

N° 1904 - Vendredi
28 février

DUEL
sous tension
chez Renault

Nouveautés

La R4, mieux que la R5 ?



P. 16

Comparatif



Le Citroën C3 Aircross hybride face aux 10 meilleurs petits SUV

P. 24

Occasion



**Modèles
7 places**

Les meilleurs
choix

dès 8 000 €

P. 46

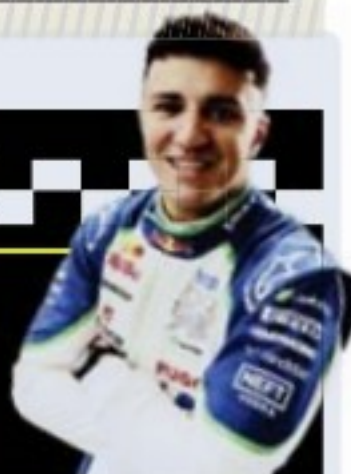
Renault Megane 4 P. 50

Les bonnes
versions
à prix serrés



Formule 1
Hadjar, la nouvelle
pépité française

P. 54



Actualité



**Voie réservée
du périph parisien**
Hyper complexe et
active dès le 3 mars

Comment déjouer les pièges P. 12

Malus 2025
Combien va-t-il
vous coûter ?

P. 6



Nos experts

avec vous



Attention aux
nouveaux
aménagements
routiers

P. 52

Monter un attelage
Ce qu'il
faut savoir

P. 45



Dossier essais

BMW Série 1
laquelle choisir ?



P. 36

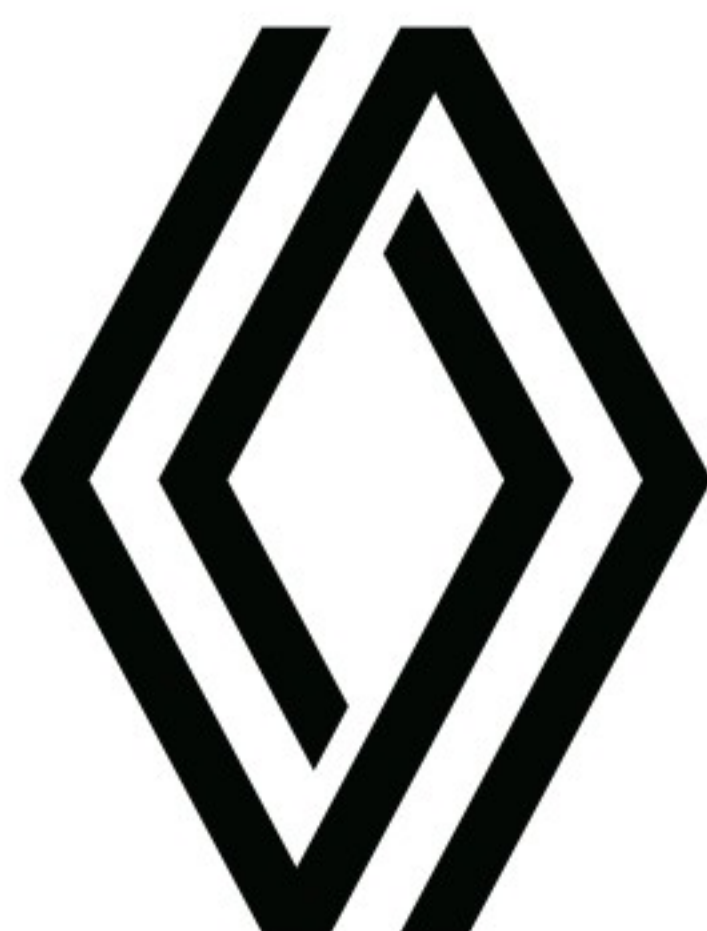
L 14629 - 1904 - F : 2,50 €



BEL: 2,80 € - ESP: 3 € - GR: 3 € - DOM S: 3,60 € - ITA: 3 € - JUX: 2,80 € - PORT CONT: 3 €
CAN: 4,50 \$CAN - MEX: 320H - TOM S: 5500PF - CH: 5FS - TUN: 5,800TU



**generation
renault**
portes ouvertes 13-17 mars⁽¹⁾



RENAULT 5 E-TECH ELECTRIQUE

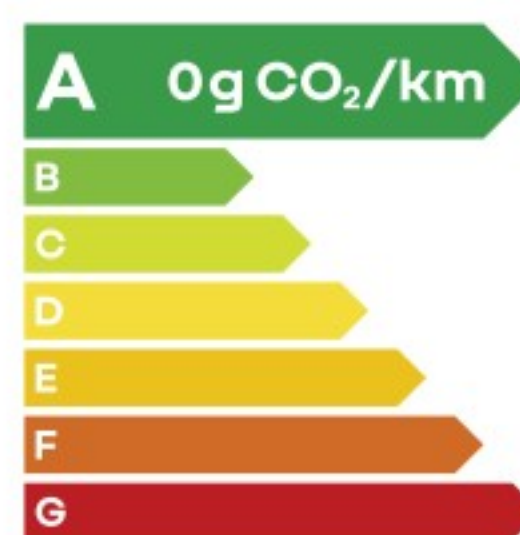
VOITURE DE L'ANNEE 2025

fabriquée en France
jusqu'à 410 km d'autonomie⁽²⁾
openR link avec Google intégré⁽³⁾
jusqu'à 26 systèmes avancés d'aide à la conduite

200€ à partir de
/mois⁽⁴⁾
borne de recharge offerte⁽⁵⁾

LLD sur 37 mois. 1^{er} loyer de 2800€
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





modèle présenté : R5 iconic cinq 120 ch avec options peint. métallisée jaune pop ! / toit noir et jantes alliage bicolores « techno » à 277€/mois⁽⁸⁾ contrat sérénité Renault inclus pour 1€/mois⁽⁷⁾ (1) ouverture exceptionnelle le 16/03/25. (2) avec batterie 52 kwh. (3) selon version. Google, Google Play, Google Maps, Waze sont des marques déposées de Google LLC. (4) ex. pour R5 evolution 120 ch hors options. (4)(8) locations longue durée, hors assurances, 37 mois/30 000 km max. 1^{er} loyer majoré 6 800€ ramené à 2 800€ après déduction 4 000€ de bonus éco, sous réserve éligibilité et réserve acceptation diac, agissant sous la marque commerciale Mobilize financial services, capital 415 100 500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - 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 verso (valeur : 990€ 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://www.renault.fr). offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande de R5 neuve du 1^{er} au 28/02/25. *plateforme communautaire de recharge électrique. **consommations min/max (kwh/100 km)** : 14,5/15,5. émissions co₂ (g/km)** : 0 à l'usage, hors pièces d'usure. **selon norme wltp.** [renault.fr](https://www.renault.fr)

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

CHRONOLOGIE D'UNE ÉPOPÉE FRANÇAISE

DOMINIQUE PAGNEUX

Citroën, l'audace d'un visionnaire

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE

Citroën *l'audace d'un visionnaire*



Ce hors-série exceptionnel met en lumière la vaste épopée de la marque Citroën, symbole d'innovation et de savoir-faire français à travers plus de 40 ans d'histoire.

EN VENTE ACTUELLEMENT

ACTU

- 6 **L'événement** Nouveaux malus : les modèles les plus touchés
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **La photo** de la semaine
- 16 **Les nouveautés** Un duel d'électriques en famille : les Renault 4 et 5 s'affrontent
- 20 **Les voitures** de la semaine : l'Aston Martin Vantage Roadster

ESSAIS

- 23 **Labo**
- 24 **Comparatif** Le Citroën C3 Aircross face à ses rivaux : 11 SUV citadins à l'épreuve
- 32 **Panoramique** Le BYD Atto 2 Boost 42 kWh de 176 ch
- 36 **Dossier** BMW Série 1 : quelles sont les meilleures versions ?
- 40 **Test lecteurs** La nouvelle Suzuki Swift
- 42 **On a tout essayé!** Le Nissan Ariya Nismo 87 kWh de 435 ch

GUIDE PRATIQUE

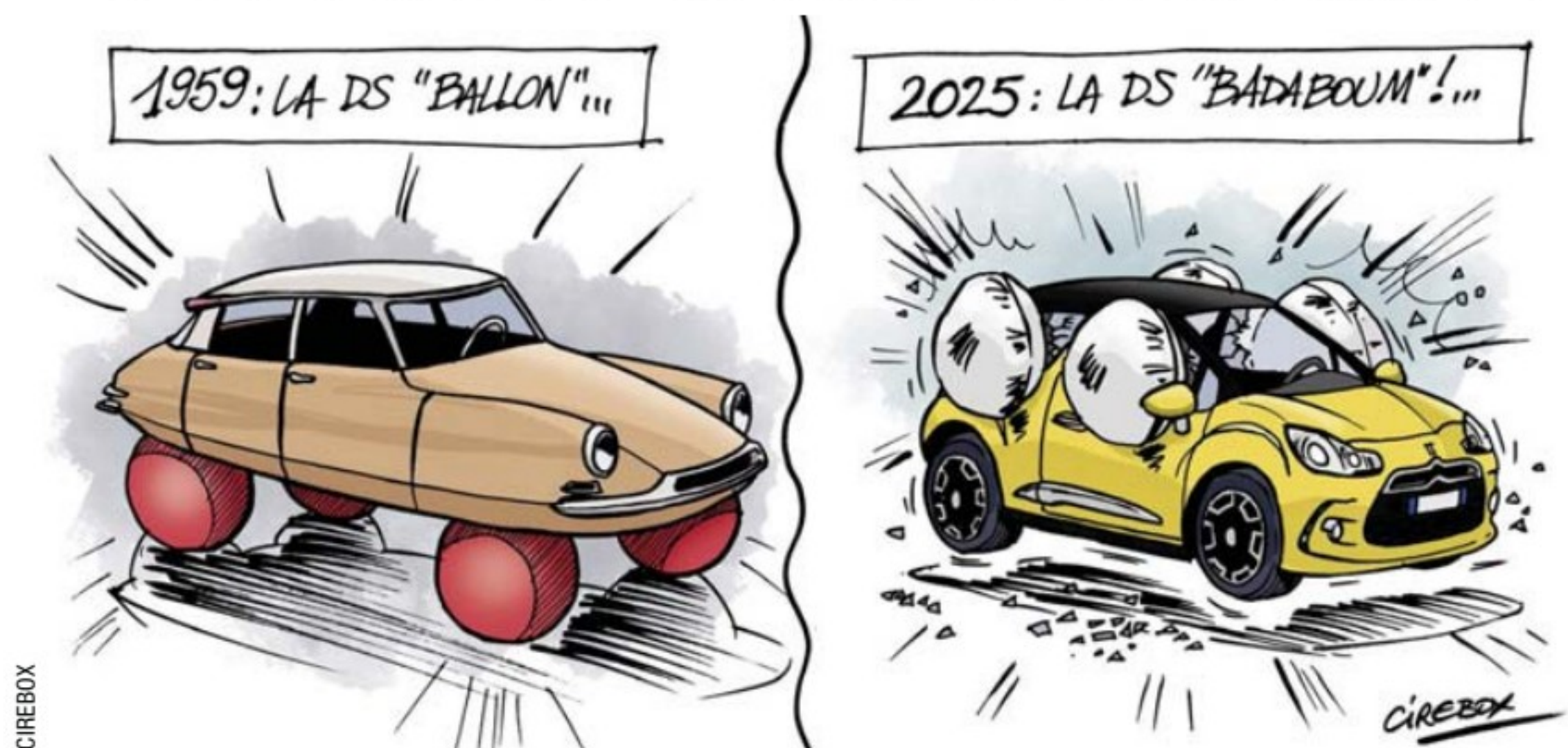
- 43 **Les coachs Auto Plus**
Comment monter un attelage
- 46 **Acheter une voiture d'occasion**
Modèles 7 places : les meilleurs choix
- 49 **Ça vous est arrivé**
- 50 **Les stars de l'occasion** Une Renault Megane 4 essence à moins de 10 000 €
- 52 **Le coin des experts**
Les règles et les dangers des nouveaux aménagements

MAGAZINE

- 54 **Le sport** Formule 1 : le jeune pilote français Isack Hadjar
- 56 **Auto Plus Classiques**
La Peugeot 403 camionnette (1956)
- 58 **Le prix des voitures neuves**

Trait d'humour

Finalement, il existe bien une filiation entre la DS d'avant et celle d'aujourd'hui



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 22 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



François Tarrain, Rédacteur en chef adjoint

Une vie d'excès

Est-ce que je respecte à la lettre – ou plutôt au chiffre – les limitations de vitesse? J'ai comme un doute, étant donné que j'ai tendance à me concentrer sur la route plutôt que sur l'aiguille du compteur. Une manie qui me permet d'adapter mon allure aux circonstances, plus qu'aux panneaux. Lorsque la route est dégagée, je l'avoue, il m'arrive de m'affranchir – gentiment – des limitations. Mais si le trafic devient plus dense ou si les conditions de circulation se compliquent, alors je lève le pied. Bref, je ne me laisse pas conduire par les règles, je conduis.

Si je vous parle de moi, c'est pour mieux vous parler de vous. J'ai en effet la prétention de penser qu'on se ressemble, vous et moi : nous sommes des automobilistes raisonnables (à défaut d'être parfaits, on ne va pas se mentir) qui ne faisons pas n'importe quoi de notre pied droit. Ce qui ne nous empêche pas d'être, parfois, rappelés à l'ordre par un bandit manchot qui, pour sa part, ne s'intéresse qu'à nos semelles : le radar. Ce vieux compagnon de route, *Auto Plus* met un point d'honneur à en indiquer depuis toujours la présence sur le bas-côté. Or, ces signalements ne sont pas du goût de tous nos lecteurs, à l'image de Johnny G., qui *"ne trouve pas les mots pour qualifier [notre] entêtement, voire [notre] cynisme à vouloir divulguer le positionnement des contrôles mobiles"*. Car c'est, selon lui, *"encourager les chauffards"*. Pardon, mais les chauffards, les vrais, n'achètent pas *Auto Plus* pour découvrir l'emplacement des cabines. Les drames de la route ne sont pas le fait de nos abonnés, mais de conducteurs que les radars ne peuvent, à eux seuls, stopper, impuissants qu'ils sont face à l'alcool, la drogue, la somnolence, le téléphone, l'inexpérience, l'inattention, l'énerverment, la météo... Soit autant de causes qui, souvent, se cumulent. Avec, au final, un choc aux conséquences d'autant plus dramatiques que la vitesse est élevée. Une histoire de cinétique dont les radars tentent de réduire l'impact, au prix d'un effet secondaire délétère : la peur du flash, qui incite à vérifier sans cesse si l'on respecte la sacro-sainte limitation. Et sauf à conduire un véhicule doté d'un régulateur de vitesse *"intelligent"* (encore peu répandu), le seul moyen de contrôler son allure, c'est de jeter d'incessants coups d'œil à son compteur.

C'est (aussi) pour en finir avec cette mauvaise pratique que l'on vous signale les emplacements des radars. Car lorsque l'on sait où ils sont, on n'a plus à s'inquiéter du moindre petit kilomètre-heure de dépassement : on peut à nouveau se concentrer sur la route.

François



NOUVEAU MALUS

Ces modèles

Seuil de déclenchement abaissé et pénalités renforcées : la mouture durcie de la "taxe CO2" sur les voitures neuves entre en vigueur ce 1er mars. De nombreux modèles, même les plus populaires, sont affectés.

Échapper au(x) malus va devenir de plus en plus difficile ! Malgré la vive protestation de la filière automobile pour retarder l'alourdissement de la taxe CO2, arguant que le marché est déjà en berne (- 6 % de ventes de voitures neuves en janvier), la nouvelle grille prend bel et bien effet le 1er mars. A partir de cette date, le seuil de déclenchement du malus sur les émissions de CO2 pour les nouveaux véhicules débute à 113 g/km contre 118 g auparavant. De plus, le montant maximal peut désormais atteindre 70000 € dès 193 g contre 60000 € à partir de 194 g précédemment (voir le barème complet p. 58). Conséquence ? Selon les estimations actualisées du cabinet d'analyse AAA Data, alors qu'en 2024, 44 % des voitures neuves étaient frappées d'un malus CO2, en se basant sur le même périmètre de ventes que l'an dernier, cette proportion pourrait grimper à 53 % avec la nouvelle grille. Et quasiment aucun modèle n'est épar-

61 %

des voitures neuves soumises aux malus. D'après les estimations de AAA Data, les barèmes des malus poids et CO2 de 2025 concerneront près de deux tiers des autos contre 45 % en 2024.

+ 1 milliard d'euros

de recettes fiscales potentielles. La taxe avait rapporté 800 millions d'euros à l'Etat en 2023, 1,35 milliard en 2024 (selon une évaluation de AAA Data) et, avec la nouvelle mouture des malus, 2,39 milliards en 2025.

7 SUV sur 10

risquent d'écoper des malus. En 2024, la moitié des SUV compacts (Citroën C5 Aircross, Dacia Duster, Peugeot 3008...) ont été pénalisés par le malus CO2 et/ou au poids. Cette année, leur part bondirait à 70 %.

Malus CO2 et au poids : jusqu'à 15 546 € d'augmentation !			
En se basant sur les ventes de 2024, Auto Plus a demandé à "l'expert de la data" AAA Data de réaliser une projection en appliquant les nouveaux barèmes de malus (CO2 et poids) de 2025 à chaque modèle. Résultat, les montants moyens explosent et les volumes concernés aussi !			
MODÈLES	MALUS* MOYENS AU 1er MARS	AUGMENTATION PAR RAPPORT À 2024	PART DES MODÈLES CONCERNÉS
Peugeot 208	92 €	+ 58 €	41 %
Renault Clio	103 €	+ 61 €	52 %
Opel Corsa	134 €	+ 72 €	64 %
Dacia Jogger	247 €	+ 113 €	67 %
Dacia Sandero	283 €	+ 120 €	84 %
Renault Captur	325 €	+ 161 €	45 %
Citroën C3	357 €	+ 173 €	100 %
Peugeot 308	390 €	+ 172 €	61 %
Dacia Duster	459 €	+ 187 €	96 %
Renault Austral	464 €	+ 158 €	10 %
Toyota Yaris	483 €	+ 140 €	7 %
Peugeot 2008	579 €	+ 269 €	54 %
Volkswagen Polo	599 €	+ 223 €	100 %
Peugeot 3008	787 €	+ 570 €	84 %
Citroën C3 Aircross	1 128 €	+ 419 €	100 %
Kia Sportage	1 181 €	+ 574 €	83 %
Volkswagen T-Cross	1 204 €	+ 457 €	100 %
BMW Série 1	1 400 €	+ 528 €	96 %
Volkswagen Golf	1 433 €	+ 517 €	87 %
Citroën C5 Aircross	1 514 €	+ 583 €	80 %
Volkswagen T-Roc	1 818 €	+ 561 €	100 %
BMW X1	1 985 €	+ 969 €	59 %
Mercedes GLA	2 953 €	+ 680 €	56 %
Volkswagen Tiguan	3 003 €	+ 856 €	87 %
Alpine A110	4 476 €	+ 1 197 €	100 %
Mercedes GLC	9 537 €	+ 8 023 €	100 %
BMW X5	16 480 €	+ 13 896 €	100 %
Land Rover Evoque	27 774 €	+ 7 422 €	100 %
Renault Trafic	57 459 €	+ 15 546 €	100 %
Mercedes Classe V	69 819 €	+ 10 073 €	100 %
Porsche 911	70 000 €	+ 10 000 €	100 %

4 101 € en moyenne. En 2024, le montant moyen de la taxe sur les véhicules neufs était de 2 450 €. Avec la nouvelle grille du malus CO2 applicable au 1er mars et le malus au poids (qui inclut désormais les hybrides rechargeables), la douloureuse pourrait atteindre 4 101 € cette année, soit une hausse de 67 % !

Jusqu'à plusieurs milliers d'euros de hausse. Les modèles les plus vendus ne seront pas épargnés, même s'ils n'accusent que quelques dizaines d'euros de plus. Mais pour certains, la taxe va plus que doubler comme la Peugeot 208 dont le malus moyen passe à 92 € (+ 171 %), les Renault Clio (+ 145 %) et Dacia Sandero (+ 73 %). Et la facture va exploser notamment pour certains hybrides rechargeables, qui sont désormais soumis au malus au poids. Ainsi, la taxe moyenne pour un BMW X5 passe de 2 584 € en 2024 à 16 480 € cette année, et celle du Mercedes GLC augmente de plus de 8 000 €. Le Renault Trafic, l'un des plus gros contributeurs de recettes fiscales en 2024, est le plus touché avec une hausse, colossale, de plus de 15 000 €.

Tous les modèles concernés. Même si toutes les versions ne sont pas affectées, aucun modèle n'est épargné. La part de voitures "malussées" explose pour certains. Par exemple, 96 % des Dacia Duster seront concernés par le malus en 2025, contre 53 % en 2024. Pour la Peugeot 208, cette part passe de 16 à 41 %, pour la Renault Clio de 23 à 52 %, et pour la Dacia Sandero de 66 à 84 %.

es qui trinquent

gné, y compris les citadines les plus populaires. Ainsi, d'après AAA Data, plus de la moitié des Renault Clio (52%) seront soumises à la taxe contre seulement 23% en 2024, tandis que 41% des Peugeot 208 sont concernées contre 16% précédemment. Cela étant, ce ne sont pas ces stars du marché qui payent désormais le plus lourd tribut: si pour elle la fiscalité augmente,

ce n'est que de quelques dizaines d'euros en moyenne, tandis que pour d'autres, la facture s'alourdira de plusieurs centaines, voire plusieurs milliers d'euros (voir tableau ci-contre).

Cumul des malus: deux tiers des voitures touchées

En plus du malus CO₂, il faut prendre en compte l'autre taxe: celle sur le poids. Certes, son

barème ne change pas cette année et reste appliqué à partir de 1,6 tonne (10 € par kilo avec 5 € de plus tous les 100 kg supplémentaires), mais rappelons que, depuis le 1^{er} janvier, les hybrides rechargeables n'en sont plus exemptés. Bien qu'ils bénéficient d'un abattement de 200 kg (à condition d'offrir une autonomie en tout électrique d'au moins 50 km), 76% des hybrides

rechargeables pourront être désormais "malusés"! Résultat, en cumulant les deux taxes, près de deux tiers des voitures neuves risquent d'être soumises aux malus en 2025 contre 45% en 2024. A moins que cette fiscalité accrue ne dissuade les acheteurs de signer le bon de commande. Au risque de plomber encore un peu plus un marché qui n'avait pas besoin de cela...

RENAULT CLIO



N. SOLER

Plus de la moitié des Clio pourraient être assujetties au malus en 2025 (contre 23% l'an dernier) à hauteur de 103 € en moyenne contre 42 € en 2024.

DACIA DUSTER



N. SOLER

Double peine pour le SUV: la quasi-totalité des modèles est désormais concernée par le malus et la taxe moyenne risque de passer de 272 € à 459 €.

BMW X5



Y. LEFEBVRE

Soumis au malus au poids depuis le 1^{er} janvier, le X5 hybride rechargeable a vu ses ventes s'effondrer cette année: seulement 35 exemplaires ont trouvé preneur.

RENAULT TRAFIC



TIBO/RENAULT

Avec 6800 unités vendues en 2024, le Trafic a été l'un des modèles qui a le plus engrangé de recettes fiscales. Et en 2025? Son malus moyen a pris 15546 €!

Peut-on échapper au malus?

■ Le malus est dû au moment de la première immatriculation de toute voiture neuve. En clair, si vous avez commandé la vôtre avant le 1^{er} mars et en prenez livraison prochainement, vous n'échapperez pas à la nouvelle grille.

■ Des réductions ou exonérations sont toujours prévues par la loi. Ainsi, les familles avec au moins trois enfants à charge bénéficient d'un abattement de 20 g/km de CO₂ par enfant pour l'achat d'un véhicule comptant au moins cinq places assises. Cette réduction est

valable pour un seul véhicule, une fois tous les deux ans. En outre, sont exemptés de toute taxe les détenteurs d'une carte mobilité inclusion (CMI) portant la mention "invalidité" (ou ayant une personne à charge titulaire d'une CMI) et les véhicules aménagés pour être accessibles aux fauteuils roulants.

■ Gare aux options et aux équipements! Depuis 2019, c'est le cycle d'homologation WLTP qui est pris en compte pour le calcul du malus CO₂. Or, les équipements en option ont

une influence sur le grammage. Un toit ouvrant ou panoramique, la dimension des jantes, un attelage ou des barres de toit, etc. peuvent ajouter quelques grammes supplémentaires. Et sachant que le montant de la taxe peut augmenter considérablement de gramme en gramme, les dernières tranches (voir barème p. 58) risquent de vous coûter très cher... N'hésitez pas à réaliser des simulations sur les configurateurs des constructeurs et à vous référer à la grille du malus, publiée chaque semaine dans notre guide d'achat.



DANS LE CADRE DE L'EXPÉRIMENTATION, LE SEUIL DE DÉCLENCHEMENT DU RADAR SONORE EST FIXÉ À 85 DÉCIBELS.



MICRODB

Arrivée imminente des radars antibruit

Des décibels "légaux" sanctionnés ?

Je m'interroge sur le fonctionnement des radars antibruit: ils sanctionnent, paraît-il, les véhicules dont le niveau sonore est supérieur à 85 db. Or, certains engins non modifiés dépassent ce seuil. C'est le cas de ma voiture et de ma moto, homologuées, selon ce qui est inscrit sur la carte grise, à 92 et 98 db. Ce niveau "légal" sera-t-il pris en compte ou pas ?

Ludovic D., Genas (69)

François Tarrain. Vous avez raison : dans le cadre de l'expérimentation des radars, conduite pendant deux ans dans sept collectivités, le seuil de bruit retenu était de 85 db. Désormais terminée, cette première phase

de test doit être prolongée d'un an, à compter de l'homologation des appareils de contrôle (en cours pour ceux de Bruitparif et de MicrodB). Une seconde étape, qui, cette fois, devrait donner lieu à des verbalisations effectives. Or, comme vous le dites, certains véhicules – souvent sportifs – sont homologués avec un niveau sonore (à l'arrêt) supérieur à 85 dB (case U.1 de la carte grise). Ainsi, selon AAA Data, il est en moyenne de 91 dB pour les Porsche et dépasse les 100 dB sur de nombreux bolides. Selon nos informations, pour prendre en compte ces seuils "légaux", le fichier des immatriculations devrait être interrogé à chaque déclenchement du radar, y compris au passage de motos.

A deux, c'est mieux

Les radars de covoiturage voient-ils un passager assis derrière le conducteur (et non à l'avant) ? Et un parent au volant avec ses enfants à l'arrière est-il considéré comme en covoiturage ?

R. Cornilleau, Conflans-Sainte-Honorine (78)

François Tarrain. Le terme radar "de covoiturage" est trompeur : il s'agit en fait de systèmes de comptage du nombre de passagers circulant sur des voies VR2+, en clair réservées à deux occupants ou plus (voir p. 12). Grâce à leurs capteurs, ils détectent les personnes installées à l'avant comme à l'arrière (moins la présence d'un bébé dans un siège dos à la route). Et qu'il s'agisse d'un papa et de ses enfants ou de "vrais" covoitureurs, peu importe : il faut être au moins deux à bord !



FARECO

Chaucidoute

Pour sécuriser les cyclistes, on voit fleurir des "chaucidou" comme celui-là. Dans ce cas de figure, je me demande bien où l'on peut se garer: sur le trottoir, on gêne les piétons, sur la chaussée, les cyclistes et les automobilistes. Que dit le code de la route ?

Alain Boeraeve, Rosult (59)

Pascale Gétin. Ce genre d'aménagement, qui se multiplie en effet un peu partout, est soumis à des règles pas toujours évidentes à saisir (on en reparle d'ailleurs page 52). Cela étant, il y a ici peu d'ambiguïté : en l'absence de tout marquage au sol autorisant le stationnement, aucune des deux solutions que vous évoquez n'est envisageable. Si vous vous gariez sur le trottoir (ou même à cheval), il s'agit d'un stationnement très gênant. Idem – et encore plus dangereux – sur la piste cyclable ! Dans les deux cas, vous vous exposez donc à un PV à 135 € et, potentiellement, à une mise en fourrière.



REPORTER AUTO PLUS

Vu les frasques d'Elon Musk sur la scène politique internationale, en particulier en Allemagne, pas sûr qu'en mars, ça reparte pour les ventes de Tesla... Avouez que pour un type totalement obsédé par la planète rouge, c'est ironique !

Louis T., Sours (28)

Immaculé pare-brise

Il paraît qu'on peut très bien avoir un pare-brise sans aucune vignette dessus: ni celle de l'assurance, ni la pastille Crit'Air, ni le macaron du contrôle technique ! Vous confirmez pour ce dernier ?

Pascal Valois, Phalempin (59)

François Tarrain. C'est vrai, aucune de ces vignettes n'est obligatoire. Celle de l'assurance a disparu en 2024, la Crit'Air n'est exigée que dans les ZFE* et le macaron du contrôle technique est facultatif : son affichage facilite les contrôles de police, mais son absence n'est pas verbalisable. En revanche, le timbre sur la carte grise, lui, doit être présent.

Cession sans céder

Pour aider financièrement ma voisine, une veuve de 85 ans, puis-je lui acheter sa voiture, mais lui en laisser l'usage pour ses courses (assurance et entretien restant à sa charge) ? Si elle la garde jusqu'à son décès, en récupérerai-je la propriété sans démarche ?

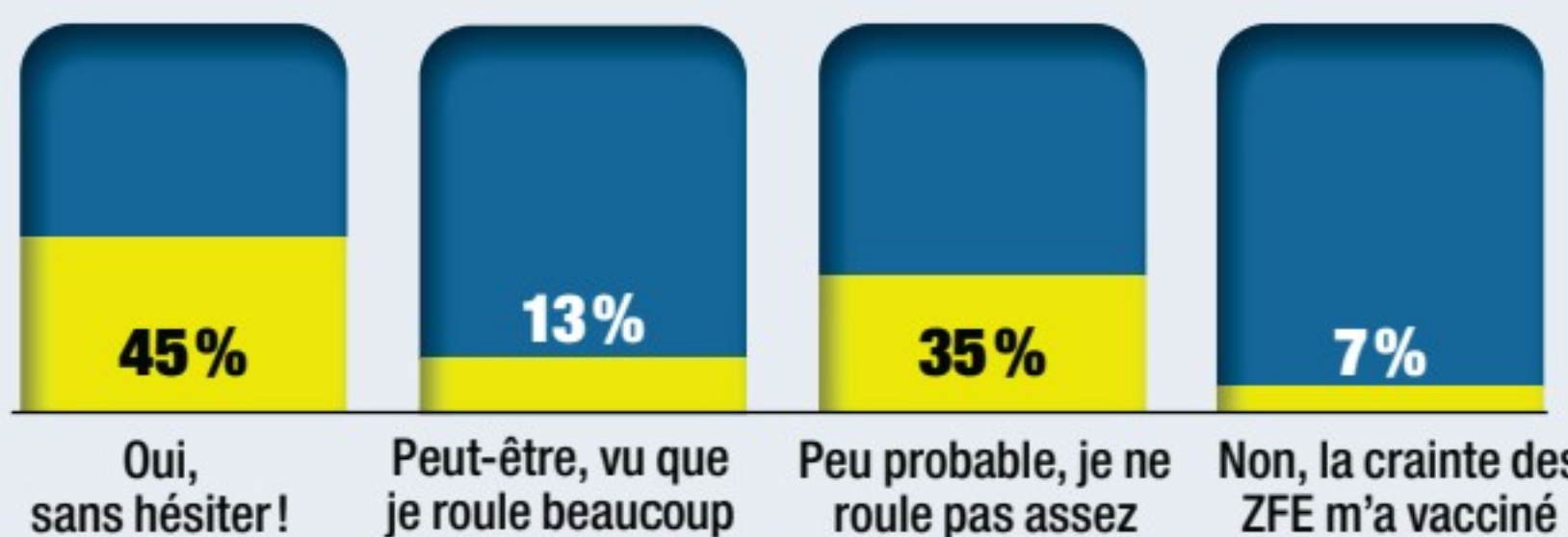
T. Binder, par e-mail

Pascale Gétin. Si elle vous vend sa voiture via un certificat de cession en bonne et due forme et que vous effectuez une demande d'immatriculation pour la mettre à votre nom, vous en deviendrez de fait le propriétaire. La suite sera un accord entre vous : elle pourra s'en servir, l'assurer à son nom même si elle n'est pas titulaire de la carte grise (certains assureurs peuvent tout de même être récalcitrants) et la faire entretenir à ses frais.

