustres (avec la Peugeot 208), la plus frenchy des citadines reste une valeur sûre pour les truands. Mais ils font surtout main basse sur ses pièces détachées, qui se revendent aussi sec "sous le manteau", l'attente d'approvisionnement par les voies légales pouvant s'éterniser. Même punition pour la Clio 5, meilleure vente de l'année 2024, qui se voit désossée régulièrement pour alimenter le marché noir de l'occasion. La vulnérabilité de son système de sécurité facilite, hélas, aussi son piratage (mouse jacking).

2^e Peugeot 3008 "2" La star des SUV compacts cartonne



A. SAUNIER

La marque du Lion plaît. Trop même. Car si vous ne vous en lassez pas... les voleurs non plus. En 2024, le 3008 ("2" et "3" confondus) se classait au 11^e rang des ventes avec 68 875 immatriculations (source AAA Data), prouvant qu'il reste indémodable. Le hic est qu'il continue aussi de progresser dans notre palmarès, à l'instar de la 308 "2". Ils se hissent tous deux sur le podium (2^e et 3^e rangs) et accusent une fréquence de vol supérieure à la moyenne (34 et 27/10 000). Il faut dire que la "french touch" s'exporte plutôt bien, planquée dans des containers...

6^e Toyota RAV4 "5" La plus populaire des japonaises



A. SAUNIER

Si la Clio 4 caracole en tête de notre top 50, c'est bien le Rav4 "5" qui, avec une fréquence de 214 vols/10 000, reste le modèle le plus recherché des malfrats. Donc le plus à risque! Un engouement partagé outre-Atlantique, en particulier au Canada, où il a été "élu" véhicule le plus volé en 2023. Son système de sécurité défaillant – à l'instar de celui du C-HR (10^e), également prisé et dont les vols progressent –, sa fiabilité, sa robustesse et sa valeur de revente en font une proie de choix. Mais le niveau de sécurité augmentant sur les prochaines versions, la donne devrait changer.

28^e DS 7 Crossback Vulnérable et... exportable



Y. LEFEBVRE

Propulsé sur le podium des modèles les plus convoités par les voleurs en 2021, la facilité avec laquelle il pouvait être démarré (90 secondes!) avait créé le buzz. Depuis, devant le succès grandissant des ventes, mais aussi des vols de son concurrent, le Peugeot 3008, on l'avait cru "à la retraite". C'était sans compter sur l'attractivité qu'il continue d'exercer, en Afrique notamment (à l'instar du 5008), et sur la vulnérabilité du système d'ouverture et de démarrage, jamais renforcé. Il occupe ainsi le 28^e rang du top 50! Restylé en 2022 et renommé DS 7 il ne devrait plus trop être inquiété, les failles ayant été corrigées.

39^e



F. GROUT

Renault Kadjar Faute de grive...

Ce n'est pas le SUV qu'on s'arrache le plus, d'autant qu'il date et qu'il a été remplacé par l'Austral. Mais c'est l'exemple type du vol opportuniste, principalement dû à la fragilité de son système d'ouverture automatique, à l'instar des autres modèles populaires du Losange tels que la Clio et la Megane 4, qui squattent désespérément les premiers rangs de ce palmarès.

42^e et 43^e



C. CHOULOT

Audi A3 "3" et "2" Une aura très particulière

On ne manque pas d'être surpris de retrouver chaque année cette compacte dans notre top 50. Il faut dire que les premium ne se bousculent pas. Une bonne nouvelle pour les propriétaires de modèles allemands puisque cela prouve qu'ils sont plutôt bien protégés. Reste que les voleurs "kiffent" l'Audi. Pour leurs virées persos?

Les 100 % électriques ne branchent pas des masses

Les propriétaires de Tesla – et des véhicules électriques en général – n'ont pas trop de souci à se faire. Les vols de ce type de modèles se comptent sur les doigts de la main. Les pays demandeurs de voitures provenant du Vieux Continent préfèrent les modèles essence. La raison en est simple: les infrastructures pour recharger les électriques manquent cruellement sur leur sol. Ces véhicules sont, par ailleurs, également souvent mieux protégés. Par exemple, dès que vous tournez autour d'une Tesla, le système électronique "sentinelle" (s'il est actionné) se déclenche et alerte son propriétaire.

Multipliez les parades et dissuas

Benoît Leclair, le directeur du groupement Argos, insiste – à raison – sur l'importance de protéger son véhicule, quitte à en faire un peu trop: "Pour lutter contre ce fléau, il est indispensable de multiplier les parades. Car si certains modèles sont plus prisés que d'autres, il faut avoir conscience que tous les véhicules peuvent être forcés, et sont susceptibles d'être dérobés. L'addition des protections doit avoir pour objectif de dissuader au maximum les malfrats de s'emparer de votre auto." Et indéniablement, ça marche! Peut-être pas à tous les coups, notamment si vous tombez sur un voleur déterminé. Mais sachez qu'en général, ces crapules agissent tel l'éclair (en trois minutes chrono). Dès lors, plus vous userez de moyens pour les ralentir, plus vous aurez de chances qu'ils passent leur chemin et aillent s'attaquer à une proie plus facile d'accès. Voici nos conseils pour assurer vos arrières et des choix de traceurs pour sécuriser et géolocaliser votre auto au cas où... En attendant qu'un label vous aiguille un jour sur leur efficacité. ■



Faites graver vos vitres

■ C'est LE mode de prévention par excellence. Proposé par les concessions à l'achat de la voiture (pour ne pas dire souvent imposé), le gravage des vitres coûte de 150 à 200 €, que l'on peut hésiter à déboursier car on n'en comprend pas toujours l'utilité. Or ce "tatouage", enregistré durant six ans dans le fichier national des véhicules gravés, peut être dissuasif. En outre, après un vol, il facilite l'identification de votre voiture par les forces de l'ordre et l'Argos. Vous pouvez vérifier si votre véhicule est enregistré dans la base Argos sur Gravage-vehicules.fr, c'est gratuit. S'il ne l'est pas, reportez-vous à liste des sociétés agréées sur Sra.asso.fr

Gare à l'isolement !

■ Préférez stationner votre véhicule sous un réverbère, sur une artère fréquentée et, si possible, à proximité d'une caméra de surveillance (même si son effet dissuasif semble parfois limité), plutôt que dans une zone sombre à l'abri des regards. Car si l'on sait que certains ne reculent devant rien pour désosser une voiture ou la subtiliser, cela peut en dissuader quelques-uns. Reste que les places de stationnement se réduisant à vue d'œil dans les zones urbaines, on n'a parfois pas d'autre choix que de se garer là où l'on peut. D'où l'importance de s'équiper en sus!

Utilisez un bloque-volant

■ Cette parade visible de tous n'empêchera pas un voyou de "s'approvisionner" en pièces détachées (comme actuellement sur les Renault Clio 4 et 5), ni de voler votre auto s'il est résolu à le faire. Mais cette cane antivol mécanique freinera les plus pressés et éloignera ceux qui ne sont pas équipés d'une tenaille. Préférez toutefois un modèle haut de gamme avec clé, type Stoplock Pro (moins de 100 €) et Disklock (à partir de 200 €), ceux à bas prix étant bien trop vulnérables.



A. PAUMARD

Filmez vos vitres



SHATTERGARD

■ Bien que le piratage électronique se soit largement développé, ne vous y trompez pas: le bon vieux mode opératoire "à la mano", qui consiste à briser une vitre pour pénétrer dans la voiture pour la faucher, s'emparer d'un accessoire (écran, voire mobilier...) ou d'effets personnels (qui, soit dit en passant, ne doivent jamais rester visibles dans l'habitacle), a toujours cours, souligne Benoît Leclair, de l'Argos. Pour renforcer la résistance du vitrage, retarder la casse et, surtout, décourager les voyous, la pose d'un film anti-intrusion est dès lors fortement conseillée. D'autant que cette protection sécurise également ses occupants en cas de car-jacking ou de vandalisme. Comptez autour de 80 € si vous effectuez vous-même la pose, et de 250 à plus de 650 € selon la surface à filmer si vous passez par un professionnel.

Investissez dans une alarme

■ Tout le monde n'est pas prêt à installer une alarme, car celle-ci peut s'emballer et agacer. Elle a pourtant le mérite d'alerter et de mettre en déroute une personne mal intentionnée. Dès lors, si votre auto n'en est pas équipée d'origine, pensez-y. Comptez 300 € maxi, hors pose, pour un modèle performant tel Beeper ou Cobra.

adez les voleurs

Planquez un traceur GPS

■ Ils ne sont pas infaillibles, mais ils sont sécurisants. Et avec un ou plusieurs dispositifs électroniques dissimulés dans votre voiture, vous optimisez vos chances, et celles des forces de l'ordre, de localiser au plus vite le véhicule dérobé. Ainsi, 39 % sont retrouvés dans les sept jours (source Argos). Et il y en a pour toutes les bourses :

Le tracker GPS Pro d'Invoxia (Invoxia.com)

Ce traceur de nouvelle génération fonctionne dans plus de 40 pays. Il est doté d'une alerte antivol en temps réel, sur l'appli dédiée, en cas de mouvements suspects. Et permet, grâce à la technologie Bluetooth, wi-fi ou GPS, de localiser à tout moment l'auto. Son plus ? Il bénéficie depuis avril dernier d'une fonctionnalité "Dossier vol" qui, en générant un QR code, accélère, si besoin, le processus de déclaration auprès des autorités et de l'assureur. Il leur transmet en prime la position exacte du véhicule à l'instant t, ce qui va faciliter les recherches. Coût : 150 €, abonnement d'un an compris. Dès 79 € le GPS "Classic" (achat sur Invoxia.com, chez Boulanger ou Norauto).

Le traceur de Coyote Secure (Moncoyote.com)

C'est sans doute la solution la plus complète de toutes. Ce traceur est planqué dans le véhicule par un professionnel agréé, afin d'être le plus indétectable possible. Son plus ? En cas de vol, un enquêteur lance la recherche de votre auto et passe le relais aux forces de l'ordre lorsqu'elle est localisée. Coût : 179 €/an + 49 € de mise en service.

La balise Rx de Roole, ex-Identicar (Roole.fr)

Elle est intégrée dans une complémentaire d'assurance souscrite en concession (à partir de 15 €/mois), ou achetée seule (45 € pour trois ans). Son plus ? La balise peut être détectée à tout moment par la communauté Roole (1,5 million de membres) en cas de vol. La position peut ainsi être transmise illico aux autorités.

L'Airtag d'Apple (Apple.com/fr/airtag)

Réservé aux possesseurs d'iPhone ou d'iPad (des équivalents existent sous Android), ce minitraceur se glisse dans un recoin de l'auto. C'est le dispositif de localisation le moins cher de tous (39 €).

Sécurisez vos clés et la prise diagnostic

■ Glissez votre clé ou votre carte dans une boîte en métal (au pire dans du papier "alu") ou dans une pochette anti-RFID (Radio Frequency Identification ou identification par ondes radio) **1**.

Cela fait cage de Faraday et bloque le signal émis non-stop par la clé/carte mains libres. Ainsi, le voleur 2.0 ne peut l'intercepter à distance et, de ce fait, le dupliquer pour pirater l'ouverture des portières (mouse jacking).

■ Rendez muette la prise diagnostic avec un antivol OBD **2** : ce dispositif se présente sous la forme d'un petit boîtier qui empêche le piratage de l'ordinateur de bord, lequel renferme toutes les données de votre véhicule, comme le code de vos clés ou le démarrage automatique d'urgence. Editer une nouvelle clé ou démarrer votre auto à distance (relay attack) est alors impossible pour une personne mal intentionnée. A partir d'une centaine d'euros hors pose (antivol Jadauto) ; autour de 320 € (pose comprise) pour l'antivol firewall OBD de Norauto destiné à un SUV 3008 "2" Hybrid de 2024.

N. SOLER



1



JADAUTO

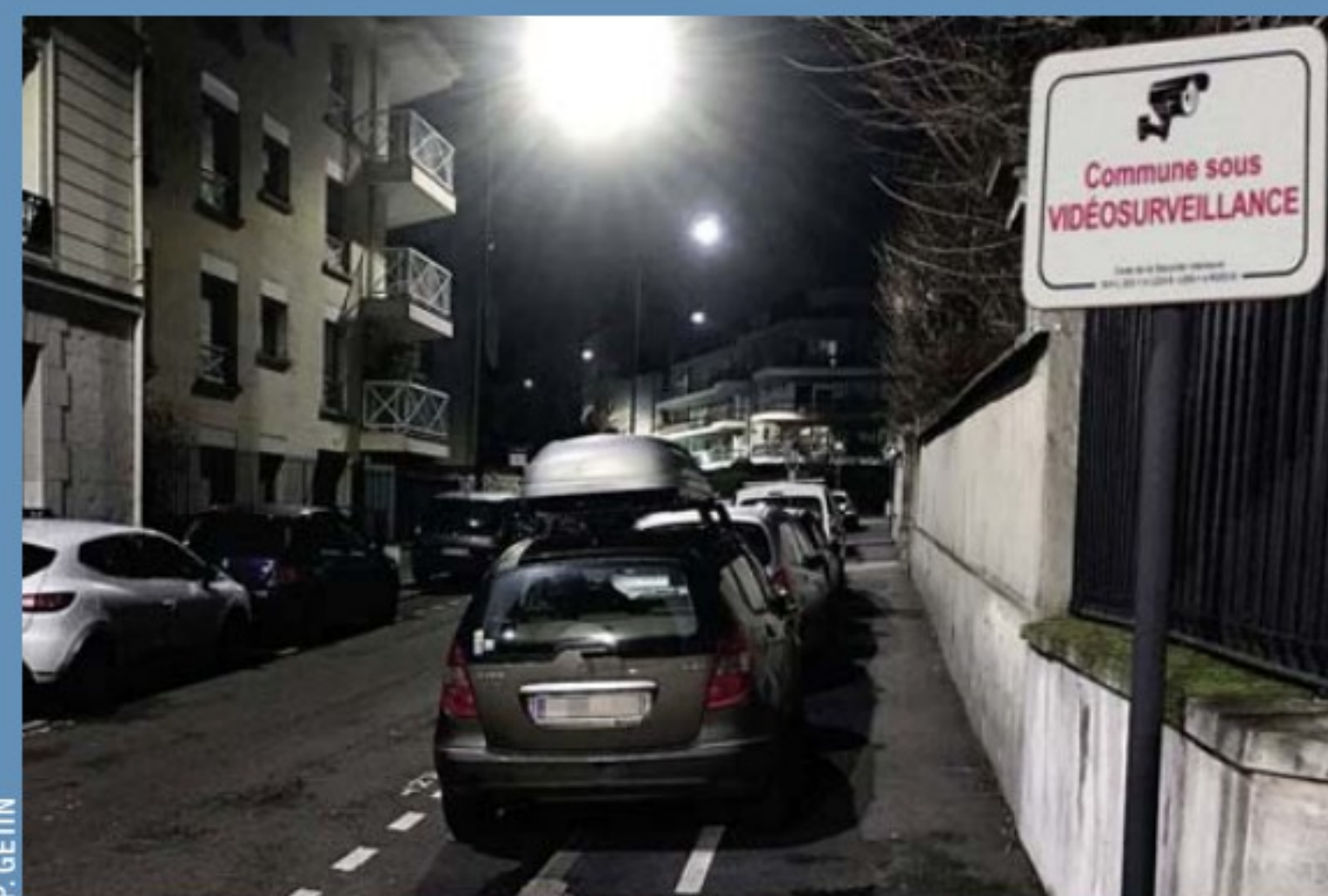
Les assureurs veulent faire passer le message

L'organisme France Assureurs, qui représente 254 sociétés d'assurance, le martèle par la voix de sa présidente, Florence Lustman. "Le vol d'un véhicule ne concerne pas que son propriétaire, c'est toute la communauté des assurés qui en supporte les conséquences. Pour limiter les risques, il est recommandé d'adopter des gestes simples et efficaces : privilégier un stationnement sécurisé, éviter de laisser son véhicule immobilisé trop longtemps et l'équiper de dispositifs de protection comme une canne antivol ou un traceur GPS. La vigilance de chacun contribue à la sécurité de tous."

On ne peut qu'être d'accord avec ces propos. Surtout si, à terme et au prix des efforts de tous, cela permet de limiter la hausse des primes d'assurance. Voire de les faire baisser !



FRANCE ASSUREURS



P. GÉTIN

Véhicule volé, retrouvé et mis en fourrière : la double peine

■ Comme nous l'avons vu précédemment, lorsque le véhicule est retrouvé, son état peut laisser à désirer, quand il n'a pas été sciemment saccagé pour faire disparaître toutes traces d'empreintes ou d'ADN. Quoi qu'il en soit, s'il roule encore, son propriétaire peut également avoir la mauvaise surprise d'avoir à régler une note salée de fourrière s'il était garé sur la voie publique.

■ Ainsi que le révélait l'UFC-Que Choisir le 21 janvier dernier, d'après une note du ministère de l'Intérieur, "Confier un véhicule volé à un professionnel n'est pas une mise en fourrière, mais une garde conservatoire." Une nuance qui échappera au commun des mortels et, en particulier, au propriétaire du véhicule volé et retrouvé (64 % le sont sous un mois selon l'Argos), qui risque à nouveau de prendre un coup sur la tête. Car, dans un tel cas de figure, les tarifs de la fourrière sont libres et non pas fixés par la loi comme lorsqu'il s'agit d'un enlèvement classique de véhicule pour stationnement gênant. Et c'est souvent à la victime de régler la facture de la mise en fourrière, les frais étant rarement pris en charge par l'assureur. Or, à raison de plusieurs dizaines d'euros par jour, en sus des frais d'enlèvement (jusqu'à 150 €), et pour peu que la victime tarde à être avertie ou qu'elle soit absente, la note peut s'élever à plusieurs milliers d'euros ! Devant une telle situation totalement injuste et ubuesque, l'UFC-Que Choisir a décidé de saisir les autorités.



H. KIELWASSER / L'ALSACE / MAXPPP

ÊTRE VERBALISÉ POUR LE STATIONNEMENT, DANS UNE ZFE, D'UN VÉHICULE EN THÉORIE BANNI, C'EST POSSIBLE.

Crit'Air 3 interdites dans les zones à faibles émissions (ZFE)

A Lyon, les PV tombent déjà !

A propos des interdictions de circulation des Crit'Air 3 dans les ZFE, vous évoquiez dans le n° 1898 le fait que les villes seraient tolérantes et qu'il n'y aurait, pour l'instant, pas de sanction. Pourtant, selon ma fille, à Lyon, des voitures Crit'Air 3 verbalisées (même en stationnement), il y en a... Y compris autour de l'hôpital Saint Joseph Saint Luc ! Aligner ceux qui viennent, peut-être, se faire soigner, c'est dégueulasse.

Alain Dessap, Grigny (69)

François Tarrain. Toutes les métropoles ayant durci leurs restrictions ne font pas preuve de la même clémence. Ainsi, dans le Grand Paris, elle est de mise pour les Crit'Air 3 jusqu'en

2026 ; à Montpellier, jusqu'en 2027 ; à Grenoble, jusqu'au 30 juin... Mais pas à Lyon, où la tolérance a vécu. Et cela, comme votre fille l'a constaté, même pour les véhicules bannis simplement stationnés dans le périmètre de la ZFE : eux non plus ne sont pas à l'abri d'une contravention (mais pas via les sulfateuses à PV). Pourquoi un tel zèle ? Parce que l'interdiction de circuler et de stationner dans la ZFE de Lyon est active 24h sur 24 et 7 jours sur 7 ! A l'inverse, dans les métropoles où elle n'est en vigueur qu'à certains horaires, le stationnement ne pose pas de problème. Bref, pour éviter la prune à 68 € à Lyon, mieux vaut créer un compte "Petit rouleur"*, qui permet de bénéficier d'une dérogation 52 jours par an.

Usurpation d'identité

Au salon Rétromobile, j'ai été choqué de voir, sur le stand des 70 ans de la DS, la mise en scène grotesque de DS Automobiles pour s'emparer indûment d'une histoire qui n'est pas la sienne. Le pire ? La DS 21 grimée en noir et blanc pour tenter de donner illusion d'une continuité avec la DS N°8. Quelle imposture !

Philippe Thuillière, Greuville (76)

Pierre-Louis Champeaux. Vous avez été plusieurs à nous faire part de votre stupéfaction face à la "récupération" de l'anniversaire de la DS par la marque éponyme. Les citroënistes parlent clairement d'une usurpation d'identité... Mais pour DS Automobiles, c'était le moyen de se fabriquer une généalogie, donc une légitimité. Sauf que l'artifice ne fait pas illusion, tant la filiation entre la DS originelle et la N°8 est inexistante. Preuve que lorsque l'on veut ressusciter ses gloires passées, comme Renault le fait avec une certaine réussite, mieux vaut avoir des arguments crédibles.



A. SAUNIER

Rappel aux adeptes (très pressés) de vélos cargos : primo, le port du casque est obligatoire jusqu'à 12 ans pour les enfants que vous transportez (souvent par deux, voire trois) ; secundo, l'interfile, c'est autorisé pour les motos sur la route, pas pour vous sur le trottoir au milieu des piétons !

Sophie, Garches (92)

Question de poids...

Dans l'article de la semaine dernière sur le "malus maximus", vous renvoyez à 2026 les évolutions de la taxe sur le poids. Pourtant, il me semblait que la donne devait changer dès cette année pour les hybrides rechargeables ?

Renaud G., Braine (02)

François Tarrain. Vous avez raison, cette motorisation est bien frappée par le malus au poids... depuis le 1^{er} janvier dernier (et non le 1^{er} mars prochain, comme le malus CO₂). Concrètement, en 2025, les hybrides rechargeables sont soumises au malus au poids. Elles bénéficient cependant d'un abattement de 200 kg si elles offrent une autonomie en tout électrique supérieure à 50 km.

... et poids en question

Quel est le poids pris en compte par les villes pour appliquer aux voitures jugées trop lourdes un tarif de stationnement majoré ?

Caroline T., Nuits-Saint-Georges (21)

Pascale Gétin. Ça dépend des villes ! Paris et Lyon se basent sur la masse du véhicule en service (case G de la carte grise), soit le poids à vide auquel est ajouté celui du conducteur (75 kg de plus). En revanche, Bordeaux – qui mettra en place le stationnement différencié le 2 mai – semble vouloir considérer le poids à vide (case G.1), qui, lui, n'inclut pas le conducteur.

F.2	2280
G.1	1530
J.1	VP
07/46*	0534*04
P.2	133

N. SOLER

Ligne rouge

Je me suis toujours demandé à quoi (ou à quelle distance) pouvait correspondre la ligne rouge présente en surimpression sur la vue arrière de ma caméra de recul. Le savez-vous ?

Gilda W., Lescar (64)

François Tarrain. Les différentes lignes horizontales indiquent la distance restante par rapport à l'obstacle (avec un calibrage qui varie selon les modèles). En règle générale, celle de couleur rouge correspond, elle, à la limite au-delà de laquelle il ne sera plus possible d'ouvrir le hayon sans que ça coince.



N. SOLER

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Les positions politiques d'Elon Musk :



Vous incitent à boycotter Tesla



Ne vous empêchent pas d'apprécier la marque



Ne changent rien : Tesla, ça n'est pas pour vous

Participez à la question de la semaine prochaine sur Autoplus.fr

Si l'offre diesel des constructeurs était plus étoffée, en achèteriez-vous un ?

- Oui, sans hésiter !

- Peut-être, vu que je roule beaucoup.

- Peu probable, je ne roule pas assez.

- Non, la crainte des ZFE m'a vacciné.

SKODA | 130 ANS

Škoda Fabia

La citadine qui n'a pas peur
des grandes distances.



À partir de

209€/mois⁽¹⁾
sans apport

**2 mois de
loyers offerts**

LLD 37 mois

Disponible immédiatement

Modèle présenté : Fabia Selection 1.0 TSI 95ch BVM avec options, 2 loyers offerts après 1^{er} loyer de **307 €** suivi de 34 loyers de **307 €**, remise de **4 200 €** déduite.

Offre valable du 01/01 au 31/03/2025. (1) Fabia Selection 1.0 TSI 95ch BVM en location longue durée 37 mois / 30 000km maximum, remise de 4 200 € déduite hors assurances facultatives. 2 loyers offerts après 1^{er} loyer de 209€ suivi de 34 loyers de 209€. Offre à particuliers chez tous les distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - SARL de droit allemand - Capital social : 318 279 200€ - Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.oriass.fr) - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 av. de la Demi-Lune. 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise : 451 618 904 - Administration et adresse postale : 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 Fabia : cycles mixtes (l/100km) min - max : WLTP : 5,0 - 5,6. Rejets de CO₂ (g/km) min - max : WLTP : 114 - 123. Valeurs au 05/11/2024. Susceptibles d'évolution.



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



CAMÉRA CACHÉE



Sécurité garantie avec le forfait "départ en vacances", offert chez Rody ?

LA MISSION DE NOTRE ESPION

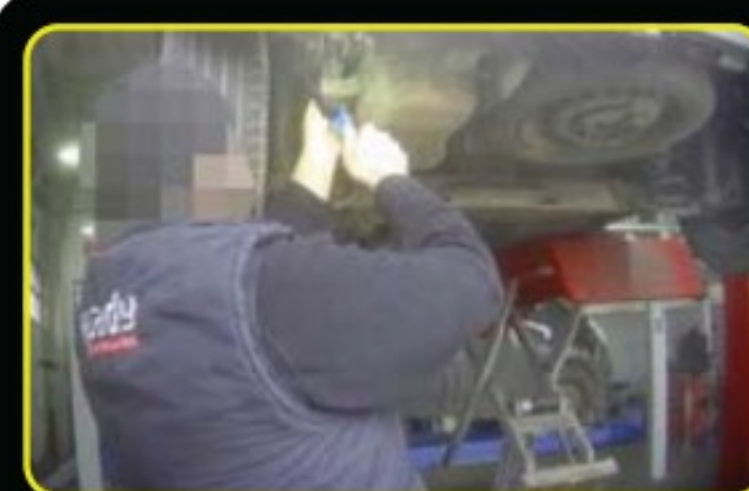
Jusqu'au 28 février, l'enseigne effectue à l'œil un bilan complet (d'une valeur de 19,90 €) et promet des conseils d'expert pour "un voyage en toute sécurité". Avant de rejoindre les pistes de ski, notre espion ne pouvait pas rater ça...



Rendez-vous calé sous 48h et équipe au fait de l'offre: "Elle est valable jusqu'à fin février. On va faire le tour complet de l'auto. Et comme c'est l'hiver, on contrôlera la batterie. Si vous devez circuler en montagne prochainement, on va particulièrement regarder les pneus." Faites donc...

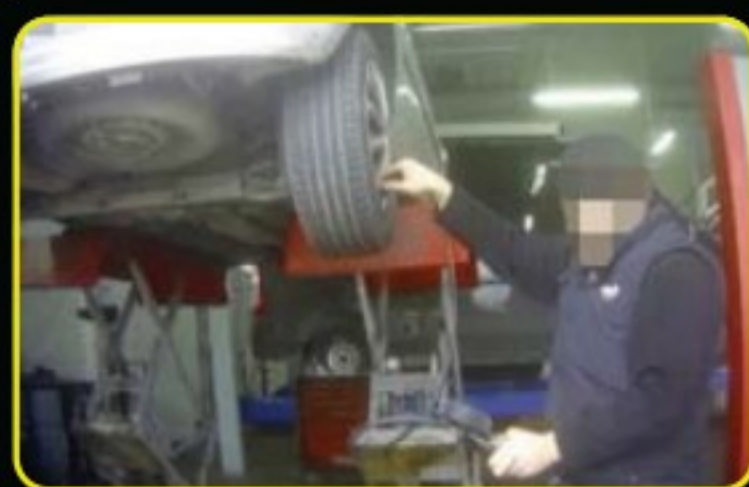


Ni une, ni deux, le mécano attrape les clés, récupère la Renault Clio et file à l'atelier. Premier bon réflexe: le contrôle des niveaux, huile comprise et l'appoint de ceux de refroidissement et du lave-glace. Puis, sans mollir, il lui fait prendre de la hauteur, direction les soubassements.



"Aïe, le silentbloc du silencieux est fatigué, ça doit claquer sur les bosses. Je le mettrai sur le devis. Et je vais tenter de voir d'où vient le suintement d'huile côté moteur. Les disques, eux, sont à mi-usure, les plaquettes arrière à 40%. Par contre, à l'avant, elles arrivent à 75%, il faudra les changer." Vrai.

PHOTOS: DR



Les pneus? "Ça va encore à l'avant, mais à l'arrière, ils sont à la limite." Pression ajustée (roue de secours comprise) et retour au sol. La batterie est testée et validée, l'origine du suintement trouvée: "Le joint du cache culbuteur! Si vous n'ajoutez pas de l'huile sans arrêt, c'est juste à surveiller."



Le bilan éclairage (en duo) ne rate pas l'ampoule de phare HS. Mais au lieu de la changer avec celle de notre kit, il va en prévoir une dans le devis: y a pas de petits profits. A ce propos, il aurait d'ailleurs pu en profiter pour nous coller des essuie-glaces avant et arrière... s'il les avait vérifiés.



Bilan: "Pour être tranquille en montagne, prenez des pneus toutes saisons. Mais sachez-le, il faut les poser par quatre." Exact. Le devis? 440 € le train complet de pneus*, donc, 86 € de plaquettes de frein, 71 € de silentbloc... et une mesquinerie à 20 € pour l'ampoule, dont il aurait pu nous faire grâce.



Rien à redire (mais on pinaille un peu)

Accueil, expertise et devis carrés, ce Rody a bon sur toute la ligne. On l'aurait même couvert de louanges s'il avait juste pris deux minutes pour changer cette ampoule à l'œil. Car finalement, en prévoyant de nous facturer l'opération 20 €, il nous fait un peu payer le bilan gratuit, non?

*Incluant le parallélisme du train avant.

