

Spécial hybrides d'occasion



Trop chères en neuf, enfin accessibles en seconde main **P. 46**

Exclusif

Alpine A390

Sept mois avant son lancement, le SUV coupé se dévoile déjà! **P. 14**



Actu

P. 10

Prix des pièces, de la main-d'œuvre...
ENTRETIEN: LA FACTURE FLAMBE!



Les experts

P. 54

Vente à un particulier
Défendez-vous contre un acheteur de mauvaise foi

Formule 1

P. 56

Hamilton chez Ferrari
En rouge pour un 8^e titre?



Quelle voiture acheter en 2025 ?

ESSENCE, DIESEL, HYBRIDE OU ÉLECTRIQUE **P. 22**



Dossier essais



Panoramique

P. 32



Tesla Model Y
La référence persiste et signe

Match

P. 36



L'inédit Kia EV3 peut-il battre le Peugeot E-2008 ?

Essai

P. 40



La Volkswagen Passat au quotidien
L'art de faire un break

L 14629 - 1905 - F: 2,50 €



BEL: 2,80 € - ESP: 3 € - GR: 3 € - DOM S: 3,50 € - DOM A: 4,20 € - ITA: 3 € - LUX: 2,80 € - PORT CONT: 3 € - CAN: 4,50 \$ - MAR: 320H - TOM S: 350 \$ - CH: 3 \$ - TUN: 5,800 TUN

Volkswagen ID.3

100% électrique.



À partir de
149 €/mois ⁽¹⁾

Location Longue Durée 37 mois.
1^{er} loyer 5 000 € après déduction
du bonus écologique de 4 000 €.

Journées Portes Ouvertes du 13 au 17 mars. ⁽²⁾

(1) ID.3 Pure Life Max neuve 52 kWh en Location Longue Durée sur 37 mois, 30 000 km maximum. 1^{er} loyer de 5 000 € après déduction du bonus écologique de 4 000 € (conditions sur service-public.fr) suivi de 36 loyers de 149 € après déduction de la prime Eco VW de 4 000 € (remise conseillée). Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande d'une ID.3 Pure Life Max neuve du 01/03/2025 au 31/03/2025 et immatriculation avant le 31/12/2025 dans le réseau participant, en France métropolitaine.

Modèle présenté : ID.3 Pro S Life Max avec option peinture 'Dark Olivine Green Noir Uni' en Location Longue Durée 37 mois pour 30 000 km maximum, 1^{er} loyer de 9 000 € ramené à 5 000 € après déduction du bonus écologique de 4 000 € suivi de 36 loyers de **307 €** après déduction de la prime Eco VW de 4 900 € (remise conseillée). Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande entre le 01/03/2025 et le 31/03/2025 et immatriculation avant le 31/12/2025 chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit Allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France: Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.oriass.fr). Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 18 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. (2) Selon arrêté préfectoral.

A 0 g CO₂/km

B
C
D
E
F
G

Cycles mixtes gamme ID.3 (kWh/100 km) WLTP: 14,6-16,1 Rejets de CO₂ (g/km) WLTP: 0 (en phase de roulage). Valeurs au 14/10/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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

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

ACTU

- 4 **L'événement** Contrôle technique: l'état des lieux 2024
- 6 **Le courrier**
- 8 **Les vérifs** de la semaine
- 10 **Les news**
- 12 **La photo** de la semaine
- 14 **Les nouveautés** L'Alpine A390
- 18 **Les voitures** de la semaine: le Volvo EX30 Cross Country

ESSAIS

- 21 **Le labo**
- 22 **Dossier** Essence, diesel, hybride, électrique: quelle voiture acheter en 2025?
- 32 **Panoramique** Le Tesla Model Y Grande Autonomie de 410 ch
- 36 **Match** Deux SUV citadins électriques s'affrontent: le Kia EV3 de 204 ch et le Peugeot E-2008 de 156 ch
- 40 **Testée au quotidien** La VW Passat
- 42 **On a tout essayé!** 24 heures de course en Alfa Romeo Junior électrique!

GUIDE PRATIQUE

- 45 **Les coachs Auto Plus**
Réparer un feu arrière cassé
- 46 **Acheter une voiture d'occasion**
Spécial hybrides: notre sélection de modèles entre 10500 et 22500 €
- 51 **Ça vous est arrivé**
- 52 **Les stars de l'occasion**
Une Volkswagen Up! à moins de 8000 €
- 54 **Le coin des experts** Se défendre face à un acheteur de mauvaise foi

MAGAZINE

- 56 **Le sport** Formule 1: Hamilton chez Ferrari, troisième jeunesse
- 58 **Auto Plus Classiques**
La Lamborghini Countach (1985)
- 60 **Le prix des voitures neuves**



Page 18



Page 42



Page 51



Page 58

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Des rappels en série illimitée

Plus une semaine ne se passe sans qu'un constructeur lance un rappel d'un ou de plusieurs de ses modèles... Sans même parler du scandale des airbags Takata, qui n'en finit pas d'avoir des répercussions, les campagnes s'enchaînent à une cadence effrénée. La dernière en date est celle de la toute nouvelle Renault 5 qui doit repasser par la case atelier (*voir p. 10*). Pour une voiture à peine sortie des chaînes et dont le développement a traîné, ça fait désordre. Mais un tour sur le très instructif site officiel* répertoriant tous les rappels ne fait que confirmer l'impression d'épidémie. Et permet de constater également que tous les constructeurs sont concernés, de Dacia avec son Jogger à Porsche avec son Taycan. Mais que se passe-t-il donc?

Tout d'abord, il ne faut pas prendre les rappels pour ce qu'ils ne sont pas. La plupart du temps, ce sont des actions préventives pour corriger un problème avant qu'il ne prenne trop d'ampleur. Un principe de précaution louable, sachant qu'avec les cadences de production actuelles, le nombre de modèles concernés peut rapidement devenir exponentiel. Selon le ministère des Transports, il y aurait ainsi encore 2,3 millions de véhicules équipés d'airbags Takata en circulation uniquement en France! Stellantis (1.2 PureTech et 1.5 BlueHDI) et Renault (1.2 TCe) peuvent aussi témoigner qu'un manque de réactivité sur le sujet risque d'avoir des conséquences désastreuses...

Comment, alors, expliquer ces défaillances successives? Plusieurs facteurs entrent en jeu, et souvent s'additionnent. Il y a d'abord la nouvelle donne économique de l'industrie automobile. La chasse aux coûts à toutes les étapes de la chaîne de production est devenue la règle et on a beau vouloir argumenter le contraire, les économies drastiques finissent par se ressentir sur la qualité. A cela s'ajoutent des délais de développement de plus en plus courts pour tenir le rythme des renouvellements, et des phases d'essais virtuels qui remplacent désormais les milliers de kilomètres auparavant parcourus dans des conditions réelles. Enfin, il y a la complexification grandissante des voitures – en particulier en matière de composants électroniques – et la course à celui qui aura la dernière innovation, au risque qu'elle ne soit pas tout à fait au point.

Quelle que soit l'explication, il serait bon que les marques arrêtent de compter sur les clients pour finir le développement de leurs modèles...

Mathieu

Trait d'humeur

Contrôle technique: excellents scores dans le Val-d'Oise...



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 20 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.

Une partie de la diffusion est vendue en pack avec Auto Plus Classiques.
Ce numéro comporte un encart Renault broché en central sur la totalité de la diffusion kiosque et abonnés.
Un dépliant Reworld Media Magazines "Dépliant CroisiEurope 2025" est posé en 4^e de couverture.



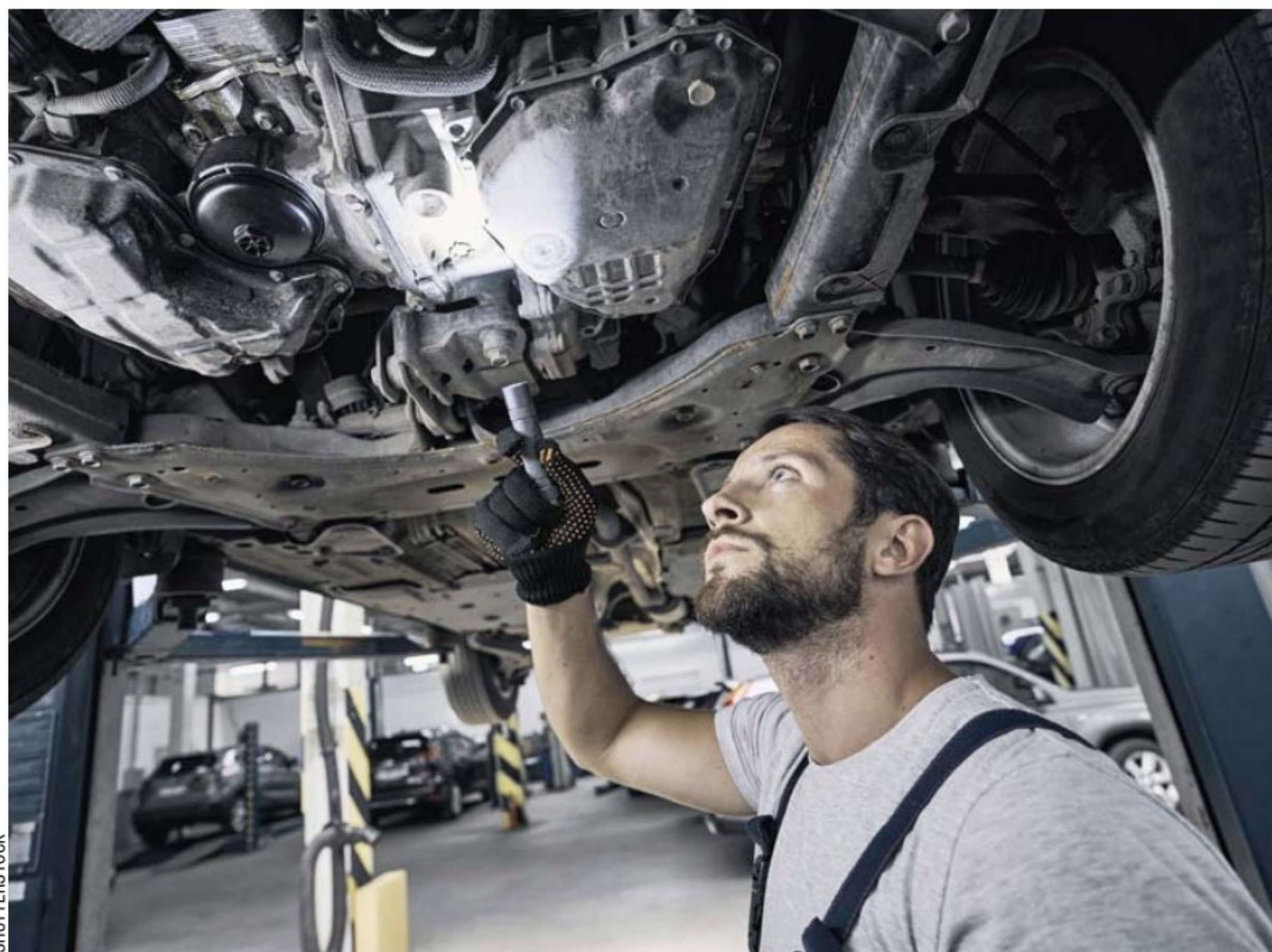
Nombre de voitures contrôlées, défaillances les plus fréquentes, départements où les autos sont le plus recalées, le rapport d'activité annuel de l'examen offre de précieux enseignements sur l'état du parc automobile.

L'état de

Depuis désormais trente-trois ans, c'est la même rengaine: les automobilistes doivent soumettre, souvent avec appréhension, leur voiture à l'épreuve. Chaque année, environ la moitié du parc français – les véhicules avant leur quatrième anniversaire, puis tous les deux ans ou à l'occasion d'une cession (hors voitures de collection) – est tenue de passer devant des contrôleurs pour "assurer leur sécurité et leur conformité". Ainsi, en 2024, un peu plus de 19,2 millions de voitures ont franchi ce cap, un chiffre légèrement en baisse par rapport à 2023 (- 1,2%) d'après le bilan annuel de l'UTAC-OTC*. Premier enseignement, le nombre d'échecs montre que l'état du parc est plutôt stable. En effet, bien que le taux de prescriptions de contre-visites varie, comme à l'accoutumée, fortement d'un département à un autre (voir carte ci-contre), au global 19,02% d'autos ont été recalées à l'examen en 2024, soit exactement la même proportion qu'en 2023 et quasiment similaire à 2022 (19%). Même topo quant à la part des véhicules retoqués pour cause de défaillances critiques (motif interdisant la circulation le jour même à minuit): elle est également stable à 0,69% en 2024 contre 0,7% un an plus tôt.

Des voitures vieillissantes

Pourtant, on pourrait s'attendre à des résultats qui se dégradent continuellement étant donné le vieillissement du parc roulant. En un an, l'âge moyen des voitures contrôlées est ainsi passé de 12,5 ans à 12,9 ans en 2024. Plus de la moitié d'entre elles (52,3%) ont d'ailleurs plus de 10 ans!



Une proportion également grandissante. Cette tendance s'explique notamment par le marché des voitures neuves qui n'a jamais retrouvé le volume d'avant covid, tandis que celui de l'occasion ne cesse de progresser. "Les automobilistes, face aux incertitudes sur les énergies à privilégier en raison des lois de transition écologique, conservent leur véhicule plus longtemps et, logiquement, font plus attention à son entretien", analyse Laurent Palmier, PDG de Sécuritest dont les centres

de contrôle technique représentent un tiers du marché français. Quid de 2025? Rassurez-vous, pas de bouleversement à l'horizon. Contrairement à ce qu'ont relayé plusieurs médias récemment, qui ont laissé entendre que les véhicules de plus de 10 ans devront passer le contrôle technique tous les ans, la périodicité de l'examen reste inchangée et, en ce qui concerne les automobiles, aucune évolution réglementaire n'est prévue pour le moment.

19,2 millions d'autos contrôlées

Ce sont exactement 19 216 001 voitures qui ont subi l'épreuve l'an dernier. Les centres de contrôle technique ont connu une légère baisse de fréquentation avec 240 000 autos de moins qu'en 2023. Cela étant, ils n'ont pas chômé, sachant que, dans le même temps, avec le contrôle technique des véhicules de la catégorie L devenu obligatoire depuis avril 2024, environ 980 000 deux-roues et voiturettes ont dû aussi se soumettre à cette contrainte.

19,02% de contre-visites

Un peu plus de 3,6 millions de véhicules ont échoué à l'examen, dont 25 000 en raison de défaillances critiques, interdisant leur circulation. Sans surprise, le risque d'échec augmente avec l'âge: une voiture sur quatre de plus de 10 ans a été retoquée, contre 12% pour les modèles âgés de 7 à 10 ans et seulement 8% pour ceux de 4 à 7 ans.

12,9 ans en moyenne

En moins de dix ans, l'âge moyen des véhicules inspectés a augmenté d'un an et demi (11,4 ans en 2015). Logique étant donné que le parc roulant ne cesse de vieillir. Dans le détail, on relève une baisse des premiers passages (voitures de 4 ans ou moins) représentant 4,8% des contrôles contre 6,1% un an plus tôt. A l'autre bout de la chaîne, près de 43 000 voitures de collection ont été examinées (dont 6 200 retoquées), affichant un âge moyen de 46,9 ans.

6 790 centres en France

En tenant compte des ouvertures et fermetures, on dénombre 77 centres agréés de plus qu'en 2023. Il y a, en moyenne, 67 établissements par département mais tous ne sont pas pourvus de la même manière. Aux deux extrémités, Mayotte n'en compte que 4 contre 240 dans le Nord. Néanmoins, l'écart reste logique au vu des parcs respectifs, les deux départements ayant contrôlé en moyenne le même nombre de véhicule, soit 3 000 voitures/an par établissement.

*Organisme technique central dépendant du ministère des Transports.

Les lieux 2024

Le grand écart : de 9,8 à 27,8 % de contre-visites selon le département

Taux de contre-visites en pourcentage par département

9 à 12,9 % 13 à 16,9 % 17 à 19,9 % 20 à 23,9 % 24 % et plus

■ Le Val-d'Oise champion indétrônable ! Comme depuis plusieurs années, "le 95" présente la plus faible proportion de véhicules recalés (9,8 %). En revanche, le trio gagnant diffère un peu en 2024. En effet, on retrouve encore en deuxième position la Seine-Saint-Denis (10,8 %), mais la Haute-Corse perd deux places au classement par rapport à 2023 et les Hauts-de-Seine complètent le podium (12,4 %) en 2024.

■ Ce palmarès suggère-t-il que ces Franciliens entretiennent mieux leurs véhicules ? Difficile de ne pas penser que, dans certains départements, les contrôles peuvent être plus complaisants. Cependant, Laurent Palmier, PDG de Sécuritest, avance qu'il y a aussi des zones où les automobilistes ne se soumettent tout bonnement pas à l'examen... Et de rappeler que les centres habilités subissent régulièrement des vérifications. D'ailleurs, le rapport de l'OTC indique que 333 établissements ont vu leur agrément annulé l'an dernier.

■ A l'inverse, la Guyane (27,8 %), l'Ille-et-Vilaine (26,9 %) et la Loire-Atlantique (26,6 %) comptent le plus de recalés. Et concernant les défaillances les plus graves imposant l'immobilisation du véhicule, on retrouve pratiquement les mêmes : l'Ille-et-Vilaine et la Loire-Atlantique affichent les plus grosses proportions de défaillances critiques (respectivement 1,49 % et 1,24 %), tandis que le Val-d'Oise et la Seine-Saint-Denis détiennent le taux le plus bas (0,2 % chacun).



Le top 5 des défaillances

Voici les principaux motifs qui font qu'une automobile présente une anomalie au contrôle technique (hors véhicules spéciaux ou de collection). En 2024, seules 10,17 % des voitures examinées ne souffraient d'aucune défaillance (contre 10,27 % un an plus tôt), 18,33 % ont reçu une prescription de contre-visite pour défaut majeur et 0,69 % pour défaut critique. Notez qu'un véhicule peut être affublé de plusieurs défaillances.



Au global, la partie "Essieux, roues, pneus, suspension" agrège le plus haut taux de contre-visites (10,5 %).

Défaut mineur (pas de contre-visite)	Défaut majeur (contre-visite sous 2 mois)	Défaut critique (immobilisation le jour même à minuit)
Mauvaise orientation d'un feu de brouillard avant : 49,7 %	Mauvaise orientation d'un feu de croisement : 4,7 %	Corde de pneu visible ou endommagée : 0,25 %
Anomalie du dispositif antipollution sans dysfonctionnement important : 24,7 %	Pneu gravement endommagé, entaillé ou montage inadapté : 3,5 %	Usure excessive des plaquettes ou des garnitures de frein : 0,07 %
Disque ou tambour de frein légèrement usé : 24,6 %	Contrôle impossible des émissions à l'échappement : 2,9 %	Efficacité du frein de service inférieure à 50 % : 0,06 %
Pneu, usure anormale ou présence d'un corps étranger : 24,2 %	Opacité des fumées dépassant la valeur prescrite ou mesures instables : 2,7 %	Non-fonctionnement des feux stop : 0,05 %
Carrosserie, panneau ou élément endommagé : 22,2 %	Indicateur d'usure de pneu atteint : 2,2 %	Profondeur des sculptures de pneus non conforme : 0,05 %



Option spécial mandataire

Je viens de commander un Peugeot 3008 Hybrid 136 neuf. Je voulais prendre l'option Grip Control, mais mon vendeur m'a dit qu'elle n'existait plus. Pourtant, certains mandataires proposent un pack Hiver qui comprend cet équipement.

jpierremartin, par e-mail

Pierre Audemar. Le Grip Control est bien intégré au pack Hiver optionnel disponible sur le 3008... mais pas en France. Peugeot considère que la demande pour cet équipement serait trop faible chez nous. Les mandataires auxquels vous faites référence s'approvisionnent donc dans un pays qui propose cette option.



N. SOLER

"Étonnant, le look de la future Peugeot 208 (Auto Plus n° 1903, p. 20). Son dessin général paraît des plus fades et on dirait que les designers ont voulu "l'agréments" de détails inspirés d'autres marques. Exactement ce que font les constructeurs chinois..."

Quentin P., par e-mail



MAZDA

Remplacement salvateur?

Après des trajets plus ou moins longs en voiture, je suis sujet à des douleurs de dos intenses. Les sièges installés dans les voitures actuelles manquent, en effet, de maintien latéral et de confort de manière générale. J'ai essayé plusieurs voitures pour remplacer la mienne, mais toutes ont ce défaut. Puis-je faire faire une sellerie sur mesure par un professionnel et l'installer ensuite dans mon véhicule?

Jean-Pierre M., Mions (69)

Pascale Gétin. Les sièges d'une voiture sont un élément essentiel lié, entre autres, à la sécurité. A ce titre, les modifier, ou les remplacer par d'autres qui ne seraient pas homologués, vous mettrait en porte-à-faux vis-à-vis, notamment, de votre assureur. Néanmoins, depuis quelques années, l'AGR (un organisme allemand regroupant des professionnels de santé spécialisés dans la lutte contre le mal de dos) travaille en collaboration avec plusieurs constructeurs, et des sièges labellisés AGR sont ainsi certifiés "bons pour le dos". Sont notamment concernées les marques allemandes, mais aussi Ford, Peugeot ou encore Skoda.



STELLANTIS

AIRBAGS TAKATA DÉFECTUEUX: UNE CAMPAGNE DE RAPPEL BROUILLONNE...

Autos rappelées dans la partie nord de la France

Pas d'interdiction de conduire?

Il y a quelques jours, tous les médias ont parlé du nouveau rappel Citroën/DS pour changer, cette fois-ci, les airbags des voitures circulant dans la partie nord du pays, et ma Citroën C3 est concernée. Mais, surprise à la lecture du courrier du constructeur: à aucun moment, il n'est inscrit que je ne dois plus conduire ma voiture jusqu'à ce qu'elle soit réparée. J'avoue que je suis inquiète. Puis-je continuer à utiliser ma voiture sans mettre ma vie en danger?

Maryvonne C., Redon (35)

Saïda Djerrada. Il faut bien l'avouer, en mai dernier, en lançant le rappel MK7 (voir

Auto Plus n° 1867, p. 6), Stellantis s'est pris les pieds dans le tapis, à cause, principalement, d'une communication désastreuse. Pour la deuxième phase de cette opération, lancée en janvier, le groupe a voulu jouer la carte de l'apaisement et ne plus "interdire" à ses clients d'utiliser leur voiture. Mais, entre-temps, pour des raisons de sécurité, cette position a une nouvelle fois été revue. Depuis le 17 février, Citroën et DS Automobiles envoient donc de nouveaux courriers recommandés aux propriétaires, similaires à ceux du printemps dernier et indiquant un "stop drive" (interdiction de conduire). Vous devriez donc recevoir prochainement une telle missive. Quel cafouillage!

Electrique à pétrole

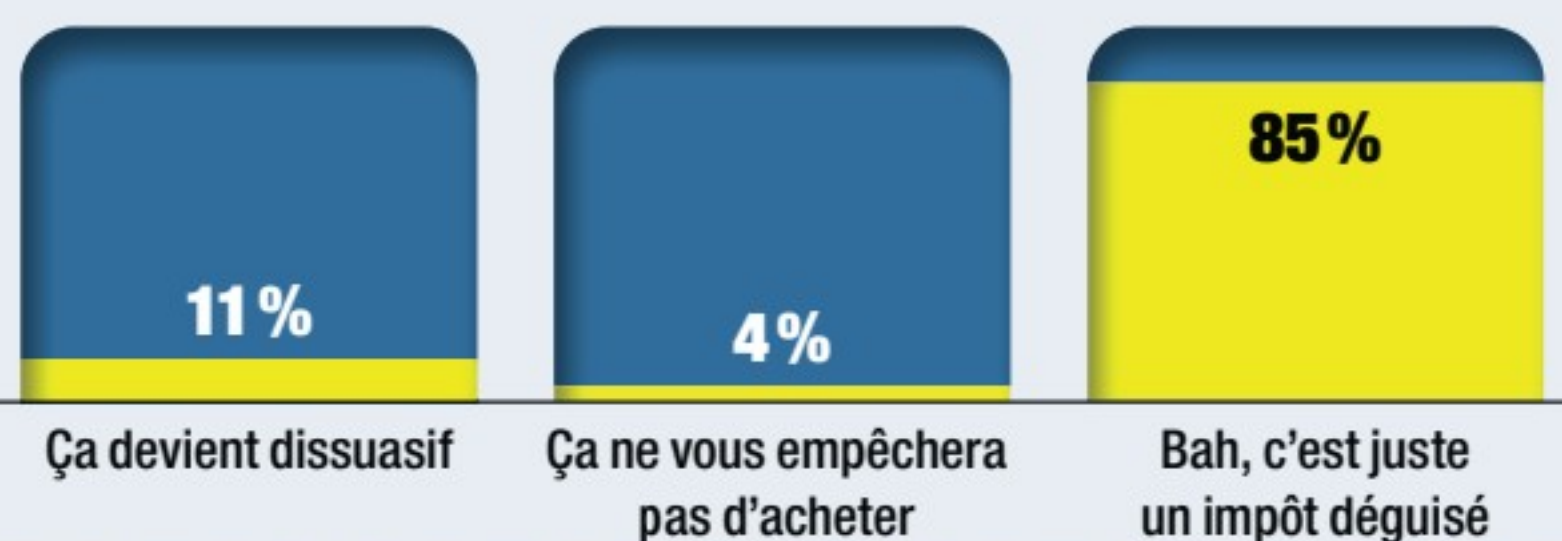
Puisque de nombreux automobilistes ne passent pas à l'électrique par peur de tomber en carafe faute d'avoir pu recharger, pourquoi les constructeurs n'équipent-ils pas ces autos d'un petit moteur thermique permettant de rallier la borne la plus proche?

zorro33000, par e-mail

Pierre Audemar. Des constructeurs (BMW pour son i3, Mazda pour son MX30...) ont déjà eu recours à ce système, baptisé prolongateur d'autonomie. Mais il est coûteux, et les autos sont alors considérées comme des hybrides rechargeables, et non plus comme des 100 % électriques. Cependant, la technologie n'a pas été abandonnée. Renault va même en produire, via sa filiale Horse, pour la marque brésilienne Lecar. Quant à un retour en Europe, vu les difficultés actuelles à vendre des pures électriques, pourquoi pas...

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Payer désormais un malus de quelques centaines d'euros pour un modèle courant (dès 113 g/km de CO₂):



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

- Passez-vous le contrôle technique dans les délais?
- Oui, toujours à l'heure!
 - Tête en l'air, j'ai parfois un peu de retard.
 - Rarement à temps.
 - Je n'ai jamais respecté l'obligation.

Cet encart d'information est mis à disposition gratuitement au titre de l'article L. 541-10-18 du code de l'environnement. Cet encart est élaboré par CITEO.

***Petit à petit,
tout le monde
fait son tri.***

**ON NE
LÂCHE
RIEN!**

TRIONS SYSTÉMATIQUEMENT

TOUS LES EMBALLAGES ET PAPIERS SE TRIENT



CAMÉRA CACHÉE

Avec Turo, la location entre particuliers est-elle pratique ?

LA MISSION DE NOTRE ESPION

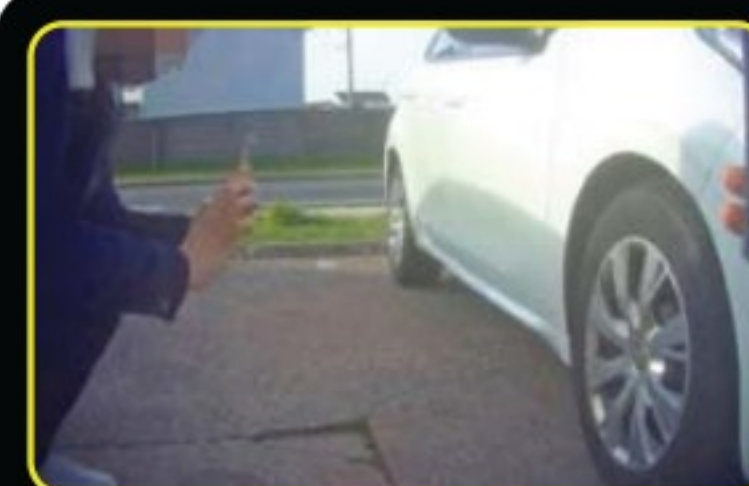
La plate-forme d'autopartage* américaine, bien implantée en France, vous promet de louer l'auto de votre choix facilement. Le service est-il fiable ou jonché d'obstacles ? Allons le tester.



L'inscription sur l'appli est plutôt simple et rapide. Nous renseignons notre localisation, une offre pléthorique et variée est alors proposée : Peugeot 107 de 2008, Porsche Cayman de 2021, Renault Trafic de 2024... Et les tarifs pour un même modèle d'âge identique sont tout aussi disparates.