*Zones à faibles émissions.

LA QUESTION DE LA SEMAINE

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



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

Payer désormais un malus de quelques centaines d'euros pour un modèle courant (dès 113 g/km de CO₂) :
- Ça devient dissuasif.
- Ça ne vous empêchera pas d'acheter.
- Bah, c'est juste un impôt déguisé.

N'allez pas



voir ailleurs

-5 €/mois
et par plateforme
de streaming*
remise cumulée,
sur tous les abonnements
avec ou sans pub⁽¹⁾.

La **Fibre Orange** vous offre
des mois et des mois de plaisir
sur **Netflix, Disney+ et Max**

Disponible avec l'offre Livebox Max.

* Offre soumise à conditions, engagement 12 mois, en France métropolitaine. Avec l'offre Livebox Max à 57,99€/mois (prix hors promotion), sous réserve d'éligibilité, avec décodeur compatible (frais de mise en service : 40 €). Souscription de la ou des plateformes en plus auprès d'Orange dans un délai de 3 mois suivant la mise en service de l'offre Livebox Max et activation du compte de la plateforme selon les conditions générales d'utilisation de chacune. Remise(s) appliquée(s) sur la facture Orange. Liste des plateformes au 06/02/25 susceptible d'évolution. Perte de la remise en cas de résiliation après les 3 mois. Frais de résiliation Livebox : 50 €. Détails et tarifs sur orange.fr

(1) Hors Netflix Essentiel. Disney et ses sociétés affiliées. ©2025 & TM Lucasfilm Ltd.

orange™
est là

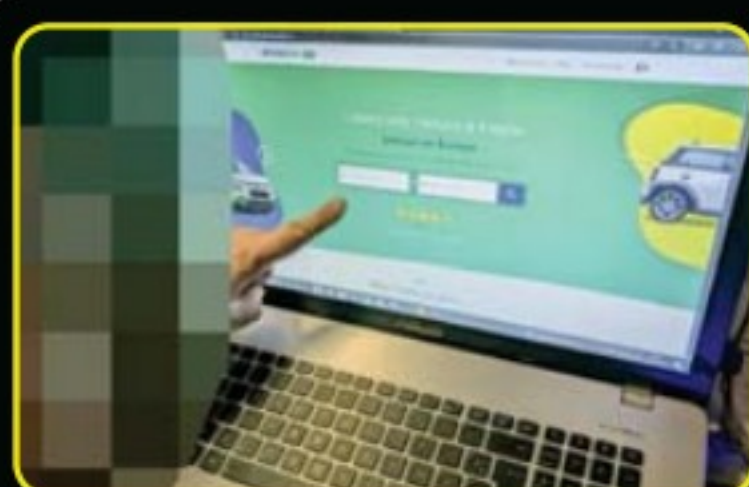


CAMÉRA CACHÉE

DriveMe: la location d'un véhicule à 1 euro, un deal intéressant ?

LA MISSION DE NOTRE ESPION

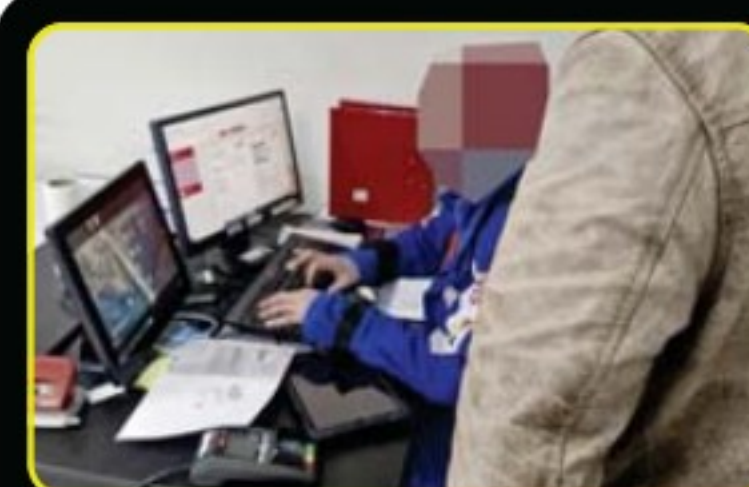
La plate-forme DriveMe propose aux particuliers de rapatrier, d'une ville à une autre, une voiture ou un utilitaire pour le compte d'un loueur. C'est l'occasion de profiter d'une location de 24 heures en aller simple pour 1 €. Tentant ?



Quelques clics et nous voilà inscrits sur Driveme.fr: il suffit d'indiquer son numéro de carte bancaire et de permis*. Depuis Bordeaux, nous accédons à des dizaines de trajets, avec quelques autos et beaucoup d'utilitaires. Nous optons pour la destination Brive-la-Gaillarde, en Corrèze.



L'offre ? Nous avons 24 heures pour réaliser un aller simple de 200 km (250 km autorisés) avec une Peugeot 208, pour 1 €, le carburant et le péage étant à notre charge. A noter, le covoiturage est autorisé à condition de le signaler. Le jour J, nous allons récupérer l'auto dans une agence Avis.



Une dame nous accueille et, comme pour une location classique, elle photocopie nos papiers d'identité. "Je vous emmène au véhicule, vous en ferez l'état des lieux via DriveMe." En effet, avec l'appli, nous sommes guidés pour prendre six photos du véhicule. Assez simple.



Nous signalons une rayure sur l'auto, puis prenons une photo du tableau de bord pour preuve du kilométrage et du niveau de carburant (à rendre identique). Enfin, DriveMe demande un "selfie" pour confirmer notre identité. A noter, le dépassement du nombre de kilomètres autorisé est facturé 50 cts/km.



Nous nous installons enfin dans la 208... et elle est dans son jus! C'est parti pour la balade. Après un trajet sans embûche, nous arrivons à destination dans une autre agence Avis, près d'une gare. Ici, personne pour nous accueillir, la voiture doit être rendue "en libre-service", toujours via l'appli.



Nous devons refaire un état des lieux. Même topo qu'à l'aller: six photos du véhicule, une du tableau de bord pour le contrôle du kilométrage et du niveau de carburant, et encore un selfie... pour s'assurer que c'est toujours nous. Après cela, nous déposons les clés dans une boîte dédiée.



Des allers simples à saisir

Si le type de véhicule et la propreté de celui-ci ne sont pas des critères essentiels pour vous, cette formule peut se révéler avantageuse. En effet, l'ensemble de la procédure est efficace, surtout avec la multitude de trajets proposés quotidiennement dans toute la France.

* En fonction du loueur pour qui l'on rapatrie le véhicule, le permis doit avoir de 1 à 3 ans.

BON PLAN OU PAS ?

Flexfuel Energy: 100 € de carbu offerts



La promesse: jusqu'à la fin de l'année, le fabricant Flexfuel Energy Development (FFED) octroie une carte carburant d'un montant de 100 euros pour l'achat et l'installation d'un boîtier de conversion à l'E85.

► Pour bénéficier du cadeau, il faut

convertir sa voiture via un installateur agréé par FFED (liste sur leur site*). Après la pose, vous recevrez par mail un formulaire à remplir afin d'obtenir par courrier la carte carburant (n'hésitez pas à le réclamer). A noter, seuls certains modèles Crit'Air 3 sont éligibles à l'offre, soit les essence immatriculés entre 2001 et 2006 (Peugeot 206, Toyota Yaris...). Une belle opportunité, sachant que leur conversion coûte en moyenne 800 €. En outre, la zone à faibles émissions de Montpellier octroie une dérogation de circulation pour les Crit'Air 3 converties (ce sera aussi le cas à Reims).

Feu Vert: le deuxième pneu gratuit



La promesse: jusqu'au 25 mars, l'enseigne auto met en place l'opération un pneu acheté = un pneu offert.

► Attention, la promotion est valable uniquement pour l'achat et le montage de gommes de la marque bon marché Rovel, fabriquées en Chine. La gamme est essentiellement composée de pneus été et de quelques 4 saisons. Leur prix ? Avec la ristourne, la pose de quatre Rovel "All Weather" 205/55R 16 94V revient à 214 € (au lieu de 342 €) et à 194 € pour quatre Rovel été 205/65R 15 94V (au lieu de 302 €). Des prix clairement imbattables ! Néanmoins, il ne faut pas vous attendre à des niveaux de performances mirobolants, mais si vous avez un budget très serré, ils peuvent faire l'affaire.

X Une opportunité pour se convertir à l'E85

X Pour les petits budgets

1. Flexfuel-company.com

EN VENTE ACTUELLEMENT



Les panneaux lumineux **1** installés à intervalles réguliers affichent un losange blanc lorsque la voie de gauche est réservée (s'ils sont éteints, cela signifie que n'importe qui peut y circuler). Du 3 mars au 30 avril, aucune sanction n'est prévue contre les conducteurs qui emprunteront la voie "en solo". En revanche, à compter du 1^{er} mai, les cinq radars de ce type **2**, chargés de compter le nombre d'occupants, entreront en service actif.

VOIE RÉSERVÉE SUR LE PÉRIPHÉRIQUE PARISIEN

Notre guide de survie

Dès lundi, les 1,2 million d'usagers quotidiens du boulevard périphérique vont découvrir une nouveauté : la voie de gauche réservée, matin et soir, à certaines catégories de véhicules. Un baptême du feu qui mérite quelques explications.

Ceux qui ont emprunté le périphérique durant les JO ont déjà tâté de la voie réservée parisienne. Les autres vont la découvrir, un peu inquiets, le 3 mars : comme c'est déjà le cas à Lyon sur la M6/M7, à Rennes sur la RN137 ou à Strasbourg sur l'A355, la file de gauche du périph va être en grande partie réservée, aux heures de pointe, à certaines catégories de véhicules,

tout comme deux tronçons de l'A1 et de l'A13. Une promesse d'Anne Hidalgo qui ne va pas arranger les solitaires.

A deux, c'est mieux

Après avoir digéré, tant bien que mal, le 50 km/h, c'est la cerise sur l'anneau. Aux heures où le périph est pris d'assaut, il faudra choisir son camp : si l'on circule seul, prière d'aller s'entasser sur

les deux files les plus à droite. En revanche, si l'on circule au moins à deux – en covoiturage ou pas, peu importe –, à nous la voie de gauche. Un fonctionnement en apparence simple, qui risque pourtant de se transformer en chausse-trappe : différentiel de vitesse entre les files ; présence de bus sur celle de gauche (qui devront bien se rabattre pour quitter le périph !);

immanquables zigzags des grueurs qui voudront esquiver les radars ; motos et scooters pris entre deux feux en interfile (qui reste autorisée)... La préfecture a prévenu : si le chaos s'installe, l'expérimentation, prévue sur un an, pourrait faire pschitt.

Comment ça marche ?

Lorsqu'elle est active, la voie réservée est matérialisée par un losange blanc, affiché sur des panneaux installés sur le terre-plein central. Dans ce cas, seules les catégories de véhicules autorisées peuvent y circuler (voir encadré). En revanche, si les panneaux sont éteints – ce qui peut arriver même aux heures de pointe en cas de forte congestion –, alors tout le

CARBURANT

Près de 1 € d'écart entre le SP95-E10 et l'E85 !

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 20 février 2025.

Cours du baril de Brent : 73,03 € (+ 1,56 €).

GAZOLE 1,725€ + 0,1 ct en une semaine - 11 cts en un an	SP95-E10 1,779€ - 1 ct en une semaine - 6,5 cts en un an
SP95 1,807€ - 0,6 ct en une semaine - 6,6 cts en un an	SP98 1,884€ - 0,8 ct en une semaine - 4,6 cts en un an
E85 0,796€ - 0,8 ct en une semaine - 10,9 cts en un an	GPL 1,013€ + 0,2 ct en une semaine + 1,6 ct en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : → STABLE

RAPPEL DES AIRBAGS TAKATA ÉTENDU AU NORD DE LA FRANCE

400 000 Citroën et DS concernées

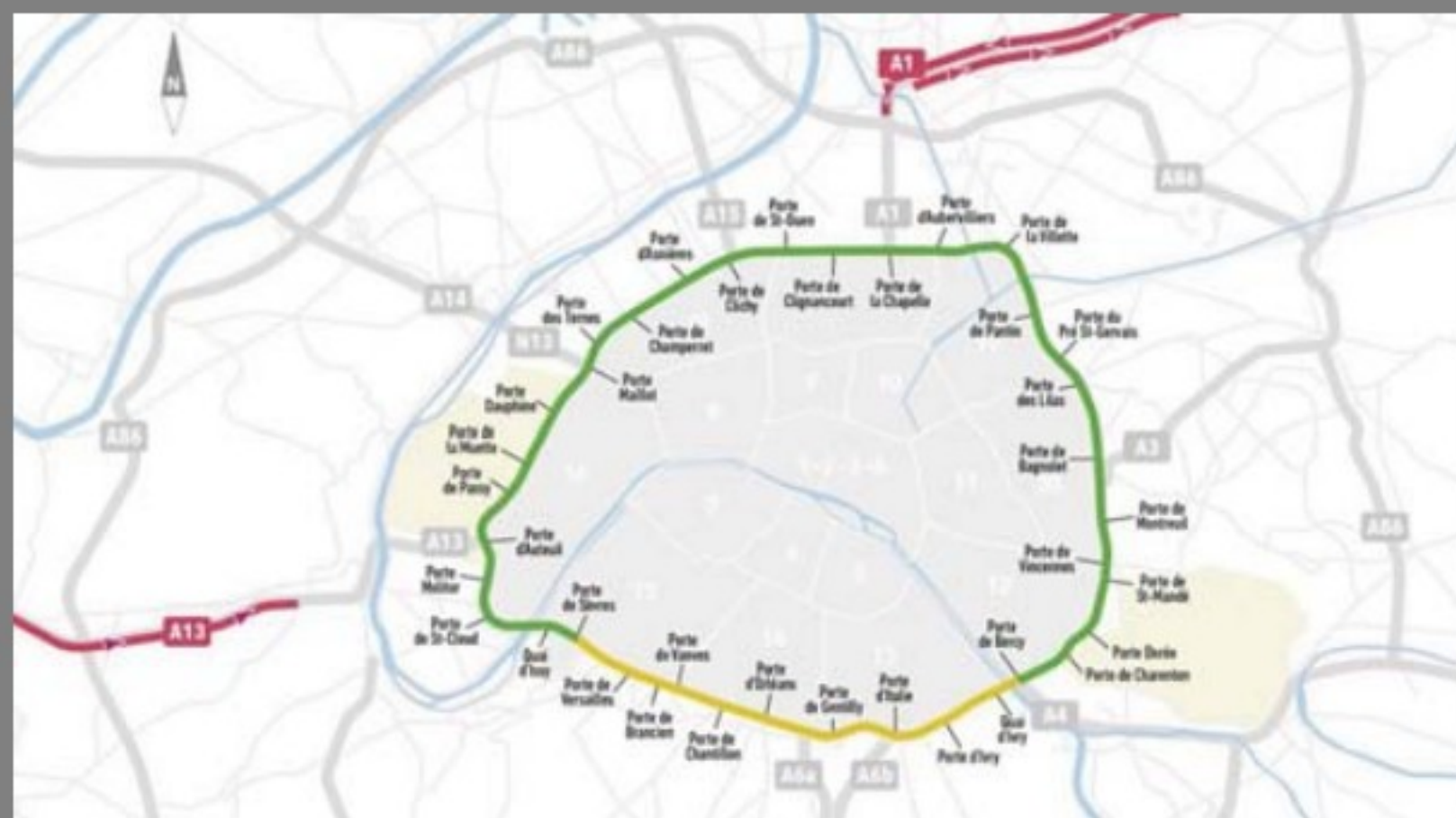
Suite – et sûrement pas fin – de l'affaire Takata avec, cette fois, le rappel des C3 et des DS 3 dans la moitié nord de la France. Sont visés 400 000 exemplaires produits de 2008 à 2019, dont 237 500 (immatriculés jusqu'en 2013) font l'objet d'un "stop drive" ! Dans ce cas, les propriétaires (prévenus par courrier*) sont invités à ne plus utiliser leur auto jusqu'au passage à l'atelier... Une mesure d'urgence décidée à la suite de l'identification, lors d'un contrôle en Loire-Atlantique, d'un airbag potentiellement défectueux. Pour se préparer à l'afflux de véhicules, Citroën a renforcé ses stocks d'airbags neufs, promet des voitures de courtoisie et un rendez-vous sous cinq jours... Une bonne volonté qui ne suffira pas à calmer la fronde contre le constructeur, qui cristallise la grogne alors que 29 autres marques sont aussi touchées par l'affaire Takata. Pour preuve, l'UFC-Que Choisir a déposé plainte contre Stellantis, notamment pour pratiques commerciales trompeuses et mise en danger de la vie d'autrui. **F. Tarrain**



F. HEBBARD/MAXPPP



Du mieux. Début d'année encourageant sur le front de l'accidentalité avec - 17% de tués sur la route en janvier (203 victimes) et - 9% de blessés graves. **Recharge.** Avec 2 654 bornes installées en janvier, le réseau de recharge publique continue de s'étoffer : on compte désormais 157 348 points de ravitaillement, dont 16 988 ultra-rapides (+ de 150 kW). Quant au taux de disponibilité, il reste stable à 93%.



L'essentiel à retenir

- Voie de gauche réservée dans les deux sens du périph entre les portes de Sèvres et de Bercy (en vert) à compter du 3 mars.
- Activée du lundi au vendredi de 7h à 10h30 et de 16h à 20h.
- Sont autorisés à y circuler: les véhicules avec au moins deux occupants; les taxis (même à vide); les transports en commun; les services d'urgence et de sécurité; les deux-roues en interfile; les détenteurs de la carte mobilité inclusion "stationnement".
- Aucune verbalisation jusqu'au 30 avril. Ensuite, cinq radars fixes serviront à sanctionner (manuellement) les contrevenants.
- Voies réservées (en rouge) également sur l'A13 (7 km, sens province vers Paris, de 7h à 10h) et l'A1 (11,3 km, sens province vers Paris de 6h30 à 10h; 3 km, sens Paris vers province de 17h à 18h30).

monde peut rouler à gauche. Il va falloir s'y faire... Sans risquer, dans un premier temps, un PV à 135 €: jusqu'à fin avril, il n'y aura en effet aucune verbalisation. En revanche, à partir du 1^{er} mai, gare à la resquille avec la mise en service des systèmes de contrôle des voies réservées (qui ne sont pas signalés en amont). Conçus par Fareco pour les cinq exemplaires du périph et par Pryntec pour les trois de l'A1 et de l'A13, ces "radars" comptent, grâce à leurs capteurs infrarouges ou thermiques, le nombre d'occupants

présents dans chaque véhicule roulant sur la file de gauche. En cas d'autosolisme suspecté, c'est un agent qui vérifiera à distance la réalité de l'infraction au moyen des clichés de l'habitacle. A la moindre incertitude (présence d'un siège dos à la route, par exemple), il ne devrait pas donner suite. En revanche, en l'absence de doute, il pourra verbaliser manuellement. Reste néanmoins cette inconnue: comment le système identifiera-t-il les titulaires d'une carte CMI autorisés à circuler seuls sur la voie réservée? Mystère. **F. Tarrain**

LA QUESTION INATTENDUE

Quel est le modèle préféré des loueurs de courte durée?



Si le nombre de voitures achetées en 2024 par les loueurs est stable (100158 immatriculations), leur typologie a changé: plongeon des électriques (2347 autos, - 69 % par rapport à 2023) et des diesels (8814, - 32 %), léger recul des essence (47 169, - 7 %) et hausse des hybrides (10383, + 282 %). Pour autant, la Peugeot 208 reste la reine de la loc' (5380 exemplaires achetés), suivie du Renault Captur (5 109) et de la Clio (4965)... Mais aucune électrique dans le top 20!



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

FLASH
INFO

Radars & compagnie

Des radars de ZFE pédagogiques pour le Grand Paris

Auto Plus l'annonçait dès l'été dernier (n° 1876): après Saint-Etienne, c'est au tour du Grand Paris de vouloir se doter de radars de ZFE* à vocation pédagogique. La métropole vient en effet de lancer un appel d'offres pour "la fourniture, la pose, l'exploitation et la maintenance" de ce type de dispositif préventif. A la lecture des clauses techniques, on apprend, en préambule, que le marché public Ugap** des "vrais" radars de ZFE a pris un retard monstre: publié en février 2023, il traîne depuis deux ans et ne devrait désormais pas se concrétiser avant début 2027. D'ici là, le Grand Paris compte faire de la pédagogie. Et vite: l'objectif est d'implanter les premiers radars dès cet été, sur un nombre d'emplacements encore à définir au sein de la zone à faibles émissions de la



métropole (77 communes dans le périmètre de l'A86). Seule donnée connue: le montant du marché, fixé à 2,5 millions d'euros hors taxes.

Les radars pédagogiques devront lire les plaques des véhicules - y compris celles des camions, voire des deux-roues - circulant dans le même sens. Chacune fera l'objet d'une interrogation du fichier des cartes grises et des dérogations locales. Le "statut" de chaque véhicule, identifié par son immatriculation partiellement anonymisée, sera ensuite affiché sur un panneau à message variable: autorisé dans la ZFE ou pas! **François Tarrain**

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



Voiture radar arrêtée Puy-de-Dôme (63)

Clermont-Ferrand. Cette Peugeot 508 (DX-728-VL), souvent garée rue des Frères-Lumière, dans la ZI du Brézet, flashe dans les deux sens ceux qui dépassent les 30 km/h.

Peter

45°47'10.9"N 3°07'49.8"E

Hibou embarqué - Ardennes (08)

RN43. Cette discrète Ford Focus SW (GG-231-EJ) vous flashera si vous dépassez les 50 km/h autorisés dans la traversée du lieu-dit La Mal Campée (sens Charleville-Mézières vers Lonny).

49°47'12.9"N 4°40'18.7"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

CABINES La journée de la semaine



HÉRAULT (34)

RD64, PR 21+900, Béziers (Vendres vers Maraussan), 50 km/h. Le radar de chantier a pris ses quartiers sur la rocade de Béziers, au niveau du centre pénitentiaire.

43°20'27.6"N 3°10'33.7"E



PYRÉNÉES-ATLANTIQUES (64)

RD945, PR 25+590, Poey-de-Lescar (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome est installé entre le karting de Lescar et Bougarber.

43°22'02.4"N 0°26'53.6"W



SAÔNE-ET-LOIRE (71)

RN79, PR 28+590, Sainte-Cécile (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome est installé dans la zone de travaux, au niveau de la station-service de Sainte-Cécile.

46°23'15.9"N 4°37'20.0"E



SEINE-SAINT-DENIS (93)

A86, PR 14+150, Saint-Denis (La Courneuve vers A15), 70 km/h. Le radar autonome est installé devant le stade de France, au niveau de la sortie Pleyel.

48°55'19.7"N 2°21'39.0"E

Sursis. Comme prévu, un arrêté publié le 18 février reporte bien au 1^{er} juillet la mesure, au contrôle technique, du niveau sonore des deux-roues. **Résistance.** Stellantis va adapter ses moteurs diesels (1.5 et 2.0 HDi) à la norme Euro 7 pour prolonger de cinq ans leur commercialisation (jusqu'en 2030).

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

HC - 123 - DF 89



Autant en emporte le van

Remake renversant de *La Petite Maison dans la prairie*, version van life, sur les routes d'Ille-et-Vilaine. Le 15 février, les gendarmes ont été appelés pour un accident de la circulation hors norme, survenu à Saint-Méloir-des-Ondes: un camping-car Rapido – sur porteur Citroën Jumper, ça ne s'invente pas – planté au garde-à-vous dans le fossé, les quatre jantes en l'air et retenu en équilibre par des lignes électriques! Plus surprenant encore, il n'y avait personne à bord. Après un dépannage épique, la gendarmerie n'a pas eu à attendre trop longtemps pour avoir le fin mot de l'histoire: 24 heures plus tard, le propriétaire du camping-car s'est présenté aux autorités. Son explication? Une perte de contrôle aurait entraîné cette sortie de route, qui n'a pas fait de blessés, lui et ses deux passagers ayant quitté les lieux à pied sans demander leur reste.





Vos images

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

vosimages.autoplus@reworldmedia.com



Comme le fait remarquer notre lecteur: pour qui, pour quoi? Défriché à Ouistreham (14).

Par P. Quellier



Question épineuse: où se cache le conducteur de ce mini-tracteur légèrement surchargé? Vu au golf de Pruneville (25).

Par David Debard



Soit ce vacancier a lu la notice de montage de travers, soit le toit vitré de sa Fiat 500 l'a obligé à s'adapter (au prix d'une consommation fatalement en hausse).

Par William E.



Si vous n'avez jamais vu une (mini) limousine Ford Fiesta, rendez-vous au 5, rue de Pied-de-Fond, à Niort (79). A moins qu'il ne s'agisse d'un bug de Google Street View...

Par Anne

GENDARMERIE D'ILLE-ET-VILAINE / AACE / FACEBOOK

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS



En Bref

Lancement: juin 2025

Moteurs électriques:
120 et 150 chTarif: à partir de 29 990 €*
*Estimation Auto Plus.

RENAULT 4 0

Un duel en famille...

Look néo-rétro inspiré d'un modèle iconique, offre 100 % électrique, fabrication française : les nouvelles Renault 4 et 5 présentent de nombreux points communs. Pourtant, elles ciblent des publics différents. Alors, laquelle est faite pour vous ?

A peine lancée, elle est déjà présente dans la rue. Avec sa nouvelle R5 E-Tech, Renault semble avoir réussi son pari : susciter l'engouement autour d'une voiture électrique, malgré un marché en difficulté. Et la marque au losange ne compte pas s'arrêter là. D'ici à juin, la "5" sera rejointe dans les showrooms par un autre modèle très attendu : la R4 E-Tech. Avec ses formes cubiques, ses phares ronds, ses feux arrière verticaux et ses bandes latérales sur les portes, ce modèle reprend les codes esthétiques de la célèbre "4L" des années 1960. Le toit rigide peut même

être remplacé par une capote coulissante en toile, clin d'œil à la célèbre version "Plein Air". Mais la "quatrelle" d'aujourd'hui s'est adaptée à son époque. En témoignent sa silhouette plus robuste, inspirée de l'univers des SUV (protections de carrosserie, barres de toit, garde au sol sur-élevée), et sa calandre désormais rétro-éclairée, qui intègre – une première chez Renault – un logo lumineux. En face, la R5 joue la carte de la citadine branchée au look néo-rétro. Son regard malicieux, ses teintes flashy et ses nombreuses possibilités de personnalisation (inserts colorés, stickers de toit) lui confèrent un

esprit plus jeune et dynamique. Bref, chacune a ses arguments, qui, finalement, restent fidèles à l'héritage de leur aînée.

Même base technique

Bien qu'elles reposent sur la même base technique, les R4 et R5 se distinguent aussi par leurs dimensions. La première mesure 4,14 m de long, contre 3,92 m pour la seconde. Un écart significatif qui, comme nous le verrons par la suite, lui offre quelques avantages. La R4 est également plus large de 3 cm et plus haute de 7 cm. En revanche, toutes deux "carburent" exclusivement à l'électricité, avec des autonomies

annoncées équivalentes, oscillant entre 300 km (moteur de 120 ch, batterie de 40 kWh) et 400 km (150 ch, 52 kWh). La R4 se distingue en proposant une fonction "One Pedal" (la régénération peut freiner le véhicule jusqu'à l'arrêt complet, sans utiliser la pédale de frein), très pratique en milieu urbain, et qui sera disponible ultérieurement sur la petite R5.

Une fois au volant, impossible de distinguer le modèle dans lequel on se trouve. Et pour cause : la R4 reprend à l'identique le mobilier de la R5. On aurait aimé que Renault y apporte une touche distinctive, en hommage à l'ancienne 4L. Mais ce regret est vite oublié, tant la présentation intérieure se montre réussie. Elle séduit par sa modernité (double écran >>>

En Bref

Lancement: déjà disponible

Moteurs électriques:
95, 120 et 150 ch

Tarif: à partir de 25 000 €



U RENAULT 5

sous haute tension



L'un est un petit SUV, l'autre une citadine. Et même si cela ne saute pas aux yeux, les Renault 4 et 5 ont en commun près de 70 % de leurs pièces. Le gabarit plus imposant de la R4 (22 cm de plus en longueur, dont 8 cm d'empattement) lui permet d'offrir de bien meilleures prestations que sa petite sœur en matière d'habitabilité et de volume de

chargement. Sur le plan mécanique, c'est le statu quo. Les deux modèles sont proposés en deux déclinaisons : l'une de 120 ch alimentée par une batterie de 40 kWh (jusqu'à 300 km d'autonomie), l'autre de 150 ch avec un pack de 52 kWh (jusqu'à 400 km d'autonomie). Une version de 95 ch est attendue au printemps sur la R5 (à 25 000 €),

mais elle n'a pas encore été confirmée pour la R4. En bonne petite baroudeuse, cette dernière bénéficie d'un système de motricité renforcée "Extended Grip", associé à deux modes de conduite spécifiques (neige et tout-terrain) et à des pneus 4 saisons. Une version 4x4, dotée d'un moteur supplémentaire sur le train arrière, pourrait voir le jour par la suite.



Renault 4 E-Tech



La planche de bord de la Renault 4 est identique à celle de la R5. Certes, elle est très réussie, mais on aurait apprécié quelques détails rappelant spécifiquement l'ancienne 4L des années 1960.

Plus accueillante que sa petite sœur, la R4 offre un espace aux jambes correct et une banquette (non coulissante) confortable. A noter : l'absence de poignées de maintien.



La version Plein Sud devrait connaître un certain succès. L'ouverture de la capote en toile peut être commandée à la voix !



La mise en tablette du siège permet de charger des objets encombrants. Pratique si vous allez faire des achats dans une célèbre enseigne suédoise, par exemple.



Volume : 420 dm³

Le coffre est spacieux et pratique grâce à son seuil de chargement très bas. Un grand compartiment sous le plancher (35 dm³) permet notamment de ranger les câbles.

» horizontal, excellent système multimédia sous Google), ses nombreux rangements et la qualité de ses matériaux.

Une R4 plus polyvalente

Pour trouver de réelles différences à bord, il faut s'installer

aux places arrière. Dans la R5, l'habitabilité y est limitée, et glisser ses pieds sous le siège avant implique de relever celui-ci au maximum, ce qui peut nuire à la position du conducteur ou de son passager. Un adulte s'y sentira clairement à l'étroit. Avec

sa garde au sol plus élevée, la R4 facilite l'accès à bord. Mais, surtout, son empattement allongé de 8 cm (2,62 m) par rapport à la R5 se traduit, selon nos premières mesures, par un espace aux jambes supérieur d'environ 4 cm. Un gain appréciable,

même si la place pour les pieds reste problématique lorsque les sièges avant sont réglés au plus bas. On profite cependant d'une banquette plus confortable, assurant un meilleur soutien des cuisses. Bref, la R4 se montre plus accueillante et confirme son po-



L'une comme l'autre joue sur la fibre nostalgique pour attirer les clients, mais elles ne ciblent pas le même public. Avec sa bouille sympathique, la R5 séduira avant tout les couples sans enfant, tandis que la R4 s'adresse davantage aux jeunes familles.