INFO OU INTOX?



"Le contrôle technique tous les ans, c'est pour bientôt"

Tiens, ça faisait longtemps qu'on n'avait pas entendu parler de ce projet...

Il a suffi que l'organisme allemand TÜV évoque l'idée d'un examen plus fréquent des véhicules "anciens" pour que la rumeur refasse surface chez nous: il serait question d'un projet de loi visant à soumettre à un contrôle technique annuel les autos âgées de plus de 10 ans. Le sujet étant suffisamment polémique pour faire réagir, nombre de médias ont relayé "l'info". Sauf que c'est archi-faux, au point que le ministère de la Transition écologique s'est fendu d'un démenti: "Aucun projet d'évolution de la réglementation n'est à l'ordre du jour pour raccourcir la périodicité des contrôles techniques, quel que soit l'âge du véhicule."

Verdict: 100 % infox

"Le modèle neuf le plus vendu en Andorre en 2024, c'est la Porsche 911..."

... et la deuxième marche du podium est occupée par la Toyota Yaris GR!

Les Andorrans rouleraient-ils sur l'or? C'est ce que laisse supposer le bilan diffusé par Car Industry Analysis: sur 2379 véhicules enregistrés dans la principauté en 2024, on compterait 83 Porsche 911, 47 Toyota Yaris GR, 46 Porsche Cayenne, 45 Macan... Des volumes faibles, mais qui trahissent un goût prononcé pour les modèles luxueux et/ou très malusés chez nous (60 000 € l'an dernier pour la Yaris GR!). De là à dire que nombre de ces autos sont immatriculées en Andorre pour être ensuite conduites "hors taxes" en France, il n'y a qu'un pas (que l'on peut franchir). Notez enfin que les chiffres de l'AIVA* placent, eux, la Yaris GR en tête des ventes "officielles" et la 911 plus loin derrière. Cela s'expliquant probablement par le fait que Car Industry Analysis prend aussi en compte les importations parallèles de Porsche.

Verdict: vrai, même si les chiffres diffèrent d'une source à l'autre

La photo de la semaine



Le nouvel embouteillage chinois

Semaine chargée sur les routes de Chine : à l'occasion des vacances de la fête du Printemps, près de 220 millions de Chinois ont pris leur voiture pour rendre visite à leurs familles. Ce qui, au retour, a occasionné des embouteillages monstres. La preuve en une photo, prise le 2 février à Nantong, dans l'est du pays : pas un chat dans un sens de circulation, une interminable procession dans l'autre. Nouveauté cette année, l'augmentation du nombre de voitures électriques dans le trafic, qui a mis le réseau de recharge sur autoroute à rude épreuve : avec une fréquentation en hausse de 50 % et 7,5 millions de kilowattheures distribués chaque jour (soit grosso modo de quoi parcourir 500 000 km), là aussi, il y a eu de l'attente !

XUCONGJUN / FEATURECHINA / MAXPPP



Vos images

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



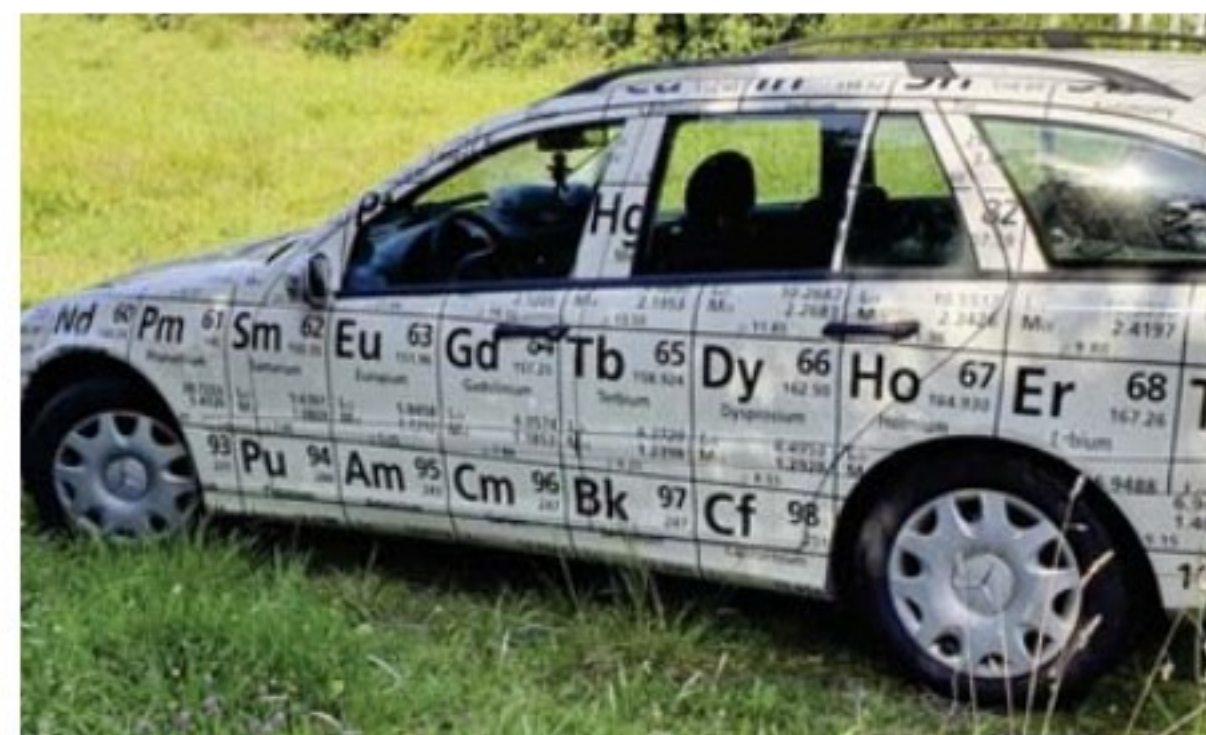
On connaissait la 2CV Cochonou du Tour de France, pas la version "cochon nu". Spécialité alsacienne croisée à Scherwiller (67).

Par Olivier P.



On espère que le propriétaire a donné son accord (on ne saura jamais si la voiture, elle, était consentante). Croisé à La Bresse (88).

Par Quentin Journeaux



Une Mercedes recouverte de la table des éléments : l'œuvre d'un chimiste obsédé par son sujet ou à la mémoire défaillante ?

Par Marc Lenormand

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS

NEWSPRESS



Rejoins nous
16 novembre 2023 - 45
Voiture électrique - La plus grosse arnaque que le monde ait jamais vue!!
Si nous étions coincés dans un embouteillage de 3 heures dans le froid, et chauffer l'habitacle, les batteries seraient complètement mortes.
Et quand les routes sont bloquées par les bouchons, comment rechargez-vous les batteries sur place ?
Les embouteillages seraient le même problème pendant les fortes chaleurs, impossible d'allumer la climatisation, vos batteries seraient mortes en un rien de temps !
Bien sûr, aucun politicien ou journaliste n'en parle!!!!

Cette publication (au français approximatif) tourne en boucle sur les réseaux sociaux depuis des années. Le message ? En substance : au bout de 3 h coincée par grand froid, une électrique viderait ses batteries. Et ça "aucun journaliste n'en parle!". Bah si, parlons-en...

VOITURES ÉLECTRIQUES EN HIVER

La peur de la grande panne

A chaque vague de froid, la question revient : les électriques coincées dans les bouchons risquent-elles de finir rapidement "à plat" ? Nos tests prouvent heureusement le contraire. En revanche, la diminution de l'autonomie en hiver reste un sujet.

Faudra-t-il faire venir autant de dépanneuses que de véhicules en panne de batteries ? "Conducteur et passagers 'réfugiés climatiques' dans des voitures thermiques mieux chauffées ?", "Comment feront toutes ces autos pour

repartir étant donné que leurs batteries seront complètement vidées par le chauffage ?"... A chaque hiver, vous êtes nombreux à nous écrire pour nous soumettre vos interrogations (parfois moqueuses !) au sujet du risque pour les utilisateurs

de voitures électriques de se retrouver en "carafe" lors de fortes tempêtes de neige, entraînant une longue immobilisation du trafic dans un froid glacial. Des questions parfaitement légitimes, car si les moteurs thermiques génèrent naturellement beaucoup de chaleur, ce n'est pas le cas des électriques. Les voitures à piles doivent donc puiser dans leur batterie pour que leurs occupants ne grelottent pas. Mais au bout de combien de temps le chauffage d'une voiture électrique finira-t-

il par épuiser les accumulateurs ? Un modèle thermique s'en sortira-t-il mieux ?

Le labo Auto Plus comme juge de paix

Pour en avoir le cœur net, nous avons réalisé nos propres mesures, en comparant une Opel Corsa hybride avec une Renault 5 E-Tech (voir encadré ci-contre). Le verdict bat en brèche les idées reçues : oui, c'est bien la voiture électrique qui saura vous tenir au chaud le plus longtemps ! Il convient cepen-

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 13 février 2025. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE ⁽¹⁾ Prix moyen ⁽²⁾ 1,724 € ⚡		
1 ^{er}	Casino	1,654 €
2 ^e	Hyper U	1,663 €
3 ^e	E.Leclerc (hypers)	1,668 €
4 ^e	Intermarché	1,672 €
4 ^e ex æq	Super U	1,672 €
6 ^e	Netto	1,674 €
7 ^e	Auchan (hypers)	1,677 €
8 ^e	Intermarché Contact	1,678 €
9 ^e	Géant Casino	1,681 €
10 ^e	Match	1,683 €

SP95-E10 ⁽¹⁾ Prix moyen ⁽²⁾ 1,789 € ⚡		
1 ^{er}	Hyper U	1,721 €
2 ^e	Cora	1,726 €
3 ^e	E.Leclerc (hypers)	1,730 €
4 ^e	Auchan	1,737 €
4 ^e ex æq	Super U	1,737 €

E85 ⁽¹⁾ Prix moyen ⁽²⁾ 0,804 € ⚡		
1 ^{er}	E.Leclerc	0,757 €
2 ^e	Intermarché	0,760 €
3 ^e	Hyper/Super U	0,764 €

(2) I SP95: 1,813 € ⚡ I SP98: 1,892 € ⚡ I GPL: 1,011 € ⚡ I Baril de Brent: 71,47 € ⚡

1. Hors autoroute. 2. Tous les prix moyens indiqués sont des estimations Auto Plus.

Palmarès réalisés à partir des données fournies par Carbu.com (<https://france.carbu.com>), qui recense les prix des carburants pratiqués parmi 12 260 stations pour aider les consommateurs à comparer les tarifs.

PERMIS DE CONDUIRE À 17 ANS

73 % de taux de réussite !

■ Un an après avoir été autorisé, le permis de conduire dès 17 ans vient de faire l'objet d'un premier bilan. Et "les résultats sont incontestablement positifs", dicit la Sécurité routière. Jugez plutôt : sur les 290 050 jeunes de 17 ans ayant passé l'épreuve pratique l'an dernier (soit 33,7 % de la classe d'âge), ils ont été 211 471 à avoir obtenu leur sésame. Soit un taux de réussite mirifique de 73 % contre environ 58 % en règle générale ! Autres enseignements, les lauréats pré-adultes vivent dans un environnement tant urbain que rural et "la réforme [s'est fait] ressentir sur l'ensemble du territoire". Bref, un plébiscite et un véritable succès qui s'explique – peut-être en partie – par un phénomène de "report" : certains jeunes candidats ont probablement commencé leur apprentissage en conduite accompagnée (qui affiche un taux de réussite de 75 %) pour basculer, l'an dernier, vers une formation classique.



François Tarrain



Et de 53 ! L'Eure va devenir le 53^e département à déroger à la règle du 80 km/h : début 2026, la limitation repassera à 90 km/h sur 420 tronçons de routes. **100% électriques.** Ou presque ! Sur les 9 343 voitures immatriculées en janvier en Norvège, 8 954 étaient des électriques, soit une part de marché de 95,8 % ! **Une de plus.** Le 1^{er} mars, les Hauts-de-France rejoindront la longue liste des régions où

Nos mesures : jusqu'à 7 heures de plus au chaud en électrique



En cas d'arrêt prolongé sur une route saturée ou impraticable – on se souvient du récent éboulement de la RN90 – risque-t-on de finir plus rapidement en Mr Freeze dans une voiture électrique ou une thermique ?

■ **Notre protocole.** Frédéric, le technicien de notre labo, a élaboré un protocole précis : batteries et réservoir pleins (histoire de partir à égalité), chauffage sur 21 °C (mesures démarrées avec un habitacle déjà chaud) et climatisation désactivée, avec une température extérieure de 1 °C et en contrôlant si la consigne de température intérieure est bien respectée.

■ **Véhicule thermique.** A bord de l'Opel Corsa 1.2 hybride de 100 ch, le chauffage régule parfaitement à 21 °C, et l'auto consomme 0,65 l/h (régime de ralenti). Soit une autonomie de 67 heures en démarrant avec un réservoir plein (44 litres).

■ **Véhicule électrique.** A bord de la Renault 5 E-Tech Autonomie Confort 150 ch, le chauffage fait du zèle, avec une température intérieure de 22,2 °C. Mais sa pompe à chaleur se révèle frugale : seulement 700 watts en consommation instantanée, si bien qu'il faudra pas moins de... 74 heures avant d'épuiser ses batteries (52 kWh), soit 7 heures de plus que la Corsa !



N. SOLER

dant de nuancer ce résultat : la R5 bénéficie en effet d'une pompe à chaleur (PAC), beaucoup plus efficace qu'un chauffage à résistances classique, qui consommera deux à trois fois plus. Si bien qu'un modèle sans PAC doté d'une batterie équivalente n'aurait pas tenu plus de 35 heures avec une charge complète. Mais, même en se retrouvant coincé avec une demi-charge de batterie, cela laisse encore plus de 15 heures au chaud : vous aurez sans doute faim et/ou soif avant ! En outre, rappelons qu'utiliser les sièges chauffants, fréquemment proposés sur les électriques, car ils sont particulièrement frugaux (une centaine de watts par assise), permettra

de conserver une sensation de confort tout en limitant l'utilisation du chauffage, repoussant d'autant la "panne sèche". La pompe à chaleur ne s'impose vraiment que dans les régions froides, et est fournie de série sur bon nombre d'électriques, comme les BMW iX1, Citroën ë-C4, Kia EV9, MG4 (sauf finition de base), Renault Megane E-Tech (sauf base) et Scenic E-Tech ou encore toutes les Tesla. Sur d'autres modèles, l'équipement est facturé en option (comptez généralement de 800 à 1 200 €) comme sur les Hyundai Kona Electric, Kia EV6, Peugeot E-208, E-2008 et E-3008, ainsi que les Volkswagen ID.3 et ID.4. Cette question du type

de chauffage ne se pose pas avec les thermiques, toutes pouvant compter sur les calories perdues par le moteur pour réchauffer, au moins en partie, l'habitacle.

L'autre sujet qui fâche : l'autonomie

Si elle est capable de vous garder au chaud, il faut tout de même admettre que la voiture électrique n'aime pas les frimas : l'air glacial, plus dense, augmente la traînée aérodynamique ; les réactions chimiques à l'intérieur des batteries sont plus lentes ; surtout, on l'a vu, le chauffage de l'habitacle entraîne une surconsommation sensible. Selon une récente étude américaine portant sur

plus de 18 000 véhicules électriques, on constate une diminution moyenne de 20 % de leur autonomie lorsque la température descend à 0 °C. Les modèles équipés d'une PAC s'en sortent mieux (- 17 %) que ceux dotés d'un chauffage classique à résistances (- 25 %). Et si le Tesla Model X, meilleur élève de l'étude, ne perd que 11 % de rayon d'action lorsqu'il gèle, ce chiffre atteint... 37 % pour un Volkswagen ID.4 sans PAC, bonnet d'âne du classement. Heureusement, des astuces existent pour préserver l'autonomie en hiver : nous en parlons dans le n° 1899. Car un "électromobiliste" averti en vaut deux... **Vincent Desmots**

LA QUESTION INATTENDUE

Quel est le modèle favori des professionnels de santé ?



Si l'on considère l'ensemble des professions (infirmiers, chirurgiens, dentistes, spécialistes, généralistes) sans distinction, les modèles qu'ils achètent en priorité n'ont rien d'extraordinaire. On trouve en tête la Renault Clio (7 718 ventes en 2024) suivie de la Citroën C3 (6 950) et de la Peugeot 208 (6 875). Le reste est à l'avenant : des 2008/3008, des Yaris Cross/Yaris, des Skoda Octavia, des 5008... Et loin derrière (22^e rang), le premier modèle premium : le BMW X1.



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

CABINES La journée de la semaine



MAYENNE (53)

A81, PR 264+600, La Brûlatte (Le Mans vers Rennes), 90 km/h. Le radar chantier se trouve dans la zone de travaux, 2 km avant le péage de La Gravelle. 48°04'39.5"N 0°59'36.9"W



PUY-DE-DÔME (63)

RD2089, PR 123+510, Bourg-Lastic (dans les deux sens), 90 km/h. Radar autonome sur l'itinéraire sécurisé, devant l'entrée du karting de Bourg-Lastic. 45°38'59.7"N 2°34'49.8"E



SAÔNE-ET-LOIRE (71)

RN70, PR 36+980, Blanzay (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar chantier contrôle la zone de travaux juste avant le nouvel échangeur de Blanzay. 46°41'37.5"N 4°22'43.0"E



TARN (81)

RN126, PR 39+010, Saint-Germain-des-Prés (dans les deux sens), 70 km/h. Le radar chantier est installé dans la zone de travaux au niveau du carrefour vers Saint-Germain-des-Prés. 43°33'28.8"N 2°04'12.2"E



SIGNEZ-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

le tarif du cheval fiscal augmente : il doit passer de 36,20 € à 42 € et l'exonération de 50 % accordée aux véhicules hybrides, GPL et E85 va disparaître. **Jackpot...** pour les 5 000 salariés de Ferrari qui vont, chacun, recevoir une prime de compétitivité de 14 400 € (après celle de 13 500 € l'an dernier).

PLAQUE : LA SÉRIE DU MOMENT

HC - 123 - AD 47



RENAULT SCENIC E-TECH ELECTRIQUE

jusqu'à 625 km d'autonomie⁽¹⁾
toit verre panoramique opacifiant solarbay^{®(2)}
openR link avec Google intégré⁽³⁾
jusqu'à 30 systèmes avancés d'aide à la conduite

300€ à partir de
/mois⁽⁴⁾

borne de recharge offerte⁽⁵⁾

LLD sur 37 mois. 1^{er} loyer de 3 500€
4 000€ de bonus écologique déduits⁽⁶⁾
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁷⁾

particulier, professionnel ou
commerçant, rejoignez Plug Inn*
le réseau de bornes de recharge
électrique





2024 voiture de l'année

modèle présenté : Renault scenic e-tech électrique techno 220 ch - option iconic - peinture métallisée à 483€/mois⁽⁸⁾ contrat sérénité inclus pour 1€/mois⁽⁷⁾ (1) selon données wltp. (2) selon équipement. (3) Google, Google Play, Google Maps, Waze sont des marques déposées de Google LLC. (4) ex. pour Scenic evolution 170 ch hors options. (4)(8) locations longue durée, hors assurances, 37 mois/30 000 km max. 1^{er} loyer majoré 7 500€ ramené à 3 500€ après déduction 4 000€ de bonus éco, sous réserve éligibilité et réserve acceptation diac, agissant sous la marque commerciale mobilize financial services, capital 415100500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand - 702 002 221 rcs bobigny. n° orias : 07004966 (www.orias.fr). restitution véhicule en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. (5) borne de recharge à domicile Mobilize powerbox uno (valeur : 600€ ht) offerte pour achat borne + installation. borne non substituable par autre contrepartie, ni par borne équivalente. offre à particuliers résidant en maison individuelle. forfait borne avec installation de Mobilize power solutions. (6) bonus éco 4 000€, sous réserve éligibilité (selon décret n° 2024-1084 du 29/11/24), conditions sur <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000050690951>. (7) contrat sérénité Renault selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat lld peut être souscrit sans contrat d'entretien. détail points de vente et [renault.fr](https://recharge.renault.fr). offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande de Scenic neuf **du 1^{er} au 28/02/25**. *plateforme communautaire de recharge électrique. **consommations min/max (kwh/100 km)**: 16,3/17,3. émissions co₂ (g/km)**: 0 à l'usage, hors pièces d'usure. **selon norme wltp.** [renault.fr](https://recharge.renault.fr)

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



La future 208 devrait être dévoilée lors du prochain Mondial de l'auto à Paris, en octobre 2026. Produite à Saragosse, en Espagne, elle inaugurerait la nouvelle plateforme multi-énergie STLA Small, qui sera également utilisée par le prochain 2008.

ILLUSTRATION **Auto Plus**



ELLE ARRIVERA SUR NOS ROUTES EN 2027

Peugeot prépare sa future 208

Base technique inédite, style repensé, volant rectangulaire sans liaison mécanique digne d'un film de science-fiction : la prochaine Peugeot 208 s'annonce comme une véritable révolution par rapport à la génération actuelle. Voici les premières infos exclusives d'*Auto Plus*, deux ans avant sa sortie.

Quel sacré numéro ! Depuis son lancement en 2019, l'actuelle Peugeot 208 connaît un vrai succès. Elle squatte chaque année le podium des meilleures ventes de voitures neuves en France, et elle est même parvenue à se hisser au

sommet du hit-parade européen en 2022, toutes catégories confondues. Aujourd'hui encore, elle continue de briller, même si la Renault Clio – son éternelle rivale – a repris du terrain ces derniers temps. Il faut dire qu'elle a bénéficié d'un restylage réussi au printemps 2023,

chapeauté par un certain Gilles Vidal, auparavant chef du design chez... Peugeot ! La rivalité entre ces deux stars du marché se joue désormais en coulisse, dans les bureaux d'études des deux constructeurs. Chacun peaufine la prochaine génération de son best-seller. Après

avoir récemment dévoilé les premiers secrets de la Clio 6 (voir *Auto Plus* n° 1892), intéressons-nous aujourd'hui à la future 208. Et il y a des choses à dire !

Virage à 180 degrés

Il y a encore quelques mois, il était acté que la petite Peugeot deviendrait un modèle 100 % électrique. Mais face au ralentissement de la demande pour les véhicules à batteries (les ventes ont reculé de 5,9 % en Europe l'an dernier), Stellantis, la société mère de Peugeot, a dû

L'actuelle 208

N. SOLER



R. DEMARETS

Future 208

En Bref

Lancement: début 2027

Longueur: 4,05 m environ

Hybrides simples: 100 et 136 ch (48 V)

Électriques: 120, 150 et 180 ch (batteries de 40 ou 55 kWh)

Tarif: à partir de 23 000 €* (en hybride)

*Estimation Auto Plus.

revoir ses plans. Jean-Philippe Imparato, directeur de Stellantis Europe, l'a récemment confirmé: les futurs modèles basés sur la nouvelle plate-forme STLA Small seront "multi-énergie". La 208 sera la première à inaugurer cette base technique, qui a heureusement été conçue dès le départ pour accueillir aussi bien des motorisations électriques que thermiques. Facile à dire, mais plus complexe à réaliser... Car au-delà de la plate-forme elle-même, le modèle, lui, a été conçu à l'ori-

gine pour l'électrique. Il doit donc être repensé pour héberger un moteur à essence. Cela implique de modifier la structure de caisse (les batteries étant intégrées au châssis), d'ajouter plusieurs éléments indispensables (réservoir, boîte de vitesses, ligne d'échappement...) et de revoir le design de l'avant pour optimiser le refroidissement. Sans oublier les problèmes logistiques liés à la production. Autant de contraintes qui rendent impossible l'arrivée des versions à essence (la gamme thermique de-

vrait s'articuler autour de blocs hybrides 48 V uniquement) dès le lancement de la future 208, prévu pour le premier trimestre 2027. La génération actuelle devrait donc poursuivre sa carrière en parallèle pendant quelque temps (elle sera sûrement mise à jour et rebaptisée 208+), afin de conserver une offre thermique aux côtés de la nouvelle 208 électrique.

D'après nos informations exclusives, cette dernière sera proposée en plusieurs niveaux de puissance: 120 ch avec de >>>



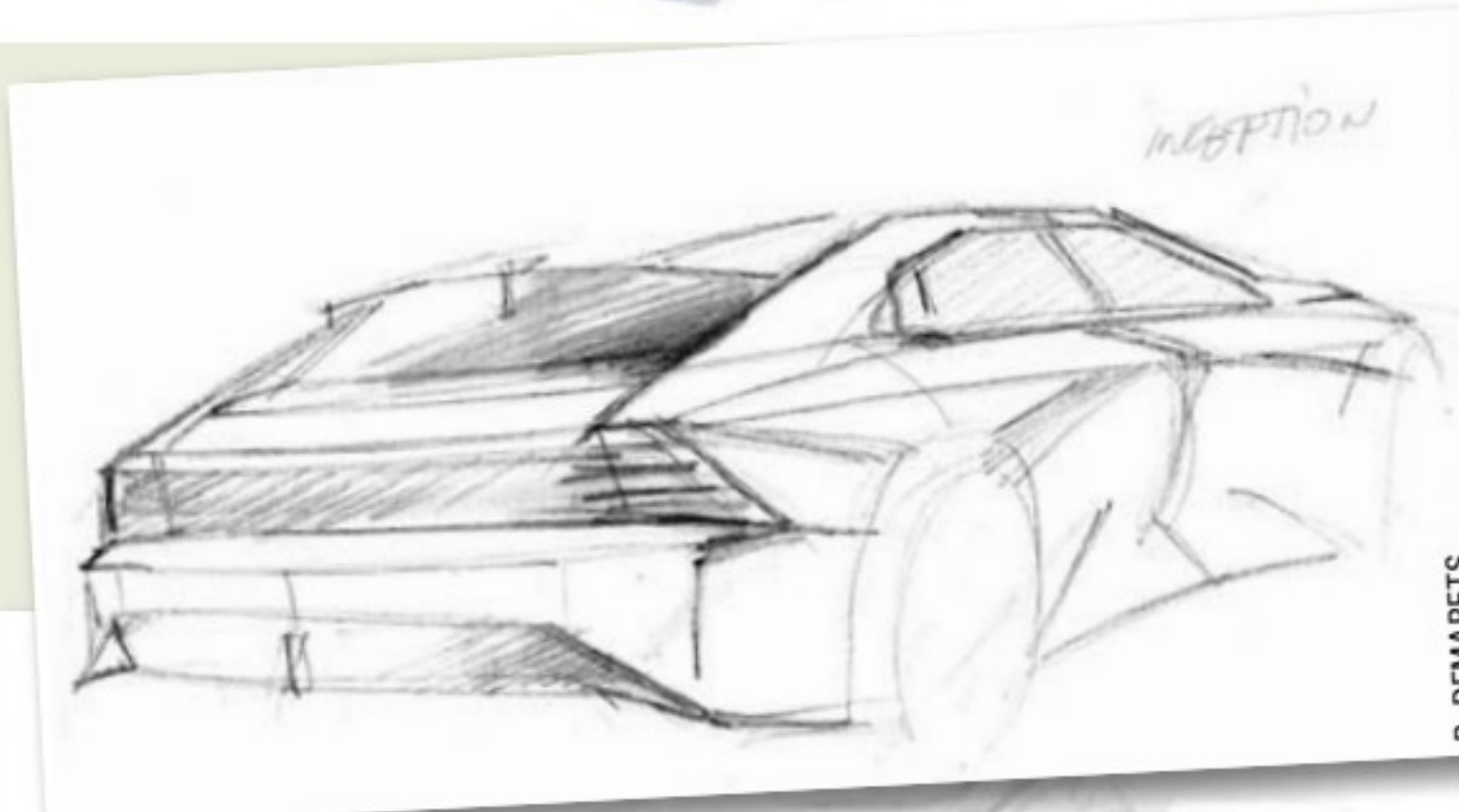
René Demarets, notre expert design

Future 208: inspirer... exprimer

Nos sources la décrivent comme une petite 308, dont on retrouve notamment les renflements d'ailes. Mais la prochaine 208 affirmera, bien sûr, son propre caractère dans la gamme. Son faciès, qui n'est pas sans rappeler la Volkswagen Golf, comporte un écusson dans une fine bande anthracite. Et l'on y retrouve l'expression malicieuse des petites Peugeot. Sur le profil, une arête court du phare au feu arrière et délimite des surfaces facettées. Un autre trait expressif réside dans l'arrondi de la porte arrière empiétant dans la custode, une évocation de la première 208.



R. DEMARETS



R. DEMARETS



R. DEMARETS

Les nouveautés de la semaine

La nouvelle 208 marquera une nette rupture stylistique avec le modèle actuel, tout en conservant certains éléments, comme la custode arrière arrondie. Son gabarit devrait également rester proche (environ 4,05 m de long).



» petites batteries d'environ 40 kWh de capacité, et 150 ch avec des accumulateurs autour de 55 kWh, offrant une autonomie supérieure à 450 km. Une version plus musclée de 180 ch – qui pourrait marquer le retour du label GTi – viendra enrichir la gamme, toujours avec le pack de 55 kWh. A noter: la 208 adoptera de nouvelles batteries LFP, une technologie plus abordable destinée à réduire les coûts. Ainsi, son prix de base pourrait approcher les 25 000 € (hors bonus éventuel) contre

28 000 € pour l'E-208 actuelle avec le moteur de 136 ch et les batteries de 50 kWh.

Un style plus mature

La 208 de deuxième génération doit en grande partie son beau succès à son look affirmé, quitte à pousser un peu trop le trait sur la version restylée de 2023 avec ses trois imposantes griffes en guise de signature lumineuse.