Nous réservons une Peugeot 208 de 2019 appartenant à un usager habituel bien noté (une trentaine de prêts à son actif). Son prix ? 45 € la journée, 200 km inclus. Pas mal. La réservation est confirmée pour le lendemain. Le jour J, nous retrouvons le "loueur" pour la remise des clés.



Sur place, un jeune homme en train de faire des photos de son auto nous accueille. "Vous devrez aussi la photographier", explique-t-il. En effet, l'appli demande à chacun de prendre 15 clichés sous tous les angles. Avant de nous y atteler, notre hôte nous propose un tour du véhicule.

PHOTOS: DR



Au passage, il nous raconte son expérience : "Ça fait un complément de revenu et, généralement, il n'y a pas de problème. Sauf une fois où un locataire a embouti mon autre véhicule... mais avec Turo et l'assurance, tout s'est bien déroulé." Il nous remet les clés, l'auto est propre.



"Au retour, pourriez-vous prendre une photo du ticket quand vous aurez fait l'appoint de carburant ?" Car, selon lui, certains qui n'utilisent que quelques litres ne refont pas le plein. "Au final, ça coûte des sous." Ça s'entend. Et d'ajouter : "Et un carbu premium, c'est mieux." Mouais.



24 h plus tard, nous rendons la 208 au même endroit. C'est la compagne du proprio qui la récupère. "Tout s'est bien déroulé ? On préfère passer par cette plate-forme pour voir les locataires plutôt que de louer en libre-service." Puis avec l'appli, on refait 15 photos avant de lui rendre les clés.



Commode quand on fait le bon choix

Sur Turo, on trouve de tout : des modèles de luxe ou des vieilles guimbardes, à tous les prix. Pour ne pas risquer de se retrouver en carafe, mieux vaut choisir une auto plus récente d'un "loueur" rodé avec de bons avis. C'était notre cas, résultat, c'est fonctionnel et économique !

*Turo.com

BON PLAN OU PAS ?



Le Hyundai Inster à 129 €/mois



La promesse : l'offre de lancement du mini SUV électrique consiste en une location longue durée courant sur 37 mois et 30 000 km.

► Comme la quasi-totalité de ses rivaux, Hyundai a basé ses calculs

sur le niveau maximal de bonus écologique, à savoir 4 000 € (soumis à conditions de ressources). Dans ce cas, le 1^{er} loyer majoré, de 7 400 € au total, ne sera "que" de 3 400 € (14 % du tarif). Suivront 36 loyers de 129 €, n'incluant pas l'entretien (la garantie est de 5 ans). Soit un coût total de 8 044 € (32 % du prix neuf). Excellent ! Mais avec le bonus de 2 000 €, la facture passe à 10 044 € (40 % du tarif), bien, mais pas exceptionnel. Cette offre se base sur l'entrée de gamme 42 kWh qui ne devrait guère pouvoir parcourir plus de 200 km entre deux charges.

Intéressant uniquement si éligible au bonus à 4 000 €

La Suzuki Swift à 159 €/mois



La promesse : jusqu'au 31 mars, Suzuki propose une location longue durée de 37 mois/30 000 km pour moins de 160 €/mois sur sa citadine.

► Même si, dans la version

d'entrée de gamme qui nous intéresse ici (1.2 Hybrid Advantage affichée 18 990 €), la Swift est l'une des plus abordables de sa catégorie, pour atteindre un loyer aussi bas, Suzuki demande un apport élevé à ses clients. Celui-ci est de 4 000 €, soit 21 % du prix catalogue. Une fois tous les loyers cumulés, 9 724 € auront été déboursés (51 % du prix neuf). Un ratio fort peu attractif, d'autant que l'équipement de cette finition est limité à l'essentiel (clim' manuelle...). En cas d'achat classique, la Swift n'est guère plus alléchante avec son rabais de 1 800 € (- 9 %).

Peut mieux faire, en location comme à l'achat

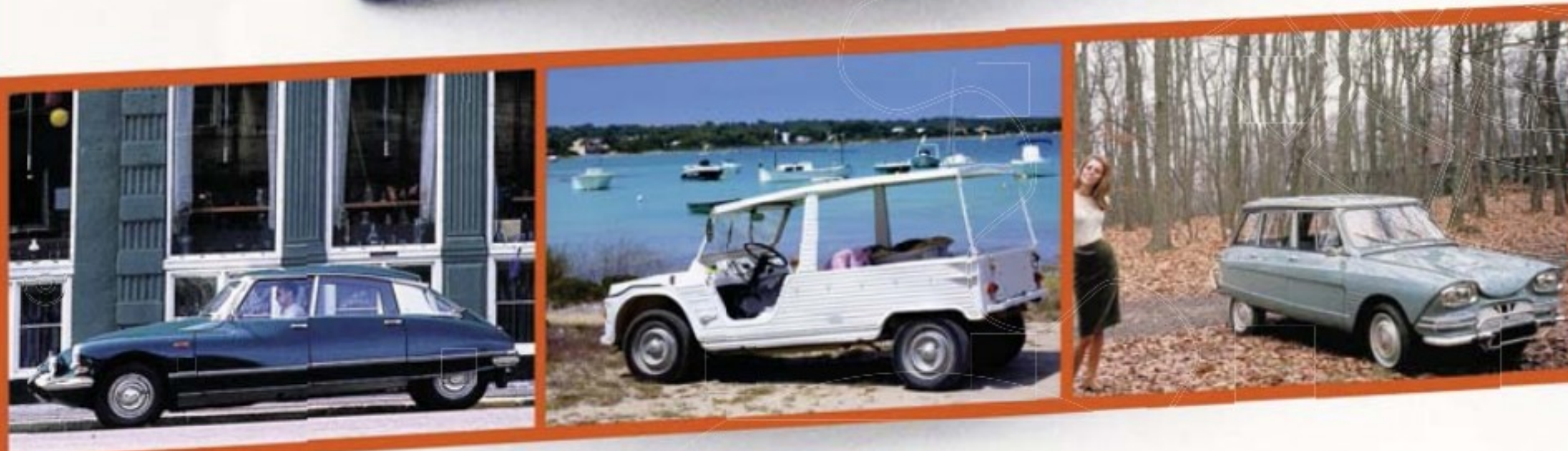
CHRONOLOGIE D'UNE ÉPOPÉE FRANÇAISE

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



COÛT DES RÉPARATIONS

Toujours plus élevé !

Le tarif des pièces détachées flambe, et embarque avec lui celui des réparations. Et ce n'est que le début, l'évolution vers davantage de technologie et d'électrification laissant craindre le pire pour l'avenir.

L'inverse nous aurait surpris ! Une fois encore, le prix des pièces détachées continue d'augmenter, et rien ne semble pouvoir l'arrêter. L'organisme SRA*, chargé par les assureurs de suivre l'évolution du coût des réparations des véhicules sinistrés, observe régulièrement deux courbes : celle du coût des répa-

rations des véhicules sinistrés – incluant le prix des pièces de rechange – et celle du tarif brut des pièces des constructeurs. Résultat, du côté des voitures sinistrées, la hausse du prix de la pièce de rechange est estimée à + 7,3 % entre 2023 et 2024, et à + 29 % ces quatre dernières années ! Une augmentation

d'autant plus fâcheuse que les pièces de rechange sont de loin le poste qui pèse le plus (52,3 %) sur le montant total des réparations. Et aucun type de pièce n'est épargné, la hausse allant de + 4 % pour un condensateur de climatisation à + 22,6 % pour un pavillon, en passant par + 14,4 % pour le pare-brise et + 12 % pour les optiques avant. Les autres postes gonflent également : + 5,1 % pour la main-d'œuvre et + 5 % pour la peinture. Si l'on se penche sur l'évolution des tarifs des pièces constructeurs, on peut voir que les vannes restent tou-

jours grandes ouvertes : + 5,9 % des tarifs bruts sur un échantillon de pièces (12 000 références) de 271 modèles représentatifs de 31 marques dont les variations sont suivies tout au long de l'année. Une bonne majorité des constructeurs ont augmenté leur tarif deux à trois fois au cours de l'année, sur un prix de vente déjà élevé, précise l'organisme. Et cette tendance ne devrait clairement pas faire marche arrière, notamment avec l'intégration de pièces de plus en plus technologiques (systèmes d'aide à la conduite, leds,

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 27 février 2025. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE (1)			SP95-E10 (1)		
Prix moyen (2) 1,724 € ↘			Prix moyen (2) 1,769 € ↘		
1 ^{er}	Hyper U	1,655 €	1 ^{er}	Hyper U	1,687 €
2 ^e	E.Leclerc	1,660 €	2 ^e	E.Leclerc	1,699 €
3 ^e	Super U	1,662 €	3 ^e	Super U	1,703 €
4 ^e	Cora	1,670 €	4 ^e	Cora	1,709 €
5 ^e	Intermarché	1,672 €	5 ^e	Auchan	1,718 €
6 ^e	Auchan	1,673 €	E85 (1)		
7 ^e	Netto	1,677 €	Prix moyen (2) 0,795 € ↘		
8 ^e	Total Access	1,683 €	1 ^{er}	Hyper U	0,729 €
9 ^e	Carrefour	1,686 €	2 ^e	Intermarché	0,731 €
10 ^e	Match	1,689 €	3 ^e	E.Leclerc	0,734 €

(2) SP95: 1,794 € ↘ | SP98: 1,874 € ↘ | GPL: 1,012 € ↘ | Baril de Brent: 69,43 € ↘

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

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

AUDI, CITROËN, DACIA, OPEL, PEUGEOT, RENAULT, VOLKSWAGEN...

Pluie de rappels des constructeurs

C'est la loi des séries ! Les constructeurs rappellent régulièrement des véhicules pour ajuster des équipements ou remplacer des pièces défectueuses, mais, ces derniers temps, les campagnes de rappel se multiplient. Bien que les médias ne s'en fassent pas toujours l'écho, la campagne récente liée aux airbags Takata a fait beaucoup de bruit. Et pour cause, le rappel est massif (2,3 millions de véhicules en France), lié à la sécurité et surtout contraignant (voir p. 6 et 55). Fin février, une liste** des modèles concernés publiée par le gouvernement inclut non seulement Citroën et DS, mais aussi des marques du groupe Volkswagen (Audi, Seat, Skoda et VW). S'il ne s'agit pas dans son cas d'un rappel sécuritaire, Renault a, pour sa part, annoncé la semaine dernière que près de 16 000 Renault 5 devront passer en atelier afin d'éviter des problèmes de démarrage. Au même moment, on a appris que 1 400 propriétaires de Dacia Jogger risquent la perte de la roue arrière en raison d'un défaut de serrage de vis. Enfin, fin février, Stellantis a lancé une campagne de rappel de 70 000 voitures (Citroën C3, Peugeot 208 et Opel Corsa) à cause d'une anomalie sur une buse du moteur 1.2 PureTech. A qui le tour ?

Saïda Djerrada



Caméra embarquée. La Commission nationale de l'informatique et des libertés (Cnil) lance un groupe de travail sur "l'absence de cadre juridique spécifique" concernant l'usage de dashcams par les automobilistes particuliers et prévoit, fin juin, d'émettre des recommandations au législateur. **Franciliens désintéressés.** La Ligue de défense des conducteurs a révélé les résultats de la

optiques dissociées...) et design (beaucoup d'éléments soudés à l'arrière) dans les véhicules.

Très chères électriques

Bien que le diesel reste majoritaire (51,2%) parmi les véhicules accidentés, suivi de l'essence (36,9%), les véhicules "électrifiés" sont très représentés, avec 7,6% d'hybrides et, surtout, 3,9% de voitures électriques. C'est énorme au regard de ce que ces dernières représentent dans le parc roulant (à peine 1,5%). Et côté pièces de rechange... la facture est sacrément salée! Le coût moyen de réparation d'une voiture électrique est en

moyenne plus élevée de 15% par rapport à un véhicule thermique. En cause? Des dommages plus importants dus au poids plus élevé et l'usage de matériaux plus complexes à réparer (aluminium, composites) et de pièces spécifiques (prises, câbles, batteries, modules...). En outre, ces véhicules nécessitent du temps supplémentaire de main-d'œuvre pour les opérations de mise en sécurité du véhicule et d'intervention sur la partie électrique. In fine, que ce soit en thermique ou en électrique, mieux vaut miser sur la prudence au volant...

Séverine Fontaine

€		
+ 25,7 % C'est l'augmentation du coût moyen des réparations depuis 2020. En 2024, le coût a grimpé de 6,2% sur l'année, le poste "pièces" comptant pour 52,3% du montant total des réparations, la main-d'œuvre pour 37,3% et la peinture pour 10,4%.	17,3 % C'est la proportion des réparations contenant au moins une pièce d'occasion en 2024, (contre 9,5% en 2020). C'est toujours peu, d'autant que les éléments d'occasion ne représentent que 5,3% des pièces remplacées en 2024 (contre 3% en 2020).	10,8 % C'est le taux d'irréparabilité des véhicules endommagés en 2024, en augmentation par rapport à 2023 (9,3%). Le nombre des véhicules classés économiquement irréparables ne cesse d'augmenter, particulièrement ces trois dernières années selon le SRA.

LA QUESTION INATTENDUE

Combien y a-t-il d'autos électriques de plus de 20 ans en circulation?



Avant l'arrivée des Renault Zoe, Tesla et consorts, quelques modèles 100% électriques étaient déjà sur le marché, mais peu ont résisté. Actuellement, seules 181 voitures immatriculées avant 2005 subsistent dans le parc roulant. Parmi celles-ci, la Peugeot 106 se distingue avec 74 exemplaires encore en circulation, suivie de la Citroën Saxo (51 unités) et du Renault Kangoo (14 exemplaires).

AAA-Data

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

consultation publique en ligne lancée en octobre dernier par la métropole du Grand Paris concernant la ZFE (zone à faibles émissions). Conclusion? Sur les 5,6 millions d'habitants concernés, seuls 1 752 se sont prononcés... 94% d'entre eux ayant émis un avis défavorable.

FLASH
INFO

Radars & compagnie

Voitures privatisées: Mobiom décroche un juteux contrat

Depuis 2017, la gestion des voitures radars a été déléguée à des sociétés privées. Cela concerne actuellement 55 départements, avec 31 autres à venir. Pour rationaliser cette démarche sur l'ensemble de la France métropolitaine (hors Ile-de-France et Corse), la sécurité routière a modifié la répartition des marchés publics en créant trois zones géographiques: nord, sud et ouest. Et la zone nord, comprenant Bourgogne-Franche-Comté, Grand Est, Hauts-de-France et Normandie, vient d'être attribuée à Mobiom. Un contrat de deux ans, qui s'élève à 40,4 millions d'euros, avec la possibilité de reconduction jusqu'en décembre 2029.

Pour mémoire, dans le sud, les voitures radars seront déployées pour la première fois en

Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur, sous la conduite de la société OTC, pour un montant de 34,4 millions d'euros. Ce marché est également renouvelable, jusqu'en octobre 2028. Quant à la zone ouest, incluant Bretagne, Centre-Val de Loire, Nouvelle-Aquitaine et Pays de la Loire, Mobiom a décroché un contrat de 21,3 millions d'euros, reconductible jusqu'en juin 2027.

Le grand gagnant de cette restructuration est donc bel et bien Mobiom. Pionnier des voitures radars privatisées, il a obtenu le tout premier marché public de ce type en Normandie en 2017. A l'inverse, les grands perdants sont les sociétés GSR et Securitas, qui ne font plus partie des prestataires retenus.

Nicolas Lourdin

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



Contrôle aux jumelles - Bouches-du-Rhône (13)

RD6. Contrôle aux jumelles bien caché sur le pont de Simiane, pour ceux qui viennent de Gardanne en direction de Septèmes-les-Vallons. Limitation à 110 km/h. 43°26'08.8"N 5°25'35.1"E

Hibou embarqué - Isère (38)

Saint-Martin-d'Hères. Une fringante Megane 2 break (AD-455-EL) était postée sur l'avenue Gabriel-Péri, devant KFC et Self Car, pour contrôler les véhicules se dirigeant vers la rocade. Limitation à 50 km/h. 45°11'05.6"N 5°45'55.3"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



Oise (60)

RD938, PR 74+540, Larbroye (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome a pris place dans la traversée de Larbroye. 49°34'22.2"N 2°57'20.6"E



Moselle (57)

RD14a, PR 0+970, Hettange-Grande (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome est installé à la sortie d'Hettange-Grande en direction d'Elange. 49°23'44.1"N 6°09'07.2"E



Loire (42)

RD8, PR 75+700, Champdieu (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome se trouve juste après le rond-point à la sortie de Montbrison en se dirigeant vers Boën-sur-Lignon. 45°37'56.2"N 4°03'27.2"E



Gironde (33)

RD1010, PR 79+650, Salles (dans les deux sens), 70 km/h. Le radar autonome est positionné entre La Vignolle-de-Salles et le magasin Point P. 44°35'01.9"N 0°46'35.9"W



PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

F HC - 123 - EV 34





Tout feu tout froid

Cet automobiliste canadien ne pourra pas reprendre le volant de sitôt... en raison d'un incendie. Le 18 février, les pompiers d'Edmonton ont été appelés pour combattre un feu qui a ravagé un entrepôt près de sa résidence. Bien qu'ils aient réussi à maîtriser les flammes, l'eau utilisée pour éteindre le sinistre a rapidement gelé, formant d'imposantes sculptures de glace. En effet, la région, touchée par des chutes de neige, connaissait ce jour-là des températures glaciales atteignant - 38 °C.



Vos images

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

vosimages.autoplus@reworldmedia.com



Bâche 100 % naturelle pour ce Peugeot Partner. Opération camouflage réussie... ou pas.

Par Gaby



Nouvelle Suzuki "Alto-Moquette"? Eh bien pas loin, l'auto-pub promeut bien la vente de moquettes synthétiques. Vu en Guadeloupe.

Par Laurent Joray



A Palerme en Sicile, les mafiosi n'ont qu'à bien se tenir. A bord de leur voiturette électrique dans les ruelles près de la cathédrale, la "polizia" veille.

Par Jean-Pierre Daillan



A deux lettres près... Comme le dit notre lecteur: "Ça le fait presque." Véhicule du "quasi" Lion repéré au Maroc.

Par Christian Isambert



ALPINE A390

Les derniers prépar

A moins de trois mois de la présentation officielle de l'A390, le premier crossover signé Alpine, *Auto Plus* vous dévoile ses lignes définitives. Un modèle important pour la marque sportive du groupe Renault, qui doit lui permettre de conquérir de nouveaux clients habitués à rouler en Audi, BMW, Porsche ou encore Tesla.

Le compte à rebours est lancé. La présentation de l'A390 est programmée pour le 27 mai prochain à Dieppe, fief d'Alpine, où ce véhicule sera d'ailleurs produit. La date n'a pas été choisie par hasard : elle coïncide avec les festivités du 70^e anniversaire de la marque, qui sera célébré en grande pompe quelques jours

plus tard (du 30 mai au 1^{er} juin). Pas sûr que la surprise enchante tous les amateurs des voitures au "A fléché". Depuis la présentation du show-car A390_β au dernier Mondial de l'auto à Paris, les avis divergent sur ce modèle à mi-chemin entre berline surélevée et SUV. Mais Alpine n'a pas vraiment le choix. Elle ne peut pas se limiter éternellement à

des segments de niche. Ce n'est pas une question de résultats – son chiffre d'affaires a triplé depuis 2020 – mais bien de notoriété et d'expansion. Pour attirer une clientèle plus large et plus familiale, elle doit donc explorer des marchés plus porteurs, comme l'ont fait Porsche avec le Cayenne ou Lamborghini avec l'Urus.

Des évolutions dans le détail

Dès lors, sans faire une croix sur ses "vrais" modèles sportifs (future A110, retour de l'A310), Alpine mise sur l'A390 pour répondre à ce besoin de polyvalence.

En Bref

Lancement: automne 2025

Longueur: 4,60 m environ

Moteurs électriques: 400 ch*

Tarif: à partir de 70 000 €*

*Estimation Auto Plus.



L'A390 affichera une longueur d'environ 4,60 m (VW ID.4, Audi Q4...). Sa signature lumineuse est assez chargée, sans doute pour atténuer visuellement la hauteur du véhicule. Remarquez également le bossage sur le toit. Ce dernier pourra être noir sur certaines versions.

ILLUSTRATION **Auto Plus**

MENIÈRE

atifs

Fidèle au show-car A390_β



PHOTOS : A. SAUNIER

Présenté lors du dernier Mondial de l'auto à Paris, l'A390_β annonçait assez fidèlement le premier crossover d'Alpine, attendu sur nos routes à l'automne prochain. Du moins extérieurement, car son habitacle restait très conceptuel avec ses portes à ouverture antagoniste, sa position de conduite proche de la Formule 1, son volant rétractable et son plancher en carbone recyclé. L'A390 de série s'inspirera de la planche de bord du Scenic E-Tech.

lence. Comparé au concept-car éponyme (voir encadré ci-contre), le modèle de série perd 10 cm en longueur (environ 4,60 m), tout en conservant une largeur similaire (1,90 m). Son pavillon, plus bas que celui d'un SUV classique, et sa silhouette élancée lui confèrent une allure de berlinette surélevée, bien en phase avec les tendances actuelles. Lors de la présentation de l'A390_β, Sovany Ang, directrice de la performance produit chez Alpine, annonçait un style extérieur fidèle à environ 85 % au modèle définitif. Effectivement, la ressemblance est >>>

ILLUSTRATION

Auto Plus



» frappante. A croire que le show-car a été conçu après le véhicule de série ! Les différences se jouent principalement dans les détails. Exit les caméras en guise de rétroviseurs extérieurs, les grandes jantes de 23" et l'aileron central qui s'étirait du toit jusqu'à la lunette arrière. Les portes à ouverture antagoniste laissent aussi place à des ouvrants classiques. Les poignées avant sont affleurantes, alors que celles de l'arrière sont implantées dans le montant, comme pour rappeler l'entrée d'air de l'A110. Les phares, absents sur le prototype, prennent place dans les écopes latérales, tandis que l'entrée d'air inférieure a été entièrement revue. La signature lumineuse avant reste inchangée : large bandeau (désormais scindé en trois parties), quatre petits feux en clin d'œil à la berlinette, multitude de triangles ajourés dans le bouclier. Sans oublier le lettrage

rétroéclairé de la marque. Ça fait beaucoup ! A l'arrière, l'éclairage ne joue pas plus dans la sobriété. Témoin du soin apporté à l'aérodynamisme, l'A390 conserve une ouverture à l'avant, canalisant le flux d'air le long du capot. A l'arrière, le bouclier comprend un diffuseur et des dérives latérales et un petit béquet sera intégré à la base de la lunette. Tout cela dans le but d'optimiser l'autonomie. Car oui, ce modèle sera bel et bien 100% électrique. Il partagera d'ailleurs sa plateforme avec le Renault Scenic E-Tech, mais Alpine promet un recalibrage des liaisons au sol, afin d'offrir un comportement plus affûté. On peut faire confiance à la marque, tant le travail effectué sur la petite A290 (qui reprend la base technique de la R5) se montre convaincant (voir Auto Plus n° 1889). D'autant que l'A390 pourra compter sur trois moteurs élec-

trique (un à l'avant, deux à l'arrière) et sur une botte secrète : l'Active Torque Vectoring. Cette technologie, notamment utilisée par Porsche, permet de moduler le couple envoyé à chaque roue arrière pour limiter l'inertie et améliorer l'agilité dans les virages.

Proche du Scenic à l'intérieur

Si le design extérieur de l'A390 tranche radicalement avec celui du Scenic, les similitudes seront bien plus marquées dans l'habitacle. L'agencement intérieur devrait en effet être très proche de celui du Renault, même si l'ambiance sera plus cossue, pour justifier l'écart de prix. A l'image du duo R5/A290, quelques touches viendront renforcer son ADN sportif : sièges spécifiques, commande de boîte déplacée sur la console centrale, volant à méplat... Sans oublier le fameux bouton rouge, permettant d'obtenir un boost temporaire de puissance. ■

SCOOP Elle r



PHOTOS : SHIPROSHOTS



Les poignées de porte arrière, dissimulées dans les montants, rappellent par leur forme l'entrée d'air de l'A110. Le diffuseur et les dérives latérales, positionnées aux extrémités du bouclier, contribuent à améliorer l'aérodynamisme.

oule déjà !



Preuve que le projet est bien avancé, la future Alpine a récemment été aperçue sur la route (ou plutôt dans la neige !). Malgré le camouflage, la silhouette de la voiture se distingue facilement. L'A390 sera un modèle 100 % électrique, animé par trois moteurs (dont deux à l'arrière) développant une puissance totale avoisinant les 400 ch, selon nos estimations. Sa batterie d'environ 90 kWh permettrait une autonomie proche de 600 km.



PHOTOS OFFICIELLES



Selon Volvo, cette version Cross Country représentera entre 5 et 10% des ventes de l'EX30 en France. La galerie de toit (en photo) et les pneus tout terrain restent en option.

VOLVO EX30 CROSS COUNTRY

Taillé pour l'aventure

Look distinctif, transmission intégrale, garde au sol surélevée : l'EX30 Cross Country joue les véritables baroudeurs. Mais à quel prix ?

Dans sa nouvelle déclinaison Cross Country, le petit SUV électrique de Volvo prend des airs de baroudeur : élargisseurs d'ailes, bandeau noir sur la calandre et le hayon, jantes spécifiques de 19"... Mais il ne mise pas tout sur le look. Le châssis a été ren-

forcé, la garde au sol rehaussée (+ 19 mm), et les suspensions ont été assouplies pour améliorer les capacités hors des sentiers battus, sans sacrifier le confort. L'EX30 Cross Country repose sur la finition haut de gamme Ultra (caméra à 360°, toit vitré panoramique...) et n'est dispo-

En Bref

Lancement : juin 2025

Dimensions (en m) :
4,23 x 1,84 x 1,57

Moteur électrique : 428 ch

Tarif : à partir de 55 900 €

nible qu'avec la version la plus puissante du catalogue (428 ch), dont les deux moteurs (alimentés par une batterie de 64 kWh, pour 427 km d'autonomie) permettent quatre roues motrices. Un choix qui se reflète sur le tarif, qui débute à 55 900 €. Et il faut encore remettre la main au portefeuille pour de vrais pneus tout terrain (3 180 €). Le pack Adventure inclut lesdits pneus, et y ajoute une galerie de toit et des pare-boue, pour... 4 305 € ! De quoi renforcer encore le côté "off-road" de ce modèle (désormais produit en Belgique). Premières livraisons à l'automne prochain.



A bord, aucun détail ne distingue un EX30 classique de cette version Cross Country. En revanche, la dotation s'enrichit de sièges avant et volant chauffants.

AUDI Q6 E-TRON OFF-ROAD CONCEPT

De SUV à véritable tout-terrain

Certaines marques redoublent d'imagination pour promouvoir leurs nouveaux modèles. C'est le cas d'Audi, qui a transformé son SUV électrique Q6 e-tron en un redoutable franchisseur, avec une garde au sol rehaussée de 16 cm, des essieux surélevés, des voies élargies de 25 cm, deux moteurs de 517 ch et des pneus spécifiques. Un arsenal qui lui permettrait de gravir des pentes jusqu'à 45 degrés. Pour le plaisir des yeux, ce concept n'étant pas destiné à la vente...



La DS N°8 dévoile ses prix

DS lance sa nouvelle cross-berline avec un prix d'entrée fixé à 59 200 € pour la version électrique de 230 ch à "petite" batterie (74 kWh, 571 km d'autonomie). La version Long Range, capable de parcourir 750 km selon la marque, démarre à 63 300 €, tandis que la déclinaison de 350 ch à quatre roues motrices est proposée à partir de 74 600 €. Les premières livraisons sont prévues à l'automne. Les motorisations hybrides arriveront plus tard.



DS AUTOMOBILES

La BMW M3 CS Touring annonce la couleur

Encore plus performante que la M3 Touring, voici la M3 CS Touring ! Dans cette déclinaison radicale, vendue 165 500 € (hors malus), le break allemand reçoit des éléments de carrosserie en fibre de carbone, des réglages de châssis spécifiques ainsi que des pneus conçus pour la piste. Son six cylindres en ligne biturbo gagne 20 ch, portant sa puissance à 550 ch.



BMW

TOP 10 DES VENTES

Modèles électriques les plus vendus depuis le début de l'année

1	Renault 5	4707	-
2	Citroën ë-C3	4051	-
3	Tesla Model Y	1921	- 35%
4	Renault Scenic	1774	-
5	Peugeot E-208	1720	- 46%
6	Peugeot 3008	1362	-
7	Dacia Spring	1263	- 57%
8	Renault Megane	1057	- 47%
9	Volkswagen ID.3	1030	+ 230%
10	Tesla Model 3	992	- 60%

Avec 40 000 unités écoulées, le marché des électriques reste stable, marqué par l'excellent lancement de la R5 et la chute des Tesla et de la E-208.