Renault 5 E-Tech

La poignée dissimulée dans le montant contribue au dynamisme esthétique de la R5. Mais elle est moins pratique qu'une ouverture classique.



Bien qu'elle dispose de cinq portes, comme la R4, l'accès à bord est moins évident dans la R5 car sa garde au sol est plus basse.



Le volume de chargement est correct pour une petite citadine, mais le coffre manque de profondeur. Et le rangement sous le plancher est moins grand et moins pratique que celui de la R4.



Volume : 326 dm³



Avec sa sellerie jaune et son insert matelassé, cette finition haut de gamme "iconic cinq" fait bonne impression. L'écran tactile de 10,1"/25,6 cm est de série sur toutes les versions.



La garde au toit est correcte, mais l'espace pour les jambes est très juste pour un adulte (les pieds passent difficilement sous les sièges avant). Contrairement à la R4, la R5 ne dispose pas de ports USB à l'arrière.

PHOTOS : A. SAUNIER

sitionnement plus familial. Un constat renforcé à l'ouverture du coffre. Sans surprise, celui de la R4 (à hayon électrique) offre un volume supérieur: 420 dm³, contre 326 dm³ pour la R5. Il se révèle surtout plus pratique, grâce à une profondeur de chargement

accrue d'une vingtaine de centimètres, à un seuil très bas, ainsi qu'à un rangement sous le plancher s'ouvrant en deux parties (une seule pour la R5) pour un meilleur accès aux câbles de charge lorsque le coffre est plein. Enfin, si aucune des deux ne pro-

pose de plancher plat une fois la banquette rabattue, la R4 permet de replier son siège passager en tablette, autorisant ainsi le chargement d'objets longs (jusqu'à 2,20 m selon Renault). Question budget, la R5 sera proposée à 25 000 € dans sa version

de base Five (95 ch) et s'affiche, aujourd'hui, à partir de 27 990 € (hors bonus écolo) avec 120 ch. Au moment d'écrire ces lignes, les tarifs de la R4 n'ont pas encore été publiés, mais nous savons qu'ils débiteront à près de 30 000 €.



La Vantage Roadster peut déployer ou replier sa capote en 6s8, et ce jusqu'à 50 km/h. De quoi alors mieux profiter du V8 biturbo d'origine AMG, fort de 665 ch !

PHOTOS : T. BERTOTTI/ASTON MARTIN



ASTON MARTIN VANTAGE ROADSTER

La Vantage prend l'air

Récemment revue profondément, l'Aston Martin Vantage s'offre désormais une version découvrable, dénommée Roadster, pour des sensations décuplées.

Il y a de l'optimisme dans l'air chez Aston Martin : après les lancements successifs de la Vantage restylée, de la Valkyrie, de la Valhalla, le constructeur britannique continue d'étendre sa gamme. Voici donc la Vantage – le modèle "entrée de gamme"

chez Aston – en version découvrable Roadster. Pas de toit en dur comme chez certains concurrents, mais une capote en toile. Cette dernière se déploie électriquement jusqu'à 50 km/h, en 6s8 seulement. La plus rapide du monde, d'après le constructeur ! A l'intérieur, le

En Bref

Lancement : printemps 2025

Longueur : 4,50 m

Moteur essence : V8 de 665 ch

Tarif : à partir de 210 800 €

niveau de finition reste très flatteur, alors que la console centrale rassemble de nombreuses commandes physiques, bien pratiques. La Vantage Roadster s'alourdit de 60 kg par rapport à la version coupé, pour atteindre 1 805 kg. Mais les performances devraient toujours être décoiffantes grâce aux 665 ch tirés du V8 biturbo fourni par AMG. Aston Martin annonce d'ailleurs 325 km/h en pointe et un 0 à 100 km/h en 3s5. Sans surprise, le tarif devrait être très, très haut perché : à partir de 210 000 € environ, sans compter le malus maximal de 70 000 €.



Le coffre, réduit par la capote à 200 dm³ (contre 235 à 346 dm³), accepte néanmoins deux valises ou un set de golf, grâce à des parois très creusées en largeur. La finition est excellente. La moindre des choses, à ce prix...

FUTURE DACIA SPRING : C'EST POUR 2026 !

Elle sera fabriquée en Europe

La Spring aura une remplaçante, comme l'a officialisé Luca de Meo lors de la présentation des résultats financiers du groupe Renault, le 20 février. Il a précisé qu'elle sera fabriquée en Europe et développée en un temps record : 16 mois, soit encore moins que la future Twingo (21 mois), dont elle reprendra de nombreux éléments. Le patron de Renault, qui la décrit comme "une vraie Dacia", annonce un prix de base inférieur à 18 000 € (hors bonus), contre... 16 900 € pour l'actuelle (qui n'a pas droit au bonus). **Julien Sarboraria**



DACIA

Et aussi...

Tesla Model Y restylé : pas de hausse de prix

Malgré les évolutions apportées à son SUV électrique (design, confort, efficacité...), Tesla maintient ses prix. Comptez 44 990 € pour la version Propulsion (qui revendique un rayon d'action de 500 km), 46 990 € pour la Grande Autonomie Propulsion (622 km) et 52 990 € pour la Grande Autonomie 4x4 (jusqu'à 586 km). Retrouvez notre essai complet dans le prochain numéro.



TESLA

Peugeot 5008 : bientôt en 5 places également

A l'instar de ses rivaux (Renault Espace, Skoda Kodiaq), le 5008 aura sa version à 5 places. Peugeot annonce un volume de coffre de 994 dm³, banquette du 2^e rang avancée (contre 748 dm³ pour le 7 places). Les prix seront dévoilés au printemps.

Le retour du Grandis !

Vendu sous la forme d'un monospace dans les années 2000, le Mitsubishi Grandis va revenir sous les traits d'un SUV compact. Clone du Renault Symbioz, il sera dévoilé en juillet et lancé à l'automne. Il remplace l'Eclipse Cross dans la gamme actuelle.

TOP 10 DES VENTES

Cabriolets les plus immatriculés en 2024

1	Mini	1 362
2	Volkswagen T-Roc	900
3	Mazda MX-5	720
4	BMW Série 4	320
5	Smart Fortwo	312
6	Mercedes CLE	268
7	Porsche 911	181
8	Caterham Seven	145
9	BMW Z4	124
10	Ferrari 296 GTS	123

La Mini toujours au top (29 % de part de marché) et une Ferrari en 10^e position... Voilà un palmarès éclectique pour ce segment de niche (5 104 ventes en 2024).

Avec notre partenaire

AAA DATA

Revivez l'énergie des années 90 !

Youngtimers n°16

Auto Plus LE MAGAZINE DES ANCIENNES QUI SONT PLUS QUE DE SIMPLES OCCASIONS

Youngtimers

FUTUR COLLECTOR
CITROËN AX

PEUGEOT 306 S16 LE MANS VS VW GOLF GTI 16V 20^e ANNIVERSAIRE

Éditions spéciales

Nos tests : accélération, consommation, freinage, volume de coffre...

NOS ESSAIS

BMW 518 E28

Nissan Silvia S12

Skoda Felicia Fun

Essai Prestige

Ferrari 456 M GT

PRATIQUE

TESTS
8 chaînes à neige à l'essai

VIVRE EN YOUNGTIMERS
Comment vaincre l'humidité

TUTORIEL
Diagnostiquer le circuit de charge

DOSSIER RENAULT 25
LE DERNIER SUCCÈS

ESSAI MOTO
YAMAHA TY125

NOTRE COTE
+ 9 PAGES DE PETITES ANNONCES

→ GUIDE D'ACHAT FORD GRANADA

EN VENTE ACTUELLEMENT



Auto Plus

6 MOIS OFFERTS

SUR 1 AN D'ABONNEMENT

+ UNE MONTRE EN CADEAU !



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

Visuels non contractuels

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1669977

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://www.kiosquemag.com) : bit.ly/ap_1904 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 :

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

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

Le :

Date et signature obligatoires

*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](https://www.kiosquemag.com) et contacter le service client par mail sur serviceabom@kiosquemag.com 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 pratiques, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com



Tous les modèles testés cette semaine



A. CORTESI

P. 24, COMPARATIF : que vaut le nouveau **Citroën C3 Aircross** face à ses rivaux, les **Dacia Duster**, **Fiat 600**, **Ford Puma**, **Nissan Juke**, **Peugeot 2008**, **Renault Captur**, **Skoda Kamiq**, **Suzuki Vitara**, **Toyota Yaris Cross** et **Volkswagen T-Cross** ?

P. 32, ESSAI PANORAMIQUE : le nouveau **BYD Atto 2**.

P. 36, DOSSIER : quelle **BMW Série 1** choisir ?

P. 40, TEST LECTEURS : ils ont essayé la **Suzuki Swift**.

◀ P. 42, ON A TOUT ESSAYÉ : le **Nissan Ariya Nismo**.

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 Desmots



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

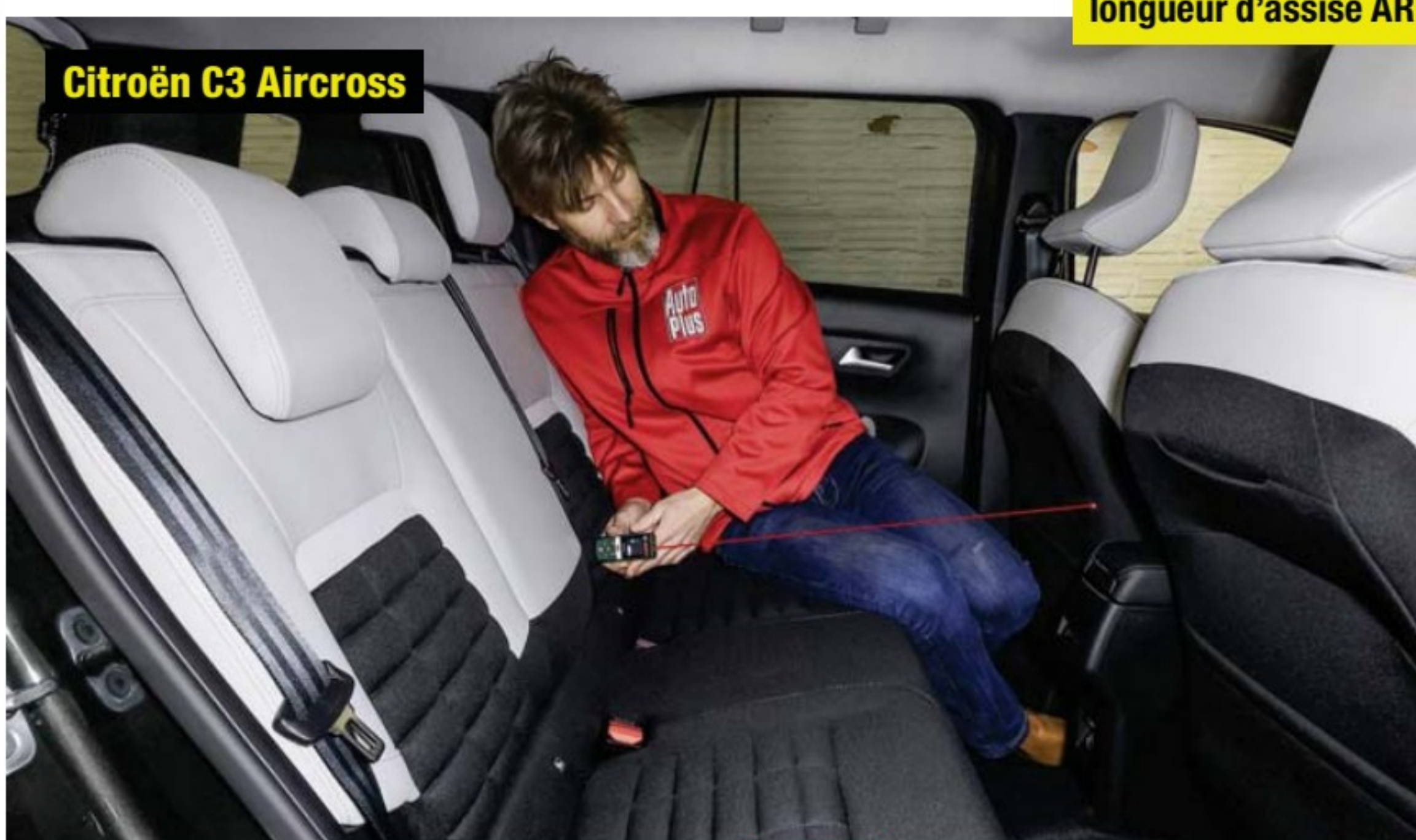
Nos essayeurs cumulent des centaines d'heures de roulage au volant de toutes les voitures du marché. Une base de références et de comparaisons exceptionnelle. Avec les relevés du service "mesures", cela permet à nos équipes de s'affranchir des données et des discours des constructeurs.

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

78 cm
longueur d'assise AR



Citroën C3 Aircross

N. SOER

Dans ce numéro, le nouveau C3 Aircross affronte ses rivaux (voir p. 24). Mais que vaut-il en matière d'habitabilité aux places arrière ?

Dans ce domaine, son prédécesseur ne brillait guère, avec 69 cm. Au contraire, le nouveau venu "casse la baraque" en offrant 78 cm pour caser ses guiboles ! Un progrès considérable qui lui permet de monter sur le podium de la catégorie des SUV citadins : il décroche la troisième place, à égalité avec le Skoda Kamiq. Seuls les Honda HR-V et Smart #1 font encore mieux, avec 81 cm. Dans sa version 5 places, le SUV Citroën s'impose comme le nouveau champion tricolore de la catégorie, devant le Renault Captur (7^e avec 74 cm, banquette reculée). Parmi les modèles récemment lancés, on notera la belle prestation du Mini Aceman (7^e avec 74 cm), tandis que le Dacia Duster s'inscrit pile dans la moyenne de la catégorie (11^e avec 72 cm). A l'inverse, le Volvo EX30 déçoit : avec 71 cm, il se contente de la 14^e place, loin derrière son cousin le Smart #1. **Vincent Desmots**



F. GROUT

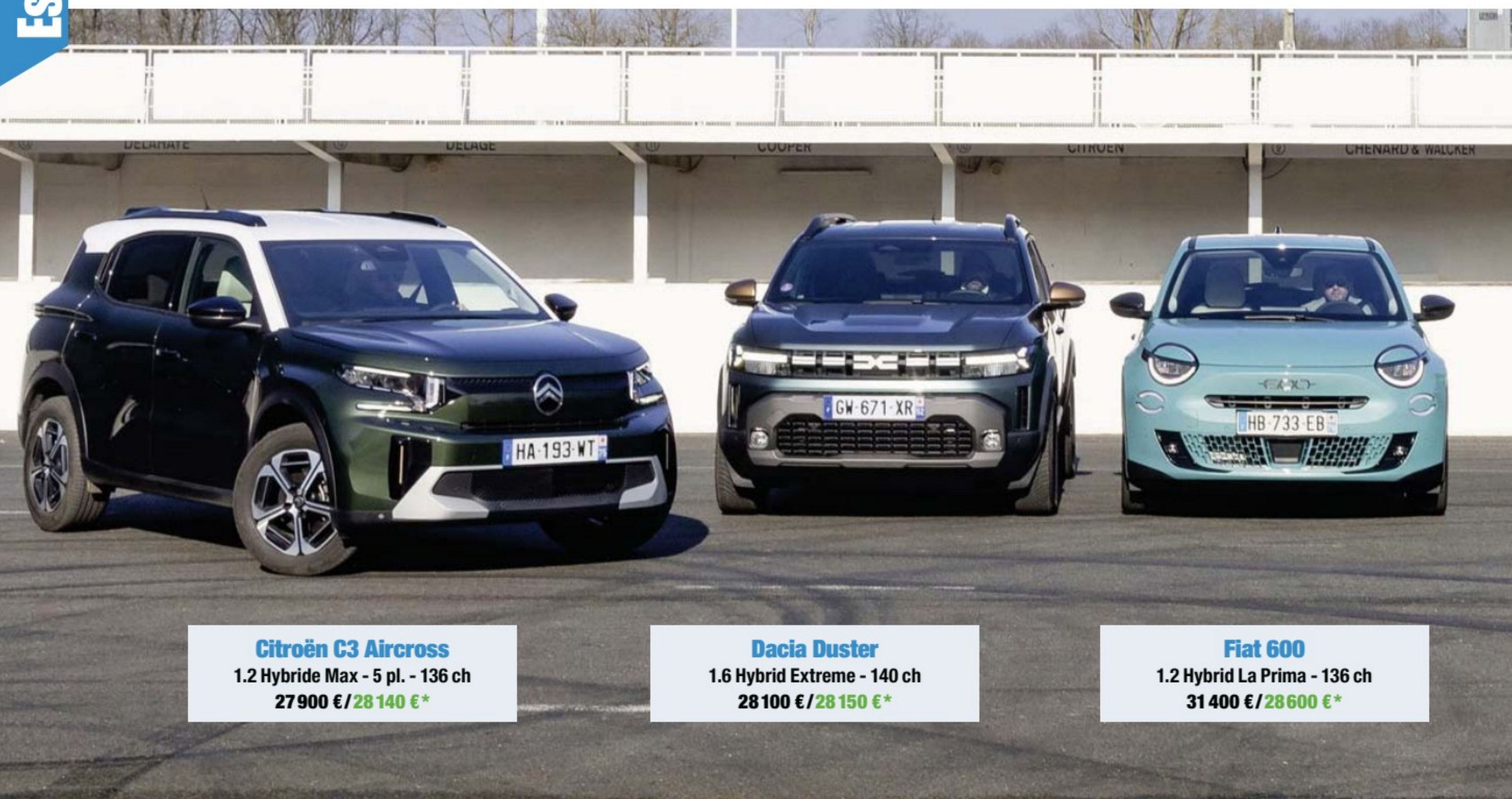
TOP 20

Le Citroën C3 Aircross face à ses rivaux

Longueur d'assise à l'arrière (en cm)

1 ^{er}	Honda HR-V	81
1 ^{er} ex ae	Smart #1	81
3 ^e	Citroën C3 Aircross	78
3 ^e ex ae	Skoda Kamiq	78
5 ^e	Hyundai Kona	77
6 ^e	Volkswagen T-Cross	75
7 ^e	MG ZS	74
7 ^e ex ae	Mini Aceman	74
7 ^e ex ae	Renault Captur	74
10 ^e	Nissan Juke	73
11 ^e	Dacia Duster	72
11 ^e ex ae	Mitsubishi ASX	72
11 ^e ex ae	Suzuki Vitara	72
14 ^e	Seat Arona	71
14 ^e ex ae	Toyota Yaris Cross	71
14 ^e ex ae	Volkswagen T-Roc	71
14 ^e ex ae	Volkswagen Taigo	71
14 ^e ex ae	Volvo EX30	71
19 ^e	Ford Puma	70
19 ^e ex ae	Hyundai Bayon	70

◀ Le Honda HR-V reste, à égalité avec le Smart #1, le SUV citadin offrant le plus d'espace aux jambes à l'arrière : 81 cm.

**Citroën C3 Aircross**1.2 Hybride Max - 5 pl. - 136 ch
27 900 € / 28 140 €* **Dacia Duster**1.6 Hybrid Extreme - 140 ch
28 100 € / 28 150 €* **Fiat 600**1.2 Hybrid La Prima - 136 ch
31 400 € / 28 600 €* 11 SUV CITADINS DONT
9 HYBRIDES À L'ÉPREUVE

Le C3 Aircro

**Peugeot 2008**1.2 Hybrid Allure⁽²⁾ - 136 ch
32 700 € / 30 400 €* **Renault Captur**1.6 E-Tech full hybrid Techno⁽³⁾ - 145 ch
32 000 € / 29 100 €* **Skoda Kamiq**1.0 TSI Evo 2 DSG7 Selection - 116 ch
30 240 € / 24 650 €*



Ford Puma

1.0 EcoBoost Hybrid DCT7 ST-Line - 125 ch
30 590 € / 27 600 €*

Nissan Juke

1.6 Hybrid N-Connecta⁽¹⁾ - 143 ch
33 200 € / 29 200 €*

Plus grand et moins onéreux que son prédécesseur, le C3 Aircross menace d'abord le Dacia Duster. La catégorie des SUV citadins regorge toutefois d'autres potentiels "bons plans" sur un marché où les marques rivalisent à coups de remises. Pas gagné pour Citroën...

Comme le Dacia Duster, le nouveau C3 Aircross (4,40 m) se positionne entre les SUV citadins et les compacts. Côté tarifs, en revanche, nous restons dans la première catégorie, avec un prix d'appel fixé à 19 400 €. Le modèle hybride haut de gamme que nous mettons aujourd'hui à l'épreuve plafonne, lui, à 27 900 € hors malus. Dans son viseur, deux modèles 100 % thermiques (Skoda Kamiq et VW T-Roc), un à hybridation légère (Ford Puma), un duo d'hybrides 48 V de nouvelle génération (Fiat 600 et Peugeot 2008, équipés du même ensemble moteur/boîte électrifiée que le C3 Aircross) et cinq full hybrid (Dacia Duster, Nissan Juke, Renault Captur, Suzuki Vitara et Toyota Yaris Cross). Le dernier-né de Citroën réussira-t-il à monter sur le podium ?

PHOTOS: N. SOLER

ss face à ses rivaux



Suzuki Vitara

1.5 Dualjet Hybrid Style - 115 ch
31 640 € / 26 300 €*

Toyota Yaris Cross

1.5 Hybrid Collection - 130 ch
34 300 € / 31 800 €*

Volkswagen T-Cross

1.0 TSI DSG7 VW Edition⁽⁴⁾ - 115 ch
30 260 € / 28 000 €*

1^{er}
Volkswagen T-Cross 1.0 TSI DSG7 VW Edition - 115 ch
 30 260 € / 28 000 €*

142/200



N. SOLER

Ce petit SUV a tout d'un monospace. Le T-Cross peut en effet compter sur ses intéressantes mensurations pour répondre aux besoins d'une famille. Le vaste coffre, la banquette coulissante (sur 14 cm), le dossier du siège passager rabattable et les nombreux rangements en font surtout un compagnon de voyage très pratique au quotidien. Pour ne rien gâcher, depuis son restylage l'an dernier, la finition est enfin à la hauteur du blason Volkswagen, qui a tro-

qué les plastiques durs et l'instrumentation analogique contre des matériaux souples et de grands écrans numériques. Pas de GPS à l'horizon, hélas, sauf à connecter un smartphone. Pour autant, la version VW Edition n'est pas indigente: elle dispose du chargeur à induction, d'une caméra de recul et de la clé mains libres de série. Ceux qui empruntent souvent l'autoroute apprécieront également la présence du régulateur de vitesse adaptatif. Pas d'économies réalisées sur la sécurité!



VOLKSWAGEN

Beaucoup d'espace et d'aspects pratiques à bord du petit SUV allemand. On apprécie également l'excellente position de conduite et la douceur de l'amortissement. Et depuis le restylage de 2024, la finition a fait mieux que progresser. Que du bon!

Le vrai prix: malgré son récent restylage, le T-Cross 1.0 TSI 115 profite de 10 % de remise en moyenne. Las, son malus atteint désormais 740 €. Merci qui? Merci Bercy!

A ce sujet, la tenue de route comme le freinage ne prêtent pas le flanc à la critique. Couplé à la prompte boîte DSG7 robotisée, le petit trois cylindres de 115 ch se débrouille lui aussi honnêtement compte tenu de sa modeste puissance, mais il ne faut pas s'attendre à des relances éclair. Ni à un appétit de chameau, le 1.0 TSI – dénué de toute hybridation – avalant 6,4 l/100 km de SP95 tous les 100 km. Cela dit, le C3 Aircross consomme davantage, malgré son bloc hybride.

2^e
Skoda Kamiq 1.0 TSI Evo 2 DSG7 Selection - 116 ch
 30 240 € / 24 650 €*

141/200



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Le Kamiq ne fait guère parler de lui. Pourtant, il fut un temps, pas si lointain, où ce SUV de 4,25 m figurait parmi les plus longs de sa classe. A l'instar de la plupart des produits badgés Skoda, il présente surtout l'un des meilleurs rapports prix/prestations de son segment. Le tchèque propose notamment une finition de qualité avec son revêtement de planche de bord en plastique rembourré et ses assemblages tirés à quatre épingles. Ses sièges parfaitement dessinés ga-

rantissent un excellent maintien, les places arrière sont accueillantes et le coffre bien carré (à défaut d'être volumineux) facilite les chargements (plancher ajustable moyennant 180 €). Le Kamiq enfonce le clou avec un comportement rigoureux, une direction bien calibrée et des suspensions globalement agréables. Le 1.0 TSI de 116 ch, aussi performant que le quatre cylindres E-Tech (140/145 ch) des Duster, Captur et Juke est au diapason, à l'instar de la réactive boîte



Toujours pas d'hybridation pour le Kamiq, qui partage son moteur avec le VW T-Cross. Cela se paye en conso! Mais le tchèque a bien d'autres atouts dans sa manche (brio mécanique, finition soignée, bon niveau de confort et prix "bradé")...

Le vrai prix: 5950 €, soit 19%! La plus grosse remise de ce comparatif, avec celle du Suzuki Vitara. Pour le coup, les 360 € du malus deviennent plus faciles à digérer...

DSG7. Pas de miracle à la pompe, hélas, en l'absence de toute aide électrique (il n'a droit qu'à un simple stop/start). Sa consommation s'établit à 6,4 l/100 km: un demi-litre de plus que la moyenne de la catégorie. Clim' bizone exceptée, on peut également tiquer sur la dotation de série assez décevante de la finition Selection, privée de caméra de recul, de GPS (inclus dans un pack) ou de clé mains libres. Mais avec 19% de remise, il vous restera de la monnaie pour acheter des options!

3^e**Fiat 600 1.2 Hybrid La Prima - 136 ch****31 400 € / 28 600 € *****138/200**

PHOTOS: N. SOLER



Le vrai prix: ses ventes ne décollant toujours pas, le 600 Hybrid écope de 9 % de ristourne. Autre bonne nouvelle, il échappe au malus.



Performante, pas trop gourmande et bien insonorisée (exception faite des bruits d'air sur voies rapides), cette version Hybrid 136 assure en matière d'agrément. Un modèle d'autant plus intéressant que Fiat ne lésine pas sur les équipements. Même la conduite semi-autonome est au programme.

Sous ses jolies rondeurs, le Fiat 600 abrite la plateforme du Peugeot 2008. Pour le meilleur (comportement sécurisant) et pour le pire (les centimètres manquent à l'arrière pour les jambes). L'italien hérite aussi du groupe motopropulseur hybride 48 V de 136 ch de Stellantis, avec une boîte de vitesses incluant un électromoteur de 28 ch. Comme ce dernier ne permet d'évoluer que quelques mètres sans l'aide du trois cylindres, les économies de carburant ne sont pas aussi importantes qu'avec un modèle full hybrid, du type Yaris Cross ou Captur E-Tech. En revanche, la boîte robotisée dispense de meilleures reprises, ainsi qu'un agrément de conduite supérieur à celui des transmissions à variation continue concurrentes, connues pour emballer souvent la mécanique. Deux petits reproches tout de même au chapitre confort: de nombreux bruits d'air et un train arrière parfois sec. Que du bon cependant côté porte-monnaie, avec l'un des meilleurs rapports prix/équipement de ce comparatif. ■

4^e**Citroën C3 Aircross 1.2 Hybride e-DCS6 Max - 136 ch****27 900 € / 28 140 € *****137/200**

PHOTOS: Y. LEFEBVRE



Le vrai prix: Citroën ne fait aucun cadeau pour l'achat de son SUV. Et avec le nouveau barème 2025, le malus grimpe à 240 €. Pas glop!



Pourvu des suspensions à butées hydrauliques comme de sièges moelleux (mais sans maintien latéral), le C3 Aircross chouchoute ses passagers. Mais sa conduite "plan-plan" (châssis pataud, direction sans ressenti) ne sera pas du goût de tous.

Finition sommaire, insonorisation médiocre (agaçant, ce sifflement du moteur électrique!), absence de remontée par impulsion des vitres et simple clé au lieu d'un bouton "start": on voit tout de suite où Citroën a grappillé pour contenir le prix de sa nouveauté. Impossible, par ailleurs, de profiter d'un régulateur adaptatif, des codes/phares auto. ou de la clé mains libres. Le C3 Aircross reprend du poil de la bête grâce à ses généreuses dimensions intérieures, son grand coffre et ses nombreux rangements. Il est, en outre, le seul petit SUV à proposer deux places de plus (850 €), à réserver aux enfants en bas âge cependant. Fidèles à la réputation de la marque, l'amortissement comme les sièges soignent les lombaires. Ce confort prend hélas le dessus sur le dynamisme, la direction comme le comportement routier tenant davantage du Chamalow que du Carambar. Enfin, si la conduite reste agréable grâce au brio des 136 ch, la conso déçoit, comparée à celle des 2008 et 600, animés par le même moteur, mais plus profilés. ■

5^e**Dacia Duster 1.6 Hybrid Extreme - 140 ch****28 100 € / 28 150 € *****136/200**

Y. LEFEBVRE



Le vrai prix: Dacia n'accorde toujours aucun rabais à son SUV fétiche. Et à compter du 1^{er} mars, le Duster pâtit d'un malus de 50 €...



Le Duster n'est plus le champion des économies! Ni à l'achat, ni à l'usage, sa consommation dépassant celle des autres SUV full hybrid de ce comparatif. Quelques lacunes d'équipement à noter également... Heureusement, il reste globalement plaisant à conduire.

Le Duster est, avec le C3 Aircross, le seul candidat à s'afficher au catalogue sous les 30 000 €. Mais une fois appliqué les ristournes des uns et des autres, le roumain, qui n'a droit à aucun rabais, échoue avant-dernier côté budget, sachant que sa dotation de série ne compte pas parmi les plus généreuses (GPS et radars de stationnement avant payants, ni régulateur adaptatif ni clé mains libres, même en option). Attention aussi à la conso quelconque (6,2 l/100 km) et au mobilier conçu à l'économie (plastiques durs, sièges basiques manquant de maintien, pas de plancher de coffre ajustable). Heureusement, le franco-roumain bénéficie, à l'instar des Captur et Juke, de l'excellente plateforme CMF-B, au compromis confort/tenue de route enviable. Par ailleurs, le 1.6 hybride est ici plus efficace en reprises que chez les cousins, malgré les hésitations de la boîte. Le grand gabarit (4,35 m) comme le vaste coffre font aussi du Duster un agréable véhicule familial, les bruits d'air sur autoroute mis à part... ■

6^e
Renault Captur 1.6 E-Tech full hybrid Techno - 145 ch
 32 000 € / 29 100 €*

134/200

Y. LEEBEVRE



Le vrai prix: cher au départ, le Captur E-Tech se maintient sous les 30 000 € grâce à une remise de 9 %. Aucun malus par ailleurs.



Doux à conduire et particulièrement sobre, le Captur assure aussi en matière de finition et d'ergonomie des commandes. Top, cette grande tablette tactile ! Mais pour contenir son prix à un niveau acceptable, le français fait l'impasse sur le régulateur adaptatif.