La prochaine génération, développée sous la houlette de Matthias Hossann, directeur

du style chez Peugeot depuis 2020, adoptera un design plus épuré. Les trois griffes seront toujours présentes, mais discrètement intégrées sous une vitre s'étirant sur toute la largeur de l'avant et englobant également les optiques. Plus que le logo rétro-éclairé (sur certains modèles) ou les poignées de porte affleurantes, c'est l'absence de calandre (du moins sur la version électrique) qui marquera une vraie rupture avec les autres modèles du Lion. A l'arrière, l'inspiration viendra davan-

tage du concept-car Inception, dévoilé il y a deux ans, avec un large bandeau noir incorporant les feux et le lettrage "Peugeot" illuminé. Un effet de style de plus en plus en vogue chez les constructeurs.

La fin du volant rond ?

Comme souvent chez la marque sochaliennne, c'est dans l'habitacle que le spectacle sera au rendez-vous. La future 208 inaugurer la nouvelle génération de l'i-Cockpit, comportant un volant... rectangulaire! Baptisé



F. GROUT



ILLUSTRATION
Auto Plus

R. DEMARETS

Hypersquare (voir ci-contre), il sera dépourvu de liaison mécanique avec les roues. Une technologie encore peu répandue dans l'automobile, mais utilisée dans l'aviation civile depuis les années 1980.

Contrairement à ce que l'on a découvert sur le concept-car Inception, où cette innovation a été présentée pour la première fois, l'écran circulaire sur la planche de bord ne sera pas conservé (photo ci-contre). A la place, la 208 disposera d'une large dalle horizontale

regroupant les compteurs et le système multimédia, à l'image du dernier 3008. En revanche, le design du volant restera très fidèle à celui du prototype. Les visiteurs du Mondial de l'auto ont d'ailleurs pu l'apercevoir et même l'essayer (photo du bas). Sûrement une manière pour Peugeot de préparer le public à l'arrivée de cette révolution. Que les plus sceptiques se rassurent: l'entrée de gamme de la prochaine 208 conservera un volant rond et une direction traditionnelle.

Hypersquare, un volant pas comme les autres !

Quand la fiction rejoint la réalité. Voilà qui résume parfaitement ce nouveau volant "Hypersquare", qui fera donc ses débuts sur la future 208 avant d'être progressivement déployé sur le reste de la gamme. Selon Peugeot, sa forme offrirait une prise en main plus naturelle qu'un volant traditionnel. Les quatre alvéoles circulaires rétroéclairées n'ont pas qu'une simple fonction esthétique. Celles du haut permettent de placer ses mains en position classique (à "10h 10"), celles du bas offrant un maintien plus décontracté, idéal pour les longs trajets. Sur la version finale, chaque cercle intégrera des commandes tactiles à retour haptique (une vibration confirme l'appui) pour piloter la musique, le régulateur de vitesse ou encore le volume. Un commodo restera néanmoins implanté derrière le volant pour les clignotants. La grande innovation de ce système repose sur l'absence de liaison mécanique entre le volant et les roues. Baptisée "Steer-by-Wire", cette

technologie – pour laquelle Peugeot a déposé huit brevets – offre un avantage considérable en matière de maniabilité: en manœuvre, la rotation du volant est réduite à moins d'un demi-tour de volant de chaque côté contre près d'un tour et demi pour une direction classique. Cela permet de ne pratiquement pas avoir à déplacer les mains. La démultiplication varie bien sûr en fonction de la vitesse, améliorant ainsi la réactivité et le confort de conduite. Enfin, un petit moteur placé derrière le volant recrée artificiellement le ressenti de la route pour préserver de bonnes sensations de conduite. Une petite "usine à gaz" qui soulève la question de la fiabilité: que se passerait-il en cas de panne du circuit électrique principal? Selon nos informations, un moteur de secours, alimenté par un supercondensateur, prendrait alors le relais pour garantir le contrôle de la direction. Autre point pouvant susciter des inquiétudes: le piratage. Peugeot assure avoir anticipé ce risque dès le développement.



A. SAUNIER



B. ASKET / VIRAGE AGENCY

Le prototype présenté ci-dessus est fidèle à 98 % à la version définitive telle qu'elle sera dans la 208. La partie extérieure est recouverte d'un matériau doux au toucher. L'airbag sera intégré au centre du volant.

J'ADHÈRE AU CLUB ET J'EN PROFITE

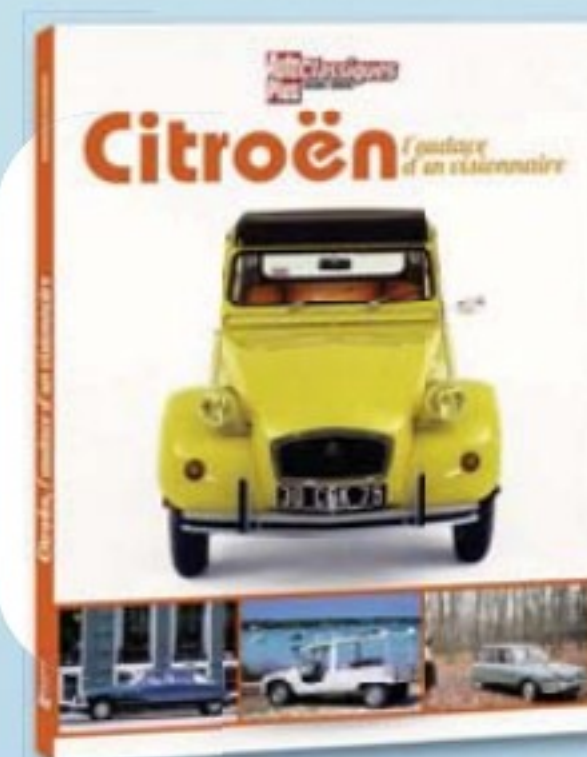
**+ DES ENTRÉES GRATUITES
À MES SALONS PRÉFÉRÉS**

**+ L'AIDE D'UN AVOCAT
SPÉCIALISÉ SOUS 24 H**

**+ UN ACCÈS À UN GUIDE
JURIDIQUE EN LIGNE**

**+ DES OFFRES DE RÉDUCTION
AUPRÈS DE PARTENAIRES**

**2€
,67
SEULEMENT*
par mois**



**EN +
EN CADEAU**
un hors-série CITROËN,
l'audace d'un visionnaire
(176 pages, valeur 15.90€)

TOUS NOS PARTENAIRES SUR **CLUB.AUTOPLUS.FR****



ADHÉREZ : par téléphone au **09 69 39 69 50** (n° non surtaxé), ou en renvoyant le bulletin ci-dessous,
OU SUR **WWW.KIOSQUEMAG.COM/ABONNEMENT/CLUB-AUTO-PLUS**

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**

**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 #D1674654

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 : FR77ZZZ 434057. Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). **A remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 30 avril 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 dpd@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.





Plus longue (4,71 m) que l'Huracán qu'elle remplace, la Temerario affiche des lignes pures et élégantes. Son "nez de requin" s'habille d'optiques ultra-fines intégrant des entrées d'air et une signature lumineuse hexagonale. Une forme que l'on retrouve à l'arrière (feux et échappement).

PHOTOS: LAMBORGHINI

À BORD DE LA LAMBORGHINI TEMERARIO

Hybride et fonctionnelle

Après avoir dévoilé la Temerario l'été dernier, Lamborghini nous a conviés à venir la voir "en vrai" pour découvrir ses technologies, mais aussi ses "aspects pratiques".



En Bref

Livraison: fin 2025
L x l x h, en m: 4,71 x 2,00 x 1,20
Moteur: V8 biturbo hybride de 920 ch
Tarif: à partir de 310 000 €*

conduite est, bien sûr, très basse, mais agréable même pour les plus grands (jusqu'à 2 m). Derrière les sièges, un espace permet de loger des bagages, en plus du coffre avant. Surtout, la Temerario est la deuxième supersportive



Bien vu, le coffre avant de la Temerario peut accueillir deux valises cabine (112 dm³ annoncés). Parfait pour les escapades du week-end.

hybride "HPEV" ⁽¹⁾, après la Revuelto. Elle s'équipe d'un V8 4.0 biturbo de 800 ch inédit, conçu par Lamborghini (et non issu du groupe Volkswagen ⁽²⁾), associé à trois blocs électriques de 150 ch chacun (un entre le V8 et la boîte de vitesses, deux sur l'essieu avant), le tout pour une puissance maximale combinée de 920 ch. La marque annonce un 0 à 100 km/h en 2s7 et une vitesse maxi de 343 km/h. Premières livraisons prévues fin 2025, avec un tarif de départ autour de 310 000 €*.



La planche de bord est reprise de la Revuelto. Conducteur et passager apprécieront la sensation d'espace et la très belle qualité des matériaux.

Et aussi...

Renault: trois utilitaires électriques à venir

Le constructeur vient de dévoiler le look mais aussi le nom de ses prochains fourgons 100% électriques. Parmi eux, le Trafic (4^e génération) et deux inédits qui ressuscitent des noms du passé: Estafette et Goélette. Conçus sur la même plateforme, ils seront fabriqués à l'usine de Sandouville (76), avec une arrivée sur le marché prévue en 2026.



RENAULT

VW Tayron: le diesel arrive

Attendu en concession en mars, mais ouvert à la commande depuis octobre dernier dans ses versions eTSI de 150 ch micro-hybride 48 V et hybrides rechargeables de 204 et 272 ch, le SUV familial (4,79 m) de Volkswagen est désormais aussi proposé en diesel. Le 2.0 TDI de 150 ch est accessible à partir de 54 100 € en série spéciale VW Edition et jusqu'à 64 300 € en finition R-Line Exclusive. A noter: le tarif est le même en cinq ou sept places.



VOLKSWAGEN

TOP 10 DES VENTES

Supersportives les plus immatriculées en 2024

1	Porsche 911	516
2	Ferrari 296 GTS/GTB	198
3	Lamborghini Huracán	57
4	Ferrari SF90	44
5	Ferrari Roma	34
6	Bentley Continental GT	31
7	McLaren Artura	30
8	Aston Martin DB12	28
9	Lamborghini Revuelto	28
10	Aston Martin Vantage	16

Outre l'indétrônable Porsche 911, on trouve en tête de gondole une Ferrari 296 qui affiche un malus ridicule de 2049 € grâce à ses 149 g/km de CO₂.

Avec notre partenaire



ABONNEZ-VOUS et recevez une montre **EN CADEAU!**



6 MOIS OFFERTS

- ✓ 52 numéros
- ✓ 1 guide pratique
- ✓ L'accès illimité au site Auto Plus Premium
- ✓ Version numérique incluse dans votre abonnement, à consulter sur kiosquemag.com

Avec la sobriété de ses lignes et son élégance, votre nouvelle montre vous accompagnera dans tous vos déplacements.

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1669969

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

☐ Formule **ANNUELLE** **6 mois OFFERTS**

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium + **une montre en cadeau pour 89 € seulement** au lieu de 187,03 €*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽¹⁾.

(1)

☐ Formule **MENSUELLE** **3 €** le 1^{er} 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⁽²⁾.**

(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_1903 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!

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :

bit.ly/ap_1903

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



Le:

Date et signature
obligatoires

*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 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. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1^{er} mois, je serai prélevé de 8 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/03/2025. 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. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - 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



Tous les modèles testés cette semaine



A. SAUNIER

P. 28, LES 200 VOITURES LES MOINS CHÈRES À L'USAGE : parmi lesquelles certaines versions des **BMW Série 1** et **X1**, **Citroën C4**, **Dacia Sandero** et **Duster**, **Ford Kuga**, **Mini Cooper**, **Peugeot 2008**, **Renault Clio**, **Skoda Octavia**, **Tesla Model 3** et **Model Y**, **Volkswagen Golf**, etc.

◀ P. 36, ESSAI PANORAMIQUE : la nouvelle **Fiat Grande Panda** électrique.

P. 40, MATCH : l'**Alpine A290 GTS** défie la **Mini Cooper SE JCW Pack XL**.

P. 44, ESSAI : la **Citroën C4** restylée.

P. 46, TEST LECTEURS : ils ont essayé le **Renault Rafale**.

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

28s5
au 1 000 m D. A.

Alpine A290 GTS (220 ch)



N. SOLERT

Dans ce numéro, l'Alpine A290 GTS affronte sa rivale numéro 1, la Mini Cooper SE (voir p. 40). Mais comment se positionne la bombinette "à piles" tricolore face aux autres sportives électriques ? Pour le savoir, nous avons recensé tous les modèles à hautes performances passés par notre labo, en nous limitant à un tarif maximal de 80 000 €. Dans ce classement très relevé, l'A290 GTS doit se contenter de l'avant-dernière place, avec 28s5. Elle rend ainsi trois dixièmes de seconde à la Mini, et plus de 6s aux championnes du classement que sont les Hyundai Ioniq 5 N et Tesla Model 3 Performance, premières avec 22s4. A la décharge de l'Alpine, ces deux modèles affichent des puissances deux à trois fois supérieures ! Autre modèle surpuissant, le Kia EV6 GT complète le podium avec 22s9. Seule électrique découvrable du marché, le nouveau MG Cyberster décroche de son côté une belle 5^e place (23s1), devant une autre MG : la MG4 XPower, au rapport prix/performance toujours sans égal.

Vincent Desmonts



F. GROUT

TOP 20

L'Alpine A290 GTS face aux autres sportives électriques

Accélération 1 000 m départ arrêté

1 ^{re}	Hyundai Ioniq 5 N (650 ch)	22s4
1 ^{re ex ae}	Tesla Model 3 Performance (460 ch)	22s4
3 ^e	Kia EV6 GT (585 ch)	22s9
4 ^e	BMW i4 M50 (544 ch)	23s
5 ^e	MG Cyberster (510 ch)	23s1
6 ^e	Tesla Model Y Performance (534 ch)	23s9
7 ^e	MG4 XPower (435 ch)	24s
8 ^e	Xpeng G9 AWD Performance (551 ch)	24s1
9 ^e	Smart #3 Brabus (428 ch)	24s4
10 ^e	Smart #1 Brabus (428 ch)	24s7
11 ^e	Volvo EX30 Twin Performance (428 ch)	24s8
12 ^e	Cupra Born VZ (326 ch)	25s9
13 ^e	Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce (280 ch)	26s5
13 ^{e ex ae}	Volkswagen ID.4 GTX (340 ch)	26s5
13 ^{e ex ae}	Volkswagen ID.5 GTX (340 ch)	26s5
16 ^e	Mini Countryman SE All4 (313 ch)	26s8
17 ^e	Volkswagen ID.3 GTX (286 ch)	26s9
18 ^e	Mini Cooper SE (218 ch)	28s2
19 ^e	Alpine A290 GTS (220 ch)	28s5
20 ^e	Mini Aceman SE (218 ch)	28s8

◀ Le Hyundai Ioniq 5 N se hisse à la première place de notre classement des sportives électriques, à égalité avec la Tesla Model 3 Performance.



ÉLECTRIQUES, THERMIQUES, HYBRIDES...

PRIX DES CARBURANTS, CONSOMMATION

Les 200 VOITURES les moins chères

A l'heure de choisir sa nouvelle voiture, l'automobiliste est plongé dans un abîme de perplexité : quelle motorisation privilégier ? Essence, diesel, GPL, E85, hybride ou tout électrique ? Lesquelles sont les plus économiques à l'usage ? Pour le savoir, nous avons calculé le coût aux 1 000 km de 200 voitures mesurées par notre labo, afin de déterminer celles qui viendront le moins grever votre budget.

Les prix des carburants se sont assagis, avec une baisse de 3,2 centimes par litre sur un an pour l'E10, de 8,1 centimes pour le gazole et même de 10,6 centimes pour l'E85. Idem pour l'électricité avec, notamment, une baisse de 15 % du tarif réglementé le 1^{er} février. Pour autant, l'instabilité géopolitique globale n'incite pas à l'optimisme pour l'avenir, et il faut probablement se préparer à de nouvelles augmentations du coût des carburants et de l'énergie en général. Dans ce contexte pour le moins incertain, bien choisir le mode de propulsion de sa future voiture apparaît crucial. Or l'offre n'a jamais été aussi vaste : fini le bon vieux temps où le choix se résumait à "essence ou diesel" ! Il y a, bien entendu,

les modèles hybrides, qui réduisent la consommation de manière substantielle (de 20 à 30 % en moyenne), mais aussi les hybrides rechargeables. Plus coûteux, ils permettent en contrepartie de rouler plusieurs dizaines de kilomètres sans consommer une goutte de carburant... à condition de pouvoir facilement les recharger à domicile ou au bureau.

Casse-tête

Sans oublier les carburants alternatifs, plus écologiques et très économiques, comme le GPL (à peine plus de 1 €/litre) ou le bioéthanol E85 (qui avoisine 0,80 €/litre) : Dacia s'est fait le champion du premier, tandis que Ford, longtemps partisan du second, est hélas en train de

rétropédaler. Et puis, il y a bien évidemment la voiture électrique ! Plus coûteuse à l'achat que son équivalente thermique ou hybride, elle promet de compenser grâce à un coût d'utilisation nettement plus bas. Mais à combien exactement se chiffre cet écart ? Quels sont, catégorie par catégorie, les modèles les moins coûteux à l'usage et quelles énergies utilisent-ils ? C'est ce que vous allez découvrir dans ce dossier qui recense très exactement 205 modèles dans six catégories, allant des citadines aux SUV familiaux, avec le calcul de leur coût d'utilisation sur 1 000 km, basé sur nos mesures de consommation (*voir ci-contre*). De quoi repérer facilement la voiture qui convient le mieux à votre budget ! ■



SHUTTERSTOCK

ères à l'usage



PHOTOS : F. GROUT

COMMENT NOUS AVONS PROCÉDÉ

Vraies consos, vrais coûts

Nous nous sommes appuyés sur les consommations moyennes relevées par notre technicien sur notre base de Montlhéry. Des mesures réalisées selon un protocole précis, représentant un parcours mixte (un tiers de route, un tiers de ville et un tiers d'autoroute).

Pour les hybrides rechargeables, c'est la consommation de carburant en mode hybride, batterie vide, qui a été enregistrée. Nous avons ensuite calculé le coût en énergie pour 1 000 km et retenu les modèles thermiques et électriques les plus économiques. Pour ce calcul, nous

avons pris en compte les derniers prix moyens à la pompe et ceux du kilowattheure à domicile (Tarif Bleu d'EDF : 20,16 cts/kWh) et sur les bornes publiques à recharge rapide de 150 kW et plus, soit 47,3 cts/kWh, valeur moyenne relevée par l'Avere-France⁽¹⁾ en juin 2024.

Les citadines

Avec seulement 80 € de carburant pour 1 000 km, la Dacia Sandero GPL, à moins de 15 000 €, reste un excellent choix pour les petits budgets. Mais si les citadines électriques ne peuvent rivaliser côté coût d'achat (à l'exception de la... Dacia Spring), elles font toutes mieux en matière de coût d'usage, qu'elles soient chargées à domicile ou en déplacement sur des bornes publiques. La Mini Cooper E descend même à 28 €/1 000 km dans le premier cas ! Et le diesel ? Le singulier s'impose, puisqu'il ne reste plus que la Renault Clio 1.5 dCi 100 ch, qui se classe juste derrière les modèles GPL, avec 87 €/1 000 km.

Plus surprenant, l'excellent résultat de la légère Suzuki Swift 1.2 Hybrid... qui n'est pas une hybride à proprement parler (il s'agit d'une simple micro-hybridation). Ce qui ne l'empêche pas de devancer assez nettement toutes les "vraies" hybrides : avec seulement 4,9 l/100 km de consommation moyenne, elle ne vous coûtera que 88 € aux 1 000 km. Elle devance les "full hybrides", dont le trio de tête est nippon-japonais, avec la Honda Jazz e:HEV et les sœurs jumelles que sont la Toyota Yaris Hybride 116 ch et la Mazda 2 Hybrid, ex aequo. Mais la Renault Clio 1.6 E-Tech est en embuscade juste derrière, tout comme la Peugeot 208 1.2 Hybrid 100 ch.



Dacia Sandero 1.0 Eco-G (100 ch)

La Sandero GPL reste l'un des meilleurs plans du marché pour qui veut rouler pas cher, à l'achat (dès 14 450 €) comme à l'usage, grâce au coût abordable du gaz de pétrole liquéfié (à peine plus de 1 €/l en moyenne).

Mini Cooper E (184 ch)



En maîtrisant sa consommation, la Mini Cooper E affiche un coût d'usage de seulement 28€ aux 1 000 km.

Citroën ë-C3 (113 ch)



Ce n'est pas la plus efficace de la catégorie, mais elle cumule des coûts à l'achat et à l'usage attrayants.

Renault Clio 1.5 dCi (100 ch)



Dernière offre en diesel dans la catégorie, la Clio 1.5 dCi affiche un rapport agrément/coût imbattable.

Suzuki Swift 1.2 Hybrid (83 ch)



Sans mériter le nom d'hybride, cette Swift se montre plus économique que les "vraies" !

	Tarif à partir de	Energie / carburant	Conso moyenne	Coût aux 1 000 km
Mini Cooper E (184 ch)	30 650 €	Electrique	14,1 kWh/100 km	67 € ⁽¹⁾ 28 € ⁽²⁾
Dacia Spring (65 ch)	18 900 €	Electrique	14,5 kWh/100 km	69 € ⁽¹⁾ 29 € ⁽²⁾
Fiat 500e 23,8 kWh (95 ch)	30 400 €	Electrique	14,9 kWh/100 km	70 € ⁽¹⁾ 30 € ⁽²⁾
Renault 5 E-Tech 40 kWh (120 ch)	27 990 €	Electrique	16,6 kWh/100 km	76 € ⁽¹⁾ 32 € ⁽²⁾
Fiat 500e 42 kWh (118 ch)	33 900 €	Electrique	16,3 kWh/100 km	77 € ⁽¹⁾ 33 € ⁽²⁾
Mini Cooper SE (218 ch)	34 450 €	Electrique	16,3 kWh/100 km	77 € ⁽¹⁾ 33 € ⁽²⁾
Opel Corsa-e (136 ch)	32 000 €	Electrique	16,3 kWh/100 km	77 € ⁽¹⁾ 33 € ⁽²⁾
Peugeot E-208 50 kWh (136 ch)	28 000 €	Electrique	16,6 kWh/100 km	79 € ⁽¹⁾ 33 € ⁽²⁾
Renault 5 E-Tech 52 kWh (150 ch)	33 490 €	Electrique	16,8 kWh/100 km	79 € ⁽¹⁾ 34 € ⁽²⁾
Peugeot E-208 51 kWh (156 ch)	35 400 €	Electrique	17 kWh/100 km	80 € ⁽¹⁾ 34 € ⁽²⁾
Citroën ë-C3 42 kWh (113 ch)	23 300 €	Electrique	17,5 kWh/100 km	83 € ⁽¹⁾ 35 € ⁽²⁾

Dacia Sandero 1.0 Eco-G (100 ch)	14 450 €	GPL	7,9 l/100 km	80 €
Renault Clio 1.0 Eco-G (100 ch)	20 700 €	GPL	8,3 l/100 km	84 €
Renault Clio 1.5 dCi (100 ch)	22 900 €	Diesel	5 l/100 km	87 €
Suzuki Swift 1.2 Hybrid (83 ch)	17 190 €	Essence	4,9 l/100 km	88 €
Honda Jazz e:HEV (122 ch)	30 190 €	Essence (hybride)	5,2 l/100 km	93 €
Mazda 2 Hybrid (116 ch)	25 350 €	Essence (hybride)	5,2 l/100 km	93 €
Toyota Yaris Hybride (116 ch)	24 450 €	Essence (hybride)	5,2 l/100 km	93 €
Renault Clio E-Tech full hybrid (145 ch)	24 200 €	Essence (hybride)	5,3 l/100 km	95 €
Toyota Yaris Hybride (130 ch)	29 950 €	Essence (hybride)	5,3 l/100 km	95 €
MG3 1.5 Hybrid+ (195 ch)	19 990 €	Essence (hybride)	5,4 l/100 km	97 €
Peugeot 208 1.2 Hybrid e-DCS6 (100 ch)	23 550 €	Essence (hybride)	5,4 l/100 km	97 €
Opel Corsa 1.2 Turbo (100 ch)	20 900 €	Essence	5,5 l/100 km	98 €
Mitsubishi Space Star 1.2 (71 ch)	16 490 €	Essence	5,6 l/100 km	100 €
Opel Corsa 1.2 Hybrid (100 ch)	23 700 €	Essence (hybride)	5,6 l/100 km	100 €
Skoda Fabia 1.0 MPI (80 ch)	20 530 €	Essence	5,7 l/100 km	102 €
Lancia Ypsilon 1.2 Ibrida (100 ch)	24 500 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km	104 €
Peugeot 208 1.2 (100 ch)	21 150 €	Essence	5,8 l/100 km	104 €
Peugeot 208 1.2 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	26 250 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km	104 €
Dacia Sandero 1.0 TCe (90 ch)	15 950 €	Essence	5,9 l/100 km	106 €
Seat Ibiza 1.0 EcoTSI (95 ch)	22 945 €	Essence	5,9 l/100 km	106 €
Volkswagen Polo 1.0 TSI (95 ch)	24 975 €	Essence	5,9 l/100 km	106 €
Dacia Sandero 1.0 SCe (65 ch)	12 990 €	Essence	6 l/100 km	107 €
Renault Clio 1.0 SCe (65 ch)	19 600 €	Essence	6 l/100 km	107 €

1. Pour une recharge sur borne rapide. 2. Pour une recharge à domicile.



Les berlines compactes

Ici encore, les électriques dominent les débats : peu importe où on les recharge, elles reviennent (nettement) moins cher que les thermiques. Et la championne (inattendue), c'est la Citroën ë-C4 54 kWh, qui ne vous coûtera que 30 € tous les 1 000 km. Et les moins frugales de notre top 10 des électriques ne reviennent que 5 € plus cher. Ainsi, même les très sobres thermiques BMW 120d et VW Golf TDI doivent se faire une raison : malgré leurs 5 l/100 km, elles coûtent... presque trois fois plus cher à utiliser que l'ë-C4 ! Et chez les hybrides, c'est encore la Citroën qui grille la politesse à ses rivaux. Avec 5,7 l/100 km, la 1.2 Hybrid

136 ch se paie même le luxe de consommer moins que certains diesels, tout en devançant les Toyota Corolla, malgré toute l'expérience du géant nippon en la matière ! Devenues plus rares dans cette catégorie, les hybrides rechargeables ne sont représentées ici que par les Golf eHybrid et GTE, qui se contentent de 6,2 l/100 km une fois leurs batteries vidées. Enfin, gros coup de blues pour la Ford Focus : si elle a longtemps pu compter sur ses motorisations Flexifuel E85 pour afficher des coûts d'usage ultra-bas, ce n'est plus le cas. La meilleure version de la gamme doit ainsi se contenter de la dernière place de notre tableau...



Citroën ë-C4 54 kWh (156 ch)

Très frugale, la nouvelle Citroën ë-C4 54 kWh ne vous coûtera que 30 € tous les 1 000 km si vous la rechargez chez vous (et 70 € sur des bornes rapides). C'est la plus économique des berlines compactes, et pas la plus chère.

MG4 64 kWh (204 ch)



N. SOLER

La MG4 casse les prix à l'achat, sans pour autant se montrer exagérément onéreuse à l'usage.

BMW Série 1 120d (163 ch)



N. SOLER

La nouvelle Série 1 a fait de gros progrès en matière de sobriété, la 120d ne consommant que 5 l/100 km.

Volkswagen Golf 1.5 eHybrid (204 ch)



TIBO/VOLKSWAGEN

Les hybrides rechargeables sont rares dans la catégorie. La Golf est la mieux placée avec ses 6,2 l/100 km.

Ford Focus 1.0 EcoBoost (125 ch)



N. SOLER

Autrefois championne de l'économie grâce à ses versions E85, la Focus figure désormais en bas du classement.