Avec notre partenaire



LE RENDEZ-VOUS VINTAGE A NE PAS LOUPER



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 # D1670017

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_1905 la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

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

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Email : Téléphone :

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

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :
bit.ly/ap_1905

ou flashez le Qr code pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04 €) et du site internet (26 €). (1) Offre 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 serviceabomag@eras.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/03/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L. 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@worldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com



Tous les modèles testés cette semaine



Y. HYRON / ALFA ROMEO

P. 22, QUELLE VOITURE ACHETER EN 2025 : notre sélection toutes énergies confondues, avec notamment les **Citroën C3** et **C3 Aircross**, **Dacia Duster**, **Fiat Grande Panda**, **MG ZS**, **Peugeot 5008**, **Renault 5 E-Tech**, **Symbioz**, **Scenic E-Tech** et **Rafale**, **Skoda Octavia**, **Tesla Model 3**, **Volkswagen Golf**, etc.

P. 32, ESSAI PANORAMIQUE : le **Tesla Model Y** restylé.

P. 36, MATCH : le nouveau **Kia EV3** affronte le **Peugeot E-2008**.

P. 40, VIE QUOTIDIENNE : une semaine avec la **Volkswagen Passat**.

◀ P. 42, ON A TOUT ESSAYÉ : 24 heures d'endurance en **Alfa Romeo Junior**.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir

4s8

de 80 à 120 km/h en D

Kia EV3 58 kWh (204 ch)



F. GROUT

Le nouveau Kia EV3 affronte dans ce numéro son grand rival tricolore, le Peugeot E-2008 (voir p. 36). Côté reprises, le SUV citadin coréen domine sans mal son homologue français grâce à sa puissance et son couple supérieurs : il ne réclame que 4s8 pour passer de 80 à 120 km/h, ce qui lui vaut une très honnête 10^e place dans notre classement, contre 5s8 pour le Peugeot (bon dernier du tableau !). L'EV3 reste cependant loin des ténors de la catégorie, comme le Smart #1 Brabus, véritable mini-dragster de 428 ch capable d'effectuer le même exercice en seulement 2s2 ! Le cousin suédois de ce dernier, le Volvo EX30 Twin Performance, fait un tout petit peu moins bien, avec 2s4 (2^e). Enfin, l'Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce de 280 ch signe pour sa part un chrono de 3s3 (3^e place). Notons enfin que le Junior de 156 ch doit, comme son cousin l'E-2008, se contenter de la dernière place. Ce qui ne l'a pas empêché de briller dans une compétition assez particulière dans laquelle nous l'avons engagé (voir p. 42).

Vincent Desmonts



N. SOLER

TOP 20

Le Kia EV3 58 kWh face à ses rivaux

Reprises de 80 à 120 km/h en Drive

1 ^{er}	Smart #1 Brabus (428 ch)	2s2
2 ^e	Volvo EX30 Twin Performance (428 ch)	2s4
3 ^e	Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce (280 ch)	3s3
4 ^e	Volvo EX30 Single Ext. Range (272 ch)	3s4
5 ^e	Volvo EX30 Single (272 ch)	3s7
6 ^e	Smart #1 (272 ch)	3s8
7 ^e	Hyundai Kona Electric (217 ch)	4s2
8 ^e	Mini Aceman SE (218 ch)	4s4
9 ^e	Kia Niro EV (204 ch)	4s6
10 ^e	Kia EV3 58 kWh (204 ch)	4s8
11 ^e	Mini Aceman E (184 ch)	5s
12 ^e	Honda e:Ny1 (204 ch)	5s2
12 ^e ex ae	Kia EV3 81 kWh (204 ch)	5s2
14 ^e	Fiat 600 e 54 kWh (156 ch)	5s3
15 ^e	Jeep Avenger (156 ch)	5s4
16 ^e	Kia e-Soul (204 ch)	5s6
17 ^e	Alfa Romeo Junior Elettrica (156 ch)	5s8
17 ^e ex ae	DS 3 E-Tense (156 ch)	5s8
17 ^e ex ae	Hyundai Kona Electric (156 ch)	5s8
17 ^e ex ae	Peugeot E-2008 (156 ch)	5s8

◀ Petit, mais costaud. Le Smart #1 Brabus est le petit SUV affichant les reprises les plus musclées : seulement 2s2 pour passer de 80 à 120 km/h !



Quelle voiture acheter

Essence



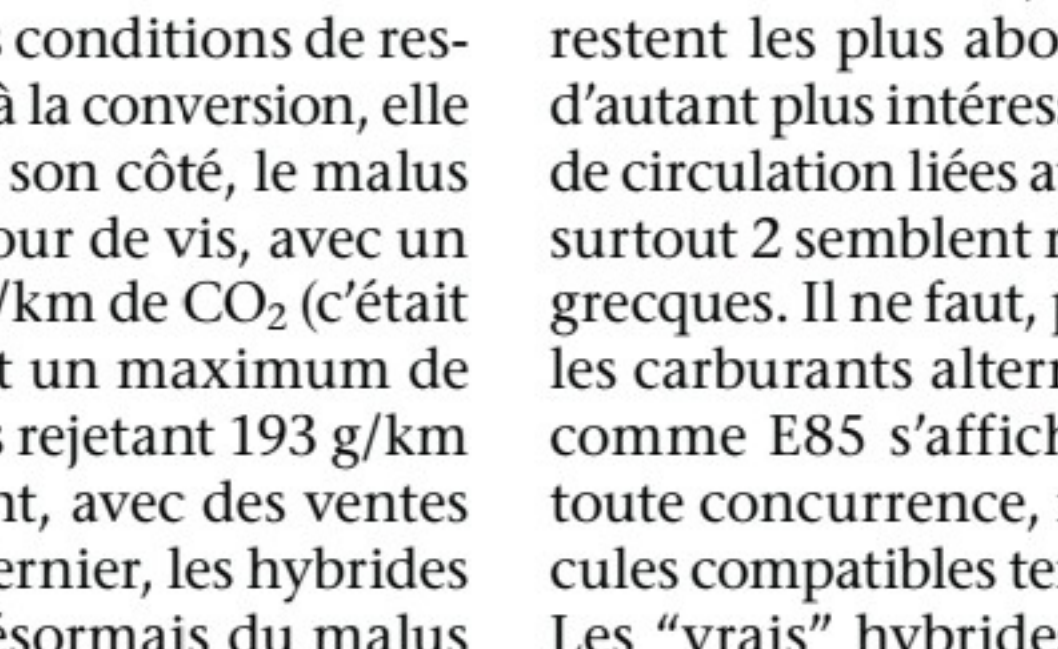
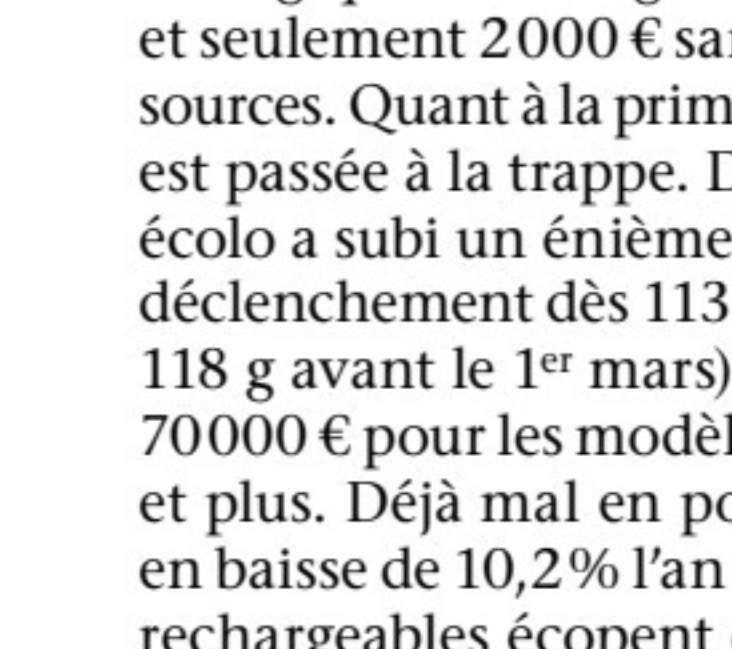
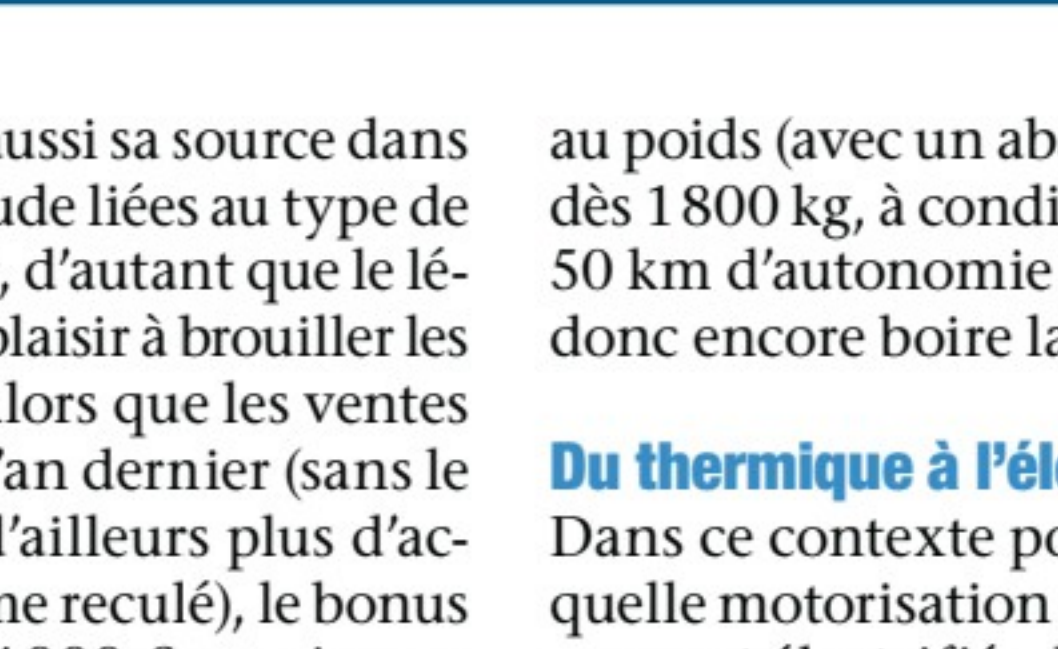
Largement déprimé, le marché automobile a rétréci de plus d'un cinquième depuis 2019. Prix en hausse, fiscalité de plus en plus confuse, bonus écologique qui s'effrite... bien choisir sa voiture neuve relève désormais du parcours du combattant ! Pour vous aider à y voir plus clair, *Auto Plus* vous livre les clés d'un bon achat et vous recommande les modèles qui méritent vraiment le détour.

Après un rebond de 16,1 % en 2023, le marché automobile français a connu une rechute en 2024 : -3,2%. Si l'Hexagone avait absorbé 2 214 279 voitures particulières en 2019, dernière année du "monde d'avant", seules 1 718 417 ont trouvé preneur en 2024, soit un recul de -22,4% ! En clair, plus d'un acheteur sur cinq a quitté le marché du neuf. Principale raison de cette désaffection : l'inflation galopante qui a touché les gammes des

constructeurs. Le prix moyen d'une voiture neuve, inférieur à 27 000 € en 2019, est passé à 36 700 € l'an dernier, soit une hausse de presque 27 % en cinq ans ! Mais le vent est en train de tourner pour les constructeurs, qui ne peuvent plus assumer que leurs usines soient au ralenti. Les remises ont donc fait leur retour, soit de façon très officielle avec des baisses de tarifs (notamment sur les modèles électriques), soit plus discrètement, par le biais de ristournes plus généreuses accor-

dées en concession. Les marques sont toutefois confrontées à un dilemme : elles ont supprimé des autos d'entrée de gamme abordables (notamment parmi les minicitadines), devenues difficiles voire impossibles à rentabiliser du fait de la complexité des nouvelles normes européennes (CO₂, pollution, aides à la conduite...). Or c'est justement ces voitures accessibles qui manquent à l'appel pour faire revenir dans les showrooms la clientèle qui s'est évanouie ! Cependant, l'apathie du

acheter en 2025 ?



Au sommaire

LES ESSENCE

Citroën C3 1.0 Turbo - 100 ch	p. 24
Renault Clio 1.0 Eco-G - 100 ch	p. 24
Skoda Octavia Combi 1.5 TSI Hybrid - 150 ch	p. 24
Suzuki Swift 1.2 Hybrid SHVS - 83 ch	p. 25
Volkswagen Golf 1.5 eTSI DSG7 - 116 ch	p. 25
Dacia Duster 1.2 TCe 4x2 - 130 ch	p. 25

LES DIESELS

Fiat Tipo 1.6 Multijet - 130 ch	p. 26
BMW 318d Touring - 150 ch	p. 26
Renault Kangoo 1.5 Blue dCi - 95 ch	p. 26

LES HYBRIDES

Citroën C3 Aircross 1.2 Hybrid - 136 ch	p. 28
Ford Kuga 2.5 Hybrid Flexifuel - 180 ch	p. 28
MG ZS 1.5 Hybrid+ - 197 ch	p. 28
Peugeot 5008 1.2 Hybrid e-DCS6 - 136 ch	p. 29
Renault Symbioz 1.2 E-Tech full hybrid - 145 ch	p. 29
Renault Rafale 1.2 E-Tech 4x4 Hybr. rech. - 300 ch	p. 29

LES ÉLECTRIQUES

Leapmotor C10 70 kWh - 218 ch	p. 30
Tesla Model 3 Propulsion 57 kWh* - 283 ch*	p. 30
Fiat Grande Panda 44 kWh - 113 ch	p. 30
Renault 5 E-Tech Autonomie Confort 52 kWh - 150 ch	p. 31
Renault Scenic E-Tech Grande Auton. 87 kWh - 220 ch	p. 31

Et aussi

L'essai panoramique du nouveau
Tesla Model Y Grande Autonomie 75 kWh* - 410 ch* p. 32

*Estimation Auto Plus.

marché trouve peut-être aussi sa source dans la complexité et l'incertitude liées au type de motorisation à privilégier, d'autant que le législateur prend un malin plaisir à brouiller les pistes sur le plan fiscal. Alors que les ventes d'électriques ont stagné l'an dernier (sans le leasing social, qui n'est d'ailleurs plus d'actualité, elles auraient même reculé), le bonus écologique a été rogné : 4000 € maximum et seulement 2000 € sans conditions de ressources. Quant à la prime à la conversion, elle est passée à la trappe. De son côté, le malus écolo a subi un énième tour de vis, avec un déclenchement dès 113 g/km de CO₂ (c'était 118 g avant le 1^{er} mars) et un maximum de 70000 € pour les modèles rejetant 193 g/km et plus. Déjà mal en point, avec des ventes en baisse de 10,2 % l'an dernier, les hybrides rechargeables écopent désormais du malus

au poids (avec un abattement de 200 kg, soit dès 1800 kg, à condition d'afficher au moins 50 km d'autonomie électrique) et devraient donc encore boire la tasse cette année.

Du thermique à l'électrique, le casse-tête

Dans ce contexte pour le moins chaotique, quelle motorisation choisir ? De plus en plus souvent électrifiés, les modèles thermiques restent les plus abordables et apparaissent d'autant plus intéressants que les restrictions de circulation liées aux vignettes Crit'Air 1 et surtout 2 semblent repoussées aux calendes grecques. Il ne faut, par ailleurs, pas négliger les carburants alternatifs : à la pompe, GPL comme E85 s'affichent à des prix défiant toute concurrence, même si l'offre de véhicules compatibles tend (hélas !) à s'atrophier. Les "vrais" hybrides, un peu plus coûteux

que les thermiques, garantissent des gains de consommation significatifs en ville, mais moins évidents sur autoroute, où leur moteur électrique n'est guère sollicité. Du côté des 100 % électriques, rappelons que seules les autos présentant un "score environnemental" suffisamment élevé (en gros, celles produites en Europe) peuvent prétendre au bonus, ce qui exclut notamment les "made in China" (c'était le but !). De nouveaux modèles abordables, comme la Fiat Grande Panda, ont fait leur apparition, mais ces citadines électriques à petites batteries sont peu adaptées aux longs trajets. Ceux-ci réclament des accumulateurs de grande capacité, si bien que les électriques présentant une réelle polyvalence s'affichent rarement à moins de 40000 € prix catalogue. On fait le point pour y voir plus clair.

Bien qu'en perte de vitesse, les modèles essence, GPL et E85 représentaient encore près de la moitié des immatriculations en France l'an dernier. Mais il leur devient de plus en plus difficile d'échapper au malus...

Changement de registre



Citroën C3 1.0 Turbo Plus - 100 ch

17 750 € / 17 600 €*
A. SAUNIER

Si la précédente C3 était une citadine d'obédience traditionnelle, la nouvelle génération mise à fond sur le rapport prix/prestations, avec la Dacia Sandero dans le viseur. La Citroën reste un peu plus coûteuse que sa rivale roumaine, mais se veut, en contrepartie, un peu plus charmante aussi, dehors comme dedans, où sa planche de bord est joliment présentée, à défaut d'impressionner par sa qualité de fabrication. Dans cette finition

de milieu de gamme, l'équipement s'avère sans vraies lacunes (clim' manuelle, Mirror Screen, banquette fractionnable, sièges Advanced Comfort très moelleux), même si les derniers raffinements technologiques figurent aux abonnés absents. Volontaire et pas trop gourmand, le moteur est convaincant. Enfin, les suspensions, très souples, donnent priorité absolue au confort, quitte à tolérer un roulis parfois excessif dans les virages.



La planche de bord au design plaisant se distingue par son instrumentation implantée sur un fin bandeau à la base du pare-brise.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	33s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	9s7/11s9/16s6
Consommation moyenne	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1 / 6,4 / 6,3 l/100 km
Coffre	310 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	127 g/km / + 360 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,02 x 1,76 x 1,57

LES PLUS

Prix compétitif, confort exemplaire, moteur volontaire, présentation intérieure chaleureuse

LES MOINS

Comportement pataud, finition un peu "cheap"

Près de ses sous



Renault Clio 1.0 Eco-G Techno - 100 ch

22 200 € / 19 500 €*
N. SOLER

La Clio GPL est désormais proposée 500 € moins chère que la version essence ! Il ne faut pas s'en priver, car cette 1.0 Eco-G, qui accepte toujours le sans-plomb, ne revient qu'à 84 €/1 000 km en moyenne avec du GPL : imbattable ! Son trois cylindres manque certes de brio, et la commande de boîte pourrait être plus douce et précise. Mais cette Clio n'en brille pas moins par sa polyvalence, son agrément de conduite et sa présentation intérieure. Cette finition Techno est par ailleurs bien dotée (GPS, caméra de recul...).

NOS MESURES (1)

Accélération 1 000 m D. A.	33s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8s6/12s2/17s9
Consommation moyenne	8,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,9 / 8 / 9 l/100 km
Coffre	323 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-ess./GPL	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Couple maxi (1)	170 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	109 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,05 x 1,80 x 1,44

LES MOINS

6^e trop longue, commande de boîte

1. Mesures en carburant au GPL.

LES PLUS

Coût d'utilisation GPL, polyvalence, confort, présentation, autonomie

La tête sur les épaules



Skoda Octavia Combi 1.5 TSI Hybrid Selection - 150 ch

36 490 € / 32 200 €*
F. GROUT

Les modèles Skoda brillent souvent par leur pragmatisme, et l'Octavia Combi ne fait pas exception avec son vaste coffre et son habitacle accueillant, dans un gabarit qui reste relativement contenu. On apprécie également la bonne ergonomie et l'excellente finition. Doté d'une hybridation légère, son 1.5 TSI se distingue par sa sobriété, sa souplesse et sa discrétion. Il affrontera sans mal les longs trajets à pleine charge, même si l'on peut trouver la boîte auto. un peu lente. Dernier point : côté tarifs, l'Octavia est bien placée.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	30s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s8
Consommation moyenne	6,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,8 / 5,5 / 6,9 l/100 km
Coffre	653 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteurs turbo-ess.+ électr.	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm ³
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	116 g/km / + 125 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 7 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,69 x 1,83 x 1,46

LES PLUS

Habitabilité/coffre, intérieur bien pensé, moteur sobre, tarif

LES MOINS

Boîte auto. peu réactive, place centrale AR inconfortable

Eloge de la légèreté



Suzuki Swift 1.2 Hybrid SHVS Privilege - 83 ch 18 390 € / 17 100 €*

Avec une simple hybridation légère, la Swift fait aussi bien, voire mieux, que certaines "vraies" hybrides ! Son secret ? Un poids (940 kg !) et un gabarit contenus, qui favorisent aussi l'agilité et les performances. Le petit moteur électrique assiste efficacement le trois cylindres pour offrir de la vivacité en ville comme sur route, même s'il faut abandonner la 5^e en relances. Trois regrets : les suspensions sont fermes, la direction trop légère et la finition perfectible. En revanche, l'équipement est complet.

LES PLUS
Équipement riche, sobriété, moteur tonique, agilité, gabarit contenu

NOS MESURES	
Accélération 1 000 m D. A.	34s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	13s/20s2
Consommation moyenne	4,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,7/5,2/4,9 l/100 km
Coffre	295 dm ³
LA TECHNIQUE	
Moteurs ess.+électr.	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 197 cm ³
Couple maxi	112 Nm à 4 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	99 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 5 rapports
Dim. L x l x h, en m	3,86 x 1,74 x 1,50

LES MOINS
Suspensions fermes, coffre petit, direction trop légère, finition

Retour aux fondamentaux



Volkswagen Golf 1.5 eTSI DSG7 VW Edition - 116 ch 35 570 € / 31 900 €*

Récemment restylée, la Golf en a profité pour corriger ses défauts d'ergonomie en adoptant un système multimédia plus clair et en revenant aux classiques boutons sur le volant. Heureusement, Volkswagen n'a pas touché au reste, et la Golf reste l'une des compactes les plus logeables, les plus confortables et les mieux finies. Et si ce moteur micro-hybride manque d'un peu de punch lors des accélérations et reprises, il maîtrise son appétit et fait preuve d'une agréable douceur. L'équipement est complet, mais les tarifs un peu élevés.

LES PLUS
Homogénéité, habitabilité, confort, ergonomie en progrès, équipement

NOS MESURES	
Accélération 1 000 m D. A.	32s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s3
Consommation moyenne	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/5,6/7,3 l/100 km
Coffre	431 dm ³
LA TECHNIQUE	
Moteurs turbo-ess.+électr.	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm ³
Couple maxi	200 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	121 g/km/+ 230 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 7 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,29 x 1,79 x 1,49

LES MOINS
Relances un peu justes, tarif un brin élevé

Il sait (presque) tout faire !



Dacia Duster 1.2 TCe 4x2 Journey - 130 ch 25 300 € / 25 300 €*

Affiché 3 000 € moins cher que l'hybride de 140 ch, le Duster TCe 130 ch ne manque pas d'intérêt. D'abord, il ne consomme que 0,2 l/100 km de plus en moyenne et, sur autoroute, c'est 0,2 l/100 km de moins ! Sa micro-hybridation en 48 V lui permet de produire des accélérations plus convaincantes, et le bloc 1.2 est épaulé par une boîte manuelle bien étagée. Voilà qui confère une grande polyvalence à cette

version, d'autant plus capable d'effectuer de longs trajets que sa mécanique se montre discrète, et que son comportement s'avère dynamique. En revanche, les bruits aérodynamiques sont un peu trop présents sur autoroute et la position de conduite pourrait être plus confortable (cuisses mal soutenues, volant trop loin). Pour le reste, le Duster s'apprécie pour sa bonne habitabilité et son rapport prix/prestations sans égal.



Dominée par des plastiques durs, la planche de bord n'en reste pas moins moderne. Mais on aimerait avoir davantage d'amplitude de réglages du volant en profondeur.

NOS MESURES	
Accélération 1 000 m D. A.	31s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7s4/10s5/15s4
Consommation moyenne	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,2/6,3/6,8 l/100 km
Coffre	565 dm ³
LA TECHNIQUE	
Moteurs turbo-essence + électrique	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	124 g/km/+ 280 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,35 x 1,82 x 1,66

LES PLUS
Moteur sobre et volontaire, boîte bien étagée, comportement routier, confort, coffre, habitabilité

LES MOINS
Position de conduite perfectible, bruits aérodynamiques

Avec seulement 7,3 % de part de marché, les diesels ont atteint un niveau bas historique en 2024, notamment du fait d'une offre en constante diminution. Pourtant, ce carburant est encore très pertinent sur certains modèles.

Le casse du siècle ?



Fiat Tipo 1.6 Multijet City - 130 ch

18900 € / 19140 €* FIAT

On pensait la Fiat Tipo disparue, après une carrière assez brève et plutôt en demi-teinte. La voilà de retour, exclusivement dans sa carrosserie de berline quatre portes et uniquement en diesel. Une proposition plutôt à contre-courant sur un marché qui ne jure plus que par les SUV et boude le "mazout". Oui, mais cette Tipo 1.6 Multijet est tout simplement le diesel le moins cher que l'on puisse trouver, avec un premier prix à 16900 €, soit 6000 € de

moins qu'une Renault Clio Blue dCi 100! Même cette finition City, mieux équipée (Mirror Screen, clim' auto., phares à leds, antibrouillards...), ne coûte que 19140 € tout compris. Certes, il faudra composer avec des suspensions fermes et une présentation qui commence à dater. Mais le 1.6 Multijet, volontaire et sobre, l'habitabilité généreuse et le coffre spacieux incitent à l'indulgence. Et, encore une fois, à ce tarif-là, cette Tipo est seule au monde. ■



Proposée à un prix canon, la Tipo offre en plus un équipement complet (clim' auto., Mirror Screen...).

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	212 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s6
Consommation cycle mixte	4,7 l/100 km
Poids	1300 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1598 cm³
Couple maxi	320 Nm à 1750 tr/mn
CO ₂ /Malus	122 g/km / + 240 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,54 x 1,80 x 1,50

LES PLUS

Tarif imbattable, moteur souple et sobre, habitabilité, coffre, équipement

LES MOINS

Suspensions fermes, présentation vieillissante

Le diesel moins cher que l'essence !



BMW 318d Touring M Sport - 150 ch

57200 € / 53400 €* N. SOLER

Sur le papier, cette 318d Touring M Sport revient à 2000 € de plus que la 318i essence équivalente. Sauf que cette dernière écope de plus de 3800 € de malus (CO₂ et poids), contre "seulement" 1343 € pour cette 318d, inversant la différence de tarif de presque 500 €. Et il n'y a rien à reprocher à son ensemble moteur/boîte performant et sobre, qui complète parfaitement un châssis offrant un excellent compromis confort/tenue de route. Ce break reste néanmoins petit (places AR et coffre), et ses interfaces sont peu intuitives. ■

LES PLUS

Agrément moteur/boîte, châssis, confort, finition

LES MOINS

Coffre petit, habitabilité AR moyenne, ergonomie des interfaces

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	213 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	8s8
Consommation cycle mixte	5,2 l/100 km
Poids	1735 kg
Coffre ⁽²⁾	459 dm³ ■

LA TECHNIQUE

Moteurs turbodiesel + électr.	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Couple maxi	320 Nm à 1500 tr/mn
CO ₂ /Malus	135 g/km / + 1343 € ⁽¹⁾
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Auto., 8 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,72 x 1,83 x 1,44

Volume et économies en famille



Renault Kangoo 1.5 Blue dCi Evolution - 95 ch

29000 € / 27300 €* A. SAUNIER

Qui se souvient encore des ludospaces? Ils sont pourtant toujours là, à commencer par le Kangoo! Grâce à ses racines d'utilitaire, il offre un vaste volume intérieur, permettant d'accueillir toute une famille et leurs bagages. Et quitte à rouler chargé, autant prendre un moteur diesel, plus adapté à ce genre de tâche. Assez sobre, le "petit" Blue dCi de 95 ch fait déjà le job grâce à son couple généreux à bas régime et à sa douceur. Il existe même en boîte auto. (+ 2500 €). De quoi faire de ce Kangoo un engin polyvalent. ■

LES PLUS

Moteur doux et souple, aspects pratiques pour une famille

NOS MESURES

Accélération 1000 m D. A.	37s1 ■
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	12s6/15s8/20s9 ■
Consommation moyenne	6,2 l/100 km ■
Route/Autoroute/Ville	6,2/6,1/6,2 l/100 km
Coffre	560 dm³ ■

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 8S
Cylindrée	1461 cm³
Couple maxi	260 Nm à 1750 tr/mn
CO ₂ /Malus	134 g/km / + 1238 € ⁽¹⁾
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,49 x 1,92 x 1,84

LES MOINS

Habitabilité et coffre moyens (dans une catégorie XXL), prix en hausse

1. Inclut le malus au poids. 2. Mesure labo Auto Plus.

DU 4 MARS AU 30 AVRIL 2025

CHAQUE SEMAINE

1000€*

à gagner

JEU 100% GAGNANT

ou 7€* sur **Cheerz**



mobilité club
france



STAGES
points.fr

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 vous autorisez à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier: ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier: FR7722 434057. "Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion. "A remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 30 avril 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire: fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à dpd@worldmedia.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.