Toujours pimpant, le Captur a été remis au goût du jour l'an dernier, lors de son spectaculaire restylage. Et même si les évolutions à bord sont plus timides, il reste un as du cocooning avec son mobilier plutôt cossu en finition Techno, ses vastes rangements, sa banquette coulissante et son excellent système d'info-divertissement, intégrant Google Maps. Une dotation de série plutôt consistante dans l'ensemble, puisqu'elle comprend également les caméra de recul, clé mains libres et chargeur à induction, en sus de belles jantes de 18". Pas de miracle côté tarif, néanmoins, la remise de 9 % ne suffisant pas pour s'insérer dans le peloton de tête. Dommage, car ce SUV assure en consommation, la plus faible de ce comparatif : 5,5 l/100 km en moyenne et seulement 4,6 l en ville, où l'hybridation joue parfaitement son rôle. Cependant, sur route et autoroute la lente boîte auto. à crabots tend à emballer le moteur dès qu'un faux plat se présente. Heureusement, l'insonorisation est bonne.

7^e
Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid DCT7 ST-Line - 125 ch
 30 590 € / 27 600 €*

133/200

PHOTOS : Y. LEEBEVRE



Le vrai prix: spécialiste de la "promo", Ford offre 3 500 € sur son Puma EcoBoost MHEV. Mais le 1^{er} mars, son malus grimpe de 310 à 540 €.



Commercialisé depuis peu, le Puma restylé conserve un comportement enjoué, ainsi que son débrouillard 3 cylindres. Las, fini les pleins à l'E85 pour réaliser des économies : la bicarburation n'est plus proposée... A bord, difficile de passer à côté des nouveaux écrans géants !

Un comportement de GTI "à l'ancienne" (changements d'appuis éclair, direction incisive, train arrière joueur) sous des allures de SUV jovial : on adore. D'autant que le petit EcoBoost, secondé par l'hybridation légère (alternateur-démarrateur 48 V) et la réactive boîte auto. DCT7, ne donnent jamais la sensation de manquer d'énergie, alors que le Puma n'est pas particulièrement performant. Ni le plus sobre, hélas (6,3 l/100 km). A bord, la finition est toujours aussi décevante, mais les nouveaux écrans XXL apparus lors du récent restylage apportent une touche de modernité bienvenue, malgré leur intégration maladroite. Par ailleurs, hormis côté coffre (bien vu, le grand bac sous le plancher !), il lui manque toujours une poignée de centimètres à l'arrière pour mettre ses invités à leur aise. Ceux-ci se plaindront surtout des suspensions trop fermes de la finition ST-Line (châssis sport). Côté budget, la remise de 3 500 € compense en partie la hausse du malus et le peu de générosité de la dotation de série.

8^e
Peugeot 2008 1.2 Hybrid Allure - 136 ch
 32 700 € / 30 400 €

131/200

Y. LEEBEVRE



Le vrai prix: même avec 7 % de remise, le 2008 reste parmi les plus onéreux de sa classe. Pas de malus à déplorer, fort heureusement.



Les sifflements du moteur électrique mis à part, le 2008 fait du bien-être à bord sa priorité, avec ses suspensions prévenantes, son 3 cylindres parfaitement "encapsulé" et sa finition léchée. Bel agrément de conduite par ailleurs au volant de cette version de 136 ch.

Porté par sa forte personnalité, sa planche de bord audacieuse et sa finition léchée, le 2008 séduit toujours. L'engin n'est pourtant pas parfait, en matière d'ergonomie notamment (seuils de porte difficiles à enjamber, accès aux réglages de la clim', occultation partielle des compteurs par le volant). Autre grief, l'habitabilité décevante à l'arrière compte tenu des généreuses dimensions extérieures de ce crossover. La star de Sochaux se fait toutefois pardonner avec sa direction délicieusement calibrée, son châssis plutôt équilibré et son amortissement ouaté. A son volant, les kilomètres s'égrainent sans la moindre fatigue (exception faite de l'entêtant sifflement du moteur électrique, intégré à la boîte e-DCS6). Un agrément de conduite d'autant plus remarquable que le trois cylindres de 136 ch fait preuve de brio et de douceur. Belle sobriété, de surcroît, avec 5,8 l/100 km en moyenne. Le piètre rapport prix/équipement de la finition Allure fait hélas dévisser le 2008 au classement.

9^e

Nissan Juke 1.6 Hybrid N-Connecta - 143 ch

33 200 € / 29 200 €*

130/200

PHOTOS: N. SOLER



Le vrai prix: avec aucun malus et pas moins de 12 % de ristourne, le Juke ménage le porte-monnaie. D'autant qu'il est aussi fort bien équipé.



A l'instar de ses cousins (Captur et Duster), le Juke hybride ne fait pas d'étincelles côté chronos. Mais son châssis plus dynamique le rend plus sympathique à conduire.

A bord, la qualité a progressé depuis le restylage, et la finition intermédiaire N-Connecta profite d'un équipement très attractif.

En adoptant le 1.6 hybride du Captur, son cousin de plate-forme, le Juke se donne les moyens de séduire une clientèle en quête d'agrément et de polyvalence. Un objectif largement atteint, même si, à l'instar du SUV français, on pouvait s'attendre à davantage de brio en reprises avec 143 ch à disposition. Et de frugalité, le japonais tutoyant les 6 l/100 km de moyenne. A bord, on apprécie la présentation moderne et la finition en progrès depuis 2024 (restylage), la générosité de l'équipement, ainsi que le système multimédia récent. Mais la claustrophobie guette à l'arrière, à cause des faibles surfaces vitrées et de la garde au toit assez basse pour un SUV. Le Nissan marque aussi le pas côté confort avec un amortissement trop ferme à basse vitesse. On prend malgré tout du plaisir à s'aventurer sur les petites routes de campagne pour s'amuser de son comportement agile et du mode e-Pedal de la boîte multimode (hélas très lente), qui optimise le frein moteur en ville comme dans les descentes.

10^e

Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid Collection - 130 ch

34 300 € / 31 800 €*

126/200

PHOTOS: N. SOLER



Le vrai prix: 2 500 € de rabais et pas de malus pour le "Cross". Cette version 130 ch reste hélas trop onéreuse, faute de finitions plus accessibles.



Les propriétaires de Yaris reconnaîtront la planche de bord de leur citadine fétiche. Certains plastiques manquent de prestance, mais l'équipement très complet de la finition Collection (clim' bizona et affichage tête haute de série) relève le niveau.

Le Toyota joue les baroudeurs avec ses généreuses arches de roue en plastique et ses épaisses protections au bas des portes. En réalité, il est sage comme un agneau. Et même un peu trop tendre, avec son trois cylindres mollasson et bruyant lorsqu'on presse l'accélérateur. La transmission à variation continue le maintient en effet trop souvent "dans les tours", le moteur électrique ne suffisant pas, sur les grands axes comme dans les montées, à compenser l'absence de turbo. Cependant, en ville, le Yaris Cross régale par son onctuosité avec des transitions thermique/électrique (mode sur lequel le japonais progresse régulièrement à allure modérée) totalement transparentes. On se réjouit surtout de sa sobriété: 5,8 l/100 km en moyenne et 4,8 l en ville. A l'intérieur, l'espace manque à l'arrière, au contraire du coffre, vaste et modulable. Richement équipé, le Yaris Cross est hélas inconfortable, peu ergonomique (accès aux ADAS⁽¹⁾ ubuesque) et surtout très cher à l'achat, la version de 130 ch n'existant qu'en finition haut de gamme.

11^e

Suzuki Vitara 1.5 Dualjet Hybrid Style - 115 ch

31 640 € / 26 300 €*

119/200

Y. LEFEBVRE



Le vrai prix: le Vitara n'est plus dans le coup et Suzuki le sait. D'où cette généreuse remise de 5 500 €. Le malus de 75 € en devient anecdotique...



Une véritable collection de plastiques durs et brillants, ce Vitara ! Mais derrière cette présentation datée se cache un SUV fort bien équipé. Son principal atout, hélas, car ses prestations dynamiques nous replongent elles aussi dans les références du passé.

Révelée fin 2014, la quatrième génération du Vitara a pris un sacré coup de vieux, malgré les restylages de 2019 et 2024. Dans l'habitacle en particulier, où le design du mobilier, la piètre qualité des plastiques et l'habitabilité réduite sont loin des standards de la catégorie. Suzuki ne propose même pas d'instrumentation numérique et l'ordinateur de bord à boutons de commande dans les compteurs semble d'un autre âge. Néanmoins, le généreux équipement inclut notamment le régulateur adaptatif, l'avertisseur d'angles morts et le toit ouvrant panoramique. Et cela alors que le Vitara casse les prix. Là s'arrêtent hélas les compliments à son égard. La conduite de cette version hybride n'a, en effet, rien de passionnant (direction brouillonne, boîte robotisée bien trop lente, amortissement trépidant et insonorisation déplorable). Par ailleurs, ses 115 ch ne permettent pas de bénéficier de reprises dignes de ce nom. Pas de miracle non plus côté conso, faute de plages suffisamment longues en mode électrique.

Comparatif

Le classement final

Le nouveau SUV de Citroën se fait voler la vedette par les bons vieux T-Cross et Kamiq, à la finition et à l'homogénéité supérieures. Face au prix discount du C3 Aircross, mais sans remise, ils sont en outre avantagés par de forts rabais en concession. Richement équipé, le Fiat 600 ménage aussi le porte-monnaie. Davantage que le Duster au rapport prix/équipement moins attractif, qui ne se détache plus au classement même face aux moins logeables Captur et Puma.



VW T-Cross

1.0 TSI DSG7
VW Edition - 115 ch
30 260 € / 28 000 € *

Le T-Cross répond à toutes les attentes d'une petite famille en matière d'espace intérieur, de confort, d'aspects pratiques et de sécurité. Son bloc TSI s'en tire honorablement sauf à la pompe (pas d'hybridation). Les 10% de ristourne et la finition sérieuse compensent.

Skoda Kamiq

1.0 TSI Evo 2 DSG7
Selection - 116 ch
30 240 € / 24 650 € *

Ce n'est pas la première fois que le Kamiq grimpe sur le podium. Son homogénéité force une fois encore le respect, même avec ce moteur un peu gourmand (non hybride). La remise généreuse de 19% permet de s'offrir les équipements qui lui font défaut de série.

Fiat 600

1.2 Hybrid
La Prima - 136 ch
31 400 € / 28 600 € *

Proche cousin du Peugeot 2008, l'italien affiche le même manque d'habitabilité, auquel s'ajoute un coffre moins généreux. Il est aussi un peu moins douillet. C'est grâce à un rapport prix/équipement plus avantageux que le 600 se place en 3^e position. Bien joué!

Citroën C3 Aircross

1.2 Hybride e-DCS6
Max - 5 pl. - 136 ch
27 900 € / 28 140 € *

Le C3 Aircross échoue au pied du podium à cause de son gros appétit, de son comportement pataud et d'un prix finalement ordinaire, faute de remise. Difficile en revanche de ne pas apprécier son habitabilité record, son grand coffre et le moelleux de ses suspensions.

Dacia Duster

1.6 Hybrid
Extreme - 140 ch
28 100 € / 28 150 € *

Pas si frugal pour un full hybrid, ni très bien équipé, le Duster perd la partie au chapitre budget face aux fortes remises dont bénéficient nombre de ses rivaux. Mais sa belle habitabilité, ses performances honnêtes et son comportement sain le maintiennent à flot.

NOS MESURES	Volkswagen T-Cross	Skoda Kamiq	Fiat 600	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster
Vitesse maxi	190 km/h	193 km/h	198 km/h	171 km/h	155 km/h
Accélération 1000 m D. A.	32s4	32s4	31s	30s8	32s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s2	7s2	6s2	6s1	6s4
Consommation moyenne	6,4 l/100 km	6,4 l/100 km	6,2 l/100 km	6,6 l/100 km	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/6,3/6,8 l/100 km	5,8/6,1/6,8 l/100 km	5,8/6,8/5,9 l/100 km	5,9/7,4/6,4 l/100 km	6,3/6,5/5,7 l/100 km
Autonomie	625 km	806 km	709 km	666 km	774 km
Poids	1 274 kg	1 253 kg	1 336 kg	1 367 kg	1 418 kg
Diamètre de braquage	10,7 m	10,9 m	11,2 m	11,3 m	11,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	67 m	64 m	62 m	64 m
Volume de coffre	De 444 à 569 dm ³ (1)	360 dm ³	368 dm ³	460 dm ³	475 dm ³

LA TECHNIQUE	Volkswagen T-Cross	Skoda Kamiq	Fiat 600	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster
Moteur essence	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	-	-	Moteur électrique 28 ch	Moteur électrique 28 ch	2 moteurs électr. 49 + 20 ch
Cylindrée	999 cm ³	999 cm ³	1 199 cm ³	1 199 cm ³	1 598 cm ³
Puissance fiscale	6 CV	6 CV	7 CV	7 CV	5 CV
Puissance maxi combinée	115 ch à 5 000 tr/mn	116 ch à 5 000 tr/mn	136 ch à 5 500 tr/mn	136 ch à 5 500 tr/mn	140 ch
Couple maxi combiné	200 Nm à 2 000 tr/mn	200 Nm à 2 000 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn	205 Nm
CO ₂ /Malus (nouveau barème)	132 g/km/+ 740 €	127 g/km/+ 360 €	109 g/km/0 €	122 g/km/+ 240 €	113 g/km/+ 50 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 4 + 2 vitesses
Pneus	205/60 R16	205/60 R16	215/55 R18	215/60 R17	215/65 R17
Réservoir	40 litres	50 litres	44 litres	44 litres	48 litres
Dimensions L x l x h, en m	4,14 x 1,76 x 1,58	4,25 x 1,80 x 1,56	4,18 x 1,79 x 1,54	4,40 x 1,80 x 1,66	4,35 x 1,82 x 1,66
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	3 ans ou 100 000 km

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6 ou 7) • Alerte survitesse et somnolence • Codes/phares auto. (sauf C3 Aircross et T-Cross) • Freinage d'urgence auto. • Lecteur de carte • Aide au stationnement AR • Bluetooth + USB • Clim' auto. (sauf T-Cross/bizone sur Kamiq et Yaris Cross) • Ecran tactile • Instrum. numérique (sauf Vitara) • Mirror Screen

LES DIFFÉRENCES	Volkswagen T-Cross	Skoda Kamiq	Fiat 600	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster
Clé mains libres/Chargeur à induction	Série/Série	830 € (2)/220 €	Série/Série	Indisponible/Série	Indisponible/600 € (4)
Conduite semi-autonome	1 500 €	950 € (3)	Série	Indisponible	Indisponible
GPS/Caméra de recul	Indisponible/Série	1 360 €/410 €	Série/Série	Série/Série	600 € (4)/Série
Surveillance des angles morts	Indisponible	950 € (3)	Série	Série	490 € (5)
Toit ouvrant panoramique	Indisponible	1 080 €	Indisponible	Indisponible	Indisponible

LES NOTES DU LABO	Volkswagen T-Cross	Skoda Kamiq	Fiat 600	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster
Comportement routier	15	15	14	13	15
Équipements de sécurité	14	12	15	12	12
Agrément/performance	14	15	15	15	13
Confort/insonorisation	15	16	15	16	15
Équipements de confort/garantie	16	13	18	16	14
Habitabilité/coffre	13	11	10	15	14
Aspects pratiques	16	13	12	13	14
Présentation/finition	14	15	14	13	13
Consommation	14	14	15	13	15
Prix	11	17	10	11	11
	1 ^{er} 142/200	2 ^e 141/200	3 ^e 138/200	4 ^e 137/200	5 ^e 136/200

6^e7^e8^e9^e10^e11^e

Renault Captur

1.6 E-Tech full hybrid
Techno - 145 ch
32 000 € / 29 100 € *

Le Captur tire avantage de son hybridation en matière de sobriété, moins en agrément (perfs quelconques, boîte têtue)... Son comportement plaisant compense comme son système multimédia moderne et son équipement sérieux. Las, son prix élevé le dessert.



Ford Puma

1.0 EcoBoost Hybrid
DCT7 ST-Line - 125 ch
30 590 € / 27 600 € *

Toujours aussi fun à conduire, ce SUV! Pas très cher et pratique aussi, avec son coffre immense. "Techno", enfin, avec ses nouveaux écrans géants. La finition, elle, manque de classe et la conso, de retenue (plus de bicarburation E85 pour compenser). Confort ferme, enfin!



Peugeot 2008

1.2 Hybrid
Allure - 136 ch
32 700 € / 30 400 € *

Comme toujours, le 2008 chute dans le classement à cause de ses places arrière étriquées et de son tarif prohibitif, que la dotation de série, trop avare, ne parvient pas à compenser. Rageant, car il assure côté frugalité, confort comme agrément.



Nissan Juke

1.6 Hybrid
N-Connecta - 143 ch
33 200 € / 29 200 € *

Le look du Juke incite à signer les yeux fermés et ses prestations dynamiques sont convaincantes. Au contraire de l'habitabilité et du confort, hélas! Le nippon ne se démarque pas non plus côté budget (prix, dotation consommation).



Toyota Yaris Cross

1.5 Hybrid
Collection - 130 ch
34 300 € / 31 800 € *

Ce SUV "made in France" est un indéniable succès commercial, porté par la réputation de fiabilité de Toyota. Pourtant, le rapport prix/prestations du Yaris Cross déçoit, hormis niveau équipements et consommation. Côté agrément, le bilan est également mitigé!



Suzuki Vitara

1.5 Dualjet Hybrid
Style - 115 ch
31 640 € / 26 300 € *

Présentation démodée, finition "plastoc", moteur bruyant, suspension ferme, boîte auto. lente et manque de sobriété pour un modèle full hybrid: malgré plusieurs mises à jour, le Vitara n'est plus à la page. Seul atout: un avantageux rapport prix/équipement.

PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Renault Captur	Ford Puma	Peugeot 2008	Nissan Juke	Toyota Yaris Cross	Suzuki Vitara
164 km/h	186 km/h	198 km/h	162 km/h	165 km/h	174 km/h
32s4	32s1	31s1	32s4	33s6	34s4
7s4	7s1	6s	7s5	8s2	8s4
5,5 l/100 km	6,3 l/100 km	5,8 l/100 km	5,9 l/100 km	5,8 l/100 km	6,3 l/100 km
5,7/6,2/4,6 l/100 km	6,1/6,4/6,3 l/100 km	5,3/6,1/6 l/100 km	5,7/6,3/5,6 l/100 km	5,8/6,7/4,8 l/100 km	5,7/6,4/6,7 l/100 km
872 km	666 km	758 km	779 km	620 km	746 km
1 422 kg	1 301 kg	1 313 kg	1 366 kg	1 260 kg	1 284 kg
11,4 m	11 m	11,3 m	11,4 m	11,3 m	11,4 m
65 m	68 m	65 m	64 m	66 m	65 m
De 334 à 454 dm ³ (1)	475 dm ³	421 dm ³	362 dm ³	436 dm ³	332 dm ³

Renault Captur	Ford Puma	Peugeot 2008	Nissan Juke	Toyota Yaris Cross	Suzuki Vitara
4 cylindres en ligne, 16S	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne, 12S	4 cylindres en ligne, 16S
2 moteurs électr. 49 + 24 ch	Alternateur-démarrageur 48 V	Moteur électrique 28 ch	2 moteurs électr. 49 + 24 ch	Moteur électrique 80 ch	Moteur électrique 33 ch
1 598 cm ³	999 cm ³	1 199 cm ³	1 598 cm ³	1 490 cm ³	1 462 cm ³
5 CV	6 CV	7 CV	5 CV	5 CV	5 CV
145 ch	125 ch à 6 000 tr/mn	136 ch à 5 500 tr/mn	143 ch	130 ch à 5 500 tr/mn	115 ch à 6 000 tr/mn
205 Nm	200 Nm à 1 750 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn	205 Nm	185 Nm	138 Nm à 4 400 tr/mn
104 g/km/0 €	130 g/km/+ 540 €	111 g/km/0 €	108 g/km/0 €	108 g/km/0 €	114 g/km/+ 75 €
Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant
Automatique, 4 + 2 vitesses	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 4 + 2 vitesses	Auto., à variation continue	Automatique, 6 vitesses
215/55 R18	215/55 R17	215/60 R17	215/60 R17	215/50 R18	215/55 R17
48 litres	42 litres	44 litres	46 litres	36 litres	47 litres
4,24 x 1,80 x 1,58	4,19 x 1,81 x 1,55	4,30 x 1,77 x 1,53	4,21 x 1,80 x 1,60	4,20 x 1,77 x 1,60	4,18 x 1,78 x 1,61
2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	3 ans ou 100 000 km	3 ans ou 100 000 km	3 ans ou 100 000 km

re des panneaux • Phares à leds et essuie-gl. auto. • Régul. de vitesse (adaptatif sur 600, Vitara, Yaris Cross et T-Cross) • Rétro int. jour/nuits auto. (sauf Duster et Vitara).
• Rétros électriques dégivrants • Jantes alliage 17" (16" sur Kamiq, 18" sur 600, Captur et Yaris Cross) • Vitres électriques AV/AR • Volant réglable en hauteur/profondeur.

Renault Captur	Ford Puma	Peugeot 2008	Nissan Juke	Toyota Yaris Cross	Suzuki Vitara
Série/Série	750 € ⁽⁷⁾	800 € ⁽⁹⁾	Série/Série	Série/Indisponible	Série/Indisponible
800 € ⁽⁶⁾	1 200 € ⁽⁸⁾	800 € ⁽¹⁰⁾	Indisponible	Indisponible	Indisponible
Série/Série	Série/Série	800 € ⁽⁹⁾ /800 € ⁽¹⁰⁾	Série/Série	Série/Série	Série/Série
800 € ⁽⁶⁾	1 200 € ⁽⁸⁾	800 € ⁽¹⁰⁾	Indisponible	Série	Série
1 000 €	1 000 €	Indisponible	Indisponible	Indisponible	Série

Renault Captur	Ford Puma	Peugeot 2008	Nissan Juke	Toyota Yaris Cross	Suzuki Vitara
15	16	15	16	13	13
12	12	12	12	15	12
12	14	15	12	11	9
15	14	17	14	13	13
17	14	14	17	19	17
8	12	10	8	12	7
15	12	10	11	11	11
14	13	16	15	12	9
17	14	16	16	16	14
9	12	6	9	4	14
6 ^e 134/200	7 ^e 133/200	8 ^e 131/200	9 ^e 130/200	10 ^e 126/200	11 ^e 119/200

1. Banquette reculée/avancée. 2. Pack confort, avec aide au stationnement AV/AR. 3. Pack Assistance Plus. 4. Pack Techno. 5. Pack City, avec aide au stationnement AV/AR. 6. Pack Safety Driving. 7. Pack Confort. 8. Pack Assistance Avancée. 9. Pack Navi & Access. 10. Pack Drive Assist+.

N° 1904 – 28.02.2025



ÉLECTRIQUE

BYD Atto 2

Boost - 42 kWh - 176 ch

31 990 €⁽¹⁾ / 31 990 €*

PREMIER TEST DU NOUVEAU SUV CITADIN DE BYD

Une attaque ciblée...

Avec un premier prix à moins de 30 000 €⁽¹⁾, pléthore d'équipements et d'autres atouts que nous vous dévoilons ici, l'Atto 2 a de quoi faire trembler ses rivaux, au premier rang desquels le Peugeot E-2008.

Les nouveaux modèles s'enchaînent à un rythme effréné chez BYD. Après le Sealion 7, un grand (4,83 m) et puissant (530 ch) SUV coupé électrique, présenté il y a deux mois seulement, le leader mondial des véhicules 100% électriques s'attaque dans la foulée au marché des cross-overs citadins. Long de 4,31 m et petit frère de l'Atto 3 (4,46 m),

l'Atto 2 sera proposé à partir de 29 990 €. Un tarif officiel chez nos voisins espagnols, où il est déjà commercialisé. Pour la France, BYD communiquera ses prix très prochainement. Mais d'après nos estimations, ils devraient être proches, voire équivalents. En suivant ce raisonnement, la version haut de gamme Boost, ici à l'essai, coûtera 31 990 € chez nous. Un

Peugeot E-2008, meilleure vente de la catégorie, réclame 9 710 € de plus en version 51 kWh GT! Mais une fois le bonus écolo (montant médian de 3 000 €) et la remise (13 %) déduits sur le français, l'écart retombe à 1 310 €, toujours à l'avantage du chinois (pourtant privé d'aide de l'Etat et de remise à son lancement).

Riche, puissant et... casanier

Outre son tarif, l'Atto 2 avance d'autres arguments : il est garanti 6 ans ou 150 000 km (8 ans et jusqu'à 200 000 km pour la batterie, contre 160 000 km pour la plupart de ses rivaux), et la richesse de ses équipements de série ferait passer ses concurrents pour des pingres (*voir encadré ci-contre*). Le Peugeot E-2008, pourtant bien doté en GT, nécessite encore au minimum 4 000 € d'options (accès mains libres, sièges avant chauffants et à réglages électriques, toit ouvrant panoramique...) pour se rappro-

cher de la dotation du BYD, sans parvenir à l'égaliser. Cette supériorité se retrouve aussi au niveau de la puissance du moteur. Avec 176 ch, l'Atto 2 dépasse de 20 ch ses rivaux du groupe Stellantis. Il s'incline face aux 204 ch du Kia EV3 et aux 217 ch du Hyundai Kona. Des différences toutefois peu perceptibles à la conduite. Comme ses concurrents, l'Atto 2 accélère vigoureusement, de façon linéaire, et en douceur. Mais attention de ne pas trop en abuser ! Avec sa batterie d'une capacité utile de 42 kWh seulement (en attendant celle de 60 kWh, prévue en cours d'année), l'autonomie fond comme neige au soleil sur l'autoroute à 130 km/h. D'après nos premiers relevés à l'ordinateur de bord, un arrêt recharge s'impose tous les 200 km environ, voire moins, selon le dénivelé du parcours, la température, le nombre de passagers et des bagages dans la voiture. Nous ne manquerons pas de vérifier cela dès que possible

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : aucune remise au lancement commercial et comme l'Atto 2 est fabriqué hors d'Europe, il n'a pas droit au bonus écolo.

L'entretien : tous les deux ans ou tous les 30 000 km.

L'équipement : la liste des équipements de série, longue comme le bras en Boost, comprend des éléments le plus souvent en option ailleurs, comme le toit panoramique, la caméra 360°, la conduite semi-autonome, les sièges avant à réglages électriques et chauffants, etc.

1. Estimation Auto Plus. BYD n'a pas encore publié les tarifs à l'heure où nous imprimons ces pages.

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et l'éventuel bonus écologique médian (3 000 €).



Avec 4,31 m de long, l'Atto 2 affiche le gabarit d'un Peugeot E-2008 (4,30 m). Les suspensions souples et le flanc épais des pneus favorisent le confort.



Nombre de places: 5

L'Atto 2 propose un espace aux jambes parmi les plus grands de sa catégorie. Pour autant, la banquette, pas assez creusée, n'offre pas un maintien des cuisses optimal.



Volume: 400 dm³

Le volume est légèrement supérieur à celui de ses rivaux. Mais les parois torturées compliquent le chargement.



La puissance maxi de charge rapide est limitée à 65 kW, et les arrêts ravitaillement durent longtemps...

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (8) • Conduite semi-autonome (niveau 2) • Freinage d'urgence auto. • Gestion codes/phares auto. • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto.

Agrément: • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° • Bluetooth • Clé mains libres • Chargeur de smartphone à induction • Ecran central rotatif 12,8"/32,5 cm avec Mirror Screen • Hi-fi • Pompe à chaleur • Sellerie similicuir • Sièges AV électriques et chauffants • Toit panoramique.

En option Agrément: • Peinture spéciale grise, blanche ou noire (prix NC).



PHOTOS: F. GROUT

Confortable et rassurant sur la route, l'Atto 2 n'est pourtant pas un grand voyageur. Ses petites batteries s'épuisent vite, et il faut souvent les recharger pendant 28 mn au minimum (de 30 à 80 %).

sur notre base de Montlhéry. On peut toutefois déjà affirmer sans risque que l'endurance de cet Atto 2, avec sa petite batte-

rie de 42 kWh, sera assez limitée. Dommage, car le comportement se montre rassurant (à défaut d'être dynamique). En

ville, en revanche, la direction légère facilite les manœuvres et les suspensions souples s'apprécient sur les ralentisseurs,

tandis que l'autonomie se montre suffisante, même avec la petite batterie.

SUITE PAGE 34

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	160 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s9
Autonomie cycle mixte	312 km
Temps de charge borne rapide	37 mn ⁽¹⁾
Poids	1 570 kg

1. De 10 à 80 % de capacité, à 65 kW maxi. 28 mn de 30 à 80 %.

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie LFP	45,12/42 kWh (capacité brute/utile)
Puissance fiscale	5 CV
Puissance maxi	176 ch
Couple maxi	290 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	215/60 R17
Dim. L x l x h, en m	4,31 x 1,83 x 1,68
Durée de garantie	6 ans ou 150 000 km ⁽¹⁾

1. Moteur garanti 8 ans/150 000 km, batterie 8 ans/200 000 km.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le BYD Atto 2 Boost 42 kWh (31 990 €⁽¹⁾, 176 ch) est évalué dans la catégorie des SUV citadins 100 % électriques, d'environ 170 ch, qui comprend notamment:

Fiat 600e La Prima 51 kWh (32 600 €, 156 ch)
Hyundai Kona N Line Creative 65 kWh (38 900 €, 217 ch),
Jeep Avenger Summit 51 kWh (34 700 €, 156 ch),
Kia EV3 Earth 58,3 kWh (37 600 €, 204 ch),
Opel Mokka GS 51 kWh (32 000 €, 156 ch),
Peugeot 2008 GT 51 kWh (33 300 €, 156 ch), etc.

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



POSTE DE CONDUITE



Légèrement surélevée, la position de conduite offre une bonne visibilité, y compris en rétrovision grâce à la grande lunette arrière. Les sièges

à réglages électriques dans six directions (quatre côté passager) permettent de facilement ajuster leur position. Petit regret, même une fois les ajustements peaufinés, l'assise et le dossier n'offrent pas un maintien optimal.

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

AIDES À LA CONDUITE



A l'exception du Park Assist, BYD les propose toutes de série dès la finition de base Active, y compris la conduite semi-autonome (niveau 2). Bien paramétrées dans

l'ensemble, ces assistances agissent discrètement. Et si, dans certaines circonstances, elles interviennent de façon excessive, on peut les désactiver (alerte de survitesse, aide au maintien dans la voie...). Encore faut-il pour cela entrer dans des menus et sous-menus pas toujours intuitifs. Un exercice peu évident en conduisant.

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

ÉCRAN TACTILE



L'écran de 10,1"/25,6 cm sur l'entrée de gamme passe à 12,8"/32,5 cm en finition haute. Les deux disposent d'une touche en bas à droite pour tourner l'écran de la position "portrait" à "paysage". Le fonctionnement s'apparente à celui d'un smartphone.

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

A l'arrière, six poches
aumônières (trois
derrière chaque siège !)
sont à la disposition
des passagers.

La console centrale
privilégie le design à
l'aspect pratique, tant
le rangement inférieur se
montre difficile d'accès.



FINITION



Il n'y a pas grand-chose à redire sur la présentation. Les matériaux, bien assemblés, font sérieux. Seuls les esprits pointilleux remarqueront le manque d'épaisseur des habillages en similicuir des contre-portes, par exemple, et des plastiques clinquants dans les parties basses.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Les deux fonctionnent grâce à une pompe à chaleur. La clim' est monozone. Ses commandes restent affichées au bas de l'écran

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

SYSTÈME AUDIO

Seule la finition Boost dispose d'une hi-fi (de série), avec huit haut-parleurs. Il y en a six sur le système audio d'entrée de gamme.