	Tarif à partir de	Energie / carburant	Conso moyenne	Coût aux 1 000 km
Citroën ë-C4 54 kWh (156 ch)	36 500 €	Electrique	14,9 kWh/100 km	70 € ⁽¹⁾ 30 € ⁽²⁾
Peugeot E-308 54 kWh (156 ch)	42 500 €	Electrique	15,5 kWh/100 km	73 € ⁽¹⁾ 31 € ⁽²⁾
Renault Megane E-Tech 60 kWh (130 ch)	38 000 €	Electrique	15,5 kWh/100 km	73 € ⁽¹⁾ 31 € ⁽²⁾
Renault Megane E-Tech 40 kWh (130 ch)	34 000 €	Electrique	15,6 kWh/100 km	74 € ⁽¹⁾ 31 € ⁽²⁾
Opel Astra Electric 54 kWh (156 ch)	38 990 €	Electrique	15,8 kWh/100 km	75 € ⁽¹⁾ 32 € ⁽²⁾
Volkswagen ID.3 Pro 58 kWh (204 ch)	39 990 €	Electrique	16,3 kWh/100 km	77 € ⁽¹⁾ 33 € ⁽²⁾
Cupra Born VZ 325 (326 ch)	46 490 €	Electrique	16,6 kWh/100 km	79 € ⁽¹⁾ 33 € ⁽²⁾
Volkswagen ID.3 Pro S 77 kWh (204 ch)	42 990 €	Electrique	16,8 kWh/100 km	79 € ⁽¹⁾ 34 € ⁽²⁾
Renault Megane E-Tech 60 kWh (220 ch)	40 000 €	Electrique	17,2 kWh/100 km	81 € ⁽¹⁾ 35 € ⁽²⁾
MG4 64 kWh (204 ch)	35 990 €	Electrique	17,3 kWh/100 km	82 € ⁽¹⁾ 35 € ⁽²⁾

BMW Série 1 120d (163 ch)	42 250 €	Diesel	5 l/100 km	87 €
Volkswagen Golf 2.0 TDI (116 ch)	37 150 €	Diesel	5 l/100 km	87 €
Volkswagen Golf 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	41 410 €	Diesel	5,2 l/100 km	90 €
Audi A3 Sportback 35 TDI S tronic 7 (150 ch)	40 600 €	Diesel	5,4 l/100 km	94 €
Mercedes Classe A 200 d (150 ch)	42 750 €	Diesel	5,4 l/100 km	94 €
Mercedes Classe A 180 d (116 ch)	40 750 €	Diesel	5,5 l/100 km	95 €
Peugeot 308 BlueHDi EAT8 (130 ch)	34 720 €	Diesel	5,6 l/100 km	97 €
DS 4 BlueHDi EAT8 (130 ch)	40 050 €	Diesel	5,8 l/100 km	101 €
Citroën C4 Hybride (136 ch)	29 350 €	Essence (hybride)	5,7 l/100 km	102 €
Honda Civic e:HEV (184 ch)	37 720 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km	104 €
Opel Astra 1.2 Hybrid (136 ch)	32 650 €	Essence (hybride)	6 l/100 km	107 €
Peugeot 308 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	32 250 €	Essence (hybride)	6 l/100 km	107 €
Toyota Corolla 1.8 Hybride (140 ch)	33 750 €	Essence (hybride)	6 l/100 km	107 €
Toyota Corolla 2.0 Hybride (196 ch)	35 650 €	Essence (hybride)	6 l/100 km	107 €
Opel Astra 1.2 Turbo (130 ch)	31 150 €	Essence	6,1 l/100 km	109 €
Volkswagen Golf 1.5 eTSI DSG7 (150 ch)	42 570 €	Essence	6,1 l/100 km	109 €
BMW Série 1 120 (170 ch)	39 650 €	Essence	6,2 l/100 km	111 €
Skoda Scala 1.0 TSI DSG7 (116 ch)	31 120 €	Essence	6,2 l/100 km	111 €
Volkswagen Golf GTE (272 ch)	53 530 €	Ess. (hybr. rech.)	6,2 l/100 km ⁽³⁾	111 €
Volkswagen Golf 1.5 eHybrid (204 ch)	44 340 €	Ess. (hybr. rech.)	6,2 l/100 km ⁽³⁾	111 €
Volkswagen Golf 1.5 eTSI DSG7 (116 ch)	35 820 €	Essence	6,3 l/100 km	113 €
Seat Leon 1.5 eTSI DSG7 (150 ch)	34 840 €	Essence	6,5 l/100 km	116 €
Ford Focus 1.0 EcoBoost mHEV (125 ch)	30 550 €	Essence	6,7 l/100 km	120 €
Mazda 3 2.0 e-Skyactiv-X M Hybrid (186 ch)	32 500 €	Essence	6,7 l/100 km	120 €

1. Pour une recharge sur borne rapide. 2. Pour une recharge à domicile. 3. Consommation batteries vides.

Les familiales

Une familiale de presque 300 ch plus économique que la plupart des citadines que nous avons testées ? C'est le miracle accompli par la Tesla Model 3 Propulsion : grâce à un appétit réduit (14,3 kWh/100 km en moyenne seulement), elle ne vous coûtera que 29 € pour 1 000 km si vous la rechargez à domicile. Elle bat la pourtant très effilée Hyundai Ioniq 6 de 229 ch, deuxième avec 16,7 kWh/100 km et 34 € ! Parmi les thermiques, la Skoda Octavia domine les débats, en berline comme en break. La 2.0 TDI 116 ne vous reviendra ainsi qu'à 80 € pour 1 000 km. Le break 2.0 TDI 150 DSG7 ? Seulement 3 € de plus ! Le tout à des tarifs qui restent

plus abordables que la moyenne. Autre modèle qui se distingue : la Toyota Prius Hybride Rechargeable. En effet, les "PHEV" manquent trop souvent de sobriété une fois leur autonomie électrique épuisée, mais pas elle : batterie vide, elle se contente de 5,1 l/100 km, soit un budget carburant de 91 € au bout de 1 000 km. C'est mieux que les diesels de puissance comparable ! Contre-exemples : les Peugeot 508 Plug-in Hybrid 225 et 180 ch, en queue de peloton du fait d'une consommation trop élevée (jusqu'à 8 l/100 km en moyenne). Un vrai problème, car elles affichent une autonomie électrique limitée à 40 km contre 60 km pour la Prius.



Skoda Octavia 2.0 TDI (116 ch)

De l'espace, du confort et seulement 4,6 l/100 km en moyenne (4,2 l/100 km sur autoroute) : la Skoda Octavia 2.0 TDI 116 est la moins coûteuse des berlines familiales thermiques.

Tesla Model 3 Propulsion (283 ch)



Avec sa consommation digne d'une citadine, la Tesla Model 3 Propulsion ne coûte que 29 € pour 1 000 km.

Toyota Prius 2.0 Hybride R. (223 ch)



Certaines "PHEV" se montrent gourmandes batterie vide. Pas la Toyota Prius : 5,1 l/100 km !

Audi A5 Avant 2.0 TDI (204 ch)



L'Audi A5 Avant TDI est une familiale économique à l'usage, néanmoins elle pourrait se montrer plus sobre.

Peugeot 508 1.6 Plug-in Hybrid (225 ch)



Les Peugeot 508 hybrides rechargeables sont trop gourmandes, une fois leur batterie vide.

	Tarif à partir de	Energie / carburant	Conso moyenne	Coût aux 1 000 km	
Tesla Model 3 Propulsion (283 ch)	39 990 €	Electrique	14,3 kWh/100 km	68 € ⁽¹⁾	29 € ⁽²⁾
Hyundai Ioniq 6 (229 ch)	52 400 €	Electrique	16,7 kWh/100 km	79 € ⁽¹⁾	34 € ⁽²⁾
BMW i4 eDrive35 (286 ch)	57 600 €	Electrique	17,1 kWh/100 km	81 € ⁽¹⁾	34 € ⁽²⁾
BMW i4 eDrive40 (340 ch)	64 000 €	Electrique	18,7 kWh/100 km	88 € ⁽¹⁾	38 € ⁽²⁾
Hyundai Ioniq 6 HTRAC (325 ch)	65 400 €	Electrique	19,2 kWh/100 km	91 € ⁽¹⁾	39 € ⁽²⁾
Tesla Model 3 Performance (460 ch)	57 490 €	Electrique	19,6 kWh/100 km	93 € ⁽¹⁾	40 € ⁽²⁾
BYD Seal (313 ch)	46 990 €	Electrique	19,7 kWh/100 km	93 € ⁽¹⁾	40 € ⁽²⁾
BMW i4 M50 (544 ch)	78 650 €	Electrique	21,8 kWh/100 km	103 € ⁽¹⁾	44 € ⁽²⁾
BYD Seal AWD (530 ch)	49 990 €	Electrique	21,8 kWh/100 km	103 € ⁽¹⁾	44 € ⁽²⁾

Skoda Octavia 2.0 TDI (116 ch)	34 000 €	Diesel	4,6 l/100 km	80 €
Skoda Octavia Combi 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	38 430 €	Diesel	4,8 l/100 km	83 €
Toyota Prius 2.0 Hybride Recharg. (223 ch)	44 400 €	Ess. (hybr. rech.) ⁽³⁾	5,1 l/100 km ⁽³⁾	91 €
Mercedes Classe C 220 d (200 ch)	58 800 €	Diesel	5,5 l/100 km	95 €
Volkswagen Passat 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	53 100 €	Diesel	5,6 l/100 km	97 €
BMW Série 3 318d BVA (150 ch)	51 550 €	Diesel	5,8 l/100 km	101 €
BMW Série 3 Touring 320d xDrive (190 ch)	58 350 €	Diesel	6 l/100 km	104 €
Audi A5 Avant TDI (204 ch)	53 600 €	Diesel	6,1 l/100 km	106 €
Mercedes Classe C Break 220 d 4Matic (200 ch)	62 700 €	Diesel	6,2 l/100 km	107 €
BMW Série 4 Gran Coupé 420d xDrive (190 ch)	60 550 €	Diesel	6,4 l/100 km	111 €
Alfa Romeo Giulia 2.2 D AT8 (160 ch)	50 600 €	Diesel	6,6 l/100 km	114 €
Alfa Romeo Giulia 2.2 D AT8 Q4 (210 ch)	55 600 €	Diesel	6,7 l/100 km	116 €
Skoda Octavia 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	35 380 €	Essence	6,8 l/100 km	122 €
Volkswagen Passat 1.5 eHybrid (204 ch)	52 790 €	Ess. (hybr. rech.) ⁽³⁾	6,8 l/100 km	122 €
Volkswagen Passat 1.5 eHybrid (272 ch)	64 590 €	Ess. (hybr. rech.) ⁽³⁾	6,8 l/100 km	122 €
BMW Série 3 Touring M340d xDrive BVA (340 ch)	74 650 €	Diesel	7,1 l/100 km	123 €
Volkswagen Passat 1.5 eTSI DSG7 (150 ch)	45 300 €	Essence	7 l/100 km	125 €
Volvo V60 T6 AWD (350 ch)	66 750 €	Ess. (hybr. rech.) ⁽³⁾	7,2 l/100 km	129 €
Mercedes Classe C 200 (204 ch)	55 400 €	Essence	7,3 l/100 km	131 €
Volvo V60 B4 AWD BVA (197 ch)	50 100 €	Essence	7,3 l/100 km	131 €
Peugeot 508 1.6 Plug-in Hybrid (225 ch)	52 100 €	Ess. (hybr. rech.) ⁽³⁾	7,6 l/100 km	136 €
BMW Série 4 Gran Coupé 420i (184 ch)	55 050 €	Essence	7,9 l/100 km	141 €
BMW Série 3 330e (292 ch)	62 250 €	Ess. (hybr. rech.) ⁽³⁾	8 l/100 km	143 €
Mercedes Classe C 300 e (313 ch)	64 250 €	Ess. (hybr. rech.) ⁽³⁾	8 l/100 km	143 €
Peugeot 508 1.6 Plug-in Hybrid (180 ch)	50 200 €	Ess. (hybr. rech.) ⁽³⁾	8 l/100 km	143 €

1. Pour une recharge sur borne rapide. 2. Pour une recharge à domicile. 3. Consommation batterie vide.



Les SUV citadins

Une fois de plus, les modèles électriques tiennent le haut du pavé, avec des coûts d'utilisation au minimum trois fois inférieurs à ceux des SUV citadins thermiques (si on les recharge à domicile). Mais même en les branchant sur des bornes rapides plus coûteuses, les petits SUV à pile gardent l'avantage. Les Hyundai Kona, Mini Aceman, Jeep Avenger et Alfa Romeo Junior se partagent le haut du classement, avec un coût de 32 € pour 1 000 km. Parmi les thermiques, le Dacia Duster Eco-G 100 parvient à se glisser à la première place en dépit d'une consommation de GPL élevée (9,6 l/100 km!). L'écart de coût aux 1 000 km n'est ainsi que d'un petit euro par rapport au

Renault Captur E-Tech, champion de la sobriété parmi les hybrides. Cela dit, le Duster GPL coûte quasiment 10 000 € de moins! On notera par ailleurs que le SUV au losange parvient à distancer les Hyundai Kona Hybrid, Lexus LBX, Toyota Yaris Cross... Pas mal! Malgré une chaîne de traction plus simple (hybridation 48 V), les hybrides Stellantis (DS 3, Peugeot 2008, Jeep Avenger) s'en sortent bien. Enfin, on notera que les meilleurs modèles essence rivalisent avec les hybrides. C'est le cas des modèles du groupe VW (Seat Arona, Skoda Kamiq et Volkswagen T-Cross) et du Ford Puma, même si ce dernier était plus attrayant lorsqu'il carburait à l'E85.



Dacia Duster 1.0 Eco-G (100 ch)

Il a beau engloutir presque 10 l/100 km de GPL, le Duster 1.0 Eco-G 100 reste le plus économique des SUV citadins thermiques. D'autant qu'il coûte nettement moins cher que les modèles hybrides, seuls capables de rivaliser.

Peugeot E-2008 (156 ch)



Les modèles électriques Stellantis font preuve de sobriété: 1 000 km en E-2008 ne vous coûteront que 33 €.

Y. LEFEBVRE

Renault Captur 1.6 E-Tech (145 ch)



Le Captur hybride bat les asiatiques à leur propre jeu, avec un coût d'utilisation inférieur à 100 €/1 000 km.

F. GROUT

Seat Arona 1.0 TSI (95 ch)



L'Arona TSI 95 est le plus économique des SUV citadins non hybrides. C'est aussi l'un des moins chers.

N. SOLER

Ford Puma 1.0 EcoBoost (125 ch)



Privé de sa version Flexifuel, le Puma rentre dans le rang. Reste la sobriété et le punch de son bloc EcoBoost.

F. GROUT

	Tarif à partir de	Energie / carburant	Conso moyenne	Coût aux 1 000 km
Hyundai Kona Electric (156 ch)	36 850 €	Electrique	15,7 kWh/100 km	74 €⁽¹⁾ 32 €⁽²⁾
Mini Aceman E (184 ch) et SE (218 ch)	33 550 €	Electrique	15,7 kWh/100 km	74 €⁽¹⁾ 32 €⁽²⁾
Hyundai Kona Electric (217 ch)	40 250 €	Electrique	15,8 kWh/100 km	75 €⁽¹⁾ 32 €⁽²⁾
Jeep Avenger (156 ch)	36 500 €	Electrique	15,9 kWh/100 km	75 €⁽¹⁾ 32 €⁽²⁾
Alfa Romeo Junior Elettrica (156 ch)	38 500 €	Electrique	16 kWh/100 km	76 €⁽¹⁾ 32 €⁽²⁾
Fiat 600 (156 ch)	35 900 €	Electrique	16,2 kWh/100 km	77 €⁽¹⁾ 33 €⁽²⁾
Peugeot E-2008 (156 ch)	38 000 €	Electrique	16,2 kWh/100 km	77 €⁽¹⁾ 33 €⁽²⁾
Kia Niro EV (204 ch)	45 690 €	Electrique	16,7 kWh/100 km	79 €⁽¹⁾ 34 €⁽²⁾
DS 3 E-Tense (156 ch)	42 300 €	Electrique	16,9 kWh/100 km	80 €⁽¹⁾ 34 €⁽²⁾
Peugeot E-2008 (136 ch)	36 000 €	Electrique	17,6 kWh/100 km	83 €⁽¹⁾ 35 €⁽²⁾

Dacia Duster 1.0 Eco-G (100 ch)	19 990 €	GPL	9,6 l/100 km	97 €
Mitsubishi ASX 1.6 MPI HEV (143 ch)	36 590 €	Essence (hybride)	5,5 l/100 km	98 €
Renault Captur 1.6 E-Tech full hybrid (145 ch)	29 700 €	Essence (hybride)	5,5 l/100 km	98 €
Hyundai Kona 1.6 Hybrid (129 ch)	34 350 €	Essence (hybride)	5,7 l/100 km	102 €
Lexus LBX 1.5 Hybride (136 ch)	34 800 €	Essence (hybride)	5,7 l/100 km	102 €
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride (116 ch)	28 800 €	Essence (hybride)	5,7 l/100 km	102 €
DS 3 1.2 Hybride (136 ch)	35 750 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km	104 €
Peugeot 2008 1.2 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	30 900 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km	104 €
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride (130 ch)	34 300 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km	104 €
Honda HR-V 1.5 e:HEV (131 ch)	34 340 €	Essence (hybride)	5,9 l/100 km	106 €
Nissan Juke 1.6 Hybrid (143 ch)	32 350 €	Essence (hybride)	5,9 l/100 km	106 €
Fiat 600 1.2 Hybride (100 ch)	24 900 €	Essence (hybride)	6 l/100 km	107 €
Jeep Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid (100 ch)	26 750 €	Essence (hybride)	6,1 l/100 km	109 €
Suzuki Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch)	21 990 €	Essence (hybride)	6,1 l/100 km	109 €
Dacia Duster 1.6 Hybrid (140 ch)	26 800 €	Essence (hybride)	6,2 l/100 km	111 €
Seat Arona 1.0 TSI (95 ch)	23 990 €	Essence	6,2 l/100 km	111 €
Skoda Kamiq 1.0 TSI DSG7 (116 ch)	30 240 €	Essence	6,2 l/100 km	111 €
Suzuki Vitara 1.5 Dualjet Hybrid BVA (115 ch)	24 490 €	Essence	6,2 l/100 km	111 €
Alfa Romeo Junior 1.2 Ibrida eDCT6 (136 ch)	29 500 €	Essence (hybride)	6,1 l/100 km	109 €
Ford Puma 1.0 EcoBoost mHEV Powershift (125 ch)	27 490 €	Essence	6,3 l/100 km	113 €
Peugeot 2008 1.2 (100 ch)	27 000 €	Essence	6,3 l/100 km	113 €
Volkswagen T-Cross 1.0 TSI (95 ch)	27 240 €	Essence	6,3 l/100 km	113 €
Dacia Duster 1.2 TCe (130 ch)	23 800 €	Essence	6,4 l/100 km	114 €
Renault Captur 1.0 TCe (90 ch)	26 600 €	Essence	6,4 l/100 km	114 €
Volkswagen T-Cross 1.0 TSI DSG7 (116 ch)	30 260 €	Essence	6,4 l/100 km	114 €

1. Pour une recharge sur borne rapide. 2. Pour une recharge à domicile.

Les SUV compacts

Avoir ce classement, on ne peut que regretter l'arrêt chez Ford de quatre modèles au biocarburant! Ultime représentant d'une gamme Flexifuel autrefois pléthorique, le Ford Kuga 2.5 FHEV E85 ne coûte en effet que 68 € en carburant pour effectuer 1 000 km : c'est tout simplement le meilleur résultat pour un modèle thermique de tout notre dossier! Les SUV électriques conservent cependant l'avantage, avec un coût inférieur à 40 €/1 000 km pour les meilleurs d'entre eux... parmi lesquels figurent (cocorico!) les Renault Scenic E-Tech et Peugeot E-3008. Dans cette catégorie de véhicules plutôt lourds, les diesels ont encore des arguments à faire valoir,

à l'image du BMW X1 xDrive23d : développant pourtant plus de 200 ch et lesté d'une transmission intégrale, il ne consomme que 5,6 l/100 km (97 € tous les 1 000 km), soit l'équivalent d'une citadine hybride! Chez les "PHEV", c'est le Kia Niro Hybride Rechargeable qui domine les débats (5,6 l/100 km et 100 € tout rond pour 1 000 km), juste devant le Toyota C-HR Hybride Rechargeable. Enfin, si les Peugeot 3008 Hybrid 136 ch et Renault Symbioz E-Tech full hybrid figurent en milieu de peloton, les Peugeot 408 et Renault Arkana hybrides doivent pour leur part se contenter du bas de tableau (tous les deux à 6,3 l/100 km et 113 €).



Ford Kuga 2.5 FHEV E85 (180 ch)

Dernier modèle E85 restant au catalogue Ford, le Kuga 2.5 FHEV affiche le coût d'utilisation le plus bas de notre dossier pour un modèle thermique : seulement 68 € tous les 1 000 km ! Le résultat du mariage entre l'éthanol et l'hybridation.

Renault Scenic E-Tech 60 kWh (170 ch)



Le Scenic E-Tech se montre très efficace dans sa version à petite batterie : seulement 17,7 kWh/100 km.

BMW X1 xDrive23d (211 ch)



Malgré ses quatre roues motrices et 211 ch, le BMW X1 xDrive23d se contente de 5,6 l/100 km.

Kia Niro Hybr. Rechargeable (183 ch)



Avec 5,6 l/100 km, le Niro est le plus économique des "PHEV" une fois en mode hybride : 100 € aux 1 000 km.

Peugeot 3008 Hybrid e-DCS6 (136 ch)



Dans la bonne moyenne, le 3008 hybride fait jeu égal avec son rival tricolore, le Renault Symbioz.

	Tarif à partir de	Energie / carburant	Conso moyenne	Coût aux 1 000 km	
Mercedes EQB 250+ (190 ch)	46 950 €	Electrique	17,3 kWh/100 km	82 € ⁽¹⁾	35 € ⁽²⁾
Renault Scenic E-Tech 60 kWh (170 ch)	39 990 €	Electrique	17,7 kWh/100 km	84 € ⁽¹⁾	36 € ⁽²⁾
BMW iX2 eDrive20 (204 ch)	46 990 €	Electrique	18,1 kWh/100 km	86 € ⁽¹⁾	36 € ⁽²⁾
Volvo EC40 Single Extended Range (252 ch)	55 550 €	Electrique	18,2 kWh/100 km	86 € ⁽¹⁾	37 € ⁽²⁾
Volvo EX40 Single Extended Range (252 ch)	52 200 €	Electrique	18,2 kWh/100 km	86 € ⁽¹⁾	37 € ⁽²⁾
BMW iX1 eDrive20 (204 ch)	46 990 €	Electrique	18,3 kWh/100 km	87 € ⁽¹⁾	37 € ⁽²⁾
Peugeot E-3008 (210 ch)	44 990 €	Electrique	18,3 kWh/100 km	87 € ⁽¹⁾	37 € ⁽²⁾
Volvo EC40 Single (238 ch)	50 500 €	Electrique	18,3 kWh/100 km	87 € ⁽¹⁾	37 € ⁽²⁾
Renault Scenic E-Tech 87 kWh (218 ch)	46 990 €	Electrique	18,4 kWh/100 km	87 € ⁽¹⁾	37 € ⁽²⁾
BMW iX1 xDrive30 (313 ch)	57 300 €	Electrique	19 kWh/100 km	90 € ⁽¹⁾	38 € ⁽²⁾

Ford Kuga 2.5 FHEV E85 (180 ch)	39 490 €	E85 (hybride)	8,5 l/100 km	68 €
BMW X1 sDrive18d (150 ch)	47 550 €	Diesel	5,5 l/100 km	95 €
BMW X2 xDrive20d (163 ch)	53 650 €	Diesel	5,5 l/100 km	95 €
BMW X1 xDrive23d (211 ch)	53 900 €	Diesel	5,6 l/100 km	97 €
Kia Niro Hybride Rechargeable (183 ch)	40 940 €	Ess. (hyb. rech.) ⁽³⁾	5,6 l/100 km	100 €
Mercedes GLA 200 d 8G-DCT (150 ch)	47 850 €	Diesel	5,8 l/100 km	101 €
Kia Niro Hybride (129 ch)	34 090 €	Essence (hybride)	5,7 l/100 km	102 €
Volkswagen Tiguan 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	49 700 €	Diesel	5,9 l/100 km	102 €
Toyota C-HR Hybride (197 ch)	39 250 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km	104 €
Toyota C-HR Hybride Rechargeable (223 ch)	40 900 €	Ess. (hyb. rech.) ⁽³⁾	5,8 l/100 km	104 €
Toyota C-HR Hybride (140 ch)	35 250 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km	104 €
Peugeot 3008 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	38 990 €	Essence (hybride)	5,9 l/100 km	106 €
Renault Symbioz E-Tech full hybrid (145 ch)	33 400 €	Essence (hybride)	5,9 l/100 km	106 €
Citroën C5 Aircross 1.5 BlueHDi EAT8 (130 ch)	38 200 €	Diesel	6,2 l/100 km	107 €
Suzuki S-Cross 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch)	24 390 €	Essence	6 l/100 km	107 €
Renault Austral E-Tech full hybrid (200 ch)	41 300 €	Essence (hybride)	6,2 l/100 km	111 €
Seat Ateca 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	41 450 €	Diesel	6,4 l/100 km	111 €
Suzuki S-Cross 1.5 Dualjet Hybrid (115 ch)	26 890 €	Essence (hybride)	6,2 l/100 km	111 €
Honda ZR-V Hybrid (184 ch)	43 950 €	Essence (hybride)	6,3 l/100 km	113 €
Kia Sportage 1.6 CRDi DCT7 (136 ch)	37 440 €	Diesel	6,5 l/100 km	113 €
Peugeot 408 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	37 300 €	Essence (hybride)	6,3 l/100 km	113 €
Renault Arkana E-Tech full hybrid (145 ch)	34 200 €	Essence (hybride)	6,3 l/100 km	113 €
Alfa Romeo Tonale 1.6 Multijet (130 ch)	42 500 €	Diesel	6,6 l/100 km	114 €
Audi Q3 35 TDI S tronic 7 (150 ch)	45 790 €	Diesel	6,6 l/100 km	114 €

1. Pour une recharge sur borne rapide. 2. Pour une recharge à domicile. 3. Consommation batteries vides.



Les SUV familiaux

Plus on monte en gamme, plus l'écart se creuse entre électriques et thermiques. Chez les SUV familiaux, les seconds coûtent au minimum 106 € de carburant tous les 1 000 km, tandis que les modèles "à piles" affichent un appétit à peine supérieur à celui des SUV citadins (voir p. 33). Si bien qu'un Tesla Model Y ne revient pas plus cher à utiliser qu'un... Hyundai Kona Electric (32 € aux 1 000 km dans les deux cas)! Chez les SUV familiaux thermiques, le diesel reste roi et accapare le podium, Skoda Kodiaq TDI 150 en tête. Mais les hybrides sont en embuscade, notamment grâce aux constructeurs tricolores : le Renault Espace E-Tech ne coûte

ainsi que 4 € plus cher tous les 1 000 km. Meilleur hybride rechargeable, le Honda CR-V e:PHEV reviendra pour sa part à 120 € tous les 1 000 km une fois sa batterie épuisée. C'est seulement 1 € de moins que le Mercedes GLC Coupé 300 de 4Matic, fort de 333 ch et seul hybride rechargeable diesel de notre sélection. Il profite de la sobriété intrinsèque des mécaniques "mazout", mais avec un premier prix de presque 87 000 € (hors malus au poids), ces économies-là coûtent fort cher! Notons enfin que le Renault Rafale PHEV réclame 1,1 l/100 km de plus que la version hybride classique, et revient donc 9 €/1 000 km plus cher.



Tesla Model Y Grande Autonomie Propulsion (347 ch)

En version Propulsion ou Propulsion Grande Autonomie, le best-seller Tesla compte parmi les SUV familiaux les plus économiques à l'usage... Et on attend l'arrivée prochaine du Model Y restylé, annoncé encore plus sobre.

Skoda Kodiaq 2.0 TDI (150 ch)



Malgré son gabarit coquet, le Kodiaq TDI 150 se contente de 6,1 l/100 km, un record dans la catégorie.

Mazda CX-60 3.3 e-Skyactiv D (200 ch)



La technologie à part du "gros" six cylindres 3.3 du Mazda CX-60 lui vaut un appétit d'oiseau (6,2 l/100 km).

Renault Espace E-Tech F. Hyb. (200 ch)



L'Espace hybride fait preuve d'une consommation aussi mesurée que les meilleurs diesels.

Mercedes GLC Coupé 300 de (333 ch)



Incongru, l'hybride diesel ? Toujours est-il que le GLC Coupé 300 de affiche un budget d'utilisation contenu.

	Tarif à partir de	Energie / carburant	Conso moyenne	Coût aux 1 000 km
Tesla Model Y Propulsion (299 ch)	44 990 €	Electrique	16,1 kWh/100 km	76 €⁽¹⁾ 32 €⁽²⁾
Tesla Model Y Grande Auton. Propulsion (347 ch)	46 990 €	Electrique	16,2 kWh/100 km	77 €⁽¹⁾ 33 €⁽²⁾
Kia EV6 (170 ch)	49 690 €	Electrique	16,5 kWh/100 km	78 €⁽¹⁾ 33 €⁽²⁾
Tesla Model Y Grande Autonomie (514 ch)	47 990 €	Electrique	16,7 kWh/100 km	79 €⁽¹⁾ 34 €⁽²⁾
Skoda Enyaq 85 (285 ch)	46 270 €	Electrique	17 kWh/100 km	80 €⁽¹⁾ 34 €⁽²⁾
Volkswagen ID.4 Pro (286 ch)	45 990 €	Electrique	17 kWh/100 km	80 €⁽¹⁾ 34 €⁽²⁾
Ford Explorer Extended Range (285 ch)	45 400 €	Electrique	17,3 kWh/100 km	82 €⁽¹⁾ 35 €⁽²⁾
Nissan Ariya (218 ch)	39 300 €	Electrique	17,4 kWh/100 km	82 €⁽¹⁾ 35 €⁽²⁾
Cupra Tavascan (286 ch)	46 990 €	Electrique	17,6 kWh/100 km	83 €⁽¹⁾ 35 €⁽²⁾
Volkswagen ID.5 Pro (286 ch)	50 500 €	Electrique	17,6 kWh/100 km	83 €⁽¹⁾ 35 €⁽²⁾

Skoda Kodiaq 2.0 TDI (150 ch)	50 120 €	Diesel	6,1 l/100 km	106 €
Mazda CX-60 3.3 e-Skyactiv D (200 ch)	54 750 €	Diesel	6,2 l/100 km	107 €
Mercedes GLB 200 d 8G-DCT (150 ch)	50 650 €	Diesel	6,2 l/100 km	107 €
Renault Espace E-Tech full hybrid (200 ch)	45 500 €	Essence (hybride)	6,2 l/100 km	111 €
Mazda CX-60 3.3 e-Skyactiv D (254 ch)	59 700 €	Diesel	6,5 l/100 km	113 €
Renault Rafale E-Tech full hybrid (200 ch)	45 500 €	Essence (hybride)	6,3 l/100 km	113 €
Mercedes GLB 220 d 4Matic (190 ch)	57 350 €	Diesel	6,6 l/100 km	114 €
Mercedes GLC 220 d 4Matic (197 ch)	64 500 €	Diesel	6,6 l/100 km	114 €
Alfa Romeo Stelvio 2.2 D AT8 (160 ch)	55 800 €	Diesel	6,8 l/100 km	118 €
Peugeot 5008 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	40 990 €	Essence (hybride)	6,6 l/100 km	118 €
Honda CR-V e:PHEV (184 ch)	58 150 €	Ess. (hyb. rech.) ⁽³⁾	6,7 l/100 km	120 €
Honda CR-V e:HEV (184 ch)	49 980 €	Essence (hybride)	6,7 l/100 km	120 €
Lexus NX 350h AWD (244 ch)	57 500 €	Essence (hybride)	6,7 l/100 km	120 €
Mercedes GLC Coupé 300 de 4Matic (333 ch)	86 950 €	Diesel (hyb. rech.) ⁽³⁾	7 l/100 km	121 €
Alfa Romeo Stelvio 2.2 D AT8 Q4 (210 ch)	60 800 €	Diesel	7,1 l/100 km	123 €
BMW X3 xDrive20d (190 ch)	65 950 €	Diesel	7,1 l/100 km	123 €
Skoda Kodiaq 1.5 TSI (150 ch)	45 620 €	Essence	7,1 l/100 km	127 €
Lexus NX 450h+ AWD (309 ch)	67 000 €	Ess. (hyb. rech.) ⁽³⁾	7,2 l/100 km	129 €
Renault Rafale E-Tech 4x4 PHEV (300 ch)	54 500 €	Ess. (hyb. rech.) ⁽³⁾	7,4 l/100 km	132 €
Skoda Kodiaq 1.5 eHybrid (204 ch)	51 820 €	Ess. (hyb. rech.) ⁽³⁾	7,4 l/100 km	132 €
DS 7 Plug-in Hybrid AWD (300 ch)	64 750 €	Ess. (hyb. rech.) ⁽³⁾	8,3 l/100 km	148 €
DS 7 Plug-in Hybrid (225 ch)	58 550 €	Ess. (hyb. rech.) ⁽³⁾	8,3 l/100 km	148 €
Mazda CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV (327 ch)	59 050 €	Ess. (hyb. rech.) ⁽³⁾	8,3 l/100 km	148 €
Nissan X-Trail e-4orce (213 ch)	46 100 €	Essence (hybride)	8,3 l/100 km	148 €

1. Pour une recharge sur borne rapide. 2. Pour une recharge à domicile. 3. Consommation batteries vides.



ÉLECTRIQUE

Fiat Grande Panda

44 kWh La Prima - 113 ch

27 900 € / 24 900 €*


PREMIER ESSAI DE LA NOUVELLE FIAT ÉLECTRIQUE

La boîte à malices "2.0"

Dévoilée en juillet 2024 et disponible à la commande depuis octobre, la Grande Panda ménage le suspense. Il est grand temps pour cette cousine de la Citroën C3 de nous livrer enfin tous ses secrets. *Avanti!*

Des mois d'attente... Mais Fiat n'a pas voulu reproduire l'erreur de Citroën qui, contraint d'honorer les commandes liées au leasing social avant le 1^{er} octobre 2024, a dû livrer ses premières ë-C3 avant d'avoir pu peaufiner leur mise au point. Bilan des courses: des dysfonctionnements en pagaille, comme nous l'avons encore constaté récemment sur

un modèle d'essai, aux voyants et avertissements sonores facétieux... La Grande Panda relevant du même programme chez Stellantis, Fiat a préféré attendre prudemment que les bugs aient été identifiés – et, espérons-le, éradiqués! – avant de lancer sa citadine, laissant les clients de Citroën essayer les plâtres. Sage décision? Durant notre essai, jamais l'italienne ne nous a

empoisonnés. Au contraire, elle nous a donné maintes bonnes raisons de nous réjouir. A commencer par sa présentation, inspirée de la Panda originelle la fameuse "boîte à malices" de 1980.