Les "vraies" hybrides ("full" et rechargeables) ont représenté un peu plus d'un quart des immatriculations l'an dernier. L'offre ne cesse de s'élargir, portée notamment par les constructeurs français... et chinois.

Petit, mais costaud !



Citroën C3 Aircross 1.2 Hybrid Plus (7 pl.) - 136 ch

26 650 € / 26 900 €*

Vous cherchez le plus petit des SUV à sept places ? Pas la peine d'aller plus loin : le C3 Aircross est le seul du genre ! Les deux places supplémentaires ne conviennent cependant qu'à des enfants, et les déplier revient à quasiment supprimer le coffre. Le Citroën n'en reste pas moins fort accueillant, et procure un confort particulièrement douillet à ses passagers, en contrepartie d'un roulis important. Le 1.2 hybride se montre à la hauteur côté agrément, mais pourrait être plus sobre. Enfin, le C3 Aircross fait l'impasse sur les équipements les plus modernes. ■

LES PLUS

7 places, habitabilité, coffre, confort général, moteur volontaire

NOS MESURES

Accélération 1000 m D. A.	30s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s1
Consommation moyenne	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9/7,4/6,4 l/100 km
Coffre ⁽¹⁾	330/40 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	120 g/km/+ 210 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 6 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,40 x 1,80 x 1,66

LES MOINS

Comportement pataud, consommation décevante

Le dernier des Mohicans



Modèle photographié en finition Active X.

Ford Kuga 2.5 Hybrid Flexifuel Titanium - 180 ch

39 490 € / 35 700 €*

Faute de succès suffisant en Europe, Ford a retiré tous ses modèles carburant à l'E85... sauf ce Kuga ! Associant le superéthanol à l'hybridation, il offre un coût d'utilisation imbattable : 68 € tous les 1 000 km ! Récemment restylé, il adopte un écran plus grand, mais pêche toujours par une finition quelconque. C'est bien là son seul défaut, car le Kuga offre par ailleurs un habitacle vaste et bien pensé (banquette coulissante), un équipement complet et un tarif avantageux. Pour ne rien gâter, sa mécanique concilie douceur et efficacité. Un must ! ■

LES PLUS

Coût d'utilisation, mécanique douce, habitabilité, prix/équipement

NOS MESURES

Accélération 1000 m D. A.	30s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive ⁽²⁾	5s4
Consommation moyenne ⁽²⁾	8,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville ⁽²⁾	8/9,9/7,6 l/100 km
Coffre ⁽³⁾	de 500 à 641 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur essence/E85	4 cyl. en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 125 ch
Couple maxi combiné	235 Nm
CO ₂ /Malus	116 g/km/+ 125 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., à variation continue
Dim. L x l x h, en m	4,62 x 1,89 x 1,68

LES MOINS

Finition perfectible

Duster, prends garde !



Modèle photographié en finition Luxury.

MG ZS 1.5 Hybrid+ Comfort - 197 ch

24 990 € / 25 090 €*

Repoussé d'Europe à coups de tarifs douaniers sur ses voitures électriques, le chinois MG revient par la fenêtre avec des hybrides, qui échappent aux surtaxes ! Ce nouveau ZS Hybrid+ n'en reste pas moins fidèle au mantra du constructeur : en offrir un maximum à petit prix. Ce "grand SUV citadin" s'affiche donc à partir de 22 990 € avec 197 ch et un équipement complet (GPS, caméra de recul, conduite semi-autonome...) !

De quoi faire transpirer le Dacia Duster Hybrid, qui démarre, lui, à... 26 800 €. D'autant que le MG n'a pas à rougir de sa présentation (bien au contraire), que son comportement rassure, qu'il affiche une belle sobriété et un confort honorable. De quoi aider à pardonner un système d'info-divertissement peu intuitif et victime de bugs, une motricité limitée sur le mouillé (à cause de pneus premier prix) et des aides à la conduite capricieuses. ■



Présentation soignée et dotation riche, mais ergonomie perfectible à bord du MG ZS.

NOS MESURES

Accélération 1000 m D. A.	29s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6
Consommation moyenne	6,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/7,6/6,1 l/100 km
Coffre	432 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 136 ch
Couple maxi essence/électrique	128/250 Nm
CO ₂ /Malus	115 g/km/+ 100 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 3 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,43 x 1,82 x 1,64

LES PLUS

Rapport prix/prestations, équipement complet, sobriété, présentation soignée

LES MOINS

Interfaces peu ergonomiques et sujettes aux bugs, motricité limitée sur le mouillé, aides à la conduite erratiques

Le sens de l'accueil pour toute la famille



Peugeot 5008 1.2 Hybrid e-DCS6 GT - 136 ch

45 490 € / 43 300 €* Y. LEFEBVRE

Grand frère du 3008, le nouveau 5008 s'en distingue par ses mensurations supérieures, qui lui permettent d'accueillir une banquette coulissante et deux sièges supplémentaires dans le coffre. Ces derniers, assez accueillants pour des adultes, sont en outre plutôt faciles d'accès. Et si, au deuxième rang, les sièges indépendants du précédent modèle ont disparu, la banquette apparaît confortable. A l'avant, la planche de bord très

"design" en met plein la vue, et la qualité perçue impressionne. En revanche, les interfaces numériques, complexes et trop lentes, ont un train de retard par rapport aux meilleures du genre. Un peu comme le 1.2 hybride de 136 ch, qui a fort à faire dans ce lourd SUV (1 750 kg à vide). De fait, les performances sont quelconques et le bloc a tendance à trop hausser la voix lorsqu'on le sollicite. Heureusement, il conserve une belle sobriété. ■



N. SOLER

Présentation moderne et originale, finition soignée... mais interfaces déjà datées : manque de réactivité, menus trop alambiqués.

NOS MESURES



Accélération 1 000 m D. A.	32s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8
Consommation moyenne	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,7/6,8 l/100 km
Coffre ⁽²⁾	de 685 à 835/330 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Couple maxi	230 Nm
CO ₂ /Malus	130 g/km/+ 550 € ⁽¹⁾
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto, 6 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,79 x 1,89 x 1,69

LES PLUS

Habitabilité, aspects pratiques, sobriété, confort, troisième rangée facile d'accès, finition

LES MOINS

Performances quelconques, mécanique parfois bruyante, interfaces perfectibles

Bonne affaire, bon compromis



N. SOLER

Renault Symbioz 1.2 E-Tech full hybrid Techno - 145 ch

35 400 € / 30 100 €* ■

Vous trouvez le Captur trop petit et l'Austral trop cher ? Alors le Symbioz est fait pour vous ! Son gabarit compact ne l'empêche pas d'offrir un habitacle plutôt spacieux et bien pensé (banquette coulissante), un grand coffre ainsi qu'une présentation intérieure assez flatteuse. Côté conduite, sa motorisation hybride apparaît indolente, tout comme sa boîte auto. Mais le comportement routier se révèle plutôt plaisant, tandis que la sobriété est au meilleur niveau. Enfin, l'équipement de cette version Techno est complet (GPS, jantes alu, clé mains libres...). ■

LES PLUS

Encombrement/habitabilité, confort, sobriété, finition, prix/équipement

NOS MESURES



Accélération 1 000 m D. A.	32s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s6
Consommation moyenne	5,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/6,5/5,1 l/100 km
Coffre ⁽³⁾	de 480 à 610 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur essence	4 cyl. en ligne, 16S
Hybridation	Moteurs électr. 49 + 24 ch
Couple maxi combiné	250 Nm
CO ₂ /Malus	104 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 4 + 2 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,42 x 1,80 x 1,58

LES MOINS

Boîte auto. perfectible, performances quelconques

Un vent nouveau chez Renault



F. GROUT

Renault Rafale 1.2 E-Tech 4x4 Atelier Alpine - 300 ch

59 000 € / 57 600 €* ■

Outre l'hybride classique de 200 ch, le Rafale reçoit désormais ce bloc rechargeable de 300 ch, plus en rapport avec ses ambitions. Grâce à un troisième moteur électrique de 136 ch sur le train arrière, le SUV coupé Renault profite de quatre roues motrices et affiche de belles performances tout en maîtrisant son appétit et en étant capable de parcourir 79 km en mode 100 % électrique. Côté châssis, roues arrière directrices et suspensions pilotées par caméra offrent un excellent compromis confort/tenue de route. Mais la pédale de frein manque de "feeling". ■

LES PLUS

Consommation, agilité, confort, autonomie électrique généreuse

NOS MESURES



Accélération 1 000 m D. A.	27s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6
Consommation moyenne ⁽⁴⁾	7,4 l/100 km
Autonomie électr. moyenne	79 km
Coffre	535 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-ess.	3 cyl. en ligne, 12S
Hybridation	Moteurs électr. 68 + 34 + 136 ch
Couple maxi ⁽⁵⁾	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	14 g/km/+ 2 150 € ⁽¹⁾
Transmission	4x4
Boîte	Auto., 4 + 2 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,71 x 1,87 x 1,62

LES MOINS

Sensations à la pédale de frein, poids et tarif élevés

Les ventes de voitures électriques ont quasi stagné en 2024. Il faut dire que ces autos peinent à se démocratiser, et restent nettement plus chères (et parfois moins polyvalentes) que leurs équivalentes thermiques...

Des mètres carrés pas chers



Leapmotor C10 Design 70 kWh - 218 ch

37 900 € / 36 400 €*

Après la citadine T03, le chinois Leapmotor lance le SUV familial électrique C10 au prix d'une citadine chic! Le tout avec un équipement ultra-riche (cuir, clé mains libres, GPS, sièges électriques chauffants...), une habitabilité généreuse (sauf côté coffre), un confort plutôt moelleux et un comportement routier rigoureux. N'en jetez plus! Bémols: avec sa petite batterie de 66 kWh, le C10 ne dépasse pas 260 km d'autonomie sur autoroute, et ne charge qu'à 84 kW maxi. Un peu juste pour un SUV familial...

LES PLUS
Prix, habitabilité, confort, comportement, équipement

NOS MESURES

Accélération 1 000 D. A.	31s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s4
Autonomie moyenne	330 km
Route/Autoroute/Ville	365/260/365 km
Temps charge (7,4 kW/84 kW)	12h/30 mn ⁽¹⁾
Coffre	450 + 32 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	320 Nm
Batterie	66 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AR
Dim. L x l x h, en m	4,74 x 1,90 x 1,68

LES MOINS
Autonomie autoroutière trop faible, charge rapide pas assez... rapide

Toujours au top



Tesla Model 3 Propulsion 57 kWh⁽²⁾ - 283 ch⁽²⁾

39 990 € / 38 800 €*

La Model 3 a beau avoir perdu son bonus (elle est fabriquée en Chine), elle reste une référence, notamment grâce à sa remarquable sobriété, qui lui permet une autonomie suffisante malgré sa batterie modeste. On apprécie également son comportement routier, tandis que son confort a grandement progressé lors du restylage. Enfin, l'équipement complet et l'intégration de l'emplacement des Superchargeurs dans la navigation facilitent les voyages. Hélas, les boutons sur le volant commandant les clignotants sont très agaçants.

LES PLUS
Confort en net progrès, autonomie, prix/équipement, recharge

NOS MESURES

Accélération 1 000 D. A.	27s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6
Autonomie moyenne	400 km
Route/Autoroute/Ville	470/350/390 km
Temps charge (7,4 kW/170 kW)	9h/env. 27 mn ⁽³⁾
Coffre	555 + 60 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	350 Nm ⁽²⁾
Batterie	57 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AR
Dim. L x l x h, en m	4,72 x 1,85 x 1,44

LES MOINS
Ergonomie pénible, plancher haut aux places AR, visibilité AR

Opération séduction



Fiat Grande Panda La Prima 44 kWh - 113 ch

27 900 € / 22 700 €*

La légendaire Panda des années 1980 revient dans une version réinterprétée, et déclinée également en électrique. Il s'agit en fait d'une cousine de la Citroën ë-C3, dont elle reprend notamment moteur et batterie. Un ensemble amplement suffisant pour un usage urbain et périurbain, mais qui montrera ses limites dès que l'on s'éloigne trop des rocade: la Grande Panda manque de souffle sur autoroute, et son autonomie

y fond comme neige au soleil. Nous avons mesuré un rayon d'action moyen de 210 km, il est vrai par temps froid, mais il ne faudra pas espérer plus de 240 km aux beaux jours. On se consolera avec la présentation intérieure chaleureuse et avenante (même si matériaux et assemblages restent "discount"), la belle habitabilité et la douceur générale, y compris côté suspensions, qui tolèrent de ce fait pas mal de roulis en virage.



On ne s'ébahira pas devant la qualité des matériaux, mais la Panda offre au moins une planche de bord sympa, au design chaleureux et original.

NOS MESURES

Accélération 1 000 D. A.	34s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s5
Autonomie moyenne	210 km
Route/Autoroute/Ville	220/165/210 km
Temps charge (7,4 kW/100 kW)	7h/33 mn ⁽³⁾
Coffre	310 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	122 Nm
Batterie	42 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 3 000 €
Transmission	Aux roues AV
Dim. L x l x h, en m	4,00 x 1,77 x 1,57

LES PLUS
Présentation pimpante, douceur de conduite, confort de suspensions

LES MOINS
Manque de peps sur voies rapides, autonomie faiblarde, finition parfaite

La nouvelle référence des citadines



Renault 5 E-Tech Autonomie Confort Techno 52 kWh - 150 ch

33 490 € / 28 800 €*

PHOTOS : A. SAUNIER

La Renault 5 E-Tech pourrait se contenter d'être jolie, et cela suffirait sans doute à lui attirer des suffrages. Mais elle en offre heureusement davantage ! Si l'habitacle arbore une joyeuse ambiance néo-rétro, les interfaces sont aussi modernes qu'intuitives (même si le sélecteur de marche, mal fichu, agace), et la finition apparaît soignée. Sur la route, la "Cinq" ravit aussi par la qualité de ses liaisons au sol : direction précise, agilité

digne d'une GTI et freinage excellent. Pour ne rien gâcher, les suspensions restent conciliantes. De quoi envisager quelques longs trajets occasionnels, la petite Renault affichant une bonne autonomie (dans sa catégorie) ainsi qu'une recharge assez rapide et un planificateur d'itinéraires bien pensé. Deux regrets : les places arrière pourraient être un peu plus généreuses, et les bruits aérodynamiques un peu plus discrets sur autoroute.



Le charme inspiré de l'ancien avec tout le confort moderne : la planche de bord délicieusement nostalgique de la R5 accueille des interfaces Google dernier cri.

NOS MESURES	
Accélération 1 000 D. A.	31s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s6
Autonomie moyenne	290 km
Route/Autoroute/Ville	315/235/330 km
Temps charge (7,4 kW/100 kW)	8h 20/30 mn ⁽¹⁾
Coffre	310 dm ³

LA TECHNIQUE	
Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Couple maxi	245 Nm
Batterie	52 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 3 000 €
Transmission	Aux roues AV
Dim. L x l x h, en m	3,93 x 1,81 x 1,50

LES PLUS
Style, présentation, agrément du châssis, équipement, confort, autonomie

LES MOINS
Habitabilité AR un peu juste (pieds difficiles à glisser sous les sièges AV), quelques bruits d'air

L'électrique des familles



Renault Scenic E-Tech Techno 87 kWh - 220 ch

46 990 € / 41 200 €*

Oubliez le monospace modulable "à papa" : le nouveau Scenic est 100 % électrique et se contente d'une simple banquette fractionnable (bouh !). Pour autant, son habitacle séduit par son vaste espace intérieur, sa belle présentation et ses interfaces claires. Sur la route, sa grosse batterie (87 kWh) lui permet d'espacer les ravitaillements, qui restent malheureusement un peu longuets. Raisonnablement vive côté performances, cette version affiche par ailleurs un excellent compromis confort/tenue de route ainsi qu'un équipement sans fausse note.

LES PLUS
Autonomie, confort/comportement, habitabilité, coffre, interfaces

NOS MESURES	
Accélération 1 000 D. A.	30s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8
Autonomie moyenne	480 km
Route/Autoroute/Ville	540/390/510 km
Temps charge (7,4 kW/150 kW)	9h/37 mn ⁽²⁾
Coffre	535 dm ³

LA TECHNIQUE	
Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Couple maxi	300 Nm
Batterie	87 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 3 000 €
Transmission	Aux roues AV
Dim. L x l x h, en m	4,47 x 1,87 x 1,57

LES MOINS
Modularité basique, charge un peu lente pour cette capacité de batterie

Elles arrivent aussi en 2025...

Malgré le tassement de la demande, les constructeurs n'abandonnent pas l'électrique, bien au contraire ! Les nouveautés vont débarquer à un rythme effréné cette année. Chez les français, la Renault 4 E-Tech fera figure de tête d'affiche, mais il faudra aussi comp-

ter avec le SUV Alpine A390, le Citroën ë-C5 Aircross ou encore la DS N°8. Chez les étrangers, on surveillera de près le Skoda Elroq, petit frère de l'Enyaq, mais aussi les BMW iX3, Mercedes CLA, Opel Frontera électrique, Smart #5 et Toyota Urban Cruiser (sur base Suzuki).



Renault 4 E-Tech

A partir de 29 900 €⁽³⁾

Après la 5, la 4 ! Renault double la mise en jouant à fond la carte nostalgie de l'ancienne R4. Lancement à l'été prochain.



Skoda Elroq

A partir de 33 300 € / 27 000 €*

Petit frère de l'Enyaq, le Skoda Elroq affiche un rapport prix/prestations séduisant et promet une belle polyvalence.



ÉLECTRIQUE

Tesla Model Y

Grande Autonomie, transmission intégrale

75 kWh⁽¹⁾ - 410 ch⁽¹⁾52 990 € / 52 990 €*


PREMIER TEST DU MODEL Y RESTYLÉ

Soif de revanche

Les ventes du best-seller de Tesla ont chuté de 23 % l'an dernier. Pour se relancer, le Model Y revoit son look et optimise son confort et son efficacité. Assez pour rester la référence des SUV électriques ?

Après avoir réussi l'exploit d'être le best-seller européen en 2023 (toutes énergies confondues !), le Tesla Model Y a vu ses ventes reculer sur tout le continent (- 17,5 %) et notamment en France (- 23 %). Il faut dire qu'il a été présenté voici déjà six ans (même s'il n'est arrivé chez nous qu'en 2021) et qu'entretemps la concurrence s'est avivée. Sans

parler des récentes polémiques autour de l'emblématique patron de la marque. Pour tenter de reprendre l'avantage, le Model Y est passé sur le billard. Il adopte désormais un avant qui évoque le pick-up Cybertruck, un nouveau bandeau lumineux à l'arrière, des jantes au dessin inédit et quelques menues évolutions d'ordre aérodynamique. Dans l'habitacle, on note l'arrivée de

nouveaux sièges, d'un éclairage d'ambiance et d'habillages revus. Mais on retrouve – heureusement – un commodo pour les clignotants, et non les très peu pratiques boutons au volant de la Model 3 phase 2. Comme sur cette dernière, les passagers arrière profitent d'un écran tactile (infodivertissement, ventilation...). Dommage que Tesla ne soit pas allé jusqu'au bout, en y intégrant un vrai réglage séparé de la clim'. Enfin, la banquette se rabat désormais électriquement. Une manœuvre qu'on n'aura pas souvent à accomplir, tant le volume de chargement est vaste !

Vite, loin et confortablement

Côté technique, les évolutions sont subtiles. Officiellement, rien ne change mais, selon nos infos, la puissance totale a diminué (410 ch au lieu de 514⁽¹⁾), tandis que la batterie a légèrement grossi : 75 kWh utiles au lieu de 71. Rassurez-vous, malgré un poids en hausse

(presque 2 tonnes à vide), les performances restent très suffisantes, Tesla annonçant un 0 à 100 km/h en 4s8. Un chrono facilité par les quatre roues motrices, particulièrement efficaces même sur sol très glissant. Côté autonomie, si les 586 km affichés en cycle WLTP restent optimistes, l'extrapolation à partir des mesures que nous avons effectuées sur l'ancien modèle permet d'espérer un rayon d'action moyen d'environ 480 km. Largement assez, d'autant que la parfaite intégration du réseau des Superchargeurs au sein du planificateur d'itinéraire fait des grands trajets une formalité. L'autre domaine où le Model Y restylé était attendu au tournant, c'est celui du confort. Avec ses suspensions "bout de bois", le précédent chahutait ses occupants. Bonne surprise : le nouveau se montre nettement plus prévenant, sans pour autant avoir perdu en agilité. L'insonorisation est également d'un

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : ni bonus (car trop chère), ni remise pour cette nouveauté.

L'entretien : Tesla recommande de passer à l'atelier tous les ans (ou tous les 20 000 km) pour inspection.

L'équipement : déjà riche, il comprend désormais une banquette rabattable électriquement ou encore des vitrages latéraux feuilletés pour une meilleure insonorisation. Mais les rares options (essentiellement pour les coloris extérieurs) sont chères.



Avec un moteur par essieu, cette version Grande Autonomie à transmission intégrale offre d'excellentes performances et une motricité exemplaire.



Nombre de places: 5

Pas si extraordinaires dans cette catégorie de géants, les cotes intérieures restent très bonnes dans l'absolu. Et on peut facilement glisser les pieds sous les sièges avant.



Volume: 695 + 105 dm³

Les deux coffres affichent toujours un volume XXL. Nouveauté: la banquette se rabat électriquement.



A l'inverse de la Model 3, le Model Y a conservé son commodo de clignotant, plus pratique dans les ronds-points.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6) • Conduite semi-autonome • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto. • Surveillance angles morts, etc.

Agrément: • Aide au stationnement AV/AR • Banquette 2/3-1/3 électr. • Caméra de recul • Chargeur à induction • Clé sur smartphone • Clim' auto. bizonne • Ecran tactile AR • GPS • Hayon électr. • Jantes alu 19" • Pompe à chaleur • Sièges AV/AR chauff. • Sièges AV électr. ventilés • Système audio 16 HP • Toit vitré pano. • Volant multifonction chauffant.

En option Agrément: • Autopilot⁽¹⁾ amélioré (3800 €) • Jantes alu 20" (2100 €) • Intérieur noir et blanc (1190 €) • Peinture noire ou gris foncé (1300 €), rouge ou gris clair (2600 €).

1. Dénomination du système de conduite semi-autonome de Tesla.



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Désormais doté de suspensions plus tolérantes, le Model Y filtre nettement mieux les inégalités qu'auparavant. Mais sa direction procure toujours trop peu de sensations: gênant sur le mouillé.

bon niveau, même si les bruits de roulement restent un peu trop présents sur autoroute. En revanche, la direction manque d'agrément: lourde à basse

vitesse, elle procure trop peu de sensations dans les virages. Quant à la pédale de frein, elle est à la fois dure et trop haute. Sur les voies rapides enfin, l'Au-

topilot apparaît peu pertinent (il se désactive à chaque changement de voie) et a occasionné plusieurs freinages intempestifs lors de notre essai. Enfin, avec

un diamètre de braquage supérieur à 12 m et une visibilité arrière réduite, le Model Y reste peu aisé à manœuvrer.

SUITE PAGE 34

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	201 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	4s8
Autonomie cycle WLTP	568 km
Temps de charge borne rapide	Environ 35 mn ⁽¹⁾
Poids	1997 kg

1. De 10 à 80 % de capacité, à 250 kW maxi.

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques AV/AR	A induction/ Synchrones à aimants permanents
Batterie lithium-ion	75 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	8 CV
Puissance maxi ⁽²⁾	410 ch
Couple maxi ⁽²⁾	490 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km / 0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	255/45 R19
Dim. L x l x h, en m	4,79 x 1,98 x 1,63
Durée de garantie	4 ans ou 80 000 km ⁽³⁾

2. Estimation Auto Plus. 3. Batterie garantie 8 ans ou 192 000 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 Tesla Model Y Grande Autonomie 4x4 (52 990 €, 410 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux électriques d'environ 400 ch, qui comprend notamment: **BYD Sealion 7 Design AWD 82 kWh** (47 300 €, 530 ch), **Cupra Tavascan VZ** (57 800 €, 340 ch), **Ford Mustang Mach-E Ext. Range AWD** (56 700 €, 351 ch), **Hyundai Ioniq 5 84 kWh HTRAC N Line** (60 900 €, 325 ch), **Volkswagen ID.5 GTX Life Max** (54 200 €, 340 ch), **Xpeng G6 AWD Performance** (50 990 €, 476 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

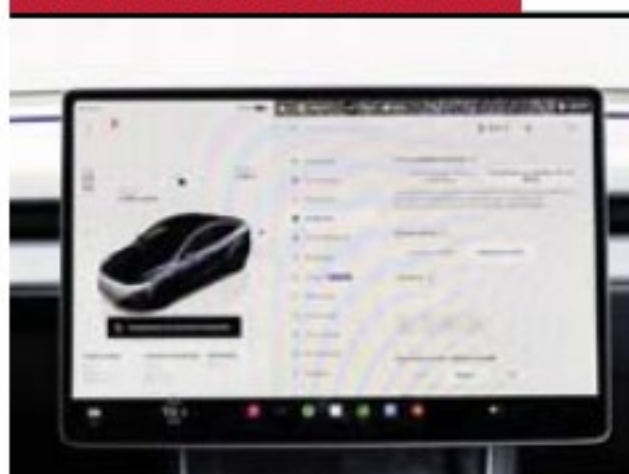


Redessinés, les sièges offrent une assise assez ferme, mais confortable sur les longs trajets. Leurs multiples réglages (électriques)

facilitent la recherche d'une bonne position de conduite, mais la visibilité vers l'arrière reste entravée par la trop petite lunette. Enfin, le gabarit et le piètre diamètre de braquage gênent aussi dans les manœuvres.

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

AIDES À LA CONDUITE

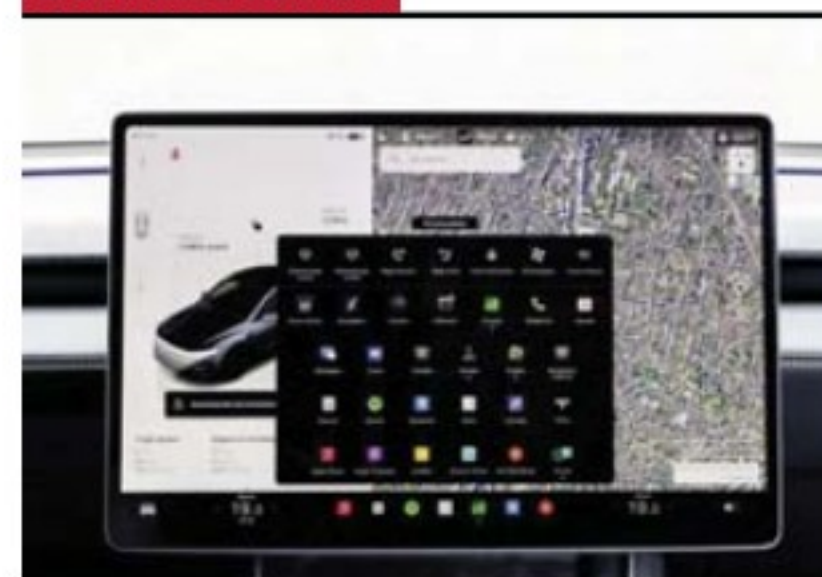


Fourni de série sur tous les Model Y, l'Autopilot est trop limité sur autoroute, où il se désactive, puis doit être réactivé à chaque changement de voie de circulation. Seule solution :

passer par l'Autopilot amélioré, qui prend en charge le changement de voie automatisé, et inclut également l'assistance au créneau. Mais cette option, qui n'agit que sur les logiciels, coûte... 3 800 € ! Par ailleurs, nous avons déploré de nombreux freinages inexplicables en Autopilot sur les voies rapides lors de notre essai.

Freinage automatique	Série
Conduite semi-autonome	Série
Surveillance des angles morts	Série
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	3 800 €

ÉCRAN TACTILE



L'écran de 15" central reste l'unique moyen d'interagir avec l'auto. S'il est très réactif, ses menus sont chargés et complexes : on est trop souvent obligé de quitter la route des yeux. Et toujours ni Apple CarPlay, ni Android Auto...

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

BIEN VU



L'avertisseur d'angles morts dispose désormais de témoins lumineux près des rétros : plus besoin de regarder l'écran.

RATÉ



A l'arrière, cet écran de 8" permet de jouer aux jeux vidéo, mais pas de choisir un réglage de clim' différent de l'avant.



FINITION



Rien à redire sur la qualité des matériaux employés, très convenable, ni sur la rigueur des assemblages, d'un bon niveau. Néanmoins, on note un manque de précision des surpiqûres sur la planche de bord.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Pas d'accès direct aux réglages de la clim' : il faut d'abord activer le menu correspondant à l'écran. La soufflerie pourrait être plus silencieuse.