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

RANGEMENTS



Ils sont nombreux et bien répartis dans l'habitacle. Petit regret : le volume de la boîte à gants est moyen. A part l'espace inférieur de la console centrale, peu pratique (voir "Raté"), les autres rangements sont faciles d'accès.

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

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

L'Atto 2 séduit par ses tarifs attractifs, sa dotation riche et high-tech, la modernité de sa présentation, son habitacle spacieux, son confort et son comportement sûr. Mais il pêche ici en autonomie, temps de charge et dynamisme...

LES PLUS
Équipement riche
Habitabilité généreuse
Confort de conduite

LES MOINS
Autonomie sur autoroute
Temps de recharge rapide
Aspects pratiques perfectibles



BMW SÉRIE 1 Quelles sont les meilleures versions ?



Toujours chic, plus efficiente avec certains de ses moteurs électrifiés en 48 V, et dotée de nouveaux équipements high-tech, la nouvelle Série 1 reste la berline compacte premium la plus convoitée de son segment. Mais laquelle choisir parmi les 13 versions disponibles au catalogue ? Voici nos éléments de réponse à travers ce mini-guide.

La gamme

BMW propose cinq motorisations pour sa compacte Série 1. Toutes sont dotées d'un turbo et d'une boîte automatique à sept rapports. En essence, la 116 fait figure d'entrée de gamme avec son 3 cylindres de 122 ch. La 120 bénéficie du même 3 cylindres, dont la puissance est portée à 170 ch. Les 4 cylindres sont réservés aux puissantes 123 de 218 ch et M135 de 300 ch, deux versions uniquement proposées avec la transmission intégrale xDrive. Enfin, le seul diesel est représenté par la 120d de 163 ch. Excepté la 116 et

l'exclusive M135, tous les moteurs disposent d'une hybridation légère 48 V pour abaisser les émissions de CO₂, qui s'échelonnent de 112 g/100 km en moyenne sur la 120d à 174 g/100 km pour la M135. Côté finition, les trois niveaux (Base, M Sport Design et M Sport) sont disponibles avec toutes les motorisations, la M135 faisant bande à part. A noter enfin, il est possible, après négociation, d'obtenir près de 10 % de remise sur le modèle en finition Base et M Sport (3 % sur les autres).

FINITION	ESSENCE				DIESEL
	116 - 122 ch	120 - 170 ch	123 xDrive - 218 ch	M135 xDrive - 300 ch	120d - 163 ch
Base	35650 € / 33400 €* [*]	39650 € / 36300 €* [*]	45650 € / 42400 €* [*]	-	42250 € / 38400 €* [*]
M Sport Design	36950 € / 36500 €* [*]	40950 € / 39500 €* [*]	46950 € / 46000 €* [*]	-	43550 € / 41800 €* [*]
M Sport	39100 € / 38100 €* [*]	43100 € / 41200 €* [*]	49100 € / 47500 €* [*]	-	45700 € / 43400 €* [*]
M	-	-	-	57950 € / 75600 €* [*]	-

Quel moteur ?

La Série 1 démarre avec un modeste 1.5 de 122 ch et développe jusqu'à 300 ch ! Entre ces deux extrêmes, deux essence de 170 et 218 ch, et un diesel de 163 ch enrichissent l'offre. Nous les avons tous testés et mesurés pour vous aider à choisir...

120 de 170 ch

NOTRE CHOIX

La 120 reprend le 3 cylindres de la 116. Mais il est ici optimisé et, avec 48 ch de plus et un couple en hausse de 50 Nm, il progresse nettement en performances (et en discrétion). En outre, grâce à une hybridation légère en 48 V, l'appétit diminue de 0,6 l/100 km en moyenne (et jusqu'à 0,9 l/100 km en ville!) par rapport à la 116. Des économies de carburant qui compensent en partie le surcoût de 3000 €.

116 de 122 ch

Le petit 3 cylindres essence de la 116 développe 122 ch. Suffisant au quotidien pour suivre le flot de la circulation. Mais lorsque l'on a besoin de relances énergiques (lors d'un dépassement express par exemple), il manque de vigueur, ce qui limite l'agrément et déçoit sur un modèle premium. Enfin, la consommation moyenne, certes correcte avec 6,8 l/100 km, n'a rien d'exceptionnel non plus.

123 xDrive de 218 ch

Pour 6000 € de plus que la 120, la 123 offre 48 ch supplémentaires et dispose d'une transmission intégrale. Baptisée xDrive, cette dernière se justifie pour optimiser la motricité et améliorer la sécurité sur routes glissantes. Ainsi équipée, la 123 boit un peu plus de carburant (6,9 l/100 km en moyenne). Un appétit somme toute raisonnable pour une berline compacte de 218 ch avec quatre roues motrices.

M135 xDrive de 300 ch

Associée en exclusivité à la finition M, la 135 s'adresse à un public averti (et fortuné) avec ses 300 ch (et ses 20569 € de malus). Capable d'effectuer le 1000 m D. A en 25s4 seulement, elle compte sur sa transmission intégrale xDrive pour dompter sa cavalerie. Efficace et grisante, la M135 consomme en revanche 8,3 l/100 km en moyenne, et facilement 10 l/100 km, voire davantage, en conduite sportive.

120d de 163 ch

Seule version diesel de la gamme, la 120d affiche une puissance comparable à celle de la 120, mais procure 120 Nm de couple en plus, au profit de l'agrément (conduite reposante). L'appétit d'oiseau (4,7 l/100 km sur autoroute) permet en outre de faire plus de 1000 km avec un plein ! Intéressant pour les gros rouleurs, les seuls capables d'amortir rapidement le surcoût par rapport à la 120, supérieur à 2000 €*.

116



N. SOLER

Le petit bloc de 122 ch fait le job au quotidien. Mais sur les longs trajets, ses performances ne sont pas à la hauteur du standing.

120



N. SOLER

Entre la 116 de 122 ch, aux performances justes, et les dispendieuses 123 et 135, la tonique 120 de 170 ch représente un choix judicieux.

120d



N. SOLER

Unique diesel de la gamme, la 120d boit en moyenne 5 l/100 km selon nos mesures. Un bon choix pour limiter les coûts à l'usage.

NOS MESURES



	Essence				Diesel
	116	120	123 xDrive	M135 xDrive	120d
Moteur	3 cyl., en ligne, 12S + turbo	3 cyl., en ligne, 12S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo
Hybridation	Non	Alternateur-démarrreur	Alternateur-démarrreur	Non	Alternateur-démarrreur
Cylindrée	1 499 cm ³	1 499 cm ³	1 998 cm ³	1 997 cm ³	1 995 cm ³
Puissance maxi	122 ch à 3900 tr/mn	170 ch à 4700 tr/mn	218 ch à 5000 tr/mn	300 ch à 5750 tr/mn	163 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1500 tr/mn	280 Nm à 1500 tr/mn	360 Nm à 1500 tr/mn	400 Nm à 2000 tr/mn	400 Nm à 1500 tr/mn
CO ₂ /Malus	135 g/km/+ 983 €	121 g/km/+ 230 €	135 g/km/+ 983 €	174 g/km/+ 20569 €	112 g/km/0 €
Accélération 1000 m D. A.	32s2	29s3	28s1	25s4	29s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s	5s	4s1	3s2	5s4
Consommation moyenne	6,8 l/100 km	6,2 l/100 km	6,9 l/100 km	8,3 l/100 km	5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,4/6,2/7,7 l/100 km	6/5,8/6,8 l/100 km	6,6/6,5/7,5 l/100 km	7,8/7,7/9,4 l/100 km	4,8/4,7/5,5 l/100 km
Autonomie	720 km	790 km	710 km	590 km	980 km
Poids	1420 kg	1476 kg	1590 kg	1600 kg	1550 kg

LES ÉTOILES

	Essence				Diesel
	116	120	123 xDrive	M135 xDrive	120d
Agrément	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Performance	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Souplesse à basse vitesse	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Niveau sonore	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Budget carburant	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Prix (coef. 2)	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●
BILAN	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●

Quelle finition ?

Parmi les quatre finitions au choix, une se distingue pour son bon compromis entre un prix correct, des équipements riches et un standing élevé. Il s'agit de...

Base



En entrée de gamme, la finition de base (sans nom) propose déjà un bon niveau d'équipement. Mais l'ambiance manque de raffinement pour une BMW.

M Sport Design



Un beau look... et c'est tout. La finition M Sport Design virilise la Série 1 avec ses boucliers et ses bas de caisse spécifiques ou encore ses jantes de 18". Mais rien de plus côté équipement.

Base

Ce premier niveau offre déjà l'essentiel: clim' auto., compteurs numériques de 10,25"/26 cm, GPS sur écran central de 10,7"/27 cm... Le stationnement assisté et les sièges avant chauffants sont aussi de série. Mais même avec les jantes alu 17", le style extérieur paraît trop timide, tandis qu'à bord, les sièges en tissu manquent de classe.

M Sport Design

Malgré un surcoût de 1 300 €, la M Sport Design n'apporte aucun équipement déterminant en plus. Les jantes alu gagnent une taille (18") et des inserts en plastique noir laqué sur les boucliers et les bas de caisse ajoutent une touche d'élégance. Mais il faut encore compléter avec des options chères pour atteindre le niveau premium revendiqué par la Série 1.

M Sport

NOTRE CHOIX

En plus des éléments de style extérieur de la M Sport Design, la finition M Sport relève le standing avec des inserts alu et une sellerie similicuir/Alcantara. Et pour justifier le surcoût de 2 150 €, la dotation comprend les suspensions pilotées, des palettes au volant et des sièges sport. Il s'agit d'une excellente base, à condition d'y ajouter encore des options spécifiques.

M

Reconnaissable à sa calandre entièrement noire, à son béquet de toit et à son diffuseur encadré par quatre sorties d'échappement, la finition M affiche clairement ses prétentions sportives. D'ailleurs, BMW la réserve uniquement à la turbulente M135 de 300 ch. Une version à part dans la gamme, au tarif vertigineux même sans options, toujours nombreuses...

LES ÉQUIPEMENTS

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • Alerte de franchissement de ligne • Airbags (8) • Antibrouillards • Avertisseur de risque de collision et de trafic arrière • Contrôle de la pression des pneus • Freinage d'urgence auto. • Isofix • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse • Surveillant d'angles morts, etc.

	Base	M Sport Design	M Sport	M
Driving Assistant Plus ⁽¹⁾	850 €	850 €	850 €	850 €
Driving Assistant Professional ⁽²⁾	5350 € ⁽³⁾	5350 € ⁽³⁾	5350 € ⁽³⁾	5350 € ⁽³⁾
Parking Assistant Professional ⁽⁴⁾	4000 € ⁽³⁾	4000 € ⁽³⁾	4000 € ⁽³⁾	4000 € ⁽³⁾

Agrément: • Aide au démarrage en côte • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul + stationnement semi-auto. • Bluetooth • Clim' auto. • Démarrage mains libres • Dossier de banquette 60/40 • Écran tactile 10,7"/27 cm avec GPS + Apple CarPlay et Android Auto sans fil • Instrumentation numérique 10,25"/26 cm • Jantes alu • Prises USB-C (4 : 2 AV/2 AR) • Radio • Rétros extérieurs rabattables électriquement et dégivrants • Sièges AV chauffants/réglables en hauteur • Volant similicuir multifonction, etc.

	Base	M Sport Design	M Sport	M
Jantes alu 18"	900 €	Série	Série	Série
Sellerie similicuir/Alcantara	Indisponible ⁽⁵⁾	Indisponible ⁽⁵⁾	Série	Série
Suspensions pilotées	Indisponible	Indisponible	Série	Série
Inserts décoratifs aluminium	280 €	280 €	Série	Série
Sièges avant M Sport	800 €	800 €	Série	Série
Palettes de boîte de vitesses au volant	Indisponible	Indisponible	Série	Série
Hi-fi Harman Kardon	810 €	810 €	810 €	Série
Climatisation automatique bizona	560 €	560 €	560 €	560 €
Sièges AV électr. (à mémoire côté cond.)	960 €	960 €	960 €	960 €
Toit panoramique en verre	1 250 €	1 250 €	1 250 €	1 250 €
Pack Premium	1 850 €	1 850 €	1 850 €	1 850 €
Pack Innovation	3 700 €	3 700 €	3 700 €	3 700 €
Pack M Sport Pro	Indisponible	Indisponible	1 550 €	Indisponible
Pack M Technology	Indisponible	Indisponible	Indisponible	3 750 €

LES ÉTOILES

	Base	M Sport Design (Base + 1 300 €)	M Sport (M Sport Design + 2 150 €)	M
Présentation	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Prix/équipement	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
BILAN	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●

1. Régulateur de vitesse adaptatif + aide au maintien dans la voie. 2. Conduite semi-autonome + vision 3D des environs.

3. Incluant obligatoirement le pack Innovation, à 3 700 €. 4. Stationnement automatisé avec télécommande. 5. Option similicuir à 900 €.

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et le bonus/malus écolo.

Pack Premium (1 850 €)



En plus des projecteurs full led avec position phares anti-éblouissement et de la recharge de smartphone par induction, le pack Premium (1 850 €) inclut l'accès mains libres (bien pratique au quotidien car il dispense de sortir la clé de sa poche), le rétro central jour/nuit auto. et les rétros extérieurs rabattables électriquement.

Pack Innovation (3 700 €)



Le pack Innovation inclut le pack Premium et y ajoute le guidage interactif, clair et précis, avec vue de l'extérieur en temps réel (des flèches incrustées dans l'image indiquent la direction à suivre). Ce pack comprend aussi l'affichage tête haute, une vision des environs à 360° et la transmission des images sur smartphone, avec fonction enregistrement et antivol.

BMW Série 1

120 M Sport - 170 ch

43 100 € / 41 200 €*

Doux, souples et discrets, les 170 ch de la 120 donnent pleine satisfaction pour un excellent compromis entre prix, performances et consommation. Déjà bien équipée, la finition de base peut représenter un choix légitime. Mais pour bénéficier d'un environnement premium avec la présentation raffinée que l'on attend d'une BMW, la version M Sport constitue le meilleur parti. Les sièges avant sport et la sellerie similicuir/Alcantara de série participent à l'ambiance chic et cossue. Différents packs, disponibles en option sur toutes les versions, permettent d'optimiser encore le standing ou le niveau de technologie embarquée, pour une Série 1 aussi agréable à conduire au quotidien que sur longs trajets.



La grande dalle numérique apporte une touche high-tech et l'excellent niveau de finition retient aussi l'attention, notamment dans cette finition M Sport avec inserts "Aluminium Graphite", sièges avant sport en similicuir et Alcantara, et volant cuir M. C'est chic et pratique grâce à des menus intuitifs dans l'ensemble et à une ergonomie des commandes judicieuse qui permet à un large éventail de gabarits de profiter d'une très bonne position de conduite.



C'est à deux qu'on sera le plus à l'aise à l'arrière de la Série 1. A la place du milieu, le tunnel central gêne les pieds, et l'assise étroite et ferme dessert le confort.



Les versions électrifiées voient leur volume de coffre perdre 70 dm³ à cause de la batterie et du système micro-hybride.

Volume : 310 dm³






La nouvelle Suzuki Swift

ESSENCE

1.2 Hybrid SHVS

Pack

82 ch - 4,9 l/100 km

21 090 € / 19 290 €*


Cette semaine, nous avons confié la nouvelle Suzuki Swift à trois propriétaires de véhicules équivalents. Junior, Yohann et Julien nous livrent leurs impressions.

JUNIOR Chargé d'affaires, Les Molières (91)



Il possède une **Toyota Yaris**
1.5 Hybride Dynamic
24 450 € - 116 ch - 5,2 l/100 km

Trop d'éléments de style me dérangent

Le design

Le look de cette Swift est singulier. L'étrange découpe du capot perturbe ses proportions... Le profil souligné d'une arête et le béquet du toit me plaisent davantage. Mais l'arrière m'interpelle à nouveau : l'épaule-ment des ailes me convient, en revanche, les feux ressortent trop de la carrosserie, tandis que le bas du pare-chocs manque de soin.

La vie à bord

Le coffre est bien celui d'une petite citadine. Cependant, à l'arrière, je n'aurais pas besoin d'avancer le siège conducteur pour que mes enfants s'installent correctement. Un très bon point. Mais que la planche de bord de cette Swift paraît vieillotte ! De plus, à l'inverse des places arrière, je me sens plus à l'étroit que dans la Yaris. Il n'y a que son joli volant qui la sauve un peu.

Au volant

Premier constat, je ressens bien le relief de la route. C'est ferme ! Cela dit, la Swift est agréable à manier. Le moteur est moins tonique que celui de la Yaris, mais cela suffit. Je note aussi le silence de fonctionnement, et la faible consommation en carburant est surprenante pour une simple micro-hybride. Néanmoins, la Yaris reste globalement encore un cran au-dessus.



YOHANN Chargé de promotion, Bruyères-le-Châtel (91)



Il possède une **Renault Clio**
1.0 TCe Techno
22 700 € - 90 ch - 6 l/100 km

La sobriété de cette Swift est clairement son meilleur atout

Le design

Le design de la calandre est sympa comme l'expression des phares. La ligne dynamique me plaît tout autant. En revanche, je ne suis pas trop fan du dessin des jantes. Le graphisme des feux arrière (noir-rouge), moderne, s'ajoute toutefois à la note positive que j'attribue au style de cette petite Swift.

La vie à bord

L'absence d'accoudoir central est un gros point noir. L'effet "couche sur couche" du style de la planche de bord n'est pas terrible non plus ! Idem pour l'écran multimédia : on dirait une tablette pour enfant ! De plus, le frein de parking manuel ajoute un effet daté. Une agréable surprise : l'espace étonnant à l'arrière. Mais toujours sur le côté "cheap", les ficelles retenant la plage arrière par un simple nœud font de la peine (photo)...



Au volant

Je me sens tout de suite bien au volant : direction bien calibrée, embrayage facile à doser et commande de boîte précise agrémentent la conduite. Le moteur est discret et sa vivacité concourt à l'effet de légèreté. Le gros point fort de cette Swift concerne toutefois l'écart de consommation de plus d'un litre aux 100 km avec ma Clio. Cela représente une sacrée économie !

JULIEN Technicien, Les Ulis (91)



Il possède une **Suzuki Swift**
1.2 Dualjet Hybrid 82 Pack
20 050 € - 82 ch - 5,6 l/100 km

Je reste assez perplexe face à l'évolution de la Swift...

Le design

La calandre, façon Aston Martin, serait sympa si l'harmonie entre les phares et le capot était réussie ! Je regrette également l'abandon de la poignée de porte arrière dans le montant haut. J'y perds l'illusion d'une version à trois portes. Les lignes manquent également d'homogénéité. Les feux arrière plus modernes passent mieux que les miens (photo).



La vie à bord

Le coffre n'évolue pas, comme le seuil, trop haut, ou l'espace aux places arrière, et il manque toujours un port USB, alors qu'il y en a trois à l'avant ! Le style de la planche de bord ne fait d'ailleurs pas vraiment nouveau. En revanche, l'écran multimédia est bien mieux positionné en hauteur. Un autre atout : on se sent bien calé dans le siège.

Au volant

Là aussi, je suis en terrain connu : la visibilité est toujours aussi satisfaisante, le petit volant, agréable en main et la direction, souple. Le punch du moteur est en tout point comparable. Par conséquent, je me demande bien comment Suzuki a réussi à baisser autant la consommation ! C'est la seule différence notable pour moi, mais cela lui permet cette fois d'obtenir le point...

INVITATIONS GRATUITES RIEN QUE POUR VOUS

À RÉSERVER AVANT LE 17 MARS

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

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

**2€
,67**
SEULEMENT*
par mois

* Dans la limite des stocks disponibles

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



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 #D1674688

Dater et signer obligatoirement

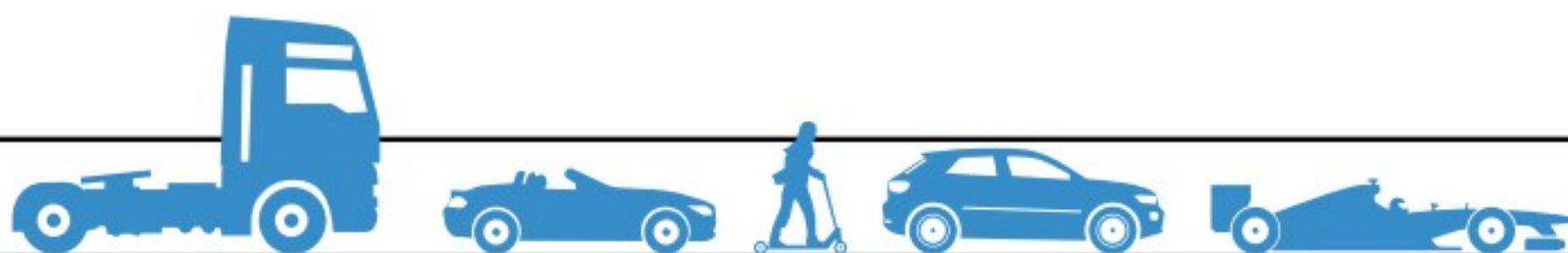
À :

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).
** À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 23 mars 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 gdpr@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.





Nissan Ariya Nismo Une version sportive pour le SUV électrique familial nippon

87 kWh - 435 ch - 59 300 € / 52 800 €*

Version corsée, en quête d'identité



PHOTOS: A. CORTESI

Difficile de briller parmi les SUV familiaux électriques quand on ne s'appelle pas Tesla Model Y. Lancé au printemps 2022, le Nissan Ariya fait partie de ces nombreux modèles à la carrière commerciale confidentielle, malgré une plate-forme CMF-EV entièrement tournée vers l'électricité (voir encadré) et de belles capacités d'accueil. La gamme s'enrichit avec l'arrivée d'une version sportive Nismo, qui annonce la couleur jusqu'au bout de ses liserés rouges et compte sur un kit de carrosserie agressif pour se faire remarquer. Ce modèle s'inspire de la version à quatre roues motrices de 306 ch, qui assurait jusqu'ici le haut de gamme. Il en reprend la batterie d'une capacité utile de 87 kWh, les deux moteurs électriques (l'un à l'avant, l'autre à l'arrière) et compte sur la magie de l'électronique pour porter sa puissance à 435 ch. De quoi prendre le large face aux 340 ch du Volkswagen ID.5 GTX ou du Skoda Enyaq RS (de retour au catalogue au printemps prochain). Les portes avant s'ouvrent sur un cocon douillet, offrant une belle luminosité et une impression d'espace, en l'absence de console centrale. Notre version Nismo y ajoute une pointe de sportivité, une sellerie spécifique, des surpiqûres et

quelques touches de rouge, tout en conservant l'atmosphère reposante propre à l'Ariya. Les passagers arrière profitent toujours d'un bel espace aux jambes, mais le plancher, qui abrite les batteries, est trop haut et proche de l'assise, ce qui nuit au soutien des cuisses. Même phénomène côté bagages, à cause cette fois de la présence d'un moteur électrique sur le train arrière: cela a conduit les ingénieurs à remonter le plancher du coffre, limitant ainsi la hauteur de chargement par rapport à la version traction. La capacité d'emport réduite à 415 dm³⁽¹⁾ demeure le principal défaut de cet Ariya, par ailleurs agréable à vivre, malgré l'absence de tout espace de rangement sous le capot avant.

Performant et efficace, plus que sportif...

Installé assez haut malgré des sièges un peu plus sportifs, le conducteur dispose d'un bon champ de vision. La douceur de la propulsion électrique fait toujours merveille, mais quelques remontées sèches sur les dos-d'âne et trépidations à basse vitesse se ressentent rapidement. En plus des roues de 20", les suspensions et la barre anti-roulis plus fermes pénalisent un peu le confort en ville. Cependant, on bénéficie de davan-



Cette version Nismo assume pleinement ses signes extérieurs de performance. La consommation augmente par rapport à la déclinaison de 306 ch, ce qui fait baisser l'autonomie de 509 à 417 km⁽¹⁾.



La banquette accueille ses occupants avec égards et libère assez d'espace aux jambes pour les grands gabarits, mais n'assure pas un soutien suffisant à leurs cuisses (plancher trop haut).



Le coffre de l'Ariya Nismo quatre roues motrices s'en tient à un volume de 415 dm³(1), quand les versions traction proposent 468 dm³(1). Les câbles se rangent aisément sous le plancher.



La planche de bord comprend toujours deux dalles numériques de 12,3"/31,2 cm regroupant l'instrumentation et l'écran tactile. Cette version Nismo y ajoute une touche de sportivité, mais l'ambiance intérieure est toujours reposante et la qualité de fabrication, sérieuse.

L'Alpine A390 en filigrane

Le Nissan Ariya partage sa plate-forme de compacte électrique CMF-EV (ou AmpR Medium) avec d'autres modèles du groupe (Renault Megane ou Scenic E-Tech), mais aussi la future Alpine A390. Comme l'Ariya Nismo, elle disposera de quatre roues motrices, grâce à un moteur niché à l'avant, mais s'en distinguera par ses deux unités (et non pas une) à l'arrière. De quoi libérer davantage de hauteur de chargement dans le coffre grâce à un ensemble plus compact, mais aussi favoriser l'agilité, grâce à une répartition variable de la puissance entre les roues postérieures droite et gauche. Suffisant pour offrir davantage de sportivité qu'un Ariya Nismo quelque peu décevant ? Espérons-le, car avec un label Alpine, l'A390 est particulièrement attendue au tournant !



A. SAUNIER

tage de précision sur route sinueuse. La version Nismo avale les difficultés avec assurance, tout en se montrant imperturbable et sûre en toutes circonstances. L'excellente adhérence des pneumatiques Michelin Pilot Sport EV apporte sa pierre à l'édifice et rassure quand la pluie s'en mêle. Le mode de conduite Nismo raffermi la direction, ajoute une sonorité mécanique artificielle et procure plus de réactivité à l'accélérateur. De quoi rendre le Nissan un peu plus efficace encore, mais pas vraiment sportif. En cause, un freinage au ressenti perfectible et un léger manque d'agilité. En outre, la répartition du couple, trop axée sur l'avant, a tendance à élargir la trajectoire lors d'une réaccélération franche en sortie de virage. Sans impressionner à la hauteur des 435 ch annoncés, les relances demeurent suffisamment expéditives

pour mériter le blason Nismo. En revanche, consommations et autonomie s'en ressentent par rapport à la version 306 ch. Nous avons relevé sur notre parcours d'essai des valeurs de 22,5 kWh/100 km à 110 km/h dans un silence monacal et 28 kWh/100 km à 130 km/h (seuil à partir duquel apparaissent quelques bruits aérodynamiques). Difficile d'aller bien au-delà de 300 km sur autoroute avec un "plein", et 250 km en chargeant à 80 %. Un peu juste pour un SUV familial censé effectuer de longs trajets. En outre, l'arrivée de série d'un chargeur embarqué de 22 kW(2) peine à faire oublier une puissance limitée à 130 kW sur borne rapide et des temps de charge supérieurs à ceux des rivaux allemands. A près de 60 000 €, c'est un peu dommage, même si l'équipement affiche complet.

Par Jacques Warnery



LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	200 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	5s
Autonomie cycle mixte	417 km
Temps de charge borne rapide	40 mn (1)
Poids	NC
1. De 0 à 80 % de capacité, à 130 kW maxi.	

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques	2 synchrones à aimants permanents
Puissance fiscale	6 CV
Puissance maxi	435 ch
Couple maxi	NC
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 rapport
Pneus	255/45 ZR20
Batterie lithium-ion	87 kWh (capacité utile)
Dim. L x l x h, en m	4,66 x 1,85 x 1,65
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

Le verdict **Auto Plus**

Correct



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Eponges multicouches réutilisables arc-en-ciel de Théo



PHOTOS : Y. LEFEBVRE



Lot de trois éponges réutilisables arc-en-ciel de Théo : 8,99 € dans les magasins Carrefour au rayon auto.

Le fabricant Théo commercialise un lot de trois éponges microfibras, multicouches et multicolores. Composées de dix couches détachables, elles sont présentées comme réutilisables, durables mais aussi ergonomiques et super absorbantes. Elles visent à répondre aux besoins de nettoyage des automobiles et peuvent aussi servir aux tâches ménagères.

Comment ça marche ?

Chaque éponge mesure 20 mm d'épaisseur (10 couches de 2 mm) pour une surface de 10 x 7 cm. Elles sont composées de 65 % de tissu microfibre, reconnu pour sa capacité à décoller les saletés, et de 35 % de PVA (alcool polyvinylique), un polymère synthétique offrant une bonne

absorption et une résistance au déchirement. Les dix couches collées entre elles peuvent être détachées une à une lorsqu'elles deviennent trop sales ou abîmées.

Au final

L'éponge arc-en-ciel tient sa promesse de résistance : elle supporte les lavages en machine, les essorages répétés sans que ses couches se décollent d'elles-mêmes. Hélas, elle se déforme rapidement à l'usage. Elle n'est pas "super absorbante" comme annoncé, mais équivalente à une éponge traditionnelle de cuisine (100 ml pour une taille similaire). Enfin, les résidus de colle, qui restent après le difficile détachement d'une couche, altèrent l'efficacité du tissu microfibre.

Bien ● ● ● Moyen ● ● ● Décevant ● ● ●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

Le capteur de pluie



SHUTTERSTOCK

Le capteur de pluie **1** parvient à détecter la présence de gouttes sur le pare-brise sans contact par simple effet d'optique **2**. Magique !

Le capteur de pluie fait désormais partie de l'équipement de série de la quasi-totalité des voitures neuves. Voyons quel est son principe de fonctionnement.

Comment ça marche ?