Y a d'la joie!

Bourré de personnalité, ce cube de 4 m, avec ses optiques façon Tetris (le légendaire jeu vidéo des *eighties*), ses logos "Panda" emboutis sur les portes ou ses larges protections de carrosserie en plastique noir, nous ramène quarante-cinq ans en arrière. Les designers s'en sont également donné à cœur joie à bord, la planche de bord s'inspirant notamment de la mythique piste d'essais construite sur le toit du Lingotto (l'usine historique de la marque à Turin, en Italie). On découvre également des estampilles "Fiat" géantes sur les contre-portes, visibles uniquement sous certains angles, une miniature de l'ancêtre incrustée dans la planche de bord (en

plexiglas jaune) et un revêtement de boîte à gants en fibre de bambou: le met préféré des pandas! Un univers aussi ludique que spacieux (places arrière accueillantes et grand coffre de 361 dm³), mais également généreux en équipements à bord de notre finition La Prima. Laquelle n'échappe pas, hélas, aux plastiques recyclés sensibles aux rayures et aux assemblages approximatifs... En attendant la version 1.2 hybride de 100 ch, livrable en juin (à partir de 18 900 €), c'est en mode "zéro émission" que s'est déroulé notre premier galop d'essai. Chipé à la Citroën ë-C3, le moteur à aimants permanents de 113 ch, alimenté par une batterie de 42 kWh utiles, promet 320 km d'autonomie (cycle WLTP). Selon nos mesures (réalisées toutefois par temps froid), difficile de faire plus de 220 km en moyenne, et 240 km en ville⁽¹⁾. La ville, c'est là le royaume de cette citadine, suffisamment polyvalente, par ailleurs, pour s'accorder quelques

1. Comptez environ 240 km en moyenne et 280 km en ville par température plus clémente.

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: aucune remise en vue pour la nouvelle star de Fiat. Mais elle bénéficie du bonus écologique (de 2 000 à 4 000 € selon revenus).

L'entretien: tous les deux ans ou tous les 25 000 km.

L'équipement: en entrée de gamme, la finition Red (24 900 €) se contente de jantes 16" en tôle, d'une clim' manuelle et se passe de GPS, caméra de recul, chargeur à induction, accoudoir avant et barres de toit. Pour 27 900 €, la version La Prima est livrée avec une dotation complète.

NOS MESURES

Vitesse maxi	132 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	34s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s5
Autonomie moyenne	210 km
Route/Autoroute/Ville	220/165/240 km
Temps de charge Prise domestique	Non mesuré ⁽¹⁾
Wallbox (7,4 kW)/Prise rapide	7 h/33 mn ⁽²⁾
Poids	1 474 kg
Diamètre de braquage	11,1 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	43,8/42 kWh (capacité brute/utile)
Puissance fiscale	4 CV
Puissance maxi	113 ch
Couple maxi	122 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 3 000 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 rapport
Pneus	205/50 R17
Dim. L x l x h, en m	4,00 x 1,74 x 1,58
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽³⁾

1. Câble non fourni. 2. De 20 à 80 % de capacité à 100 kW maxi, donnée constructeur. 3. Batterie : 8 ans ou 160 000 km.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La Fiat Grande Panda 44 kWh La Prima (24 900 €*, 113 ch) est évaluée dans la catégorie des citadines électriques d'environ 120 ch, qui comprend notamment :

Citroën ë-C3 44 kWh Max (24 800 €*, 113 ch),
Hyundai Inster 49 kWh Intuitive (25 250 €*, 115 ch),
Peugeot E-208 50 kWh Style (25 000 €*, 136 ch),
Renault 4 E-Tech 40 kWh Evolution (26 990 €*⁽¹⁾, 120 ch),
Renault 5 E-Tech 40 kWh Evolution (24 990 €*, 120 ch).

1. Estimation Auto Plus.

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



Les 113 ch et 122 Nm de couple suffisent amplement pour la ville, mais jettent vite l'éponge sur voie rapide... Attention à bien anticiper les dépassements !



Nombre de places : 5

Calquée sur la Citroën C3, la Grande Panda en reprend les généreuses dimensions intérieures. Et le confort globalement moelleux, hormis sur certains ralentisseurs.



Volume : 361 dm³

Si notre labo confirme ce volume, la Grande Panda disposera du plus grand coffre de sa catégorie.



La prise Type 2 (chargeur 7,4 kW), en spirale, s'enroule automatiquement dans la calandre et s'étire sur 4,50 m.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6) • Freinage d'urgence automatique • Isofix AV/AR • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse • Rétroviseur intérieur jour/nuits auto.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR • Barres de toit • Câble de recharge Type 2 rétractable • Caméra de recul • Chargeur à induction • Clim' auto. • Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen • Instrumentation numérique • Jantes alu 17" • Peinture jaune métal • Rétros électriques dégivrants • Vitres AR surteintées • Vitres électriques (4).

En option Agrément : • Chargeur 11 kW (300 €)⁽¹⁾ • Kit anticrevaison (50 €) • Pack Hiver⁽²⁾ (500 €) • Autres peintures métallisées (700 €).

1. Implique la suppression du câble étirable logé dans la calandre. 2. Sièges, volant et pare-brise chauffants.



PHOTOS : A. SAUNIER

A l'instar de la Citroën C3 avec laquelle elle partage sa plate-forme et sa souplesse de suspension, l'italienne prend du roulis dans les virages. Sa direction offre en revanche un meilleur "feeling".

escapades sur voies rapides... à condition toutefois de rester sage-ment sur la file de droite, faute de ressources suffisantes pour assurer un dépassement à plus

de 120 km/h. Cette Fiat n'aime pas trop se faire bousculer, les suspensions très souples sacrifiant le dynamisme au profit du confort, plutôt satisfaisant alors

que la Grande Panda ne bénéficie ni des butées hydrauliques, ni des sièges Advanced Comfort de l'ë-C3. On relève tout de même quelques turbulences à basse vi-

tesse, sur mauvais revêtement. Ce qui ne nous empêche pas de tirer un bilan globalement très positif de cette première rencontre...

SUITE PAGE 38



POSTE DE CONDUITE



Joliment dessinés, les sièges manquent toutefois de maintien latéral lorsque la voiture tangue dans les virages. L'assise réglable en

hauteur côté conducteur comme le volant ajustable sur tous les plans permettent de trouver rapidement une très bonne position de conduite. Le combiné d'instruments numérique, parfaitement lisible, est également à saluer.

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

AIDES À LA CONDUITE



Conçue pour évoluer essentiellement en agglomération, la Grande Panda, bridée à 132 km/h, se passe de régulateur adaptatif ou de système de maintien dans la voie.

Mais les fonctions essentielles (allumage automatique des phares et des essuie-glaces, régulateur/limiteur de vitesse, freinage d'urgence automatique) sont au rendez-vous. Notez que les agaçantes alertes de survitesse et de franchissement de ligne sont ici facilement neutralisables via une paire de boutons placée au bas de la console.

Freinage d'urgence automatique	Série
Maintien dans la voie	Indisponible ⁽¹⁾
Régulateur de vitesse adaptatif	Indisponible
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	Indisponible
Assistance au créneau	Indisponible

1. Alerte de franchissement de ligne active uniquement.

ÉCRAN TACTILE



Le bel écran de 10,25" (26 cm) intègre les connexions sans fil Apple et Android dès l'entrée de gamme Red. Caméra de recul et GPS sont quant à eux réservés à la finition La Prima. Un système simple, mais ancien et pas toujours très réactif.

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

BIEN VU

L'italienne fourmille de détails faisant référence à la première Panda. On en trouve même une réplique sur le tableau de bord !

RATÉ

Point de remontée à impulsion des vitres, ni de miroirs de courtoisie, de poignées de maintien ou de bouton de démarrage. A l'ancienne !



FINITION



A ce tarif, il y avait peu de chances de découvrir de solides habillages moussés à bord... Cela dit, même si les plastiques durs dominent, le design séduit par son originalité et ses couleurs. Gros coup de cœur pour la fibre de bambou et le plexiglas jaune au tableau de bord !

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Pas de climatisation bizona, mais des commandes indépendantes de l'écran, parfaitement accessibles. Ventilation assez sonore, en revanche !

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

SYSTÈME AUDIO

Pas vraiment conçue comme un auditorium, la Grande Panda se contente d'une sono basique à quatre haut-parleurs...

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

RANGEMENTS



Les aspects pratiques n'ont pas été sacrifiés sur l'autel du design. On découvre ainsi deux boîtes à gants (de belle taille pour celle du bas), de profonds vide-poches, et même des pochettes pour les smartphones des passagers, au dos des sièges avant.

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

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Hyper attachante et parfaite dans son rôle de citadine (maniabilité, vivacité, confort), cette Panda des temps modernes perd de sa superbe sur les grands axes. Les 320 km d'autonomie tiennent quant à eux du fantasme...

LES PLUS

Présentation joyeuse
Douceur de conduite
Amortissement satisfaisant

LES MOINS

Relances sur autoroute
Autonomie sans panache
Finition perfectible



ÉLECTRIQUE

Alpine A290

GTS - 52 kWh - 220 ch

44 700 € / 41 700 €*



PETITES BOMBES ÉLECTRIQUES : FACE-À-FACE ALPINE ET MINI

Succession sous haute tension

On les imaginait condamnées à cause des normes antipollution. En réalité, l'avenir des petites sportives s'annonce radieux, grâce à la fée électricité. Parmi ces héritières d'un nouveau genre, laquelle des Alpine A290 GTS ou Mini Cooper SE a le plus de saveur ?

Ah, les années 1970-1980 et leurs petites sportives en pagaille. L'heureuse époque des antibrouillards jaunes, des moquettes rouges, des béquets en plastique noir... et des ennuis avec les "bleues" ! La "GTI" des années 1990, elle, se fond davantage dans la masse. Fini les livrées tape-à-l'œil et certains patronymes trop évocateurs : elle offre davantage de confort et perfectionne son

comportement. Ce qui ne l'empêche pas de péter un chrono de temps en temps ! Car les constructeurs n'ont jamais fait abstraction des performances. Avec 150, 180 ou 200 ch : les petites sportives "New Age" régaleront encore les amateurs de sensations fortes, une paire de décennies durant. Jusqu'à ce que la chasse au CO₂ ne vienne balayer ces cinquante belles années d'histoire automobile...

Si beaucoup de constructeurs ont aujourd'hui jeté l'éponge, certains croient encore aux vertus vivifiantes des citadines "survoltées". Une espèce qu'il a justement suffi d'électrifier pour la voir de nouveau promise à un bel avenir.

Dignes légataires ?

La liste des futures petites bombes à pile s'allonge en effet de jour en jour, puisque les Lancia Ypsilon HF, Volkswagen ID. GTI et Cupra Raval s'apprêtent à rejoindre trois modèles dépositaires d'un glorieux passé : les charismatiques Abarth 500e, Mini Cooper SE et Alpine A290. Braquons tout particulièrement nos projecteurs sur ces deux der-

nières, l'italienne ne boxant pas dans la même catégorie. Un peu tendres, ses 156 équidés, pour affronter les 218 ch de l'anglaise et 220 ch du nouveau fleuron tricolore... Même face aux plus sages A290 GT (180 ch) et Cooper E (184 ch), le Scorpion n'impressionne guère. A l'inverse, la Mini John Cooper Works Electric (bientôt à l'essai), sans rivale sur le marché, va faire parler la poudre avec ses 258 ch ! Une version à ne pas confondre avec notre Cooper SE JCW, les initiales du fameux préparateur britannique désignant ici un niveau de finition. Celui qui sied d'ailleurs le mieux à la SE : boucliers spécifiques, habillages noirs, gros aileron arrière, jantes



ÉLECTRIQUE

Mini Cooper SE

JCW Pack XL - 49 kWh - 218 ch

43 360 € / 42 900 €*

PHOTOS: N. SOLER

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: Mini n'accorde qu'un petit pourcent de rabais et la Cooper SE, assemblée en Chine, ne peut bénéficier d'un bonus. C'est l'inverse chez Alpine: aucune remise au crédit de l'A290 GTS, mais une prime écologique de 2000 à 4000 € selon le revenu fiscal.

L'entretien: tous les ans ou tous les 20 000 km chez Alpine, tous les deux ans ou 30 000 km dans le camp adverse.

L'équipement: très bien équipée (superbe sellerie en cuir Nappa, hi-fi Devialet 615 W⁽¹⁾, sièges chauffants, etc.), l'A290 GTS tombe hélas sur plus fort qu'elle. Agrémentée du pack XL, la Cooper SE JCW ajoute un agréable toit panoramique, les sièges avant électriques, la conduite semi-autonome, la surveillance des angles morts et l'assistance au créneau⁽²⁾.



L'A290 profite du moteur électrique de la Megane E-Tech et de trains roulants spécifiques (berceau avant en alu, grosses barres anti-roulis, freins d'A110). Sur des rails !

de 18", freins spéciaux et sièges baquets. L'A290 GTS n'est pas en reste et avance même un attirail assez exubérant (extensions d'ailes, jantes de 19", optiques additionnelles) qui permet de la distinguer, au premier coup d'œil, de la Renault 5 E-Tech.



La Cooper SE éprouve certaines difficultés à transmettre ses 218 ch et 330 Nm de couple aux roues avant sans que celles-ci perdent leur cap et leur motricité. Décevant !

Cependant, pas de coloris flashy: blanc, gris, noir ou bleu, alors que la Mini ajoute le rouge et le vert anglais à son nuancier. Son habitacle, habillé de série d'un élégant cuir Nappa bicolore, fait, en revanche, plus raffiné que celui Mini... maliste de sa rivale

(plastiques durs, cuir artificiel). La française multiplie aussi les détails évoquant la piste: pédalier en alu, commande de boîte d'A110 sur la console et repère du point milieu en haut du volant façon F1. Un bouton bleu pour régler l'intensité du freinage >>>

1. Harman Kardon 315 W chez Mini. 2. Ces trois derniers équipements sont disponibles au sein du pack Driving (1 000 €) chez Alpine.



Alpine A290

Provenant de la Renault 5, la planche de bord s'habille, chez Alpine, de matériaux plus chics (cuir bleu et blanc), y compris sur la console centrale. Celle-ci accueille désormais la commande de boîte "à trois touches" héritée de l'A110 (plus de levier derrière le volant, donc). Le volant à méplat est lui aussi spécifique à l'A290 et regroupe un nombre assez élevé de commandes, à l'instar de l'inutile bouton OV ("overtake") qui revient à appuyer à fond sur l'accélérateur...



Mini Cooper SE

Exception faite des sièges sport et du revêtement noir et rouge sur la planche de bord, l'habitacle de la Cooper SE JCW se démarque assez peu des autres finitions au catalogue. On reste dans le Mini... malisme avec l'écran central (commun à tous les modèles de la marque) et l'affichage tête haute pour seules excroissances. Si certains plastiques manquent de classe, l'équipement est, lui, irréprochable en présence du pack XL (sièges électriques, toit panoramique).

» régénératif (moins pratique que des palettes), le rouge pour disposer instantanément des 220 ch durant quelques secondes (effet "boost") et le noir pour choisir son mode de conduite. A bord de la Mini, tout passe par l'écran, un brin fouillis. Et on ne dispose pas des programmes inclus dans l'Alpine Telematics, comme la température des freins, le Launch Control ou le

coaching pour perfectionner son pilotage. Même s'il est peu probable que les clients s'amuse souvent sur circuit, l'attention de la française est louable.

Un trop lourd héritage...

Les performances? Mieux vaut éviter les duels façon *Fast and Furious* sur "l'Autobahn", face à une BMW 135i, une Mercedes A45 AMG ou un gros SUV turbo-

diesel. Car nos deux bolides plafonnent peu ou prou à 170 km/h. Pas de quoi non plus grimper aux arbres sur le 1 000 m départ arrêté: 28s2 chez Mini, 28s5 chez Alpine (mode Sport activé dans les deux cas). Une bonne vieille Renault Clio 2 RS du début des années 2000 (182 ch) les mouche d'une seconde sur le même exercice. Rien de surprenant, sachant que l'A290 pèse une

demi-tonne de plus (1 505 kg) que son ancêtre. La Cooper SE, elle, culmine à 1 680 kg! Dès lors, même si ces GTI "2.0" dispensent de respectables accélérations (silencieuses, sauf à activer les horribles montées en régime artificielles), l'efficacité et le plaisir sont plutôt à chercher du côté des liaisons au sol. Chez Alpine en particulier... Il s'agit, en effet, d'un jouet extrêmement agile



1. Plus large que la Mini, l'A290 peut accueillir un passager au centre. Mais pas trop costaud ! **2.** Le système hi-fi ampute le coffre de 35 dm³ par rapport à celui de la Renault 5 "standard". **3.** Superbes avec leur habillage en cuir Nappa bicolore, les sièges offrent surtout un excellent maintien latéral.



1. Difficile d'accès, l'étroite banquette n'accepte que deux occupants. **2.** Le plancher ajustable permet d'obtenir une surface de chargement plane, dossiers rabattus. Mais le volume reste très insuffisant... **3.** Les sièges de la Cooper SE JCW s'habillent de cuir vegan de série.

avec son train arrière multibras rivé au sol, son freinage puissant, sa direction ciselée et son train avant rivé sur des rails, grâce à un antipatinage programmé pour agir comme un différentiel autobloquant. Un sans-faute, à quelques pertes de motricité près, sur revêtement humide. Ce phénomène vire hélas à la caricature au volant de la Mini, dont les 330 Nm de couple affolent régu-

lièrement le train avant, y compris sur sol sec. De plus, sa direction reste brouillonne et son amortissement s'avère infiniment plus sec que celui de la française, bien plus homogène au global. Un peu plus abordable aussi ! Reste qu'à 41 700 €, cela fait cher la récré de 265 km. Une autonomie décevante comparée à celle de la Mini (305 km), moins impactée par les températures hivernales.



NOS MESURES	Alpine A290 GTS	Mini Cooper SE
Vitesse maxi	167 km/h	168 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	28s5	28s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s	4s
Autonomie électrique moyenne	265 km	305 km
Route/Autoroute/Ville	290/205/295 km	345/250/320 km
Temps de charge Wallbox ⁽¹⁾ /Secteur	8h20/26h	10h/24h
Sur borne rapide ⁽²⁾	30 mn ⁽³⁾	30 mn ⁽³⁾
Poids	1 505 kg	1 680 kg
Diamètre de braquage	10,3 m	10,8 m
Freinage 130 à 0 km/h	61 m	67 m

1. 7,4 kW. 2. Puissance de charge maxi Alpine : 100 kW, Mini : 95 kW. 3. De 15 à 80 %.

LA TECHNIQUE	Alpine A290 GTS	Mini Cooper SE
Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné	Synchrone à aimants permanents
Capacité de la batterie brute/utile	NC/52 kWh	54/49 kWh
Puissance fiscale	5 CV	5 CV
Puissance maxi	220 ch	218 ch
Couple maxi	300 Nm	330 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/-2 000 à -4 000 €	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Pneus	225/40 R19	225/40 R18
Dim. L x l x h, en m	3,99 x 1,83 x 1,52	3,86 x 1,76 x 1,46
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km ⁽¹⁾	2 ans (km illimités) ⁽¹⁾

1. Batterie : 8 ans ou 160 000 km

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6 sur Alpine, 7 sur Mini) • Feux de route auto. • Frein. d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régul. de vitesse adaptatif • Rétro int. jour/nuit auto. **Agrément :** • Aide au stationnement AV/AR • Caméra de recul • Clé mains libres • Clim' auto. (bizone sur Mini) • Chargeur AC 11 kW • Hi-fi premium • Mirror Screen • Sellerie cuir (simili sur Mini) • Sièges AV et volant chauff. • Vitres AR surteintées.

EN OPTION	Alpine A290 GTS	Mini Cooper SE
Conduite semi-autonome + Park Assist	1 000 € ⁽¹⁾	Série
Pompe à chaleur	Série	Indisponible
Sièges avant électriques	Indisponible	Série ⁽²⁾
Toit panoramique	Indisponible	Série

1. Pack Driving. 2. A mémoire côté conducteur.

LES NOTES DU	Alpine A290 GTS	Mini Cooper SE
Comportement routier	18	15
Équipements de sécurité	12	14
Agrément/performance	16	16
Confort/insonorisation	16	15
Équipements de confort/garantie	18	19
Habitabilité/coffre	12	4
Aspects pratiques	11	10
Présentation/ finition	17	16
Consommation	10	12
Prix	11	9
	1^{re} 141/200	2^e 130/200



Victoire : Alpine A290 GTS

Sur le plan purement électrique, la Mini bat l'Alpine, à l'autonomie décevante (surtout par temps froid). Mais s'agissant ici de se faire plaisir avec une sportive ludique, la française l'emporte haut la main, grâce à son meilleur compromis efficacité/confort, au sex-appeal de son habitacle et à son prix un chouïa plus "digeste".



HYBRIDE ESSENCE

Citroën C4

1.2 Max Hybride - 136 ch

33 300 € / 31 300 €*


PREMIER ESSAI DE LA CITROËN C4 RESTYLÉE

Un lifting tout en douceur

La Citroën C4 s'offre un gros coup de jeune pour sa mi-carrière. Au menu : un look moins clivant et une légère évolution technologique, mais le confort reste sa priorité. Suffisant pour se relancer ?

C'est l'heure du restylage pour la Citroën C4. L'occasion de retoucher un style un peu trop clivant peut-être, mais aussi de l'aligner sur une gamme en pleine transformation chez le constructeur aux chevrons. L'extérieur est désormais plus consensuel, avec des traits tirés et la disparition de la signature lumineuse en deux

parties à l'avant. Mais la C4 conserve ses proportions atypiques, à mi-chemin entre le SUV et la berline compacte. À l'intérieur, les changements sont plus subtils. On remarque surtout l'apparition d'un plus grand bloc de compteurs numériques (7"/17,8 cm contre 5,5"/12,7 cm précédemment), qui n'est malheureusement de série que sur la finition haute Max. Voilà qui

fait plus moderne. L'écran central, lui, ne change pas et reste satisfaisant dans son fonctionnement. On retrouve aussi avec plaisir les sièges Advanced Comfort, avec leur mousse accueillante. Redessinés, ils sont censés apporter un meilleur maintien latéral, mais on se retrouve toujours à glisser un peu sur leurs dossiers dans les virages.

Tout en souplesse

Toujours est-il que le niveau de confort, cheval de bataille de la marque, est toujours très élevé. Les amortisseurs à doubles butées hydrauliques effacent la majorité des saignées, alors qu'on se prend à aborder les dos-d'âne sans crainte. Un plaisir au quotidien ! Notre modèle d'essai hérite de l'ensemble hybride 48 V de 136 ch, que l'on retrouve largement chez Stellantis. Si le trois cylindres est parfois un peu sonore, on l'apprécie pour ses relances franches et la douceur de sa boîte auto. Surtout,

il se montre particulièrement sobre : nos mesures, effectuées sur le modèle avant son restylage mais confirmées lors de notre essai, font état de 5,7 l/100 km en moyenne. C'est même un peu mieux que les Peugeot 308 ou Opel Astra équipées du même moteur, sans doute grâce à un poids plus contenu.

Sans surprise, toutefois, la C4 n'est toujours pas à l'aise dans les courbes : le roulis est trop important, et la direction n'est pas des plus précises. Pas de miracle. À l'arrière, l'espace disponible reste correct, et on apprécie là aussi une banquette moelleuse, agréable sur les longs trajets. Dommage que le tunnel central rende la place du milieu moins praticable. Rien de nouveau non plus côté coffre : ses 380 dm³ mesurés le situent dans la bonne moyenne du segment, alors que l'ouverture bien carrée du hayon facilite le chargement. Enfin, si le passage par la case restylage lui a fait perdre une

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : en hybride 136 ch, la C4 échappe au malus.

Après restylage, elle n'a plus droit qu'à une petite remise de 6 %.

L'entretien : la visite est préconisée tous les ans ou 25 000 km.

L'équipement : pas de lacunes sur cette finition haute, on trouve, par exemple, le régulateur adaptatif et les phares à leds automatiques.

Dommage que la caméra à 360°, la conduite semi-autonome et l'affichage tête haute ne soient disponibles que dans un pack (950 €).



La seule vraie nouveauté concerne l'arrivée d'un écran de compteurs plus grand (7"/17,8 cm contre 5"/12,7 cm avant). La finition est tout juste correcte.



Nombre de places: 5

L'habitabilité n'a rien d'exceptionnel et le tunnel central gêne au milieu. Néanmoins, aux places latérales, on apprécie l'espace pour glisser les pieds et le confort de la banquette.



Volume: 380 dm³

Le coffre propose un volume appréciable, et la large ouverture du hayon se montre pratique.



Toujours aussi moelleux, les sièges Advanced Comfort ont été redessinés mais leur maintien reste insuffisant.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares (à leds) avec gestion codes auto. et essuie-glaces auto. • Régulateur adaptatif • Surveillance des angles morts, etc.

Agrément: • Aide au stationnement AV/AR et latéral + caméra de recul • Clim' auto. bizonne • Chargeur de smartphone à induction • Ecran tactile 10"/25,4 cm avec GPS et Mirror Screen • Instruments numériques 7"/17,8 cm • Jantes alliage 18", etc.

En option Agrément: • Affichage tête haute + conduite semi-autonome + caméra de recul à 360° (pack à 950 €) • Peinture nacrée (900 €) • Toit noir (350 €).



PHOTOS: F. GROUT

Sans surprise, la C4 demeure pantouflarde: peu de plaisir de conduite au programme. Mais côté confort, rien à redire: elle avale presque tous les défauts de la chaussée sans broncher. Elle mériterait juste une insonorisation un peu plus soignée.

bonne partie de sa remise potentielle en concession, la C4 reste plutôt bien placée côté tarifs. L'équipement est par ailleurs suffisant, avec une seule option fonctionnelle possible en finition Max: le pack Techno à

950 €, qui inclut notamment la conduite semi-autonome et la caméra de recul à 360°. Bref, la C4 ne change qu'à la marge. Les amateurs du genre apprécieront, mais pas de quoi convaincre les réfractaires...



NOS MESURES (1)

Vitesse maxi	203 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s8
Consommation moyenne	5,7 l/100 km
Route	5,5 l/100 km
Autoroute	5,9 l/100 km
Ville	5,7 l/100 km
Poids	1 354 kg
Diamètre de braquage	11,4 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m

1. Mesures de la version avant restylage.

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance maxi	136 ch
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	107 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Pneus	195/60 R18
Réservoir	50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,36 x 1,80 x 1,53
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La Citroën C4 1.2 Max Hybride (31 300 €*, 136 ch) est évaluée dans la catégorie des berlines compactes hybrides d'environ 130 ch, qui comprend notamment:

Opel Astra 1.2 Hybrid Auto. GS (31 800 €*, 136 ch), Peugeot 308 1.2 Hybrid e-DCS6 Allure (31 700 €*, 136 ch), Toyota Corolla 1.8 Hybride Design (30 800 €*, 140 ch), Volkswagen Golf 1.5 eTSI Life Plus (31 300 €*, 116 ch).