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

SYSTÈME AUDIO

Cette version offre un système à 16 haut-parleurs (dont un caisson de basses), à la qualité sonore très correcte.

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

RANGEMENTS



Si la boîte à gants n'impressionne pas par son volume, on dispose de vastes bacs de portière et de grands compartiments entre les sièges avant. Il est possible de recharger sans fil deux smartphones en simultané.

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

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Toujours aussi spacieux et performant, le Model Y a gagné en confort, tout en restant moins cher que la plupart des ses rivaux. Mais ses aides à la conduite ont pris un coup de vieux et il demeure peu maniable.

LES PLUS

Prix/autonomie
Confort en progrès
Habitabilité/coffre

LES MOINS

Assistances capricieuses
Sensations direction/frein
Maniabilité/visibilité AR

PHOTOS : Y. LEFEBVRE



ÉLECTRIQUE

Kia EV3

58 kWh - 204 ch

35 990 € / 35 990 €*


LE KIA EV3 AFFRONT LE PEUGEOT E-2008

Electrique de naissance ou d'ad

Kia jette un pavé dans la mare avec l'EV3, son nouveau SUV citadin 100 % électrique qui, sur le papier, a tout pour devenir une référence du segment. Oui, mais le Peugeot E-2008 conserve de très bons arguments. Parviendra-t-il à lui barrer la route ?

Kia continue de déployer sa gamme de modèles 100 % électriques avec l'EV3, le plus petit du lot. Avec 4,30 m de long, il mesure exactement la même taille qu'un certain Peugeot E-2008. Il recèle cependant quelques surprises. Il peut, en effet, être équipé de batteries énormes de 81 kWh, lui offrant une autonomie qui fait référence. Sauf qu'on n'a rien sans rien : ses

tarifs sont alors très haut perchés. Pour redescendre sur terre, il faut opter pour des accus plus raisonnables : 58 kWh. En entrée de gamme, il peut s'aligner presque parfaitement sur un Peugeot E-2008. Ce dernier bénéficie des aides de l'Etat et d'un petit coup de pouce en concession et, pour le prix du Kia EV3 "de base", il reçoit les équipements de la finition haute GT. Vous l'aurez compris, nous

avons ici affaire à deux propositions bien différentes, d'autant que l'EV3 est un modèle conçu exclusivement comme un véhicule électrique, alors que le Peugeot doit héberger sous son capot (et sous son plancher) diverses motorisations.

Occupation de l'espace

Une différence de conception qui n'est pas sans conséquences. En effet, malgré des mensurations très proches, l'utilisation des volumes disponibles n'est pas la même chez nos deux rivaux. C'est quand on s'installe aux places arrière que c'est le plus marquant : l'EV3 présente une habitabilité digne du segment supérieur, voire mieux.

Aucun problème pour y voyager, même quand on est grand ! A bord du Peugeot, c'est une autre histoire. L'E-2008 est déjà tout juste correct dans la catégorie des SUV citadins classiques... Logique de le voir s'incliner face à un EV3 particulièrement logeable. Et les petites surfaces vitrées ne font qu'accentuer la sensation d'y être à l'étroit. Voilà qui se paye cher dans notre appréciation. D'autant que le Peugeot ne se rattrape pas côté coffre : là encore, l'EV3 survole le match, avec une soute généreuse et bien pensée qui plus est doublée d'un petit bac à l'avant pour ranger le câble. Ce que l'E-2008, avant tout développé pour abriter des moteurs thermiques



ÉLECTRIQUE

Peugeot E-2008

GT - 51 kWh - 156 ch

41 700 € / 35 370 €*

PHOTOS: F. GROUT

option

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: pas de bonus pour l'EV3, ni de remise. Bien plus cher en théorie, l'E-2008 devient intéressant grâce à un rabais de 3330 € et au bonus écologique (de - 2000 € à - 4000 € selon ressources).

L'entretien: il est préconisé tous les deux ans ou 30000 km pour le Kia et tous les deux ans ou 25000 km pour le Peugeot.

L'équipement: bien que le Kia soit ici en finition d'entrée de gamme et le Peugeot en haut de gamme, l'équipement des deux est finalement proche et plutôt complet. Il manque cependant la pompe à chaleur, entre autres, dans les deux cas.



Un peu plus ferme côté suspensions que son concurrent, l'EV3 se montre aussi plus précis dans les virages. Et sa puissance supplémentaire est plaisante au volant.

sous son capot, ne peut se permettre. Aux places avant, là aussi, tout les oppose. Mais ici, la confrontation ne tourne pas forcément à l'avantage du coréen. Certes, le design de son intérieur, futu-



L'E-2008 joue la carte du confort: insonorisation plus poussée, amortissement plus souple... On y voyage bien. Au prix, logiquement, d'une conduite moins dynamique.

riste, et sa dalle numérique abritant trois écrans, mettent un vrai coup de vieux au Peugeot, pourtant une référence jusqu'ici. Mais la réalisation de l'ensemble laisse à désirer, avec de très nombreuses surfaces couvertes

de plastiques gris et durs qui sonnent creux. Tout le contraire du français: certes, la disposition de sa planche de bord et sa position de conduite typique de la marque ne plairont pas à tout le monde. Mais la qualité de >>>



Kia EV3

Ultra-moderne, la planche de bord de l'EV3 en jette ! La très grande dalle rassemble trois écrans différents : un bloc compteurs de 12,3"/31 cm, un écran dédié aux commandes de clim' de 5,3"/13,4 cm, et l'écran central de 12,3". Le tout se montre réactif, mais les menus, un peu fouillis. Surtout, les très nombreuses alertes agacent et sont difficiles à désactiver. Enfin, la qualité des matériaux déçoit, avec beaucoup de plastiques durs. L'assemblage, lui, est sérieux.



Peugeot E-2008

Face au minimalisme de l'EV3, la présentation de l'E-2008 paraît plus torturée. La position de conduite, typique de Peugeot avec le petit volant et les compteurs en hauteur, ne plaira pas à tout le monde. L'écran central (10"/25,4 cm) n'est pas intuitif et il faut pianoter pour ajuster la température, par exemple. En revanche, rien à redire côté finition, bien plus valorisante que celle du Kia, avec des matériaux souples presque partout et des ajustements précis.

» l'ensemble est indéniable. Une sensation de raffinement renforcée par la meilleure insonorisation du Peugeot, surtout sur autoroute, et un amortissement plus prévenant. Plus ferme, mais sans jamais bousculer ses occupants, le Kia se montre un peu plus plaisant à mener. On apprécie alors le surplus de performances offert par ses 204 ch, là où les 156 ch du Peugeot sont

loin d'être ébouriffants. En ville aussi, l'EV3 a un avantage : la gestion de sa régénération. Ajustable via les palettes sur quatre niveaux, le "frein moteur" électrique peut aussi ralentir la voiture jusqu'à l'arrêt complet. Bien pratique dans les bouchons ou entre deux feux rouges. Rien de tout cela à bord de l'E-2008, qui se contente d'un mode "B" augmentant légèrement la régéné-

ration. Sa pédale de frein est par ailleurs légèrement moins facile à doser.

Un coup d'avance

Avec ses batteries un peu plus généreuses, il est logique de voir l'EV3 conserver une courte tête d'avance sur son rival côté autonomie. Mais les chiffres sont ici trompeurs, le Kia étant passé entre les mains de notre labo par

temps froid (2° C), ce qui pénalise fortement l'autonomie. En conditions plus tempérées, on peut donc s'attendre à le voir atteindre environ 360 km d'autonomie moyenne, soit une quarantaine de kilomètres de plus que le Peugeot. Pas négligeable. Un argument supplémentaire pour le Kia, désormais difficilement rattrapable. Reste l'enjeu de l'équipement, l'EV3 étant



1. L'espace réservé aux passagers arrière de l'EV3 est étonnant pour un SUV de ce gabarit. Il accueille la famille sans sourciller ! **2.** Son coffre donne aussi des points à l'EV3 : volumineux, il peut abriter un câble sous son double fond. **3.** Celui-ci peut aussi loger dans un petit coffre d'appoint, à l'avant.

1. Coffre arrière + avant



1. Correctes dans l'absolu, les places arrière de l'E-2008 ne peuvent rivaliser avec celles de l'EV3. **2.** Pas au niveau de celui du Kia, le coffre du Peugeot est suffisant. Un espace sous le double plancher est réservé aux câbles. **3.** Avec un simple mode "B", pas moyen de jouer sur la puissance de la régénération.

limité à sa finition d'entrée de gamme pour ne pas se retrouver trop cher face au Peugeot. Mais, là aussi, le Kia s'en sort bien. Sa dotation de série n'a rien à envier à celle de l'E-2008 haut de gamme. Elle inclut même un chargeur embarqué 11 kW de série, très utile au quotidien... Sans parler de la garantie de 7 ans chère à Kia. La cerise sur un gâteau déjà bien réussi. Même

dans cette définition "de base", avec ses petites batteries et privé des équipements les plus high-tech des finitions hautes, l'EV3 s'impose haut la main. L'E-2008 reste un SUV électrique confortable et bien fini, et son autonomie est correcte. Mais il ne peut lutter contre un rival qui profite pleinement d'avoir été entièrement conçu comme un modèle 100% électrique.



NOS MESURES	Kia EV3	Peugeot E-2008
Vitesse maxi	171 km/h	151 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	29s6	31s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8	5s8
Autonomie électrique moyenne	340 km ⁽¹⁾	320 km
Route/Autoroute/Ville	370/270/380 km ⁽¹⁾	350/245/375 km
Temps de charge Wallbox ⁽²⁾ /Secteur	9 h/Non mesuré	8 h/39 h
Sur borne rapide 100 kW ⁽³⁾	29 mn	31 mn
Poids	1 728 kg	1 610 kg
Diamètre de braquage	11 m	11,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	65 m

1. Mesures effectuées par temps froid. 2. A 7,4 kW. 3. De 10 à 80 %, donnée constructeur.

LA TECHNIQUE	Kia EV3	Peugeot E-2008
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents
Capacité de la batterie brute/utile	NC/58,3 kWh	54/51 kWh
Puissance fiscale	4 CV	4 CV
Puissance maxi	204 ch	156 ch
Couple maxi	283 Nm	204 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km / 0 €	0 g/km / - 2 000 à - 4 000 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 rapport	Automatique, 1 rapport
Pneus	215/60 R17	215/55 R18
Dim. L x l x h, en m	4,30 x 1,85 x 1,57	4,30 x 1,77 x 1,53
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km ⁽¹⁾	2 ans (km illimités) ⁽²⁾

1. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km. 2. Moteur, batterie et transmission garantis 8 ans ou 160 000 km.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • Airbags (7 pour l'EV3, 6 pour l'E-2008) • Aide au maintien dans la voie • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Surveillance de l'attention du conducteur, etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Clim' auto. • Ecran tactile (12,3"/31 cm pour l'EV3, 10"/25,4 cm pour l'E-2008) avec GPS et Mirror Screen • Entrée et démarrage mains libres • Jantes alu 17".

EN OPTION	Kia EV3	Peugeot E-2008
Chargeur embarqué 11 kW	Série	400 €
Conduite semi-autonome	850 €	1 000 €
Pompe à chaleur	1 550 €	450 €
Toit panoramique	Indisponible	1 000 €

LES NOTES DU LABO Auto Plus	Kia EV3	Peugeot E-2008
Comportement routier	16	15
Équipements de sécurité	12	12
Agrément/performance	16	14
Confort/insonorisation	14	16
Équipements de confort/garantie	17	17
Habitabilité/coffre	20	11
Aspects pratiques	14	10
Présentation/ finition	14	16
Autonomie	14	12
Prix	9	10
	1^{er} 146/200	2^e 133/200



Victoire : Kia EV3

Beaucoup plus logeable, pratique, aussi bien équipé et un peu plus endurant, l'EV3 s'impose nettement. Il est aussi plus plaisant à mener et plus performant, ce qui ne gâche rien. Reste que l'E-2008 est bien mieux fini, plus confortable, et bien aidé par le bonus et sa remise qui lui permettent de s'aligner côté tarif en finition haute.



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

CETTE SEMAINE

La Volkswagen Passat

Pour cette toute nouvelle génération, la Volkswagen Passat n'est disponible qu'en break. Et quel break! Avec un gabarit XXL (4,92 m de long), elle joue à fond la carte de la déménageuse qu'aucun grand carton n'effraie. En revanche, votre compte en banque ferait mieux de se méfier: en version hybride rechargeable de 272 ch et en finition haute Elegance, elle est affichée à 64 490 €... Et à ce prix, il faut encore ajouter 590 € de malus au poids, et remettre la main à la poche pour des équipements

comme la conduite semi-autonome, les sièges chauffants ou les suspensions adaptatives. Des rivales premium comme la BMW Série 5 Touring ne sont plus très loin. Heureusement, la Passat a, pour elle, de belles cartes à jouer, notamment côté aspects pratiques. Dont acte: il ne nous reste plus qu'à en tirer parti lors de cette semaine, au cours de laquelle nous n'avons pas hésité à l'utiliser au maximum de ses capacités. Voilà qui tombe bien, la saison des vacances au ski est ouverte... Sera-t-elle à la hauteur de nos attentes? ■



Un coffre idéal pour les vacances

Au moment de remplir la soute pour partir au ski, pas besoin de voyager léger! Malgré la présence de batteries sous le plancher, l'espace disponible est immense. Il faut de longs bras pour accéder au fond.



Le grand écran ne fait pas tout

Optionnel dans cette taille de 15"/38 cm (930 €), l'écran central est gigantesque! Mais il nous a fallu un temps non négligeable pour retrouver certaines fonctions. Et les commandes tactiles de la clim' et de la radio sont toujours agaçantes.



Sur route, le châssis est rassurant

Au moment d'emprunter quelques petites routes, nous gardons bien en tête le gabarit de la Passat. Et avec ses près de 1 900 kg, on n'attend pas d'elle un comportement de ballerine... Malgré tout, grâce aux suspensions adaptatives, elle fait preuve d'une belle stabilité.

Sur l'autoroute, comme un diesel

Coffre chargé, il n'y a plus qu'à prendre l'autoroute... Notre hybride rechargeable s'accommode bien de l'exercice, avec une conso raisonnable en mode hybride (6,5 l/100 km), une fois les batteries vides. Presque aussi bien qu'un diesel! Malgré un réservoir digne d'une citadine des années 2000, l'autonomie dépasse les 650 km. Dommage que le quatre cylindres soit parfois un peu bruyant...



Y. LEFEBVRE



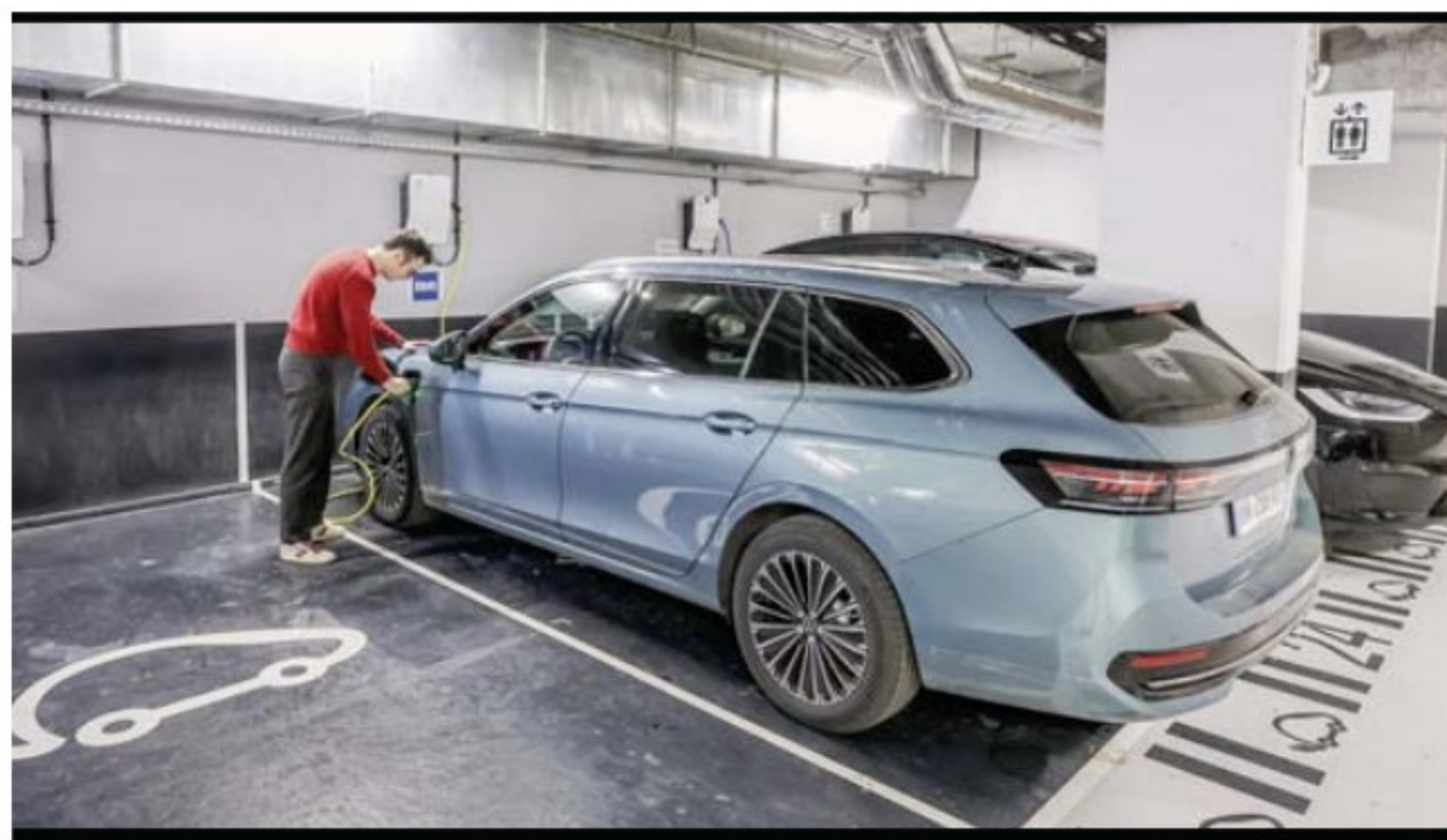
Un confort remarquable

Notre modèle étant équipé des suspensions adaptatives optionnelles (1 240 €), nous en avons profité pour les tester sur leur mode le plus souple, pour voyager sereinement. Et quel confort! La Passat absorbe alors toutes les imperfections sans broncher et sans déranger ses occupants. Un régal. Ajoutez à cela les sièges massants (1 170 €), et la détente est totale.



En ville, bon courage pour stationner

Forcément, avec près de 5 m de long, se garer en ville demande de faire preuve de patience... Et d'avoir le compas dans l'œil. Avec plus de 12 m de diamètre de braquage mesuré, on se sent vite à l'étroit, notamment dans les parkings. Heureusement, la caméra de recul de série est de bonne qualité et permet de mieux appréhender le gabarit.



PHOTOS: N. SOLER

Au quotidien, tout en électrique

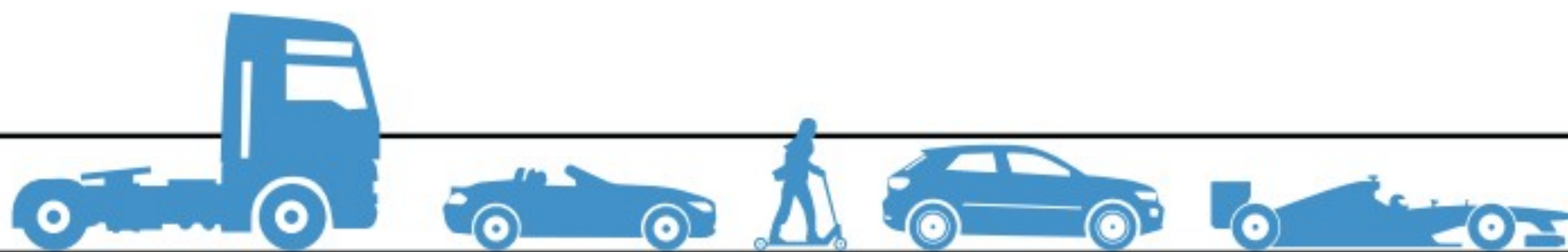
Nos déplacements quotidiens ont été effectués sans que le moteur thermique se lance. L'autonomie électrique de plus de 90 km en moyenne permet de ne pas avoir à se brancher tous les jours. Il faut juste penser à se garer l'avant vers la prise pour avoir accès à la trappe.

Un accueil royal à l'arrière

De la place à bord, il y en a: la Passat exploite bien son gabarit XXL! Notre collègue, qui mesure près de 2 m, n'en revenait pas: rarement il s'était senti aussi à l'aise à l'arrière d'une voiture. Il a par ailleurs pu profiter de son propre réglage de clim'. Pas de problème en largeur non plus, il n'a même pas été gêné par les skis dépassant de la trappe.

Notre verdict Ultra-compétente, mais chère

Bardé d'options, notre modèle du jour dépasse les 70 000 €. Elle est loin la Passat qui se voulait être le break pratique de monsieur et madame Tout-le-Monde... En contrepartie, elle assure des prestations presque à l'abri de tout reproche. Très logeable, confortable, sobre, elle s'est montrée une alliée de choix pendant cette semaine... Sauf quand il fallait la garer!



Alfa Romeo Junior **Auto Plus** a participé à l'Adac e-Competition

Elettrica Speciale - 156 ch - 51 kWh - 40 500 € / 35 100 €*

24 heures de course... en électrique!



PHOTOS: Y. HYRON/ALFA ROMEO

Avant même de partir de Paris, le projet paraissait un peu fou : aller au circuit d'Hockenheim, en Allemagne, en voiture électrique, y participer à une course de 24 heures, et rentrer dans la foulée. Plusieurs milliers de kilomètres, presque d'une traite, en électrique, et en plein hiver... Une aventure qui débute par un faux départ, l'auto prévue pour ce périple refusant de repartir après une charge. Heureusement, une doublure prend vite le relais : c'est donc en Alfa Romeo Junior que notre équipage, composé de cinq journalistes, va concourir. Un second exemplaire du petit SUV italien est confié à des spécialistes de ces épreuves d'efficience.

Quelques heures (et charges) plus tard, nous voilà arrivés au circuit d'Hockenheim, autrefois lieu du Grand Prix d'Allemagne de F1. Ce week-end de février, il accueille l'Adac e-Competition : une course de 24 heures en voiture électrique de série, ouverte à tous (voir encadré). Trois contraintes régissent l'épreuve. D'abord, les points de charge (les mêmes pour tous les équipages) ne peuvent dépasser 19 kW de puissance (c'est très peu, la majorité des modèles vendus aujourd'hui acceptant au moins 100 kW). Dans

ces conditions, il faut environ 1 h 30 pour passer de 20 à 80 %, contre une demi-heure sur une borne rapide d'autoroute. Deuxième contrainte : une seule borne est attribuée pour deux équipages. Il faudra donc stratégiquement anticiper pour éviter à nos deux Alfa Romeo de se retrouver nez-à-nez, batterie vide... Troisième règle : il est interdit pour un pilote de conduire plus de deux heures consécutives. Ceux qui comptaient sur une énorme batterie pour éviter les arrêts aux stands devront trouver autre chose...

Une course très stratégique

L'heure est donc à la gâchette. Une fois les voitures préparées pour la course, nos deux équipages se mettent à cogiter intensément. Nous comprenons rapidement que conduire comme une tortue et viser les consos les plus basses possibles n'est pas le pari gagnant. Le bon compromis semble être une vitesse moyenne d'environ 80 km/h. Dès le départ (samedi à 16h), nous suivons donc cette ligne de conduite. Hockenheim, avec ses quelques virages serrés, demande un sacré coup de volant pour tenir le rythme sans "casser" la vitesse de l'auto, au risque de dépenser trop d'énergie à la relancer. Il faut donc faire un usage



Il faut se précipiter pour brancher le Junior sans perdre de temps, les charges étant bridées à 19 kW. En attendant le "plein" (environ 1 h 30), on se repose comme on peut dans le stand glacial, en profitant du peu de chaleur produit par la borne...





A part des stickers et un transpondeur, les voitures sont totalement de série. Pas question non plus de jouer sur la pression des pneus.



A la fin de la nuit, la neige s'invite à Hockenheim. Le niveau de concentration doit alors encore monter d'un cran, surtout au moment de dépasser certains concurrents : ça glisse !



Après 24 heures et plus de 1 100 km de course, il faut encore rentrer en France ! Au total, chacune des Alfa Romeo Junior aura parcouru plus de 2 000 km en deux jours et demi. Mais sur la route, la puissance des bornes de charge rapide n'est pas limitée, et le chauffage est allumé !

Adac e-Competition : comment ça marche ?

Organisé en collaboration avec l'Adac (l'association allemande des clubs automobiles), l'e-Competition repose sur quelques règles précises. Une fois des frais d'inscription de 1 800 € HT acquittés, chaque équipe s'engage avec une voiture strictement de série. Les concurrents sont répartis en quatre catégories de batteries : moins de 49 kWh utiles (exemple : une Peugeot E-208), moins de 72 kWh (notre catégorie, mais aussi celle d'une Renault 5, d'une Volkswagen ID.3...), moins de 97 kWh (Tesla Model 3, etc.), et les rares à plus de 97 kWh, comme une Lucid Air (indisponible en France). Chacun est ensuite libre de définir sa stratégie et de rouler à son rythme pendant 24 heures : à fond ou tout doucement. Les recharges sont limitées à 19 kW, les relais à 2 heures consécutives, et il n'y a qu'une borne pour deux équipes.



optimal de la régénération au lever de pied pour arriver à la bonne vitesse en courbe. Par exemple, alors que nous nous limitons à environ 90 km/h dans la principale ligne droite, il faut lâcher l'accélérateur 200 m avant le virage le plus lent du circuit. "Lever" trop tôt, c'est perdre du temps, mais le faire trop tard force à utiliser les freins, un gâchis d'électricité. Tour après tour, maximiser l'utilisation de l'énergie demande beaucoup de précision. Pas le temps de s'ennuyer au volant, entre ce pilotage particulier et les concurrents qui empruntent des trajectoires parfois aléatoires. Mais le vrai adversaire est le froid : il fait entre 0 et 3 °C, et hors de question d'allumer le chauffage car il faut économiser la batterie ! En milieu de nuit, nous sommes en tête de notre catégorie. Relais et (interminables) recharges s'enchaînent efficacement malgré la fatigue. Mais la course

est encore longue, et la neige s'invite aussi, en fin de nuit, pour pimenter encore un peu plus l'aventure. Impossible, durant presque toute l'épreuve, de prédire son résultat : les écarts sont plus faibles que le temps d'une charge. Même en jetant un coup d'œil indiscret sur les niveaux de charge de nos concurrents, il faut attendre la dernière heure pour se faire une vraie idée des forces en présence, et optimiser notre dernière charge, pour ne pas perdre de temps à récupérer un pourcent de batterie inutile. C'est l'autre Alfa Romeo qui l'emporte finalement dans notre catégorie, et nous finissons troisièmes. Pas mal, pour des néophytes ! Au total, nous aurons parcouru 1 104 km en piste, à 75 km/h de moyenne, en consommant 18,6 kWh/100 km. Mais ce long week-end n'est pas terminé : il nous faut encore rentrer à Paris...

Clément Raoul-Réa



NOS MESURES

Vitesse maxi	151 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s8
Autonomie moyenne	325 km
Route/Autoroute/Ville	365/255/360 km
Temps de charge Prise domestique	39 h
Wallbox (7,4 kW)/Borne rapide	8 h / 27 mn ⁽¹⁾
Poids	1 600 kg
Diamètre de braquage	11,2 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m

1. De 20 à 80 % de capacité, à 100 kW maxi, donnée constructeur.

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	51 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	4 CV
Puissance maxi	156 ch
Couple maxi	260 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km / - 3000 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	215/55 R18
Dim. L x l x h, en m	4,18 x 1,79 x 1,54
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

Le verdict

Intéressant



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Brosse silicone pour intérieur, poils et peluches de Feu Vert

Brosse silicone pour poils et peluches,
5,99 € dans les centres-autos Feu Vert

Les tapis, moquettes et tissus intérieurs sont difficiles à nettoyer. L'aspirateur est peu efficace pour retirer les poils d'animaux ou les bouloches de fibres (peluches) causées par les frottements répétés. Feu Vert propose une brosse en silicone pour enlever facilement ces résidus indésirables sur tous les textiles.

Comment ça marche ?

La brosse, rigide, est entièrement recouverte de silicone. Elle possède deux faces. L'une garnie de 145 picots longs (2,5 cm) et souples, prévus pour ramasser les poils. L'autre avec 28 picots courts (0,8 cm) et rigides, coiffés de quatre mini-picots souples (0,2 cm), pensés pour détacher les peluches. Sur la tranche,

une raclette permet de rassembler les saletés.