Le capteur de pluie est généralement installé au sommet du pare-brise, au niveau du rétroviseur intérieur, dans la zone

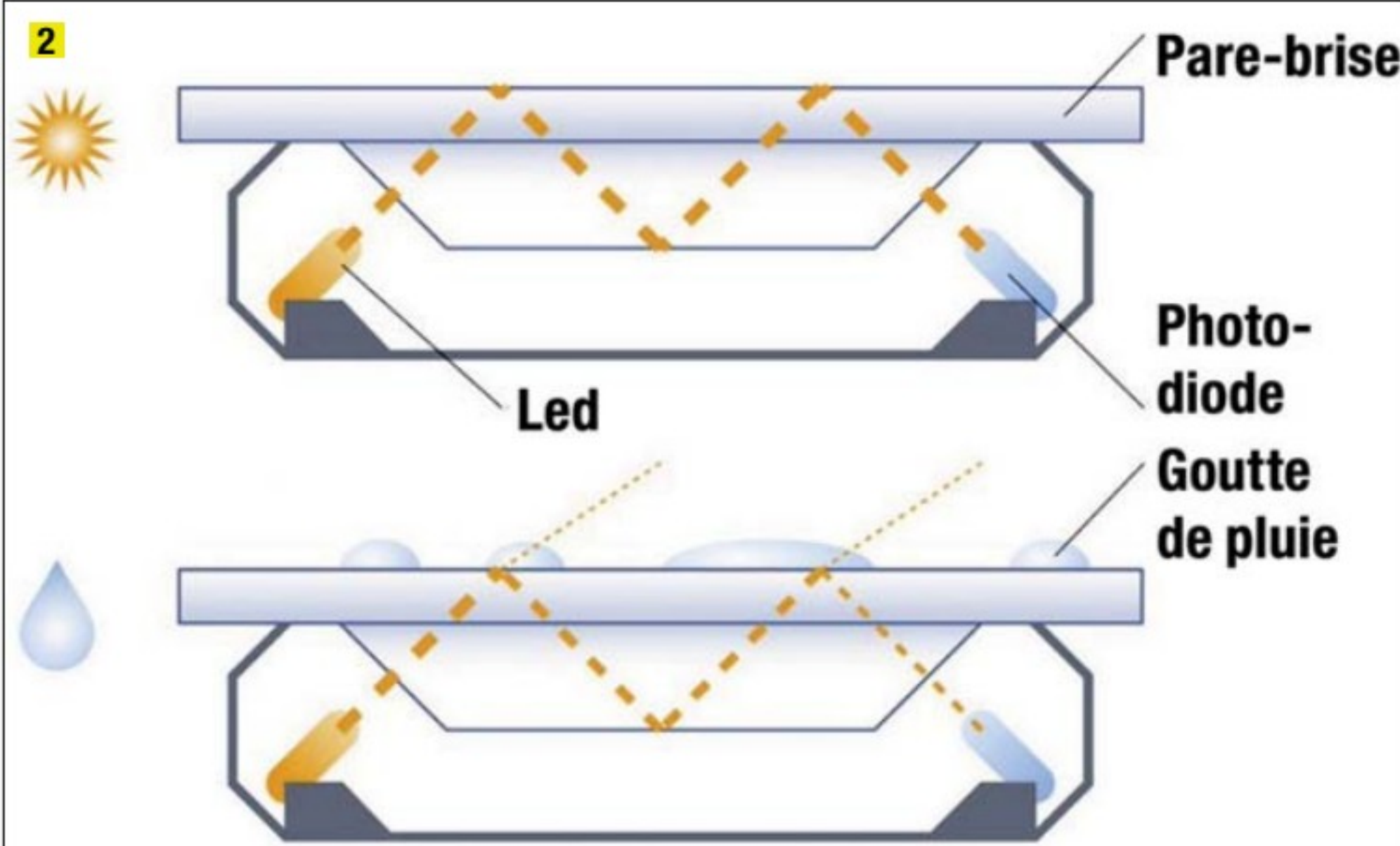
de balayage des essuie-glaces. Mais il est situé à l'intérieur de l'habitacle. Alors, comment fait-il pour détecter la présence de gouttes d'eau sur la vitre ? Il fait tout simplement comme nos yeux : il les "voit" ! En effet, les gouttes d'eau ont pour particularité de dévier une partie de la lumière qui les traverse. Le capteur envoie donc une lumière infrarouge invisible

vers le pare-brise. Si celui-ci est sec, la lumière est réverbérée par la vitre et intégralement renvoyée vers une diode photo-électrique. En revanche, si la lumière rencontre une goutte d'eau à la surface du pare-brise, elle est partiellement détournée, si bien qu'une quantité plus faible arrive sur la diode photo-électrique. Cette baisse de luminosité est le signal qu'il faut déclencher les

essuie-glaces, sans intervention du conducteur !

À l'usage

Il est souvent possible d'ajuster la sensibilité du capteur de pluie, et donc la fréquence de balayage, à l'aide d'une bague sur le commodo des essuie-glaces. Cela joue sur le seuil de perte de luminosité à partir duquel le système décide de balayer le pare-brise.



PRATIQUE

Par J. Palaz

Montage d'un attelage : tout ce qu'il faut savoir

Porte-vélos, porte-skis, remorque ou caravane, la boule d'attelage offre une multitude d'options de transport. Avant d'investir, il est crucial de comprendre les différentes contraintes liées à son montage et son utilisation.



SHUTTERSTOCK

De quoi se compose-t-il ?



WELTMANN

- **La ferrure** : cette barre en métal robuste est fixée sur le châssis de la voiture, afin d'assurer une liaison solide avec l'attelage. Son installation peut imposer de démonter le pare-chocs pour remplacer la structure métallique (renfort intérieur). Il faut vérifier sa compatibilité avec le véhicule.
- **La rotule d'attelage** : c'est là que se fixe la remorque ou tout autre équipement. Différents types de rotules existent : col de cygne, coudée, fixe, démontable ou encore escamotable. Le choix du modèle dépend de l'usage souhaité, ainsi que du budget. L'installation de la rotule est généralement simple grâce au kit de fixation fourni.
- **Le faisceau électrique** : il est relié au circuit d'un feu arrière du véhicule et alimente les feux de signalisation et autres équipements électriques de l'accessoire tracté. Son installation est complexe, notamment pour le passage des câbles et le branchement aux connecteurs électriques.

Quel modèle choisir ?

- **Pour un usage occasionnel (une à deux fois par an)** : une rotule col de cygne démontable avec outils est abordable, entre 150 et 200 € (hors installation et faisceau). Cette rotule nécessite un démontage manuel à l'aide d'une clé pour retirer les vis de fixation, parfois fastidieux.
- **Pour un usage régulier** : un modèle démontable sans outils (RDSO) est plus adapté. Disponible pour 200 à 400 €, ce type de rotule permet un montage et un démontage rapides grâce à un système de verrouillage avec poignée. Selon la fixation (horizontale ou verticale), la rotule peut être visible ou dissimulée sous le pare-chocs.
- **Pour une utilisation professionnelle** : un attelage robuste est conseillé. Les véhicules utilitaires et les 4x4 peuvent être équipés d'un col crochet mixte, conçu pour tracter des charges importantes et des remorques spécifiques. Prisé des professionnels pour sa robustesse et sa polyvalence, il coûte de 140 à 250 €.



GREG/RENAULT

Faisceau 7 ou 13 broches : lequel privilégier ?



QIPING EU

- **Faisceau 7 broches** : il se limite aux remorques et porte-vélos de moins de 750 kg et assure uniquement l'alimentation des feux de signalisation : clignotants, feux stop, de position et antibrouillards. Son prix varie entre 15 et 100 €, selon qu'il s'agisse d'un modèle classique ou multiplexé (nécessaire pour les véhicules modernes dotés d'un réseau CAN-BUS).
- **Faisceau 13 broches** : pour un équipement plus complet. Ce type de faisceau permet, en plus des fonctionnalités du modèle à 7 broches, d'alimenter un feu de recul et divers équipements électriques, comme ceux d'une caravane. Il est possible d'installer un adaptateur (15 €) pour passer d'une configuration 7 à 13 broches, et vice versa, selon les besoins.

Qu'impose la réglementation ?

L'installation d'un attelage est soumise à des règles. La plaque d'immatriculation et les feux arrière ne doivent jamais être masqués, même partiellement, sous peine de payer 135 € d'amende. Ensuite, l'attelage doit être homologué et disposer d'une plaque signalétique mentionnant la capacité de traction et les charges supportées. Enfin, le poids total des vélos et du porte-vélos ne doit pas dépasser la charge

maximale autorisée. Contrairement aux idées reçues, la boule d'attelage ne doit pas être démontée lorsque vous ne tractez pas (article R317-22 du code de la route). En revanche, le risque d'endommager d'autres véhicules dans les manœuvres existe. Et si vous êtes victime d'un accident et que la boule d'attelage a causé des dégâts, certains assureurs considèrent que vous êtes fautif à 50 %.

ET CÔTÉ PRIX ?

L'investissement dans un attelage est important. Vu les spécifications de chaque modèle de voiture, il n'existe pas d'attelage universel. Le budget peut varier du simple au double entre une citadine et un gros SUV. Néanmoins, le prix de la ferrure est compris entre 150 à 500 € en centre-auto ou sur internet. En concession, une ferrure spécifique coûte en moyenne 300 €. Côté pose, il existe des forfaits "tout compris" en centre-auto.

Ils varieront en fonction des spécificités du véhicule. Ils restent moins chers que chez les constructeurs, à l'image de Norauto qui propose un forfait "fourniture de l'attelage, du faisceau électrique et main-d'œuvre" :

- Pour une rotule démontable, à partir de 399,95 €.
- Pour une rotule démontable sans outils, à partir de 469,95 €.
- Pour une rotule démontable sans outils avec faisceau 13 broches, à partir de 549,95 €.



Modèles sept places : les meilleurs choix

Lorsque la famille s'agrandit, les exigences se multiplient, notamment à l'heure de choisir sa voiture. Offres plus restreintes, budget en hausse, contraintes d'utilisation majorées : l'équation a de quoi vous faire passer des nuits blanches si vos enfants ne s'en chargent pas déjà. Voici de quoi vous soulager un peu...

Votre budget : 8 000 €

DACIA LODGY



LE BON CHOIX : un 1.5 dCi 110

Diesel ■ 5 CV ■ 107 ch ■ 170 km/h ■ 6 l/100 km ■ 870/230 dm³ (1)

Sa ligne d'avion cargo ne masque en rien la vocation du Lodgy : offrir un maximum d'espace à petit prix. Les 7 vraies places et le coffre gigantesque (en configuration 5 places) le confirment. Cependant, tout n'est pas rose : la modularité est basique, les garnitures intérieures bien arrimées mais peu flatteuses à l'œil. Pour exploiter au mieux cet habitacle autant viser le 1.5 diesel de 110 ch, doté d'office d'une boîte manuelle à six rapports. Ainsi motorisé, l'engin se révèle assez vif sans trop consommer. Mais il faudra attendre 2014 pour que la fiabilité soit à la hauteur de la réputation de la marque. Et viser la version Black Line pour bénéficier d'une dotation compétente (GPS, radar de recul, quatre vitres électriques...). Car à ce prix, la concurrence en offre parfois autant, volume de coffre excepté.

Vu un Black Line de 2015 avec 131 000 km à 7 990 €

PEUGEOT 5008



LE BON CHOIX : un 2.0 HDi 150

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 192 km/h ■ 7,2 l/100 km ■ De 622 à 732/216 dm³ (1)

Avant de désigner un SUV, l'appellation 5008 était associée à l'un des meilleurs monospaces compacts du marché. Doté de sièges arrière coulissants et indépendants (au deuxième rang) et d'un coffre généreux, il a tout pour convaincre les familles... à condition de miser sur le bon moteur. Plus fiable que le 1.6, le 2.0 se montre également plus tonique, tout en restant assez sobre. Et si la déclinaison BlueHdi (lancée courant 2015) fait encore mieux sur ce plan, la fragilité du système d'AdBlue incite à l'éviter. Côté équipement, si l'Active est déjà bien pourvue (siège passager rabattable, rideaux pare-soleil au rang 2, clim' bizona), préférez l'Allure. Vous profiterez ainsi du GPS, de l'aide au stationnement AV/AR, de l'affichage tête haute et du toit panoramique.

Vu un Allure 7 places de 2014 avec 138 000 km à 8 490 €

RENAULT ESPACE 4



LE BON CHOIX : un 2.0 dCi 150

Diesel ■ 9 CV ■ 150 ch ■ 186 km/h ■ 7,9 l/100 km ■ 598/130 dm³ (1)

Le modèle qui a popularisé le genre, c'est lui. Mais les modes ont changé, et cet opus 4 est le dernier au format originel de monospace. Il fait toujours figure d'exemple à bord, avec des sièges confortables, indépendants et coulissants pour tous les passagers. Et si le volume de coffre vous paraît un peu juste, la version longue Grand Espace vous offrira 110 dm³ de plus sans réel surcoût. Devant, la présentation futuriste à ses débuts a mieux vieilli que la sellerie et les garnitures notamment claires. Bon point pour le toit panoramique, de série sur toute la gamme depuis 2011. A l'inverse, fuyez les modèles antérieurs à 2006, à la fiabilité catastrophique. Avec le 2.0 dCi 150, les trajets en charge ne posent aucun problème, et l'appétit reste raisonnable.

Vu un Alyum de 2012 avec 156 000 km à 7 900 €

1. Volume de coffre en configuration 5/7 places.



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean



DACIA

Votre budget : 15 000 €

DACIA JOGGER



LE BON CHOIX : un 1.0 Eco-G

Essence/GPL ■ 6 CV ■ 100 ch ■ 152 km/h ■ 7,2/9,9 l/100 km ■ 625/215 dm³(1)

Très bonne affaire en neuf, le Jogger le devient peu à peu en occasion, la surcote des débuts ayant tendance à disparaître. Une enveloppe de 15 000 € permet aujourd'hui d'accéder à l'intéressante version GPL, pour rouler à bas coût. A bord, l'espace disponible séduit, tout comme les progrès réalisés par la marque roumaine au chapitre finition.

Derrière son format de break, le Jogger se dote de 2 places dignes de ce nom au rang 3, de tablettes aviation (rang 2) et de nombreux rangements : on se croirait dans un monospace. Sur la version Extreme, la clim' auto. et l'écran tactile font presque oublier l'emploi de plastiques rigides. Bon à savoir, la forte diffusion des Jogger en 7 places limite le surcoût par rapport aux classiques 5 places.

Vu un Extreme de 2021 avec 62000 km à 15790 €

HYUNDAI SANTA FE



LE BON CHOIX : un 2.2 CRDI AWD

Diesel ■ 11 CV ■ 197 ch ■ 186 km/h ■ 8,4 l/100 km ■ 675/157 dm³(1)

Les SUV disposant de 7 vraies places ne sont pas si nombreux. Dans le lot, l'ancien Santa Fe est l'un des plus accueillants au rang 3. Devant, sa large banquette coulisse et permet à 3 adultes de voyager confortablement. Les rangements ne manquent pas et l'équipement est généreux dès l'entrée de gamme. Sous le capot, on retrouve un 2.2 de presque 200 ch, pas trop nombreux pour animer un engin frisant les 2 tonnes. Et si la consommation est un brin élevée, la présence des quatre roues motrices n'influe que peu, et procure une sécurité appréciable par tous les temps. Elles sont en outre associées aux finitions hautes sans réelle majoration de prix, la sortie du dernier opus les faisant davantage décoter que les versions d'appel.

Vu un Pack Premium de 2014 avec 142000 km à 14990 €

VOLKSWAGEN SHARAN 2



LE BON CHOIX : un 2.0 TDI 140 DSG

Diesel ■ 8 CV ■ 140 ch ■ 181 km/h ■ 7,7 l/100 km ■ 809/312 dm³(1)

Avec ses 4,86 m de long pour 1,91 m de large, le Sharan 2 est ce qu'on appelle un beau bébé. Ce qui profite à l'habitacle où 7 adultes prendront place confortablement. Le siège passager avant s'abaisse, ceux du milieu coulissent et s'escamotent, ceux du fond (optionnels) pouvant également disparaître sous le plancher. Si l'ergonomie et la qualité de fabrication n'ont pas pris une ride, il faudra viser le haut de gamme Carat pour une dotation à la page avec GPS, portes électriques et Bluetooth. Juste en 115 ch, le 2.0 TDI retrouve tout son allant en 150 ch sans consommer davantage, sauf avec la boîte DSG. Fiable et plaisante, celle-ci s'impose néanmoins pour une conduite apaisée, moyennant un supplément de 1 000 € en seconde main.

Vu un Carat de 2014 avec 162000 km à 14990 €

Acheter une voiture d'occasion

Votre budget : 25 000 €

RENAULT GRAND SCENIC 4



LE BON CHOIX : un 1.3 TCe 140 EDC

Essence ■ 7 CV ■ 140 ch ■ 189 km/h ■ 8,1 l/100 km ■ 508/226 dm³ (1)

Si vous parcourez moins de 10 000 km par an, l'achat d'un modèle essence peut être judicieux, même pour le transport de troupes. En troquant son fragile 1.2 TCe 130 contre un 1.3 plus solide, le Grand Scenic a tout gagné, et s'est offert la possibilité de soulager son pied gauche avec la plaisante boîte robotisée à double embrayage EDC7. Les changements sont imperceptibles, la mécanique toujours discrète. Certes, la consommation est un brin élevée mais l'agrément est au rendez-vous. Trop juste en version courte, le Renault retrouve sa vocation familiale en Grand Scenic : banquette coulissante, coffre géant en 5 places, dernier rang escamotable dans le plancher. A noter, une auto de 2022-2023 ne vous coûtera pas plus cher qu'un modèle plus ancien à kilométrage identique.

Vu un Techno de 2023 avec 35 000 km à 24 890 €

VOLVO XC90



LE BON CHOIX : un D4

Diesel ■ 10 CV ■ 190 ch ■ 200 km/h ■ 8,4 l/100 km ■ De 620 à 707/305 dm³ (1)

Né en 2015 (et toujours au catalogue!), l'actuel XC90 "2" a permis à la marque suédoise de rajeunir son image. A bord, on retrouve un habitacle chaleureux, assez spacieux pour voyager à 7 et construit avec soin, qui le démarque de la concurrence. Sous le capot, plus de moteur cinq cylindres (dommage pour la sonorité), mais un 2.0 diesel maison (190 à 235 ch) capable d'emmener les 2 tonnes de l'engin dans un confort royal. Associé à une boîte auto. à huit rapports d'une douceur absolue, il s'apprécie pleinement en conduite coulée. Côté équipement, Volvo fait étalage de son savoir-faire en matière d'aides à la conduite. Mais comme l'entrée de gamme Kinetic comporte quelques lacunes, mieux vaut viser une Momentum (GPS, cuir), plus en accord avec l'image luxueuse du SUV suédois.

Vu un Momentum de 2016 avec 126 000 km à 29 990 €

FORD TRANSIT CUSTOM KOMBI 9 PLACES



LE BON CHOIX : un 320 L2H1 2.0 EcoBlue 130

Diesel ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 160 km/h ■ 8,5 l/100 km ■ 2 500/1 600 dm³ (2)

Chez Ford, Kombi désigne la version minibus du Transit Custom, souvent associée au format L2H1 (3), qui conserve une hauteur avoisinant les 2 m, mais porte la longueur à 5,34 m. De quoi accueillir 9 personnes dans de bonnes conditions grâce aux trois banquettes, celles des rangs 2 et 3 étant repliables et amovibles. Une opération, à réaliser à deux vu leur poids, qui permet de dégager 6,8 m³ de chargement ! A bord, la place ne manque pas mais, s'agissant d'un utilitaire, l'ambiance est volontiers rustique. Heureusement que la version de base Ambiente se fait rare dans les annonces. Beaucoup plus courante, la Trend Business apporte les indispensables aides au stationnement AV/AR, le régulateur de vitesse et la clim*. Mais pour les phares auto. et le Mirror Screen, il faudra dénicher une rare Limited.

Vu un Trend Business de 2020 avec 98 000 km à 24 890 €

1. Volume de coffre en configuration 5/7 places. 2. Volume de coffre en configuration 6/9 places 3. Modèle photographié en version L1H1.

LES CONTRÔLES AVANT L'ACHAT



Outre les vérifications habituelles (mécaniques et administratives), pensez à contrôler le bon fonctionnement des accessoires, particulièrement sollicités par un usage familial. Coulisement et basculement des sièges, état du cache-bagages, des vitres électriques, des stores pare-soleil, du toit vitré... tout ce qui est fréquemment manipulé, notamment par des enfants pas toujours délicats, doit être ausculté avant l'achat. Jetez également un œil aux rails ou aux points d'ancrage des sièges, qui ne doivent être ni abîmés ni obstrués. Car un élément détérioré peut vite vous gâcher la vie, car il est parfois coûteux à réparer ou à remplacer. En présence de sièges enfant, retirez-les pour scruter l'état des fixations Isofix et des parties en tissu ou en cuir qui les entourent. Pensez également à observer l'état de la sellerie aux places avant.

Audi A3 Sportback

Fidèle client d'Audi, Emmanuel Henriot a toujours pensé que la marque aux anneaux rimait, à tous les niveaux, avec qualité. Mais son A3 Sportback actuelle est sur le point de le faire changer d'avis.



THIERRY MARTROU / ANDIA

1 875 € à payer à cause d'un cuir abîmé à 66 700 km !

Même si c'est un phénomène de plus en plus rare, il arrive que certains automobilistes restent fidèles à une marque en particulier. C'est le cas d'Emmanuel Henriot, d'Urzy (58), qui a, il y a un peu plus d'un an, remplacé son Audi A3 Sportback par... une Audi A3 Sportback. Pour cette dernière, son choix s'est porté sur une 30 TDI 116 de 2020 qui affichait alors 40 500 km. En l'espace de douze mois, notre lecteur parcourt un peu

plus de 26 000 km avec sa nouvelle acquisition. Mais il veille à toujours en prendre le plus grand soin. Aussi est-il très surpris lorsque, à 66 700 km, il constate que le cuir du siège conducteur est déjà usé.

Usure ou usage ?

Et sa surprise va grandissante lorsque, en se rapprochant de son concessionnaire pour lui soumettre le problème, il apprend que le remplacement de cette sellerie défectueuse sera totalement à sa charge.

En effet, selon Audi France, il s'agit là d'une usure tout à fait normale et qui s'explique tout bonnement par l'usage qui est fait de la voiture. Emmanuel tombe d'autant plus des nues que l'opération est très onéreuse. On lui présente ainsi un devis de 1 875 €, simplement pour remettre le siège conducteur en état. Mais notre lecteur n'entend pas se satisfaire de cette réponse, qui a des allures de mauvaise foi. Il décide donc de nous soumettre son dossier.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Comme tant d'autres composants des voitures récentes, les cuirs utilisés pour la confection des selleries semblent désormais être de piètre qualité. Ces choix économiques faits par la plupart des constructeurs ne doivent évidemment pas avoir des conséquences financières pour les propriétaires. C'est d'ailleurs pour cela que nos experts considèrent qu'un défaut de sellerie doit entièrement être à la charge de la marque tant que l'auto n'a pas atteint, comme l'A3 d'Emmanuel, la barre des 5 ans/100 000 km.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Mercedes GLA

Suspension déséquilibrée

Lors du contrôle technique de mon Mercedes GLA 200 d de 2020 (42 100 km), on m'a averti que l'un des amortisseurs arrière avait un souci. Il faut donc remplacer les deux (584 €) mais la marque ne m'accorde que 13 % de participation.

Joël Sevin, 89470 Monéteau

NOTRE CONSEIL Le différentiel d'usure des amortisseurs relevé lors du contrôle technique ne peut, effectivement, provenir que d'un défaut de l'un d'entre eux. Aussi, Mercedes doit prendre en charge leur remplacement au prorata de leur kilométrage. Dans votre cas, le constructeur doit donc assumer 75 % de cette intervention.

Peugeot 3008

Refus de démarrer

Mon 3008 1.6 BlueHDi 120 de 2017 a 99 000 km. Un beau matin, le moteur a refusé de se lancer. Mon concessionnaire a conclu à un défaut d'antivol électronique et l'a changé (801 €). Mais Peugeot n'a pas du tout participé aux frais.

Dominique Guilie, 84130 Le Pontet

NOTRE CONSEIL Le refus de Peugeot n'est, dans votre cas, ni justifié par l'âge de votre véhicule, ni par son kilométrage. Rappelons que la durée de vie normale d'un antivol électronique est de 250 000 km. Vous devez donc mettre la marque en demeure, par lettre recommandée avec AR, de vous rembourser 60 % de la facture payée.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Renault a payé 80 % du moteur

Mission accomplie pour nos experts et pour Rolland Toullec, de Locmaria-Grand-Champ (56) ! Dans notre n° 1894, ce lecteur se plaignait, à raison, de la défaillance du moteur de son Captur 1.5 dCi 110 de 2019. Alors que ce SUV n'avait que 68 900 km, Renault refusait catégoriquement de prendre en charge, même partiellement, l'exorbitant devis (12 019 €). Notre intervention a tout fait basculer, puisque le constructeur s'est finalement rallié au verdict de nos experts et a payé 80 % de l'intervention. Ouf !



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 UNE...

Renault Megane 4 essence (2016-2020) à moins de 10 000 €

Moins chère qu'en diesel et bénéficiant d'une vignette Crit'Air plus avantageuse, la Megane 4 essence est attrayante sur... le papier. Mais il faut trier ses blocs TCe pour ne pas tirer le mauvais numéro !

La carrière de la Renault Megane 4 n'a pas été un long fleuve tranquille. C'est surtout le cas avec le 1.2 TCe (100 ou 130 ch), proposé dès le lancement. Également connu sous son nom de code H5Ft, ce moteur est victime d'un problème d'étanchéité dans les cylindres. En cause, une segmentation qui devient défaillante dès 30 000 km. Le différentiel de pression avec le collecteur aspire l'huile du bas vers le haut, fait baisser le niveau et cause nombre de casses moteur (7 000 €). Si certains

ont été changés sous garantie, des documents internes excluent les remplacements au-delà de 100 000 km, et ce, même si la consommation d'huile est anormalement élevée (0,5 l/100 km !). Autrement dit, tous les 1.2 TCe présentent un sérieux risque pour le portemonnaie, même si l'historique est limpide. Car les modifications apportées en 2018 et le rappel orchestré en 2019 n'ont rien changé. Bref, ce moteur est à fuir, malgré ses bonnes manières sur la route. Il faudra lui préférer son remplaçant, le

1.3 TCe, lancé fin 2018. Plus souple à bas régime, la déclinaison de 115 ch parvient à se montrer aussi volontaire que le 1.2 TCe 130. A ne pas confondre avec le 1.0 TCe 115, un petit trois cylindres apparu en 2021 et difficilement disponible avec moins de 160 000 km pour ce budget. Encore cher pour un moteur d'entrée de gamme. Enfin, la version de 1.3 TCe de 140 ch offre à la Megane le meilleur niveau de polyvalence. Un bloc à privilégier, en particulier si vous recherchez une version Estate (break), plus facile à charger et sans surcoût significatif.

Un habitacle de qualité

Avec 10 000 € en poche, la boîte automatique EDC est hors budget, avec des prix qui démarrent autour des 11 500 €. La boîte ma-

nuelle, plus fiable, reste toutefois agréable sur la route même s'il faut souvent rétrograder avec les plus petits moteurs. Attention, ceux-ci empêchent d'accéder aux meilleurs niveaux de finition, un point crucial sur la Megane 4. En effet, si les matériaux se montrent de qualité (ils résistent bien au temps qui passe) et les assemblages font preuve de rigueur, la présentation est austère en finition Life (TCe 100 et 115). La Zen (disponible avec tous les moteurs) est plus moderne avec sa console surélevée et tous ses équipements. Beaucoup plus chic, l'Intens (TCe 130 et 140) reçoit le grand écran central de 8,7"/22,1 cm. Ce dernier est toutefois à tester avant de signer pour déceler d'éventuels bugs.

Par Soufyane Benhammouda

La fabrication est sérieuse, et les matériaux de qualité résistent au temps. Sauf le tissu des sièges qui peut se détendre. L'ambiance dépend de la finition.



Nombre de places: 5



Volume: 442 dm³

Trop juste pour trois passagers, la banquette accueille confortablement deux adultes. Dommage, on ne peut pas glisser les pieds sous les sièges. Vaste et facile d'accès, le coffre n'offre pas de plancher plat avec la banquette rabattue.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

La finition d'entrée de gamme Life tire les prix vers le bas, mais la présentation austère manque de modernité. Le confort s'améliore avec la Zen, qui comporte une console centrale surélevée et divers automatismes comme pour la clim' et les phares ou le démarrage sans clé. Les versions Business apportent la navigation et l'aide au stationnement avant. L'Intens reçoit, en prime, un très grand écran de 8,7", la caméra de recul, des modes de conduite, etc.

LA DOTATION DE SÉRIE

Life: • ABS + ESP • Airbags AV + rideaux • Banquette 2/3-1/3 • Clim' manuelle • Ordinateur de bord • Antibrouillards • Radio Bluetooth/USB/jack • Régulateur de vitesse • Sièges AR Isofix • Volant multifonction.

Zen: • Accoudoir central • Aide au parking AR • Alerte franchissement de ligne • Carte de démarrage mains libres • Capteur de pluie et de lumière • Clim' auto. bizonne • Compteurs numériques • Jantes 16".

Business: • Aide au parking AV/AR • Navigation GPS.

Intens: • Caméra de recul • Freinage d'urgence • Rétros électriques • Rétro intérieur électrochrome • Multi-Sense • Multimédia R-Link 2 avec écran de 8,7" • Volant cuir.



Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.2 TCe - 100 ch	1.3 TCe - 115 ch	1.2 TCe - 130 ch	1.3 TCe - 140 ch
Vitesse maxi	171 km/h	182 km/h	183 km/h	203 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s1	32s1	32s2	30s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4^e/5^e/6^e	10s1/14s4/19s6	7s7/10s8/13s5	8s2/13s2/17s2	7s3/9s8/12s4
Consommation moyenne	7,5 l/100 km	7 l/100 km	7,7 l/100 km	6,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7/7,6/7,8 l/100 km	6,8/6,8/7,5 l/100 km	7,4/7,5/8,3 l/100 km	6,5/6,4/7,7 l/100 km
Poids	1 247 kg	1 281 kg	1 299 kg	1 319 kg
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	69 m	65 m	67 m
Moteur turbo essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 198 cm ³	1 332 cm ³	1 198 cm ³	1 330 cm ³
Puissance maxi	100 ch à 4 500 tr/mn	115 ch à 4 500 tr/mn	130 ch à 5 500 tr/mn	140 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	175 Nm à 1 500 tr/mn	220 Nm à 1 500 tr/mn	205 Nm à 2 000 tr/mn	240 Nm à 1 600 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	120 g/km/1	124 g/km/1	119 g/km/1	114 g/km/1
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports

La majorité des moteurs essence (de 100 à 140 ch) proposés avec la Megane se retrouvent dans notre sélection avec un budget de 10 000 €. En revanche, tous sont uniquement associés à la boîte manuelle à six vitesses. Une transmission qui se révèle par ailleurs plus fiable que la boîte automatique EDC, inaccessible sous 11 000 €.

1.2 TCe 100: représentant 50 % des annonces, ce moteur permet d'abaisser les prix. On trouve des modèles Life de 2019 avec 100 000 km à 8 990 €. Mais cette version

est à fuir: peu performante et gourmande, son moteur (H5Ft) peut causer des pépins aussi coûteux que la voiture en raison de ses problèmes de lubrification. Les casses moteur peuvent arriver dès 30 000 km.

1.3 TCe 115: lancée fin 2018, cette version dégonflée du 1.3 TCe (H5Ht) est sans histoires, plutôt sobre et suffisamment performant. Son niveau de polyvalence est correct pour un petit moteur. Mais il est associé aux finitions d'entrée de gamme. Visez un modèle avec 130 000 km pour rester dans le budget.

1.2 TCe 130: un moteur à oublier en raison de sa fiabilité inquiétante. Dommage, il est vif à l'accélération et tonique en reprises, ce qui le rend adapté aux longs trajets malgré une consommation un brin élevée. Vu une Intens de 2016 avec 105 000 km à 10 000 €.

1.3 TCe 140: réussi, ce bloc affiche le meilleur rapport sobriété/performance du lot. Il offre un bon niveau de prestation, tout en étant bien plus fiable que le 1.2 de 130 ch. Plus récent, on le trouve rarement avec moins de 150 000 km sous les 10 000 €.

Côté fiabilité

A surveiller

Lubrification. Sur le 1.2 TCe de 100 et 130 ch (code H5Ft), la segmentation défectueuse et une pression trop faible au niveau du collecteur entraînent un phénomène d'aspiration d'huile du bas vers le haut. La consommation excessive peut rapidement mener à la casse du moteur dès 30 000 km (7 000 €). Malgré un rappel en 2019, le problème subsiste. Surveillez de très près le niveau d'huile, ainsi que l'historique si vous décidez d'opter tout de même pour ce bloc.

Multimédia. Sur le R-Link, vérifiez le bon fonctionnement des menus et du GPS. Des bugs fréquents peuvent être corrigés avec une reprogrammation (120 €). Si cela ne résout pas les problèmes, le combiné est à changer (800 €).

Trains roulants. Des grincements peuvent apparaître après 40 000 km à l'avant et à l'arrière. Dans certains cas, le réseau injecte de la mousse dans les parties creuses.