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

Le verdict



Intéressant

Si son physique a été transformé, la C4 ne diffère qu'assez peu en profondeur. Elle reste une référence en matière de confort à des tarifs plutôt corrects, et son moteur hybride est sobre. Mais ne lui demandez pas d'être agile ou d'avoir un intérieur ultra-moderne.



Le nouveau Renault Rafale

HYBRIDE ESSENCE

1.2 E-Tech full hybrid

Esprit Alpine

200 ch - 6,2 l/100 km

49 500 € / **48 500 €***

Cette semaine, nous avons confié le nouveau Renault Rafale à trois propriétaires de véhicules équivalents. Anne, Jean-Bruno et Jennifer nous livrent leurs impressions.



ANNE Directrice financière, Nozay (91)

Elle possède un **BMW X2⁽¹⁾**
sDrive 20i M Sport
50 750 € - 178 ch - 7,2 l/100 km



Ce Rafale frappe fort à tout point de vue !

Le design

Ce Rafale est vraiment beau : calandre originale, dessin des phares ou style des leds, tout est réussi ! Je suis aussi conquise par le côté fuselé de la ligne et l'esthétique des jantes. Les reliefs de l'arrière évitent, quant à eux, l'effet de masse, au profit d'un esprit sportif appuyé par les feux et le joli bécquet de toit.

La vie à bord

La taille du coffre est impressionnante. Les places arrière sont encore plus spectaculaires ! A ma sensation de grand confort s'ajoute la surprise de cet accou-



doir intégrant deux supports rotatifs dédiés aux smartphones des passagers (*photo*). C'est top ! Je note aussi le cachet de la présentation. La grande tablette orientée vers le conducteur est ergonomique. Et quelle définition d'écran ! Je ne m'attendais pas à tant de points positifs dans un modèle Renault...

Au volant

Le confort ouaté du Rafale est à l'opposé de la fermeté de mon X2... Plus surprenant, il tourne littéralement sur lui-même avec ses roues arrière directrices ! Vu le gabarit, cette maniabilité est assez incroyable. Très discret, le moteur a la santé dès que je demande de la puissance. Je remarque cependant un temps de passage des vitesses un peu long. Mais vu le haut niveau de prestations global, et à ce tarif, le Rafale a de quoi sérieusement inquiéter la concurrence !

1. Modèle de la génération précédente.



JEAN-BRUNO Gérant, Gasville (28)

Il possède un **Audi Q3 Sportback**
35 TDI S tronic S line
52 490 € - 150 ch - 7,2 l/100 km



Renault touche dorénavant au premium

Le design

Sans le logo, je n'aurais pas pensé qu'il s'agissait d'un SUV coupé de la marque Renault. Le style moderne et dynamique de ce Rafale me renvoie une image statutaire. Les protections peintes en noir participent aussi au standing. Je suis franchement séduit, et ce quel que soit l'angle d'où je l'observe.

La vie à bord

Tant l'effet "cockpit" que le style novateur de la planche de bord me plaisent. Le grand écran tactile est bien plus réactif que celui de mon Q3 Sportback. C'est un



véritable iPad ! Je ne m'attendais pas non plus à un tel soin des matières dans une Renault. Remarquez aussi ce rangement sous la zone de charge à induction coulissante (*photo*). C'est bien fichu. Et quel confort à l'arrière ! Il y a une place dingue, et cet accoudoir est magique ! Chapeau encore, d'autant plus que le coffre est juste immense.

Au volant

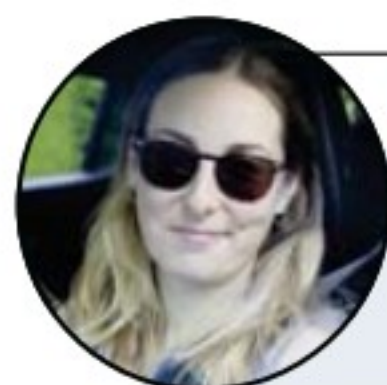
Le maintien du siège est parfait. Le système 4Control ne donne pas l'impression de conduire un grand véhicule. L'effet de légèreté est bluffant. Considérant aussi la douceur de l'amortissement et le silence à bord, je ressens une sensation de sécurité fort appréciable. Le tonus du moteur hybride est agréable aussi, et sa consommation est remarquable pour un modèle essence. Pour moi, c'est clair, Renault touche là au premium !



Le design du Rafale fait indéniablement l'unanimité chez nos trois lecteurs. Jean-Bruno met ici en avant le dessin épuré des optiques. Cela dit, le style du nouveau fer de lance de Renault l'a convaincu dans son ensemble. A tel point qu'il nous confie que la concurrence allemande a du souci à se faire...



Jennifer se voit bien enchaîner les kilomètres au volant du Rafale. Facilité de prise en main, confort et silence de fonctionnement s'ajoutent aux petites attentions dédiées aux voyages en famille pour finir de la convaincre.



JENNIFER Chef de projet, Limours (91).

Elle possède un **Cupra Formentor**
1.4 e-Hybrid V
48900 € - 204 ch - 6,7 l/100 km



Il ne me laisse pas insensible, ce Rafale...

Le design

Il claque, ce Rafale! Les phares me font certes penser au Peugeot 3008, mais l'effet de la calandre constituée de plein de petits logos Renault (*photo*) témoigne



d'un joli sens du détail. Idem pour le style des leds de jour. Les lignes tendues donnent, elles, du caractère au profil. Le dessin des feux et le style de l'arrière me plaisent tout autant.

La vie à bord

Le gabarit supérieur du Rafale profite nettement au coffre. L'espace royal et l'ingénieux accoudoir central me donnent envie

de rester installée à l'arrière! Je note aussi la belle finition: feutrine dans les bacs de porte, surpiqûres bleu-blanc-rouge et effet ardoise du placage situé face au passager flattent l'œil. La grande dalle multimédia, moderne et ludique, fait aussi la différence, comme les astucieux rangements répartis sur et sous la console centrale.

Au volant

Le silence règne! Le confort de suspension est aussi nettement plus doux ici, ce qui contribue à procurer l'effet d'une conduite apaisante, d'autant plus que les phases de transition entre moteurs électrique et thermique se font moins sentir qu'à bord de mon Formentor. De ce fait, même s'il ne s'agit pas là d'un modèle hybride rechargeable (c'est le cas du Formentor), l'agrément de conduite du Rafale remporte lui aussi mon suffrage.



Autant surprise par la découverte du Rafale que Jean-Bruno et Jennifer, Anne illustre ici la généreuse capacité de son coffre (627 dm³). Le haut niveau de confort proposé aux passagers arrière l'a encore davantage marquée.

Le bilan Mission séduction accomplie

Rares sont les occasions de constater un tel engouement lors de la réalisation de nos tests lecteurs. Les quelques hésitations de la boîte auto. à crabots comme les performances moyennes du moteur E-Tech full hybrid 200 semblent donc être passées au second plan... Marquant davantage les esprits par son design expressif, une technologie embarquée dernier cri et intuitive, ainsi qu'un sens de l'accueil soigné, on en vient à se demander si ce Rafale ne serait pas (enfin) la proposition gagnante du haut de gamme à la française!



RÉSEAUX DE BORNES DE RECHARGE

Par Soufyane Benhammouda

Comment s'y retrouver ?

La recharge des voitures électriques sur la voie publique n'est pas chose aisée de prime abord. Les notions techniques, les nombreux opérateurs ou les différentes méthodes de paiement peuvent compliquer la tâche. Suivez notre guide pour rouler sans prise de tête !



Y. LEFEBVRE

Quel type de recharge choisir ?

■ La recharge lente (50 % du réseau), en courant alternatif (AC), délivre une puissance entre 7,4 et 22 kW. Elle est à privilégier au quotidien pour faire des appoints le temps d'une course. Sur une borne de 11 kW, une Renault 5 E-Tech a besoin de 3h 15 pour passer de 10 à 80 % de charge.

■ La recharge rapide, en courant continu (DC), fournit une puissance comprise entre 50 et 150 kW. Le nombre de bornes capables d'atteindre plus de 150 kW, voire plus de 350 kW, augmente mais elles restent rares. Le prix est en général plus élevé, donc à réserver aux longs trajets autoroutiers ou



Borne de recharge lente

A. SAUNIER



Borne de recharge rapide

N. SOLER

en cas de dernière minute. Ici, la citadine de Renault n'aura besoin que de 30 mn pour atteindre le 10 à 80 %.

Comment trouver des bornes compatibles ?

■ L'écrasante majorité des voitures électriques est équipée d'une prise de type 2 **A** pour la charge lente (AC) et du Combo CCS **B** pour la charge rapide (DC). Certains modèles disponibles en occasion (Lexus UX 300e, Kia Soul 1, Nissan Leaf, Peugeot iOn/Citroën C-Zero) disposent du duo type 1/CHAdeMO. Il faudra viser des bornes spécifiques, peu répandues.



N. SOLER



PORSCHÉ

Quelle puissance viser ?

■ Les puissances exprimées correspondent au maximum que peut délivrer une borne, sachant que la voiture est également plafonnée en puissance acceptée. Ce qui veut dire qu'une borne de 350 kW ne permettra jamais d'aller au-delà des capacités de votre auto (100 kW dans le cas de la R5). A l'inverse, si la puissance de la borne est plus faible, c'est elle qui limitera le temps de recharge. Le mieux est donc de choisir une borne rapide avec une puissance supérieure ou égale à celle de votre voiture. A noter : si deux Renault 5 E-Tech se raccordent sur une même borne de 150 kW,

elles ne prendront pas plus de 75 kW en pic (contre 100 kW normalement).

■ Sur les bornes rapides DC, le câble est toujours solidaire (mode 4). Sur les bornes lentes AC, vous devez généralement utiliser votre câble (mode 3). Ce dernier peut être limitant s'il ne peut pas accepter une intensité suffisante. Pour être tranquille, choisissez un câble 32 A, monophasé (jusqu'à 7,4 kW) ou triphasé (jusqu'à 22 kW). Le câble livré de série (photo) est adapté... en général. Mais pas toujours !



HEIDELBERG

■ Pour faciliter vos recharges, vous pouvez utiliser le GPS de la voiture s'il comporte un planificateur d'itinéraire. Sinon, des applications tierces comme Google Maps ou Chargemap. Cette dernière, complète, permet de filtrer les recherches par types de prises et niveaux de puissance. L'application propose même un planificateur d'itinéraire qui recense les points de ravitaillement et communique leur état. Un contrôle à ne pas négliger, les bornes n'étant pas infaillibles. Pour éviter les pépins, visez les grosses stations, qui vous laisseront une marge de manœuvre en cas de problème.

Quel sont les prix en vigueur ?

En fonction du prix de l'énergie, de la puissance de la borne, du statut (abonné ou visiteur) et/ou de l'heure, les coûts varient. Pour s'y retrouver, l'application Chargeprice permet de connaître très rapidement le tarif d'une recharge selon la voiture, la borne visée et la carte utilisée.

■ Dans la grande majorité des cas, c'est une tarification au kilowattheure consommé qui est appliquée. En moyenne, il faut compter 0,59 €/kWh sur les bornes rapides. Cela porterait le prix du plein utile (10 à 80 %) d'une R5 E-Tech à 22 €. Mais les prix peuvent tomber à 0,49 €/kWh (Tesla, Electra), voire 0,25 €/kWh (IECharge). Sur les bornes AC en ville, il faut compter en moyenne 0,35 €/kWh.

■ La facturation à la minute de recharge connaît ses dernières heures avec de rares opérateurs locaux. Mais attention car il existe parfois un système de double facturation, avec des pénalités au-delà d'une certaine durée d'immobilisation. Le but : optimiser la rotation et chasser les voitures ventouses qui profiteraient de la recharge pour ne pas payer le forfait de stationnement. TotalEnergies applique une pénalité de 0,40 €/mn au-delà de 45 mn de recharge rapide (en plus de l'énergie), Tesla prévoit jusqu'à 1 €/mn si la voiture n'est pas déplacée dans les 5 mn après la recharge, et Belib' ajoute d'office 0,55 €/15 mn. Plus que discutable, surtout s'il s'agit d'une recharge lente !



N. SOLER

Comment payer la facture ?

La carte multiréseau. La méthode la plus courante consiste à utiliser un badge opérateur ou, plus simple, un badge d'interopérabilité qui débloquent la quasi-totalité des bornes en Europe (voir tableau ci-dessous). Le Chargemap Pass (19,90 € à la commande) ne réclame aucun abonnement et facture simplement une commission lors de l'utilisation. D'autres comme Shell Recharge délivrent une carte gratuitement, mais avec des commissions différentes. Certains constructeurs proposent une carte avec un abonnement pour bénéficier de prix préférentiels.

Le QR code. Avec les opérateurs, il est aussi possible de payer par leur application ou un QR code à scanner sur la borne. Il faut pour cela renseigner les informations de sa carte bancaire en ligne. Passer par une application est utile : cela permet d'avoir un œil à distance sur la recharge. Le QR code est moins pratique, puisque les manipulations sont à faire à l'extérieur et les bornes dans les stations sont encore trop rarement protégées de la pluie. De plus, des arnaqueurs collent de faux QR codes pour récupérer les données de la CB. La prudence est donc de mise !

Le sans-contact. Depuis début 2024, les opérateurs doivent équiper les nouvelles bornes (de 50 kW et plus) d'un terminal de paiement sans contact. Si la solution semble pratique, elle ne l'est pas pour tout le monde. En effet, il faut prévoir un prépaiement de 40 €, en général, et il n'est pas possible d'obtenir une facture pour d'éventuelles opérations comptables.

Le Plug & Charge. Encore rares, les fonctions Plug & Charge et Autocharge libèrent l'esprit. Comme chez Tesla, il suffit de brancher l'auto pour lancer la recharge et la facturation. Le système est identique, mais le protocole est différent. Le Plug & Charge répond à la norme ISO 15118 et permet d'affilier son compte à la voiture, qui peut alors communiquer avec les rares bornes compatibles quel que soit l'opérateur. L'Autocharge lance la recharge automatiquement, mais seulement sur les bornes de l'opérateur chez lequel l'utilisateur a créé un compte. Cette dernière solution est toutefois moins sécurisée que la première.

L'abonnement. La plupart des opérateurs mettent en place des formules d'abonnement mensuel pour réduire le prix de l'énergie. Et ce, quel que soit le type recharge et la station visée. Seule contrainte : l'opération n'est rentable qu'à condition d'avoir ses habitudes avec un ou plusieurs opérateurs. Le reste du temps, si l'on veut optimiser la recharge, le planificateur ne laisse pas le choix de l'opérateur. Chez Ionity, l'offre Passport Power à 12 €/mois fait tomber le prix unitaire à 0,33 €/kWh. Mobilize casse les prix avec un abonnement à 5 €/mois pour coût unitaire de 0,29 €/kWh chez Ionity. Chez Fastned, l'offre Gold Member réduit le prix de 25 % (0,45 €/kWh) contre 12 €/mois. Selon vos besoins, cela peut rapidement être rentable.

Les principales offres multiréseaux

Carte	Prix d'achat	Frais d'utilisation	Nbre de points de recharge	Pays
Chargemap Pass	19,90 €	Variables	650 000	Europe
Chargenow Urban	7,50 €	0,35 €/session	863 000	Europe
Freshmile Pass	4,99 €	NC	650 000	Europe
Fulli Direct ⁽¹⁾	9,90 €	0,70 €/session	400 000	Europe
Fulli Confort ⁽¹⁾	24 €/an	0,35 €/session	400 000	Europe
Izivia EDF Le Pass	15 €	Variables	400 000	Europe
Shell Recharge	Gratuite	0,35 €/session ⁽²⁾	600 000	Europe
TotalEnergies Charge+	19,90 €	Variables	125 000	France
Ulys ⁽³⁾	19,90 €	0,70 €/session	70 000	France

1. Badge télépéage à 2,90 €/mois. 2. Plafonné à 7 € par mois.

3. Dépenses d'électricité de péage et de parking sur la même application.



Une Crit'Air 1 à 5 000 €, c'est possible !

Avec l'obligation d'afficher sa vignette Crit'Air pour circuler dans plusieurs grandes villes, les craintes de se voir refuser l'accès resurgissent. La solution ? S'offrir un véhicule relativement récent pour bénéficier d'une pastille favorable. Encore faut-il en avoir les moyens...

D'abord, rappelons quels sont les véhicules pouvant accéder au précieux sésame. Pour être classée Crit'Air 1, une auto doit être un modèle essence (thermique ou hybride) répondant à la norme Euro 5 ou 6. A défaut, elle doit avoir été immatriculée

pour la première fois le 1^{er} janvier 2011. La totalité des véhicules hybrides rechargeables et ceux fonctionnant au GPL sont également éligibles quelle soit la date de leur mise en circulation. Pour obtenir votre vignette, rendez-vous sur Certificat-air.gouv.fr/certificat.

Les modèles citadins

Fiat Panda 1.2

Essence ■ 7 CV ■ 69 ch ■ 151 km/h ■ 6,8 l/100 km ■ Coffre : de 220 à 255 dm³



PH. TISSIER / PILOU

C'est l'une des minicitadines les plus polyvalentes de sa génération. Longue de 3,69 m, la Panda 3 se distingue par ses cinq portes de série et son habitacle vaste au regard de son gabarit. Surtout, en finition Lounge, elle a droit à une banquette trois places coulissante et rabattable (60/40). Autre atout, une dotation complète qui inclut les protections latérales, la clim' et le Bluetooth, améliorant nettement le quotidien. A l'inverse, évitez les versions de base Pop et la série Young : toutes deux sont livrées en quatre places et sans barres de toit. Sous le capot, son très classique 1.2 de 69 ch a le bon goût de réclamer peu de sans-plomb. Plaisant en ville, il ne rechigne pas à s'aventurer de temps à autre sur autoroute. Surtout, il se montre très robuste et peu coûteux à l'usage.

Vu une Lounge de 2013 avec 116 000 km à 4 900 €

Ford Fiesta 1.25 80

Essence ■ 5 CV ■ 82 ch ■ 160 km/h ■ 7,2 l/100 km ■ Coffre : 315 dm³



FORD

L'ancienne Fiesta reste une valeur sûre pour les petits budgets, notamment avec le 1.2 utilisé en entrée de gamme. Un peu juste en 60 ch, souvent associé à la chiche finition Ambiente, il offre plus d'allant en 82 ch sans perdre de sa belle robustesse. Les reprises sont moins laborieuses, la consommation en légère baisse. Au volant, la position de conduite, la maniabilité et le dynamisme de l'auto restent d'actualité. Dommage, l'ergonomie complexe ne peut guère en dire autant. On se console avec une dotation correcte en Trend, avec clim' manuelle, radio-CD et rétros dégivrants. A noter, les versions trois et cinq portes se partagent l'offre à parts égales, les tarifs de la première étant légèrement inférieurs. Revers de la médaille, l'accès aux places arrière est plus délicat.

Vu une Trend 5 portes de 2012 avec 146 000 km à 4 900 €



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean

Mini One 98

Essence ■ 5 CV ■ 98 ch ■ 174 km/h ■ 6,6 l/100 km ■ Coffre : 181 dm³



N. SOLER

Une vignette Crit'Air 1, une fiabilité appréciable et des tarifs attractifs, l'ancienne Mini est un achat plaisir des plus raisonnables en version One. Mais pour goûter aux charmes de l'anglaise, préférez la version de 98 ch plutôt que celle de 75 ch, qui ne met guère en avant les qualités dynamiques de l'auto. A bord, la présentation pimpante n'a pas pris une ride, mais l'équipement est chiche. Heureusement, nombreuses sont les autos enrichies d'un pack tel que le Salt (clim' manuelle, antibrouillards et jantes alu de 15") ou, encore mieux, Chili (clim', phares et essuie-glaces automatiques, jantes de 16"). Dans tous les cas, il faudra composer avec deux places arrière et un coffre étriqués et un confort ferme. Cela dit, on n'achète pas une Mini pour ses aspects pratiques...

Vu une Pack Chili de 2011 avec 165000 km à 5300 €

Peugeot 108 1.0 VTi

Essence ■ 4 CV ■ 69 ch ■ 150 km/h ■ 5,5 l/100 km ■ Coffre : 240 dm³



PH. TISSIER/PILOU

Avec ses 3,47 m de long, la 108 (et ses cousines Citroën C1 et Toyota Aygo 2) se destine principalement à la ville, où son agilité fait merveille. Ses qualités routières permettent d'envisager quelques escapades extra-urbaines, même si les 69 ch de son moteur d'origine japonaise paraîtront un peu justes. En contrepartie, celui-ci se révèle d'une solidité et d'une sobriété exemplaires. En prime, ses 4 CV et sa chaîne de distribution sans entretien lui confèrent un coût d'utilisation parmi les plus bas du marché. A l'inverse, fuyez le 1.2 maison et sa fragile courroie immergée. Pingre en entrée de gamme Access, la 108 en offre davantage en Active, avec une banquette 50/50 avec appuie-tête, une radio avec Bluetooth, mais toujours pas de climatisation, même manuelle.

Vu une Active 5 portes de 2015 avec 86000 km à 4790 €

Renault Grand Modus 1.2 TCe

Essence ■ 6 CV ■ 100 ch ■ 168 km/h ■ 8,5 l/100 km ■ Coffre : de 341 à 443 dm³



N. SOLER

D'un format totalement passé de mode, et donc affiché à des prix séduisants, le Modus combine les avantages d'un monospace et d'une citadine. Dans sa version rallongée Grand Modus, il offre un beau volume de coffre dans une longueur réduite (4,04 m). Sa banquette coulissante permet en outre d'ajuster l'espace à vos besoins : idéal pour ceux qui enchaînent le transport scolaire avec la corvée des courses. Autre atout, son 1.2 TCe (le classique bloc D doté d'un turbo, sans lien avec le H5Ft à la segmentation fragile) se révèle très robuste et suffisamment performant. On le trouve associé à des finitions de fin de carrière (Exception et Dynamique) particulièrement bien équipées : airbags rideaux, jantes alu, clim', phares et essuie-glaces automatiques de série.

Vu un Dynamique de 2012 avec 146000 km à 3990 €

Seat Ibiza 1.4 16V

Essence ■ 5 CV ■ 85 ch ■ 167 km/h ■ 7,1 l/100 km ■ Coffre : 360 dm³



N. SOLER

Retouchée début 2012, l'ancienne Ibiza cache bien ses rides. Mais comme avec sa cousine, la VW Polo, le choix de la bonne version est crucial. Les trois cylindres d'entrée de gamme (1.2 de 60 ou 70) sont mous, les séduisants 1.2 TSI (85 ou 105 ch) fragiles. Le meilleur compromis est proposé par le 1.4 de 85 ch. Un bloc certes un peu bruyant mais assez vif et relativement sobre. A bord, la présentation a davantage vieilli, surtout en entrée de gamme Référence. La Style (antibrouillards, radio, régulateur de vitesse) s'en tire mieux, mais conserve des plastiques durs et parfois fragiles. A l'inverse, bons points pour l'ergonomie et la position de conduite, conformes aux standards VW. A noter, le break ST se fait rare dans les annonces, mais son surcoût est quasi nul.

Vu une Style de 2013 avec 153000 km à 5000 €

Acheter une voiture d'occasion

Les modèles compacts

Dacia Logan 0.9 TCe

Essence ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 170 km/h ■ 6,9 l/100 km ■ 497 dm³



Difficile de passer à côté de la Logan lorsqu'on parle de services rendus pour pas cher. La deuxième génération ajoute un soupçon de confort bienvenu par rapport au premier opus, mais garde un habitacle rustique. Il faudra se montrer vigilant quant à l'état des garnitures intérieures, et ne pas hésiter à viser une finition Lauréate pour bénéficier d'éléments de confort. Clim', antibrouillards, rétros dégivrants électriques, celle-ci se montre moins pingre que les versions de base (sans nom) et Ambiance. Plus tonique que le 1.2 16 V tout en consommant moins, le 0.9 TCe de 90 ch permet de jouir des aptitudes familiales de l'auto, dotée d'une belle soute à bagages. En prime, on le trouve avec des kilométrages plus faibles qu'en diesel.
Vu une Lauréate de 2013 avec 127 000 km à 4 990 €

Fiat Tipo 1.4 16Ve

Essence ■ 5 CV ■ 95 ch ■ 168 km/h ■ 7,4 l/100 km ■ 577 dm³



Rivale de la Logan, la Tipo quatre portes s'en démarque par son confort supérieur et son habitacle un peu plus vaste et mieux présenté. Son coffre est tout simplement immense, ce que sa longueur de 4,54 m laisse supposer. Et comme ce format "compacte quatre portes" n'est guère prisé en France, elle est moins chère que les versions cinq portes et breaks équivalentes. La dotation est très correcte en version de base (clim', ESP) et complète dès la Pop, avec régulateur de vitesse, Bluetooth et vitres arrière électriques. Les plastiques restent légers et pas toujours ajustés avec soin. Même avec le 1.4 essence de 95 ch, elle se dote d'une boîte à six rapports agréable à manipuler. Tant mieux, car l'étagement des rapports oblige à souvent s'en servir, faisant grimper l'appétit.
Vu une Pop de 2016 avec 169 000 km à 5 490 €

Ford Focus 1.0 EcoBoost 125

Essence ■ 6 CV ■ 125 ch ■ 182 km/h ■ 6,9 l/100 km ■ 406 dm³



Avant tout, assurez-vous que le kit distribution, ainsi que la pompe à eau ont bien été remplacés, ce qui doit être le cas si l'auto a plus de 10 ans. C'est la condition nécessaire pour bénéficier des qualités de la Ford sans risquer de pépin mécanique. Excellente alternative à des citadines souvent surcotées, elle est mue par un 1.0 EcoBoost discret, sobre et tonique. En version 125 ch, il est couplé à une boîte à six rapports bienvenus sur grand trajet, confirmant sa polyvalence. Offrant un radar de recul et des jantes alu de 16" dont la Trend est privée, la série Edition est un bon plan d'autant qu'elle s'affiche à des tarifs similaires. A bord, on apprécie la finition soignée et le coffre plutôt vaste, un peu moins l'habitabilité arrière décevante et l'ergonomie compliquée.
Vu une Edition de 2013 avec 165 000 km à 4 290 €

Renault Scenic 1.4 TCe

Essence ■ 8 CV ■ 130 ch ■ 185 km/h ■ 8,6 l/100 km ■ 459 à 552 dm³



Supplanté par les SUV dans le cœur des familles, le Scenic 3 continue d'être un excellent choix pour transporter sa tribu à faible coût. Plus fiable que son prédécesseur, il utilise un 1.4 TCe essence infiniment plus solide que le 1.2 TCe qui lui a succédé. On le trouve avec des kilométrages raisonnables, souvent associé aux finitions hautes. En Dynamique, apparue lors des retouches de 2012, il se dote du Bluetooth, de la carte mains libres, des jantes alu de 16" et du radar de recul. Les aspects pratiques ne sont pas négligés puisque le dossier passager se rabat, tandis que les trois sièges arrière indépendants coulissent et se retirent au besoin. Les occupants profitent, en outre, de tablettes aviation et de trappes sous le plancher. Autant d'éléments souvent manipulés à contrôler à l'achat.
Vu un Dynamique de 2012 avec 146 000 km à 5 290 €

DS 7 Crossback

Ces dernières semaines, le DS 7 Crossback de Vincent Alnot cumule les problèmes. Surtout, notre lecteur ne comprend pas pourquoi la marque change aussi radicalement de position en peu de temps.



SYLVAIN BEUCHERIE / ANDIA

1 426 € pour remplacer des amortisseurs à 70 200 km !

Dans un paysage automobile français presque exclusivement porté par des labels généralistes, DS Automobiles est, avec Alpine, la seule marque à représenter le premium tricolore. Cette image enviable a, entre autres arguments, convaincu Vincent Alnot, de Villers-lès-Nancy (54), d'acquiescer un DS 7 Crossback 1.6 PureTech 180 neuf fin 2019. Un investissement plutôt important, qui satisfait notre lecteur... jusqu'en décembre dernier. A 69 800 km, un bruit inhabi-

tuel se fait entendre à l'arrière du SUV. Un premier passage en concession conduit ainsi au remplacement des bras de suspension arrière. Entre remise et bons d'achat, cette opération, facturée 899 €, est payée à hauteur de 67 % par la marque. Une offre honorable.

Fin de mois difficile

Mais, quelques semaines plus tard, un autre bruit fait son apparition, toujours à l'arrière de l'auto. Cette fois-ci, il faut changer les amortisseurs postérieurs.

Ce DS 7 Crossback étant équipé d'une suspension pilotée, le devis présenté à Vincent est particulièrement élevé (1 533 €). Et, de façon inexplicable, DS Automobiles se montre beaucoup moins généreux, puisque le seul geste accordé est un rabais de 7%! Reste donc à la charge de Vincent la somme de 1 426 €. Pourtant, entre les deux interventions ne se sont écoulées que trois semaines, période durant laquelle Vincent n'a parcouru que 400 km.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

La générosité à géométrie variable de DS Automobiles est incompréhensible. Comment une marque qui se revendique premium peut-elle ainsi maltraiter l'un de ses clients? D'autant que le remplacement des amortisseurs du DS 7 Crossback de Vincent est très prématuré. Nos experts indiquent, en effet, que ces composants ont une durée de vie de 120 000 km minimum. Aussi, Vincent doit insister afin d'obtenir une juste participation, c'est-à-dire, dans le cas présent, un rabais de 40 %.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Citroën C4 Cactus

Transmission fuyante

Sur mon C4 Cactus 1.2 PureTech 110 de 2021 (15 000 km), une fuite du joint de vilebrequin côté boîte de vitesses a été détectée. Le remplacer exige la modique somme de 828 € et Citroën refuse de prendre en charge cette facture.