Au final ● ● ●

En pratique, la brosse s'avère très efficace, plus économique et écologique que les rouleaux adhésifs. Les longs picots souples ramassent facilement et rapidement les poils en une passe, tandis que l'autre face agrippe et détache les peluches tout en restant douce pour les moquettes. Le silicone, grâce à son adhérence naturelle, aide au ramassage sans effort. Seul petit inconvénient : la poussière soulevée adhère elle aussi au silicone, rendant la brosse vite sale. Un lavage s'impose après utilisation. La raclette n'est pas d'une utilité évidente.

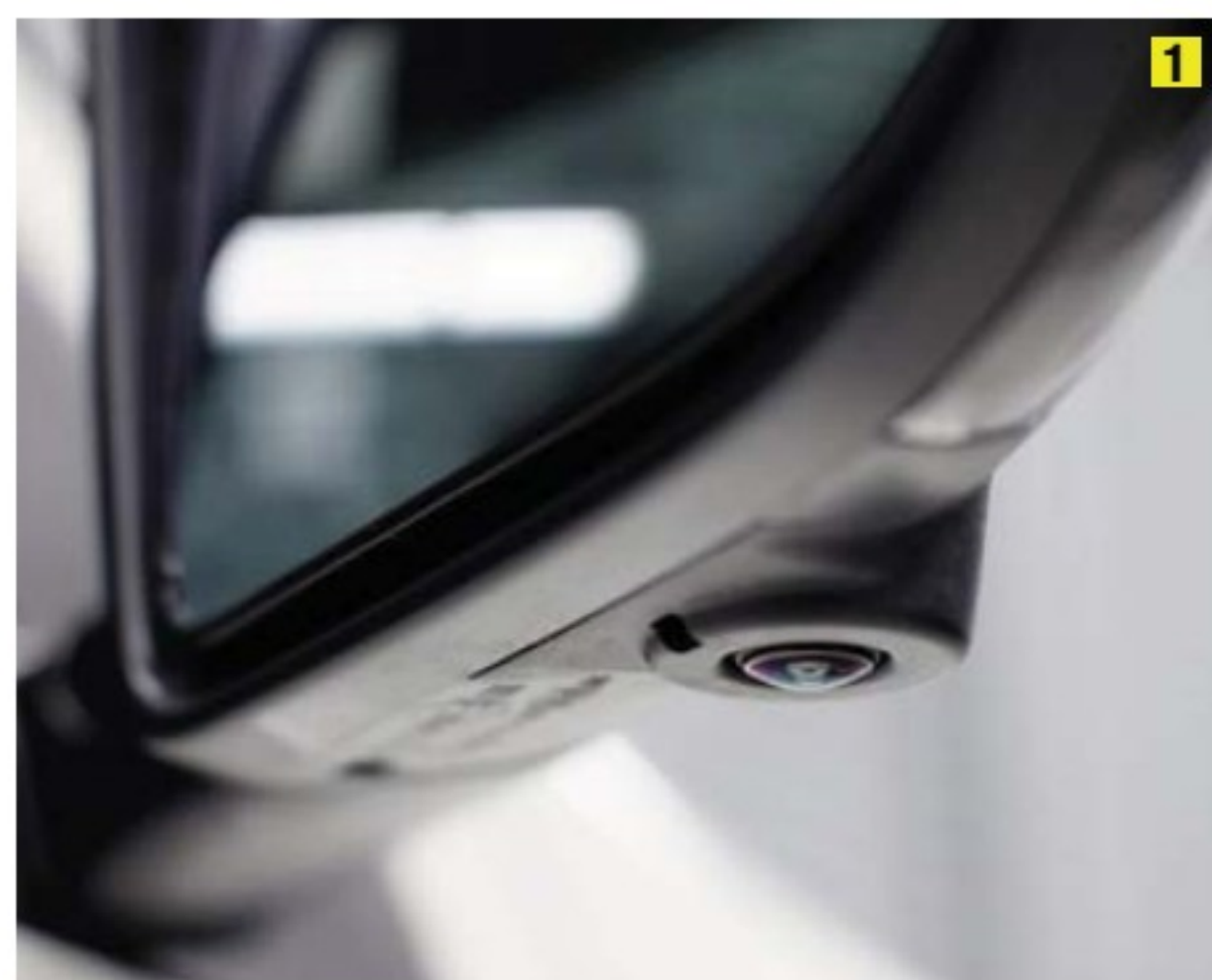
Bien ● ● ● Moyen ● ● ● Décevant ● ● ●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

La caméra à 360 degrés



En recombinaison des images de quatre caméras, ce système **1** et **2** permet d'obtenir une très pratique "vue aérienne" de sa voiture lors des manœuvres.



Nos voitures sont de plus en plus imposantes et, dans le même temps, leur surface vitrée tend à se réduire. Pour la visibilité, c'est la cata ! Heureusement, la caméra à 360° facilite les manœuvres.

Comment ça marche ?

La caméra de recul, vous connaissez. La caméra à 360 degrés utilise quant à elle

trois caméras supplémentaires : une à l'avant, intégrée à la calandre, et une de chaque côté, en général implantée dans la coque des rétroviseurs extérieurs. Un calculateur se charge ensuite de combiner les quatre flux ainsi obtenus de manière à reconstituer une "vue de dessus", comme si l'on survolait la voiture. Idéal pour se placer au millimètre entre les lignes d'un emplacement de

parking ! Certains systèmes, plus sophistiqués, permettent même de "déplacer la caméra" autour du véhicule en faisant glisser son doigt sur l'écran tactile. A l'inverse, certains systèmes plus sommaires (notamment chez Stellantis) n'utilisent que la caméra arrière : la vue aérienne est dans ce cas reconstituée à mesure que l'on recule. Moins pratique, mais aussi moins cher.

À l'usage

Comme une simple caméra de recul, la caméra à 360 degrés impose la prudence. En effet, l'image qu'elle livre est forcément déformée et peut laisser des angles morts. C'est pourquoi il faut toujours garder un œil dans les rétroviseurs et effectuer des contrôles directs en tournant la tête !

LE TUTO

Par Soufyane Benhammouda



20 mn

Difficulté



Réparer un feu arrière cassé

Les feux des voitures sont en première ligne pour essuyer les chocs. Pour éviter la contre-visite au contrôle technique ou une contravention, des solutions existent pour les réparer à moindre coût.

AVANT DE VOUS LANCER...

■ Depuis le 20 mai 2018, la réparation d'un feu cassé est acceptée au contrôle technique, à condition qu'elle ait été parfaitement effectuée. Elle ne doit, ainsi, ni modifier la puissance lumineuse, ni présenter de défaut d'étanchéité. Sinon, la voiture sera recalée pour défaut majeur sur l'optique.

Le propriétaire aura deux mois pour procéder aux réparations et passer une contre-visite.

■ Deux méthodes existent pour réparer un feu arrière.

La première n'est possible que si vous avez le morceau cassé et que celui-ci provient d'une extrémité de l'optique. Dans le cas contraire, vous devrez suivre la méthode n° 2.

■ Pour une réparation propre, démontez le bloc optique endommagé. La dépose est généralement facile depuis le coffre, sans avoir à débrancher la batterie pour l'opération. Une fois sur la table, le feu sera plus facilement manipulable.

■ Les phares, eux, ne peuvent être réparés sans que ne soit altérés leur puissance ou le faisceau d'éclairage. Ici, aucune des deux méthodes ne convient : le changement complet du bloc est inévitable.

CE QU'IL VOUS FAUT

Fer à souder (méthode n° 1)	15 €
Kit de réparation (méthode n° 2)	12 €
Chiffon microfibre	1 €
Dégraissant moteur	6 €
Colle super glue	4 €

Méthode n° 1 : vous avez le morceau cassé



Démontez le feu puis éliminez toute la saleté. Déposez l'optique abîmée, puis, à l'aide d'un chiffon imbibé de dégraissant, nettoyez les zones à recoller. Si d'anciennes traces de colle se révèlent tenaces, grattez-les avec une lame.



Collez la pièce. Etalez minutieusement de la colle super glue sur toutes les surfaces et arêtes sur le bloc optique et sur le morceau manquant. N'ayez pas la main lourde : le surplus pourrait déborder et détériorer la surface du feu. La réparation serait ainsi visible.



Soudez le plastique. La seule restauration à la colle n'est pas suffisante pour résister au froid, aux intempéries et aux vibrations. Pour une réparation solide, soudez le plastique de l'optique à celle du morceau que vous venez de coller.

Méthode n° 2 : vous n'avez pas le morceau cassé



Dégraissez le feu. A l'aide d'un chiffon microfibre et de dégraissant, nettoyez la surface du feu. N'oubliez pas d'ôter tous les petits débris coincés à l'intérieur de l'optique en la secouant à l'envers. Vous pouvez vous aider d'un aspirateur.



Prenez les mesures. Sur la surface du feu, mesurez les dimensions du trou à réparer pour les reporter sur la bande adhésive fournie dans le kit. Pour un rendu discret, la superficie doit être plus importante et régulière que celle de l'impact.



Collez l'adhésif. Après avoir reporté les dimensions sur la bande de la bonne couleur, découpez-la. Placez-la ensuite délicatement pour ne pas avoir à la repositionner : vous risqueriez alors de laisser des résidus de colle sur la surface du feu.

PHOTOS : F. GROUT



SPÉCIAL HYBRIDES

Notre sélection

Fortement courtisées par les acheteurs, les voitures hybrides, qu'elles soient rechargeables ou non, promettent polyvalence et sobriété. Au cœur d'une offre désormais pléthorique, il est toutefois crucial de distinguer les meilleurs choix.

En un peu plus d'un quart de siècle (la première Toyota Prius a été commercialisée en 1997), les voitures hybrides sont parvenues à s'imposer dans notre paysage automobile. Si, sur le papier, on pourrait craindre que leur complexité (elles associent un moteur essence* avec, au minimum, un bloc électrique) soit source de problèmes, la plupart d'entre elles se montrent d'une fiabilité appréciable (les antécédents complets d'une auto étant toujours, bien évidemment, à vérifier avant de l'acquérir). Surtout, elles mettent en avant des consommations bien plus basses que leurs équivalents fonctionnant exclusivement au sans-plomb, notamment en ville. Le terme "hybride" regroupe deux technologies assez dis-

tingentes. La première, que l'on nomme hybride "tout court" ou full hybrid, recharge sa petite batterie au gré des cycles de fonctionnement des moteurs. Ces autos ne parcourent donc que de 500 m à 3 km sans brûler de carburant. Les secondes, dites hybrides rechargeables, reçoivent une batterie plus imposante qui peut être rechargée sur une prise ou une borne, comme pour une voiture électrique. Selon les modèles, la distance qu'il est possible de parcourir en tout électrique va de 30 à plus de 100 km. Plus économiques au quotidien, les hybrides rechargeables sont aussi plus coûteuses à l'achat, même en occasion. Au sein de ces deux familles, voici les quinze membres les plus recommandables.

Par Pierre Audemar

A. SAUNIER



Pour 12 000 € maxi

*Seul Mercedes propose des hybrides diesels.

Honda Jazz



N. SOLER



Hybride ■ 4 CV ■ 102 ch ■ 175 km/h ■ 6,7 l/100 km ■ Coffre: 399 dm³

Si le slogan n'avait pas déjà été utilisé par la Fiat Panda, Honda aurait pu qualifier la deuxième génération de sa Jazz de "boîte à malices". En effet, aucune citadine de moins de 4 m de long ne parvient à proposer autant d'espace à bord et une malle aussi généreuse. En prime, cette nippone offre une modularité unique dans la catégorie, avec sa banquette dont les assises peuvent se relever contre le dossier, permettant ainsi de loger des objets hauts. Confortable, la Jazz est surtout à la hauteur de la réputation de la marque en matière de fiabilité. Parmi les multiples finitions disponibles sur le marché, visez les plus richement équipées, telles que la Luxury et son toit vitré, pas plus chère que les autres.

Vu une **Luxury** de 2011 avec 63 000 km à 10 800 €

Kia Optima Hybrid



G. MUSCHALLA / KIA

Hybride ■ 8 CV ■ 177 ch ■ 192 km/h* ■ 5 l/100 km* ■ Coffre: 381 dm³*

En matière d'automobile, sortir des sentiers battus permet parfois de mettre le doigt sur des pépites cachées. La Kia Optima Hybrid (basée sur la première génération) est de celles-ci grâce à son excellent rapport prix/prestations. Pour 12 000 €, vous pouvez, en effet, accéder à une berline à l'habitacle extrêmement spacieux, aux suspensions moelleuses à souhait et à l'appétit des plus limités. En outre, sa dotation de série est très généreuse. De la sellerie cuir à la caméra de recul, en passant par une flopée d'aides à la conduite, tout y est. Enfin, même sur les exemplaires ayant dépassé la barre des 200 000 km, le taux de pannes est proche du néant. C'est rassurant.

Vu une **"base"** de 2013 avec 114 000 km à 12 000 €

*Donnée constructeur.



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean



Toyota Auris 136h



N. SOLER

Hybride ■ 5 CV ■ 136 ch ■ 184 km/h ■ 5,7 l/100 km ■ Coffre: 367 dm³



Entre une Yaris pas assez spacieuse pour une famille et une Prius au physique "particulier", l'Auris, plutôt méconnue, est la bonne affaire de la gamme des hybrides Toyota. Sa puissance suffit pour les trajets sur voies rapides, y compris quand la voiture est chargée. Son appétit se montre très raisonnable, particulièrement en ville, où il descend sous la barre des 5 l/100 km. Quant à la douceur de sa mécanique, c'est un enchantement au quotidien. En matière de confort, d'habitabilité et de volume de coffre, le deuxième opus est dans la moyenne de sa catégorie. En revanche, il est au-dessus du lot en matière d'équipements. Si la dotation est déjà complète dès l'entrée de gamme, elle est carrément prolifique sur la Style (GPS, sièges chauffants...).

Vu une Style de 2013 avec 149000 km à 11 200 €

Volkswagen Jetta Hybrid



VOLKSWAGEN

Hybride ■ 7 CV ■ 170 ch ■ 210 km/h* ■ 4,1 l/100 km* ■ Coffre: 475 dm³



Jusqu'alors simple version "à coffre" de la Golf, la Jetta devient un modèle à part entière avec cette sixième génération. Et ce n'est pas seulement parce qu'elle se différencie esthétiquement de sa sœur, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. En effet, elle sera la première Volkswagen hybride de série. Plus que par ses performances, cette variante se distingue par sa sobriété et sa douceur de conduite. Quant à l'agrément, il profite de la présence de la fameuse boîte DSG à 7 rapports. Son manque d'image est également un atout. Il permet de dénicher des exemplaires à vil prix sur le marché de l'occasion. Suffisamment spacieuse pour quatre adultes de bonne taille, la Jetta offre également une malle d'un volume correct.

Vu une Confortline de 2015 avec 146000 km à 10 500 €

Acheter une voiture d'occasion

Pour 12 000 à 20 000 €

BMW 330e



Hybr. rech. ■ 8 CV ■ 252 ch ■ 225 km/h ■ 7,1 l/100 km ■ Coffre: 370 dm³

Sobriété et performances se combinent parfaitement au volant de cette Série 3. En ce qui concerne les économies à l'usage, on relève la possibilité de rouler en tout électrique durant quelques dizaines de kilomètres (31 km mesurés par le labo *Auto Plus* en cycle mixte, 35 km en ville) et une consommation mesurée – au vu de la puissance – le reste du temps. Côté comportement, la 330e peut compter sur ses 252 ch pour assurer des reprises canon. Et comme elle demeure une “simple” propulsion, le châssis se montre vif et réactif, faisant de la conduite de cette berline un vrai plaisir, tandis que la tenue de route demeure sécurisante. La qualité de fabrication laisse augurer un vieillissement dans les meilleures conditions.

Vu une Luxury de 2016 avec 73 000 km à 20 000 €

Hyundai Ioniq plug-in



Hybr. rech. ■ 3 CV ■ 141 ch ■ 182 km/h ■ 5,3 l/100 km ■ Coffre: 387 dm³

Plutôt que cumuler le plus grand nombre de chevaux comme la plupart de ses concurrentes, cette Hyundai préfère mettre en avant son efficacité. Ainsi, ses 40 km d'autonomie électrique en ville mesurés par le labo *Auto Plus* sont un véritable atout au quotidien. Et lors des plus longs trajets, elle affiche une sobriété digne d'une citadine. En outre, comme le veut la tradition Hyundai, la fiabilité est au rendez-vous. Il est d'ailleurs même possible de trouver des exemplaires encore couverts par la garantie d'origine (5 ans/kilométrage illimité). Rassurant! Quelle que soit la version, l'équipement est généreux. Mais, les différences de prix étant minimes, autant viser une luxueuse Executive (sellerie cuir, siège conducteur électrique...).

Vu une Executive de 2019 avec 136 000 km à 14 500 €

Kia Niro Hybrid



Hybride ■ 5 CV ■ 141 ch ■ 179 km/h ■ 6 l/100 km ■ Coffre: 314 dm³

Sur les modèles qui ne sont plus couverts par la garantie de 7 ans (limitée à 150 000 km), les prix chutent brutalement. De bonnes affaires en vue, donc, pour les acheteurs, le niveau de fiabilité de ce SUV étant très au-dessus de la moyenne. Moins original que son principal rival le Toyota C-HR, le Niro est plus habitable et, surtout, son agrément de conduite est bien meilleur grâce à la présence d'une boîte robotisée à double embrayage, douce et réactive. Déjà sobre sur route, ce Kia bat des records en ville avec une moyenne inférieure à 5 l/100 km. Bien construit, il profite de surcroît d'une dotation de série généreuse dès le deuxième niveau de finition, baptisé Active (GPS, caméra de recul, vitres arrière surteintées...).

Vu un Active de 2017 avec 133 000 km à 13 500 €

Lexus RX 450h



Hybride ■ 15 CV ■ 299 ch ■ 184 km/h ■ 8,3 l/100 km ■ Coffre: 510 dm³

Bien que ses prix en occasion soient plus abordables que ceux de ses concurrents allemands fonctionnant au gazole, le troisième opus du RX regroupe tout ce que Lexus, marque de luxe du groupe Toyota, sait faire de mieux. Comprenez par là que le confort, la qualité de fabrication et la douceur de la mécanique atteignent des sommets.

Mini Countryman Cooper SE



MINI / BMW GROUP

Hybr. rech. ■ 6 CV ■ 220 ch ■ 192 km/h ■ 7,6 l/100 km ■ Coffre : 386 dm³

Ne nous voilons pas la face : l'un des principaux critères d'achat de cette Mini, c'est son charme. D'autant que, en occasion, on ne trouve presque jamais deux exemplaires identiques. Reste que dans cette version hybride rechargeable, le Countryman a des qualités bien plus objectives à mettre en avant. Et la plupart d'entre elles sont mécaniques. Ainsi, l'association du 1.5 turbo et du moteur électrique (installé sur l'essieu arrière) lui permet d'avoir quatre roues motrices et assure des reprises sécurisantes. La douceur de conduite est également au programme. Pour les trajets du quotidien, ce Countryman pourra compter sur sa batterie de 8,8 kWh pour parcourir 37 km (mesure labo) en mode électrique.

Vu un Business Executive de 2019 avec 79000 km à 18800 €

*Donnée constructeur

Renault Captur E-Tech plug-in



A. CORTESI

Hybr. rech. ■ 5 CV ■ 160 ch ■ 173 km/h ■ 6,2 l/100 km ■ Coffre : 288/408 dm³



S'il se révèle efficient dans cette configuration hybride rechargeable, ce Captur n'a, malgré sa puissance confortable, rien d'une voiture dynamique. La faute à un poids élevé, dû à la présence de la batterie de traction. Placée sous le coffre, celle-ci ampute au passage le volume de chargement d'une centaine de décimètres cubes. Heureusement, ce SUV parvient à conserver les aspects pratiques des autres versions, à commencer par la banquette coulissante. Il est donc tout à fait possible d'embarquer les valises de toute la famille si les occupants des places arrière ne sont pas trop grands. Commercialement, cette version a fait un flop en neuf. Les modèles disponibles en occasion sont donc très facilement négociables.

Vu un Intens de 2021 avec 43400 km à 16000 €



Vu le gabarit de ce SUV (4,77 m de long), la consommation du V6 essence apparaît très raisonnable : en ville, il réclame à peine plus de 7 l/100 km. Le RX se distingue également par une fiabilité et une durabilité hors norme. Ainsi, correctement entretenu, il pourra dépasser la barre des 400000 km sans nécessiter d'intervention majeure.

Vu un Luxe de 2014 avec 147000 km à 18500 €

Toyota Prius 122h



TIBO

Hybride ■ 4 CV ■ 122 ch ■ 167 km/h ■ 4,6 l/100 km ■ Coffre : 400 dm³



Longtemps boudée en occasion (à cause de ses lignes torturées ?), la Prius 4, portée par ses qualités en matière de sobriété (seulement 3,7 l/100 km en ville !) et de fiabilité, a vu ses tarifs atteindre des sommets. Depuis peu, ceux-ci sont revenus à des niveaux acceptables, condition indispensable pour faire partie de notre sélection. Suffisamment spacieuse pour une famille de quatre personnes, cette génération offre une qualité de présentation sans commune mesure avec ses devancières. La douceur de conduite fait toujours partie de ses atouts, tandis que l'insonorisation a largement été améliorée. Quelle que soit la finition choisie, les indispensables (clim' auto., aides à la conduite...) sont de la partie.

Vu une Dynamic de 2018 avec 91200 km à 16000 €

Acheter une voiture d'occasion

Pour 20 000 à 25 000 €

SPÉCIAL HYBRIDES

Citroën C5 X Hybrid



Hybr. rech. ■ 10 CV ■ 225 ch ■ 233 km/h* ■ 8 l/100 km ■ Coffre: 445 dm³

Si, pour vous, grande berline Citroën rime avec tapis volant, c'est cette C5 X qu'il vous faut. Et pas question de vous laisser séduire par les prix – un peu – inférieurs de la variante de 180 ch : seule l'hybride rechargeable de 225 ch est équipée de la suspension pilotée, capable de faire disparaître toutes les imperfections de la route. Peu demandée, la C5 X voit ses prix fondre comme neige au soleil, ce qui renforce son attrait sur le marché de la seconde main. Et si cela ne suffisait pas à vous convaincre, sachez que son habitacle est généreux et lumineux, sa dotation de série complète, surtout sur le haut de gamme Shine Pack (sellerie cuir, hayon électrique, jantes alliage 19"...), et sa fiabilité sans soucis.

Vu une Shine Pack de 2022 avec 40 900 km à 22 500 €

Peugeot 3008 Hybrid



Hybr. rech. ■ 10 CV ■ 225 ch ■ 225 km/h* ■ 7,6 l/100 km ■ Coffre: 406 dm³

Longtemps adulé en occasion, le deuxième opus du 3008 voit, depuis plusieurs mois, ses cotes dégringoler. La faute aux problèmes à répétition de ses motorisations 1.2 PureTech et BlueHDi. Des soucis qui épargnent les variantes hybrides rechargeables, qui permettent de profiter sans crainte de la tenue de route enjouée et du très bon confort de ce Peugeot. Entre une version 180 ch récente, donc chère, et une 300 ch aux tarifs d'assurance prohibitifs, la 225 ch est le bon choix. Largement disponible sur le marché, elle est facilement négociable. Peu gourmand en mode hybride, le 3008 ainsi motorisé a surtout le mérite de pouvoir parcourir 40 km en mode tout électrique. Suffisant pour la quasi-totalité des trajets du quotidien.

Vu un Allure de 2021 avec 113 000 km à 17 300 €

Toyota Rav4 Hybrid



Hybride ■ 9 CV ■ 218 ch ■ 188 km/h ■ 6,7 l/100 km ■ Coffre: 654 dm³

Depuis qu'il est passé à l'hybride, le Rav4 a retrouvé une jeunesse commerciale... et une nouvelle clientèle familiale. Car l'espace ne manque pas pour les passagers, et que dire du coffre ? Géant ! Grâce à sa puissance confortable, à sa transmission revue et à son insonorisation améliorée, les trajets sur voies rapides ne sont plus accompagnés du bruit de "patinage" du moteur. Son faible appétit en sans-plomb, est, en revanche, toujours de la partie. Pour le bonheur des occupants, l'amortissement est prévenant. Quant à la présentation, elle est d'un niveau honorable, mais c'est surtout la dotation de série qui se remarque (caméra de recul, clim' bizona...). Seul bémol : un comportement routier assez pataud.

Vu un Dynamic Business de 2020 avec 86 100 km à 22 000 €

Volkswagen Golf GTE



Hybr. rech. ■ 8 CV ■ 245 ch ■ 225 km/h* ■ 6,9 l/100 km ■ Coffre: 280 dm³

De la GTI, la Golf GTE n'a pas seulement hérité du kit carrosserie et des sièges sport habillés d'un tissu à carreaux. Ses performances sont proches, grâce au couple élevé (400 Nm) délivré par son duo 1.4 TSI/moteur électrique. Toutefois, cette hybride rechargeable préfère miser davantage sur le confort que sur l'efficacité de son châssis (moins incisif que celui d'une GTI). Un choix rendu nécessaire par le poids des batteries et de la mécanique, qui alourdissent la GTE de presque 150 kg. Pour se faire pardonner, la Golf met en avant son efficacité. Le labo Auto Plus a ainsi mesuré qu'elle est capable de parcourir 46 km en mode 100 % électrique et qu'elle se satisfait de moins de 7 l/100 km en usage hybride. Pas mal.

Vu une "base" de 2020 avec 81 000 km à 22 000 €

*Donnée constructeur.

Renault Zoe

L'une des raisons pour lesquelles Vincent Lecomte est passé à l'électrique, c'est la fiabilité promise par ce type de véhicule. Mais son expérience au volant de sa Renault Zoe le fait désormais douter.



E. GRIMAUD / ANDIA

1 397 € à payer pour changer le moteur à 65 900 km !

Oubliez vos préjugés sur les voitures électriques : oui, ces autos peuvent convenir à certains gros rouleurs. En parcourant plus de 20 000 km par an au volant de sa Renault Zoe R110 de 2022, Vincent Lecomte, de Nailloux (31), l'a démontré. Jusqu'alors, il était même parfaitement enchanté de son acquisition. Mais, il y a quelques semaines, un grain de sable a commencé à enrayer cette mécanique qui semblait parfaite. En effet, alors que le compteur

de sa Zoe affiche seulement 65 900 km, notre lecteur remarque un bruit étrange, semblable à celui d'un roulement usé. Pour en avoir le cœur net, il demande à son concessionnaire d'examiner sa voiture.

Tout remplacer

Lorsqu'il revient vers son client, l'homme de l'art ne fait pas dans la dentelle. Le problème provient du moteur électrique et il n'y a qu'une solution pour en venir à bout : changer cet élément. Si un tel diagnostic sur-

prend Vincent, celui-ci n'est pas du tout étonné d'apprendre que l'intervention requise a un coût de 4 656 €. Il est également vite déçu car, bien que Renault accepte de mettre la main au portefeuille, une somme importante reste à sa charge. En effet, si notre lecteur veut récupérer sa Zoe réparée, il doit déboursier 1 397 €. Un rapide calcul lui permet de constater que le constructeur ne paie ainsi que 70 % du montant de devis. Vincent s'attendait à une offre plus généreuse. **Pierre Audemar**

Notre stratégie de défense

Vincent a raison. En lui proposant de prendre en charge 70 % du coût global des réparations, Renault est loin du compte. En effet, le barème de nos experts ne laisse planer aucun doute : tant qu'une auto n'a pas atteint 5 ans et/ou 100 000 km, le coût du remplacement de son moteur doit être totalement assumé par la marque. Sa Zoe étant loin d'avoir atteint l'une ou l'autre de ces deux échéances, notre lecteur doit se montrer intraitable et ne rien céder face à Renault.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Dacia Duster

Perte de pression

Mon Duster 1.5 Blue dCi 115 de 2021 (40 000 km) a été victime d'une panne peu banale : le tuyau de pression des gaz d'échappement est défectueux. Sur le devis de 706 €, Dacia n'a payé que 40 %.

Sylvain Mangin, 57830 Foulcrey

NOTRE CONSEIL Dans votre cas, il n'est pas question de se contenter d'un "40 %", c'est mieux que rien". En effet, ni l'âge ni le kilométrage de votre Duster ne justifient que Dacia ne prenne pas totalement cette intervention à sa charge. Mettez la marque en demeure, par lettre recommandée avec accusé de réception, de vous rembourser la totalité des sommes payées.

Volkswagen T-Roc

Mini-fuite

J'ai récemment remarqué une petite perte de liquide de refroidissement sur mon T-Roc 1.5 TSI 150 de 2020 (69 300 km). Mon concessionnaire m'indique qu'il faut changer le radiateur de refroidissement du turbo. Volkswagen veut bien payer la moitié de l'opération (1 798 €).