Nous vous conseillons

Une Megane 1.3 TCe 140 Intens de 2018

Fiable, sobre et performant, le 1.3 TCe s'impose. En visant un kilométrage supérieur (de 20 000 km), la version de 140 ch permet d'accéder à des finitions mieux équipées. Une Intens de 2018 avec 145 000 km se trouve autour de 10 000 €.





"ROND-POINT" HOLLANDAIS,
CORRIDOR DE SÉCURITÉ, SAS VÉLO...

Règles et dangers des nouveaux aménagements



Entre réduction de la place accordée à la voiture et essor des mobilités alternatives (trottinettes, vélos), nos villes et nos routes se transforment à tour de bras. L'objectif ? Réguler le trafic et permettre à chacun de cohabiter avec l'autre... Parfois au prix d'aménagements pour le moins déconcertants. Tour d'horizon des derniers en date.

Avec la multiplication des vélos et trottinettes, des lignes de tramway, des voies de bus et des zones piétonnisées, il était devenu urgent pour les municipalités de réaménager leur espace. Cela afin que tous les usagers de la route cohabitent en bonne harmonie. Et de facto que les accidents et les incivilités, qui ne cessaient de croître, diminuent. Depuis, elles rivalisent d'imagination (Nantes et Paris en tête) pour élaborer des infrastructures, parfois surprenantes, et créent de nouvelles réglementations censées nous aider à partager la route le plus sereinement possible. S'il est vrai que certaines d'entre elles participent à sécuriser les usagers (pistes cyclables, corridors de sécurité...), d'autres interrogent. Dans tous les cas, nul n'étant censé ignorer la loi, voici un rappel des règles, souvent méconnues, de ces dispositifs.

Le giratoire "hollandais"



MAIRIE DE CLERMONT-FERRAND

A peine arrivé, il fait polémique. Pourtant, ce type de carrefour giratoire, appelé à tort rond-point, a fait ses preuves aux Pays-Bas d'où il est originaire. Si depuis deux ans, on peut en croiser en Bretagne (Brest et Rennes) et à Lille notamment, ils sont en train de se multiplier, avec ceux livrés récemment par la société et expérimentés à Clermont-Ferrand (63), Rueil-Malmaison (92), Créteil (94) et Bures-sur-Yvette (78). Leurs particularités ? Sécuriser les vélos grâce à un anneau dédié qui leur permet de circuler à double sens. En intégrant des effets de sas, les véhicules, obligés de ralentir, ont ainsi une meilleure visibilité sur les usagers les plus vulnérables (piétons et cyclistes). Pour rappel, ces derniers sont toujours prioritaires aux entrées des "hollandais" comme aux sorties. A défaut, l'automobiliste s'expose à 135 € d'amende et à la perte de quatre ou six points selon qu'il s'agisse d'un cycliste ou d'un piéton.

Le double et triple "rond-point" : un vrai cauchemar !

"Tomber" sur un double carrefour giratoire, passe. Aborder un triple, voire un quadruple "rond-point" – dont la ville de Nantes (44) est friande –, a de quoi angoisser un conducteur novice ou non averti, a fortiori s'il n'est pas du coin et cherche sa route. Le nombre d'infos à assimiler en quelques fractions de seconde est si impressionnant qu'il est impossible, sans frôler l'accident, de loucher en sus sur son GPS pour repérer son chemin ! Or, ce type de dispositif pousse comme des champignons sur notre territoire. Histoire

de fluidifier le trafic, paraît-il. Mais entre les passages piétons, les pistes cyclables qui s'insèrent et qui sont, rappelons-le, prioritaires sur vous, les véhicules qui déboulent de partout, quand il n'y a pas une ligne de tramway qui s'en mêle (vu à Nantes !), difficile de ne pas stresser. Mais rappelez-vous : priorité est donnée, dans l'ordre, aux piétons, aux cyclistes et aux véhicules déjà engagés !



F. TARRAIN

Le corridor de sécurité sur autoroute : à respecter à tout prix

Mardi 18 février, sur l'autoroute A8, un véhicule d'intervention de Vinci Autoroutes, qui protégeait des voitures accidentées, a été percuté par un poids lourd. C'est le septième incident depuis ce début d'année sur son réseau (43 en 2024 !). Les dispositifs réglementaires de signalisation pour avertir les usagers étaient pourtant activés. Si aucune victime n'a heureusement été déplorée cette fois-ci, ce énième accrochage



VINCI



Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste



M^e Frank Samson
Avocat au barreau de Paris, spécialiste en droit des infractions routières

rappelle qu'il faut être extrêmement vigilant à l'approche des patrouilleurs et dépanneurs qui se trouvent sur les voies rapides. Il en va de leur sécurité! Le code de la route est clair: le corridor de sécurité est une "barrière" destinée à protéger le personnel intervenant sur la route, un conducteur en détresse ou à l'approche d'un chantier. Vous devez ralentir de façon significative, vous éloigner de la zone et changer de voie si possible (article R.412-11-1). Notez qu'un panneau (ou des signaux lumineux) peut vous alerter en amont.



VINCI

Le tourne-à-gauche indirect pour les cyclistes

Une nouvelle réglementation est en cours. Cette mesure aurait l'avantage de sécuriser les cyclistes, mais aussi d'éviter aux automobilistes d'être surpris par leur manœuvre de "tourner à gauche" et de risquer de les heurter, en particulier dans les carrefours souvent encombrés. La Délégation à la sécurité routière et la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités a ainsi lancé un appel à expérimentation auprès des collectivités. Le principe du tourne-à-gauche indirect? Un franchissement de carrefour en deux temps. En d'autres termes, obliger les cyclistes et autres trottinetistes



SECURITE ROUTIERE

qui souhaitent tourner à gauche, à se positionner dans un espace d'attente. Celui-ci peut être sur leur droite par exemple, au feu rouge de la rue perpendiculaire. Ils traverseront quand le feu passera au vert. Une bonne idée, mais encore faut-il que tous les cyclistes jouent le jeu et intègrent, une fois pour toutes, qu'ils doivent s'arrêter au feu rouge. Et passer au vert. Pas gagné!

Le sas vélo: un espace dédié

Bien qu'il soit apparu sur notre territoire en 1998, vous étiez encore nombreux, il y a peu, à méconnaître sa réglementation. Or, afin de ne pas risquer d'être verbalisé bêtement, mieux vaut savoir de quoi il retourne. En réalité, le sas vélo est un espace coincé



P. GETIN

entre deux lignes d'arrêts distinctes à hauteur d'un feu tricolore. Celui-ci est réservé exclusivement aux vélos, aux engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) et, lorsque la municipalité l'y autorise, aux cyclomoteurs, en attendant que le feu passe au vert. Interdiction formelle aux automobilistes et motards de s'y arrêter sous peine de 135 € d'amende et d'un retrait de quatre points, des sanctions identiques à celles d'une infraction au feu rouge grillé (mais 35 € si vous vous retrouvez coincé sur ce sas à cause d'un carrefour embouteillé: articles R.415-2 et R.415-15 du code de la route).

Des feux tricolores plus visibles pour les cyclistes

Une nouvelle signalisation sur les grandes pistes cyclables vient d'apparaître dans la capitale dans les III^e et IV^e arrondissements (rue du Temple). Son objectif? Inciter les cyclistes à moins griller les feux rouges en renforçant la visibilité de ces derniers. Cela se traduit par un vélo vert ou rouge dans le feu tricolore dont l'un se situe à hauteur des deux-roues et l'autre un plus haut pour être vu de loin. Un dispositif qui devrait vite se généraliser.



P. DARVEY / LE PARISIEN / MAXPPP

La chaudière: priorité aux usagers vulnérables

De son véritable nom "chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)", son objectif est de sécuriser les déplacements des cyclistes sur les axes secondaires étroits. Cette voie bidirectionnelle sans marquage central, mais avec une piste cyclable de chaque côté est à partager avec les cyclistes et trottinetistes (voire parfois les piétons). Si vous êtes seul sur la route, pas de problème. Vous empruntez la partie centrale. Un autre vé-

hicule survient en face? Chacun devra se déporter sur sa droite et mordre sur la voie vélo pour se croiser. Là où ça se complique, c'est lorsqu'un cycliste circule sur sa ligne sur votre droite alors qu'un véhicule arrive en face. Là, vous avez l'obligation de ralentir, d'une part, sachant que ces voies sont limitées à 70 km/h maximum, et de vous déporter sur la droite, devant ou derrière le vélo, qui reste prioritaire, jusqu'à ce que le véhicule dans le sens opposé passe.



GROUPE SELF SIGNAL

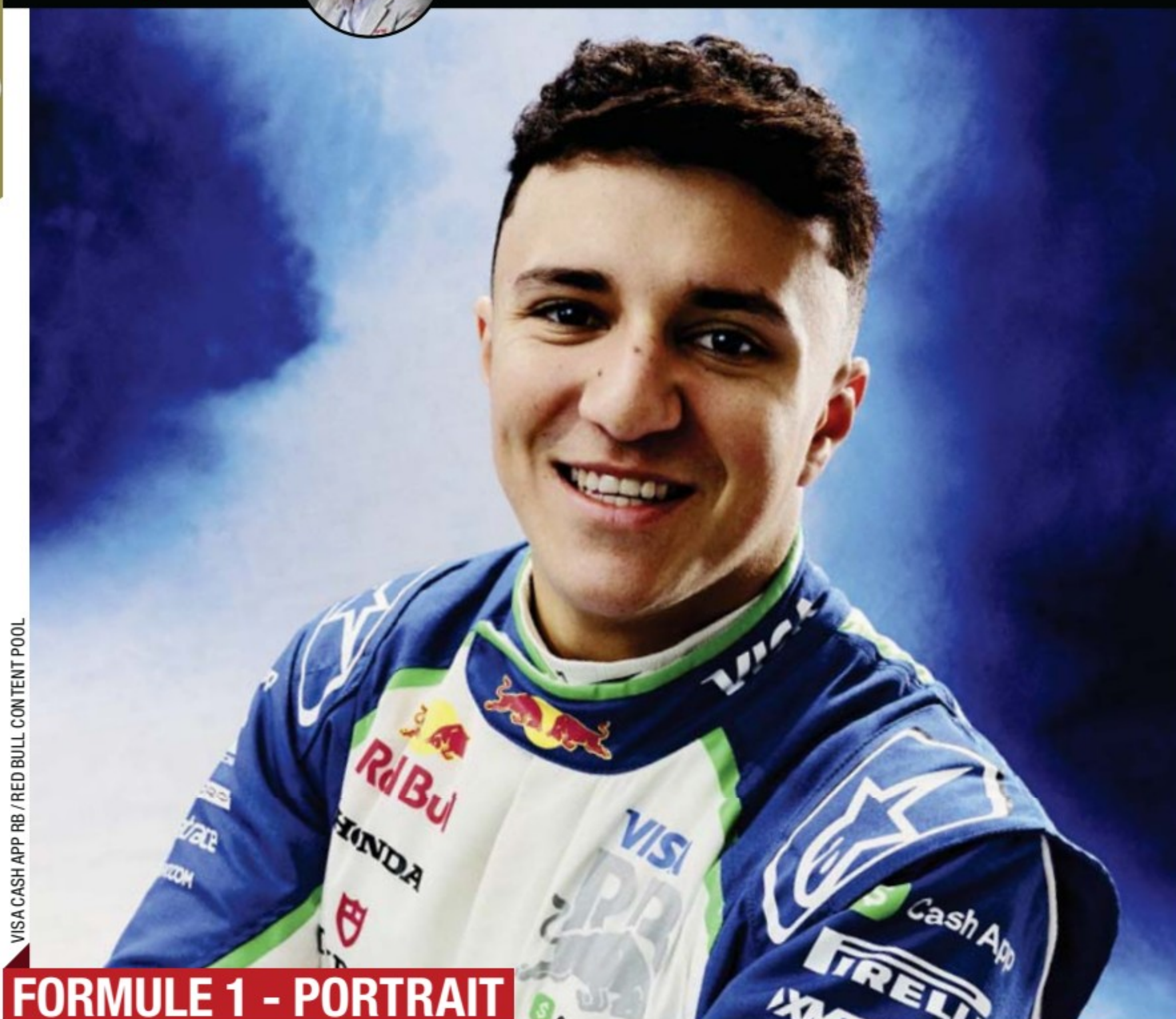
Stationnement au milieu des grandes artères: attention danger!

On avait bien compris que l'automobiliste n'était plus le bienvenu dans les villes. On avait acté que la priorité était donnée à la mobilité douce et aux transports en commun, que les places de stationnement se réduisaient comme peau de chagrin et qu'il fallait se résoudre à payer un bras pour se garer quand on avait la "chance" d'en trouver une. Mais on s'attendait moins à devoir se mettre en danger pour sortir de sa voiture stationnée, afin de gagner le trottoir. Pourtant, c'est bien ce type de configuration qui a été adoptée à Paris (rue du Temple) et à Montrouge (avenue Aristide-Briand). Ici, les emplacements pour se garer se retrouvent coincés entre une piste cyclable et les voies de l'ex-nationale 20 (photo) particulièrement chargée aux heures de pointe... avec le risque de voir sa portière arrachée (au mieux) ou d'être fauché par un bus ou une voiture en s'extirpant de l'auto. Et que dire si vous êtes en situation de handicap, se garer est encore plus dissuasif.

Par Pascale Gétin



P. GETIN



FORMULE 1 - PORTRAIT

J. PORTLOCK / GETTY IMAGES / RED BULL CONTENT POOL



F. GOODEN / DPPI



Isack Hadjar : "J'ai peur, mais j'ai hâte"

Avec Pierre Gasly et Esteban Ocon, il sera le troisième pilote français au départ du premier Grand Prix de la saison, en Australie (les 14 et 16 mars). Isack Hadjar, 20 ans (et demi), au volant de sa Racing Bulls n° 6, aura à cœur de démontrer qu'il est, plus que jamais, à sa place...

Cette phrase ("J'ai peur, mais j'ai hâte..."), c'est celle qu'il a prononcée au micro de nos confrères de Canal+, le vendredi 27 octobre 2023. Si ces mots peuvent surprendre de la part d'un pilote, dans son cas, ce n'est aucunement un aveu de faiblesse, au contraire. Cela reflète bien le caractère du personnage : lucide, intelligent, sincère mais aussi ultra-déterminé. Ce jour-là, à 19 ans (et un mois), il effectuait sa première séance d'essais au volant d'une Formule 1. Mais ce n'était pas à l'occasion d'un test privé, non, non, il s'agissait ni plus ni moins de

la FP1 (pour Free Practice 1, première séance d'essais libres) du Grand Prix du Mexique ! Un contexte pas vraiment des plus faciles devant les caméras du monde entier et sous les yeux de l'intraitable microcosme de la F1. Vingt-cinq tours réalisés à bord de l'Alpha Tauri de Yuki Tsunoda, sur un circuit où il n'avait jamais roulé, au milieu de tous les autres pilotes titulaires et "sans commettre d'erreurs", comme le soulignera Christian Horner, patron de l'écurie "mère" Red Bull. Ce sentiment de "crainte" et d'excitation, il devrait le ressentir de nouveau quand il débarquera à Melbourne mi-mars pour son

premier Grand Prix de Formule 1. Mais cette fois-ci, ce sera en tant que pilote titulaire du team Visa Cash App RB, plus communément appelée Racing Bulls.

Un parcours sans remporter de titre

Bien sûr, pour en arriver là, le chemin n'a pas été simple. Comme tous les pilotes, la carrière d'Isack Hadjar, né le 28 septembre 2004, a débuté très tôt (vers 5-6 ans) par le kart, ou plutôt non, bien avant. En réalité, tout a commencé par le film *Cars*, qu'il regardait tous les jours, de son propre aveu. "Rapide, je suis rapide", cette réplique culte est sûrement devenue un motto pour lui. Faute de moyens financiers, les années de compétition en kart (2012 à 2018, soit de 8 à 14 ans) sont difficiles. En 2019, il passe à la monoplace en championnat de France de Formule 4 avec une victoire (à Spa) dès la première année et trois la seconde

PRÉSENTATION SAISON F1 2025

La F1 se donne en spectacle

C'est un événement inédit qui s'est déroulé à Londres, le 18 février dernier. Dans l'enceinte de l'O2 Arena, une salle de concert emblématique, étaient réunies les dix écuries de Formule 1, leurs pilotes et leurs team managers afin de dévoiler les livrées des monoplaces 2025 et célébrer les 75 ans de la discipline. Un show spectaculaire devant une salle comble (15000 spectateurs) où chaque équipe "défilait" dans l'ordre inverse du classement du championnat du monde 2024. Avec, comme grand vainqueur à l'applaudimètre, Lewis Hamilton pour Ferrari.



B. STANSALL / AFP





Isack Hadjar courra en Formule 1 avec le n° 6, un clin d'œil au premier kart sur lequel il a couru et qui portait ce numéro. Dans un championnat de Formule 2 très disputé l'an dernier, il est le pilote qui a remporté le plus de victoires (4), mais cela ne lui a pas permis pour autant de décrocher le titre.



Membre de la filière Red Bull Junior Team, Isack Hadjar a fait ses premiers tours de roue en Formule 1 fin 2023, lors des essais libres au Grand Prix du Mexique à bord de l'Alpha Tauri de Yuki Tsunoda (ci-contre) et au volant de la Red Bull de Max Verstappen à Abu Dhabi (ci-dessus).



C'est à Monaco en 2021 que la carrière d'Isack Hadjar connaît un véritable tournant. Vainqueur de la course de Freca (avec pole et record du tour) en ouverture du Grand Prix de F1, il est remarqué par Helmut Marko (Red Bull) qui décide immédiatement de l'intégrer dans sa filière de jeunes pilotes.

te..."

(assorties de 2 poles et 11 podiums) qui lui valent une troisième place finale. En 2021, il accède à l'échelon supérieur, la Freca (Formule Regional European Championship by Alpine). D'emblée, il marque des points, monte sur les podiums, et puis arrive Monaco... Ce n'est pas souvent que la Freca est en ouverture d'un Grand Prix de F1. C'est donc l'occasion de briller. Et là, Isack fait la totale: pole, victoire et record du tour. Cette performance n'échappe pas à Helmut Marko (responsable de la filière des jeunes pilotes chez Red Bull Racing) qui, le soir même, lui donne rendez-vous pour l'intégrer dans le Red Bull Junior Team (pour 2022). Ce 22 mai 2021 est probablement le premier jour du reste de la vie (de pilote) du jeune Hadjar (17 ans et 8 mois). Il termine la saison sur une deuxième victoire (à Monza), en étant sacré meilleur rookie (débutant), mais à la cinquième place du champion-

nat. L'année suivante, c'est le passage à la Formule 3, dont les épreuves se déroulent (comme la F2) en ouverture des GP de F1. Une nouvelle fois, Isack se fait remarquer. Son pilotage, ses résultats (trois victoires) ne passent pas inaperçus, même s'il n'est pas titré, il est indubitablement la révélation de l'année pour tous les observateurs. A tel point que l'on attend beaucoup de cette nouvelle pépite, quand il accède à la Formule 2 en 2023. En réalité, cette saison sera cauchemardesque. Au sein du team Hitech GP, accrochages, pénalités, problèmes mécaniques s'enchaînent, le genre de déconvenues qui peuvent laisser penser que, pour la F1, c'est foutu (il ne sera que 14^e au général!). Pourtant, c'est cette même année que Hadjar fait ses premiers essais en F1 (au Mexique en octobre avec l'Alpha Tauri évoqué en préambule et à Abu Dhabi avec la Red Bull de Max Verstappen). C'est dire à quel point son talent et son potentiel ne font aucun doute. En 2024, il est placé dans l'écurie Campos Racing qui n'est pas vraiment la meilleure du plateau (9^e sur 11 équipes en 2023). Mais dès le troisième rendez-vous, à Melbourne, il monte sur la première marche du podium de la course Sprint (mais sera déclassé par la suite) et enfonce le clou en remportant l'épreuve longue du lendemain. C'est un véritable déclic pour lui, et il engrange trois autres victoires (Imola, Silverstone, Spa). A la dernière épreuve, à Abu Dhabi, il n'est qu'à un demi-point de son rival pour la couronne finale, Gabriel Bortoleto. Mais un problème technique sur sa monoplace le fait caler au départ, voyant ainsi toutes chances de rem-

porter – enfin – un titre s'envoler... Mais encore une fois, ce manque de réussite n'entrave pas sa carrière, puisque le 20 décembre 2024, il est officiellement titularisé pilote de Formule 1 dans l'écurie Racing Bulls aux côtés de Yuki Tsunoda.

Objectif 2025 : battre Tsunoda

Isack Hadjar est conscient qu'il a désormais une montagne face à lui. Comme il le déclarait à Laurent Dupin (Canal+) lors de sa titularisation: *"Je suis réaliste, je sais que les premières courses ne seront pas faciles, il ne va pas falloir se démonter. [...] J'arrive dans un plateau tellement relevé, avec tellement de niveau, mais au final, je me connais, quand je vais monter dans la voiture, Tsunoda, je vais vouloir le 'taper', y a que ça de vrai au final, surtout en F1."* Son premier point de comparaison sera, en effet, son coéquipier. Un coéquipier avec lequel il devrait toutefois bien s'entendre – en dehors de la piste – car il est fan du Japon, de sa culture et a pratiqué les arts martiaux. Comme lui il devra apprendre à gérer ses émotions: *"Je sais dans quelle équipe je suis tombé, ils n'aiment pas le bouton de la radio."* Mais ce qui ne va pas changer chez Isack Hadjar, c'est son mental d'acier, sa hargne, sa détermination, sa capacité à apprendre vite, des qualités que lui reconnaissent ceux qui ont travaillé avec lui. Les attentes sont donc grandes à son sujet, mais il ne sera pas le seul. Quatre autres pilotes feront aussi leur début officiel: Gabriel Bortoleto (Stake), Oliver Bearman (Haas), Jack Doohan (Alpine) et enfin Andrea Kimi Antonelli (Mercedes)...

DOCUMENTAIRE FORMULE 1

Drive to survive, saison 7

La célèbre série, disponible sur la chaîne de streaming Netflix, revient pour une septième édition sur les écrans. Les passionnés (ou pas) de Formule 1 et surtout les fans de cette saga vont pouvoir (re)découvrir les coulisses de la saison 2024, riche en événements, dès le 7 mars prochain. Ce sera pile une semaine avant le Grand Prix qui se déroulera à Melbourne en Australie (14-16 mars). De quoi réviser ses classiques et se replonger dans l'ambiance...



Moteur: 4 cylindres en ligne, arbre à cames latéral
Cylindrée: 1 468 cm³
Puissance: 55 ch SAE à 4 500 tr/mn
Vitesse maxi: 115 km/h
Production: 155 709 exemplaires (1956-1967 sur 1 214 121 Peugeot 403)
Cote actuelle: de 4 500 à 8 000 €

Le visage de la 403 se reconnaît tout de suite, ici dans une expression plus austère avec sa peinture gris mat qui envahit pare-chocs et roues. Sur la route, l'auto file avec pondération : ses 115 km/h revendiqués en pointe s'atteignent lentement.



IL Y A 69 ANS, PEUGEOT SORT LA **403 VERSION CAMIONNETTE**

Au boulot ! Mais pas trop vite, SVP...

Une digne et bourgeoise 403 qui passe un bleu de travail pour affronter les tâches les plus rudes ? La voici ! C'est le pick-up, qui, encore en ce temps-là, s'appelle pudiquement "camionnette bâchée". Au travail !

Seulement un an après la berline à la définition familiale et de tonalité bourgeoise, cette carrosserie ouvertement utilitaire s'immisce dans la gamme. A son menu : que du costaud, du simple, du basique. Car son but est sans prétention : devenir la fidèle compagne d'artisans de tout poil. Extérieurement, toute trace de luxe disparaît : les pare-chocs abandonnent leur chrome pour adopter le gris de la carrosserie, les enjoliveurs de roue se sont envolés, et la calandre, précisément à partir de 1960, année de notre exemplaire, troque ses barrettes brillantes contre une simple grille tout ce qu'il y a de rustique.

On prend sa respiration et...

Une fois la tirette du démarreur actionnée, le quatre cylindres s'ébroue sans discrétion. Soyons juste : il a tout de même le bon goût



Rien à redire sur les capacités d'emport de cette bête de somme. 850 kg de charge utile : c'est du lourd ! Et 2,10 m pour embarquer des objets longs sans qu'ils dépassent : c'est pratique.

de ne pas trop vous abreuver en décibels excessifs. Cela... au ralenti. Après, ça se gâte un peu : même si vous ne poussez pas les intermédiaires, le niveau sonore se montre bien présent. Sur route, vous avez hâte de passer la quatrième, ce que le moteur autorise avec une réelle bonhomie : à défaut d'être vif ou puissant, il offre une souplesse tout à fait agréable. Moins de souplesse, au contraire, de la part de la suspension : elle est du genre sec. Les sièges tentent de rattraper – un peu – les choses, en offrant un moelleux bienvenu. La tenue de route reste celle d'une propulsion des années 1950 : la stabilité peut être prise en défaut sur une

chaussée bosselée, et l'auto n'est pas une reine de l'agilité sur les routes sinueuses. Dans les virages resserrés, il faudra aussi composer avec une direction qui ne fait rien pour vous alléger la tâche : tourner les roues à petite vitesse exige un vrai déploiement musculaire. Le freinage sans aucune hardiesse avec ses quatre tambours non assistés étonne par son répondant plutôt généreux si vous le jugez avec les critères de l'époque. Mais attention : cette brave 403 ne sera jamais une championne des arrêts brusques. Et si vous roulez en charge, il y a fort à parier qu'il vaudra mieux anticiper les ralentissements avec une bonne dose de précaution.



La planche de bord reprend celle de la berline dans ses contours, et même ses équipements : instruments et couvercle de boîte à gants sont conservés. Présentation claire, agréable à l'œil.



Sous le capot officie le brave 4 cylindres maison, une évolution du 1,3 l de la précédente 203. Comme il est attelé à une version utilitaire, il rogne ses ambitions : 10 ch de moins !



PHOTOS: B. ASKET / VIRAGE AGENCY

Jusqu'au montant central, la carrosserie est rigoureusement la même que sur les berlines et les breaks. Evidemment, toute la partie arrière est spécifique. Attention : avec 1,92 m de hauteur, vous n'accédez pas à tous les parkings !

1956, cette année-là



Pendant tout février, une vague de froid intense s'abat sur l'Europe. Ce sera le mois de février le plus glacial de tout le vingtième siècle en France. Motobécane fait la révolution avec sa nouvelle Mobylette : l'AV78. Ce n'est plus un vélo motorisé conservant un cadre de bicyclette, mais un véritable cyclomoteur : cadre "coque" avec réservoir intégré.

P. BARRABES

A bord, vous regretterez l'absence de tout bac dans les portières. Mais le siège passager, basculant, abrite un espace de rangement à l'abri des regards. Astucieux ! Aujourd'hui, cette carrosserie, qui a représenté plus de 13 % des 403 unités produites, n'est pas des plus courantes en collection : ces versions utilitaires ont souvent été utilisées et usées jusqu'à la corde, et ce sont les dernières auxquelles les amateurs d'anciennes se sont intéressés. Résultat : une offre réduite et des autos pas forcément dans une super condition. Mais leur cote s'aligne désormais sur celle des berlines dès lors qu'elles sont proposées en bon état. ■



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** : apparu sous forme de concept-car au Mondial, l'Alpine A390 dévoile ses futures lignes.
- **Dossier essais** : vous vous demandez quelle voiture acheter en 2025 ? Suivez le guide !
- **Occasion** : trop chères en neuf, les hybrides sont enfin accessibles en seconde main.