Charles Bazin, 92700 Colombes

NOTRE CONSEIL Le très faible kilométrage de votre C4 Cactus suffit à conclure que cette fuite est totalement anormale et doit être prise en charge à 100 % par le constructeur. Mettez en demeure ce dernier, en utilisant le modèle de nos experts (voir Auto Plus n° 1849, p. 53), par lettre recommandée avec accusé de réception.

Toyota Yaris

Panne de leds

Notre Yaris 100h vient tout juste d'avoir 7 ans et n'a que 48 400 km. Elle est pourtant affectée du mal récurrent de ce modèle : les leds des feux de jour avant ont rendu l'âme. Changer les deux optiques revient à 1 382 €. Toyota en paye 43 %.

Marie-Cécile Laval, 91210 Draveil

NOTRE CONSEIL Vous avez raison de le souligner : ce problème est bien connu sur les Yaris de troisième génération. Dans votre cas, Toyota a, certes, accepté de payer une partie du coût des réparations, mais son offre est insuffisante. En effet, l'âge et le kilométrage de votre Yaris justifient une participation à hauteur de 80 %.

AFFAIRE RÉGLÉE!

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

Peugeot a payé 75 % du moteur

Star malgré lui de cette rubrique dans notre n° 1891, Siegfried Hullot, du Pradet (83), est désormais un automobiliste (presque) comblé. En novembre dernier, ce lecteur nous racontait les problèmes de son Peugeot 2008

1.2 PureTech 100 de 2020. A seulement 68 400 km, il devait ainsi faire remplacer le moteur de son SUV. A la clé, un devis de 6 524 € et aucune prise en charge de Peugeot.

Jusqu'à ce que notre publication fasse changer d'avis le Lion. Au final, notre lecteur a obtenu un rabais de 4 886 €, soit - 75 %.



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 avec votre adresse et votre téléphone.



PHOTOS: N. SOLER

BIEN CHOISIR UN...

BMW X3 (G01) diesel BVA (2017-2021) à moins de 28 000 €

Alors que l'actuel X3 débute à plus 60 000 €, la génération sortante s'affiche jusqu'à trois fois moins cher en occasion ! Ultra-majoritaire en diesel, voici un tour d'horizon détaillé de ses différentes versions.

Tirant sa révérence fin 2024, le troisième opus du X3 est un tout jeune retraité. Sa version restylée, mi-2021, est ainsi trop récente pour figurer dans le budget. En revanche, l'offre de X3 diesels "phase 1" est pléthorique ! Au premier échelon, on trouve le bloc 2.0 sDrive 18d 150, couplé à une boîte automatique à huit rapports. Représentant un tiers de l'offre, il est accessible dès 21 000 € pour environ 180 000 km. Il s'agit le plus souvent de modèles en Business Design, niveau à partir duquel l'indispensable caméra

de recul est en série ! À noter que ce bloc, suffisant en conduite tranquille, est le seul à se passer de la transmission intégrale. Un point positif pour le budget d'entretien, poids et force de traction moindres usant moins rapidement les pneus. Suivant les conditions (routes glissantes, enneigées, de montagne), la transmission aux quatre roues des autres diesels ajoute néanmoins un indéniable gage de sécurité. Nommée xDrive, celle-ci devra toutefois être inspecté de près, quelques-unes ayant connu des défaillances (voir "Côté fiabilité").

En revanche, les moteurs sont fiables. Mieux armé pour les départs en vacances chargé à bloc, le 2.0 xDrive 20d 190 s'adjuge à lui seul 60% des annonces ! Alors que le X3 est proposé dès 22 000 € en finition Business Design, le niveau supérieur xLine, davantage en phase au standing du SUV, justifie un rallonge de 2 000 € : sellerie cuir/tissu, compteur digital 12,3", écran multimédia 10,25", connexion CarPlay (sans fil) et chargeur à induction. Ajouter 1 000 € laisse le choix entre la sportive M Sport (boucliers spécifiques, suspension affermie, sièges baquets), ou la chic Luxury (accès mains libres, sièges cuir électriques et chauffants).

Gare aux disparités de prix

Censé s'adresser à ceux qui souhaitent disposer d'encore

plus de punch, le 2.0 25d 231 présente l'étrange particularité d'être assez rare dans le budget. Une surcote difficilement justifiable, puisque le six cylindres 3.0 30d, fort de 265 ch, est lui disponible à partir de 26 000 € ! Enfin, quelle que soit la version visée, gare aux modèles affichés à des prix défiant toute concurrence, car ils sont généralement importés d'Europe de l'Est. Idem pour un X3 au kilométrage trop faible pour ne pas être suspect... Mieux vaut ainsi choisir un modèle totalisant plus de 160 000 km, dont le vendeur saura justifier de trajets essentiellement autoroutiers. Un terrain de prédilection du X3, qui a pour avantage de peu contraindre la mécanique et les trains roulants.

Par Guillaume Jean

Haut niveau de qualité de fabrication permettant au mobilier de conserver un bel aspect dans le temps, et écran tactile encore d'actualité, concourent à l'ambiance flatteuse.



Si deux passagers voyagent confortablement à l'arrière, il en va autrement quand on est installé à la place centrale, étroite et dure, et dont l'imposant tunnel de servitude gêne les pieds. En revanche, côté chargement, le coffre est vaste.





Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

Côté équipements

■ L'entrée de gamme Lounge manque de cachet. Assez proche, une Business Design ajoute la caméra de recul. Un X3 xLine a meilleure allure, offre une sellerie mixte tissu/cuir et ajoute les packs Innovation (aides à la conduite, affichage tête haute, phares full led) et Connected Drive (écran multimédia agrandi, CarPlay et chargeur sans fil). Le niveau M Sport se distingue par un style sportif et un châssis affermi, tandis que le Luxury joue la touche du raffinement à bord.

LA DOTATION DE SÉRIE

Lounge/Business Design: • ABS + AFU + ESP • Airbags front., lat. AV, rideaux AV/AR • Bluetooth • Clim' auto. trizone • Écran 6,5" • GPS • Hayon à ouverture électrique • Jantes alu 18" • Park Assist⁽¹⁾ • Radio-CD MP3 • Rails de toit • Régul./limit. de vitesse • Rétros électriques dégivrants, rabattables électriquement • Rétro int. jour/nuit auto. • USB • Vitres électriques • Volant cuir multifonction.

xLine: • Chargeur à induction • Bloc compteur numérique • Drive Assist • Jantes alu 19" • Mirror Link, écran 10,25" • Phares full led • Sellerie tissu/cuir.

M Sport: • Châssis Sport • Pack Sport intérieur/extérieur.

Luxury: • Sellerie cuir • Sièges AV électriques, chauffants.



1. Inclut la caméra de recul, sur Business Design seulement.

Côté moteurs

LES CHIFFRES	sDrive18d	xDrive20d	xDrive25d	xDrive30d
Vitesse maxi	188 km/h	201 km/h	214 km/h	233 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s1	30s6	29s6	27s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s9	6s7	5s6	4s
Consommation moyenne	7,4 l/100 km	7,6 l/100 km	7,8 l/100 km	8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,2/7,1/7,8 l/100 km	7,4/7,4/8 l/100 km	7,5/7,6/8,3 l/100 km	7,8/7,6/8,5 l/100 km
Poids	1 813 kg	1 909 kg	1 951 kg	2 010 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	63 m	65 m	64 m
Moteur diesel + turbo	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	6 cylindres en ligne, 24S
Cylindrée	1 995 cm ³	1 995 cm ³	1 995 cm ³	2 993 cm ³
Puissance maxi	150 ch à 4 000 tr/mn	190 ch à 4 000 tr/mn	231 ch à 4 000 tr/mn	265 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	360 Nm à 1 500 tr/mn	400 Nm à 1 750 tr/mn	500 Nm à 2 000 tr/mn	620 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	128 g/km/2	133 g/km/2	145 g/km/2	154 g/km/2
Boîte de vitesses	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports

Pour un X3 à moins de 28 000 €, on a le choix entre quatre moteurs diesels, associés à une boîte automatique à huit rapports.

sDrive18d BVA8 150 ch: en adoptant un train de sénateur, ce bloc, bien secondé par l'agréable douceur de la boîte automatique, fait le job. Néanmoins, entre un poids de 1,8 tonne et la vocation familiale du X3, il montrera parfois ses limites, d'autant qu'il s'agit d'une simple propulsion. Comptez 21 000 € avec environ 180 000 km en version Business Design, et 23 000 € en xLine.

xDrive20d BVA8 190 ch: davantage adapté à la masse du X3 (pourtant alourdi par l'ajout des quatre roues motrices), le couple élevé et les 190 ch du 2.0 diesel apportent assez de punch en toutes circonstances. Sans briller, la consommation reste proche de celle du bloc sDrive 2.0 18d 150. Les prix débutent autour de 22 000 € en Business Design, 24 000 € en xLine et 25 000 € pour les M Sport ou Luxury.

xDrive25d BVA8 231 ch: bien que plus performante, cette variante du 2.0 diesel maison perd tout son intérêt, tant les prix

s'envolent sans justification. Si vous voulez des chevaux, visez un X3 30d.

xDrive30d BVA8 265 ch: pour qui recherche un niveau de couple et de puissance généreux, par exemple pour tracter ou rouler dans des régions au relief exigeant, autant passer à ce 3.0 diesel. Plus musclé que le xDrive25d 231 ch, ce bloc six cylindres offre surtout une incomparable onctuosité de fonctionnement. Comptez 26 000 € pour la plus répandue des finitions, Luxury, qui totalisera environ 170 000 km au compteur.

Côté fiabilité

A surveiller

Bugs. Multimédia figé et connexion Mirror Link défectueuse (Android auto ou Apple CarPlay) imposent une mise à jour du logiciel (150 €).

Direction. L'assistance peut montrer des signes de faiblesse, se traduisant par des points durs lorsque l'on tourne le volant. Si le recalibrage du boîtier de gestion électronique ne règle pas le problème, il faut le changer (1 000 €).

Transmission xDrive. Sur quelques versions dotées de la transmission intégrale, une fuite d'huile visible au niveau du pont arrière peut conduire à une fragilité de la pignonnage, et finir par casser. Contrôlez la zone de fuite potentielle et tendez l'oreille aux bruits suspects, car la remplacer annonce une facture d'environ 4 000 €.

Vanne EGR. Privilégiez un modèle ayant parcouru des trajets autoroutiers, cette pièce ayant tendance à s'encrasser en cas d'utilisation urbaine répétée (800 €).

Nous vous conseillons

Un BMW X3 xDrive 20d BVA8 xLine de 2019

Performant et pas trop gourmand, ce bloc assure un bel agrément et profite de la transmission xDrive. Déjà bien dotée, la finition xLine répond au rang premium du X3. On trouve ce tandem autour de 25 000 € avec environ 150 000 km au compteur.



BMW



Le sport

Les chroniques de
Jean-Louis Moncet

Figure emblématique des paddocks de Formule 1, Jean-Louis a été au plus près des écuries et des pilotes pendant cinquante ans. Au-delà des récits de courses, il nous livre les histoires, souvent rocambolesques, des plus grands champions qu'il a côtoyés.

**ITINÉRAIRE
D'UN CHAMPION
DU MONDE**

Episode 1

JACKIE STEWART



H. ZWEL / PICTURE ALLIANCE / MAXPPP

Plusieurs années déjà passées, mais le souvenir reste intact. Nous déambulons dans un paddock de Grand Prix avec Jacques Laffite qui, à quelques mètres devant lui, aperçoit la silhouette de Jackie Stewart. On ne peut pas la manquer : chemise blanche, casquette et pantalon au tartan Royal Stewart. Jacques appelle : "Papa !". Stewart s'arrête et se retourne aussitôt, souriant, pour serrer Laffite dans ses bras. Pourquoi ce surnom ? Jacques l'explique : "C'est notre père à tous, les pilotes de mon époque. Il nous a enseigné des tas de choses, il était le professionnel par excellence. Il a signé les premiers contrats marques, constructeurs, managers, et nous avons tous fait comme lui."

Jackie se révèle en effet le premier pilote, le premier champion du monde de l'ère moderne de la F1. Et pourtant, il ne présentait initialement aucune des qualités qui peuvent constituer un pilote d'exception. Comment devient-on champion du monde ? Une question vertigineuse, tant il est vrai que, pour Jackie, l'avenir s'annonçait plutôt à l'opposé. Il se confie dans l'excellent et émouvant documentaire diffusé sur Canal+ (360 Doc, magazine sur les belles histoires du sport) : "L'école a été pour moi la pire période de ma vie. 'Tu n'es qu'un imbécile, bête, idiot. Assieds-toi. Et tais-toi.' Un désastre total. Le seul bénéfice que j'en ai tiré est que, comme je n'arrivais pas à faire comme les autres, je n'avais pas le choix : je devais trouver une autre méthode. Plus tard, j'ai voulu gagner à tout prix, car j'avais toujours échoué dans mon enfance. Quand j'ai trouvé ce que je voulais faire, c'est devenu ma priorité et je m'y suis engagé à 100%."



DPPI

Sur cette Matra MS80 à moteur Ford, Stewart obtient en 1969 son premier titre mondial. Ici, à Monaco, une rupture de transmission l'empêche de gagner, mais il totalisera six victoires sur onze Grands Prix cette année-là.

Pourquoi un désastre ? Il explique : "Lire, c'était pour moi regarder un tas de lettres et de mots que je ne comprenais pas, j'étais complètement perdu. Je paniquais. Et je me sentais blessé."

Pas facile de s'exprimer, notamment dans la famille Stewart. Les parents dirigeaient un garage automobile, le "Dumbuck Garage Oils", dans le comté de Dumbarton, à moins de trente kilomètres de Glasgow, en Ecosse. Avant Jackie, il y avait l'aîné, Jimmy Stewart, qui se passionnait pour la course, au point de disputer le Grand Prix de Grande-Bretagne 1953, sans bon résultat. Mais plus tard, dans des courses de moindre importance, il fut victime de plusieurs accidents et blessures qui mirent fin à ses velléités de devenir pilote. Et qui faillirent orienter le destin de son jeune frère Jackie. Car, à la table de maman Stewart, à cause du souvenir des blessures de Jimmy, il était désormais interdit de parler de course automobile.

Adolescent, Jackie s'orienta donc vers un sport très différent, de haute précision néanmoins : le ball-trap, le tir aux pigeons d'argile. Il gagna ainsi plusieurs champion-

nats et manqua d'un souffle de faire partie de l'équipe nationale aux Jeux olympiques de Rome en 1960.

Mais le démon de la course automobile veillait. Jackie se souvient : "Ma carrière a démarré comme un boulet de canon. J'ai arrêté l'école à 15 ans. Heureusement que mes parents avaient un garage, j'ai donc commencé à y travailler. Je réparais des voitures, et notamment celle d'un client très riche. Pour me remercier, il m'a laissé conduire lors d'une toute petite course en Ecosse. J'ai fini deuxième. Il m'a proposé de participer à la suivante. Et j'ai gagné."

Entre alors en scène un homme, un marchand de bois passionné par la compétition automobile, qui va se transformer, de bricoleur dans les courses de campagne, en véritable manager, puis propriétaire d'une écurie de F1 qui

“Le premier vrai pilote professionnel de l'histoire de la Formule 1, un triple champion du monde que rien ne prédestinait à la course automobile.”

Jean-Louis Moncet

construira ses propres monoplaces. Il s'appelle Ken Tyrrell. Et dans le documentaire "Histoire secrète d'un pilote de légende" sur 360 Doc, il raconte comment il perçoit immédiatement le potentiel de Jackie : "Au début des années 60, on était toujours à la recherche de jeunes talents. J'ai donc invité



L'irrésistible enthousiasme du succès. Stewart totalise au cours d'une carrière de 99 Grands Prix pas moins de 27 victoires, un ratio qui le place parmi les dix plus grands vainqueurs de tous les temps en F1.

Jackie à faire un essai à Goodwood. Il n'avait jamais conduit de monoplace. En cinq tours, il a été plus rapide que Bruce McLaren. C'est là qu'on a compris qu'il était costaud.

Le jeune Stewart démarre donc une carrière qui passe d'abord par les GT, forcément celles de la célèbre Ecurie Ecosse, puis vient immanquablement vers les monoplaces en F3 avec Ken Tyrrell pour manager. En F2, il conduit pour Lotus en 1964, et sa carrière prend une courbe ascendante lorsque BRM lui propose un volant en Formule 1 pour les dix Grands Prix de la saison 1965. Le titre mondial va à Jim Clark, qui pilote pour Lotus. Graham Hill le suit avec sa BRM P261, et, sur la même machine, Stewart achève la saison en troisième position derrière ses deux aînés, non sans avoir gagné le Grand Prix d'Italie à Monza, sa première victoire, le 12 septembre 1965, cela devant Graham Hill.

Jackie entre dans ce monde de la F1 par la grande porte. Pour l'heure, il ne fait aucun doute chez BRM qu'il faut le garder. Jackie s'installe à Londres, chez son compatriote Jim Clark. Il veut continuer d'apprendre.



En 1970, Stewart a suivi son manager, Ken Tyrrell, qui a fondé sa propre équipe. En 1971, Tyrrell engage cette 003. Elle est classique, mais Stewart en tire la quintessence pour engranger six victoires et un second titre mondial.



La Tyrrell 006 de la saison 1973 est très élaborée, notamment avec des freins avant in-board, mais aussi très solide: huit podiums sur quinze Grands Prix pour Stewart, et un troisième titre. Elle sera la dernière F1 du champion écossais.

Peu avant Brands Hatch où va se dérouler le Grand Prix de Grande-Bretagne 1966, il nous raconte qu'il assomma Jim Clark de questions: "Alors quand tu arrives à ce virage, tu freines où? Et là, tu attaques comment la trajectoire?" Dans un grand éclat de rire, Jackie nous finit l'histoire: "Et là, Jimmy m'a répondu: Si on allait au cinéma?"

Une victoire de légende au Nürburgring

En 1968, Jackie rejoint Ken Tyrrell, qui a décidé de courir en F1 pour une marque française aux accents aéronautiques: Matra. Il signe trois victoires, une aux Pays-Bas avec sa Matra-Cosworth V8, devant Beltoise et la Matra à moteur V12-Matra, une aux Etats-Unis en fin de saison, mais le 4 août, il entre dans la légende en gagnant en Allemagne, dans des conditions dantesques tellement il pleut sur les 22,8 km du Nürburgring, que l'on désigne aujourd'hui par son appellation première: la Nordschleife. Des essais annulés, un brouillard à couper au couteau et, le jour de la course, le "Nürburg" est noyé. Stewart prend le départ et distance tous ses adversaires, Graham Hill en deuxième

position termine à plus de 4 secondes. Le Nürburg 1968 entre avec Stewart dans l'histoire des courses d'anthologie de la F1.

En 1969, avec la Matra MS80, Stewart devient champion du monde pour la première fois. Ken Tyrrell a fait construire ses propres machines avec l'appui d'un personnage incontournable qui s'appelle François Guiter. Celui-ci dirige chez Elf tout ce qui a trait au marketing et donc à la compétition. Sur les machines du Elf Team Tyrrell, Stewart conquiert deux autres titres mondiaux, en Autriche le 15 août 1971 et en Italie le 9 septembre 1973. Il met fin à sa carrière au bout de 99 Grands Prix, et 27 victoires. Une carrière écourtée d'une course: aux essais du Grand Prix des Etats-Unis, dernier du calendrier en 1973, son ami intime, son confident, son élève, François Cevert, se tue. Jackie met pied à terre, remonte la grille de départ pour saluer un à un tous ses désormais anciens concurrents. Encore aujourd'hui, évoquer François lui fait monter les larmes aux yeux.

Il confie dans le documentaire de Canal 360 quelques secrets étonnants. Concernant son pilotage: "Quand je suis vraiment en forme, j'écarte toute espèce d'émotion... Quand je vois un virage qui s'approche de moi, je le vois au ralenti, les objets ralentissent autour de moi à grande vitesse, je les vois clairement, tout mon instinct est à bloc. Sur les réglages de la voiture, j'étais un emmerdeur." Concernant sa carrière: "Malgré toutes mes victoires, j'ai gardé un secret. Je ne savais ni lire, ni écrire... Je savais signer de mon nom, je m'entraînais à longueur de temps. Et je ne sais toujours ni lire, ni écrire. Et j'avais peur que le public découvre la vérité." Concernant son destin: "J'avais 43 ans. Longtemps après avoir arrêté la course, on m'a diagnostiqué une dyslexie grave. Je me suis dit: j'ai échappé à la noyade."



Avec cette Matra MS10, moteur Cosworth et pneus Dunlop, Stewart signe sous la pluie et dans le brouillard au Nürburgring l'un des plus grands exploits de la F1, de ceux qui font date dans l'histoire des Grands Prix.



Moteur: 4 cylindres à plat, 8 soupapes, injection électronique
Cylindrée: 2 484 cm³
Puissance: 140 ch à 5 400 tr/mn
Vitesse maxi: 195 km/h
Production: 6 789 exemplaires (1977-1984)
Cote actuelle: de 9 200 à 14 000 €

Quelle réussite esthétique !
 Un merveilleux équilibre dans une ligne totalement épurée. Des arêtes tendues, que quelques galbes adoucissent. Sur la route, cette Gamma se comporte très bien. Ses roues avant motrices l'avantagent.



IL Y A 48 ANS, LANCIA SORT LE **COUPÉ GAMMA**

C'est fou comme elle est belle !

Vous aimez les grands classiques ? Le charme des italiennes vous aimante ? Vous raffolez des coups de crayon de Pininfarina ? Vous allez l'adorer : tout en elle est fluidité, équilibre et distinction.

La berline Gamma était sortie un an avant elle, tout en rondeurs, avec un arrière fastback. Le coupé, c'est le contraire : silhouette trois volumes, profil d'un classicisme total. Avec une ample surface vitrée, qui ajoute au côté aérien de l'ensemble. Côté technique, l'auto est particulièrement moderne en ce milieu des années 1970. Converti à la traction avant depuis la Flavia en 1960, Lancia étudie un châssis spécifique pour son modèle haut de gamme. A l'époque, les roues avant motrices restaient rares sur les modèles de ce gabarit.

Conception contrariée

En 1969, Lancia a été rachetée par le géant Fiat. Un rachat dans la douleur : la belle marque italienne incarnant le luxe et la distinction mécanique était au bord de la faillite. Très vite, Fiat standardise les pro-



Le coffre généreux (450 dm³) se fond idéalement dans la ligne. Son originalité : les rebords latéraux qui pointent vers le haut. Pour ouvrir son couvercle, il faut une clé spécifique. Qui s'ajoute à celle des portières et à celle du contact. Agaçant.

ductions et glisse ses moteurs sous le capot des Lancia. Mais cette Gamma, c'est un cas à part. Sa gestation lente s'est faite dans la douleur. Lancia a commencé à l'étudier sous l'ère des accords avec Citroën, qui se sont rapidement interrompus. L'étude va repartir de zéro, et la petite marque rachetée par le grand turinois ne va avoir droit à aucun organe de Fiat. Elle doit tout faire toute seule. Ce qui donne un moteur spécifique à quatre cylindres à plat, hérité de la famille des Flavia, mais redéfini de fond en comble pour l'occasion. Hélas, les budgets alloués au développement du modèle sont riquiqui. Certaines mises au point vont être bâclées.

Avec, à la clé, des défauts de jeunesse en cascade. A l'image de la pompe d'assistance de direction montée en dépit du bon sens et qui provoquait des casses moteur lorsque vous démarriez après avoir laissé les roues braquées. Quel gâchis ! Car, dans son ensemble, l'auto témoigne d'une conception réussie : ses roues avant motrices lui donnent un excellent équilibre à toutes les vitesses, ses quatre disques procurent un freinage puissant, sa suspension souple favorise le confort. Pour le conducteur, la joie est plus tempérée : le moteur profite de sa généreuse cylindrée de 2,5 litres pour offrir rondeurs et répondant. Sa dispo-



Au contraire de la carrosserie, la planche de bord manque d'inspiration : dessin banal pour le large combiné d'instruments. Les plastiques ordinaires et l'assemblage relâché qui génère des vibrations ne rehaussent pas le tableau.



Sortie avec un carburateur, le moteur adopte l'injection électronique à partir de 1980. La Gamma s'appelle désormais 2500 I.E. Puissance identique dans les deux cas. Mais moins de consommation avec l'injection.



PHOTOS: B. ASKET / VIRAGE AGENCY

La carrosserie offre une parfaite harmonie. Silhouette classique à trois volumes et contours particulièrement élégants. Avec une magnifique surface vitrée : à bord, la lumière abonde.

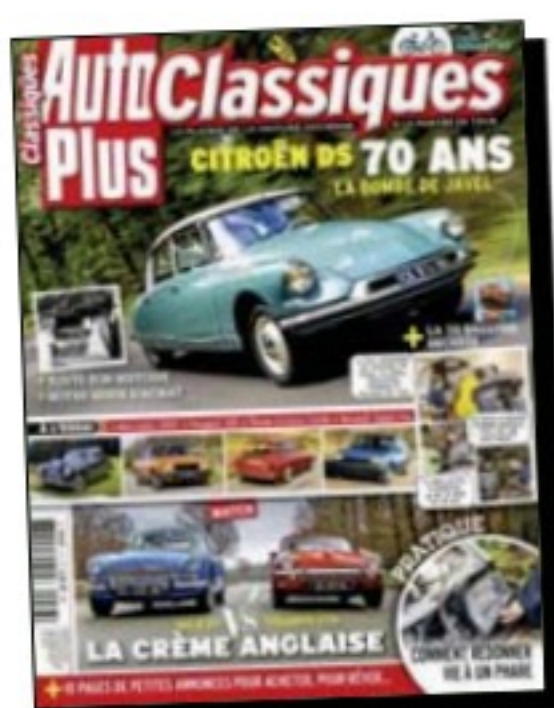
1977, cette année-là



sensation : la 323i. Magnifique six cylindres maison, injection, 143 ch. Début d'une course à la puissance effrénée et captivante.

BMW AG

nibilité à tous les régimes fait plaisir. Mais il reste un quatre cylindres, à la fougue limitée, à la noblesse inexistante et à la mélodie singulière qui sera... diversement appréciée. La boîte de vitesses à cinq rapports est commandée par un levier qui lui aussi n'ajoute rien à l'agrément mécanique : guidage relâché et passages plutôt lents. Aujourd'hui, malgré sa ligne qui n'a rien à envier à celle de la Ferrari 400/412 tracée par le même Pininfarina, le coupé Gamma peine à trouver sa place en collection. Les cours de la Lancia restent bas, en dépit de sa beauté, en dépit de sa rareté. Ses problèmes de fiabilité achèvent de plomber sa cote.



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** : première rencontre entre les deux stars électriques de Renault, les R4 et R5.
- **Comparatif** : le Citroën C3 Aircross se mesure à ses plus redoutables rivaux, dont le Dacia Duster.
- **Occasion** : besoin de six places (ou plus) à un prix abordable ? Découvrez notre sélection.

En kiosque le vendredi 28 février



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^{re} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

Chef de studio

Nathalie Barribaud (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographes

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographes : Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdun, Jean-Rémy Macchia, Thierry Réaumont, François Stagnaro, Jean-Louis Moncet

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 Haitaïan

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 Bretaudeau Fontelles (5634)

Directeur commercial pôle automobile : Franck Graisset

Directrice commerciale adjointe pôle automobile

Anne Buré-Emmel (2921)

Planning : Angélique Conso (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 : février 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

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 CO₂ sont désormais taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO₂ homologués (protocole WLTP). S'y ajoute un "malus au poids", d'un montant allant de 10 à 30 € par kilo à partir de 1600 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 1800 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 2000 à 4000 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur. La prime à la conversion a, elle, été supprimée.