Jean-Paul Dartiguelongue, 40440 Ondres

NOTRE CONSEIL Cet élément a, comme le confirme le barème de nos experts, une durée de vie normale d'au moins 200 000 km. La proposition que Volkswagen vous a faite n'est donc pas suffisante pour une auto ayant moins de 5 ans. Exigez une revalorisation à - 80 %.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Citroën a payé 65 % du store de toit vitré

Dans notre n° 1887, Philippe Galopin, de Lempdes (63), nous faisait savoir que son Citroën Grand C4 SpaceTourer 1.2 PureTech 130 de 2019 (51 400 km) rencontrait un problème avec le store occultant du toit panoramique. Cette pièce devait être remplacée et, sur le devis de 1 207 €, la marque ne prenait à sa charge que 25 %. Insuffisant pour Philippe et nos experts qui, après quelques semaines, sont parvenus à convaincre Citroën de réévaluer son offre à hauteur de 65 %.



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

Les stars de l'occasion



BIEN CHOISIR UNE...

Volkswagen Up! (2011-2023) à moins de 8 000 €

Avec une offre réduite et des tarifs peu attrayants, les minicidades neuves peinent à séduire. Cela fait remonter l'intérêt de la puce de VW en occasion ! Voyons ce qu'elle propose pour un budget contenu.

A l'image de sa carrière discrète, la Up! quittait sans bruit le marché du neuf en 2023. La petite Volkswagen présente pourtant de sérieux atouts. Parmi ceux-ci, une belle maniabilité et un espace à bord royal, dû à sa forme cubique. Les versions cinq portes (majoritaires sur le marché de l'occasion) ajoutent un accès facilité à l'arrière, sans surcoût. Côté bémol, on note l'absence de protections (boucliers et portes), qui rend la carrosserie vulnérable aux petits chocs. Sous le capot, c'est un bloc 1.0 à trois cylindres

qui officie avec trois niveaux de puissance. Le premier de 60 ch suffit déjà en utilisation urbaine où sa souplesse compense son faible couple. Représentant 60% de l'offre, il débute à 4 500 € avec environ 120 000 km. Mieux vaut cependant oublier l'entrée de gamme Take Up!, sous-équipée. La version Move Up!, plus diffusée et moins dépouillée, est en effet proposée à des tarifs comparables. Un cran au-dessus, les séries limitées Cool, Cup et Club comportent la clim' de série pour 500 à 700 € de plus. Enfin, la finition High Up! sort le grand

jeu (jantes alu en 15", volant cuir, rétros électriques dégivrants...) pour 5 500 €. Plus rares, les séries White Up! et Black Up! peinent, elles, à justifier un ticket d'entrée à 6 500 € par leurs seules spécificités esthétiques : rétros chromés, roues de 16", vitres surteintées.

Des surprises de prix !

En grimant à 75 ch, le trois cylindres ne transcende pas ses performances mais préserve sa belle sobriété. Étonnamment, on le trouve au même prix que le 60 ch dans la finition High Up! (majoritaire dans les annonces), soit dès 5 500 €. Aucune raison donc de s'en priver ! À noter si ce bloc est fiable, la boîte de vitesses a pu connaître des défaillances (voir côté fiabilité). À partir de 2013, une transmission automatique robotisée devient dis-

ponible (en 60 et 75 ch). Hélas, sa lenteur dégrade l'agrément. De plus, cette version ne s'affiche pas en dessous de 7 000 €. À l'été 2016, la Up! a droit à un restylage de mi-carrière assez discret (boucliers, feux et volant redessinés). La dotation reçoit l'aide au freinage d'urgence (AFU) et des phares et essuie-glaces automatiques. Comptez alors au minimum 6 000 € pour une Up! 1.0 60 Move Up! totalisant 120 000 km. Cette "phase 2" voit surtout l'arrivée du bloc 1.0 TSI de 90 ch. L'apport d'un turbo procure un peps inédit au trois cylindres. La polyvalence d'usage y gagne, d'autant que le comportement routier et le confort d'une Up! sont à la hauteur. Encore relativement récent, ce modèle est hélas rare dans le budget.

Par Guillaume Jean

Le bon niveau de qualité de fabrication se confirme dans le temps. Position de conduite et commandes tombant sous la main complètent ce tableau positif.



Nombre de places : 4



Compte tenu de ses 3,54 m de long, la Up! ne fait pas de miracle pour l'espace aux jambes. En revanche, hauteur sous toit et largeur aux coudes sont appréciables. Idem pour le volume de coffre, au-dessus de la moyenne.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

■ L'entrée de gamme Take Up! offre le minimum. Une Move Up! est mieux lotie (fermeture centralisée, radio, vitres électriques...) mais fait encore l'impasse sur la clim'. La dotation de confort d'une High Up! monte encore d'un cran, tout comme sa présentation plus séduisante : jantes alu 15", planche de bord peinte et volant cuir. Les White Up! (couleur blanche exclusive) et Black Up! (idem en noir) se distinguent par des touches de chrome et des roues en 16".

LA DOTATION DE SÉRIE

Take Up!: • ABS • AFU (phase 2) • ESP • Airbags front. et lat. AV • Banquette rabattable • Phares et essuie-glaces auto. (phase 2) • Volant réglable en hauteur.

Move Up!: • Banquette 2/3-1/3 • Compte-tours • Fermeture centralisée à distance • Insert planche de bord peint • Radio-CD MP3 2 HP + prise auxiliaire • Rétros peints • Siège conduct. réglable en hauteur • Vitres AV électriques.

High Up!: • Antibrouillards • Climatisation manuelle • Jantes alu 15" • Pack chrome intérieur • Radio-CD MP3 6 HP • Rétros électriques dégivrants • Volant cuir.

White Up! – Black Up!: • Jantes alu 16" • Pack chrome ext. • Peinture spécifique • Vitres AR et lunette surteintées.



PHOTOS/C. MARTIN

Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.0 60	1.0 60 ASG5	1.0 75	1.0 75 ASG5	1.0 TSI 90
Vitesse maxi	150 km/h	149 km/h	153 km/h	153 km/h	174 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	37s	38s1	36s4	37s2	32s7
Reprises 80 à 120 km/h en 4^e/5^e	17s3/26s3	15s4 en Drive	15s8/22s6	13s7 en Drive	10s/15s4
Consommation moyenne	5,7 l/100 km	6,6 l/100 km	5,7 l/100 km	6,4 l/100 km	5,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,3/6,1/5,8 l/100 km	6,2/6,8/6,8 l/100 km	5,3/6,1/5,6 l/100 km	6/6,6/6,7 l/100 km	5,6/6,2/5,9 l/100 km
Poids	935 kg	936 kg	953 kg	966 kg	980 kg
Freinage 130 à 0 km/h	68 m	68 m	67 m	67 m	70 m
Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S	3 cyl. en ligne, 12S + turbo
Cylindrée	999 cm ³	999 cm ³	999 cm ³	999 cm ³	999 cm ³
Puissance maxi	60 ch à 5 000 tr/mn	60 ch à 5 000 tr/mn	75 ch à 6 200 tr/mn	75 ch à 6 200 tr/mn	90 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	95 Nm à 3 000 tr/mn	95 Nm à 3 000 tr/mn	95 Nm à 3 000 tr/mn	95 Nm à 3 000 tr/mn	160 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	96 g/km/1	96 g/km/1	95 g/km/1	97 g/km/1	108 g/km/1
Boîte de vitesses	Manuelle, 5 rapports	Automatique, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Automatique, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports

On trouve trois blocs essence dans le budget, les deux moins puissants donnant accès au choix à une boîte de vitesses manuelle ou automatique de type robotisée.

1.0 60: un peu creux à bas régime, ce bloc se défend par sa souplesse qui conviendra à un usage principalement urbain. Sa sobriété réduit le budget carburant. On le trouve à partir de 4 500 € pour environ 120 000 km affichés au compteur.

1.0 60 ASG5: bien qu'une boîte automatique semble présenter le compromis idéal pour

une citadine, celle-ci, robotisée, souffre de passages de rapports hachés désagréables. Et ce n'est ni la consommation en hausse, ni le budget bien plus important (7 000 € minimum) qui pourront plaider en sa faveur...

1.0 75: peu perceptible à l'usage, le surplus de puissance sert surtout les reprises qui permettent d'améliorer la polyvalence de la Up!. Autre bon point, la consommation reste toujours mesurée. Et cette version de 75 ch enfonce définitivement le clou en s'affichant à des prix similaires au 1.0 60!

1.0 75 ASG5: partageant sa boîte robotisée avec le 1.0 de 60 ch, les mêmes remarques s'appliquent à cette version de 75 ch.

1.0 TSI 90: l'adoption d'un turbo métamorphose le tempérament du 1.0 à trois cylindres. Apte à affronter sereinement les grands axes, il contient remarquablement son appétit. Cependant, une Up! dotée de ce bloc, intronisé à l'occasion du restylage de 2016, se fait encore rare dans le budget. Nous avons toutefois trouvé une finition High Up! totalisant 90 000 km à tout juste 8 000 €.

Côté fiabilité

A surveiller

Boîte de vitesses manuelle. Ce défaut touche le 1.0 60, mais aussi quelques blocs 1.0 75. La difficulté de passage des rapports a pu induire son remplacement, parfois dès 15 000 km. Un défaut connu et pris en charge par le constructeur (coût d'environ 3 800 €). En cas de points durs au passage des vitesses, passez votre chemin!

Ventilateur du moteur. Le moto-ventilateur peut dysfonctionner. Dans certains cas, il ne se coupe pas et vide la batterie (problème de calculateur). Dans d'autres, il ne se déclenche pas à chaud ou en actionnant la clim' (700 € pour le ventilateur).

L'embrayage. Testez son état : moteur allumé, frein à main serré et troisième vitesse enclenchée, débrayez doucement. A mi-course de la pédale, si le moteur n'a pas calé, c'est que le disque d'embrayage signale sa fin de vie. Comptez alors environ 500 € pour un mécanisme d'embrayage neuf.

Nous vous conseillons

Une Up! 1.0 75 High Up! 5 portes de 2014

Sous condition d'une boîte de vitesses contrôlée, cette version est un choix judicieux. Idéal en ville et pas ridicule en dehors, son bloc, fiable, suffit. La finition High Up! s'impose par sa dotation fournie. Comptez 5 500 € pour un modèle comptabilisant 90 000 km.



N. SOLER

VENTE DE PARTICULIER
À PARTICULIERVendeur, que
répondre à un
acheteur de
mauvaise foi ?

C'est un phénomène de société : les acheteurs d'une auto d'occasion sont de plus en plus procéduriers et certains peuvent tenter par tous les moyens de récupérer des sous. Quand ils ne cherchent pas à annuler la vente au moindre problème. Le vendeur a heureusement les moyens de se défendre.

Est-ce dû à la situation économique et sociale difficile ? Toujours est-il que beaucoup d'acheteurs n'acceptent plus la moindre dépense imprévue sur une auto fraîchement acquise. Et quoi de plus facile que de se retourner contre le vendeur ? Ainsi, de plus en plus le décrètent d'emblée responsable de tous les maux pouvant survenir. A la moindre peccadille, ils n'hésitent pas à se rappeler à son bon souvenir pour réclamer leur dû supposé, en faisant valoir tout un éventail d'arguments pseudo-juridiques. A tel point que de nombreux propriétaires hésitent à céder leur voiture à des particuliers. Pourtant, s'il est vrai que les acquéreurs sont bien protégés par les textes de loi, ils n'ont pas tous les droits. Voici comment désamorcer leurs manœuvres d'intimidation.

"La voiture a un vice caché"

C'est LA grande menace brandie pour effrayer un vendeur et tenter de le faire culpabiliser. Cette notion est encadrée par les articles 1641 et suivants du code civil (voir encadré). Mais les acheteurs retiennent surtout l'ar-

ticle 1644, qui les arrange bien car il prévoit que, en cas de découverte d'un vice caché, ils sont en droit d'exiger une prise en charge, voire d'annuler la vente.

Comment contrer l'acheteur :

Pour être qualifié comme tel, le défaut invoqué doit rendre le véhicule impropre à l'usage et, surtout, être antérieur à la vente. Exemples : un moteur usé jusqu'à la corde consommant deux litres d'huile aux 100 km ou une courroie de distribution qui cède car non remplacée par le vendeur à l'échéance. En revanche, un plafonnier qui ne fonctionne pas ou un chauffage inopérant n'entrent pas dans cette catégorie ! Par ailleurs, contrairement aux dispositions de la garantie légale de conformité qui couvre les achats chez un pro, entre particuliers, l'acheteur doit apporter la preuve incontestable de la présence du défaut avant la vente (voir encadré). Enfin, les acquéreurs procéduriers ont tendance à vite oublier l'article 1642, qui précise que le vendeur n'est pas tenu par les défauts apparents. Ainsi, si le contrôle technique mentionne la présence de corrosion ou des séquelles d'accident, toute réclamation sur ces points sera sans objet.

La garantie légale de conformité
ne s'applique pas entre particuliers

Certains acheteurs d'un véhicule d'occasion s'imaginent être surprotégés et pensent que tout problème, même mineur, survenant peu après la transaction doit être pris en charge par le vendeur.

■ C'est faux. Cette obligation ne concerne que les achats auprès d'un professionnel qui, contrairement à un particulier, est redevable de la garantie légale de conformité (articles L.217-3 et suivants du code de la consommation). Celle-ci couvre tous les défauts, quels qu'ils soient, pendant deux ans (un an pour les occasions), tout désordre survenant étant présumé exister avant l'achat.

■ Entre particuliers, la garantie légale de conformité n'a pas cours, et seuls les articles 1641 et suivants du code civil s'appliquent. C'est à l'acheteur de prouver que le défaut était bien présent au moment de la vente. Par ailleurs, il est nécessaire que celui-ci soit grave et rende l'auto impropre à l'usage.

"Avec ma protection juridique, je suis couvert"

Il est vrai qu'une protection juridique prend en charge les frais d'expertise et, éventuellement, de justice. Mais certains ont tendance à l'activer pour un oui ou pour un non. Comme cela ne coûte rien, il est facile d'user de cette "arme" pour faire pression sur le vendeur et tenter de lui arracher une participation, même si, comme c'est parfois le cas, les réparations concernent des pièces d'usure (démarrateur, disques, plaquettes de frein, etc.).

Comment contrer l'acheteur :

Si une expertise est généralement accordée sans restriction par la protection juridique, il n'en va pas de même pour les actions de recours ultérieures. Les assureurs confient les dossiers à des juristes qui évaluent les chances de succès et n'instruisent que ceux qui

concernent une demande vraiment légitime. D'autre part, vous pouvez répondre à votre acheteur qu'il confond protection juridique et garantie panne mécanique⁽¹⁾. Enfin, il faut noter que les vendeurs ayant pris la précaution de souscrire également un contrat de ce type – ce qui est vivement conseillé – seront défendus en cas de demande abusive.

"Si vous êtes absent à l'expertise, tout sera retenu contre vous"

C'est le type d'argument utilisé par certains acheteurs ou leur expert d'assurance pour effrayer les vendeurs. Ils tentent ainsi de les convaincre de participer à l'expertise mise en place, pensant qu'il sera alors facile de les intimider et de leur faire admettre qu'ils sont en tort et doivent payer.

Comment contrer l'acheteur :

En droit commun, le fameux



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

principe selon lequel les absents ont toujours tort n'a pas cours! Aucun texte ne vous oblige à répondre à cette convocation. Les constatations hors de votre présence sont unilatérales, donc contestables. Vous pouvez rappeler à votre interlocuteur que seule une expertise judiciaire est réputée contradictoire. D'autre part, si des démontages devaient être effectués sans vous, vous pourriez même faire valoir par la suite que des éléments de preuve ont été effacés.

"L'expertise me donne raison, vous allez perdre en cas de procès"

La majorité des experts en automobile sont impartiaux. Certains peuvent cependant commettre des excès de zèle et orienter leurs conclusions dans le sens de leur mandant ou de l'assurance protection juridique. Bardé alors d'une expertise favorable, l'acquéreur se sent fort et peut tenter de vous faire croire que la messe est dite. **Comment contrer l'acheteur:** L'arrêt de la Cour de cassation n° 21-15784 du 9 février 2023 a définitivement tranché sur ce point. Consciente de la possible partialité d'un rapport amiable, la plus haute juridiction a souligné qu'il ne pouvait servir d'élément de preuve dans un procès que s'il était corroboré par d'autres éléments probants. En clair, si l'acquéreur va devant le juge avec son seul rapport favorable, rien ne dit que celui-ci tranchera le litige à son avantage. D'ailleurs,

il n'est même pas tenu de suivre un rapport d'expertise judiciaire. L'article 246 du code de procédure civile dispose en effet que le juge n'est pas lié par les constatations ou les conclusions du technicien. Il l'est donc encore moins par celles de l'expert engagé par une partie. Par précaution, il est néanmoins recommandé de prendre un second avis auprès d'un garagiste ou d'un expert avant d'entamer une procédure longue et coûteuse.

"Si vous ne payez pas, j'aurai droit en sus à des dommages et intérêts"

Autre menace pour vous extorquer une participation: vous faire savoir que, si vous ne payez pas immédiatement, vous serez aussi redevable des frais de gardiennage, de privation de jouissance, de perte de chance⁽²⁾... qui peuvent en effet se monter à plusieurs milliers d'euros. De quoi faire réfléchir!

Comment contrer l'acheteur: L'article 1645 du code civil précise que le vendeur n'est tenu à verser des dommages et intérêts et à couvrir les préjudices annexes que s'il connaissait le défaut présumé caché. Exemple, si l'acheteur découvre une consommation de liquide de refroidissement occasionnée par une fêlure interne invisible de culasse, outre l'antériorité de l'avarie, il devra prouver que vous étiez au courant. Aucun risque si vous êtes de bonne foi.

Par Antoine Jacquot

1. Garantie panne mécanique: contrat prévoyant la prise en charge par l'assureur des frais de réparation liés à la remise en état du véhicule en cas d'avarie imprévue.

2. Perte de chance: préjudice qui concerne un événement qui n'a pu être réalisé au vu des circonstances.



A. SAUNIER

Si l'acheteur d'une voiture d'occasion a des droits, le vendeur aussi. Ne vous laissez pas abuser par un acquéreur qui a acheté votre auto sans concerter sa moitié, ou autre excuse bidon, pour vous soutirer des euros ou annuler la vente.

VOS QUESTIONS

Conso Rappel airbags Takata

"Ma DS 3 tombe sous le coup du "stop drive". Or mes airbags ne seront changés que dans 15 jours. Ne pouvant me passer de voiture, suis-je couvert en cas de pépin?"

Sébastien L., par e-mail

Pascale Gétin. DS s'est engagé à changer, à titre gratuit et rapidement, les airbags défectueux de la marque Takata qui équipent de nombreux modèles produits entre 1998 et 2019. Or, tous les garages n'ont pas eu leur stock approvisionné dans les temps, d'où des attentes de plusieurs semaines! Tout le monde ne disposant pas d'une alternative pour se déplacer, on peut comprendre que certains propriétaires n'aient pas d'autre choix que de continuer de rouler avec leur auto. Rassurez-vous, votre responsabilité civile (RC) fonctionne bien toujours. En cas d'accident, les tiers victimes, passagers compris, seront indemnisés (dommages matériels et corporels). En revanche, l'indemnisation de vos propres dommages et blessures pourrait être réduite s'il est prouvé que l'explosion de l'airbag est la cause principale de l'accident. Même si vous êtes assuré "tous risques", ce qui inclut la protection du conducteur.



S. BOZON / AFP

Loi Durée de validité du permis

"Désormais, lorsque je fais valider mes catégories C et D tous les deux ans, mon permis affiche une durée de cinq ans. Ce n'était pas le cas avant, la loi a changé?"

Daniel L., 21800 Sennecey-lès-Dijon

Pascale Gétin. Afin de se mettre en phase avec l'Union européenne, la législation a en effet évolué. Depuis le 1^{er} janvier 2013, tout nouveau permis ou renouvellement a une durée de validité de quinze ans pour la catégorie B (de cinq ans pour les C et D)*. Mais, pas de panique, les modalités de prolongation sont purement administratives et permettent de mettre à jour votre adresse et votre photo s'il y a lieu. Comme vous régularisez vos permis C et D tous les deux ans, la validité de vos précieux sésames n'est pas remise en cause. C'est lorsque la prorogation de ces catégories n'est pas demandée ou pas reconduite que la validité du permis s'arrête à cinq ans.

*Arrêté du 20 avril 2012 fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire.

Assurance Inondation

"Ma voiture toute neuve a été emportée par les eaux. Puis-je espérer une indemnisation totale de sa valeur?"

Hervé S., de Bretagne

Pascale Gétin. Tout dépend de votre contrat et de la date exacte d'achat de votre auto. Comme elle est neuve, considérons que vous êtes assuré tous risques. Un bon point puisque cette formule inclut en général une garantie "valeur à neuf" de 6, 12 ou 18 mois selon le contrat*. Ainsi, si votre véhicule a moins de 1 an et que la "valeur à neuf" est de 12 mois, vous serez indemnisé à hauteur de la facture d'achat, déduction faite du bonus écologique. En revanche, si vous avez dépassé le terme inscrit au contrat, vous serez remboursé selon la valeur de remplacement à dire d'expert (VRADE), qui peut être majorée de X % (ou pas) suivant les termes de votre assurance.

*Appelée aussi "Valeur d'achat", cette garantie peut parfois être étendue en option (jusqu'à 60 mois selon l'assureur).



LE PROGRES / MAXPPP



Écrivez-nous: Auto Plus, Les experts
40, avenue Aristide-Briand - 92220 Bagneux
expertsautoplus@reworldmedia.com



C. MASON / GETTY IMAGES / AFP

FORMULE 1



Les premiers "vrais" essais de Lewis Hamilton à bord de la Ferrari SF-25 viennent de se dérouler à Bahreïn*, lors des tests d'avant saison. Une journée et demie pour prendre ses premières marques avant le Grand Prix inaugural, en Australie (14-16 mars).

Hamilton chez Ferrari : troisième jeu

A 40 ans, le septuple champion du monde de F1 se lance dans ce qui sera sûrement le dernier et peut-être aussi le plus grand défi de sa carrière : gagner avec Ferrari. Un challenge tel que, en ce début de saison, on se demande davantage si Hamilton va réussir qu'on ne s'interroge sur le nom du futur champion du monde.

Le 1^{er} février 2024, un communiqué – très succinct – secouait le monde de la Formule 1 : *"La Scuderia Ferrari est heureuse d'annoncer que Lewis Hamilton rejoindra l'équipe en 2025 dans le cadre d'un contrat pluriannuel."* Une information surprenante à plusieurs égards. D'abord par sa précocité dans le temps (en tout début de saison pour n'être effective qu'un an plus tard), mais aussi parce que, quelques mois plus tôt, Hamilton s'était engagé auprès de Mercedes pour deux années supplémentaires. Bien sûr, dans ce milieu, les contrats se font et se défont plus vite qu'un tour de qualif, d'autant plus quand ils comportent une clause de sortie (au bout d'une année),

comme c'était en réalité le cas de celui de Lewis Hamilton. Mais, même si des rumeurs circulaient déjà depuis un bon moment, cette officialisation a fait grand bruit. On a immédiatement qualifié cet événement de "transfert du siècle". Il est vrai que Ferrari a toujours su attirer les plus grands – ou du moins les meilleurs – de chaque époque. Ceux-ci lui ont fait gagner – ou pas – des titres constructeurs, d'Ascari à Vettel en passant par Fangio, Surtees, Lauda, Prost, Alonso... et, bien sûr, Michael Schumacher. Mais quand ce dernier a intégré la Scuderia (en 1996, à 27 ans), il n'était "que" double champion du monde (chez Benetton en 1994 et 1995). Et c'est cette collaboration qui a

rapporté, à l'équipe et au pilote, cinq titres (consécutifs) supplémentaires. Aujourd'hui, le scénario est différent. Lewis Hamilton, âgé de 40 ans tout rond, débarque auréolé de sept titres de champion du monde de Formule 1 (à égalité avec Schumacher), en ayant explosé en prime quantité de records (105 victoires, 104 pole positions, 202 podiums, etc.).

Mariage de deux légendes

Pour beaucoup, Hamilton a atteint déjà ce statut de pilote légendaire et, de son côté, Ferrari est considérée comme une écurie mythique. Elle est la seule engagée dans le championnat du monde de F1 depuis le tout début, en 1950, et détient 16 titres constructeurs (un

ABU DHABI DESERT CHALLENGE - RALLYE-RAID (W2RC)

Le retour en force de Dacia

■ Après la déception du Dakar, l'équipe des Dacia Sandrider vient de prendre sa revanche en remportant l'Abu Dhabi Desert Challenge (photo), deuxième manche du championnat du monde des rallyes-raids (W2RC). Nasser Al-Attiyah a su contenir ses rivaux et s'octroie la victoire de l'épreuve (pour la cinquième fois). Sébastien Loeb, en revanche, est parti en tonneaux à l'avant-dernière étape (le jour de ses 51 ans) et a été contraint à l'abandon. Al-Attiyah prend la tête du championnat et Dacia est deuxième derrière Toyota. Prochain rendez-vous en Afrique du Sud du 18 au 24 mai prochain.



MCH PHOTOGRAPHY S.R.O. / DACIA





Revêtir un jour la combinaison rouge Ferrari était un des rêves de Lewis Hamilton. Il le réalise à 40 ans, après presque vingt ans de carrière en F1.

nesse

record). Elle est aussi celle qui a toujours fait rêver tous les pilotes, et l'Anglais ne déroge pas à la règle. Il n'est donc pas si surprenant que ces deux monstres sacrés se réunissent. Fort de son expérience, de son aura et de son énergie, Lewis Hamilton est déjà considéré par la presse et les tifosi comme celui qui va ramener le Cheval cabré à la gloire. Et peut-être obtenir la 17^e couronne après laquelle la Scuderia court depuis 2008... La pression est donc grande pour le pilote britannique. Mais il le savait avant d'arriver en terres italiennes, et en a définitivement pris conscience en découvrant la foule amassée sur le bord de la piste de Fiorano pour le voir effectuer ses premiers tours de roues, malgré une météo froide et brumeuse de fin janvier. Hamilton entre cependant dans un univers nouveau, bien différent de ce qu'il a connu jusqu'à présent. C'est la deuxième fois de sa carrière qu'il abandonne un "cocon" dans le-

RALLYE WRC

Les pilotes en colère

■ Il n'y a pas qu'en Formule 1 que les pilotes sont pénalisés pour "langage inapproprié" : en rallye WRC⁽¹⁾ aussi. Lors de la dernière épreuve, en Suède, le Français Adrien Fourmaux a ainsi été condamné à 10000 € (!) d'amende pour avoir prononcé le mot anglais "f**k", banni par la FIA⁽²⁾. L'association des pilotes WoRDA⁽³⁾ a publié un communiqué pour dénoncer "l'escalade alarmante de la sévérité des sanctions pour des écarts de langage mineurs et involontaires".



Malgré ses sept titres de champion du monde, Hamilton est comme un débutant chez Ferrari. Voiture, équipe, fonctionnement, tout est nouveau pour lui... et il n'hésite pas à prendre des notes !



S'ils seront adversaires sur la piste, Lewis Hamilton et Charles Leclerc, devraient arriver à conserver la complicité qu'ils ont déjà établie auparavant.

quel il était installé depuis plusieurs années. La première a eu lieu à la fin de la saison 2012, quand il a décidé de quitter le team McLaren – grâce auquel il avait débuté en 2007 et obtenu son premier sacre en 2008 – pour Mercedes. Un pari risqué (et largement critiqué) car il passait alors d'une équipe historique à une écurie "récente" (arrivée en 2010) de milieu de grille (à l'époque). La suite de l'histoire, on le sait, lui a donné raison. Et c'est donc après douze saisons passées dans un environnement familier que le septuple champion du monde a choisi de relever un nouveau défi avec Ferrari. "J'étais à l'aise là où j'étais, j'y étais depuis de nombreuses années, je savais comment tout fonctionnait. Mais là, le pays, la culture, la langue sont différents", a-t-il déclaré.

Phase d'apprentissage

Au sein de la Scuderia, Lewis Hamilton a en effet tout à découvrir. Et il fait preuve d'un réel enthousiasme, tel un gamin qui vit un rêve éveillé. "Il n'y a qu'une poignée de premières fois dans la vie, le premier baiser, le premier rendez-vous, le premier jour d'école ou de travail... Je pensais que j'avais vécu toutes ces premières fois et que plus rien ne serait nouveau..." Et pourtant, de son aveu



Dernière victoire de Hamilton avec Mercedes à Silverstone, en juillet 2024. Il aura décroché six titres de champion du monde avec cette écurie.

même, il a ressenti une incroyable excitation quand il s'est installé dans le cockpit de la monoplace rouge : "Sentir les vibrations d'un moteur Ferrari pour la première fois, wouah ! C'est ce qui, je crois, m'a donné le plus grand sourire." Mais, passée cette période d'euphorie, Hamilton va devoir s'adapter. D'une part à ce nouveau moteur, justement, lui qui n'a connu que les Mercedes, d'autre part à sa SF-25, bien sûr, avec laquelle il n'a que très peu roulé, mais aussi à toute l'équipe et à sa manière de travailler. Il lui faudra réaliser que ce n'est plus la voix du fidèle "Bono" (Peter Bonnington) qu'il entendra dans son casque, mais celle de Riccardo Adami, son nouvel ingénieur de course. Sans oublier qu'il ne faudra plus s'arrêter au box Mercedes lors de ses premiers arrêts aux stands...

Hamilton-Leclerc : même objectif

Enfin, il lui faudra aussi composer avec son jeune et très talentueux équipier. Car Charles Leclerc est chez lui, c'est sa famille depuis le début (il est issu de la Ferrari Driver Academy), et il est très lié à Frédéric Vasseur, le boss de l'équipe. Il parle italien couramment, et il a... 27 ans ! Lewis en a 40, mais pour ceux qui douteraient de sa capacité à gagner encore, rappelons que Nigel Mansell a remporté son dernier Grand Prix (en 1994) à l'âge de 41 ans, 3 mois et 5 jours... Leclerc a bien conscience de la valeur de Hamilton, et voit en lui un partenaire qui va le pousser à faire toujours mieux et dont l'expérience lui sera bénéfique. "Chacun d'entre nous veut battre l'autre, c'est comme ça en F1, mais je suis sûr que ce sera une saine compétition", a-t-il affirmé. Une chose est sûre : même si, publiquement, ils s'accorderont à dire que leur objectif est de conduire Ferrari à l'obtention du trophée constructeurs, l'un aura pour ambition personnelle de conquérir son premier titre, et l'autre de décrocher son huitième, afin d'entrer dans l'histoire.

Ne manquez pas dans le prochain numéro notre

GUIDE F1
2025 Réalisé par
Laurent Dupin

En kiosque le vendredi 14 mars



Moteur: V12 tout alu, 48 soupapes, 6 carburateurs double corps
Cylindrée: 5 167 cm³
Puissance: 455 ch à 7 000 tr/mn
Vitesse maxi: 289 km/h
Production: 610 exemplaires en 5000 Quattrovalvole (1985-1988) sur 2 042 Countach
Cote actuelle: autour de 280 000 €

Sa ligne basse et anguleuse ne ressemble à aucune autre. Avec ses appendices aérodynamiques, elle apparaît moins pure, mais encore plus rageuse. Et de la rage, elle en a ! Dans son dos, il y a 455 ch qui hurlent et qui poussent...



IL Y A 40 ANS, LAMBORGHINI LANCE LA COUNTACH 5000 QUATTROVALVOLE

Idéale pour ne pas passer inaperçue

Avec sa silhouette plate et ses lignes hyper tendues, la Countach d'origine sortie en 1974 ne faisait déjà pas dans la discrétion. Mais dans cette version bodybuildée plus tardive, elle explose votre rétine !

A peine 1,07 m de haut, 2 m de large, des portières qui s'ouvrent en élytre et un 12 cylindres vrombissant remplissant l'air de décibels : vous entrez de plain-pied dans le domaine de la démonstration virulente ! A l'origine, sans ses ajouts aérodynamiques, la ligne de la Countach, d'une audace certes fulgurante, restait lisse et nette, se dispensant de tous ces reliefs tapageurs. Onze ans après sa sortie, elle abandonne toute mesure : des appendices du genre voyants hérissent la carrosserie, et son moteur se muscle, en se dotant, juste après la Ferrari Testarossa sortie l'année précédente, de quatre soupapes par cylindre.

Puissance de folie

Au total, 48 soupapes qui s'agitent en chœur, commandées par deux doubles arbres à cames en tête. Une pure folie d'ingénieur.



Non, décidément, une Countach ne fait rien comme les autres ! Tout a été pensé pour qu'elle se fasse remarquer. Jusqu'à ses portières qui se déploient en élytre. Pour le plus grand plaisir de ses propriétaires et... des badauds.

Et un résultat... dément. La mécanique est à l'image de la voiture : dingue, et repoussant très, très loin les limites.

A l'époque, la plus puissante des Ferrari culmine à 390 ch. Lamborghini explose les compteurs : 455 ch ! Carrément délirant. Une puissance obtenue dans des hurlements mécaniques débridés, au régime lui aussi rare de 7 000 tr/mn. Encore plus dingues, les premières Countach délivraient leur cavalerie à 8 000 tr/mn ! Mais cette 5000 Quattrovalvole est la plus puissante et la plus performante de la série. Bien sûr, elle laisse sur place sa rivale Ferrari, ridiculisant les chronos de la belle de Modène.

Ce déferlement de chevaux, pour enthousiasmant qu'il soit, requiert quand même un sacré niveau de pilotage – ou une prudente, très prudente retenue de la part du conducteur. Car l'auto est loin de se manier comme un vélo... D'abord, hormis droit devant vous, vous n'y voyez rien, mais rien du tout. Ensuite, il faut se battre avec les commandes, levier de vitesses et pédale d'embrayage en tête. La direction sans assistance est dure à basse vitesse. Enfin, si vous titillez les limites, assurez-vous d'abord de pouvoir faire face en cas de débordement d'optimisme. Car l'agilité magique de la Countach à vitesse moyenne se mue alors



Sans être aussi excentrique que la carrosserie, la planche de bord fait aussi dans le démonstratif : une avalanche de compteurs et de boutons qui donne le tournis, même si le tout est ordonné avec soin.



48 soupapes sur un seul moteur : c'est du raffinement mécanique ultime ! Le V12, déjà volcanique, s'embrace et délivre sa puissance avec un niveau de folie encore supérieur : 88 ch/litre sans turbo, c'est juste dément, à l'époque !



PHOTOS: B. ASKET / VIRAGE AGENCY

Un profil plus plat, aussi près du sol, ça n'existe nulle part ailleurs ! Les vitres latérales sont tellement inclinées que, pour permettre de les descendre afin d'aérer l'habitacle, elles ont été divisées en deux : seul le bas s'escamote.

1985, cette année-là

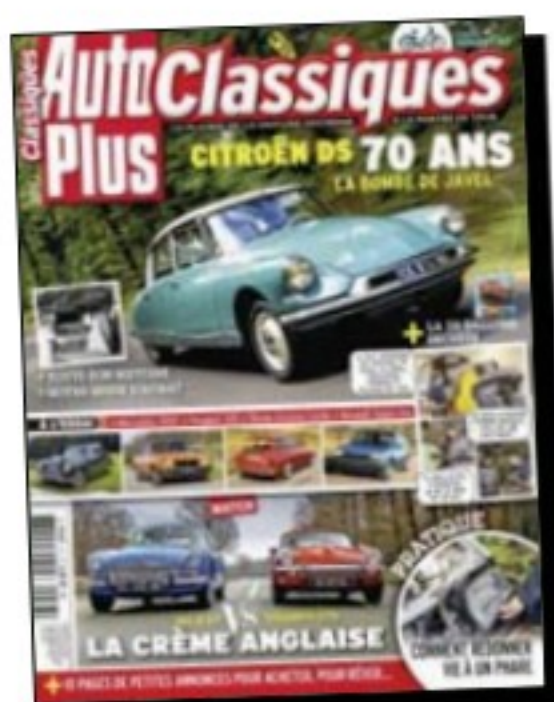


puissante que la Countach... Mais ses 168 ch impressionnent sur une traction avant aux qualités routières toujours à la pointe.

Premier grand concert de SOS Racisme, créé l'année précédente. Place de la Concorde à Paris, près de 500 000 personnes s'y rassemblent. En France, Citroën lance la 25 GTI Turbo sur sa CX née onze ans plus tôt. Moins

sans préavis en de redoutables dérobades de l'arrière, aussi soudaines que difficilement contrôlables. Décidément, ce coupé, trop large, sans visibilité et exagérément puissant, exige une attention maximale à chaque milliseconde.

La ligne étourdissante de cette Lamborghini lui a toujours valu une place d'exception auprès des collectionneurs. La beauté de sa mécanique parachève un portrait qui fait d'elle une star absolue dans les salles de ventes. Mais tout est fou en elle : sa valeur en collection, son budget d'utilisation et sa consommation. Avec elle, à moins de 16 l/100, vous êtes un champion... de l'écoconduite ! ■



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** : Volkswagen dévoile sa rivale de la Renault Twingo, une électrique à moins de 20 000 €.
- **Essais** : les SUV sont-ils définitivement meilleurs que les berlines et les breaks ? 5 matchs pour savoir.
- **Occasion** : vérifiez les équipements high-tech pour éviter de lourdes dépenses de réparation.

En kiosque le vendredi 14 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^{re} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

Chef de studio

Nathalie Barribaud (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographes

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographes : Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane

Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean,

Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Thierry

Réaumont, François Stagnaro

En maquette : Patrick Cœru

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 Haïtaïan

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champaigne

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 : mars 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	0 €
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%	FHEV
1.2 Ibrida 136 Techno	32000	0	nc	FHEV
Electrica 156	38000	-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%	FHEV
1.5T Hybrid 160 Sprint	43200	+360	5%	FHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	48700	+360	3%	FHEV
PHEV 190 Sprint	50600	+750	6%	FHEV
PHEV 280 Sprint Q4	63300	+750	6%	FHEV
PHEV 280 Veloce Q4	58800	0	6%	FHEV
1.6T Diesel 130 Sprint	41700	+1372	5%	D
Giulia				
2.0T 280 Sprint Q4	57800	+24 291	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	+58 934	2%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	55800	+3 170	2%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60800	+6 854	2%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66300	+6 854	5%	D

PRIX en €		Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
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	+3784	1%	E
A110 GT	76000	+4026	0%	E
A110 S	77500	+4818	4%	E
A110 R Turini	108000	+4543	0%	E
ASTON MARTIN				
Vantage	199700	+70 000	nc	E
Vantage Roadster	210800	+70 000	nc	E
DB12 Coupé	236000	+70 000	nc	E
DB12 Volante	252100	+70 000	nc	E
DBX 707	252100	+70 000	nc	E
Vanquish	399300	+70 000	nc	E
Valkyrie	888300	+70 000	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

PRIX en €		Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
A1 Allstreet				
30 TFSI	29840	+650	nc	E
35 TFSI S tronic	33570	+983	nc	E
Q2				
30 TFSI Design	34480	+898	8%	E
35 TFSI Design	36500	+1172	8%	E
35 TFSI S line	38900	+1172	5%	E
SQ2	56150	+64456	11%	E
30 TFSI Design	38390	+540	8%	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	34600	+400	6%	E
30 TFSI S line	38550	+400	11%	E
30 TFSI Hybride S line	41730	+240	11%	E
35 TFSI S line	40850	+400	11%	E
35 TFSI Hybride S line	43030	+230	11%	E
S3	63000	+67567	0%	E
RS 3	75000	+60000	0%	E
40 TFSI e Design	47900	0	0%	FHEV
40 TFSI e S line	52850	0	0%	FHEV
45 TFSI e S line	55900	0	0%	FHEV
35 TDI Design	40800	+400	6%	D
35 TDI S line	45550	+400	11%	D
A3 Allstreet (nouvelle)				
35 TFSI Design	37800	+650	0%	E
35 TFSI Avus	42250	+650	6%	E
35 TFSI Hybride Avus	44430	+280	6%	E
40 TFSI e Avus	54250	0	nc	FHEV
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	43585	+190	8%	E
S3	63565	+46090	0%	E
RS 3	77000	+60000	0%	E
35 TDI Design	41185	+330	5%	D
35 TDI S line	46115	+330	8%	D
Q3				
35 TFSI Design	40890	+2918	10%	E
35 TDI Design	45790	+2451	10%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	55590	+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	46990	-3000	nc	Elec
55 S line Quattro	70450	0	5%	Elec
Q4 Sportback e-Tron				
45	46990	-3000	nc	Elec
55 S line Quattro	72450	0	4%	Elec

		Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
A5 (nouvelle)					
2.0 TFSI 150 Design		45500	+4819	0%	E
2.0 TFSI 150 S line		54670	+4819	4%	E
2.0 TFSI 204 S line		59570	+4819	4%	E
S5		79750	+19139	2%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design		53800	+3735	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S line		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		81250	+23747	0%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design		55100	+4060	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S line		64270	+4060	8%	D
Q5 (nouveau)					
2.0 TFSI 204 Hybride Design		57550	+6426	0%	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line		66950	+6426	0%	E
SQ5		98930	+57351	0%	E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro		61470	+10793	0%	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro		68870	+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		66390	+7837	8%	E
50 TFSI e S line		76540	+2150	7%	FHEV
55 TFSI e Compétition		79750	+2150	8%	FHEV
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		84690	+13181	7%	D
50 TDI Avus Quattro		86350	+17825	7%	D
S6		93320	+52240	7%	D
A6 Avant					
45 TFSI S line		70980	+14864	12%	E
RS 6 Performance		151050	+70000	1%	E
50 TFSI e S line		79140	+3125	8%	FHEV
55 TFSI e Compétition		82350	+3125	15%	FHEV
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		96920	+69120	7%	D
A6 Allroad					
40 TDI Design		78780	+7526	nc	D
45 TDI Design		83550	+30291	nc	D
45 TDI Avus		93550	+30291	7%	D
50 TDI Avus		97320	+32302	7%	D
55 TDI Avus		102750	+62648	7%	D
A6 e-tron Sportback (nouvelle)					
285 Design		66420	0	6%	Elec
285 S line		73310	0	6%	Elec
Performance S line		84090	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		85590	0	4%	Elec
Quattro S line		92710	0	4%	Elec
S6		106520	0	4%	Elec
e-Tron GT (nouvelle)					
S Base		128250	0	0%	Elec
S		138250	0	1%	Elec
RS		162400	0	0%	Elec
RS Performance		175350	0	3%	Elec
Q7 (nouveau)					
SQ7		133130	+70000	0%	E
55 TFSI e S line		87170	+12800	6%	FHEV
55 TFSI e S line		110320	+12800	6%	FHEV
60 TFSI e Compétition		105490	+12800	9%	FHEV
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		106980	+13700	7%	FHEV
55 TFSI e Avus		116980	+13700	7%	FHEV
60 TFSI e Compétition		115290	0	8%	FHEV
Q8 e-Tron					
50 S line		99100	0	12%	Elec
55 S line		96800	0	12%	Elec
55 Avus		107300	0	5%	Elec
S		111100	0	8%	Elec
Q8 e-Tron Sportback					
50 S line		91700	0	5%	Elec
55 S line		101400	0	5%	Elec
55 Avus		109900	0	0%	Elec
S		113700	0	15%	Elec
A8					
S8		170967	70000	8%	E
60 TFSI e Advanced		136740	+11000	32%	FHEV
50 TDI Advanced		118195	+69030	8%	D
BENTLEY					
Flying Spur V8		212773	+70000	nc	E
Flying Spur Speed		290975	+70000	nc	E
Flying Spur Mulliner W12		301412	+70000	0%	E
Flying Spur Hybrid		219128	+14150	nc	FHEV
Continental GT V8		228992	+70000	0%	E
Continental GT		253950	+70000	nc	E
Continental GT Speed		252454	+70000	nc	E
Continental GT Mulliner W12		320168	+70000	nc	E
Continental GTC		249881	+70000	nc	E
Continental GTC S		279673	+70000	nc	E
Continental GTC Speed		310689	+70000	nc	E
Continental GTC Mulliner W12		352185	+70000	nc	E
Bentayga V8		206538	+70000	0%	E
Bentayga SV8		236790	+70000	nc	E
Bentayga Hybrid		206538	+14300	nc	FHEV
BMW					
Série 1 (nouvelle)					
116		34950	+983	9%	E
116 M Sport Design		36250	+983	3%	E
120 M Sport Design		40250	+230	3%	E
120 M Sport		42400	+230	10%	E
123 M Sport xDrive		46400	+948	10%	E
M135 xDrive		57250	+19108	5%	E
120d		41550	0	9%	D
120d M Sport Design		42850	0	3%	D
X1					
sDrive18i		43700	+2049	8%	E
sDrive18i xLine		46100	+2049	5%	E
sDrive20i xLine		48100	+400	5%	E
sDrive20i M Sport		49350	+400	5%	E
M35i xDrive		62900	+21219	0%	E
xDrive25e		55950	+550	5%	FHEV
xDrive25e xLine		58350	+550	5%	FHEV

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
1.0Tce 110 Extreme	19200	+310	2%	E
Jogger				
1.0Tce 110 Expression	21000	+650	0%	E
1.6 Hybrid 140 Expression	25400	0	2%	FHEV
1.6 Hybrid 140 Extrême	26700	0	2%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21800	+190	2%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22300	+190	2%	GPL
Duster (nouveau)				
1.0 Eco-G 100 Essential	19900	+330	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	22100	+360	0%	GPL
1.2Tce 130 Extreme	25300	+280	1%	E
1.2Tce 130 Journey	25300	+280	1%	E
1.6 Hybrid 140 Extreme	28300	+75	0%	FHEV
1.6 Hybrid 140 Journey	28300	+75	0%	FHEV
Bigster (nouveau)				
1.2Tce 140 Essential	24900	+240	0%	E
1.2Tce 140 Expression	26600	+240	0%	E
1.2Tce 130 4X4 Expression	29300	+898	0%	E
1.2Tce 130 4X4 Extreme	31100	+1172	0%	E
1.8 Hybrid 155 Expression	29700	0	0%	FHEV
1.8 Hybrid 155 Extreme	31700	0	0%	FHEV
1.8 Hybrid 155 Journey	31700	0	0%	FHEV
1.2 Eco-G 140 Expression	26600	nc	0%	GPL
1.2 Eco-G 140 Extreme	28300	nc	0%	GPL
1.2 Eco-G 140 Journey	28300	nc	0%	GPL

DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 Hybrid 136 Pallas	35200	0	4%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Edition France	35900	0	4%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Antoine de St Exupéry	40700	0	4%	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 Ettoile - Alcantara	42760	+1276	17%	E
1.2 Hybrid 136 Pallas	39950	+125	15%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Ettoile - Alcantara	44250	+125	15%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Ettoile - Cuir Nappa	46760	+125	15%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Ettoile - Alcantara	61000	0	10%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Ettoile - Cuir Nappa	63600	0	10%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63900	0	10%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	39400	+1172	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Ettoile - Alcantara	43700	+1172	17%	D

DS 5				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58550	0	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63160	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 Ettoile 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	40760	+2205	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Antoine de St Exupéry	54350	+2205	nc	D
N°8 (nouveau)				
FWD Pallas	59200	0	nc	Elec
FWD Ettoile	66480	0	nc	Elec
FWD Long Range Pallas	63300	0	nc	Elec
FWD Long Range Ettoile	70900	0	nc	Elec
AWD Long Range Ettoile	74800	0	nc	Elec

DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	68500	+640	8%	FHEV
E-Tense 250 Opéra	76800	+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	246524	+70000	nc	E
12Cilindri	387751	+70000	nc	E
12Cilindri Spider	427056	+70000	nc	E
296 GTB	316377	+2049	nc	FHEV
296 GTS	423514	+2726	nc	FHEV
SF90 Stradale	770000	+18858	nc	FHEV
SF90 Spider	465714	+4818	nc	FHEV
F80	3000000	+70000	nc	FHEV
Purosangue	364229	+70000	nc	E

FIAT				
Panda Classic (nouvelle)				
1.0 70 BSG Hybrid City	15900	+50	7%	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	17900	+125	7%	E
500e				
23,8 kWh (RED)	30400	-3000	12%	Elec
42 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)	36900	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	39900	-3000	7%	Elec

500e Cabriolet				
23,8 kWh (RED)	33800	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	37900	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	41900	-3000	7%	Elec
Abarth Pack	42900	-3000	12%	Elec
Abarth Turismo	44300	-3000	5%	Elec
Grande Panda (nouvelle)				
Electric 113 (RED)	24900	-3000	8%	Elec
Electric 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)	35900	-3000	13%	Elec
Abarth Turismo	44900	-3000	nc	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	46900	0	nc	Elec

Tipo (nouvelle)				
1.6 Multijet 130	16900	+260	0%	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+260	0%	D
FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	+230	11%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+400	11%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 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	36490	-3000	nc	Elec

Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	+210	13%	E
1.0 EcoBoost 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	36550	+898	8%	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	+260	5%	E
1.0 EcoBoost 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	41490	+540	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	48090	+590	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	+590	10%	FHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Titanium	30490	0	10%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexiFuel ST-Line X	44490	0	10%	E85
Explorer (nouveau)				
170 Standard Range	43900	-3000	7%	Elec
204 Extended Range	45900	-3000	7%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
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	46400	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	52900	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66900	0	10%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58900	0	10%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73900	0	10%	Elec
GT	81900	0	3%	Elec
Rally	84900	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	30100	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	67220	+48901	7%	E
Type R S	65800	+45990	7%	E
ZR-V (nouveau)				
e:HEV Sport	45950	+650	4%	FHEV
CR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	54950	+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	5%	E
1.2 79 N Line	20500	+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	22800	+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	9%	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	33300	+1629	9%	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	36850	-3000	10%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3000	10%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3000	10%	Elec

i30				
1.2 79 Initia	20200	+150	7%	E
1.2 79 Intuitive	21500	+150	9%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22800	+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	9%	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	33300	+1629	9%	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	38850	-3000	10%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3000	10%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3000	10%	Elec

MG (suite)		Prix en €	Bonus ^(*) ou malus	Remise possible	Energie
MG4					
170 Standard		29990	0	12%	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		60990	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		35880	+1386	7%	E
John Cooper Works		39950	+2544	nc	E
Cooper E		34000	0	7%	Elec
Cooper SE		38000	0	7%	Elec
Cooper SE Classic		43710	0	7%	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		36880	+1761	3%	E
Cooper S Favourite Pack S		40210	+1761	2%	E
Cabrio (nouveau)					
Cooper C Classic		33450	+2544	nc	E
Cooper S Classic		36900	+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		40160	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		61350	+26302	nc	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		28490	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		39290	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	7%	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta		32900	0	7%	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		42900	+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 Advanture		49300	0	9%	Elec
87 kWh 242 Evolve		52800	0	8%	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve		55800	0	8%	Elec
Nismo		59300	0	11%	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	13%	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 (nouveau)					
1.2 Turbo 130 Edition Auto.		28500	+1172	nc	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.		30500	+1172	nc	E
1.2 Turbo 136 GS		28500	+360	nc	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS		31500	0	nc	FHEV
Electric 156 Edition		36900	-3000	nc	Elec
Electric 156 GS		39000	-3000	nc	Elec
Astra					
1.2 Turbo 130 GS		34600	+400	10%	E
1.2 Turbo Hybride 136 GS		36100	0	24%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS		44050	0	20%	FHEV
GSe		49150	0	7%	PHEV
Electric 156 Edition		38990	-4000	12%	Elec
Electric 156 GS		40990	-4000	12%	Elec
Astra Sports Tourer					
1.2 Turbo 130 GS		35750	+650	6%	E
1.2 Turbo Hybride 136 GS		37250	0	8%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS		45200	0	6%	FHEV
1.5 Diesel 130 GS		36150	+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%	FHEV
Electric 73 kWh 213 Edition		42490	-3000	5%	Elec
Electric 73 kWh 213 GS		44990	-3000	5%	Elec
Electric 82 kWh 213 GS		45990	-3000	5%	Elec
Combo Life (nouveau)					
Electric Elégance		36850	-3000	nc	Elec
PEUGEOT					
208					
1.2 Turbo 100 Style		21150	+150	12%	E
1.2 Turbo 100 Allure		23050	+150	8%	E
1.2 Hybrid 100 Style		23550	0	5%	FHEV
1.2 Hybrid 100 Allure		25450	0	5%	FHEV

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Hybrid 100 GT	27360	0	5%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	28250	0	5%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	28150	0	5%	FHEV
électrique 136 ch Style	28000	-3000	7%	Elec
électrique 136 Allure	36100	-3000	7%	Elec
électrique 156 Allure	37400	-3000	7%	Elec
électrique 156 GT	38300	-3000	7%	Elec
2008				
1.2 Turbo 100 Style	27000	+400	16%	E
1.2 Turbo 100 Allure	28800	+400	17%	E
1.2 Hybrid 136 Style	30000	0	15%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	32700	0	15%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	34400	0	15%	FHEV
Electric 136 Style	38000	-3000	13%	Elec
Electric 136 Allure	38000	-3000	13%	Elec
Electric 156 Style	38000	-3000	13%	Elec
Electric 156 Allure	40000	-3000	13%	Elec
Electric 156 GT	41700	-3000	13%	Elec
308				
1.2 Hybrid 136 Style	32250	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	34100	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	36700	0	7%	FHEV
PHEV 180 Allure	42820	0	13%	FHEV
PHEV 180 GT	46820	0	13%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Style	34720	+400	10%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure	36570	+400	21%	D
Electric 156 Style	42500	-3000	17%	Elec
Electric 156 Allure	43900	-3000	17%	Elec
Electric 156 GT	46250	-3000	17%	Elec
308 SW				
1.2 Hybrid 136 Style	33250	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	35100	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	37700	0	8%	FHEV
PHEV 180 Allure	43820	0	11%	FHEV
PHEV 180 GT	46820	0	11%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Style	36720	+450	10%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure	37570	+450	19%	D
Electric 156 Style	42500	-3000	10%	Elec
Electric 156 Allure	43900	-3000	10%	Elec
Electric 156 GT	46250	-3000	10%	Elec
3008				
1.2 Hybrid 136 Allure	38990	+260	9%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	43490	+260	12%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	43490	+1050	6%	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	47990	+1050	6%	PHEV
Electric 210 Allure	44990	-3000	4%	Elec
Electric 210 GT	46990	-3000	4%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie Allure	46990	-3000	4%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie GT	51490	0	4%	Elec
408				
1.2 Hybrid 136 Allure	37300	+75	13%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	41300	+75	13%	FHEV
PHEV 225 GT	51250	0	18%	PHEV
Electric 210 Allure	43900	-3000	4%	Elec
Electric 210 GT	45900	-3000	4%	Elec
508				
Plug-in Hybrid 180 Allure	50200	0	7%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	52100	0	7%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	70650	-660	7%	PHEV
508 SW				
Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	9%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	53400	0	9%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	71950	+920	8%	PHEV
5008 (nouveau)				
1.2 Hybrid 136 Allure	40990	+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
Electric 210 Allure	46990	-3000	2%	Elec
Electric 210 GT	51490	0	2%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie Allure	51490	0	2%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie GT	55990	0	2%	Elec
PORSCHE				
718 Boxster				
Spyder RS	162500	+70000	0%	E
718 Cayman				
GT4 RS	162800	+70000	0%	E
911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	131700	+70000	0%	E
Carrera T	145100	+70000	0%	E
Carrera S	167300	+70000	nc	E
Carrera GTS	174900	+70000	0%	E
911 Targa (nouvelle)				
4 GTS	187400	+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	189100	+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	106027	0	0%	Elec
4S	125300	0	0%	Elec
GTS	163834	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	216892	0	0%	Elec
Panamera				
2.9	109728	+70000	0%	E
GTS	127787	+70000	0%	E
4 E-Hybrid	125300	+8150	0%	PHEV
4S E-Hybrid	140840	+8900	0%	PHEV
Turbo E-Hybrid	200434	+12050	0%	PHEV
Turbo S E-Hybrid	232397	+12200	0%	PHEV
Macan (nouveau)				
Propulsion	82599	0	0%	Elec
4	86439	0	0%	Elec
4S	93081	0	0%	Elec
Turbo	118910	0	0%	Elec
Cayenne (nouveau)				
3.0	102200	+70000	0%	E
S	122400	+70000	0%	E
GTS	144700	+70000	0%	E
E-Hybrid	118800	+14000	1%	PHEV
S E-Hybrid	128700	+13550	1%	PHEV
Turbo E-Hybrid	188400	+18350	1%	PHEV
Cayenne Coupé (nouveau)				
3.0	105900	+70000	0%	E
S	127400	+70000	0%	E
GTS	148100	+70000	0%	E
E-Hybrid	118800	+14900	1%	PHEV
S E-Hybrid	130700	+14450	1%	PHEV
Turbo E-Hybrid	182000	+19100	1%	PHEV
RENAULT				
Clio				
1.0 SSc 65 Evolution	18800	+210	11%	E
1.0Tce 90 Evolution	21200	+170	12%	E
1.0Tce 90 Techno	22700	+170	12%	E
1.0Tce 90 Esprit Alpine	25000	+190	12%	E
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	24200	0	9%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Techno	25700	0	9%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine	28000	0	9%	FHEV



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

☎ 05 65 100 100
www.retro.fr



PEUGEOT

NOUVEAU 5008

7 PLACES



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

A 0g CO₂/km



Consommation mixte WLTP (l:100 km): 0

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



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