En kiosque le vendredi 7 mars



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^{er} 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 Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Thierry

Réa Bourg, François Stagnaro

En maquette : Patrick Coeru

En photo : Caroline Hasard

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 Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic : Laurie Bennevent

Marchés directs

Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chef de fabrication : Didier Biron

Finance manager

Editeur Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

Siège social : 40, avenue Aristide-Briand,

92220 Bagneux

Co-gérants

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Co-directeur de la publication

Gautier Normand

Actionnaires principaux

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur : Burda-Druck, France

Numéro ISSN : 0992-8154 -

Commission paritaire : 1024 K 85544 -

Dépôt légal : 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 112 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 €

MALUS			
Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus
113 g	50 €	154 g	4026 €
114 g	75 €	155 g	4279 €
115 g	100 €	156 g	4543 €
116 g	125 €	157 g	4818 €
117 g	150 €	158 g	5105 €
118 g	170 €	159 g	5404 €
119 g	190 €	160 g	5715 €
120 g	210 €	161 g	6126 €
121 g	230 €	162 g	6637 €
122 g	240 €	163 g	7248 €
123 g	260 €	164 g	7959 €
124 g	280 €	165 g	8770 €
125 g	310 €	166 g	9681 €
126 g	330 €	167 g	10692 €
127 g	360 €	168 g	11803 €
128 g	400 €	169 g	13014 €
129 g	450 €	170 g	14325 €
130 g	540 €	171 g	15736 €
131 g	650 €	172 g	17247 €
132 g	740 €	173 g	18858 €
133 g	818 €	174 g	20569 €
134 g	898 €	175 g	22380 €
135 g	983 €	176 g	24291 €
136 g	1074 €	177 g	26302 €
137 g	1172 €	178 g	28413 €
138 g	1276 €	179 g	30624 €
139 g	1386 €	180 g	32935 €
140 g	1504 €	181 g	35346 €
141 g	1629 €	182 g	37857 €
142 g	1761 €	183 g	40468 €
143 g	1901 €	184 g	43179 €
144 g	2049 €	185 g	45990 €
145 g	2205 €	186 g	48901 €
146 g	2370 €	187 g	51912 €
147 g	2544 €	188 g	55023 €
148 g	2726 €	189 g	58134 €
149 g	2918 €	190 g	61245 €
150 g	3119 €	191 g	64356 €
151 g	3331 €	192 g	67467 €
152 g	3552 €	193 g et +	70000 €
153 g	3784 €		

PRIX en €		Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO				
Junior (nouveau)				
1.2 Ibrida 136	29500	0	3%	PHEV
1.2 Ibrida 136 Techno	32000	0	nc	PHEV
Electrica 156	38500	-3000	6%	Elec
Electrica 156 Techno	41000	-3000	6%	Elec
Electrica 280 Veloce	46900	-3000	6%	Elec
Tonale				
1.5T Hybrid 130 Sprint	41200	+310	5%	PHEV
1.5T Hybrid 160 Sprint	43200	+360	5%	PHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	48700	+360	4%	PHEV
PHEV 190 Sprint	50000	+750	6%	PHEV
PHEV 280 Sprint Q4	53300	+750	6%	PHEV
PHEV 280 Veloce Q4	58900	0	6%	PHEV
1.6T Diesel 130 Sprint	41700	+1372	5%	D
Giulia				
2.0T 280 Sprint Q4	57800	+24291	5%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	50300	+540	5%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55300	+1761	5%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	60800	+1761	12%	D
Stelvio				
2.0T 280 Sprint Q4	63300	+58934	2%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	55800	+3170	2%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60800	+6854	2%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66300	+6854	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	+43264	1%	E
A110 GT	70000	+3078	0%	E
A110 S	77500	+4818	4%	E
A110 R Turini	108000	+4543	0%	E
ASTON MARTIN				
Vantage	199700	+70000	nc	E
DB12	227000	+70000	nc	E
DBS Volante	244538	+70000	nc	E
DBX 707	252100	+70000	nc	E
Valkyrie	2700000	+70000	nc	E
AUDI				
A1 Sportback				
25 TFSI Design	27230	+310	2%	E
30 TFSI Design	28240	+330	2%	E
30 TFSI S line	30940	+330	6%	E
35 TFSI S line S tronic	34670	+650	6%	E
35 TFSI S line Plus S tronic	36670	+650	2%	E
40 TFSI S line Plus S tronic	38430	+2918	2%	E
A1 Allstreet				
30 TFSI	28840	+650	nc	E

PRIX en €		Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
35 TFSI S tronic				
Q2				
30 TFSI Design	34480	+898	3%	E
35 TFSI Design	36500	+1172	3%	E
35 TFSI S line	38900	+1172	5%	E
SQ2	58150	+64456	11%	E
30 TDI Design	36390	+540	3%	D
35 TDI S line S tronic	43540	+1386	5%	D
35 TDI S line Plus S tronic	46290	+1386	5%	D
A3 Sportback (nouvelle)				
30 TFSI Design	34900	+400	6%	E
30 TFSI S line	39550	+400	7%	E
30 TFSI Hybride S line	41730	+240	7%	E
35 TFSI S line	40950	+400	7%	E
35 TFSI Hybride S line	43030	+230	7%	E
S3	63000	+67567	0%	E
RS 3	76000	+60000	0%	E
40 TFSI e Design	47900	0	0%	PHEV
40 TFSI e S line	52850	0	0%	PHEV
45 TFSI e S line	56900	0	0%	PHEV
35 TDI Design	40900	+400	6%	D
35 TDI S line	46550	+400	7%	D
A3 Allstreet (nouvelle)				
35 TFSI Design	37800	+650	0%	E
35 TFSI S line	42250	+650	6%	E
35 TFSI Hybride Avus	44250	+280	6%	E
40 TFSI e Avus	54530	0	nc	PHEV
35 TDI Design	42500	+650	0%	D
A3 Berline (nouvelle)				
30 TFSI Design	35185	+280	5%	E
30 TFSI S line	40115	+280	8%	E
30 TFSI Hybride S line	42285	+190	8%	E
35 TFSI S line	41415	+310	8%	E
35 TFSI Hybride S line	43595	+190	8%	E
S3	63565	+46090	0%	E
RS 3	77000	+60000	0%	E
35 TDI Design	41165	+330	5%	D
35 TDI S line	46115	+330	8%	D
Q3				
35 TFSI Design	40890	+2918	10%	E
35 TDI Design	46790	+2451	10%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	55550	+11031	5%	D
Q3 Sportback				
35 TFSI Design	43390	+3119	5%	E
35 TDI Design	48290	+2599	5%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	58050	+13153	6%	D
Q4 e-Tron				
45	46090	-3000	nc	Elec
55 S line Quattro	65750	0	5%	Elec
Q4 Sportback e-Tron				
45	46090	-3000	nc	Elec
55 S line Quattro	72450	0	4%	Elec
A5 (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	45500	+4819	0%	E
2.0 TFSI 150 S line	54670	+4819	4%	E

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
2.0 TFSI 204 S line				
S5	59750	+4819	4%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	70750	+19139	2%	E
2.0 TDI Hybride 204 S line	53800	+3735	0%	D
	62770	+3735	4%	D
A5 Avant (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	47000	+5402	0%	E
2.0 TFSI 150 S line	56170	+5402	8%	E
2.0 TFSI 204 S line	61070	+5634	8%	E
S5	61250	+23747	0%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	65100	+4060	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S line	64270	+4060	8%	D
Q5 (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	67550	+6426	0%	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	66950	+6426	0%	E
SQ5	96930	+57351	0%	E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61470	+10793	0%	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	69870	+10793	0%	D
Q5 Sportback (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	59750	+6726	nc	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	68150	+6726	nc	E
SQ5	101130	+58131	nc	E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	63670	+10604	nc	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	72070	+10604	nc	D
Q6 e-tron (nouveau)				
251 Design	72170	0	0%	Elec
251 S line	76270	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	78670	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	66380	+7837	8%	E
50 TFSI e S line	76540	+2150	7%	PHEV
55 TFSI e Compétition	79750	+2150	8%	PHEV
35 TDI S line	62150	+2586	8%	D
40 TDI S line	66930	+2586	8%	D
40 TDI Design	66430	+2586	nc	D
45 TDI Design Quattro	74180	+13181	nc	D
45 TDI Avus Quattro	84880	+13181	7%	D
50 TDI Avus Quattro	88350	+17825	7%	D
S6	93320	+52240	7%	D
A6 Avant				
45 TFSI S line	70980	+14864	12%	E
RS 6 Performance	161050	+70000	1%	E
50 TFSI e S line	79140	+3125	8%	PHEV
55 TFSI e Compétition	82350	+3125	15%	PHEV
35 TDI S line	64750	+3751	12%	D
40 TDI S line	68530	+4220	12%	D
40 TDI Design	68030	+4220	nc	D
45 TDI Design Quattro	76780	+20736	nc	D
45 TDI Avus Quattro	87480	+20736	13%	D
50 TDI Avus Quattro	90950	+25369	13%	D
S6	95820	+69120	7%	D
A6 Allroad				
40 TDI Design	78780	+7526	nc	D
45 TDI Design	83550	+30291	nc	D
45 TDI Avus	93850	+30291	7%	D
50 TDI Avus	97320	+32302	7%	D
55 TDI Avus	102750	+62648	7%	D
A7 Sportback				
45 TFSI S line	78820	+8709	7%	E
RS Performance	167580	+70000	7%	E
50 TFSI e S line	87680	+4300	7%	PHEV
55 TFSI e Compétition	93520	+4300	8%	PHEV
40 TDI S line	76780	+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	68420	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	67820	0	6%	Elec
285 S line	74810	0	4%	Elec
Performance S line	85580	0	4%	Elec
Quattro S line	92710	0	4%	Elec
S6	106520	0	4%	Elec
e-Tron GT (nouvelle)				
S Base	126250	0	0%	Elec
S	138250	0	1%	Elec
RS	162400	0	0%	Elec
RS Performance	176350	0	3%	Elec
Q7 (nouveau)				
SQ7	133130	+70000	0%	E
55 TFSI e S line	97170	+12800	6%	PHEV
55 TFSI e Avus	110320	+12800	6%	PHEV
60 TFSI e Compétition	106480	+12800	9%	PHEV
50 TDI S line	91150	+70000	0%	D
Q8 (nouveau)				
SQ8	137720	+70000	6%	E
RS Performance	191550	+70000	6%	E
55 TFSI e S line	106960	+13700	7%	PHEV
55 TFSI e Avus	116960	+13700	7%	PHEV
60 TFSI e Compétition	115280	0	8%	PHEV
Q8 e-Tron				
50 S line	89100	0	12%	Elec
55 S line	96800	0	12%	Elec
55 Avus	107300	0	5%	Elec
S	111100	0	12%	Elec
Q8 e-Tron Sportback				
50 S line	91700	0	5%	Elec
55 S line	101400	0	5%	Elec
55 Avus	109900	0	0%	Elec
S	113700	0	15%	Elec
A8				
S8	170967	70 000	8%	E
60 TFSI e Advanced	136749	+11 000	32%	PHEV
50 TDI Advanced	116185	+69 030	8%	D
BENTLEY				
Flying Spur V8	212 773	+70 000	nc	E
Flying Spur Speed	260 975	+70 000	nc	E
Flying Spur Mulliner W12	301 412	+70 000	0%	E
Flying Spur Hybrid	218 128	+14 150	nc	PHEV
Continental GT V8	228 992	+70 000	0%	E
Continental GT S	253 650	+70 000	nc	E
Continental GT Speed	262 464	+70 000	nc	E
Continental GT Mulliner W12	320 168	+70 000	nc	E
Continental GTC	249 681	+70 000	nc	E
Continental GTC S	279 673	+70 000	nc	E
Continental GTC Speed	310 889	+70 000	nc	E
Continental GTC Mulliner W12	382 185	+70 000	nc	E
Bentayga V8	226 538	+70 000	0%	E
Bentayga S V8	238 790	+70 000	nc	E
Bentayga Hybrid	206 538	+14 300	nc	PHEV
BMW				
Série 1 (nouvelle)				
116	34 950	+983	9%	E
116 M Sport Design	36 250	+983	3%	E
120 M Sport Design	40 250	+230	3%	E
120 M Sport	42 400	+230	10%	E
123 M Sport xDrive	46 400	+948	10%	E
M135 xDrive	57 250	+19 108	0%	E
120d	41 550	0	9%	D
120d M Sport Design	42 850	0	3%	D
X1				
sDrive18i	43 700	+2 049	8%	E

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
1.0Tc 90 Journey	10950	+190	2%	E
1.0 Eco-G 100 Journey	10950	0	2%	GPL
Sandro Stepway				
1.0Tc 90 Essential	10150	+310	1%	E
1.0Tc 90 Expression	17450	+310	2%	E
1.0 Eco-G 100 Expression	17450	+50	2%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extreme	10450	+75	4%	GPL
1.0Tc 110 Extreme	10200	+310	4%	E
Jogger				
1.0Tc 110 Expression	21000	+650	0%	E
1.6 Hybrid 140 Expression	25400	0	2%	FHEV
1.6 Hybrid 140 Extrême	20700	0	2%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21800	+190	1%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22300	+190	2%	GPL
Duster (nouveau)				
1.0 Eco-G 100 Essential	10990	+330	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	22100	+360	0%	GPL
1.2Tc 130 Extreme	25900	+280	1%	E
1.2Tc 130 Journey	25900	+280	1%	E
1.6 Hybrid 140 Extreme	28300	+75	0%	FHEV
1.6 Hybrid 140 Journey	28300	+75	0%	FHEV
Bigster (nouveau)				
1.2Tc 140 Essential	24090	+240	nc	E
1.2Tc 140 Expression	26500	+240	nc	E
1.2Tc 130 4X4 Expression	29900	+898	nc	E
1.2Tc 130 4X4 Extreme	31100	+1172	nc	E
1.8 Hybrid 155 Expression	29700	0	nc	FHEV
1.8 Hybrid 155 Extreme	31700	0	nc	FHEV
1.8 Hybrid 155 Journey	31700	0	nc	FHEV
1.2 Eco-G 140 Expression	26600	nc	nc	GPL
1.2 Eco-G 140 Extreme	28300	nc	nc	GPL
1.2 Eco-G 140 Journey	28300	nc	nc	GPL
DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 Hybride 136 Pallas	35200	0	1%	FHEV
1.2 Hybride 136 Edition France	35900	0	1%	FHEV
1.2 Hybride 136 Antoine de St Exupéry	40700	0	1%	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42300	-3000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	43000	-3000	nc	Elec
DS 4				
1.2 PureTech 130 Pallas	38450	+1276	nc	E
1.2 PureTech 130 Etoile - Alcantara	42750	+1276	nc	E
1.2 Hybride 136 Pallas	39950	+125	3%	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile - Alcantara	44250	+125	3%	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile - Cuir Nappa	46750	+125	3%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Alcantara	61000	0	10%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Cuir Nappa	63600	0	10%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63600	0	10%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	39400	+1172	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Etoile - Alcantara	43700	+1172	nc	D
DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58550	0	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63150	0	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas	64750	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 A. de St Exupéry AWD	69350	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70000	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 360 A. de St Exupéry AWD	74550	+850	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	75800	+850	11%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	49750	+2205	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Antoine de St Exupéry	54350	+2205	nc	D
DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	68500	+640	8%	FHEV
E-Tense 250 Opéra	70800	+640	3%	FHEV
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	79850	+1310	8%	FHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	87950	+1310	3%	FHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	89500	+1310	3%	FHEV
FERRARI				
Roma	240524	+70 000	nc	E
12Cilindri	387751	+70 000	nc	E
12Cilindri Spider	427066	+70 000	nc	E
296 GTB	315377	+2049	nc	FHEV
296 GTS	423514	+2726	nc	FHEV
SF90 Stradale	770000	+18858	nc	FHEV
SF90 Spider	465714	+4818	nc	FHEV
F80	3000000	+70 000	nc	FHEV
Purosangue	364229	+70 000	nc	E
FIAT				
Panda Classic (nouvelle)				
1.0 70 BSG Hybrid City	15900	+50	6%	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	17900	+125	6%	E
500e				
23,8 kWh (RED)	30400	-3000	12%	Elec
23,8 kWh La Prima	34400	-3000	7%	Elec
42 kWh La Prima	37900	-3000	7%	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3000	nc	Elec
Abarth	36900	-3000	9%	Elec
Abarth Pack	36900	-3000	14%	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh (RED)	32400	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	35900	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	39900	-3000	7%	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh (RED)	33800	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	37300	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	41300	-3000	7%	Elec
Abarth Pack	42300	-3000	12%	Elec
Abarth Turismo	44300	-3000	5%	Elec
Grande Panda (nouvelle)				
Electrique 113 (RED)	24900	-3000	8%	Elec
Electrique 113 La Prima	27900	-3000	8%	Elec
600				
1.2 Hybrid 100	24900	0	4%	FHEV
1.2 Hybrid 100 La Prima	29900	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid 136 La Prima	31400	0	9%	FHEV
e (RED)	36900	-3000	13%	Elec
Abarth Turismo	44900	-3000	nc	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	48900	0	nc	Elec
Tipo (nouvelle)				
1.6 Multijet 130	10900	+260	0%	D
1.6 Multijet 130 City	10900	+260	0%	D
FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27400	+230	11%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+400	11%	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	31590	+400	10%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+1074	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33990	-3000	nc	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	38490	-3000	nc	Elec
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	+210	13%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	+230	13%	E
ST	40200	+40468	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	+650	13%	D
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	+260	8%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	+310	8%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	+898	8%	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	+260	5%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	+280	5%	E
ST	41400	+40468	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	+818	5%	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	+310	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+983	9%	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41400	+540	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	48090	+590	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	61090	+590	10%	FHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39490	0	10%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44490	0	10%	E85
Explorer (nouveau)				
170 Standard Range	43900	-3000	7%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
204 Extended Range	45900	-3000	7%	Elec
286 Extended Range	46900	-3000	7%	Elec
340 Extended Range	53900	0	7%	Elec
Capri (nouvelle)				
170 Standard Range	46400	-3000	2%	Elec
286 Extended Range	49400	0	2%	Elec
340 Extended Range	56400	0	2%	Elec
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+70000	0%	E
Dark Horse	71300	+70000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+70000	0%	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	52990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	10%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	68990	0	10%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	10%	Elec
GT	61990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+2370	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+540	8%	D
HONDA				
Jazz (nouvelle)				
e:HEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar (nouvelle)				
e:HEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V				
e:HEV Executive	34340	+240	18%	FHEV
e:Ny1 (nouveau)				
Advance	47700	0	28%	Elec
Civic (nouvelle)				
e:HEV Executive	37720	0	7%	FHEV
e:HEV Sport	39020	+50	7%	FHEV
Type R	57220	+48901	7%	E
Type R S	65600	+45990	7%	E
ZR-V (nouveau)				
e:HEV Sport	45950	+650	4%	FHEV
CR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	54900	+3213	4%	FHEV
PHEV Advance Tech	63150	+1880	2%	FHEV
HYUNDAI				
i10				
1.0 63 Eco Intuitive	18400	0	5%	E
1.0 63 Intuitive BVR	19300	+190	5%	E
1.0 63 Creative BVR	20350	+190	9%	E
1.2 79 N Line	20600	+150	15%	E
1.0 T-GDi 90 N Line	21250	+280	15%	E
Instar (nouveau)				
42 kWh	25000	0	2%	Elec
42 kWh Intuitive	26500	0	2%	Elec
49 kWh Intuitive	28250	0	2%	Elec
49 kWh Creative	29250	0	2%	Elec
Instar Cross (nouveau)				
49 kWh Creative	30450	0	nc	Elec
49 kWh Executive	31950	0	nc	Elec
i20				
1.2 79 Initia	20200	+150	7%	E
1.2 79 Intuitive	21500	+150	9%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22600	+150	9%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	24300	+150	6%	E
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Initia	23000	+150	5%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24800	+150	5%	E
Kona				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	28100	+400	6%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	30450	+400	6%	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	33900	+1629	6%	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	36450	+1629	6%	E
Hybrid 129 Intuitive	34350	0	0%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36700	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	36650	-3000	8%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3000	8%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3000	8%	Elec
i30 (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	29200	+540	8%	E
1.5 T-GDi 140 Hybrid 48V N Line DCT	36650	+2205	11%	E
i30 SW (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	30200	+540	14%	E
Ioniq 5				
170 Intuitive	44800	0	6%	Elec
229 Intuitive	48800	0	6%	Elec
229 Creative	52400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	62800	0	0%	Elec
N	78000	0	0%	Elec
Tucson				
Hybrid 215 Initia	37550	+900	14%	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39450	+900	10%	FHEV
Plug-In 253 Creative	47200	+250	8%	FHEV
Plug-In 253 Executive	53200	+250	8%	FHEV
Ioniq 6				
229	52400	0	7%	Elec
325 HTrac	65400	0	7%	Elec
Nexo				
Executive	80800	0	0%	Hyd
Santa Fé (nouveau)				
Hybrid 215 Intuitive	50400	+7526	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	54300	+7526	0%	FHEV
Plug-In 253 Creative HTrac	62700	+4800	8%	FHEV
Plug-In 253 Executive	66700	+4800	8%	FHEV
Staria (nouveau)				
Hybrid 215 Creative	57400	+30 497	7%	FHEV
JAGUAR				
E-Pace				
P270e S R-Dynamic	63800	+5550	3%	FHEV
P270e SE R-Dynamic	67 100	+5550	3%	FHEV
D200 S R-Dynamic	58 400	+14050	0	D
D200 SE R-Dynamic	61 800	+14050	nc	D
F-Pace				
SVR	115 100	+70000	nc	E
P400e SE R-Dynamic	89 700	+6050	7%	FHEV
D200 MHEV SE R-Dynamic	74 100	+15001	4%	D
D300 MHEV SE R-Dynamic	63 800	+66584	4%	D
I-Pace				
EV400 SE R-Dynamic	93 100	0	nc	Elec
Jeep				
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	24 750	+450	4%	E
1.2 Turbo T3 100 e-Hybrid Longitude	26 750	0	nc	FHEV
1.2 Turbo T3 100 e-Hybrid Altitude	26 750	0	3%	FHEV
1.2 Turbo T3 136 Upland 4xe	32 750	+240	nc	FHEV
1.2 Turbo T3 136 The North Face 4xe	36 750	+240	nc	FHEV
Electrique 156 Longitude	36 500	-3000	7%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	32 180	+310	12%	FHEV
4xe 240 North Star	44 800	+450	nc	Elec
Compass				
e-Hybrid 130 Altitude	36 900	+280	5%	E
4xe 190 Altitude	46 950	+1350	10%	FHEV
4xe 240 Summit	51 450	+1350	10%	FHEV
4xe 240 North Star	46 480	+1350	10%	FHEV
Wrangler Unlimited				
2.0 T 4xe 380 Sahara	61 700	+11 090	0%	FHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	99 500	+18 170	9%	FHEV
KIA				
Picanto (nouvelle)				
1.0 DPi 63 Mction	16 290	+100	5%	E
1.0 DPi 63 Active	17 990	+100	5%	E
1.2 DPi 79 Active	17 990	+190	5%	E
1.2 DPi 79 GT-Line	18 790	+190	5%	E

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
MG (suite)				
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	+50	0%	FHEV
Hybrid+ 197 Comfort	24990	+100	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	+898	4%	E
Cooper S Essential Pack XS	34720	+1386	4%	E
Cooper S Classic Pack XS	35990	+1396	7%	E
John Cooper Works	39990	+2544	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	+1074	nc	E
Cooper C Classic Pack XS	32880	+1074	3%	E
Cooper S Classic Pack XS	36980	+1761	3%	E
Cooper S Favourite Pack S	40210	+1761	2%	E
Cabrio (nouveau)				
Cooper C Classic	33450	+2544	nc	E
Cooper S Classic	36990	+2726	nc	E
Cooper S Favourite	40720	+2726	nc	E
John Cooper Works	44850	+4279	nc	E
Aceman (nouveau)				
E Essential	36000	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	0%	Elec
John Cooper Works	45450	0	nc	Elec
Countryman (nouveau)				
Cooper	40000	+818	nc	E
John Cooper Works	61360	+26302	4%	E
MITSUBISHI				
Space Star				
1.2 Mivec 71 Inform	16490	0	14%	E
Colt (nouvelle)				
1.0 MPI 67 Invite	18990	+170	9%	E
1.0 MPI-T 91 Intense	23190	+170	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	+898	nc	E
1.3 Di-T MHEV 140 Intense	31290	+898	nc	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	35990	0	nc	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	36990	0	nc	FHEV
1.6 MPI-T GPL 101 Invite	27990	+230	nc	GPL
1.6 MPI-T GPL 101 Intense	31490	+230	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	+818	12%	E
Hybrid 143 Acenta	30700	0	9%	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta	32990	0	9%	FHEV
Qashqai (nouveau)				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	34700	+1761	5%	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	36990	+2049	11%	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	40000	+1901	11%	E
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	42990	+1901	5%	E
e-Power 190 Tekna	44700	+800	5%	FHEV
e-Power 190 N-Design	45100	+800	5%	FHEV
Ariya				
63 kWh 218 Engage	39300	0	7%	Elec
63 kWh 218 Advance	41800	0	9%	Elec
87 kWh 242 Advance	48300	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	43900	+2360	10%	FHEV
e-4orce 213 Acenta	46100	+4874	10%	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48300	+4986	11%	FHEV
OPEL				
Corsa				
1.2 Turbo 100 GS	22600	+170	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	+170	1%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition	28000	+170	1%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	28500	+170	1%	FHEV
Electric 113 Edition	29000	-3000	1%	Elec
Electric 113 GS	31500	-3000	1%	Elec
Mokka				
1.2 Turbo 100	25900	+280	12%	E
1.2 Turbo 130 Auto.	29400	+740	12%	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	30900	+740	14%	E
1.2 Turbo 136 GS	29000	+360	14%	E
1.2 Turbo 136 Ultimate	31900	+360	10%	E
Electric 136	42000	-3000	10%	Elec
Electric 156 GS	44000	-3000	10%	Elec
Astra				
1.2 Turbo 130 GS	34000	+400	10%	E
1.2 Turbo Hybride 136 GS	36100	0	12%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	44050	0	19%	PHEV
GSe	49150	0	7%	PHEV
Electric 156 Edition	39990	-4000	12%	Elec
Electric 156 GS	40990	-4000	12%	Elec
Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo 130 GS	35790	+650	6%	E
1.2 Turbo Hybride 136 GS	37290	0	8%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	45200	0	6%	PHEV
1.5 Diesel 130 GS	36150	+450	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	+1010	5%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	40400	+1010	4%	FHEV
Hybride Rechargeable 195 GS	45990	+1710	5%	PHEV
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	36950	-3000	nc	Elec
PEUGEOT				
208				
1.2 Turbo 100 Style	21150	+150	12%	E
1.2 Turbo 100 Allure	23050	+150	8%	E

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
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	36100	-3000	8%	Elec
électrique 156 Allure	37400	-3000	8%	Elec
électrique 156 GT	39300	-3000	8%	Elec
2008				
1.2 Turbo 100 Style	27000	+400	16%	E
1.2 Turbo 100 Allure	28900	+400	13%	E
1.2 Hybrid 136 GT	30900	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	32700	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	34400	0	7%	FHEV
Electrique 136 Style	36000	-3000	13%	Elec
Electrique 136 Allure	38000	-3000	13%	Elec
Electrique 156 Style	38000	-3000	13%	Elec
Electrique 156 Allure	40000	-3000	13%	Elec
Electrique 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	45620	0	13%	PHEV
1.5 BlueHD i 130 Style	34720	+400	10%	D
1.5 BlueHD i 130 Allure	36570	+400	16%	D
Electrique 156 Style	42500	-3000	17%	Elec
Electrique 156 Allure	43900	-3000	17%	Elec
Electrique 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	46620	0	11%	PHEV
1.5 BlueHD i 130 Style	35720	+450	10%	D
1.5 BlueHD i 130 Allure	37570	+450	6%	D
Electrique 156 Style	42500	-3000	10%	Elec
Electrique 156 Allure	43900	-3000	10%	Elec
Electrique 156 GT	46250	-3000	10%	Elec
3008				
1.2 Hybrid 136 Allure	38990	+260	5%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	43490	+260	9%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	43490	+1050	6%	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	47990	+1050	6%	PHEV
Electrique 210 Allure	44990	-3000	3%	Elec
Electrique 210 GT	46990	-3000	3%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie Allure	46990	-3000	3%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie GT	51490	0	3%	Elec
408				
1.2 Hybrid 136 Allure	37300	+75	14%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	41300	+75	13%	FHEV
PHEV 225 GT	51250	0	18%	PHEV
Electrique 210 Allure	43900	-3000	4%	Elec
Electrique 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	+790	3%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	45490	+790	4%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	45490	+2720	nc	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	49990	+2720	nc	PHEV
Electrique 210 Allure	46990	-3000	2%	Elec
Electrique 210 GT	51490	0	2%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie Allure	51490	0	2%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie GT	55990	0	2%	Elec
PORSCHE				
718 Boxster				
Spyder RS	162500	+70000	0%	E
718 Cayman				
GT4 RS	162000	+70000	0%	E
911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	131700	+70000	0%	E
Carrera T	145100	+70000	0%	E
Carrera S	157300	+70000	nc	E
Carrera GTS	174900	+70000	0%	E
911 Targa (nouvelle)				
4 GTS	197400	+70000	nc	E
911 Cabriolet (nouvelle)				
Carrera	145900	+70000	nc	E
Carrera T	159300	+70000	nc	E
Carrera S	171500	+70000	nc	E
Carrera GTS	181000	+70000	nc	E
Taycan (nouvelle)				
Propulsion	105011	0	0%	Elec
4S	124296	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	181045	0	0%	Elec
Turbo S	218692	0	0%	Elec
Panamera				
2.9	109728	+70000	0%	E
GTS	167787	+70000	0%	E
4 E-Hybrid	125300	+8150	0%	PHEV
4S E-Hybrid	140640	+8900	0%	PHEV
Turbo E-Hybrid	200434	+12050	0%	PHEV
Turbo S E-Hybrid	232397	+12200	0%	PHEV
Macan (nouveau)				
Propulsion	82959	0	0%	Elec
4	86439	0	0%	Elec
4S	93091	0	0%	Elec
Turbo	118190	0	0%	Elec
Cayenne (nouveau)				
3.0	102200	+70000	0%	E
S	122400	+70000	0%	E
GTS	144700	+70000	0%	E
E-Hybrid	118900	+14000	1%	PHEV
S E-Hybrid	126700	+13550	1%	PHEV
Turbo E-Hybrid	168400	+18350	1%	PHEV
Cayenne Coupé (nouveau)				
3.0	105900	+70000	0%	E
S	127400	+70000	0%	E
GTS	148100	+70000	0%	E
E-Hybrid	118900	+14900	1%	PHEV
S E-Hybrid	130700	+14450	1%	PHEV
Turbo E-Hybrid	192000	+19100	1%	PHEV
RENAULT				
Clio				
1.0 SCe 65 Evolution	19300	+210	13%	E
1.0 TCe 90 Evolution	20700	+170	13%	E
1.0 TCe 90 Techno	22200	+170	13%	E
1.0 TCe 90 Esprit Alpine	24500	+190	9%	E
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	23900	0	6%	FHEV



LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES



L'ÉQUIPE AUTO PLUS MARCHÉS DIRECTS

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

Boiteatelier.eu

Leader Européen en Échange Standard et Réparation



- Boîtes de vitesses manuelles
- Boîtes de vitesses automatiques
- Ponts avant et arrière
- Boîtes de transfert

☎ 07 69 78 81 29
✉ contact@boiteatelier.eu
🌐 boiteatelier.eu

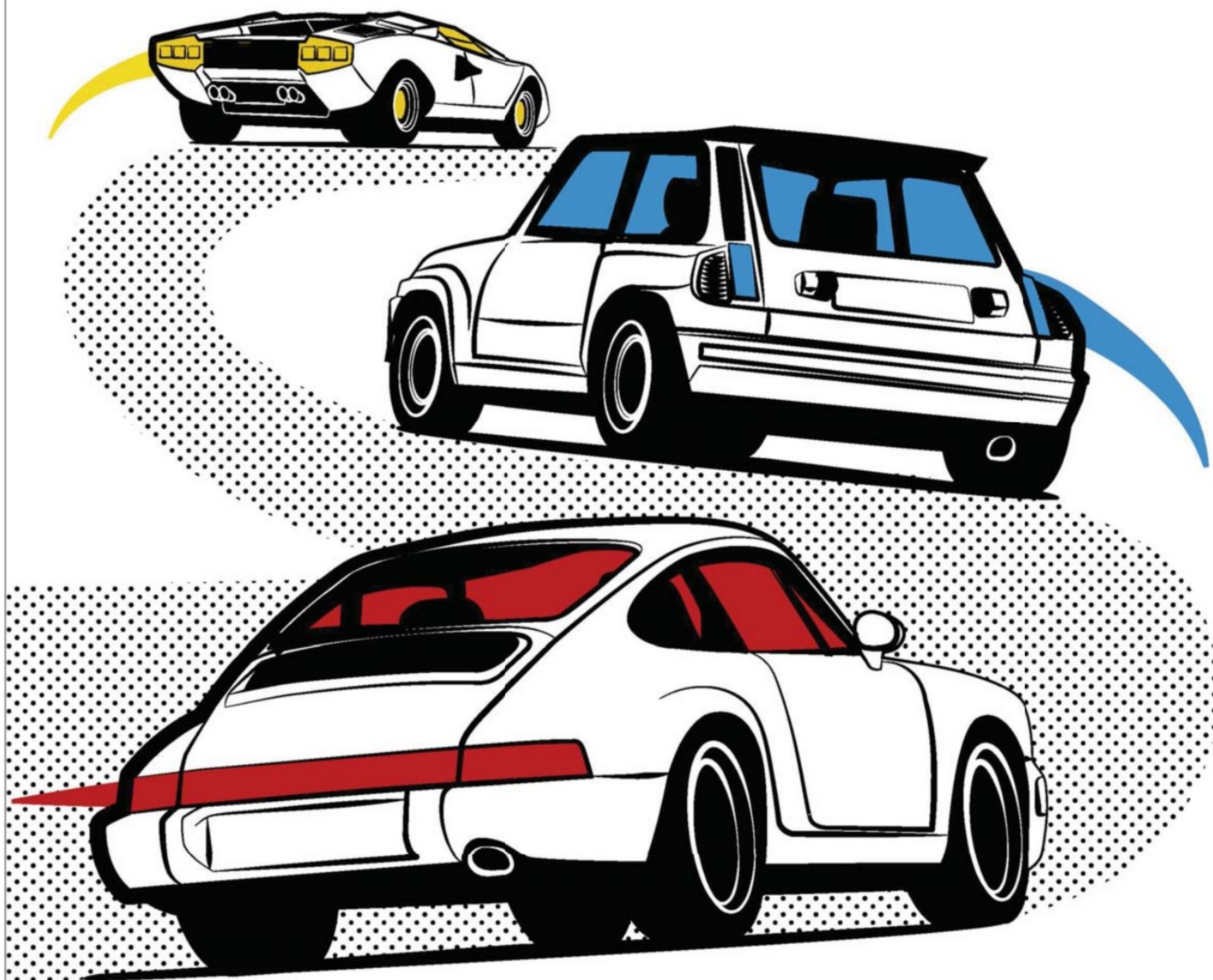


— 2ÈME ÉDITION —

TRACKDAY

LES CIRCUITS DE VENDÉE
LE 20 JUIN 2025

Auto **Young**
Plus **timers**



JOURNÉE OPEN UNIQUEMENT SUR INSCRIPTION

Réservez dès maintenant votre journée de roulage 160 euros TTC

billetweb.fr/autoplustrackday2





★★★★★
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

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.orias.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