BONUS	
Electricques jusqu'à 47 000 € avec score environnemental minimum	Montant
Avec un revenu fiscal de référence jusqu'à 16 300 €	4000 €
Avec un revenu fiscal de référence compris entre 16 301 € et 26 200 €	3000 €
Avec un revenu fiscal de référence supérieur à 26 200 €	2000 €
NEUTRE	
Thermiques de 1 à 118 g	Montant
Electricques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
Hybrides rechargeables	0 €

ALFA ROMEO		Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Junior (nouveau)					
1.2 Ibrida 136	29500	0	3%	PHEV	
1.2 Ibrida 136 Techno	32000	nc	nc	PHEV	
Electricca 156	38500	-3000	6%	Elec	
Electricca 156 Techno	41000	-3000	6%	Elec	
Electricca 280 Veloce	46900	-3000	6%	Elec	
Tonale					
1.5T Hybrid 130 Sprint	41200	+540	5%	PHEV	
1.5T Hybrid 160 Sprint	43200	+240	5%	PHEV	
1.5T Hybrid 160 Veloce	48700	+818	4%	PHEV	
PHEV 190 Sprint	50600	+750	6%	PHEV	
PHEV 280 Sprint Q4	63300	+750	6%	PHEV	
PHEV 280 Veloce Q4	58900	0	6%	PHEV	
1.6T Diesel 130 Sprint	41700	+1 829	5%	D	
Giulia					
2.0T 280 Sprint Q4	57800	+15 736	5%	E	
2.2 Diesel 160 Sprint	50300	+310	5%	D	
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55300	+1 172	5%	D	
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	60800	+1 901	12%	D	
Stelvio					
2.0T 280 Sprint Q4	63300	+43 979	2%	E	
2.2 Diesel 160 Sprint	55800	+2 429	2%	D	
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60900	+5 476	2%	D	
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66300	+5 476	4%	D	
ALPINE					
A290 (nouvelle)					
180 GT	38700	-3000	0%	Elec	
180 GT Premium	41900	-3000	0%	Elec	
220 GT Performance	41700	-3000	0%	Elec	
220 GTS	44700	-3000	0%	Elec	
220 Première Edition	46200	-3000	0%	Elec	
A110					
A110	65000	+2 726	1%	E	
A110 GT	78000	+2 918	0%	E	
A110 S	77500	+3 552	4%	E	
A110 R Turin	108000	+3 331	0%	E	
ASTON MARTIN					
Vantage	199700	+60 000	nc	E	
DB12	227000	+60 000	nc	E	
DBS Volante	244538	+60 000	nc	E	
DBX 707	252100	+60 000	nc	E	
Valkyrie	2700000	+60 000	nc	E	
AUDI					
A1 Sportback					
25 TFSI Design	27230	+210	2%	E	
30 TFSI Design	28240	+230	2%	E	
30 TFSI S line	30940	+170	6%	E	
35 TFSI S line S tronic	34670	+330	6%	E	
35 TFSI S line Plus S tronic	36670	+330	2%	E	
40 TFSI S line Plus S tronic	38430	+2 049	2%	E	
A1 Allstreet					
30 TFSI	28940	+330	nc	E	

MALUS			
Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	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	7 959 €
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 €	184 g	30 624 €
146 g	1629 €	185 g	32 935 €
147 g	1761 €	186 g	35 346 €
148 g	1901 €	187 g	37 857 €
149 g	2049 €	188 g	40 468 €
150 g	2205 €	189 g	43 179 €
151 g	2370 €	190 g	45 990 €
152 g	2544 €	191 g	48 901 €
153 g	2726 €	192 g	51 912 €
154 g	2918 €	193 g	55 023 €
155 g	3119 €	194 g et +	60 000 €

ALFA ROMEO		Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
35 TFSI S tronic Q2					
30 TFSI Design	34480	+360	3%	E	
35 TFSI Design	38900	+400	3%	E	
35 TFSI S line	38900	+740	5%	E	
SQ2	58150	+40 468	11%	E	
30 TDI Design	36390	+210	3%	D	
35 TDI S line S tronic	43540	+898	5%	D	
35 TDI S line Plus S tronic	46290	+898	5%	D	
A3 Sportback (nouvelle)					
30 TFSI Design	34800	+260	6%	E	
30 TFSI S line	39550	+260	7%	E	
30 TFSI Hybride S line	41730	+150	7%	E	
35 TFSI S line	40950	+260	7%	E	
35 TFSI Hybride S line	43030	+125	7%	E	
S3	63000	+51 912	0%	E	
RS 3	78900	+60 000	0%	E	
40 TFSI e Design	47900	0	0%	PHEV	
40 TFSI e S line	62850	0	0%	PHEV	
45 TFSI e S line	65900	0	0%	PHEV	
35 TDI Design	40800	+260	6%	D	
35 TDI S line	45550	+260	7%	D	
A3 Allstreet (nouvelle)					
35 TFSI Design	37800	+330	0%	E	
35 TFSI Avus	42250	+330	6%	E	
35 TFSI Hybride Avus	44430	+190	6%	E	
40 TFSI e Avus	54250	0	nc	PHEV	
35 TDI Design	42500	+330	0%	D	
A3 Berline (nouvelle)					
30 TFSI Design	35185	+190	5%	E	
30 TFSI S line	40115	+190	8%	E	
30 TFSI Hybride S line	42285	+75	8%	E	
35 TFSI S line	41415	+210	8%	E	
35 TFSI Hybride S line	43585	+75	8%	E	
S3	63585	+32 935	0%	E	
RS 3	77000	+60 000	0%	E	
35 TDI Design	41185	+230	5%	D	
35 TDI S line	46115	+230	8%	D	
Q3					
35 TFSI Design	40890	+1 172	10%	E	
35 TDI Design	45790	+1 360	10%	D	
40 TDI S line Quattro S tronic	55550	+7 104	5%	D	
Q3 Sportback					
35 TFSI Design	43390	+1 386	5%	E	
35 TDI Design	48290	+950	5%	D	
40 TDI S line Quattro S tronic	58050	+7 415	6%	D	
Q4 e-Tron					
45	46990	-3000	nc	Elec	
55 S line Quattro	65750	0	5%	Elec	
Q4 Sportback e-Tron					
45	46990	-3000	nc	Elec	
55 S line Quattro	72450	0	4%	Elec	
A5 (nouvelle)					
2.0 TFSI 150 Design	45500	+3 749	0%	E	
2.0 TFSI 150 S line	54670	+3 749	4%	E	

		Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
2.0 TFSI 204 S line					
S5	59570	+3749	4%	E	
2.0 TDI Hybride 204 Design					
	53800	+2160	0%	D	
2.0 TDI Hybride 204 S line					
	62770	+2160	4%	D	
A5 Avant (nouvelle)					
2.0 TFSI 150 Design					
	47000	+4394	0%	E	
2.0 TFSI 150 S line					
	56170	+4394	8%	E	
2.0 TFSI 204 S line					
S5	81250	+14992	0%	E	
2.0 TDI Hybride 204 Design					
	55100	+2390	0%	D	
2.0 TDI Hybride 204 S line					
	64270	+2390	8%	D	
Q5 (nouveau)					
2.0 TFSI 204 Hybride Design					
	67550	+4051	0%	E	
2.0 TFSI 204 Hybride S line					
SQ5	65950	+4051	0%	E	
	96930	+41221	0%	E	
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro					
	61470	+7431	0%	D	
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro					
	69870	+7431	0%	D	
Q5 Sportback (nouveau)					
2.0 TFSI 204 Hybride Design					
	60750	+4051	nc	E	
2.0 TFSI 204 Hybride S line					
SQ5	68150	+4051	nc	E	
	101130	+41221	nc	E	
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro					
	63670	+7519	nc	D	
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro					
	72070	+7519	nc	D	
Q6 e-tron (nouveau)					
251 Design					
	72170	0	0%	Elec	
251 S line					
	78270	0	4%	Elec	
Performance S line					
	81500	0	5%	Elec	
Quattro S line					
	87550	0	5%	Elec	
SQ6					
	99870	0	2%	Elec	
Q6 e-tron Sportback (nouveau)					
251 Design					
	74570	0	6%	Elec	
251 S line					
	78870	0	6%	Elec	
Performance S line					
	83900	0	6%	Elec	
Quattro S line					
	89950	0	6%	Elec	
SQ6					
	102270	0	6%	Elec	
A6					
45 TFSI S line					
	68380	+5305	8%	E	
50 TFSI e S line					
	76540	+2150	7%	PHEV	
55 TFSI e Compétition					
	79750	+2150	8%	PHEV	
35 TDI S line					
	62150	+1098	8%	D	
40 TDI S line					
	65930	+1274	8%	D	
40 TDI Design					
	66430	+1274	nc	D	
45 TDI Design Quattro					
	74180	+8126	nc	D	
45 TDI Avus Quattro					
	84880	+8126	7%	D	
50 TDI Avus Quattro					
	88350	+10770	7%	D	
S6					
	93320	+35385	7%	D	
A6 Avant					
45 TFSI S line					
	70980	+8809	12%	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	+2236	12%	D	
40 TDI S line					
	68530	+2611	12%	D	
40 TDI Design					
	69030	+2611	nc	D	
45 TDI Design Quattro					
	76780	+13817	nc	D	
45 TDI Avus Quattro					
	87480	+13817	13%	D	
50 TDI Avus Quattro					
	90950	+15989	13%	D	
S6					
	95920	+36360	7%	D	
A6 Allroad					
40 TDI Design					
	78780	+5119	nc	D	
45 TDI Design					
	83550	+18225	nc	D	
45 TDI Avus					
	83950	+18225	7%	D	
50 TDI Avus					
	97320	+19636	7%	D	
55 TDI Avus					
	102780	+33613	7%	D	
A7 Sportback					
45 TFSI S line					
	78920	+8709	7%	E	
RS Performance					
	167580	+60000	7%	E	
50 TFSI e S line					
	87890	+4300	7%	PHEV	
55 TFSI e Compétition					
	93520	+4300	8%	PHEV	
40 TDI S line					
	78780	+2651	7%	D	
50 TDI S line Quattro					
	88400	+13873	7%	D	
50 TDI Design Quattro					
	92400	+13873	nc	D	
S7					
	102700	+45668	7%	D	
A6 e-tron Sportback (nouvelle)					
285 Design					
	66420	0	6%	Elec	
285 S line					
	73310	0	6%	Elec	
Performance S line					
	84080	0	6%	Elec	
Quattro S line					
	91210	0	6%	Elec	
S6					
	105020	0	6%	Elec	
A6 e-tron Avant (nouvelle)					
285 Design					
	67920	0	6%	Elec	
285 S line					
	74810	0	4%	Elec	
Performance S line					
	85560	0	4%	Elec	
Quattro S line					
	92710	0	4%	Elec	
S6					
	106520	0	4%	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					
	97170	+12800	6%	PHEV	
55 TFSI e Avus					
	110320	+12800	6%	PHEV	
55 TFSI e Compétition					
	105480	+12800	9%	PHEV	
50 TDI S line					
	91150	+60000	0%	D	
Q8 (nouveau)					
SQ8					
	137720	+60000	6%	E	
RS Performance					
	191550	+60000	6%	E	
55 TFSI e S line					
	106980	+13700	7%	PHEV	
55 TFSI e Avus					
	116960	+13700	7%	PHEV	
60 TFSI e Compétition					
	115290	0	8%	PHEV	
Q8 e-Tron					
50 S line					
	99100	0	12%	Elec	
55 S line					
	98800	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					
	170967	+60000	8%	E	
60 TFSI e Advanced					
	136749	+11000	32%	PHEV	
50 TDI Advanced					
	118185	+33813	8%	D	
BENTLEY					
Flying Spur V8					
	212773	+60000	nc	E	
Flying Spur Speed					
	200975	+60000	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					
	253650	+60000	nc	E	
Continental GT Speed					
	282454	+60000	nc	E	
Continental GT Mulliner W12					
	320168	+60000	nc	E	
Continental GTC					
	246681	+60000	nc	E	
Continental GTC S					
	279673	+60000	nc	E	
Continental GTC Speed					
	310689	+60000	nc	E	
Continental GTC Mulliner W12					
	382185	+60000	nc	E	
Bentayga V8					
	206538	+60000	0%	E	
Bentayga SV8					
	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	3%	E	
120 M Sport Design					
	40250	+125	3%	E	
120 M Sport					
	42400	+125	10%	E	
123 M Sport xDrive					
	48400	+450	10%	E	
M135 xDrive					
	57250	+12063	0%	E	
120d					
	41550	0	9%	D	
120d M Sport Design					
	42650	0	3%	D	
X1					
sDrive18i					
	43700	+1276	8%	E	

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
1.0Tc 90 Journey	10 950	+75	2%	E
1.0 Eco-G 100 Journey	16 950	0	2%	GPL
Sandro Stepway				
1.0Tc 90 Essential	10 150	+230	1%	E
1.0Tc 90 Expression	17 450	+230	2%	E
1.0 Eco-G 100 Expression	17 450	0	2%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extreme	18 450	0	4%	GPL
1.0Tc 110 Extreme	19 200	+190	4%	E

Jogger				
1.0Tc 110 Expression	21 000	+330	0%	E
1.6 Hybrid 140 Expression	25 400	0	2%	FHEV
1.6 Hybrid 140 Extrême	26 700	0	2%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21 800	+75	1%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22 300	+75	2%	GPL

Duster (nouveau)				
1.0 Eco-G 100 Essential	10 990	+230	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	22 100	+230	0%	GPL
1.2Tc 130 Extreme	25 300	+190	1%	E
1.2Tc 130 Journey	25 300	+190	1%	E
1.6 Hybrid 140 Extreme	28 300	0	0%	FHEV
1.6 Hybrid 140 Journey	28 300	0	0%	FHEV

Bigster (nouveau)				
1.2Tc 140 Essential	24 990	+150	nc	E
1.2Tc 140 Expression	26 500	+150	nc	E
1.2Tc 130 4X4 Expression	29 300	+450	nc	E
1.2Tc 130 4X4 Extreme	31 100	+450	nc	E
1.8 Hybrid 155 Expression	29 700	0	nc	FHEV
1.8 Hybrid 155 Extreme	31 700	0	nc	FHEV
1.8 Hybrid 155 Journey	31 700	0	nc	FHEV
1.2 Eco-G 140 Expression	26 600	nc	nc	GPL
1.2 Eco-G 140 Extreme	28 300	nc	nc	GPL
1.2 Eco-G 140 Journey	28 300	nc	nc	GPL

DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 Hybrid 136 Pallas	35 200	0	1%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Edition France	36 900	0	1%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Antoine de St Exupéry	40 700	0	1%	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42 300	-3000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	43 000	-3000	nc	Elec

DS 4				
1.2 PureTech 130 Pallas	38 450	+818	nc	E
1.2 PureTech 130 Etoile - Alcantara	42 750	+818	nc	E
1.2 Hybrid 136 Pallas	39 950	0	3%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Etoile - Alcantara	44 250	0	3%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Etoile - Cuir Nappa	46 750	0	3%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Alcantara	61 000	0	10%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Cuir Nappa	63 500	0	10%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63 800	0	10%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	39 400	+740	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Etoile - Alcantara	43 700	+740	nc	D

DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58 550	0	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63 150	0	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas	64 750	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 A. de St Exupéry AWD	69 350	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70 000	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 360 A. de St Exupéry AWD	74 550	+850	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	76 800	+850	11%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	49 750	+1 504	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Antoine de St Exupéry	54 350	+1 504	nc	D

DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	68 500	+640	8%	FHEV
E-Tense 250 Opéra	76 800	+640	3%	FHEV
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	79 950	+1 310	8%	FHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	87 950	+1 310	3%	FHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	89 500	+1 310	3%	FHEV

FERRARI				
Roma	246 524	+60 000	nc	E
12Cilindri	387 751	+60 000	nc	E
12Cilindri Spider	427 066	+60 000	nc	E
296 GTB	315 377	+2 049	nc	FHEV
296 GTS	423 514	+2 725	nc	FHEV
SF90 Stradale	770 000	+18 858	nc	FHEV
SF90 Spider	465 714	+4 818	nc	FHEV
F80	3600 000	+60 000	nc	FHEV
Purosangue	364 229	+60 000	nc	E

FIAT				
Panda Classic (nouvelle)				
1.0 70 BSG Hybrid City	15 900	0	6%	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	17 900	0	6%	E

500e				
23,8 kWh (RED)	30 400	-3 000	12%	Elec
23,8 kWh La Prima	34 400	-3 000	7%	Elec
42 kWh La Prima	37 900	-3 000	7%	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41 500	-3 000	nc	Elec
Abarth	36 900	-3 000	9%	Elec
Abarth Pack	36 900	-3 000	14%	Elec

500e 3+1				
23,8 kWh (RED)	32 400	-3 000	nc	Elec
42 kWh (RED)	36 900	-3 000	nc	Elec
42 kWh La Prima	39 900	-3 000	7%	Elec

500e Cabriolet				
23,8 kWh (RED)	33 800	-3 000	nc	Elec
42 kWh (RED)	37 300	-3 000	nc	Elec
42 kWh La Prima	41 300	-3 000	7%	Elec
Abarth Pack	42 300	-3 000	12%	Elec
Abarth Turismo	44 300	-3 000	5%	Elec

Grande Panda (nouvelle)				
Electrique 113 (RED)	24 900	-3 000	8%	Elec
Electrique 113 La Prima	27 900	-3 000	8%	Elec

600				
1.2 Hybrid 100	24 900	0	4%	FHEV
1.2 Hybrid 100 La Prima	29 900	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid 136 La Prima	31 400	0	9%	FHEV
e (RED)	36 900	-3 000	13%	Elec
Abarth Turismo	44 900	-3 000	nc	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	46 900	0	nc	Elec

Tipo (nouvelle)				
1.6 Multijet 130	16 900	+100	0%	D
1.6 Multijet 130 City	18 900	+150	0%	D

FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27 490	0	11%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30 090	+260	11%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line Powershift	31 590	+260	10%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	36 290	+650	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33 990	-3 000	nc	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36 490	-3 000	nc	Elec

Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31 450	nc	13%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34 250	nc	13%	E
ST	40 200	+28 413	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34 550	nc	13%	D

Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31 450	0	8%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34 250	0	8%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34 550	nc	8%	D

Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32 650	nc	5%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35 450	nc	5%	E
ST	41 400	+28 413	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	36 750	nc	5%	D

Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32 650	nc	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35 450	+100	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35 750	nc	9%	D

Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid I-AWD Titanium	41 490	+310	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46 090	+590	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	61 090	+590	10%	FHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39 490	0	10%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44 490	0	10%	E85
Explorer (nouveau)				
170 Standard Range	43 900	-3 000	7%	Elec

204 Extended Range	45 900	-3 000	7%	Elec
266 Extended Range	46 900	-3 000	7%	Elec
340 Extended Range	53 900	0	7%	Elec

Capri (nouvelle)				
170 Standard Range	46 400	-3 000	2%	Elec
266 Extended Range	46 400	0	2%	Elec
340 Extended Range	56 400	0	2%	Elec

Mustang (nouvelle)				
GT	59 300	+60 000	0%	E
Dark Horse	71 300	+60 000	0%	E

Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63 800	+60 000	0%	E

Mustang Mach-E				
268 Standard Range	52 990	0	6%	Elec

294 Extended Range Premium	66 990	0	10%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	66 990	0	10%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73 990	0	10%	Elec
GT	61 990	0	3%	Elec
Rally	84 990	0	nc	Elec

Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30 800	+1 629	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32 000	+260	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33 200	+260	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34 300	+310	8%	D

HONDA				
Jazz (nouvelle)				
e:HEV Advance	30 190	0	6%	FHEV

Jazz Crosstar (nouvelle)				
e:HEV Advance	31 510	0	nc	FHEV

HR-V				
e:HEV Executive	34 340	+150	18%	FHEV

e:Ny1 (nouveau)				
Advance	47 700	0	28%	Elec

Civic (nouvelle)				
e:HEV Executive	37 720	0	7%	FHEV
e:HEV Sport	39 020	0	7%	Elec
Type R	57 220	+35 346	7%	E
Type R S	65 600	+32 935	7%	E

ZR-V (nouveau)				
e:HEV Sport	45 950	+330	4%	FHEV

CR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	54 990	+1 750	4%	FHEV

PHEV Advance Tech	63 150	+1 880	2%	FHEV
-------------------	--------	--------	----	------

HYUNDAI				
1.0 63 Eco Intuitive	18 400	0	5%	E
1.0 63 Intuitive BVR	19 300	+75	5%	E
1.0 63 Creative BVR	20 350	+75	9%	E
1.2 79 N Line	20 600	0	15%	E
1.0 T-GDi 90 N Line	21 250	+190	15%	E

Instar (nouveau)				
42 kWh	25 000	0	2%	Elec
42 kWh Intuitive	26 500	0	2%	Elec
49 kWh Intuitive	28 250	0	2%	Elec
49 kWh Creative	29 250	0	2%	Elec

Instar Cross (nouveau)				
49 kWh Creative	30 450	0	nc	Elec
49 kWh Executive	31 950	0	nc	Elec

i20				
1.2 79 Initia	20200	0	7%	E
1.2 79 Intuitive	21500	0	9%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22800	0	9%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	24300	0	6%	E
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Initia	23000	0	5%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24800	0	5%	E

MG (suite)	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
MG4				
170 Standard	29990	0	11%	Elec
204 Luxury	35990	0	17%	Elec
XPower	40490	0	13%	Elec
MG5				
Autonomie Standard Comfort	32990	0	8%	Elec
Autonomie Etendue Comfort	35990	0	8%	Elec
Autonomie Etendue Luxury	37490	0	19%	Elec
ZS (nouveau)				
Hybrid+ 197	22990	0	0%	FHEV
Hybrid+ 197 Comfort	24990	0	0%	FHEV
EHS (nouvel)				
Comfort	37990	+300	0%	PHEV
Luxury	39990	+550	3%	PHEV
Marvel R				
180 Comfort	44490	0	22%	Elec
288 Performance 4WD	50990	0	16%	Elec
Cyberster (nouveau)				
510 4x4	67990	0	0%	Elec
MINI				
Hatch 3p (nouvelle)				
Cooper C Essential Pack XS	30720	nc	4%	E
Cooper S Essential Pack XS	34720	nc	4%	E
Cooper S Classic Pack XS	35980	nc	7%	E
John Cooper Works	38950	nc	nc	E
Cooper E	34000	0	6%	Elec
Cooper SE	38000	0	6%	Elec
Cooper SE Classic	43710	0	5%	Elec
John Cooper Works	42350	0	nc	Elec
Hatch 5p (nouvelle)				
Cooper C Essential	30500	nc	nc	E
Cooper C Classic Pack XS	32880	nc	3%	E
Cooper S Classic Pack XS	35980	nc	3%	E
Cooper S Favourite Pack S	40210	nc	2%	E
Cabrio (nouveau)				
Cooper C Classic	33450	nc	nc	E
Cooper S Classic	35980	nc	nc	E
Cooper S Favourite	40720	nc	nc	E
John Cooper Works	44850	nc	nc	E
Aceman (nouveau)				
E Essential	38000	0	0%	Elec
E Classic	40180	0	0%	Elec
SE Classic	44810	0	0%	Elec
SE Favourite	46020	0	0%	Elec
SE JCW	47950	0	nc	Elec
John Cooper Works	45450	0	nc	Elec
Countryman (nouveau)				
Cooper	40000	+898	nc	E
John Cooper Works	61350	+17247	nc	E
MITSUBISHI				
Space Star				
1.2 Mivec 71 Inform	16490	0	14%	E
Colt (nouvelle)				
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
ASX (nouveau)				
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	35990	nc	nc	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	35990	nc	nc	FHEV
1.6 MPI-T GPL 101 Invite	27590	nc	nc	GPL
1.6 MPI-T GPL 101 Intense	31490	nc	nc	GPL
Eclipse Cross				
2.4 Mivec PHEV 188 Invite 4WD	42990	+1000	22%	PHEV
Outlander (nouvel)				
Invite	51590	+3050	5%	PHEV
Invite +	55790	+3050	5%	PHEV
NISSAN				
Juke (nouveau)				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+400	12%	E
Hybrid 143 Acenta	30700	0	9%	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta	32900	0	9%	FHEV
Qashqai (nouveau)				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	34700	+1172	5%	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	35900	+1386	11%	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	40000	+1276	11%	E
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	42900	+1276	5%	E
e-Power 190 Tekna	44700	0	5%	FHEV
e-Power 190 N-Design	45100	0	5%	FHEV
Ariya				
63 kWh 218 Engage	39300	0	7%	Elec
63 kWh 218 Advance	41800	0	9%	Elec
87 kWh 242 Advance	49300	0	9%	Elec
87 kWh 242 Evolve	52800	0	8%	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55800	0	8%	Elec
Nismo	59300	0	nc	Elec
X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43800	+1130	10%	FHEV
e-4orce 213 Acenta	46100	+2904	10%	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48300	+2904	11%	FHEV
OPEL				
Corsa				
1.2 Turbo 100 GS	22800	+50	7%	E
1.2 Turbo Hybrid 100 GS	25400	0	9%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	27300	0	9%	FHEV
Electric 136	32000	-3000	9%	Elec
Electric 156 GS	35000	-3000	9%	Elec
Frontera (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 100 Edition	24500	nc	1%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition	28000	nc	1%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	28500	nc	1%	FHEV
Electric 113 Edition	29000	-4000	1%	Elec
Electric 113 GS	31500	-4000	1%	Elec
Mokka				
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
Electric 136	42000	-3000	10%	Elec
Electric 156 GS	44000	-3000	10%	Elec
Astra				
1.2 Turbo 130 GS	34000	+260	10%	E
1.2 Turbo Hybride 136 GS	36100	0	12%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	44050	0	19%	FHEV
GSe	49150	0	7%	Elec
Electric 156 Edition	38990	-4000	12%	Elec
Electric 156 GS	40990	-4000	12%	Elec
Astra Sports Tourer				
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	38150	+230	6%	D
Electric 156 Edition	40140	-3000	13%	Elec
Electric 156 GS	42140	-3000	13%	Elec
Grandland (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition	37000	+170	5%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	40400	+170	4%	FHEV
Hybride Rechargeable 195 GS	45990	+1710	5%	FHEV
Electric 73 kWh 213 Edition	42490	-3000	5%	Elec
Electric 73 kWh 213 GS	44990	-3000	5%	Elec
Electric 82 kWh 213 GS	45990	-3000	5%	Elec
Combo Life (nouveau)				
Electric Elegance	38850	-3000	nc	Elec
PEUGEOT				
208				
1.2 Turbo 100 Style	21150	0	12%	E
1.2 Turbo 100 Allure	23050	0	8%	E

1.2 Hybrid 100 Style	23550	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 100 Allure	25450	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 100 GT	27350	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	28250	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	28150	0	7%	FHEV
électrique 136 ch Style	28000	-3000	8%	Elec
électrique 136 Allure	35100	-3000	8%	Elec
électrique 156 Allure	37400	-3000	8%	Elec
électrique 156 GT	39300	-3000	8%	Elec
2008				
1.2 Turbo 100 Style	27000	+260	16%	E
1.2 Turbo 100 Allure	28800	+260	13%	E
1.2 Hybrid 136 Style	30900	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	32700	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	34400	0	7%	FHEV
Electric 136 Style	36000	-3000	13%	Elec
Electric 136 Allure	38000	-3000	13%	Elec
Electric 156 Style	38000	-3000	13%	Elec
Electric 156 Allure	40000	-3000	13%	Elec
Electric 156 GT	41700	-3000	13%	Elec
308				
1.2 Hybrid 136 Style	32250	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	34100	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	36700	0	7%	FHEV
PHEV 180 Allure	42820	0	13%	PHEV
PHEV 180 GT	45820	0	13%	PHEV
1.5 BlueHD i 130 Style	34720	+260	10%	D
1.5 BlueHD i 130 Allure	35970	+260	16%	D
Electric 156 Style	42500	-3000	17%	Elec
Electric 156 Allure	43900	-3000	17%	Elec
Electric 156 GT	46250	-3000	17%	Elec
308 SW				
1.2 Hybrid 136 Style	33250	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	35100	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	37700	0	8%	FHEV
PHEV 180 Allure	43820	0	11%	PHEV
PHEV 180 GT	46820	0	11%	PHEV
1.5 BlueHD i 130 Style	35720	+280	10%	D
1.5 BlueHD i 130 Allure	37570	+280	6%	D
Electric 156 Style	42500	-3000	10%	Elec
Electric 156 Allure	43900	-3000	10%	Elec
Electric 156 GT	46250	-3000	10%	Elec
3008				
1.2 Hybrid 136 Allure	38990	+170	5%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	43490	+170	9%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	43490	+1050	6%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	47990	+1050	6%	FHEV
Electric 210 Allure	44990	-3000	3%	Elec
Electric 210 GT	46990	-3000	3%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie Allure	46990	-3000	3%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie GT	51490	0	3%	Elec
408				
1.2 Hybrid 136 Allure	37300	0	14%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	41300	0	13%	FHEV
PHEV 225 GT	51250	0	18%	PHEV
Electric 210 Allure	43900	-3000	4%	Elec
Electric 210 GT	45900	-3000	4%	Elec
508				
Plug-in Hybrid 180 Allure	50200	0	7%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	52100	0	7%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	70650	+660	7%	PHEV
508 SW				
Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	9%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	53400	0	9%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	71950	+920	8%	PHEV
5008 (nouveau)				
1.2 Hybrid 136 Allure	40990	+310	3%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	45490	+310	4%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	45490	+2720	nc	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	49990	+2720	nc	FHEV
Electric 210 Allure	46990	-3000	2%	Elec
Electric 210 GT	51490	0	2%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie Allure	51490	0	2%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie GT	55990	0	2%	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 S	157300	nc	nc	E
Carrera GTS	174900	+60000	0%	E
911 Targa (nouvelle)				
4 GTS	197400	nc	nc	E
911 Cabriolet (nouvelle)				
Carrera	145900	nc	nc	E
Carrera T	159300	+60000	nc	E
Carrera S	171500	nc	nc	E
Carrera GTS	189100	nc	nc	E
Taycan (nouvelle)				
Propulsion	105011	0	0%	Elec
4S	124298	0	0%	Elec
GTS	167787	0	nc	Elec
Turbo	179980	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	161045	0	0%	Elec
Turbo S	216882	0	0%	Elec
Panamera				
2.9	109728	+60000	0%	E
GTS	167787	+60000	0%	E
4 E-Hybrid	125308	+8150	0%	FHEV
4S E-Hybrid	140640	+8900	0%	FHEV
Turbo E-Hybrid	200434	+12050	0%	FHEV
Turbo S E-Hybrid	232387	+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	118900	+14000	1%	FHEV
S E-Hybrid	128700	+13550	1%	FHEV
Turbo E-Hybrid	168400	+18350	1%	FHEV
Cayenne Coupé (nouveau)				
3.0	105900	+60000	0%	E
S	127400	+60000	0%	E
GTS	146100	+60000	0%	E
E-Hybrid	118900	+14900	1%	FHEV
S E-Hybrid	130700	+14450	1%	FHEV
Turbo E-Hybrid	192000	+19100	1%	FHEV
RENAULT				
Clio				
1.0 SCe 65 Evolution	19300	+100	13%	E
1.0Tce 90 Evolution	20700	0	13%	E
1.0Tce 90 Techno	22200	+50	13%	E
1.0Tce 90 Esprit Alpine	24500	+75	9%	E
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	23900	0	6%	FHEV

E-Tech 145 Full Hybrid Techno	25400</
-------------------------------	---------



★★★★★
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



PEUGEOT

NOUVEAU E-5008

ÉLECTRIQUE



JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE ⁽¹⁾

7 places

Jusqu'à 668 km d'autonomie ⁽²⁾

Également disponible en hybride

A 0g CO₂/km



Consommation mixte WLTP (l:100 km): 0

(1) Allure Care : 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. (2) pour une version Allure, norme WLTP en cycle mixte. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.



Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer