

Les experts P. 48

PV de stationnement abusifs...
Nos arguments massue pour les faire sauter

Actu P. 12

Les occasions sous la menace du malus

Nouveauté

Volkswagen dégainé son anti-Twingo! P. 16



Une citadine électrique à moins de 20 000 €

Boîtes automatiques premier prix P. 34

La sélection des 8 meilleures

Auto Plus



Essai panoramique P. 30

BMW Série 2 Gran Coupé

Opération séduction



Dossier comparatif P. 24

SUV

Sont-ils imbattables ?

5 matchs face aux berlines et aux breaks



Occasion

Equipements high-tech

P. 42

Comment les tester pour éviter les tuiles ?



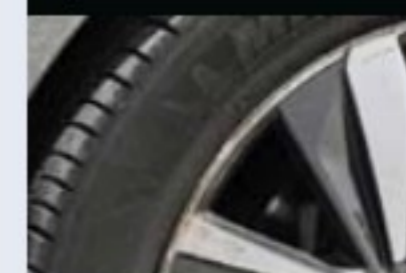
Nissan X-Trail 3 diesel

P. 46

Lequel choisir ?

Les coaches

P. 41



Jantes abîmées Réparez-les à moindre coût

L 14629 - 1906 - F: 2,50 €



BEL: 2,80 € - ESP: 3 € - GR: 3 € - DOM S: 3,60 € - DOM A: 4,20 € - ITA: 3 € - LUX: 2,80 € - PORT CONT: 3 € CAN: 4,50 \$ CAN - MAR: 32DH - TOM S: 550CFP - CH: 5FS - TUN: 5,80DTU

Le guide F1 2025

Par
Laurent
Dupin



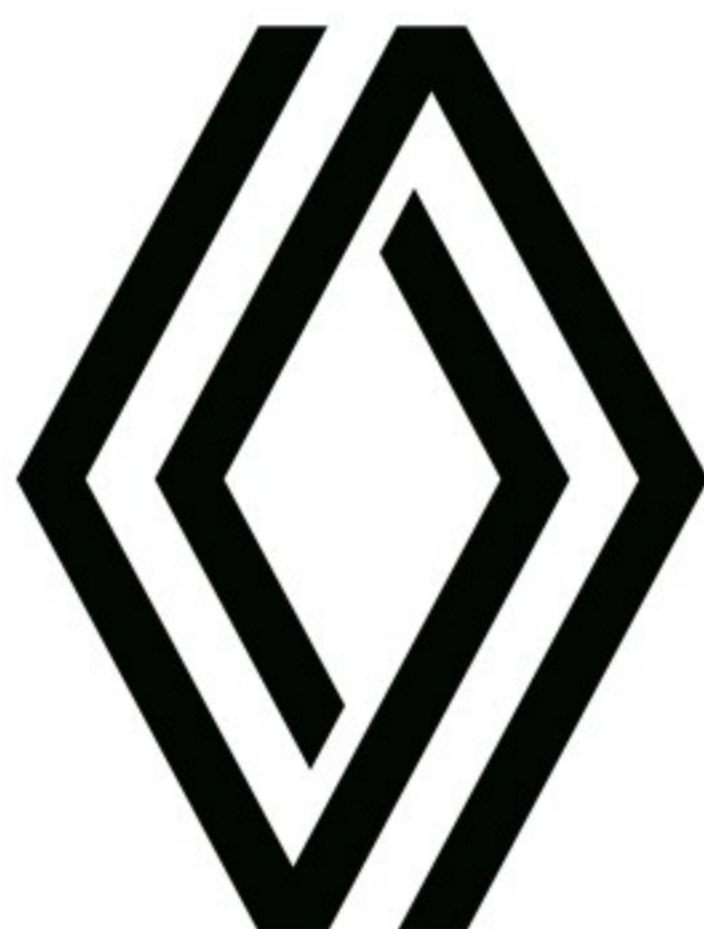
Supplément de 6 pages



P. 50

✓ LES PILOTES ✓ LES ÉCURIES
✓ LE CALENDRIER ✓ LE RÈGLEMENT

**generation
renault**
portes ouvertes 13-17 mars⁽²⁾



RENAULT CLIO **FULL HYBRID** E-TECH SANS RECHARGE

jusqu'à 900 km d'autonomie⁽³⁾
jusqu'à 80% de conduite électrique en ville⁽⁴⁾
jusqu'à 40% d'économie de carburant⁽⁵⁾
version esprit Alpine

full hybrid E-Tech

200€ à partir de
/mois⁽⁶⁾

2 mois de loyer offerts⁽⁸⁾

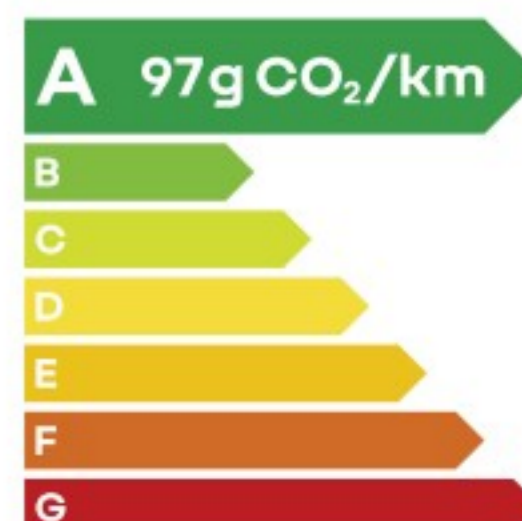
LLD sur 37 mois. 1^{er} loyer de 3 000€
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁹⁾

Eco-G

160€ à partir de
/mois⁽⁷⁾

2 mois de loyer offerts⁽⁸⁾


LLD sur 37 mois. 1^{er} loyer de 2 500€
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁹⁾



prêt
à
partir⁽¹⁾



modèle présenté : Renault clio esprit alpine full hybrid e-tech 145 avec option peinture métallisée **270€/mois⁽¹⁰⁾** 1^{er} loyer 3 000€. contrat sérénité Renault inclus pour 1€/mois⁽⁹⁾ (1) marque déposée. dans la limite des stocks disponibles. (2) ouverture exceptionnelle le 16/03/25. (3) avec un plein d'essence.* (4) cycle urbain, suivant état de charge batterie et style conduite.* (5) vs moteur thermique équivalent, en cycle urbain.* (6) Clio evolution full hybrid e-tech 145 hors options. (7) Clio evolution eco-g 100 hors options. (6)(7)(10) locations longue durée, hors assurances facultatives, 37 mois/30 000 km max. sous réserve étude et acceptation diac, agissant sous marque commerciale Mobilize financial services, capital 415 100 500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - 702 002 221 res bobigny. n° orias : 07 004 966 (www.orias.fr). restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. (8) 3^e et 4^e loyers offerts par Renault. offre valable **du 13 au 17/03/25**. (9) contrat sérénité Renault comprenant entretien + extension garantie constructeur et assistance selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat lld peut être souscrit sans ce pack. détail points de vente et [renault.fr](https://www.renault.fr). offres à particuliers, non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande Clio neuve hybride ou thermique, **du 1^{er} au 31/03/25**. consommations mixtes min/max (l/100 km)* : 4,1/7. émissions co₂ min/max (g/km)* : 95/121. *selon norme wltc.

Renault recommande  Castrol

[renault.fr](https://www.renault.fr)

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



PEUGEOT

NOUVEAU E-5008

ÉLECTRIQUE



JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE ⁽¹⁾

7 places

Jusqu'à 668 km d'autonomie ⁽²⁾

Également disponible en hybride



Consommation mixte WLTP (l:100 km): 0

(1) Allure Care : 2 ans de garantie constructeur et jusqu'à 6 ans de garantie additionnelle activée à chaque entretien prévu au plan d'entretien effectué dans le réseau Peugeot participant, valable jusqu'à l'entretien suivant dans la double limite de 8 ans et 160 000 km. Conditions sur Peugeot.fr. (2) pour une version Allure, norme WLTP en cycle mixte. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.



Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTU

- 6 **L'événement** Recyclage des véhicules électriques: quel casse-tête!
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 11 **La photo** de la semaine
- 12 **Les news**
- 16 **Les nouveautés** La citadine électrique Volkswagen ID.Every.1 Concept
- 21 **Les voitures** de la semaine: la nouvelle Audi A6 Avant

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Les SUV sont-ils imbattables? 5 matches pour les départager face aux berlines et aux breaks
- 30 **Panoramique** La BMW Série 2 Gran Coupé 220 M Sport de 170 ch
- 34 **Dossier** Les boîtes automatiques à petit prix
- 38 **Test lecteurs** Le nouveau Ford Puma
- 39 **On a tout essayé!** Le Toyota Land Cruiser 2.8 Diesel Lounge de 205 ch

GUIDE PRATIQUE

- 41 **Les coachs Auto Plus**
Réparer des jantes abîmées
- 42 **Acheter une voiture d'occasion**
Equipements high-tech: comment les tester avant d'acheter?
- 45 **Ça vous est arrivé**
- 46 **Les stars de l'occasion**
Un Nissan X-Trail 3 à moins de 15000 €
- 48 **Le coin des experts** FPS abusif: la jurisprudence qui va booster votre requête

MAGAZINE

- 50 **Le sport** Guide F1: les écuries, les pilotes, les circuits et le calendrier
- 56 **Auto Plus Classiques**
La Citroën CX break (1976)
- 58 **Le prix des voitures neuves**

Trait d'humour

En Espagne, le taux d'alcool autorisé au volant va passer à 0,2 g/l pour tout le monde



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 22 ou sur www.kiosquemag.com.
Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.
Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59898 Lille Cedex 9.

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

La Commission européenne m'a tuer

L'Europe jouerait-elle au pompier pyromane avec son industrie automobile? La Commission vient en tout cas de présenter un plan, non pas pour soutenir, mais pour sauver un secteur en "danger de mort" selon les propres mots de Stéphane Séjourné, vice-président de l'institution. Or, qui donc s'est acharné aveuglément sur cette industrie sous couvert de verdissement à marche forcée? L'Union européenne. Etre à la fois bourreau et sauveur, c'est le piège dans lequel elle se retrouve aujourd'hui.

En dirigeant l'ensemble de la filière dans une seule et unique voie, celle du tout électrique, elle a supprimé, en une poignée d'années, l'avantage concurrentiel que les marques européennes avaient mis plus d'un siècle à bâtir. Poussés à abandonner le moteur thermique, les acteurs historiques du secteur se retrouvent face à des constructeurs chinois qui, en matière d'électrique, maîtrisent leur sujet. Logique, le pays produit – entre autres – des batteries depuis des décennies pour le reste du monde, et en particulier pour le Vieux Continent. Les décisions de la Commission ont, dès lors, indirectement favorisé la Chine! Et les droits de douane instaurés à la va-vite pour tenter de rattraper le coup risquent de ne pas suffire.

L'idéalisme aveugle laisse peu à peu place à une prise de conscience... toute relative. Car le plan dévoilé par Ursula von der Leyen, la présidente de la Commission, ressemble plus à un programme de soins palliatifs qu'à un traitement de choc. A peine 3 milliards à comparer aux... 800 milliards évoqués pour le projet de réarmement. La principale annonce concerne l'étalement, sur trois ans au lieu d'un, du délai pour que les constructeurs se conforment aux normes de CO₂. Reculer, pourquoi pas, mais rien ne garantit que ce soit pour mieux sauter. Car la baisse des émissions passe obligatoirement par une hausse des ventes de voitures électriques. Or celles-ci patinent, malgré les incitations fiscales et une offre qui n'a jamais été aussi attrayante. Problème: les prix des modèles restent trop élevés. Pour y remédier, le plan prévoit la mise en place d'un leasing social et d'incitations pour les entreprises à acquérir des modèles "zéro émission" afin d'alimenter un marché de l'occasion récente. Encore un bel exemple de cohérence entre l'Europe et les pays membres, sachant qu'en 2024, la France a supprimé, dans l'urgence, le leasing social et a mis fin au bonus écologique pour les entreprises...

Mathieu



RECYCLAGE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Quel casse-tête !

Aires de quarantaine, murs coupe-feu, caméras thermiques, équipements de protection high-tech, et protocole de suivi drastique... Le recyclage des véhicules électrifiés apparaît d'une lourdeur considérable. Pour ne pas dire problématique.

Auto Plus s'était déjà fait l'écho, en août dernier (voir n° 1878), des contraintes inédites imposées par la mise au rebut des véhicules électriques (VE) ou hybrides (rechargeables ou pas), et des coûts supplémentaires gé-

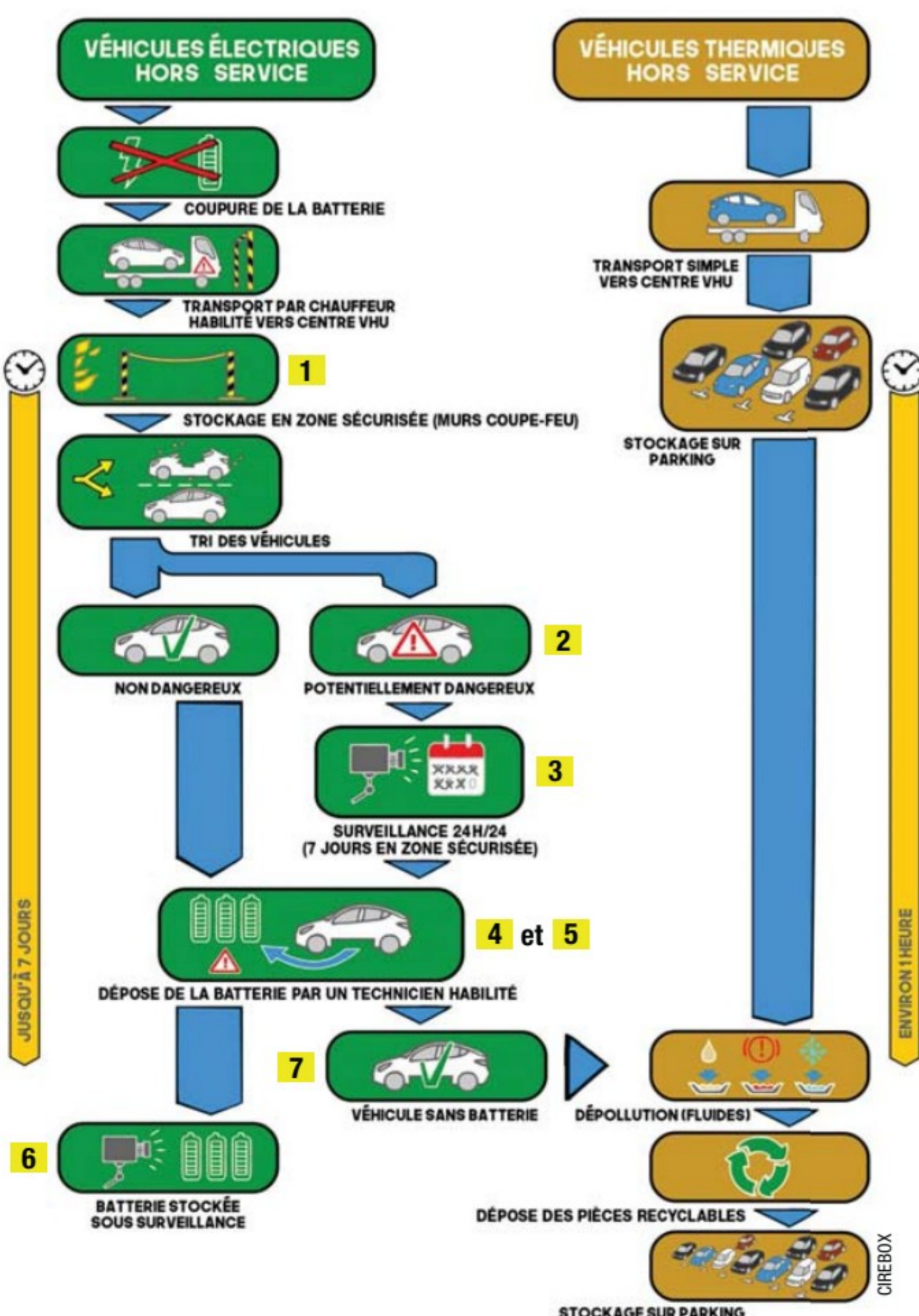
nérés pour leur déconstruction. Après la théorie, place à la pratique ! Pour prendre la mesure du traitement qui attend chaque voiture "à batterie" accidentée ou en fin de vie, direction l'un des tout premiers centres VHU* disposant d'une structure totale-

ment dédiée au retraitement de cette catégorie de véhicules, le centre Caréco de Gièvres, dans le Loir-et-Cher. Sur place, nous avons pu observer, étape par étape, la complexité du parcours de fin de vie d'un VE, et la cohabitation compliquée avec les vé-

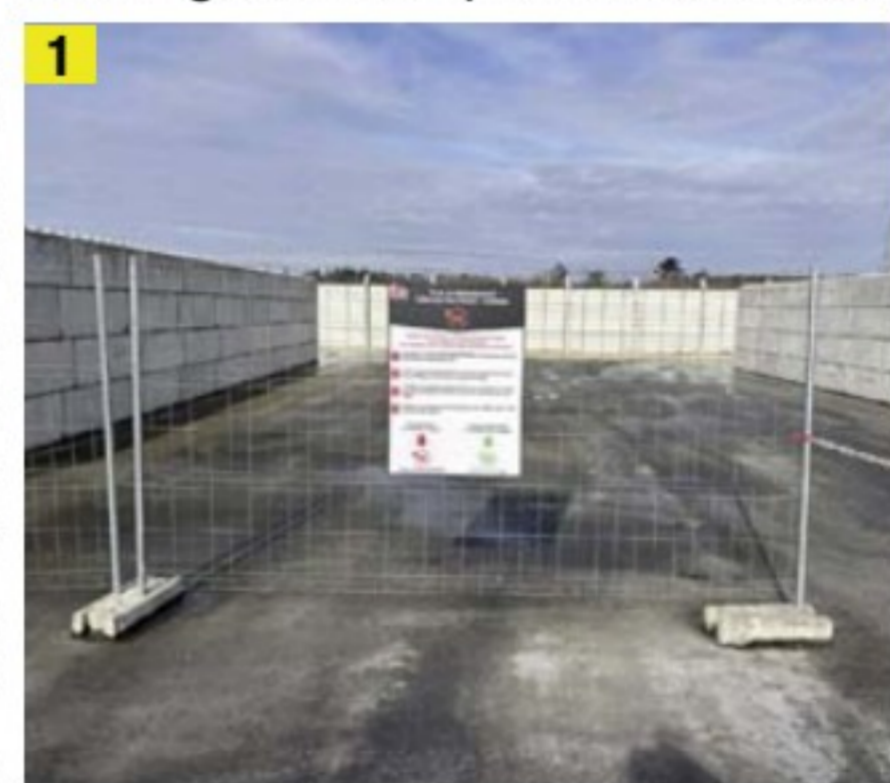
hicules traditionnels. La dangerosité potentielle des électriques – en particulier lorsqu'elles ont subi un sinistre, mais pas seulement – nécessite en effet un traitement adapté, qui débute avant même la prise en charge. Bien qu'aucune norme officielle n'ait encore vu le jour, un "mode d'emploi" très strict a été mis en place par l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris) afin

Un jour sans fin...

A leur arrivée dans un centre VHU*, les électriques et les thermiques suivent deux parcours très différents avant de pouvoir "reposer en pièces". Jugez plutôt.



■ Avant d'être transporté vers le centre VHU, le véhicule doit tout d'abord être consigné, c'est-à-dire que le circuit électrique haute tension doit être coupé en ôtant un "fusible" dont sont équipés tous les modèles à batterie. Cette opération, de même que celle de chargement et de déchargement, ne peut être effectuée que par un opérateur



habilité disposant d'une qualification B1XL ou B2XL. Le véhicule est ensuite stocké au maximum 72 heures dans une aire de déchargement dotée de murs coupe-feu 1, permettant une tenue d'au moins quatre heures en cas d'embrasement.

■ Les véhicules sont ensuite triés en fonction de leur dangerosité potentielle. Ceux à risque, c'est-à-dire fortement accidentés, immergés ou brûlés, sont systématiquement conduits dans une aire de quarantaine 2 où ils doivent rester au minimum sept jours sous surveillance constante : ils sont scrutés 24 h/24 par des caméras thermiques, et un opérateur qualifié B1TL ou B2TL, équipé de tous les éléments de protection individuelle nécessaires, prend la température des batteries au moins une fois par jour 3. Les véhicules identifiés comme sans danger sont, eux, stockés dans l'aire des "non à risque".



Des caméras thermiques et une prise de température quotidienne permettent de repérer un éventuel emballement des batteries.



rité si drastiques qu'elle ne peut suivre un circuit de déconstruction classique. Problème, ce processus exige des infrastructures spécifiques, des qualifications poussées et, donc, des investissements lourds – on parle d'une enveloppe d'au moins 300 000 €, sans compter la formation du personnel –, que tous les centres ne pourront pas assumer. D'autant que cette activité n'est, pour l'heure, pas rentable. C'est pourquoi, sans surprise, sur les 1 700 centres agréés VHU, seuls 10 % seraient équipés pour recevoir les véhicules électrifiés. Suffisant aujourd'hui pour répondre aux besoins, mais certainement pas demain ! Sachant qu'à terme, n'en doutez pas, le surcoût induit par cette coûteuse fin de vie fera des étincelles sur nos primes d'assurance. ■

de prévenir les menaces latentes d'incendie, d'électrisation et d'électrocution. Le maître mot ? Les électriques et les hybrides doivent impérativement suivre un circuit sécurisé totalement séparé de celui des thermiques dès leur entrée dans le centre VHU, et ce, tant que les batteries n'ont pas été totalement

déposées, neutralisées et sécurisées. Ce n'est qu'après toutes ces étapes préparatoires qu'elles peuvent ensuite rejoindre les autres véhicules pour être dépolluées et désassemblées de manière traditionnelle. Ces différentes contraintes entraînent fatalement un allongement du temps de traitement, pouvant

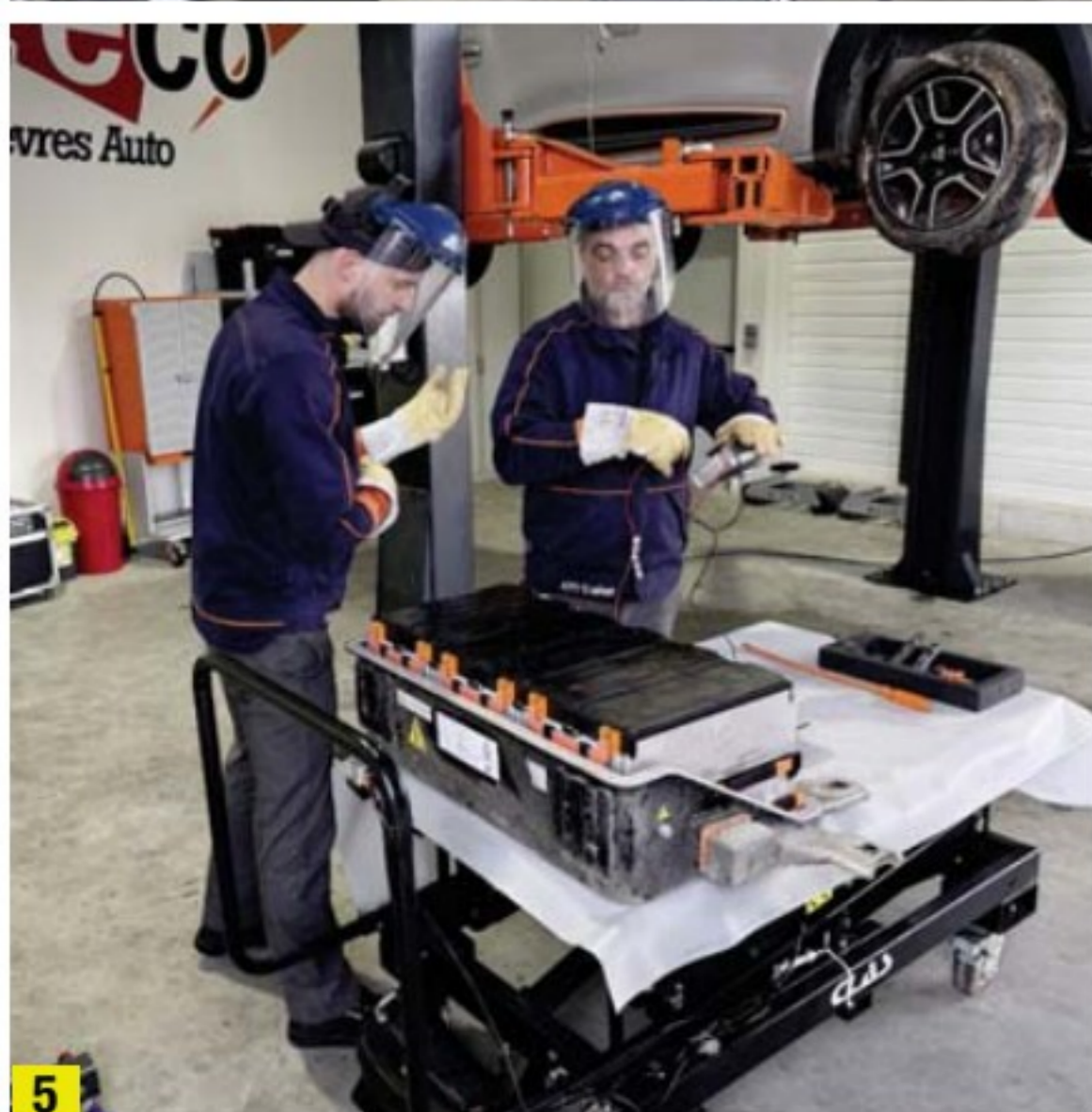
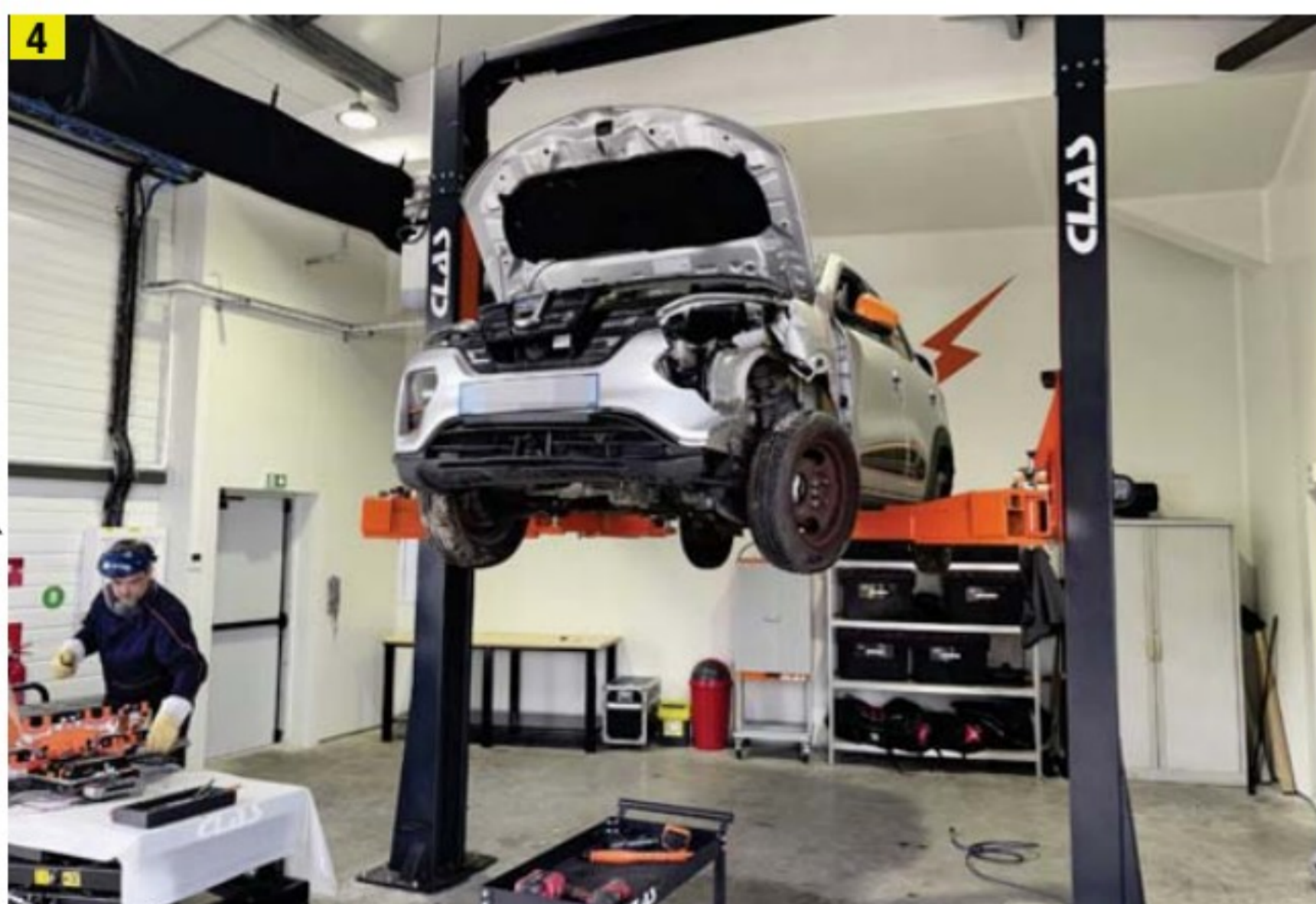
aller d'une demi-journée à... plus d'une semaine, en cas de dangerosité avérée.

Centres sous haute tension

Comme vous pouvez le voir ci-dessous, la fin de vie des électriques – dont on parle peu et que l'on voit encore moins – est soumise à des règles de sécu-

■ Une fois tout danger écarté, direction l'atelier sécurisé dédié 4

où seront réalisées les opérations de dépose et de neutralisation des batteries. Cette structure, disposant de tout l'outillage spécifique, est totalement interdite aux personnes non habilitées. C'est là qu'ont lieu les manipulations les plus sensibles sur le circuit haute tension et sur les batteries 5. Celles-ci sont confiées à des opérateurs qualifiés B2TL.



Seuls les techniciens dûment habilités à intervenir sur les circuits haute tension sont autorisés à pénétrer dans l'atelier réservé aux électriques et hybrides. C'est là que les batteries sont déposées et mises hors service.

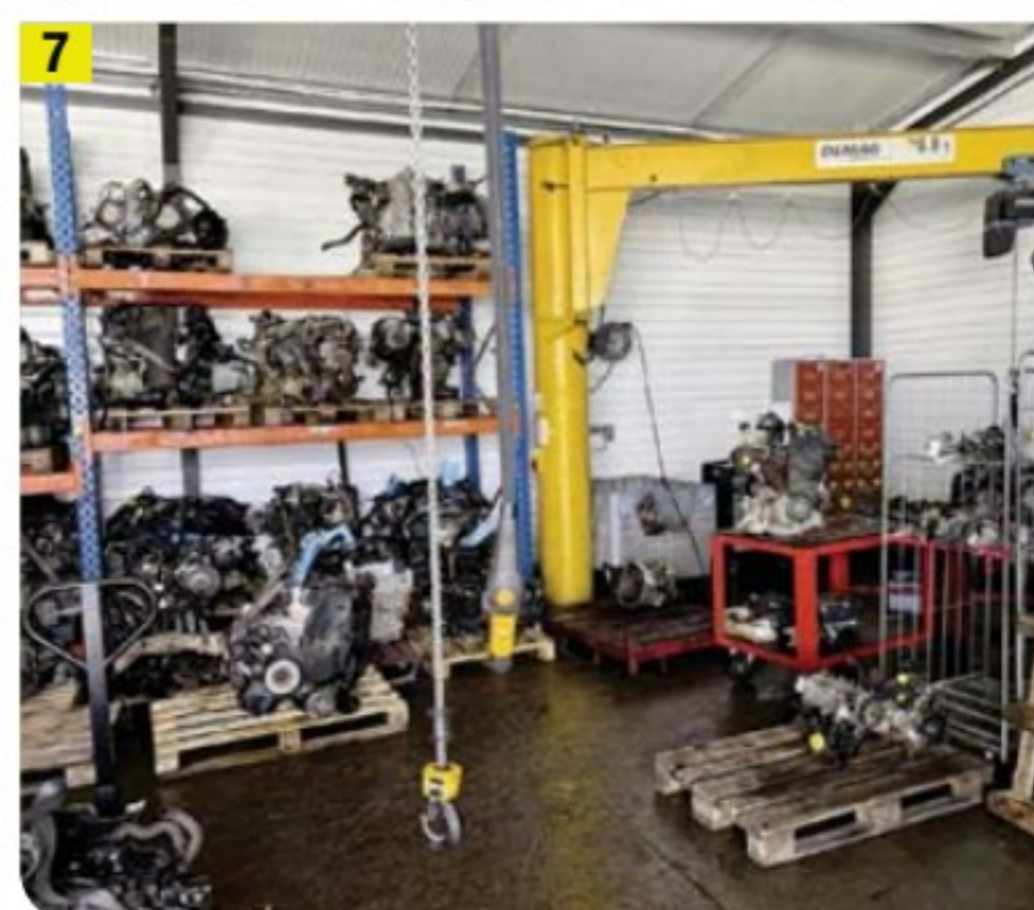
■ Les batteries déposées et neutralisées sont ensuite transférées dans une aire de stockage sécurisée dédiée 6

également sous surveillance thermique permanente, dans l'attente de leur transport dans les différents centres de retraitement. A ce jour, faute d'une demande suffisante, seul 1 % des batteries est revendu comme élément de réemploi.



Chaque batterie inerte a droit à son caisson de stockage.

■ Après avoir été dépouillées de leur batterie, les électriques passent dans le circuit classique de déconstruction, débutant par une dépollution (évacuation des fluides : liquide de frein, gaz de climatisation, etc.) avant un séjour à l'atelier de dépose des éléments mécaniques (environ vingt-cinq pièces par engin sont revendues en éléments de réemploi) 7. En fin de cycle, le véhicule, devenu déchet, rejoint ses homologues thermiques dans le parc principal du centre.



Au stade de la dépollution puis de la déconstruction, les ex-voitures électrifiées rejoignent leurs homologues thermiques.

Écrivez-nous : Auto Plus, votre actu, 40, avenue Aristide-Briand, 92220 Bagneux
ou par mail à : courrier.autoplus@reworldmedia.com (en précisant votre ville).



Caméras embarquées dans les voitures

Et si elles servaient de dashcams?

La plupart des voitures sont désormais dotées d'office d'une caméra capable de lire les panneaux, et d'une autre à l'arrière (voire d'une seconde à l'avant) utilisée lors des manœuvres. Pourquoi ces caméras ne font-elles pas aussi office de dashcams ? Ce serait utile pour prouver sa bonne foi en cas d'accident.

Luc Lemaire, par courrier

Pascale Gétin. C'est vrai ça ! Il existe bien, en après-vente, des dashcams qui peuvent faire office de caméras de recul. Alors pourquoi pas l'inverse ? Peut-être parce qu'en l'absence de réglementation sur l'usage des dashcams – qui enregistrent en continu ce qui se passe sur la route –, les constructeurs (à l'exception de

Tesla) se gardent bien de doter leurs propres caméras de cette fonction. Les doutes autour du respect de la vie privée des personnes filmées par les dashcams pourraient cependant être levés à la suite des travaux que vient d'engager la Commission nationale de l'informatique et des libertés. Notant *"l'absence de cadre juridique spécifique"*, la Cnil souhaite *"élaborer [...] des recommandations sur l'utilisation de ces dispositifs"*. Si elles aboutissent à des règles claires, alors peut-être que les caméras installées en première monte par les constructeurs, dont la résolution ne cesse d'augmenter, pourront servir de dashcams. En tout cas, techniquement, rien ne s'y oppose. A suivre, donc...

Do you Nio?

J'ai croisé ce véhicule sur l'aire de repos de la Parthenaise, sur l'A83, près de Niort. Pas moyen d'identifier la marque à cause du camouflage. Auriez-vous une idée ?

Didier Niqueletto, par e-mail

Julien Sarboraria. Plus qu'une idée! Il s'agit de la Firefly, la citadine électrique du constructeur chinois Nio. Dévoilée, a priori, en avril prochain au Salon de Shanghai, elle a été conçue à Munich, en Allemagne, et s'est déjà montrée en vidéo. Allez jeter un œil sur Youtube, vous devriez lui trouver un faux air de Honda e... A ceci près qu'elle n'arbore pas deux optiques circulaires à l'avant, mais trois de chaque côté! Bien qu'elle soit destinée au marché européen, il n'est à ce stade pas prévu qu'elle vienne taquiner la Renault 5. Nio ayant décidé de reporter son arrivée en France.



Dominique de Villepin, serait la personnalité politique préférée des Français ! Rappelez-moi qui a privatisé les autoroutes en 2005 ? Très apprécié aussi, Edouard Philippe, le “monsieur 80 km/h” qui a engendré les Gilets jaunes... Les Français ont la mémoire courte.

Christian Jourdain, par e-mail

Faire entendre sa voie

Les détenteurs d'une carte CMI-S* peuvent emprunter seuls la voie réservée du périph parisien. Mais savez-vous comment ils seront identifiés dans la circulation ?

Muriel T., Aulnay-sous-Bois (93)

Pascal Gétin. La mairie de Paris indique que les véhicules (parisiens ou pas) référencés dans sa base Handi'Stat (qui sert à valider la gratuité du stationnement) peuvent circuler sur la voie réservée “*sans risquer d’être verbalisés*”. Quid des détenteurs d’une carte mobilité inclusion non présents dans cette base et qui seront contrôlés dès le 1^{er} mai ? Là, le mystère plane.



Bientôt, des pubs à bord?

Aux Etats-Unis, des pubs sont, paraît-il, diffusées à l'arrêt sur l'écran de certaines Jeep. D'ici à ce que ça arrive chez nous!

Nicole R., Vendôme (41)

François Tarrain. Des propriétaires américains se sont en effet plaints de messages diffusés dans leur Jeep. Il ne s'agissait cependant pas de spots publicitaires, mais d'une offre liée à une extension de garantie, qui revenait en boucle. Un "bug" corrigé depuis, selon Jeep, qui ne préfigure pas, à ce stade, l'invasion des pubs dans nos autos. Encore moins en France, où l'article R.412-6-2 du code de la route interdit la présence, dans le champ de vision et en circulation, d'un écran *"ne constituant pas une aide à la conduite ou à la navigation"*.



LA QUESTION DE LA SEMAINE

Passez-vous le contrôle technique dans les délais ?



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

Faut-il, comme le suggère une proposition de loi, interdire la conduite et la vente de voitures jugées trop puissantes aux jeunes permis ?
- Oui. - Non. - NSP.

Pour sortir du lot

Pourquoi ne pas inviter tous les conducteurs à coller une pastille, verte par exemple, en haut à gauche de leur lunette arrière pour signaler qu'il ne s'agit pas d'une voiture radar?

Patrick, Genech (59)

François Tarrain. Figurez-vous que l'idée d'un signe distinctif pour se différencier des voitures radars, la Ligue de défense des conducteurs l'a déjà eue : vous pouvez commander sur son site **, deux autocollants "*Non, je ne suis pas une voiture-radar!*" à apposer où bon vous semble. Tarif : 3 €, frais de port inclus.





N°1 Mondial du véhicule
Electrique & Hybride*

NOUVEAU BYD ATTO 2

100% ÉLECTRIQUE

La ville, autrement.

À PARTIR DE
219€^{TTC}⁽¹⁾
/MOIS



JUSQU'À
463^{KM}⁽²⁾
AUTONOMIE URBAINE

RÉSERVEZ VOTRE ESSAI



*Source Autovista Group EV-volumes
Ventes agrégées de véhicules électriques
et hybrides par modèle et par pays sur
l'année 2024

(1) Prix TTC valable jusqu'au 31 mars 2025.
Voir conditions sur byd.com/fr

(2) Cycle urbain WLTP

(3) 8 ans de garantie sur la batterie Blade

BYD France 8 rue Léonard de Vinci 60000 Beauvais SIREN 829 635 820 RCS Beauvais

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



CAMÉRA CACHÉE

Airbags Takata défectueux : comment les concessionnaires gèrent-ils la crise ?



LA MISSION DE NOTRE ESPION La vaste campagne de rappel touche environ 2,3 millions de voitures en France et de nombreuses marques* (Citroën, DS, Ford, VW...). Accueil, prise en charge, délai : comment certains concessionnaires accompagnent-ils les automobilistes concernés ? Réponses en trois temps.

Citroën n° 1



Nous débarquons dans cette petite concession à l'improviste. A l'accueil, nous expliquons à notre interlocutrice que nous avons une Citroën C3 de 2009 concernée par la campagne de rappel. "Oh, nous avons énormément de demandes en ce moment." Puis, elle appelle le directeur d'atelier.



"Il faut compter au minimum un mois de délai pour changer l'airbag."

Le chef (pas très aimable) prend la main : "Vous avez reçu un courrier ? Car si vous n'avez pas de problème avec votre auto, pas besoin de s'affoler, l'airbag ne va pas vous exploser en pleine tête !" Nous lui répondons que nous avons bien le courrier. "Je vous préviens, je n'ai pas d'airbags en stock."



Et de poursuivre : "Il y a plusieurs types de Takata. Il faut que je vérifie le modèle, puis le commander auprès de la maison mère, et enfin réserver un créneau avec mon mécano..." Agacé par la démarche, notre homme nous indique un délai "d'au moins quatre semaines" pour l'opération.

Citroën n° 2



Rebelote : pour le même modèle, on se rend cette fois dans un plus grand établissement. Dans la file d'attente, on repère deux autres clients, venus effectuer la même démarche. A l'accueil, un jeune homme affable nous reçoit. "Je vérifie quel est le modèle d'airbag sur votre C3."

"Il y a toujours eu des campagnes de rappel et, dans le cas des Takata, la plupart des autos concernées n'auront jamais de soucis !"



"Il y a deux versions de l'airbag et vous avez de la chance, nous avons celui de votre C3 en stock !" M. Citroën nous indique que si cela avait été l'autre modèle, il aurait fallu compter trois semaines pour le faire remplacer mais se veut rassurant : "Vous auriez pu continuer à rouler, le risque est faible."



"C'est vrai que la campagne de rappel est massive mais je trouve qu'on alarme trop les gens sur ce cas, alors qu'il y a toujours eu des rappels", estime-t-il. "En ce qui vous concerne, puisque l'on a la pièce de rechange, je peux vous caler un rendez-vous dans six jours." Raisonnable.

DS



Nous arrivons dans ce DS Store muni d'un courrier de rappel pour une DS 3. Une sympathique vendeuse nous reçoit. "On est embêté par le ton de la médiatisation de cette campagne. Ça ne nous fait pas une bonne pub, alors qu'on n'y est pour rien !", explique-t-elle.



"Le rappel concerne quasiment toutes les marques, mais on adore taper sur les françaises !"

"En France, on a tendance à rabrouer nos marques, sauf qu'il y en a plein d'autres qui sont aussi dotées d'airbags Takata", insiste-t-elle. Pas faux... Après cela, elle appelle un technicien pour consulter la base de données car "certains ont reçu un courrier, alors que leur auto n'est pas concernée".



Après vérification, notre auto est bien dans le lot. "On a le modèle de votre airbag en stock, quand est-ce que vous souhaitez revenir ?", demande le mécano. Au plus tôt, on nous propose un créneau sous 48h. Efficace. "Ça prendra 2 heures environ et, bien sûr, vous n'aurez rien à déboursier !"

Accueil ■ X ■ Délai ■ X ■
Prise en charge X ■ ■

Ennuyés mais parés. Pas de cafouillages, nos vendeurs sont bien au fait des démarches à réaliser. Et s'ils ont en commun d'être tous trois embêtés pour cette campagne, deux d'entre eux ont quand même réussi à conserver leur sens de l'accueil. Côté délai, de quelques jours à un mois, mieux vaut viser la grosse concession pour être pris en charge rapidement.

La photo de la semaine

L'instant où tout bascule...

Atterrissage douloureux pour le chauffeur du camion qui a failli basculer dans la Meurthe, fin février, lors de la traversée d'un pont de Jarville-la-Malgrange, près de Nancy (54). Le convoi transportant une chaudière de 165 tonnes devait emprunter deux rails parallèles installés pour "enjamber" l'ouvrage, mais l'un d'eux a plié sous la charge, faisant gîter le poids (très) lourd ! Par crainte du plongeon dans la rivière, notre homme qui tombe à pic s'est extrait sans ménagement de sa cabine et a chuté lourdement. Plus de peur que de mal : il s'en sort avec quelques points de suture et un léger traumatisme crânien.



C. JACQUOT / L'EST REPUBLICAIN / MAXPPP



Vos images

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



Améliorer le Cx de sa Dacia Sandero tout en transportant une plaque de balsa (ou assimilé), ça c'est de l'écoconduite ! Croisé à Limoges (87).

Par Frédéric Monteiro



Le lampadaire ou le portail, l'un des deux est de trop. Mais qui est responsable : l'architecte ou la municipalité ? Constaté à Strasbourg (67).

Par P. Dahuron



Autre cohabitation potentiellement houleuse à Gréoux-les-Bains (04). Comme le dit notre lecteur, les voitures n'ont qu'à bien se conduire !

Par Eric Buravant

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS



A. SAUNIER

La dernière loi de finances introduit trois modifications touchant les véhicules importés et ceux ayant bénéficié d'une exonération lors de leur première immatriculation. Ces nouvelles méthodes de calcul sont plus complexes, à la limite de l'usine à gaz !

NOUVELLES RÈGLES DU MALUS

Les occasions menacées ?

L'évolution du malus ne se limite pas aux voitures neuves : des modifications concernent aussi certains véhicules d'occasion, revendus ou importés. Voici ces changements qui interviennent en trois temps.

La sacro-sainte "transition écologique" est un excellent levier pour renflouer les caisses de l'Etat. Et pour y parvenir, le gouvernement n'hésite pas à lorgner le secteur automobile ! Ainsi, depuis le 1^{er} mars, le barème du malus appliqué aux voitures neuves a été ren-

forcé. Petit rappel : le seuil de déclenchement de la taxe sur les émissions de CO₂ a été abaissé de 5 grammes pour débiter désormais à 113 g/km et le montant maximal a augmenté de 10000 € pour s'établir à 70000 € (voir Auto Plus n° 1804). De plus, les hybrides rechargeables sont

désormais soumis à un malus basé sur leur poids, tout en bénéficiant d'un abattement de 200 kg. Si ces nouveaux barèmes appliqués aux voitures neuves ont été dévoilés dans le cadre de la loi de finances, cette dernière a également prévu trois modifications pour les occasions.

Depuis le 1^{er} mars 2025.

Avant cette date, les véhicules importés étaient assujettis au malus (CO₂ et poids) selon les barèmes en vigueur lors de leur première immatriculation, avec un abattement de 10% par année entamée, ce qui en exemptait les modèles de plus de 10 ans. Un système plutôt simple qui devient plus complexe. Désormais, un "coefficient forfaitaire de décote" remplace l'ancien barème (voir tableau),

CARBURANT

La baisse devrait se prolonger dans les prochains jours

Estimation Auto Plus tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 7 mars 2025.

Cours du baril de Brent: 64,79 € (- 4,64 €).

GAZOLE 1,695€ - 2,9 cts en une semaine - 11,1 cts en un an	SP95-E10 1,743€ - 2,6 cts en une semaine - 11,4 cts en un an
SP95 1,774€ - 2 cts en une semaine - 11 cts en un an	SP98 1,850€ - 2,4 cts en une semaine - 9 cts en un an
E85 0,788€ - 0,7 ct en une semaine - 11,6 cts en un an	GPL 1,012€ = en une semaine + 1,4 ct en un an

LA TENDANCE À COURT TERME: ↘ EN BAISSÉ

NOUVEAU COUP DE POUCE À L'ACHAT D'UNE ÉLECTRIQUE

Jusqu'à 350 € d'aide supplémentaire

Ça ne compensera pas la baisse du bonus, mais c'est toujours ça de pris. Grâce aux certificats d'économies d'énergie (CEE), un dispositif financé par les énergéticiens pour encourager les baisses de consommation, les constructeurs peuvent désormais accorder une nouvelle aide aux acheteurs d'électriques. Bonne surprise, ce sont eux qui gèrent la paperasse, avancent le coup de pouce, et les modèles éligibles ne sont, à ce stade, pas soumis au score environnemental (qui conditionne l'octroi du bonus "classique"). Revers de la médaille, ne vous attendez pas à la lune : chez Renault et Stellantis, les premiers à avoir lié un partenariat avec un énergéticien (Engie, en l'occurrence), l'aide accordée aux particuliers pour l'achat d'une voiture 100 % électrique tourne autour de 300 à 350 €. En revanche, pour un utilitaire, le montant s'envole : comptez de 2500 à 4500 € de subvention en fonction du profil de l'acheteur (particulier, pro, société).



A. SAUNIER

François Tarrain



Aux urnes Parisiens. Le 23 mars prochain, à partir de 16 ans, tous les résidents de la capitale sont invités à voter dans leur bureau habituel. Ils devront se prononcer sur la végétalisation et la piétonnisation de 500 rues supplémentaires, un projet qui entraînerait la suppression de 10000 places de stationnement. **Femmes au garage.** Selon l'Association pour la formation automobile, le nombre de

Nouveau barème : les véhicules importés taxés jusqu'à 15 ans

Depuis le 1^{er} mars, cette grille du "coefficient forfaitaire de décote" remplace l'ancien système. Auparavant, seuls les véhicules importés de moins de 10 ans étaient soumis au malus. Désormais, ce calcul est plus progressif et s'étend aux autos jusqu'à 15 ans. En outre, à partir du 1^{er} janvier 2026, ce barème s'appliquera aussi aux voitures ayant bénéficié d'une exonération lors de leur première immatriculation. Ainsi, en cas de revente, si l'acheteur n'a pas le droit au même rabais, le véhicule sera alors soumis à la taxe.

Ancienneté du véhicule	Abattement appliqué	Ancienneté du véhicule	Abattement appliqué
De 1 à 3 mois	3 %	De 73 à 84 mois	48 %
De 4 à 6 mois	6 %	De 85 à 96 mois	53 %
De 7 à 9 mois	9 %	De 97 à 108 mois	58 %
De 10 à 12 mois	12 %	De 109 à 120 mois	64 %
De 13 à 18 mois	16 %	De 121 à 132 mois	70 %
De 19 à 24 mois	20 %	De 133 à 144 mois	76 %
De 25 à 36 mois	28 %	De 145 à 156 mois	82 %
De 37 à 48 mois	33 %	De 157 à 168 mois	88 %
De 49 à 60 mois	38 %	De 169 à 180 mois	94 %
De 61 à 72 mois	43 %	A partir de 181 mois	Exonéré

introduisant des abattements plus progressifs allant de 3 % à 100 %, et qui s'étend jusqu'à la quinzième année du véhicule. Concrètement, une auto âgée de 1 à 3 mois bénéficiera d'une décote de 3 %, tandis qu'une autre de 4 à 6 mois aura droit à 6 %... alors que, jusqu'à présent, aucune réduction ne leur était accordée. Ce nouveau calcul avantage donc les modèles les plus récents. En revanche, de l'autre côté du spectre, un vé-

hicule de 10 ans et 1 mois, qui n'était pas affecté par cet impôt, devra s'acquitter de la taxe avec seulement une réduction 70 %. Désormais, seules les autos de 15 ans et plus seront complètement exonérées. Notez que la loi précise que les véhicules dont "la première immatriculation est antérieure au 1^{er} janvier 2015" sont concernés par cette nouvelle règle. En d'autres termes, progressivement, toute la catégorie des voitures de 10 à

15 ans ne sera plus exemptée. Ce changement devrait toucher plusieurs milliers de véhicules, sachant qu'en France, environ une voiture d'occasion sur dix est importée. Si vous envisagez un tel achat, n'hésitez pas à consulter le simulateur officiel* sur le coût des taxes.

A partir du 1^{er} janvier 2026. Souvenez-vous, lors des multiples débats autour du vote du projet de loi de finances, des rumeurs avaient circulé, laissant entendre que tous les véhicules d'occasion seraient soumis au malus (CO₂ et poids) lors de leur revente ! On l'a échappé belle : la loi prévoit finalement que seuls les véhicules immatriculés depuis 2015 bénéficiaires d'une exonération – notamment pour les personnes en situation de handicap ou les familles nombreuses – seront concernés. En pratique, à partir de 2026, si ces bénéficiaires choisissent de revendre leur voiture et que l'acheteur ne peut prétendre à la même exonération, il devra, le cas échéant, s'acquitter de la taxe. Comme pour les automobiles importées, le barème appliqué sera celui en vigueur lors de la première immatriculation, et ils bénéficieront du coefficient forfaitaire de décote (en fonction de l'âge du véhicule). L'objectif ? Que ces véhicules ne

puissent plus échapper à l'impôt et éviter que des petits malins fassent immatriculer un véhicule avec exonération uniquement pour contourner le malus et le revendre ensuite.

A partir du 1^{er} janvier 2027. Si vous trouvez que les nouvelles dispositions sur les véhicules importés et sur ceux ayant profité d'une exonération ressemblent à un casse-tête, eh bien, ce sera encore plus compliqué en 2027 ! A cette date, en plus du coefficient forfaitaire basé sur l'âge, l'Etat introduira un "coefficient d'usage" lié au kilométrage annuel moyen. Il abondera le coefficient de décote à hauteur de 1 % pour les voitures ayant parcouru entre 20 001 et 25 000 km/an, allant jusqu'à 3,5 % pour celles dépassant 45 000 km/an, soit une décote supplémentaire de 0,5 % tous les 5 000 km. En résumé, plus le véhicule aura roulé sa bosse, plus il pourra recevoir une réduction importante ! En définitive, bien que la majorité des voitures d'occasion ne soient pas concernées par ces changements, le gouvernement garde un œil sur ce marché et pourrait ouvrir de nouvelles portes à l'avenir pour les taxer davantage. Tout cela, bien sûr, dans le but de verdier le parc automobile français...

Saïda Djerrada

LA QUESTION INATTENDUE

Quelle est la "star" du marché qui démarre le plus mal l'année ?

FIAT 500E



Parmi les 50 modèles les plus populaires en 2024 (et encore au catalogue aujourd'hui), c'est la Fiat 500 électrique qui boit le plus la tasse : depuis le 1^{er} janvier, les 1 076 exemplaires qui ont trouvé preneur trahissent un recul de la demande de 77 % ! Suivent, au fond du trou, la Tesla Model 3 (- 60 %, 1 129 immats), la Renault Megane E-Tech (- 53 %, 1 260 ventes), le Kia Sportage (- 50 %, 1 261), le Dacia Jogger (- 49 %, 2 495) et le Model Y (- 31 %, 2 378).

AAA-Data

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

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Hibou débarqué - Oise (60)

RD1016, sur la voie rapide entre Creil et Chantilly, le radar était posé, ce jour-là, au bord de la route, tout au bout du grand parking de l'hypermarché Carrefour (anciennement Cora). Limitation 90 km/h. 49°14'01.4"N 2°28'16.3"E

Voiture radar privatisée - Deux-Sèvres (79)

L'itinéraire sécurisé de la RD 948 entre Niort et la Vienne est arpenté par les voitures radars, notamment par cette VW Passat (EZ-441-CA). Rencontre, ici, sur le contournement de Melle. 46°12'39.8"N 0°08'42.4"W



REPORTERS AUTO PLUS

SIGNELEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

femmes inscrites dans les cursus du secteur (mécanicien, carrossier, contrôleur technique) a triplé en trois ans mais elles ne représentent que 6 % des effectifs. **Occasion.** En février, 439 000 autos ont changé de main, un bilan stable (sachant que février 2024 comptait deux jours ouvrés de plus).

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

HC - 123 - KK 13



Pour les trajets courts, privilégiez la marche



CLASSE A STAR EDITION

Nouvelle série spéciale équipée de série
du Pack AMG Line Advanced, du toit ouvrant panoramique
et des projecteurs Multibeam LED.

Dès **389€** /mois
sans apport*
LLD 37 mois / 45 000 km

+ 2 entretiens offerts**



Classe A Star Edition : consommations : 5,8-6,3 l/100 km (cycle combiné WLTP), émissions de CO₂ : 131-143 g/km (cycle combiné WLTP). *Location Longue Durée : Classe A 180 Star Edition, 45 000 km, 37 loyers mensuels de 389 €. Modèle présenté : Classe A 180 Star Edition, avec options, 37 loyers mensuels de **440 €**. Offre au prix tarif remisé du **01/01/25**, valable dans la limite des stocks disponibles pour toute commande d'un véhicule neuf (sauf motorisation AMG) avant le **31/03/25** et livraison avant le **30/06/25** chez les distributeurs participants, sous réserve d'acceptation par Mercedes-Benz Financial Services SA, 7 av. Niepce, 78180 Montigny. RCS Versailles 304 974 249, N° ORIAS 07009177. **Contrat ServiceCare 2 entretiens, valable en France métropolitaine et Monaco, pour toute commande d'une Classe A (sauf motorisation AMG) chez les distributeurs participants du **01/01/2025** au **31/03/2025** et livraison au plus tard le **30/06/2025**. Hors véhicules AMG, véhicules de secours ou de compétition, véhicules de courtoisie, auto-écoles et loueurs courte durée. Mercedes-Benz France, SAS au capital de 75.516.000 €. SIREN 622 044 287 R.C.S Versailles.

ou le vélo. #SeDéplacerMoinsPolluer



VW ID. EVERY1 CONCEPT-CAR

La future “Twingo” de V

Après le concept-car ID. 2all (comprenez “to all” soit “pour tous”, en français), présenté en mars 2023, Volkswagen vient d’en dévoiler un deuxième, l’ID. Every1 (pour “everyone” en anglais, qui signifie “chacun”). Il préfigure l’entrée de gamme 100 % électrique de la marque, affichée à partir de 20 000 €, qui arrivera en 2027.

Comme il y a deux ans, c’est à l’occasion d’un événement de grande ampleur (devant une assemblée de plus de 300 journalistes) que la marque a levé le voile sur son nouveau “bébé”. Une petite citadine électrique “fabriquée en Europe, pour l’Europe”, et annoncée à un tarif de base aux alentours de 20 000 €. Evidemment, cela fait immédiatement penser à la Renault Twingo E-Tech, qui sera sa rivale directe. Et qui aurait pu être sa

cousine, d’ailleurs. En effet, les deux constructeurs étaient entrés en discussion, fin 2023, pour réaliser ensemble une petite auto électrique “abordable”, afin de réduire les coûts de développement et de production et contrer l’offensive chinoise. Mais alors qu’un accord semblait proche, Volkswagen s’est finalement retiré du projet. Aujourd’hui, on constate qu’en définitive chacun est allé au bout de l’idée : les deux modèles étant comparables sur bien des

points. Avec, cela dit, un petit temps d’avance pour la marque française, la Twingo devant être lancée en 2026, quand l’ID.1 (appellation non officielle) ne le sera qu’en 2027. Elle fera partie d’une famille baptisée “Electric Urban Car Family”, conçue sur une nouvelle plate-forme modulaire électrique (MEBrevo). Elle sera différente de celle qui équipe l’actuelle série ID, puisque le moteur se trouvera à l’avant (traction). C’est sur cette base technique que reposeront

la future ID.2 (2026), sa variante GTI, sa déclinaison SUV (ID. 2X, que l’on devrait découvrir en septembre, au salon de Munich) et, enfin, la version de série de l’ID. Every1.

Retour à l’essentiel

On l’avait perçu avec l’ID. 2all, et cela se confirme avec ce concept-car : le constructeur veut faire, de nouveau, de “vraies Volkswagen” ! “Quand je suis arrivé, il y a deux ans et demi, il y avait beaucoup de travail à réaliser. L’esprit Volkswagen s’était un peu estompé...” a déclaré Thomas Schäfer, le patron de la marque. Un aveu qui pourrait presque laisser imaginer que cette nouvelle génération de modèles ne conservera pas l’appel-

Sa devancière: l'e-Up!



VOLKSWAGEN



Avec ce concept-car baptisé ID. Every1 (prononcez "everyone"), Volkswagen annonce sa future entrée de gamme électrique. Avec sa bouille sympathique, elle reprend des codes esthétiques du passé qui ont fait le succès de la marque. Prévue pour 2027, elle prendra la succession de l'e-Up!

PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Volkswagen

En Bref

Lancement: 2027

Moteur électrique: 95 ch

Tarif: à partir de 20 000 €*

*Estimation Auto Plus.

lation "ID." suivie d'un chiffre. Dès lors, pourquoi pas Polo, ou e-Polo, voire ID. Polo pour la future ID. 2all? Et e-Up! ou ID. Up! pour la version de série de l'ID Every1, plutôt que ID.1? Des dires même des représentants de la marque, elle en est la descendante directe. C'est vrai que son design n'est pas sans rappeler celui de la minicitadine (3,60 m) sortie en 2011, restylée en 2016 et arrê-

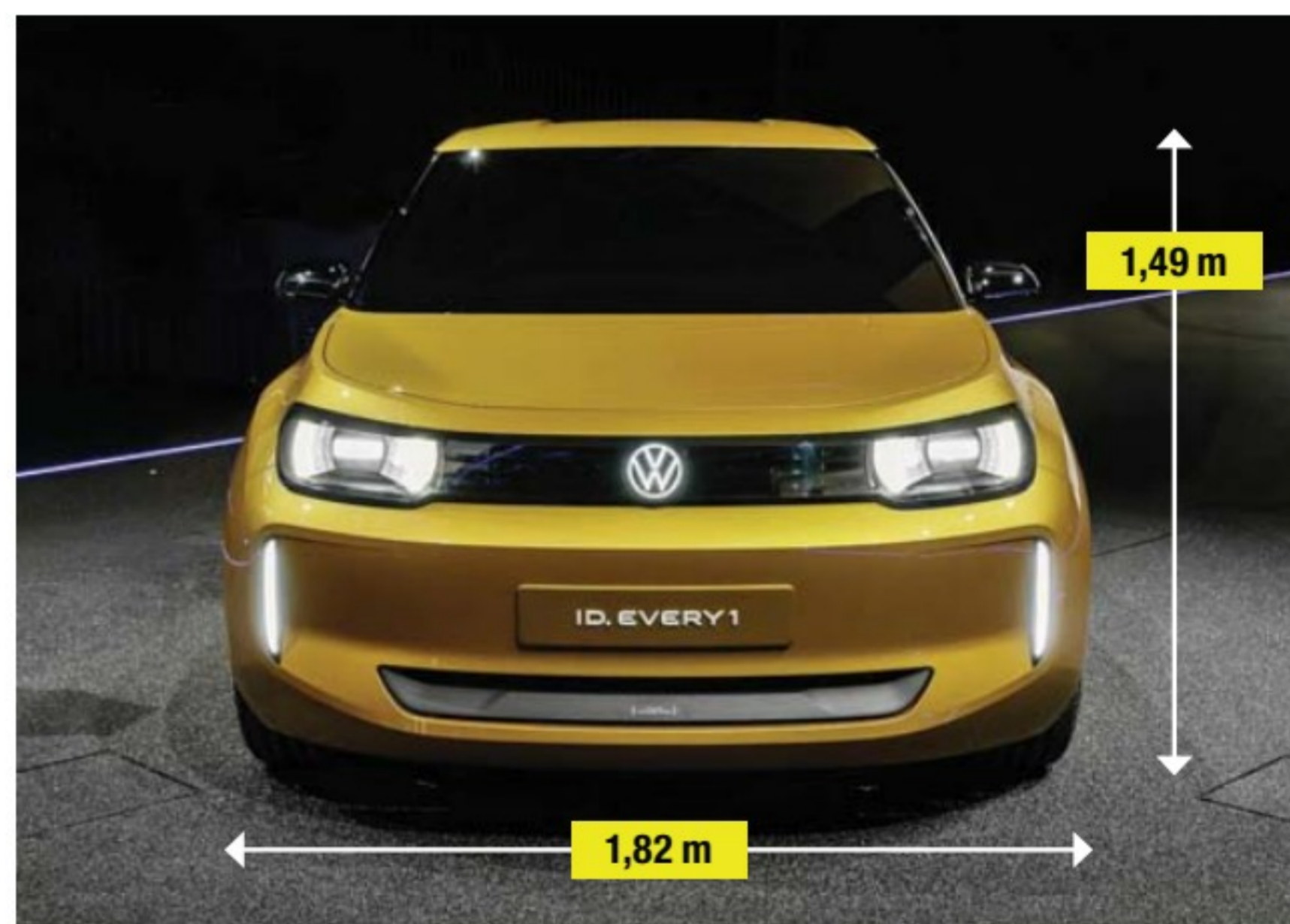
tée en 2023. Certes, elle est plus longue (3,88 m) et plus large (1,82 m contre 1,65 m), mais on retrouve les boucliers "souriants" de la phase 1 de la Up!, les surfaces de carrosserie épurées, la lunette arrière, sombre, qui intègre les feux... Mais il y a aussi un peu de la Polo (celle de la 2^e génération, après son restylage de 1990) sur la face, avec la calandre et les optiques rectangulaires réunies en un seul bloc. Sans oublier la base de la ligne de fenêtre très droite, typique de nombreux modèles de la marque depuis la Golf 1. Pas de doute, sans succomber au "rétro-design", Volkswagen a choisi de reprendre des éléments stylistiques emblématiques du passé. Et franchement, pour avoir >>>



Avec ses 3,88 m de long, l'ID. Every1 (5 portes) dépasse la future Twingo (3,77 m environ), mais aussi – et nettement – l'e-Up! (3,60 m). Elle se positionnera dans la gamme VW en dessous de la prochaine ID.2 (4,05 m).



Pour accentuer son look sympathique, l'ID. Every1 s'équipe de projecteurs à leds en forme de pupilles, intégrant les clignotants.



Si sa hauteur est plutôt contenue (1,49 m), l'ID. Every1 affiche une largeur importante du fait de ses ailes galbées. L'arrière reprend le dessin de la face (feux, logo, bandeau) et la lunette est un clin d'œil à la Up!

Les nouveautés de la semaine

La version de série devrait être assez proche de l'ID. Every1. Toutefois, pour des questions de coûts, il n'est pas sûr que l'on puisse retrouver les poignées de porte affleurantes, et encore moins les grandes jantes de 19"...



» pu l'approcher de près, nous lui avons trouvé un minois bien sympathique à cette ID. Every1 ! Pour ceux qui, comme nous, seraient séduits, la version définitive devrait être très fidèle à ce concept-car. En revanche, celle qui nous a été présentée était dépourvue de son mobilier intérieur, que nous n'avons donc pas pu juger. Volkswagen a déjà imaginé l'habitacle, plutôt sympa et coloré (*photos ci-contre*). La planche de bord sera épurée, à l'image de l'extérieur, avec une mini-instrumentation numérique derrière le volant, un écran central tactile et des touches de raccourcis (chauffage, volume, etc.). Dotée de quatre places, l'ID. Every1 fait la promesse d'une belle habitabilité (avec une capacité de coffre annoncée à 305 dm³, proche d'une citadine comme la Citroën ë-C3), ainsi que d'aspects pratiques tels que la console centrale capable de coulisser vers l'arrière (comme dans l'ID. Buzz) ou des dossiers

de sièges rabattables (arrière et passager avant) pour augmenter le volume de chargement. Cependant, une banquette coulissante semble exclue.

Basique pour être abordable

Du point de vue technique, Volkswagen est moins bavard. Comme évoqué plus haut, on sait donc que cette future petite citadine sera basée sur une nouvelle plate-forme, faisant d'elle une traction. Elle sera équipée d'un bloc de 95 ch, offrant une vitesse maximale de 130 km/h. Côté batterie, ce sera une chimie LFP (lithium-fer-phosphate), la moins coûteuse, avec une autonomie de 250 km annoncée, mais sa capacité n'a pas été révélée. Enfin, l'ingénierie sera élaborée en Allemagne, mais elle devrait être fabriquée en Espagne à Martorell. Le tout, rappelons-le, pour atteindre l'objectif d'une entrée de gamme "accessible", aux alentours de 20 000 €.



Sa devancière : l'e-Up!



VOLKSWAGEN



Y. LEFEBVRE

Des rivales en vue

La future minicitadine de Volkswagen, qui sera l'entrée de gamme 100 % électrique de la marque, se trouvera directement confrontée à la craquante Renault Twingo E-Tech. Toutes deux ayant pour objectif de séduire avec un tarif "accessible" autour de 20 000 €. Mais la Citroën ë-C3, déjà sortie, les attendra de pied ferme. Plus grande (4,02 m), et figurant ainsi dans la catégorie supérieure des citadines, elle revendique tout de même un ticket d'entrée séduisant à 23 300 €. Enfin, il faudra aussi compter avec la remplaçante de la Dacia Spring, qui sera fabriquée en Europe, avec un prix de base prévu en dessous de 18 000 €...

Renault Twingo \ Eté 2026



RENAULT

Citroën ë-C3 \ Déjà commercialisée



CITROËN

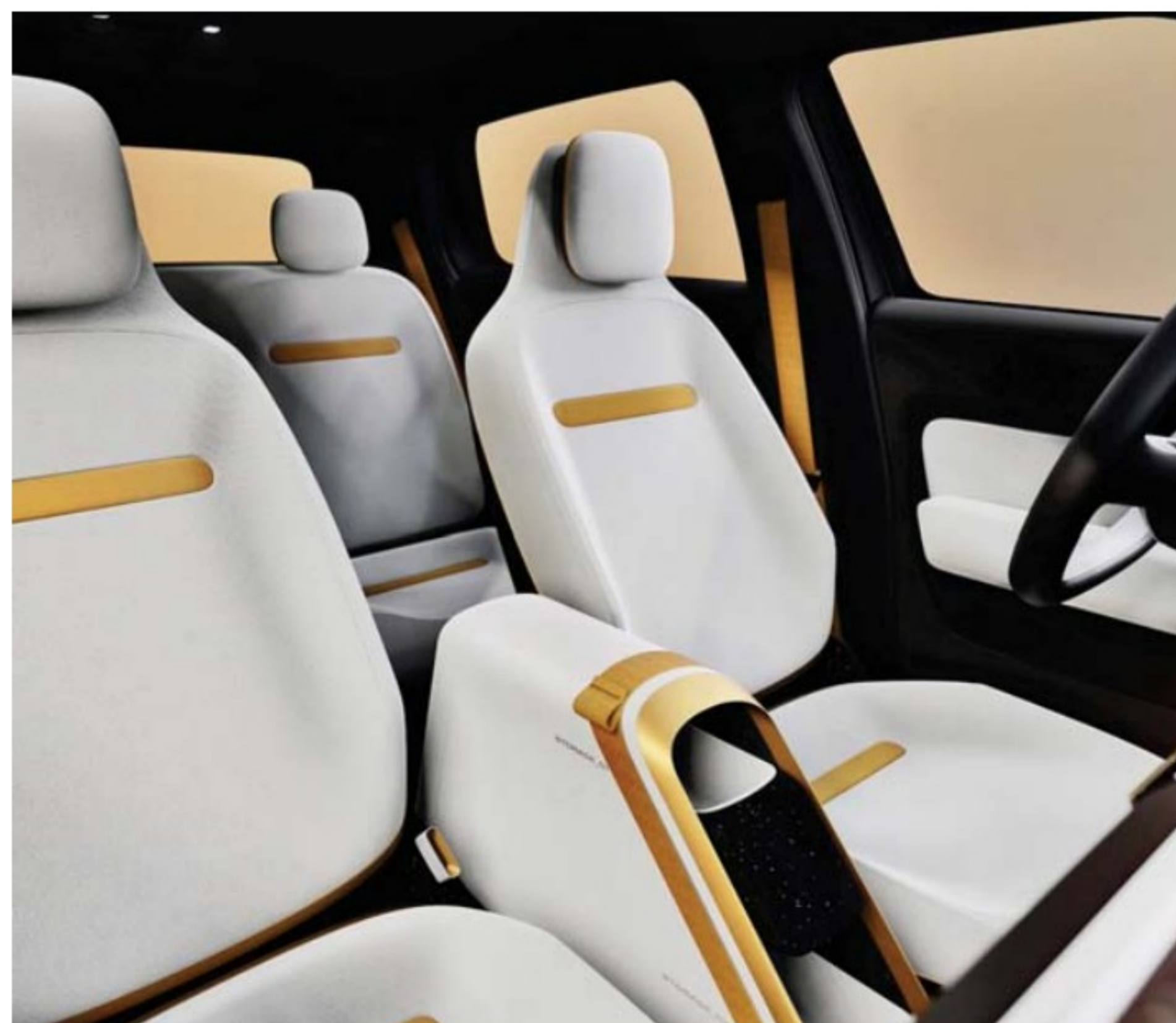
Future Dacia "Spring" \ Fin 2026



DACIA



VOLKSWAGEN



VOLKSWAGEN

L'habitacle devrait être plutôt minimaliste, tout en étant chaleureux et spacieux. Doté de quatre places, il devrait faire la part belle à la modularité avec une console centrale coulissante, au look original, et des dossiers rabattables pour s'adapter à tous les usages. Comme le veut la tendance, les tissus seront issus de matériaux recyclés.

J'ADHÈRE AU CLUB ET J'EN PROFITE

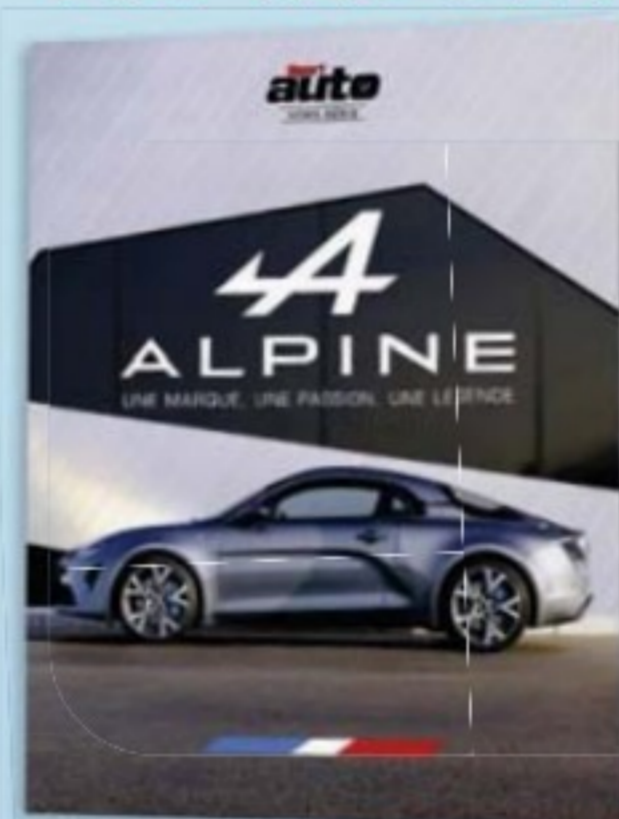
**+ DES ENTRÉES GRATUITES
À MES SALONS PRÉFÉRÉS**

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

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

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

**2€
,67
SEULEMENT*
par mois**



**EN +
EN CADEAU**
un hors-série Alpine,
une marque, une passion,
une légende
(144 pages, valeur 15.90€)

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



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

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

Je souscris au Club Auto Plus*

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

Je choisis mon mode de règlement

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

Vous souhaitez régler par carte bancaire ? C'est SIMPLE > **Rendez-vous sur www.kiosquemag.com**

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail :

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

#M047 #D1674720

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057. * Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). ** À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 30 juin 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@renewworldmedia.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.





Au lancement, seul le diesel de 204 ch (en traction ou transmission intégrale quattro) sera proposé en France. Les moteurs à essence de 204 ch (2.0 TFSI) et 367 ch (3.0 TFSI) ont été écartés en raison du malus écologique.

PHOTOS OFFICIELLES



PHOTOS: AUDI

NOUVELLE AUDI A6 AVANT

Le thermique n'est pas mort

Après l'électrique, la nouvelle A6 passe au thermique. D'abord en diesel de 204 ch, avant l'arrivée de versions hybrides rechargeables au cours de l'été.

Finis les chiffres pairs pour les modèles électriques et les impairs pour les autres. Audi fait marche arrière et revient à son ancienne nomenclature par segment. Ainsi, la nouvelle A6 thermique, qui devait être rebaptisée A7, conserve finalement son nom d'origine. Elle se dévoile d'abord en ver-

sion break, avant l'arrivée de la berline à la mi-avril. Contrairement à l'A6 e-tron (sa déclinaison 100% électrique), cette A6 "classique" repose sur une plateforme spécifique qu'elle partage avec les nouvelles A5 et Q5. De ces dernières, elle reprend le design du mobilier intérieur et les équipements technolo-



La planche de bord est identique à celles des nouveaux Q5 et A5. La dalle tactile de 10,9"/28 cm, située devant le passager, est proposée en option.

En Bref

Lancement: mai 2025

Dimensions (en m):
4,99 x 1,88 x 1,46

Hybrides rechargeables essence: 299 et 367 ch

Diesel: 204 ch

Tarif: à partir de 70550 €

giques: suspensions pneumatiques, roues arrière directrices (jusqu'alors réservées à l'A6 Allroad), écran dédié au passager avant, système audio intégrant des haut-parleurs dans les appuie-tête... En raison du malus écologique, l'offre de lancement en France se limite à un unique diesel de 204 ch, couplé à un système hybride de 48 V permettant de rouler en électrique sur de courtes distances. Deux hybrides rechargeables de 299 et 367 ch, qui représenteront la majorité des ventes, compléteront la gamme dès l'été.

Et aussi...

Nouvelle gamme pour l'A110



ALPINE

Alors que l'actuelle A110 vit ses derniers mois, la marque remanie entièrement sa gamme. Les anciennes A110 GT et A110 S fusionnent pour devenir A110 GTS (photo du haut), prix à partir de 79500 €. Une version qui présente le compromis idéal entre sportivité et confort, selon Alpine. De son côté, la radicale A110 R se décline en série spéciale, limitée à 770 unités (photo du bas), au prix de 122500 €. Baptisée "R 70" en hommage aux 70 ans du constructeur, elle se distingue par de nombreux éléments en carbone (capot, lunette arrière) et un échappement sport. La version de base de l'A110 (252 ch contre 300 ch pour les autres) reste au catalogue, prix à partir de 65000 €.



ALPINE

Lancia Stratos, le retour ?

En plus de la Gamma (2026) et de la Delta (2028), Lancia aurait un autre projet dans les cartons. Selon nos informations, il s'agirait d'un modèle sportif qui pourrait ressusciter un nom mythique: Stratos. Affaire à suivre...

TOP 10 DES VENTES

Modèles les plus immatriculés au mois de février

1	Renault Clio	8736	+ 25 %
2	Citroën C3	7606	-
3	Peugeot 208	6848	- 32 %
4	Dacia Sandero	6411	+ 10 %
5	Peugeot 2008	5251	+ 58 %
6	Peugeot 3008	4455	-
7	Dacia Duster	4285	-
8	Renault Captur	4218	+ 15 %
9	Renault 5 E-Tech	3034	-
10	Toyota Yaris Cross	2978	+ 2 %

Pas de surprise sur un marché toujours en berne (- 1 %), sinon les deux nouvelles coqueluches: la C3 (en 2^e position!) et la R5 (qui débarque dans le top 10).

Avec notre partenaire



RENAULT 4 E-TECH

À peine plus chère que la R5 !

Les commandes de la nouvelle R4 sont ouvertes avec une bonne surprise à la clé: les tarifs sont proches de ceux de la R5, pourtant moins polyvalente. La version de base Evolution (clim' auto., caméra de recul, écran tactile de 10,1"/25,6 cm) est affichée à 29990 €* avec le moteur de 120 ch (autonomie de 308 km), soit 2000 € de plus qu'une R5 équivalente. Les finitions supérieures Techno (à partir de 35490 €*) et Iconic (37490€*) sont exclusivement proposées avec le bloc de 150 ch (409 km). La déclinaison Plein Sud, dotée d'un toit en toile, arrivera plus tard.



RENAULT



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 # D1670033

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⁾.

☐ 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⁽¹⁾.**

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 editrice 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 : bit.ly/ap_1906 la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

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

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal :

Ville :

Email :

Téléphone :

(Utilité pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur Kiosquemag.com 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_1906

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 et contacter le service client par mail sur serviceabommag.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 ddp@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



D. MEUNIER

P. 24, LES SUV SONT-ILS IMBATTABLES ? Cinq matches face aux berlines ou breaks équivalents, avec les **Citroën C3 Aircross/C4**, **Dacia Duster/Jogger**, **Peugeot 3008/408**, **Toyota C-HR/Corolla** et **Volkswagen Tiguan/Passat**.

P. 30, ESSAI PANORAMIQUE : la nouvelle **BMW Série 2 Gran Coupé**.

P. 34, DOSSIER : que valent les modèles automatiques premier prix ? Avec les **Citroën ë-C3**, **Dacia Spring** et **Sandero**, **Fiat 600**, **MG3** et **MG ZS**, **Peugeot 208** et **Suzuki Swift**.

P. 38, TEST LECTEURS : ils ont essayé le **Ford Puma** restylé.

◀ P. 39, ON A TOUT ESSAYÉ : le nouveau **Toyota Land Cruiser**.

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

5s7
de 0 à 60 km/h

Citroën ë-C3 (113 ch)



N. SOLER

Dans ce numéro, nous passons en revue les modèles à boîte auto. les plus accessibles, au premier rang desquels figure la toute récente Citroën ë-C3 (voir p. 36). Mais que vaut la nouvelle petite star française des électriques à petit prix en matière de vivacité au feu vert ? Pour le savoir, nous avons recensé tous les modèles citadins (berlines et SUV, 160 ch maxi) passés par notre labo et, une fois n'est pas coutume, avons comparé leurs accélérations de 0 à 60 km/h. Le verdict est sans appel : l'ë-C3 termine bonne dernière, avec 5s7. Elle se fait griller la politesse par la modeste Dacia Spring, presque moitié moins puissante, mais aussi quasiment 500 kg plus légère ! Au sommet du classement trône l'Abarth 500e, première avec 4s de 0 à 60 km/h. Elle devance ainsi la Renault 5 E-Tech 52 kWh (4s2), pénalisée par une puissance légèrement inférieure mais surtout par 80 kg de plus. Les Fiat 500e 37 kWh et Opel Corsa-e 48 kWh complètent le podium, à égalité avec 4s3.

Vincent Desmonts



F. GROUT

TOP 20

La Citroën ë-C3 face à ses rivales

Accélération de 0 à 60 km/h

1 ^{re}	Abarth 500e 37 kWh (155 ch)	4s
2 ^e	Renault 5 E-Tech 52 kWh (150 ch)	4s2
3 ^e	Fiat 500e 37 kWh (118 ch)	4s3
3 ^e ex æ	Opel Corsa-e 48 kWh (156 ch)	4s3
5 ^e	Fiat 500e 21 kWh (95 ch)	4s4
5 ^e ex æ	Opel Corsa-e 46 kWh (136 ch)	4s4
5 ^e ex æ	Peugeot E-208 48 kWh (156 ch)	4s4
8 ^e	Hyundai Kona Electric 48 kWh (156 ch)	4s5
8 ^e ex æ	Peugeot E-208 46 kWh (136 ch)	4s5
8 ^e ex æ	Renault 5 E-Tech 40 kWh (120 ch)	4s5
11 ^e	Fiat 600e 51 kWh (156 ch)	4s8
11 ^e ex æ	Fiat Grande Panda 42 kWh (113 ch)	4s8
13 ^e	DS 3 E-Tense 51 kWh (156 ch)	5s
13 ^e ex æ	Jeep Avenger 51 kWh (156 ch)	5s
15 ^e	Alfa Romeo Junior Elettrica 51 kWh (156 ch)	5s1
15 ^e ex æ	Hyundai Inster 49 kWh (115 ch)	5s1
17 ^e	Peugeot E-2008 51 kWh (156 ch)	5s2
18 ^e	Peugeot E-2008 46 kWh (136 ch)	5s3
19 ^e	Dacia Spring 27 kWh (65 ch)	5s6
20 ^e	Citroën ë-C3 42 kWh (113 ch)	5s7

◀ Grâce à son poids contenu (1 381 kg à vide), l'Abarth 500e est le plus vélocé des modèles citadins pour accélérer de 0 à 60 km/h.



SUV

Sont-ils imbattables ?

Plébiscités par les automobilistes européens, les SUV ont envahi les showrooms des constructeurs. Or, derrière leur style aguicheur et la promesse d'une généreuse habitabilité se cachent parfois quelques désillusions. Serait-il préférable d'opter pour la berline ou le break équivalent ? La réponse en cinq matches...

► **5 matches face aux berlines et aux breaks pour faire le meilleur choix**

Le Citroën C3 Aircross face à la C4 P. 25

Le Dacia Duster face au Jogger P. 26

Le Peugeot 3008 face à la 408 P. 27

Le Toyota C-HR face à la Corolla P. 28

Le Volkswagen Tiguan face à la Passat P. 29



HYBRIDE ESSENCE

C3 Aircross

1.2 Hybrid e-DCS6 Max - 136 ch

27 900 € / 28 140 €*
LE SUV

HYBRIDE ESSENCE

C4

1.2 Hybrid e-DCS6 Max - 136 ch

33 300 € / 30 500 €*
LA BERLINE

PHOTOS : B. ASKET / VIRAGE AGENCY

Le prix ne fait pas tout...

Sur le papier, les 28 140 €* réclamés par le C3 Aircross haut de gamme fleurent la bonne affaire. Ce grand SUV citadin (4,40 m) se dote en effet d'une motorisation hybride de 136 ch plutôt débrouillarde, comme d'un équipement sérieux. Une Citroën d'autant plus séduisante qu'il y fait bon vivre, grâce à ses généreuses mensurations intérieures, ses belles surfaces vitrées, son grand coffre de 460 dm³ et ses sièges moelleux. Un confort d'excellent niveau à mettre également au crédit des suspensions à butées hydrauliques progressives. Mais en grattant un peu le vernis, on découvre une nouveauté dépourvue de vitres à remontée par impulsion et flanquée d'une traditionnelle clé au lieu d'un bouton "start". Des économies de bout de chandelle qui privent

également le C3 Aircross de plastiques de qualité, de commutation codes/phares automatique, de clim' bizona, d'accès mains libres ou de régulateur de vitesse adaptatif. Y compris en option... Ces équipements, la C4 équivalente, à la finition plus cossue (tout est relatif), les propose de série. Il vous en coûtera 2 360 €* de plus, mais puisque la berline se révèle encore plus confortable (maintien des sièges supérieur, petites irrégularités mieux filtrées, bien meilleure insonorisation), dépenser davantage a ici du sens. La C4, pourtant dotée du même groupe motopropulseur, fait surtout des miracles en sobriété, avec 0,8 l/100 km de moins en moyenne. Seul point négatif avec elle : son coffre sous-dimensionné. Et elle n'existe pas en version 7 places, contrairement au SUV (+ 850 €).



En digne Citroën, le C3 Aircross fait du confort son principal cheval de bataille. En retour, il faut composer avec un comportement routier assez "plan-plan"...



La C4 n'est guère plus dynamique que son frère. En revanche, elle pousse les curseurs confort, finition et équipement un cran plus loin. De quoi compenser son prix supérieur.

NOS MESURES	C3 Aircross	C4
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique 28 ch	Moteur électrique 28 ch
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	122 g/km / + 240 €	107 g/km / 0 €
Boîte	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	30s8	30s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s1	5s9
Consommation moyenne	6,6 l/100 km	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9/7,4/6,4 l/100 km	5,5/6,3/5,7 l/100 km
Poids	1 367 kg	1 363 kg
Freinage 130 à 0 km/h	62 m	65 m
Volume de coffre	460 dm ³	380 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,40 x 1,80 x 1,66	4,35 x 1,84 x 1,52

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse • Rétro intérieur jour/nuit auto. • Surveillance des angles morts.

Agrément : • Aide au station. AR + caméra de recul • Clim' auto. (bizona sur C4) • Ecran tactile • GPS • Instrumentation numérique • Jantes alu • Mirror Screen.

LES DIFFÉRENCES	C3 Aircross	C4
Clé mains libres	Indisponible	Série
Codes/phares auto.	Indisponible	Série
Conduite semi-autonome	Indisponible	950 € ⁽¹⁾
Régulateur de vitesse adaptatif	Indisponible	Série

1. En pack avec caméra 360° et affichage tête haute.

L'évaluation

CONDUITE	ASPECTS PRATIQUES
C3 Aircross	C3 Aircross
C4	C4
CONFORT	PRÉSENTATION/FINITION
C3 Aircross	C3 Aircross
C4	C4
HABITABILITÉ/COFFRE	PRIX/ÉQUIPEMENT
C3 Aircross	C3 Aircross
C4	C4

Le verdict **Auto Plus**

Avantage berline : C4

DACIA

ESSENCE + GPL

Duster

1.0 Eco-G Extreme - 100 ch

23 600 € / 23 700 €*
LE SUV

ESSENCE + GPL

Jogger

1.0 Eco-G Extreme (5 places) - 100 ch

21 800 € / 21 600 €*
LE BREAK

Le Jogger fait le break

Eclipsé par le Duster 3 depuis l'été dernier, le Jogger se justifie-t-il toujours au sein de la gamme Dacia? Du strict point de vue budgétaire, oui: le break surélevé permet d'économiser 2 100 €* par rapport au SUV, à motorisation et finition équivalentes. Il faut cependant faire une croix sur certains équipements comme les feux de route automatiques, le frein à main électrique ou l'instrumentation numérique (proposée uniquement à bord de l'hybride). En revanche, le Jogger existe aussi en version sept places, moyennant 900 € supplémentaires. Un argument non négligeable auprès des familles, tandis que son coffre offre un volume très supérieur (en configuration cinq places) à celui du Duster. De manière générale, on se sent moins

engoncé à bord du break, aux surfaces vitrées plus généreuses. Par ailleurs, même si le design de son mobilier paraît moins original et que l'écran central se la joue plus modeste (8"/20 cm, contre 10,1"/25 cm à bord du SUV), le Jogger fait jeu égal avec son frangin côté finition. Beaucoup de plastiques bruts dans les deux cas, mais des assemblages sérieux. Sur la route, nos deux versions à bicarburation essence/GPL ne font guère d'étincelles. Mais, doté d'une boîte de vitesses mieux étagée, le Duster dispense de meilleures relances, et consomme moins. Il bénéficie, en outre, d'un comportement routier plus dynamique. Le Jogger se rattrape grâce à un amortissement plus douillet qui vient parfaire son positionnement familial. Au final, une victoire "sur le fil" pour le break!



NOS MESURES	Duster	Jogger
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Non	Non
Couple maxi	170 Nm à 2 000 tr/mn	170 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	127 g/km/+ 360 €	119 g/km/+ 190 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	35s	35s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	9s8/12s2/17s8	9s4/14s2/23s6
Consommation moyenne	9,6 l/100 km	9,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	9,1/10/9,7 l/100 km	9,4/10,2/10 l/100 km
Poids	1 325 kg	1 316 kg
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	65 m
Volume de coffre	495 dm ³	815 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,35 x 1,12 x 1,66	4,55 x 1,79 x 1,68

1. Consommations au GPL.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6) • Contrôle de la pression des pneus • Freinage d'urgence auto. • Isofix AR • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément: • Aide au station. AR + caméra de recul • Barres de toit modulables • Clé mains libres • Clim' auto. • Ecran tactile • Jantes alu • Mirror Screen.

LES DIFFÉRENCES	Duster	Jogger
Codes/phares auto.	Série	Indisponible
GPS	600 € ⁽¹⁾	400 €
Instrumentation numérique	Série	Indisponible
Surveillance des angles morts	490 € ⁽²⁾	500 € ⁽²⁾

1. Inclus dans un pack. 2. Pack avec aide au stationnement AV/AR et caméra multivue.

L'évaluation

CONDUITE	ASPECTS PRATIQUES
Duster	Duster
Jogger	Jogger
CONFORT	PRÉSENTATION/FINITION
Duster	Duster
Jogger	Jogger
HABITABILITÉ/COFFRE	PRIX/ÉQUIPEMENT
Duster	Duster
Jogger	Jogger

Le verdict	Auto Plus	Avantage break : Jogger
------------	-----------	-------------------------



Un peu plus original et surtout mieux équipé que le break surélevé, le Duster propose un cadre de vie agréable. Néanmoins, le Jogger reste globalement plus logeable.



La finition du Jogger n'a pas à rougir face à celle du SUV. Mais son instrumentation reste analogique, et l'écran central affiche des dimensions plus modestes.

HYBRIDE ESSENCE

3008

1.2 Hybrid e-DCS6 GT - 136 ch

43 490 € / 40 900 €*

LE SUV



HYBRIDE ESSENCE

408

1.2 Hybrid e-DCS6 GT - 136 ch

41 300 € / 38 400 €*

LA BERLINE



PHOTOS : A. SAUNIER

Une berline plus enthousiasmante

Ligne expressive, design intérieur futuriste, finition ultra-léchée et contenu techno dernier cri (effet “waouh” garanti en découvrant la grande dalle numérique de 21”/53,3 cm !): le nouveau 3008 n’a rien à envier aux modèles premium proposés par certaines marques allemandes “de prestige”. En particulier en présence de la finition GT, habillée de matériaux chics. Mais il faut déboursier 40 900 €* pour jouir de ce précieux cocon comme de son frugal 1.2 hybride de 136 ch. Une mécanique hélas indolente, avec sa carapace de 1 663 kg à mouvoir. Un SUV à apprécier en bon père de famille, donc, en profitant de son excellent niveau de confort, de son honnête sens de l’accueil (un peu plus de largeur aux coudes à l’arrière) comme de ses nombreux aspects pra-

tiques (banquette 40/20/40, et surface de chargement parfaitement plane grâce au plancher de coffre ajustable). Question plaisir, en revanche, le 3008 a perdu ce qui faisait le sel de la précédente génération: un châssis agile et une direction calibrée “aux petits oignons”. Ce “toucher de route”, la 408, pourtant montée sur échasses, a su le préserver. Une berline plus dynamique à tous points de vue, notamment grâce à un rapport poids/puissance plus favorable. En outre, elle ne consomme pas davantage et offre quasiment le même niveau de confort. Enfin, la 408 GT bénéficie, en sus, de la conduite semi-autonome comme des phares Matrix Led, pour 2 500 €* de moins que le 3008. Voilà qui compense l’ergonomie perfectible de sa planche de bord, et lui offre une courte victoire. ■



NOS MESURES	3008	408
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique 28 ch	Moteur électrique 28 ch
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO₂/Malus	124 g/km / + 280 €	114 g/km / + 75 €
Boîte	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s1	31s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s9	6s2
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/6,2/6,8 l/100 km	6,2/6,3/6,4 l/100 km
Poids	1 663 kg	1 505 kg
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	66 m
Volume de coffre	520 dm ³	492 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,55 x 1,90 x 1,65	4,69 x 1,85 x 1,48

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Codes/phares auto. • Freinage d’urgence auto. • Lecture des panneaux • Régulateur de vit. adaptatif.
Agrément: • Clé et hayon mains libres • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Chargeur à induction • Clim’ auto. bizona • Ecran tactile • GPS • Instrum. numérique • Jantes alu 19” • Mirror Screen • Vitres AR surteintées • Volant chauff.

LES DIFFÉRENCES	3008	408
Conduite semi-autonome	1 300 €	Série
Phares Matrix Led	Indisponible	Série
Sièges AV électriques chauffants ⁽¹⁾	1 900 €	1 000 €
Toit ouvrant panoramique	1 250 €	1 100 €

1. Option groupée avec la sellerie en Alcantara et la fonction massage.

L'évaluation

CONDUITE	ASPECTS PRATIQUES
3008	3008
408	408
CONFORT	PRÉSENTATION/FINITION
3008	3008
408	408
HABITABILITÉ/COFFRE	PRIX/ÉQUIPEMENT
3008	3008
408	408

Le verdict **Auto Plus** **Avantage berline: 408**



L'iCockpit est désormais composé d'une grande dalle numérique, et offre une bien meilleure lisibilité que celui de la 408. Très belle qualité de finition, par ailleurs...



L'instrumentation qui fait fouillis, et en partie masquée par le volant, n'avantage pas la 408. En revanche, cette berline offre plus d'équipements que le 3008.

HYBRIDE ESSENCE

C-HR

1.8 Hybride Design - 140 ch

37 250 € / 33 750 €*
LE SUV

HYBRIDE ESSENCE

Corolla

1.8 Hybride Design - 140 ch

35 850 € / 32 350 €*
LA BERLINE

PHOTOS : A. SAUNIER

Le SUV... d'une courte tête

Si nous devons attribuer une note au design, le spectaculaire C-HR engrangerait de précieux points face à la banale Corolla. Idem à bord, le SUV profitant d'une présentation plus affriolante comme de matériaux un peu plus valorisants. Ces deux Toyota partagent, en revanche, le même système d'infodivertissement daté (peu de fonctions), ainsi que des alertes de sécurité aussi agaçantes que cauchemardesques à neutraliser (cachées dans un sous-menu du combiné d'instruments, elles se pilotent à l'aide des touches du volant). Animées par la même mécanique full hybrid de 140 ch, ces japonaises ne donnent pas davantage le sourire au volant, la transmission à variation continue emballant le moteur à la moindre caresse sur l'accélérateur. Surtout dans les

côtes, où les quatre cylindres s'égoïlle parfois plusieurs centaines de mètres durant, sans aucun bénéfice lors des reprises... Pour se reposer les tympans, rien de tel qu'une balade en ville, où les évolutions en mode 100% électrique restent majoritaires. Le confort ? La berline offre une meilleure position de conduite (assise haut perchée à bord du SUV), mais son amortissement se montre parfois remuant. Un défaut que le C-HR partage hélas avec sa sœur. Des occupants décidément peu choqués, ces Toyota aux mensurations intérieures identiques figurant parmi les moins spacieuses de leur catégorie. Consommation et rapport prix/équipement analogues : même au chapitre du budget, impossible de trancher... Alors, laissons parler le cœur. Victoire C-HR, pour sa présentation plus sexy !



NOS MESURES	C-HR	Corolla
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 95 ch	Moteur électrique 95 ch
Couple maxi combiné	245 Nm	245 Nm
CO ₂ /Malus	108 g/km/0 €	104 g/km/0 €
Boîte	Auto. à variation continue	Auto. à variation continue
Accélération 1 000 m D. A.	33s	33s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8	7s6
Consommation moyenne	5,8 l/100 km	6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9/6,7/4,9 l/100 km	6/6,7/5,2 l/100 km
Poids	1 487 kg	1 423 kg
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	66 m
Volume de coffre	365 dm ³	390 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,36 x 1,83 x 1,56	4,29 x 1,79 x 1,49

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Codes/phares auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds/essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif. • Surveillance des angles morts.

Agrément : • Aide au station. AV/AR + cam. de recul • Clé mains libres • Clim' auto. bizonne • Ecran tactile • GPS • Jantes alu • Mirror Screen • Sièges AV chauffants.

LES DIFFÉRENCES	C-HR	Corolla
Aide au stationnement AV	Série	1 000 € ⁽²⁾
Hayon électrique	1 200 € ⁽¹⁾	Indisponible
Surveillance des angles morts	Série	1 000 € ⁽²⁾
Volant chauffant	Série	1 000 € ⁽²⁾

1. Inclus un Pack. 2. Equipements groupés au sein du pack Confort.

L'évaluation

CONDUITE	ASPECTS PRATIQUES
C-HR	C-HR
Corolla	Corolla
CONFORT	PRÉSENTATION/FINITION
C-HR	C-HR
Corolla	Corolla
HABITABILITÉ/COFFRE	PRIX/ÉQUIPEMENT
C-HR	C-HR
Corolla	Corolla

Le verdict	Auto Plus	Avantage SUV : C-HR
-------------------	------------------	----------------------------



Toyota a donné davantage de liberté à ses designers pour concevoir le C-HR, plus sexy que la Corolla. Dommage que le système d'infodivertissement ne soit pas à la hauteur...



Univers peu souriant à bord de la Corolla... Et pas beaucoup de place à l'arrière ! On se console avec les assemblages irréprochables, les excellents sièges et la générosité de l'équipement.

HYBRIDE RECHARGEABLE

Tiguan

1.5 eHybrid R-Line - 272 ch

59 850 € / 56 500 €*
LE SUV

HYBRIDE RECHARGEABLE

Passat

1.5 eHybrid R-Line - 272 ch

66 090 € / 60 700 €*
LE BREAK

PHOTOS : A. SAUNIER

Passat inflationniste...

Long de 4,42 m en 2007 (premier opus), le Tiguan atteint aujourd'hui 4,54 m (troisième génération). Encombrant, mais encore manœuvrable dans les parkings. Le type d'exercice que la nouvelle Passat (uniquement en break désormais) rechigne à effectuer, maintenant qu'elle s'étire sur... 4,92 m ! Dans les deux cas, ces généreuses mensurations profitent aux passagers arrière, en mesure de croiser les jambes sans essuyer leurs souliers sur les sièges avant. Les coffres ne sont pas en reste, avec 590 dm³ au crédit du Tiguan (équipé d'une banquette coulissante) et 720 dm³ au profit de la Passat ! Las, en présence des motorisations hybrides rechargeables de 204 ou 272 ch, dont la grosse batterie de 25,7 kWh (19,7 kWh utiles) loge sous le plancher, nos deux Volkswagen

perdent un peu plus de 100 dm³. Un maigre sacrifice, sachant que ces accus permettent d'évoluer sans brûler une goutte d'essence durant 90 km. Un peu plus légère et surtout plus aérodynamique, la Passat est, en revanche, moins gourmande (0,6 l/100 km économisés en moyenne) une fois épuisée "l'énergie propre". Difficile, pourtant, de parler d'économies avec ces onéreuses versions R-Line de 272 ch dotées, entre autres raffinements, de la suspension pilotée DDC Pro (15 réglages !). Le break, plus dynamique à conduire, ajoute même les phares Matrix Led, le hayon motorisé et le toit ouvrant panoramique. Mais il atteint 60 700 €, quand le Tiguan se maintient à 56 500 €. Pas intéressé par ces équipements ? Optez sans hésiter pour le SUV, conseil valable pour toutes les motorisations. ■



NOS MESURES	Tiguan	Passat
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 115 ch	Moteur électrique 115 ch
Couple maxi cumulé	400 Nm	400 Nm
CO ₂ /Malus	9 g/km / + 800 € ⁽¹⁾	9 g/km / + 590 € ⁽¹⁾
Boîte	Auto., 6 vitesses	Auto., 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	28s3	27s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s2	4s
Consommation moyenne	7,4 l/100 km	6,8 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	89 km	91 km
Poids	1 900 kg	1 881 kg
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	64 m
Volume de coffre	495/635 dm ³ (2)	610 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,54 x 1,86 x 1,66	4,92 x 1,85 x 1,50

1. Malus au poids. 2. Banquette reculée/avancée.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Codes/phares auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Régulateur de vit. adaptatif.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Chargeur à induction (2 sur Tiguan) • Clim' auto. trizone • Ecran tactile • GPS • Instrumentation numérique • Jantes alu • Mirror Screen • Park Assist • Suspension pilotée.

LES DIFFÉRENCES	Tiguan	Passat
Clé mains libres + hayon électrique	1 280 € ⁽¹⁾	Série
Conduite semi-autonome	1 005 €	665 €
Phares Matrix Led	665 €	Série
Toit ouvrant panoramique	1 385 €	Série

1. Inclus dans le pack Confort avec le stationnement assisté.

L'évaluation

CONDUITE	ASPECTS PRATIQUES
Tiguan	Tiguan
Passat	Passat
CONFORT	PRÉSENTATION/FINITION
Tiguan	Tiguan
Passat	Passat
HABITABILITÉ/COFFRE	PRIX/ÉQUIPEMENT
Tiguan	Tiguan
Passat	Passat

Le verdict **Auto Plus**

Avantage SUV : Tiguan



Vaste, pratique, high-tech et très bien fini, l'habitacle du Tiguan fait excellente impression. Davantage que son équipement, incomplet en dépit d'un tarif peu démocratique...



La Passat profite de sa croissance pour offrir un habitacle extrêmement logeable. Le coffre (610 dm³) n'est pas en reste, à l'instar du contenu technologique, irréprochable.



ESSENCE

BMW Série 2 Gran Coupé

220 M Sport - 170 ch

46 600 € / 44 500 €*


AU VOLANT DE LA SÉRIE 2 GRAN COUPÉ

Le look avant toutes choses

Quelques mois après sa nouvelle Série 1, BMW lance la deuxième génération de sa Série 2 Gran Coupé, basée sur la même plate-forme. Quels sont les atouts de cette berline tricorps aux allures de coupé ?

Pour diversifier l'offre tout en rationalisant les coûts, les constructeurs multiplient les modèles à partir d'une même plate-forme. BMW n'y fait pas exception. Ainsi, quelques mois après la présentation de la nouvelle Série 1, c'est au tour de la Série 2 Gran Coupé de faire peau neuve. Bien qu'on nous explique qu'il s'agit d'un modèle à part

entière, cette berline tricorps repose sur la même base technique que la Série 1. L'empattement, l'avant et les motorisations sont identiques. Seule la longueur diffère : + 18,5 cm, exclusivement sur le porte-à-faux arrière, où un coffre classique remplace celui à hayon. A motorisation et équipement équivalents, le surcoût se monte à 3 500 €. Côté style, comme

sa rivale directe, la Mercedes CLA, la BMW se distingue par son élégante ligne de coupé, avec une chute de toit prononcée vers l'arrière, mais aussi quatre portes aux vitrages sans montants.

Des places arrière étriquées

Une fois calé et parfaitement maintenu dans les sièges sport (de série en M Sport), on ne ressent aucun dépaysement par rapport à la Série 1. On retrouve ainsi la fameuse dalle numérique et ses deux écrans digitaux, tout en regrettant la disparition de la molette iDrive qui permettait de naviguer dans les menus sans forcément quitter la route des yeux. Mais passons à l'essentiel : l'habitabilité. L'empattement étant strictement le même, les places arrière ne sont pas plus accueillantes que celles de la Série 1. Pire, il faut se contorsionner pour monter à bord. Et une fois installés, les grands adultes se sentiront à l'étroit

et confinés par une garde au toit limitée. Le coffre, lui, perd 70 dm³ par rapport à l'ancienne Série 2, à cause du système hybride 48 V (sauf 216), et l'ouverture toujours étroite de la malle ne favorise pas les chargements. Côté motorisations, la berline laisse le choix entre quatre blocs essence, dont les puissances s'échelonnent de 122 ch (216) à 300 ch (M235 xDrive), et un 2.0 diesel de 163 ch (220d). En milieu de gamme essence, la 220, testée ici, profite d'une hybridation légère en 48 V avec un moteur électrique de 20 ch. Sur les grands axes ou sur les routes montagneuses de notre parcours d'essai, les 170 ch (combinés) sont apparus suffisants. Nous avons également été convaincus par la fluidité de la boîte robotisée à double embrayage. L'autre point positif de cette motorisation concerne la consommation, assez modérée : 6,8 l/100 km en moyenne à l'ordinateur de bord. On aurait

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : un petit malus de 210 € pour cette 220 micro-hybride, mais largement compensé par la remise potentielle de 5 %.

L'entretien : l'échéance est indiquée par l'ordinateur de bord, en moyenne tous les 2 ans ou tous les 30 000 km.

L'équipement : avec les belles jantes de 18", le volant M et les sièges sport, la finition M Sport soigne le look. Mais la clim' bizona, la clé mains libres et le régulateur de vitesse adaptatif restent en option...

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus écolo.



En finition M Sport, la Série 2 profite de suspensions adaptatives abaissées de 10 mm et d'une direction à démultiplication variable, au très bon ressenti.



Nombre de places : 5

La découpe du toit oblige à courber l'échine avant de monter à bord. Il faut ensuite composer avec un espace peu généreux et une assise qui manque de moelleux.



Volume : 360 dm³

Le coffre reste suffisant, mais la batterie du système micro-hybride réduit le volume de 70 dm³.



Une fois installé, on se sent comme enveloppé par les superbes sièges sport (de série en finition M Sport).

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Alerte de survitesse • Antibrouillards • Freinage d'urgence auto. • Isofix (3) • Lecture des panneaux • Phares (led) et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse, etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR avec caméra de recul + assistance au créneau • Banquette 40/20/40 • Clim' auto. (monozone) • Compteurs numériques • Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen • Jantes 18", etc.

En option Agrément : • Affichage tête haute (3 700 €) • Clim' auto. bizona (560 €) • Toit panoramique ouvrant (1 250 €) • Sièges AV électr. (960 €) • Volant chauffant (210 €), etc.



PHOTOS : A. SAUNIER

Bien aidé par son système micro-hybride 48 V, le trois cylindres s'avère suffisamment performant et peu vorace. Lors de ce premier essai, la consommation oscillait autour de 7 l/100 km.

juste aimé que le trois cylindres soit un peu moins vrombissant lors des relances. Côté confort enfin, cette version M Sport se montre ferme, tout en filtrant

assez bien les irrégularités (suspensions adaptatives). Et si la Série 2 n'offre pas le grand frisson, elle se révèle malgré tout très plaisante à mener et agile si

l'on adopte un style de conduite plus engagé. Au final, ce modèle manque d'arguments pratiques et financiers face à une Série 1, mais son design plus statuaire

la positionne comme une alternative crédible à une Série 3, plus imposante, certes, mais aussi beaucoup plus onéreuse. ■

SUITE PAGE 32

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	230 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s9
Consommation cycle mixte	5,3 l/100 km
Poids	1 525 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique 20 ch
Cylindrée	1 499 cm ³
Puissance maxi	170 ch à 4 700 tr/mn
Couple maxi	280 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	120 g/km / + 210 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Pneus	225/45 R18
Réservoir	49 litres
Dim. L x l x h, en m	4,54 x 1,80 x 1,44
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La BMW 220 Gran Coupé M Sport (44 500 €, 170 ch) est évaluée dans la catégorie des coupés à quatre portes essence premium d'environ 170 ch, qui ne comprend que deux autres modèles :

Audi A3 Berline 35 TFSI S line (40 400 €, 150 ch),

Mercedes CLA 200 Coupé AMG Line (46 500 €, 163 ch).

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



POSTE DE CONDUITE



En plus d'être facile à ajuster, la position de conduite se révèle parfaite et les sièges sport (de série ici) assurent un excellent maintien.

Sans surprise, la Série 2 Gran Coupé hérite de la même planche de bord que la Série 1. Très épurée, cette dernière se distingue par la présence d'une superbe dalle numérique incurvée composée de deux écrans.

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

AIDES À LA CONDUITE



BMW propose de nombreuses assistances, mais pour bénéficier des plus high-tech d'entre elles, il faut mettre la main au porte-monnaie : 850 € tout de même pour le

simple régulateur de vitesse adaptatif, 1 650 € pour le dispositif complet de conduite semi-autonome... Outre l'affichage tête haute en couleurs et la commande vocale, le pack Innovation à 3 700 € comporte un très étonnant GPS en réalité augmentée. Cependant, ce dernier manque parfois de précision.

Freinage automatique	Série
Conduite semi-autonome	1 650 €
Régulateur de vitesse adaptatif	850 €
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	1 850 € ⁽¹⁾
Assistance au créneau	Série

1. Inclus dans le pack Premium.

ÉCRAN TACTILE



Similaire à celle de la plupart des autres modèles de la marque, la dalle numérique brille par sa lisibilité et sa réactivité, un peu moins par son ergonomie. Par ailleurs, la petite molette, pratique pour naviguer dans les menus, a disparu.

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



Le grand espace situé sous le plancher du coffre peut accueillir une valise cabine et un sac de sport.



A l'inverse des modèles supérieurs (Série 3, 5...), on ne profite plus ici de la molette de réglage iDrive, pratique en conduisant.



FINITION



Hormis la présence de quelques plastiques peu valorisants dans les parties basses, la Série 2 affiche une belle qualité de fabrication. Les matériaux sont cossus et les assemblages, sérieux. A ce chapitre, cette BMW fait partie des meilleures de sa catégorie.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Bien sûr, la clim' automatique est livrée de série. Il faut toutefois déboursier 560 € de plus pour un réglage bizona. Mesquin !

Simplicité des commandes	■
Réglages gauche/droite	560 €
Aérateurs arrière	Série
Discretion de la soufflerie	■

SYSTÈME AUDIO

Notre modèle d'essai disposait du convaincant (et très esthétique !) système hi-fi Harman Kardon à 12 haut-parleurs (option à 810 €).

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	810 €
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENTS



Hélas, les rangements sont comptés dans l'habitacle, et les rares espaces dédiés aux effets personnels se révèlent peu volumineux. Même la boîte à gants et les bacs de porte sont très modestes et peu pratiques.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Emplacement charge smartphone	1 850 € ⁽¹⁾
Aumônières/vide-poches AR	Série

Le verdict **Auto Plus** Correct

La Série 2 Gran Coupé monte d'un cran ses prestations routières et mécaniques. Elle mérite plus que jamais le statut de mini Série 3. Bémols : une habitabilité limitée (places arrière, coffre) et des lacunes d'équipement.

LES PLUS
Personnalité esthétique
Moteur/boîte séduisant
Consommation modérée

LES MOINS
Places AR (accès, habitabilité)
Volume de coffre
Lacunes d'équipement



LE CONFORT DE CONDUITE À PRIX D'AMI

Huit boîtes automatiques premier prix

Les boîtes automatiques, tous modèles confondus, représentent désormais plus de 70 % des ventes en France. Deux raisons à cette progression : les qualités inhérentes à ce type de transmission (confort, facilité d'usage...), qui convainquent de plus en plus, et la généralisation des motorisations électriques et hybrides, qui ne donnent plus le choix. Cela dit, les tarifs peuvent rebuter : voici notre sélection de modèles à petit prix.



Les différentes technologies

Dans ce dossier, on retrouve un panaché de transmissions automatiques aux principes de fonctionnement bien distincts.

■ **La boîte à variation continue, ou CVT** : une courroie (ou une chaîne) relie deux poulies. Sur chaque poulie, deux “flasques” coniques mobiles s'éloignent ou se rapprochent l'une de l'autre de façon à faire varier en continu le diamètre de l'axe autour duquel la courroie s'enroule, créant ainsi une infinité de démultiplications. Très douce à l'usage, la CVT est généralement associée à de petits blocs. En contrepartie de sa grande progressivité, elle engendre souvent la sensation que le moteur “mouline” à haut régime à l'accélération, ce qui peut dérouter.

■ **La boîte robotisée** : à simple ou à double embrayage, elle est proche d'une boîte manuelle à engrenage dont l'embrayage aurait été automatisé. Pour plus de réactivité, la plupart des boîtes de ce type font désormais appel à deux embrayages, répartis sur deux demi-boîtes. La première est dédiée aux rapports impairs (1^{re}, 3^e, 5^e...), la seconde aux rapports pairs (2^e, 4^e, 6^e...). Lorsque l'une est en prise, l'autre préengage déjà le rapport suivant. Au changement de vitesse, l'un des embrayages s'ouvre et l'autre se referme simultanément. Ces boîtes concilient couramment rapidité et économie à l'usage, mais elles sont lourdes et coûteuses, et peuvent engendrer des à-coups en manœuvres.

■ **La boîte automatique classique** : elle met en œuvre un ou plusieurs trains épicycloïdaux et un convertisseur de couple hydraulique qui remplace l'embrayage classique. Douces, de plus en plus économes et performantes, elles connaissent un retour en grâce depuis plusieurs années à tous les niveaux de gamme. Traditionnellement un peu plus onéreuses, ces boîtes auto. classiques ne sont pas représentées dans ce dossier.

■ **Le réducteur** : les électriques n'ont pas besoin de boîte de vitesses. Contrairement à un bloc thermique, leur moteur délivre en effet du couple dès 0 tr/mn, ce qui permet de démarrer en prise directe. Un réducteur est cependant généralement utilisé.

DACIA SPRING Essential ⁽¹⁾ - 45 ch - 16 900 € / 16 900 €*

La moins chère des électriques et des automatiques

PHOTOS : DACIA



A moins de 17 000 €, la Spring 45 est à la fois la voiture électrique la moins chère du marché et la moins chère des automatiques.

Même privée de bonus (car fabriquée en Chine), la Spring reste non seulement la voiture électrique la moins chère du marché, mais aussi le modèle à boîte auto. le plus accessible. Un choix pertinent pour qui voudrait passer à l'automatisme. En ville, du moins, car avec seulement 45 ch dans cette version et 190 km d'autonomie moyenne, ses prestations sont très limitées sur route, tandis que freinage et tenue de cap restent perfectibles. En revanche, sa maniabilité hors pair et son gabarit compact facilitent la conduite. Et sa petite batterie (26,8 kWh) lui permet tout de même de parcourir 245 km en ville. Suffisant au quotidien. Une fois la pile vide, 46 mn sont nécessaires pour passer de 15 à 80 % sur une borne rapide, car elle n'accepte que 30 kW maxi, contre 14 h pour charger à 100% sur une prise domestique. ■

NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Capacité utile batterie	26,8 kWh
Couple maxi	113 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1 000 m D. A.	40s4 ■
Reprises 80 à 120 km/h en D	22s3 ■
Autonomie moyenne	190 km ■
Route/Autoroute/Ville	200/135/245 km
Temps de charge Wallbox	4 h 50
Sur borne rapide ⁽²⁾	46 mn
Coffre	265 dm ³ ■
Dim. L x l x h, en m	3,74 x 1,77 x 1,52

La boîte auto. Électrique

Type	Électrique
Rapidité	Très bien
Douceur	Très bien
Surcoût	—

Le verdict



Intéressant ■

1. Modèle photographié en finition Expression.
2. De 15 à 80 %, à 30 kW maxi, donnée constructeur.

SUZUKI SWIFT 1.2 Hybrid SHVS CVT Pack - 83 ch - 20 490 € / 18 200 €*

De la sobriété à petit prix

PHOTOS : Y. LEFEBVRE



La Swift à boîte auto. brille par sa douceur en ville (où son levier de vitesses classique se montre pratique à manipuler en manœuvres), mais moins sur route à cause de son manque de réactivité.

Renouvelée au printemps dernier, la Swift est désormais proposée en boîte auto. à variation continue (CVT). Une transmission uniquement disponible sur les versions à deux roues motrices et avec les finitions Privilege et Pack. Douce, elle s'apprécie dans les embouteillages, mais

aussi en ville, où les arrêts et redémarrages sont fréquents, ainsi qu'en manœuvres, où elle brille par l'absence d'à-coups. Une douceur qui se poursuit à des vitesses plus élevées, sur la route, mais qui ne suffit plus : l'agrément de conduite pâtit alors de la lenteur de cette transmission. A l'accé-

lération, le bloc micro-hybride fait du bruit en attendant que la boîte sélectionne le bon rapport. A son crédit cependant : comparée à celle de la version à boîte manuelle, la consommation augmente de seulement 0,1 l/100 km en moyenne, pour tout juste 5 l/100 km. ■

NOS MESURES



Moteur essence	3 cyl. en ligne, 12S
Hybridation	Altern-dém.
Cylindrée	1 197 cm ³
Couple maxi	112 Nm
CO ₂ /Bonus ou malus	106 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1 000 m D. A.	34s2 ■
Reprises 80 à 120 km/h en D	8s8 ■
Consommation moyenne	5 l/100 km ■
Route/Autoroute/Ville	4,7/5,6/4,7 l/100 km
Coffre	295 dm ³ ■
Dim. L x l x h, en m	3,86 x 1,74 x 1,50

La boîte auto. CVT

Type	A variation continue
Rapidité	Correcte
Douceur	Bien
Surcoût	1 200 €

Le verdict



Intéressant ■

DACIA SANDERO 1.0 TCe CVT Journey - 90 ch - 19 000 € / 19 100 €*

Une citadine polyvalente et bien équipée



PHOTOS : A. SAUNIER



Douce et bien gérée, la boîte CVT est fort agréable au quotidien. Malheureusement, elle n'est disponible que sur la plus coûteuse des finitions et entraîne un léger malus supplémentaire.

Impossible d'évoquer les voitures bon marché sans parler de la Sandero, disponible elle aussi avec une boîte auto. Il s'agit en l'occurrence d'une CVT, obligatoirement couplée au bloc essence TCe 90. Dommage, ce moteur n'est pas le plus intéressant de la gamme, l'Eco-G 100 ch per-

mettant de faire des économies en roulant au GPL. Surtout, cette boîte n'est disponible qu'avec la finition haute Journey, cette Sandero devenant alors la plus chère de toute la gamme. Certes, tout est relatif, mais elle écope aussi d'un petit malus supplémentaire. Heureusement, la CVT se

fait pardonner avec une belle douceur d'usage en toutes circonstances. Si le moteur grimpe dans les tours en relance, il est relativement bien insonorisé, et redescend rapidement à allure stabilisée. La conso augmente de 0,6 l/100 km face à la boîte manuelle, mais reste correcte. ■

NOS MESURES


Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S
Hybridation	Non
Cylindrée	999 cm ³
Couple maxi	142 Nm
CO ₂ /Malus	129 g/km/450 €
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1 000 m D. A.	36s ■
Reprises 80 à 120 km/h en D	10s9 ■
Consommation moyenne	6,9 l/100 km ■
Route/Autoroute/Ville	6,5/7,3/6,8 l/100 km
Coffre	380 dm ³ ■
Dim. L x l x h, en m	4,09 x 1,76 x 1,50

La boîte auto.
CVT

Type	A variation continue
Rapidité	Bien
Douceur	Très bien
Surcoût	2310 €

Le verdict


Intéressant ■

CITROËN ë-C3 You - 113 ch - 44 kWh - 23 300 € / 19 600 €*

Une citadine électrique confortable



A. SAUNIER



Confortable et bien positionnée côté prix, l'ë-C3 a de beaux arguments. Logiquement, l'écart avec l'entrée de gamme thermique est élevé.

Changeement de positionnement pour la C3, qui se place désormais en face de la Dacia Sandero en thermique, et de la Spring dans cette version électrique. Les tarifs sont donc attractifs, mais on n'a pas l'impression de rouler dans une auto dépouillée pour autant. Surtout que l'ë-C3 reçoit les petites attentions typiques de la marque, comme les suspensions à butées hydrauliques et les sièges au moelleux accueillant. Autre bonne nouvelle: bonus déduit, cette électrique n'est pas beaucoup plus chère que la C3 thermique à boîte auto. équivalente, et l'agrément de l'électrique n'est plus à prouver, surtout en ville. En revanche, en entrée de gamme, face à la thermique à boîte manuelle en 100 ch, l'écart est plus important (5 100 €*). Et si l'autonomie est correcte, elle limite un peu sa polyvalence. ■

NOS MESURES


Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Capacité batterie	42 kWh
Couple maxi	120 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 3000 €
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1 000 m D. A.	35s2 ■
Reprises 80 à 120 km/h en D	8s4 ■
Autonomie moyenne	245 km ■
Route/Autoroute/Ville	260/195/280 km
Temps de charge Wallbox	7 h
Sur borne rapide ⁽¹⁾	25 mn
Coffre	310 dm ³ ■
Dim. L x l x h, en m	4,02 x 1,76 x 1,57

La boîte auto.
Electrique

Type	Electrique
Rapidité	Très bien
Douceur	Très bien
Surcoût	-

Le verdict


Intéressant ■

MG3 1.5 Standard - 195 ch - 19 990 € / 19 600 €*

Une citadine hybride sobre et performante



PHOTOS : N. SOLER



Pas chère, performante et sobre... Imbattable, la MG3 ? Sa boîte n'est pas parfaite, son ergonomie non plus, mais l'ensemble impressionne.

Comme à son habitude, MG vole dans les plumes des références établies. La MG3 est une citadine hybride, rivale des Renault Clio, Peugeot 208, Toyota Yaris, etc. Sauf qu'elle offre près de 200 ch, et à des prix très attractifs ! Performant et sobre, son ensemble hybride fonctionne selon un mode particulier. Sous 80 km/h (et surtout en ville), la MG3 se conduit principalement comme une électrique, douce, silencieuse et réactive. Au-delà, le moteur thermique entre en action via une boîte à trois rapports. Excellent dans la majorité des situations ! Sauf si la batterie est vide ou que l'on sollicite l'ensemble sur autoroute (accélérations, reprises) : alors, les limites du quatre cylindres de 102 ch sont vite atteintes et les passages de rapports, lents. Dans l'ensemble, cependant, surtout à ce prix, la MG3 Hybrid+ semble difficile à battre. ■

NOS MESURES


Moteur essence	4 cyl. en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électr. 136 ch
Cylindrée	1 498 cm ³
Couple maxi	250 Nm
CO ₂ /Malus	100 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1 000 m D. A.	28s8 ■
Reprises 80 à 120 km/h en D	4s7 ■
Consommation moyenne	5,4 l/100 km ■
Route/Autoroute/Ville	4,7/6,1/5,3 l/100 km
Coffre	306 dm ³ ■
Dim. L x l x h, en m	4,12 x 1,80 x 1,51

La boîte auto.
Hybrid+

Type	Robotisée + électr.
Rapidité	Correcte
Douceur	Correcte
Surcoût	-

Le verdict


Une référence ! ■

PEUGEOT 208 1.2 Hybrid Style - 100 ch - 23 550 € / 20 700 €*

Une citadine star du marché



Plus sobre, plus performant, l'ensemble hybride de 100 ch fait vite oublier son surcoût face à la version thermique à boîte manuelle.

Après avoir reçu le nouveau bloc hybride 48 V de 136 ch, la 208 accueille désormais son petit frère de 100 ch. Le principe est identique, avec un moteur électrique de 28 ch logé dans la boîte à double embrayage. Le résultat est donc globalement le même. L'ensemble est performant et réactif mais reste assez sobre, grâce, notamment, à quelques phases électriques en ville. La boîte, qui se montre douce en mouvement, peut en revanche faire subir des à-coups à ses occupants lors des manœuvres et émettre des chuintements électriques. Si le surcoût de 1 900 €* n'est certes pas totalement négligeable, cet hybride consomme moins que le 100 ch à boîte manuelle (-0,4 l/100 km en moyenne). Ajoutez à cela des performances supérieures et un agrément en hausse, et cette dépense devient raisonnable.

NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électr. 28 ch
Cylindrée	1 199 cm ³
Couple maxi	205 Nm
CO ₂ /Bonus ou malus	101 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1 000 m D. A.	32s2
Reprises 80 à 120 km/h en D	7s2
Consommation moyenne	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,3/5,8/5,2 l/100 km
Coffre	345 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,06 x 1,75 x 1,43

La boîte auto.

e-DCS6

Type	Double embrayage
Rapidité	Bien
Douceur	Correcte
Surcoût	1 900 €

Le verdict

Intéressant

MG ZS 1.5 Hybrid+ Standard - 197 ch - 22 990 € / 23 040 €*

Un SUV hybride musclé et spacieux



Malgré une ergonomie imparfaite et une boîte parfois hésitante, le ZS reste un champion du rapport prix/prestations. Et il est sobre !

Comme la citadine MG3 dont il dérive techniquement, le MG ZS hérite d'un ensemble hybride impressionnant sur le papier: 195 ch maxi, "gros" moteur électrique de 136 ch, consos faibles, tarif très serré... S'y ajoutent ici les avantages d'un SUV plus imposant, concurrent des Peugeot 2008 et Renault Captur. Comme sur la petite sœur, le système hybride demande un court temps d'adaptation. Il fonctionne fréquemment grâce au moteur électrique seul, et c'est tant mieux. Mais quand la vitesse augmente ou que l'on demande des relances franches, la boîte à seulement trois rapports et le moteur thermique de 102 ch peuvent tirer la langue et faire apparaître quelques hésitations. Désagréable sur l'autoroute, mais on ne le ressent pas vraiment ailleurs. Reste que le rapport prix/prestations impressionne.

NOS MESURES

Moteur essence	4 cyl. en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électr. 136 ch
Cylindrée	1 498 cm ³
Couple maxi	128 Nm
CO ₂ /Malus	113 g/km/150 €
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1 000 m D. A.	29s7
Reprises 80 à 120 km/h en D	6s6
Consommation moyenne	6,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/7,6/6,1 l/100 km
Coffre	432 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,43 x 1,82 x 1,64

La boîte auto.

Hybrid+

Type	Robotisée + électr.
Rapidité	Correcte
Douceur	Correcte
Surcoût	-

Le verdict

Une référence !

FIAT 600 1.2 Hybrid DCT6 - 100 ch - 24 900 € / 23 900 €*

Un petit SUV stylé et confortable



Sous sa robe italienne, le 600 reprend des éléments répandus chez Stellantis, dont l'ensemble hybride 100 ch à double embrayage. Le tout est plutôt sobre, et mieux insonorisé qu'ailleurs dans le groupe.

Sous ses faux airs de Fiat 500 gonflée à l'hélium, le Fiat 600 utilise la même plate-forme et les mêmes moteurs que le Peugeot 2008. On retrouve donc, en entrée de gamme, ce trois cylindres hybride de 100 ch. Grâce au couple de l'ensemble, les performances sont suffisantes, même

si la version 136 ch n'est facturée que 1 500 € de plus et peut donc être tentante. En l'état, le 600 de 100 ch est parfaitement compétent, d'autant qu'une bonne insonorisation permet de filtrer les bruits du système hybride, bien mieux masqués qu'à bord de beaucoup d'autres modèles du

groupe. Dommage que ce ne soit pas le cas des bruits d'air. Notons aussi le bel agrément de la boîte, plaisante et réactive (sauf en manœuvres, où elle génère quelques à-coups). Enfin, le 600 est plutôt bien positionné côté tarifs, sans pour autant rogner sur l'équipement moderne.

NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électr. 28 ch
Cylindrée	1 199 cm ³
Couple maxi	205 Nm
CO ₂ /Bonus ou malus	109 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1 000 m D. A.	32s1
Reprises 80 à 120 km/h en D	7s1
Consommation moyenne	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/6,4/6,3 l/100 km
Coffre	368 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,18 x 1,79 x 1,54

La boîte auto.

DCT6

Type	Double embrayage
Rapidité	Bien
Douceur	Correcte
Surcoût	-

Le verdict

Intéressant



Le nouveau Ford Puma

ESSENCE

1.0 EcoBoost Hybrid Powershift

ST-Line

125 ch - 6,3 l/100 km

30 590 € / 27 600 €*


PHOTOS: A. PAUMARD

Cette semaine, nous avons confié le Ford Puma restylé à trois propriétaires de véhicules équivalents. Yohann, Laura et Rudy nous livrent leurs impressions.

YOHANN Pharmacien, St-Jean-de-la-Ruelle (45)



Il possède un **Peugeot 2008**
1.2 Hybrid e-DCS6 Allure
32 700 € - 136 ch - 5,8 l/100 km

Une fois au volant, ce Puma
a un petit truc en plus !

Le design

Les galbes de la carrosserie de ce Puma contribuent à lui donner une allure sportive, bien "posée" au sol. Néanmoins, à l'avant, la calandre détachée des phares manque d'homogénéité. Mais c'est davantage l'effet massif de l'arrière, dû à l'absence d'habillage entre les feux, qui me dérange.

La vie à bord

Avec son logement sous le plancher, le volume de coffre du Puma est incomparable ! Les places arrière me semblent aussi aptes à une utilisation familiale. Et ici, il y a deux ports USB (un seul dans le 2008). Assis au volant, je constate une meilleure vision de la route, grâce à la forme de la planche de bord. Idem pour la visibilité du bloc compteurs. Le grand écran central fait aussi son petit effet. Cependant, les commandes "tout tactile" ne sont pas des plus pratiques...

Au volant

La position de conduite est idéale (photo). Je constate par ailleurs un meilleur dynamisme du Puma dans les virages. C'est intéressant, car je m'y sens davantage en confiance qu'à bord de mon 2008. Cela apporte même un côté fun à la conduite. Ajouté au moteur, tout à fait la hauteur, je lui attribue donc le point de la conduite.



LAURA Comptable, Fresnes (94)



Elle possède un **Renault Captur**
1.6 E-Tech Techno
30 900 € - 145 ch - 5,5 l/100 km

Le coffre présente un
véritable atout à mes yeux

Le design

J'aime bien l'expression des phares du Puma. On dirait de gros yeux ! Les proportions de la calandre s'y marient parfaitement. Le profil arrondi casse également les codes habituels d'un SUV. L'arrière, très bas, contribue aussi à ce style esthétique singulier que je salue !

La vie à bord

La dalle multimédia est mieux intégrée que celle du Captur, haute et verticale. J'aurais apprécié des habillages un peu plus colorés, néanmoins, la planche de bord n'est pas mal. La charge à induction est mieux positionnée ici, mais il y a moins de place pour poser des choses autour. Idem pour la boîte à gants. L'espace à l'arrière, surtout pour la tête, n'est pas non plus son fort, et il manque des buses d'aération dédiées. Cependant, ma découverte du coffre, carrément familial, rebat les cartes à l'avantage du Puma.

Au volant

La forme un peu carrée du volant permet une bonne préhension. Mais quelle mauvaise idée de grouper sur le seul commodo de gauche clignotants, phares et essuie-glaces (photo) ! Autre point négatif : le débattement trop ample de la commande de boîte. Dommage, car ce Puma est plaisant à conduire et plutôt économique.



RUDY Chef d'atelier, Lieusaint (77)



Il possède un **Ford Puma**
1.0 EcoBoost Hybrid Powershift ST-Line
29 400 € - 125 ch - 6,3 l/100 km

Le Ford n'a pas pris une ride
et améliore certains détails

Le design

Malgré les années qui passent, le Puma conserve son look à part. Sa ligne sportive fait toujours son effet, tout comme l'expression des phares. L'évolution du style des leds de jour ne change d'ailleurs pas franchement avec le restylage. Je remarque davantage le nouveau dessin des jantes, plutôt réussi.

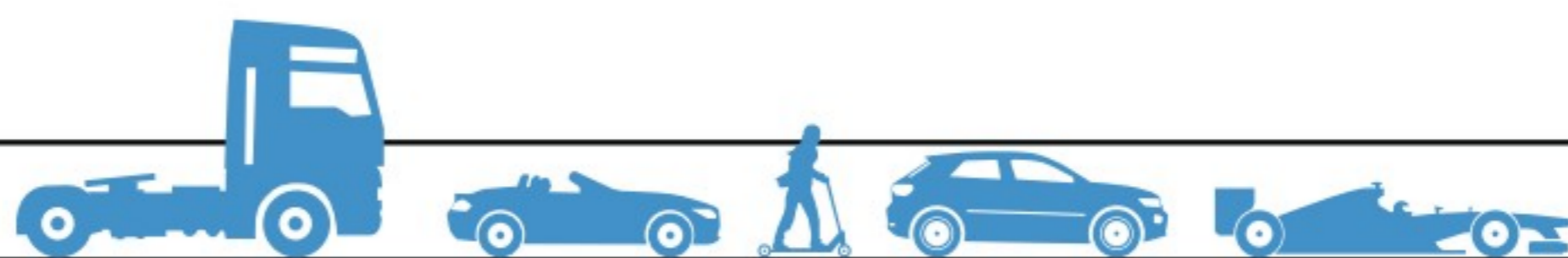
La vie à bord

Le coffre du Puma est vraiment top (photo), surtout pour partir en vacances. Bon, néanmoins, à trois à l'arrière, on reste serré... En fait, le gros changement se situe au niveau de la planche de bord. L'écran central est mieux intégré à l'ensemble. Et même s'il est bien plus grand, il gêne moins la vision de la route. Le volant est aussi agrandi. Trop même ! Esthétiquement, je n'aime pas. En revanche, ce Puma supprime l'une de ses lacunes en permettant la connexion sans fil avec Android Auto ou Apple CarPlay.



Au volant

D'expérience, je peux vous dire que le Puma tient très bien la route ! C'est non seulement sécurisant, mais bénéfique aussi au plaisir de conduire. Dans ces conditions, j'ai le sentiment que ce moteur manque un peu de chevaux... En revanche, sa consommation raisonnable est un réel atout.



Toyota Land Cruiser Un baroudeur iconique remis au goût du jour

2.8 Diesel Lounge - 205 ch - 91 000 € / 161 000 €*



Y. LEFEBVRE

Papy résiste, mais à quel prix !

A lors que bon nombre de ses concurrents ont jeté l'éponge (Mitsubishi Pajero, Nissan Patrol...), le Toyota Land Cruiser poursuit son bonhomme de chemin. Un véritable exploit tant les nouvelles normes de sécurité et, plus encore, celles environnementales poussent à la retraite ce genre de véhicule. Rien que pour le malus écologique, le Land Cruiser atteint la tranche maximale (70 000 €!) à cause des 279 g/km de CO₂ rejetés par son gros moteur 2.8 diesel de 205 ch, en attendant le bloc micro-hybride de 48 V prévu cette année. Ce surcoût exorbitant fait grimper son vrai prix à... 161 000 €! Un tarif vertigineux que Toyota compense en partie par une richesse d'équipement inhabituelle chez le japonais. Les options,

comme la troisième rangée de sièges (2 000 €), se comptent sur les doigts d'une main. Mais le principal atout du "Land" s'apprécie hors des sentiers battus. Malgré son poids et ses mensurations XXL, cet authentique baroudeur franchit des obstacles naturels avec l'aisance d'un cabri. Et sur le bitume? Malgré la nouvelle direction à assistance électrique plus précise, les routes sinueuses ne représentent pas son terrain favori. Le châssis échelle, avec pont rigide à l'arrière, n'offre pas une agilité exemplaire. Ce légendaire 4x4 affectionne plus les grands axes, où son couple titanesque facilite les dépassements. Mais ses suspensions trépidantes et son diesel bruyant dégradent le confort. Sans oublier son appétit élevé, qui rend les ravitaillements... douloureux! **Charles Thouluc**



NOS MESURES

Vitesse maxi	174 km/h
Accélération 1 000 D. A.	33s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8
Poids	2 461 kg
Diamètre de braquage	12,8 m
Consommation cycle mixte	10,2 l/100 km
Freinage de 130 à 0 km/h	69 m

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	2 755 cm ³
Puissance maxi	205 ch à 3 000 tr/mn
Couple maxi	500 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	279 g/km / + 70 000 € ⁽¹⁾
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 8 rapports
Pneus	265/60 R20
Réservoir	80 litres
Dim. L x l x h, en m	4,93 x 1,98 x 1,93
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

Le verdict



Décevant



Plus que le maintien des cuisses, perfectible à cause de la banquette basse et pas assez creusée, on apprécie les cotes généreuses. Le coffre est gigantesque. Mais son seuil élevé le rend difficile d'accès.

Ergonomie mieux étudiée, équipements riches et modernes, présentation soignée avec des matériaux plus valorisants témoignent d'une montée en gamme du Land Cruiser.

1. Sur un véhicule pénalisé par le malus maximum (70 000 €), la surtaxe au poids ne s'applique pas.

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus écolo.

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)

N° 1906 - 14.03.2025



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Trousse de premiers secours 41 pièces de Carpoint



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Trousse de premiers secours Carpoint,
16,60 € sur Planet-line.com

Avoir une trousse de premiers secours dans son véhicule n'est pas obligatoire en France, contrairement à certains pays voisins, mais s'avère précieux en cas de pépin. Carpoint propose un kit de 41 pièces, comprenant l'essentiel pour réaliser des soins d'urgence.

Comment ça marche ?

Cette boîte rigide (21,5 x 14 x 5,5 cm) contient trois compresses stériles 5 x 5 cm, trois bandages élastiques (deux de 6 cm de large et un de 8 cm), un bandage triangulaire, une paire de ciseaux, une pince à épiler, une paire de gants, vingt pansements hydrofuges (assortis en tailles), cinq bandes de pansements hydrofuges à découper, une bande de sparadrap (2,5 cm de large) et quatre lingettes désinfectantes imbibées. Le fabricant

a aussi inclus un guide répertoriant les gestes de premiers secours en fonction des blessures les plus courantes.

Au final

On apprécie la boîte rigide, qui protège efficacement son contenu et facilite son rangement, ainsi que la présence d'un guide des premiers secours. La qualité des pansements et compresses est bonne, et leurs dates de péremption sont suffisamment éloignées. Mais la paire de ciseaux (lame courte de 2,5 cm) est trop fragile et ne permet pas de découper des vêtements épais. On regrette aussi l'absence d'une couverture de survie, élément essentiel dans un kit automobile. Le rapport qualité/prix reste intéressant face à d'autres trousses du marché.

Bien ● ● ● Moyen ● ● ● Décevant ● ● ●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

Le 4 cylindres boxer



PHOTOS: SUBARU

La WRX **1**, comme beaucoup de modèles de la gamme Subaru, dispose d'un moteur boxer, c'est-à-dire à quatre cylindres à plat opposés **2**.

Popularisé par la Coccinelle et, plus récemment, par les Subaru, le quatre cylindres boxer fait désormais figure de curiosité. Quelles sont ses particularités ?

Comment ça marche ?

Ce moteur organise ses quatre cylindres à plat, répartis sur deux rangées se faisant face. Dans les chambres de combustion, les pistons opposés

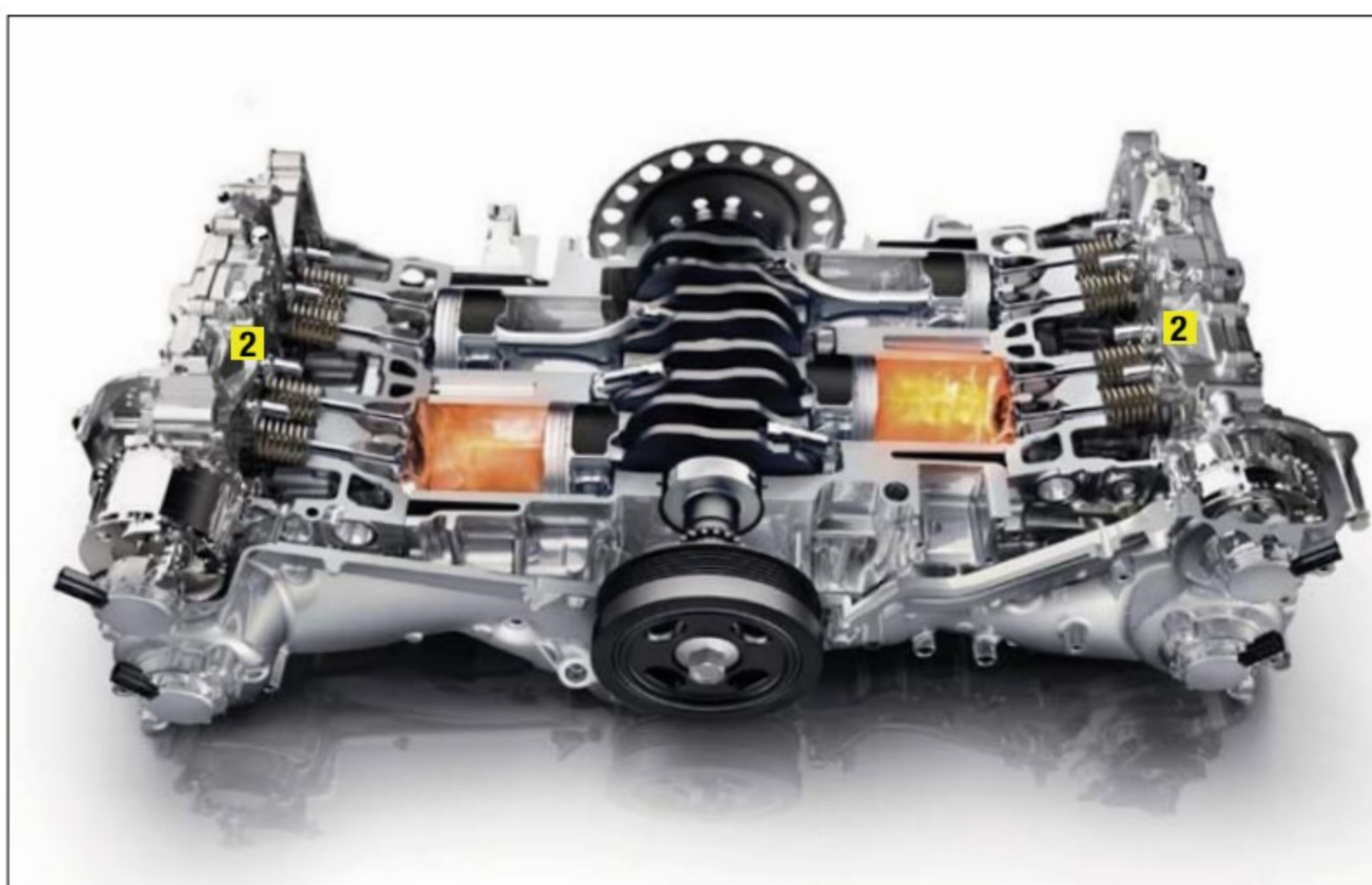
se meuvent de façon symétrique, comme des boxeurs frappant leurs gants, d'où l'appellation. Par rapport à un quatre cylindres en ligne classique, le boxer est naturellement plus équilibré, ce qui fait qu'il émet moins de vibrations, mais il bénéficie surtout d'un centre de gravité nettement plus bas. Accessoirement, il prend moins de place lorsqu'il est implanté

en position longitudinale. En revanche, il est plus coûteux à fabriquer, car il nécessite deux culasses au lieu d'une seule. Son gabarit particulier (il est bas et court, mais large) rend par ailleurs son intégration compliquée dans des plates-formes existantes.

À l'usage

Si le moteur boxer a été inventé par l'ingénieur Karl Benz à la fin

du XIX^e siècle, c'est bien évidemment grâce aux VW Coccinelle et Transporter – le célèbre Combi – qu'il aura été popularisé (la première aura été produite à plus de 21 millions d'exemplaire!). Aujourd'hui, seuls les japonais Subaru et Toyota (GR 86), ainsi que l'allemand Porsche (Boxster et Cayman) proposent encore ce type de mécanique.



PRATIQUE

Par J. Palaz

Jantes abîmées : comment les réparer ?

Avec l'augmentation des tailles et la complexification des structures, le prix des jantes en aluminium ne cesse de croître. Il est donc souvent plus judicieux de les réparer, plutôt que de les remplacer en cas de dommage.

Depuis quelques années, les jantes en aluminium se sont généralisées et améliorent le design des véhicules. Cependant, elles sont aussi plus vulnérables aux chocs, notamment à cause de pneus de plus en

plus larges (donc "taille basse") et de structures qui dépassent souvent le flanc du pneu. Ainsi, au moindre contact avec un trottoir, l'aluminium est marqué de façon permanente. Et en cas de choc important, des déformations ou

des fissures peuvent apparaître. Heureusement, des réseaux de réparateurs (Fixalu, AWRs, Jantes Alu Services, Repar'Jantes, Jante Express...) proposent depuis près de vingt ans des services de remise à neuf.



N. SOLER

ÉRAFLURES OU RAYURES : ENTRE 30 ET 200 €



PH. TISSIER / PILOU



SHUTTERSTOCK

■ Les éraflures, souvent dues à une mauvaise manœuvre en se garant, sont un dommage courant. Heureusement, elles peuvent être éliminées moyennant une trentaine d'euros si vous le faites vous-même (voir n° 1861). Il s'agit d'appliquer une pâte en aluminium sur la jante préalablement nettoyée et poncée. Il faut ensuite lisser la réparation puis la peindre.

■ Chez un professionnel, le processus, classique, est un peu plus coûteux (de 100 à 200 €). Après avoir vérifié que la géométrie de la jante n'a pas été modifiée, le professionnel ponce, à la main, les zones endommagées pour lisser la surface. Puis un vernis ou une peinture est appliqué pour restaurer l'aspect d'origine de la jante. Cette dernière étape exige un savoir-faire certain, afin que la jante réparée soit identique à celles encore intactes.

Le prix dépend logiquement du nombre et de l'ampleur des éraflures. Mais dans tous les cas, il reste bien inférieur à celui d'une jante neuve.

CASSURE OU FISSURE : ENTRE 200 ET 300 €

■ La réparation de jantes cassées ou fissurées est plus délicate et nécessite un professionnel expérimenté. Avant d'intervenir, la géométrie de la jante est vérifiée pour repérer d'éventuels défauts structurels.

■ Le réparateur effectue une découpe autour de la fissure pour enlever la zone fragilisée, souvent oxydée. Ensuite, à l'aide d'un poste à souder, il comble les manques de matière.

■ Plusieurs étapes de ponçage sont réalisées pour aplanir la surface : au tour pour enlever l'excédent de matière, puis à la ponceuse pour obtenir une finition homogène et un arrondi parfait.



N. SOLER

VOILE OU DÉFORMATION : ENTRE 100 ET 250 €

■ Pour savoir si une jante a été déformée après un choc, comme un passage sur un nid-de-poule, il est nécessaire d'utiliser des appareils de mesure spécialisés. La jante est fixée et mise en rotation sur un outil qui permet de détecter les points de déformation, grâce à une aiguille placée sur le bord qui oscille en fonction de ceux-ci.

■ Une fois le relevé effectué, l'aluminium est chauffé à environ 250 °C pour redresser la structure à l'aide d'une presse hydraulique. Un contrôle final est réalisé après l'opération.

■ Le coût de ce type de réparation n'est pas plus élevé que celui d'une intervention esthétique. A noter, des entreprises comme Repar'Jantes ou Jante Express offrent des garanties sur leur travail.

PASSAGE EN PEINTURE OBLIGATOIRE

■ La restauration de jantes chez un pro implique un passage en cabine. Pour ce faire, deux procédés existent et donnent un excellent résultat.



SHUTTERSTOCK



SHUTTERSTOCK

Peinture liquide polyuréthane : reconnue pour sa résistance aux agressions extérieures comme l'humidité, les UV et les gravillons. Cette peinture est appliquée puis tendue par un passage en étuve. Cela favorise l'évaporation des solvants et assure une parfaite adhérence du revêtement. Ce procédé, utilisé par des spécialistes comme Fixalu, permet d'obtenir une finition brillante et durable.

Peinture époxy en poudre : elle offre une meilleure résistance mécanique et chimique. La poudre est pulvérisée de manière électrostatique sur la surface de la jante pour assurer une répartition uniforme et une excellente accroche. Ensuite, la jante est passée au four à environ 200 °C pour polymériser la peinture et garantir sa résistance. Ce procédé est notamment utilisé par Techni'jantes.



ÉQUIPEMENTS HIGH-TECH

Comment les tester avant d'acheter ?

La conduite semi-autonome



Elle est qualifiée de niveau 1 lorsque seul le régulateur de vitesse, qui peut être adaptatif (freine et accélère seul), est présent. Elle passe au niveau 2 si l'auto est capable de corriger la trajectoire par elle-même et de s'arrêter/redémarrer dans les embouteillages.

COMMENT LA TESTER ?

■ Sur un axe dégagé et, si possible comportant peu de courbes (voie rapide, autoroute), enclenchez-la. La voiture doit

alors conserver son allure, y compris en montée. La moindre action sur la pédale de frein ou l'embrayage doit la désactiver.

■ Si l'auto est dotée du niveau 2, le test doit se faire sur une route comportant plusieurs voies dans le même sens de circulation. Une fois le système activé, le véhicule doit caler sa vitesse sur celui qui le précède s'il est plus lent (jusqu'à l'arrêt) et retrouver automatiquement la vitesse programmée une fois que ce dernier a laissé le champ libre. Lâchez quelques secondes le volant pour vous assurer que l'auto suit le marquage.

Combien coûte une réparation ?

- De 150 à 500 € pour une mise à jour
- De 400 à 1 000 € pour remplacer les commandes
- De 2 000 à plus de 5 000 € pour réparer un dispositif de niveau 2

Le frein de parking électrique



Il a remplacé le traditionnel levier manuel sur presque tous les modèles. Ce dispositif se pilote depuis un simple basculeur, qui reste généralement situé sur la console entre les deux sièges avant.

Mais il est souvent couplé à une fonction automatique.

COMMENT LE TESTER ?

■ Au démarrage, passer la première vitesse puis débrayer (simplement passer en D et accélérer si la boîte est automatique ou pilotée) doit suffire à le désengager. Pour vous assurer qu'il s'enclenche bien, arrêtez-vous dans une rue en pente, coupez le contact puis retirez votre pied du frein. L'auto doit rester immobile. Assurez-vous également qu'il s'active et se désactive sans problème avec la commande manuelle.

Combien coûte une réparation ?

- De 150 à 400 € pour le bouton de commande
- De 200 à 500 € pour le capteur de position de l'embrayage
- De 1 000 à 2 000 € pour le système complet

Le détecteur de somnolence



A l'aide de capteurs situés notamment au niveau de la direction et/ou d'une caméra infrarouge, ce système analyse les temps de réaction du conducteur ou repère des manœuvres inhabituelles qui pourraient trahir un état de fatigue avancé. Une alerte sonore et/ou visuelle avertit alors de la nécessité de faire une pause.

COMMENT LE TESTER ?

■ Lors de l'essai, donnez de petits – mais très secs – coups de volant répétés. En à peine quelques secondes, l'alarme doit se manifester. Si l'auto est équipée d'une caméra (elle est, le plus souvent, située sur la colonne de direction), masquez-la.

Combien coûte une réparation ?

- De 150 à 500 € pour une mise à jour
- De 300 à 600 € pour un capteur de direction
- Plus de 2 000 € pour une caméra infrarouge

L'affichage tête haute



Ce dispositif projette les principales informations nécessaires à la conduite (vitesse, alertes en tout genre, navigation...) sur une lame en plexiglas située au sommet de la planche de bord ou directement sur le pare-brise, c'est-à-dire dans le champ de vision du conducteur, qui n'a ainsi plus à quitter la route des yeux.

COMMENT LE TESTER ?

■ Après avoir vérifié que cet affichage est bien activé (il peut se déconnecter grâce à une commande au tableau de bord ou via la tablette tactile), contrôlez simplement que les informations sont effectivement projetées et que, si l'auto en est dotée, la lame de plexiglas se déploie et se rétracte sans problème.

Combien coûte une réparation ?

- De 1 000 à 2 500 € pour une lame et son moteur
- De 1 500 à 4 000 € pour le dispositif de projection complet



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

Au fil des années, les puces investissent de plus en plus nos autos. Une invasion qui entraîne l'apparition de fonctions électroniques toujours plus nombreuses... et toujours plus coûteuses à réparer. Aussi, avant d'acquérir l'une de ces occasions "sophistiquées", mieux vaut s'assurer que tout fonctionne pour le mieux.

Par Pierre Audemar



SHUTTERSTOCK

La caméra de recul



Elle affiche, sur l'écran central du véhicule, ce qui se passe derrière l'auto. Dans la quasi-totalité des cas, cette caméra est complétée de capteurs de stationnement arrière (ce que l'on appelle radar de recul), et parfois aussi à l'avant et sur les côtés. Des systèmes plus sophistiqués font appel à quatre caméras, voire davantage, afin de créer une vue à 360° autour de la voiture.

COMMENT LA TESTER ?

■ En enclenchant la marche arrière, vérifiez que l'image s'affiche et qu'elle n'est pas détériorée (zébrures, image très floue...). Sinon, nettoyez l'objectif à l'aide d'un chiffon doux et retentez l'expérience. Attention, avec certains systèmes (notamment ceux des modèles Stellantis), il est normal que l'écran laisse parfois apparaître des zones grisées. Si c'est le cas, elles doivent disparaître en déplaçant l'auto. ■ Afin de tester les capteurs, il faut s'approcher, à vitesse réduite, d'un obstacle. A environ 1,50 m de ce dernier, des bips espacés doivent se faire entendre. Ceux-ci doivent être de plus en plus rapprochés à mesure que la distance avec l'obstacle diminue. Jusqu'à devenir continu à environ 30 cm.

Combien coûte une réparation ?

- De 150 à 300 € pour une mise à jour
- De 200 à 400 € pour un capteur de stationnement
- De 800 à 2 000 € pour une caméra à remplacer

La climatisation automatique



Il suffit de choisir la température voulue à bord pour que le système s'occupe de tout : air chaud ou froid, force et direction du flux... On trouve désormais fréquemment des climatisations bizones, voire trizones et même quadrizones, capables de régler les différentes parties de l'habitacle à des températures distinctes.

COMMENT LA TESTER ?

- Commencez par opter pour la température la plus basse (généralement notée "LO" sur l'afficheur). En quelques secondes, la soufflerie doit atteindre la vitesse maximale et l'air devenir glacé (il ne dépasse alors pas les 4 °C). Puis, faites la manipulation inverse avec la température la plus élevée possible ("HI"). Là encore, l'air doit être pulsé à la vitesse maximale, en étant, cette fois-ci, presque brûlant.
- Dans le cas de climatisations comprenant plusieurs zones, effectuez chaque série de tests pour chacune des zones, certaines autos étant équipées de plusieurs compresseurs et systèmes de soufflerie.
- Si, lors du premier test, l'air n'est pas assez froid, prévoir, au minimum, une recharge de gaz. Mais le problème peut être plus grave (compresseur, condenseur, évaporateur...). En cas de déficit de chaleur, le souci vient probablement de la résistance. Enfin, si la ventilation ne fonctionne pas ou pas bien, prévoyez le remplacement d'un pulseur d'air.

Combien coûte une réparation ?

- De 60 à 150 € pour une recharge de gaz
- De 600 à 1 200 € pour un pulseur d'air
- De 700 à 1 500 € pour un condenseur
- De 800 à 1 500 € pour un compresseur
- De 800 à 2 500 € pour un évaporateur

La clé mains libres



Depuis le fond de votre poche, cette clé permet, au minimum, de démarrer la voiture simplement en appuyant sur un bouton situé sur la planche de bord, la console centrale

ou la colonne de direction. Dans certains cas, elle sert également à l'ouverture/fermeture des portes, que ce soit par contact – généralement au niveau de la poignée – ou simplement en s'approchant ou en s'éloignant.

COMMENT LA TESTER ?

■ Parmi les systèmes décrits ci-dessus, il est indispensable de s'informer, dans un premier temps, de celui qui équipe l'auto convoitée. Ensuite, suivant le cas, il faudra manipuler toutes les fonctions, puis répéter l'opération avec la seconde clé. Si cela ne fonctionne pas, ou mal, commencez par remplacer la pile !

Combien coûte une réparation ?

- De 3 à 15 € pour une pile
- De 120 à 300 € pour une reprogrammation
- De 150 à 500 € pour une clé
- De 250 à 800 € pour une poignée de porte

Le hayon électrique



Une simple pression sur un bouton, et le volet de coffre s'ouvre ou se ferme seul. Parfois, une fonction mains libres, qui se commande avec le pied, vient en complément.

COMMENT LE TESTER ?

■ En appuyant sur le bouton extérieur pour l'ouvrir et dans la feuillure pour le fermer. Si la fonction mains libres est de la partie, ouvrez et fermez le hayon en passant le pied sous le bouclier arrière.

Combien coûte une réparation ?

- De 400 à 800 € pour un vérin électrique
- De 800 à 1 400 € pour un capteur situé sous le bouclier arrière

Acheter une voiture d'occasion

Le lecteur de panneaux



Tous ces systèmes sont, en théorie, capables de reconnaître les limitations de vitesse. Les plus sophistiqués lisent également la plupart des interdictions et obligations...

COMMENT LE TESTER ?

■ Son comportement étant assez aléatoire même lorsqu'il n'y a pas d'avarie, il va falloir passer devant

plusieurs panneaux théoriquement reconnaissables pour savoir si le dispositif fonctionne correctement ou pas. Un taux d'échec de 1 à 2 sur 10 n'indique pas l'existence d'un problème.



Combien pour une réparation ?

● De 150 à 300 € pour une mise à jour ● De 800 à 2000 € pour une caméra

Les pleins phares automatiques



Qu'ils se contentent d'enclencher, lorsque c'est possible, les feux de route ou qu'ils soient matriciels (capables de réduire une partie de leur faisceau de façon à ne pas éblouir les autres automobilistes), ces projecteurs fonctionnent grâce à une ou plusieurs caméras.

COMMENT LES TESTER ?

■ L'idéal est d'essayer la voiture une

fois la nuit tombée. Sinon, il faut se référer aux témoins du tableau de bord. En effet, un voyant orange indique systématiquement un problème avec des phares matriciels. Si vous avez affaire à de "simples" feux de route automatiques, ce voyant n'est pas toujours présent. Reste qu'une défaillance de ce dispositif a pour unique conséquence de vous obliger à activer/désactiver vous-même les feux de route.



Combien coûte une réparation ?

● De 150 à 250 € pour une reprogrammation ● De 400 à 2500 € pour un phare complet

L'aide au maintien dans la file



Généralement nommé Lane Assist, mais parfois baptisé AFIL, ce dispositif "lit" le marquage au sol et intervient si la voiture s'apprête à chevaucher une ligne blanche (dans tous les cas si celle-ci est continue et uniquement quand les clignotants n'ont pas été activés si elle est discontinue). Selon les marques et les options choisies, une alerte sonore peut retentir, des vibrations se faire sentir dans

le volant et/ou la direction intervenir pour indiquer dans quel sens il faut tourner le volant pour redresser la trajectoire.



COMMENT LA TESTER ?

■ Sur une route dont le marquage est net, rapprochez-vous petit à petit des lignes blanches au sol, qu'elles se trouvent au centre de la voie ou signalent le bas-côté. Cette aide, qui a recours à une ou plusieurs caméras, doit alors se déclencher seule.



Combien coûte une réparation ?

● De 150 à 400 € pour une reprogrammation ● De 600 à 1500 € pour une caméra

La surveillance des angles morts



Grâce à des capteurs longue distance, l'auto est capable de vous indiquer si un véhicule est proche, que ce soit à l'arrière droit ou à gauche. S'allume alors un voyant, situé, selon les modèles, dans le rétroviseur extérieur, sur le montant de vitre ou encore sur la partie supérieure du tableau de bord.

Ce signal lumineux est parfois accompagné d'une alerte sonore. Certaines marques font plutôt appel à des caméras, mais le mode de fonctionnement reste le même.



COMMENT LA TESTER ?

■ Il suffit de s'arrêter au bord de la route, dans le sens de la circulation et sur une place de stationnement évidemment, et de laisser le moteur tourner. Chaque voiture qui vous dépasse devra être signalée préalablement par ce fameux voyant. Une opération à répéter des deux côtés.



Combien coûte une réparation ?

● 120 à 200 € pour une mise à jour
● De 250 à 600 € pour un capteur
● De 600 à 1500 € pour une caméra

Le système multimédia



La désormais incontournable tablette tactile qui trône sur les tableaux de bord permet de piloter la majorité, voire la totalité des fonctions d'agrément et de confort. Depuis la radio jusqu'à la navigation, en passant, parfois, par la climatisation, il suffit de pianoter pour accéder aux multiples réglages des voitures modernes.



COMMENT LE TESTER ?

■ Une fois le système allumé, vérifiez l'absence de problèmes d'affichage (pixels morts, barres noires, rayures sur l'écran...), puis commencez à pianoter sur les différentes fonctions afin de contrôler que l'écran répond bien aux pressions du doigt et ne se montre pas exagérément long pour basculer d'une fonction à une autre. Parmi les points majeurs à inspecter, il y a le GPS. Entrez une destination et vérifiez que celui-ci se lance automatiquement. Assurez-vous également que le guidage vocal fonctionne. En ce qui concerne la connectivité, jumelez votre smartphone via la prise USB mais également en Bluetooth. Vous ne manquerez pas de passer un appel mais aussi de lancer la musique présente dans votre smartphone.



Combien coûte une réparation ?

● De 150 à 300 € pour une mise à jour
● De 1400 à 12000 € pour un système complet

Ford C-Max

Pour Gilles Kleiber, la fin de non-recevoir que Ford lui a adressée est inacceptable et indigne d'un grand constructeur. Il a donc bien l'intention d'employer tous les moyens possibles pour faire plier la marque.



E. VAZZOLER/ANDIA

3 868 € payés à cause d'un ABS défaillant à 69 400 km !

Vous êtes très nombreux à nous l'écrire chaque semaine: jamais vous n'auriez imaginé que cette rubrique pourrait vous concerner directement un jour. Et pourtant... Gilles Kleiber, d'Oberhausbergen (67), fait partie de ces lecteurs qui pensaient que subir un problème lourd et coûteux et se retrouver en butte à la mauvaise foi d'un constructeur, cela ne pouvait arriver qu'aux autres. D'ailleurs, pour s'en prémunir, il a toujours pris soin de respecter à la lettre

le programme de maintenance établi par Ford pour son C-Max 1.0 EcoBoost 125 de 2018. Pourtant, alors qu'il a parcouru 69 400 km avec son monospace, celui-ci tombe en panne... et les ennuis commencent.

Un défaut bien connu

Ainsi, il y a quelques semaines, Gilles se voit contraint de déposer son auto chez un concessionnaire Ford. Il lui semble que le freinage de son C-Max pose problème. Rapidement, il apprend de la bouche du chef d'atelier

qu'il est, en effet, touché par l'un des maux les plus fréquents de la deuxième génération de ce modèle: la défaillance de la centrale ABS. En plus de ce calculateur, il faut donc remplacer les disques et plaquettes de frein avant, pour un coût global de 3 868 €. Concernant ces deux derniers points, rien de très choquant à presque 70 000 km. En revanche, le remplacement du calculateur semble anormal à Gilles. Pourtant Ford refuse de lui accorder la moindre prise en charge.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Si nous entrons dans le détail de la facture payée par Gilles, soit 3 868 €, il apparaît que 509 € correspondent à un forfait pour le changement des disques et plaquettes de frein avant. A ce chapitre, il n'y a pas beaucoup à récupérer (30 % maxi sur les disques, et rien pour les plaquettes). En revanche, sur le solde, soit 3 359 € pour le nouveau calculateur d'ABS, l'âge et le kilométrage du C-Max de Gilles justifient un rabais de 80 %, ce qui représente près de 2 690 € à rembourser à notre lecteur.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Mazda 3

Coûteux bruit

Depuis quelques jours, l'alternateur de ma Mazda 3 2.0 Skyactiv-G 122 de 2019 (70 000 km) émet un bruit inhabituel. Selon le concessionnaire, il n'y a pas d'autre solution que de le changer (2 814 €). Mazda propose 40 % de participation.

Mathieu Porcar, 57310 Rurange-lès Thionville

NOTRE CONSEIL Une fois n'est pas coutume, cette proposition correspond parfaitement à ce que prévoit le barème de nos experts. En effet, le remplacement d'un alternateur doit être pris en charge par la marque à 100 % jusqu'à 40 000 km et à 50 % à 80 000 km. De plus, l'âge de votre auto justifie d'appliquer 20 % de vétusté.

Renault Zoe

Simili-qualité

En 2021, j'ai acheté une Zoe R110 neuve. Elle a aujourd'hui 34 300 km et mon concessionnaire me demande 865 € pour remplacer l'assise du siège conducteur, la partie en "faux cuir" se déchirant. Et Renault refuse de passer à la caisse.

Eric Lefievre, 49730 Parnay

NOTRE CONSEIL Il est parfaitement normal de demander que Renault paie pour ce défaut. En effet, sauf en cas de souci lié à l'usage, une sellerie défectueuse est entièrement à la charge du constructeur jusqu'à 5 ans/100 000 km, au premier des deux termes atteints. Mettez-le donc en demeure par lettre recommandée avec AR.

AFFAIRE RÉGLÉE!

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

Peugeot a payé 85 % du capteur de suie

Une fois de plus, Peugeot a plié face à la pugnacité de l'un de nos lecteurs et l'intervention de nos experts. En effet, alors que, dans notre n° 1885, Hervé Larher, d'Epouville (76), pestait contre la marque au lion, cette dernière vient de lui faire parvenir des bons d'achat couvrant 85 % des frais engagés. Dans ce cas, il s'agissait d'une défaillance d'un capteur de suie survenue à 33 000 km sur un 3008 1.5 BlueHDi 130 de 2021. Facturée 584 €, cette opération était initialement restée la charge d'Hervé.



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

PHOTOS: F. GROUT / DPMULTIMEDIA



BIEN CHOISIR UN...

Nissan X-Trail 3 (2014-2021) à moins de 15 000 €

Toujours dans l'ombre du Qashqai dont il dérive étroitement, le X-Trail est à l'abri de l'inflation. Voilà qui en fait un bon plan pour qui recherche un vaste SUV pour la famille, à moindre coût.

Le X-Trail 3 a eu pour mission de proposer jusqu'à sept places dans un gabarit assez compact (4,65 m de long). Mais cette configuration n'était qu'optionnelle, et ce, quel que soit le niveau de finition. 60% des annonces concernent ainsi des versions cinq places, sans que cela ait un impact significatif sur le prix de vente. Quand l'option est présente, elle diminue de 100 dm³ le volume de coffre lorsque les strapontins du 3^e rang sont repliés, et le réduit à peau de chagrin une fois ceux-ci déployés (135 dm³). Ces places

sont en outre difficiles d'accès, et peu accueillantes. Heureusement, la banquette du 2^e rang (rabattable 40/60 jusqu'en 2018, puis 40/20/40) coulisse sur 26 cm et permet de ménager un peu de place pour les jambes des passagers du fond, tout en restant acceptable pour ceux du milieu. Avec cinq places de série, on peut embarquer 550 dm³ de bagages, suffisant pour partir en famille. A l'avant, le poste de conduite affiche une présentation toujours à la page. Mais il faut viser une Connect Edition (ou N-Connecta dès 2016)

pour bénéficier de l'écran tactile central, l'équipement incluant alors la clim' bizona ou le hayon électrique.

Des moteurs robustes

Comme le Qashqai dont il dérive, le X-Trail est plus à l'aise sur le bitume qu'en hors-piste, et il s'est surtout vendu en traction (75% des annonces tous moteurs confondus). Mais cette configuration n'a pas à rougir sur les chemins grâce à la garde au sol surélevée (21 cm). Pour aller plus loin, le X-Trail existe avec la transmission 4x4 All Mode, dotée d'un mode 4x2 et d'un blocage de différentiel. Le tout sans trop impacter la consommation (+ 0,3 l/100 km en moyenne avec le 1.6 dCi). La boîte auto. X-Tronic, proposée avec le 2.0 dCi, entraîne

0,7 l/100 km de surconsommation. Elle peut toutefois se passer de la transmission intégrale associée au même moteur dans la version à transmission manuelle. Douce et agréable en ville, cette boîte à variation continue est plus discutable sur les parcours exigeants, avec un effet moulinette qui fait grimper dans les tours un moteur rugueux. Le 1.6 dCi de 130 ch, plus modeste sur le papier, ne démerite pas et démontre une certaine nervosité. Bien assez pour le châssis, plus rassurant que dynamique. De manière générale, ces deux blocs se révèlent assez robustes. Il faudra toutefois s'assurer de leur bonne santé pour déceler d'éventuels soucis de filtre à particules sur le 2.0, ou de turbo sur le 1.6.

Par Soufyane Benhammouda

L'agencement du mobilier peut accuser le poids des ans, mais la présentation plutôt chic et la qualité de finition tiennent dans le temps. La dotation est aussi à la page.



Nombre de places: 5



Volume⁽¹⁾: 451/550 dm³

Le X-Trail fait difficilement rentrer la troisième rangée dans son coffre. Les passagers y seront très à l'étroit, mais la banquette coulissante permet de dégager un peu d'espace. En 5 places, le coffre est dans la moyenne.

1. En version 7 places (135 dm³ si 3^e rangée déployée)/5 places.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

■ Présente au lancement, la Visia hérite d'un pack Sécurité⁽¹⁾ à partir de 2018. Moins dépouillée, l'Acenta est plus accueillante avec l'indispensable clim' auto., les radars AV/AR et quelques automatismes. Elle a servi de base à la Business Edition, initialement réservée aux pros. La N-Connecta (dès 2016) apporte des aides à la conduite et le hayon électrique. Le haut de gamme Tekna se reconnaît à sa sellerie cuir et à sa sono Bose, réservée à la version 5 places.

LA DOTATION DE SÉRIE

Visia: • ABS + ESP • Airbags (6) • Banquette coulissante • Bluetooth • Ordinateur de bord • Radio-CD • Régulateur/limiteur de vitesse • Rétros électr. dégivrants • Stop/start.

Acenta: • Aide au stationnement AV/AR • Clim' auto. bizona • Levier de vitesses et volant cuir • Phares et essuie-glaces auto • Système audio 6 HP • Toit ouvrant panoramique • Vitres AR surteintées.

Business Edition: • Caméra de recul • GPS.

Connect Edition/N-Connecta: • Barres de toit argent • Clé mains libres • Ecran couleur central 7" • Hayon électr. • Jantes 19" • Nissan Safety Shield Plus⁽²⁾ • Vision 360°.

Tekna: • Hi-fi Bose • Sièges cuir chauffants AV/AR.



1. Lecture des panneaux, feux de route adaptatifs, alerte de franchissement de ligne, freinage d'urgence intelligent avec détection des piétons. 2. Surveillance des angles morts et de l'attention du conducteur, détection des objets en mouvement.

Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.6 dCi - 130 ch	1.6 dCi All Mode - 130 ch	2.0 dCi All Mode - 177 ch	2.0 dCi X-Tronic - 177 ch	2.0 dCi X-Tr. All M. - 177 ch
Vitesse maxi	177 km/h	177 km/h	194 km/h	195 km/h	195 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	34s2	34s1	32s	31s8	31s7
Reprises 80 à 120 km/h en 4^e/5^e/6^e	6s7/10s8/13s4	9s2/10s8/14s4	7s2/9s1/12s7	6s8 (en Drive)	7s (en Drive)
Consommation moyenne	7,2 l/100 km	7,5 l/100 km	8 l/100 km	8,2 l/100 km	8,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,7/7,6/7,2 l/100 km	7,1/7,9/7,6 l/100 km	7,8/8,3/7,9 l/100 km	7,7/8,3/8,6 l/100 km	8,3/8,6/9,1 l/100 km
Poids	1 675 kg	1 737 kg	1 788 kg	1 755 kg	1 830 kg
Freinage 130 à 0 km/h	69 m	68 m	68 m	68 m	73 m
Moteur turbo diesel	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 598 cm ³	1 598 cm ³	1 995 cm ³	1 995 cm ³	1 995 cm ³
Puissance maxi	130 ch à 4 000 tr/mn	130 ch à 4 000 tr/mn	177 ch à 3 750 tr/mn	177 ch à 3 750 tr/mn	177 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	320 Nm à 1 750 tr/mn	320 Nm à 1 750 tr/mn	380 Nm à 2 000 tr/mn	380 Nm à 2 000 tr/mn	380 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	129 g/km/2	139 g/km/2	149 g/km/2	148 g/km/2	158 g/km/2
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Automatique, 6 rapports	Automatique, 6 rapports

Un budget de 15 000 € permet d'accéder aux deux premiers diesels, avec le 1.6 dCi de 130 ch et le 2.0 dCi de 177 ch. Les deux peuvent être associés à une transmission 4x4, le deuxième ayant l'exclusivité de la boîte automatique à variation continue maison X-Tronic.

1.6 dCi 130: ce moteur largement éprouvé chez Renault se révèle solide. Plutôt sobre, il offre de bonnes relances sur la route. Très répandu, il se trouve en Tekna de 2017 avec 125 000 km dans le budget.

1.6 dCi 130 All Mode: beaucoup moins représentée, la version 4x4 n'a pas un gros impact sur les consommations et le surcoût n'est pas vraiment significatif.

2.0 dCi 177 All Mode: entraîné par chaîne, ce moteur (code M9R) est sans histoires. Seul le filtre à particules est à surveiller pour les autos qui roulent en ville. La boîte manuelle n'est livrée qu'avec la transmission 4x4. Les modèles disponibles sont rares. Visez un exemplaire de 2018 avec 140 000 km pour rester dans le budget.

2.0 dCi 177 X-Tronic: avec deux roues motrices en moins, la boîte auto. CVT offre plus de répondeur au SUV, hélas sans permettre de vraies économies à l'usage (consommation légèrement supérieure). Mais elle a le bon goût de s'afficher au même prix.

2.0 dCi 177 All Mode X-Tronic: seule version 4x4 à boîte automatique, elle n'améliore pas les performances, alors que l'appétit devient important (8,7 l/100 km en moyenne). Et on ne trouve pas de modèles avec moins de 150 000 km sous les 15 000 €.

Côté fiabilité

A surveiller

Boîte X-Tronic. Elle peut présenter des à-coups et des vibrations à l'accélération. Si tel est le cas, une reprogrammation est à prévoir (150 €). Une campagne de rappel a aussi été effectuée fin 2014 pour éradiquer des soucis de patinage de la courroie.

Electronique. Bugs de l'écran central, capteurs défectueux qui se manifestent par des voyants au tableau de bord... Des soucis électroniques peuvent se présenter, mais une reprogrammation corrige les problèmes (150 €).

Filtre à particules. Celui du 2.0 dCi est sensible à l'encrassement, surtout dans le cas d'un usage intensif en ville. A régénérer sur autoroute ou chez un pro (de 100 à 300 €). Sur tous les moteurs, la vanne EGR peut aussi s'encrasser.

Turbo. Sur le 1.6 dCi, des sifflements, trous à l'accélération ou pertes de puissance signalent sa fin de vie (1 500 €). Mais les cas sont rares.

Nous vous conseillons

Un 1.6 dCi 130 Tekna de 2017

Agréable, sobre et sans pépins, ce moteur est suffisant quelle que soit la transmission choisie. Visez une finition Tekna, riche en aides à la conduite et bien présentée. Un tandem très représenté, qui permet de dénicher de bonnes affaires.



A. SAUMIER

ADRESSE ERRONÉE, PLACE PAYÉE,
CARTE "HANDICAPÉS" VALIDE...

FPS abusif: la jurisprudence qui va booster votre requête



Vous avez reçu un forfait de post-stationnement (FPS) indu ? Voici les dernières décisions de justice du tribunal du stationnement payant (ex-CCSP), qui vont vous permettre d'étayer votre contestation et, surtout, de vous assurer un classement sans suite bien plus rapide.

A raison de 150 000 requêtes traitées en 2024, de 200 000 nouvelles demandes reçues cette même année et de 290 000 dossiers encore à instruire, le tribunal du stationnement payant (TSP) de Limoges⁽¹⁾ sature. Un engorgement dû en grande partie aux contentieux de masse engendrés par les "sulfateuses à PV" qui se sont multipliées et qui distribuent les FPS sans discernement. Et à quelques collectivités qui tendent à rejeter des recours administratifs préalables obligatoires (Rapo), qui auraient dû être d'emblée classés sans suite. Ce qui oblige des dizaines de milliers de requérants à saisir le TSP et à devoir souvent patienter plus de deux ans avant d'obtenir une réponse à leur dossier ! D'où l'intérêt de citer, dès le recours auprès de la commune, les décisions favorables à votre cas. Vous optimiserez ainsi vos chances d'avoir illico gain de cause.

Vous étiez en train de régler votre stationnement

Le ticket que vous avez pris prouve à lui seul que vous aviez payé votre redevance de stationnement. Le tribunal admet, en effet, qu'un délai sépare nécessairement l'immobilisation du

véhicule et le paiement. De nombreuses municipalités offrent d'ailleurs les trois ou quatre premières minutes, voire plus parfois, (mais elles ne communiquent jamais sur ce point, un comble !). Elles tiennent ainsi compte des couacs susceptibles d'intervenir : la distance pour aller récupérer le ticket, l'attente éventuelle à l'horodateur, etc., ou ceux potentiellement rencontrés sur l'application. Quoi qu'il en soit, si vous avez perdu des minutes précieuses et que vous pouvez le justifier, contestez le FPS.

A rappeler dans votre Rapo

La décision n° 18000452 du 25 avril 2019, toujours d'actualité, rappelle : *"Le redevable d'un forfait de post-stationnement peut en obtenir la décharge en établissant qu'au moment de l'établissement de l'avis de paiement, il avait opté pour l'acquiescement immédiat de la redevance et procédait ou s'apprêtait à procéder aux opérations de paiement."*

Vous aviez bien payé la place

Aussi surprenant que cela puisse paraître, être redevable d'un FPS, alors même qu'on s'est acquitté de sa dîme, n'est pas si exceptionnel. Et si un recours agrément du ticket de paiement ou de la facture délivrée par

Cession de véhicule : pensez à la déclarer, sinon gare !

Ici, le code de la route fait foi. Le vendeur a l'obligation de déclarer impérativement dans les quinze jours la cession du véhicule (article R.322-4) sur [Ants.gouv.fr](https://ants.gouv.fr) ou auprès du ministère de l'Intérieur. Ne tardez pas au risque de le regretter.

■ Vente à un particulier ou à un non-professionnel de l'auto :

l'acquéreur est le débiteur des forfaits de post-stationnement émis après la cession, dès lors que le vendeur a déclaré celle-ci dans les temps. En revanche, le vendeur est seul redevable des FPS émis après la cession s'il a omis d'effectuer la déclaration dans les quinze jours *"quand bien même il n'était pas l'utilisateur du véhicule"* (décisions n° 22041946 et n° 21058517 du 22 janvier 2024 Meaux et Bellay).

■ **Vente à un pro de l'automobile :** *"Ce dernier est seul redevable des FPS émis après cette cession, qu'il ait procédé ou non à sa déclaration d'achat."* Peu importe que le vendeur ait déclaré ou non la cession (décisions du 22 janvier 2024, n° 20022147 et n° 21032594 Vincennes et Bischheim).

l'appli dédiée doit, là aussi, suffire à classer illico le dossier, ce n'est étrangement pas toujours le cas. Pour preuve, ces deux dernières décisions du tribunal de Limoges, n° 20050842 et n° 21076705 respectivement du 7 mai et du 29 novembre 2024, qui concernent les communes de Nice et Paris. Le TSP vous est, là encore, toujours favorable.

Les rappeler dans votre Rapo

Le requérant peut, pour obtenir la décharge du FPS, [...] *"établir par la production de ce justificatif (de l'horodateur ou transmis par voie électronique) qu'il a procédé au paiement immédiat de la redevance de stationnement. Il lui est également loisible d'apporter cette preuve par tout moyen, en particulier lorsque le justificatif remis au moment du paiement immédiat de la redevance comporte, en raison d'une erreur commise par lui,*

des renseignements incomplets ou inexacts" (voir ci-après). A la collectivité d'apporter des éléments susceptibles d'établir que le caractère incomplet ou inexact de vos renseignements résulte d'une fraude. A défaut, vous êtes déchargé du paiement du FPS et, s'il y a lieu, de sa majoration.

Vous avez commis une erreur en saisissant l'immatriculation

On est tous susceptibles de mal indiquer son immatriculation à l'horodateur. Problème, en cas de contrôle, c'est l'amende assurée, le ticket émis ne correspondant pas au véhicule. Bonne nouvelle, le TSP admet le droit à l'erreur (décision n° 18000246 du 25 juin 2018) à l'instar d'ailleurs du Conseil d'Etat avec son jugement n° 435621 du 16 juillet 2021 qui vaut jurisprudence. A vous toutefois d'apporter, en



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

sus du ticket de l'horodateur, la preuve que vous aviez bien réglé la redevance, tel le justificatif de paiement par carte bancaire. Notez que si un ou deux caractères erronés sont généralement admis, au-delà, les communes se réservent le droit de rejeter votre recours (à l'instar de Rambouillet). Cela ne présage toutefois en rien la décision du TSP s'il devait juger une requête sur ce motif.

A rappeler dans votre Rapo

"Une erreur de saisie du numéro d'immatriculation sur l'horodateur ne fait pas obstacle à ce que l'automobiliste puisse être considéré comme s'étant acquitté de la redevance de stationnement." Attention, le Conseil d'Etat nuance là encore sa décision en laissant à la collectivité la possibilité d'apporter la preuve qu'il y a eu fraude du conducteur.

FPS majoré alors que vous n'avez pas reçu le premier avis

Vous devez directement contester auprès du tribunal du stationnement payant⁽²⁾. A charge pour lui de se rapprocher de la collectivité émettrice de l'avis de paiement ou de son gestionnaire (telle l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions: Antai). Ce dernier doit justifier par tout moyen de l'envoi initial de l'avis de paiement à l'adresse connue du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. A défaut, celui-ci est fondé à demander l'annulation du FPS majoré.

A rappeler dans votre Rapo

Comme le prévoit la décision n° 23031697 du 7 mai 2024 (ville de Suresnes), seul l'avis initial est redevable. *"En l'absence de notification de l'avis de paiement, la partie requérante doit être regardée comme ayant été privée de la possibilité de s'acquitter du forfait de post-stationnement. Par suite, la majoration mise à sa charge par le titre exécutoire contesté est privée de base légale."*



Vous êtes titulaire d'une carte "handicapés"

Ce contentieux (10 à 15% des requêtes) est traité en priorité par le TSP. Pour rappel, la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées (CSPH) ou celle de mobilité inclusion portant la mention "stationnement" (CMI-S), en cours de validité, exonère son titulaire et son accompagnant (lequel doit pouvoir établir qu'il utilisait son véhicule pour les besoins du titulaire de la carte) du paiement de la redevance. Le hic, c'est que depuis l'arrivée des voitures à lecture automatique des plaques d'immatriculation (Lapi), les règles ont changé! Les porteurs de cette carte doivent prendre un ticket gratuit à l'horodateur ou sur une appli dédiée type PayByPhone, au risque d'être sanctionnés, les sulfateuses à PV étant incapables de lire la carte apposée derrière le pare-brise au contraire d'un agent à pied. Certaines villes comme Paris, Juvisy-sur-Orge et Nancy encouragent, elles, leurs résidents munis de cette carte à s'enregistrer dans une base de données, afin d'être dispensés de prendre un ticket gratuit et éviter d'être verbalisés à tort. Sans quoi, il faudrait engager un recours pour chaque FPS.

A rappeler dans votre Rapo

Le tribunal a validé depuis longtemps que même le fait de ne pas apposer la carte sur le pare-brise n'empêche pas de contester un FPS. La décision n° 21103653



Un arrêt n'est pas un stationnement. Il ne donne lieu ni à une redevance ni à un FPS qui serait alors contestable.

du 7 mai 2024 (ville de Paris) le rappelle: *"à la date d'établissement de cette redevance, Mme Z..., sa grand-mère, qu'elle héberge et transportait ce jour-là, était effectivement titulaire d'une carte de stationnement pour personnes handicapées. Dès lors, et à supposer même qu'elle ait omis d'apposer derrière le pare-brise du véhicule cette carte de stationnement et ne se soit pas conformée aux prescriptions de l'arrêté n° 2021 P 10845 du maire de Paris du 18 février 2021 (c'est-à-dire à l'enregistrement dans la base numérique dédiée ou à la prise du ticket gratuit), c'est à bon droit que la partie requérante se prévaut de la gratuité du stationnement attachée à la détention de cette carte."*

Vous n'étiez pas garé là

Pour qu'un forfait de post-stationnement soit régulier, l'adresse de l'emplacement du véhicule doit être exacte. Elle ne doit souffrir d'aucune approximation. Le Conseil d'Etat (CE) l'a rappelé dans ces deux décisions n° 472912 et 472918 du 18 novembre 2024. Il a, en outre, précisé que les dispositifs de contrôle par géolocalisation, telles les voitures Lapi, étaient susceptibles d'entraîner un risque d'erreur non négligeable. Le CE rajoute, qu'avant l'émission du FPS, c'est aux communes de vérifier la localisation à l'aide des photographies prises par les scancars. Et ce, bien qu'il soit fait régulièrement état que les mentions portées sur l'avis de paiement du FPS par l'agent assermenté font foi jusqu'à preuve contraire. Attention: contrairement à ce qui a été repris par de nombreux médias, cela ne signifie pas que tous vos FPS sont contestables et qu'ils vont tous "sauter". Vous devez étayer votre recours pour qu'il ait une chance d'aboutir.

A rappeler dans votre Rapo

Mentionnez les décisions du Conseil d'Etat, ainsi que celle

du TSP n° 21090151 du 29 novembre 2024. Une société avait soutenu que son véhicule n'était pas stationné à l'emplacement indiqué sur l'avis, emplacement d'ailleurs situé dans une voie privée inaccessible à tout véhicule. Elle a été déchargée du paiement du FPS: *"Lorsqu'une personne [...] soutient que son véhicule [...] n'était pas présent sur les lieux du stationnement litigieux, il appartient à l'administration d'apporter, par tout moyen, des éléments objectifs de nature à infirmer les allégations du requérant. Il est alors loisible à ce dernier de contester la portée probante des éléments produits par l'administration."*

Vous étiez "juste" arrêté

Selon le code de la route, l'arrêt se définit comme *"une durée ne dépassant pas le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personnes, le chargement ou le déchargement du véhicule, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité"*. Ce n'est pas un stationnement et il ne donne lieu ni à une redevance ni à un FPS. En cas de recours sur ce motif, c'est là encore à la commune ou à son gestionnaire d'apporter la preuve photographique qu'il s'agissait d'un stationnement.

A rappeler dans votre Rapo

Les décisions n° 18001686 du 29 janvier 2019 (Marseille) et n° 21130588 du 16 décembre 2022 (Paris). Elles confirment que vous êtes redevable du FPS seulement si les conditions permettent de présumer de la durée suffisante de l'immobilisation du véhicule et de votre absence au volant ou à immédiate proximité. **Par Pascale Gétin**

1. Cette juridiction administrative spécialisée se dénommait Commission du contentieux du stationnement payant (CCSP) jusqu'au 31 décembre 2024. 2. A retrouver sur Tribunal-stationnement-payant.fr. Tél. : 05 87 19 38 00 - TSP 2, rue Edouard-Michaud CS 25601 87056 Limoges Cedex.



Voiture à lecture automatique des plaques d'immatriculation (Lapi), appelée communément "sulfateuse à PV" ou "scancar". On la trouve dans les grandes villes en général.



Guide F1

de la saison 2025

C. MASON / GETTY IMAGES / AFP

Une saison déjà unique

Lewis Hamilton avec Ferrari, Max Verstappen en quête d'un cinquième titre, les pilotes McLaren débordant d'ambition, et trois Français au départ, avec le jeune Isack Hadjar rejoignant sur la grille Pierre Gasly et Esteban Ocon. La saison 2025 qui débute ce week-end compte tout ce qu'il faut pour susciter un enthousiasme hors norme.

L'arrivée de Lewis Hamilton chez Ferrari suffirait à rendre cette saison 2025 exceptionnelle. L'association de deux géants du sport auto fascine le monde entier bien au-delà du cercle des spécialistes de F1. Voir le Britannique habillé en rouge, arborant le cheval cabré sur la poitrine, reste une image fascinante et excitante. *"L'attente a été longue depuis l'annonce de mon arrivée, il y a un an, raconte Hamilton. La Ferrari est unique en son genre, très différente de ce que j'ai connu. J'apprends tous les jours, avec la volonté de réussir."* La lune de miel se passe parfaitement, et sans jalousie de la part de Charles Leclerc: *"C'est exceptionnel d'avoir Lewis comme coéquipier, affirme-t-il. J'ai l'opportunité d'apprendre de lui et de montrer ce que je sais faire. Ça se passe super bien entre nous."*

Il serait réducteur de présenter cette nouvelle saison uniquement à travers ce prisme. C'est une année de changement qui se profile. Seules deux écuries (McLaren et Aston Martin) ont conservé leurs duos au volant. Six équipes accueillent un nouveau pilote, et deux ont tout changé (Haas et Sauber).

Côté âge, place à la relève: quatre pilotes ont plus de 30 ans, autant ont 20 ans ou moins! Trois d'entre eux (Hadjar, Antonelli et Bortoletto) vont disputer leur premier Grand Prix à Melbourne, mais Bearman (3 GP), Doohan (1 GP) et Lawson (11 GP) n'ont pas beaucoup d'expérience et participent à cette vague de fraîcheur et de jeunesse.

Une hiérarchie encore floue

A quelques heures du premier Grand Prix, la hiérarchie reste floue, les questions sont nombreuses, mais les protagonistes s'accordent sur un point: 2025 sera la saison la plus indécise et disputée de l'histoire. Aux avant-postes, McLaren est bien armée pour confirmer son titre constructeurs acquis en 2024. Certains choix techniques audacieux sur sa nouvelle voiture ont même surpris la concurrence. McLaren n'a pas réalisé le meilleur temps absolu des essais, mais son rythme en simulation de course était impressionnant. On perçoit que les ambitions personnelles de Norris et de Piastri pourraient créer des fractures dans leur relation, respectueuse jusque-là. Ils rêvent de faire tomber Max Verstappen, quadruple

champion en titre, de contrer Ferrari, et de contenir Mercedes. Tout le monde convient que les victoires et le titre se joueront entre ces quatre équipes.

Derrière, nos trois Français rêvent de porter leur équipe au rang de "meilleure des autres". Pierre Gasly démarre l'année sereinement chez Alpine: *"Notre écurie est celle qui a le plus progressé en 2024, et nous sommes dans la continuité de notre bonne fin de saison."* Passé d'Alpine à Haas, Esteban Ocon apprécie le changement: *"Je suis dans une équipe bienveillante, un environnement sain. Jusqu'ici, j'ai toujours été motivé, mais je me heurtais à des murs. Et ça fait plaisir d'avoir un nouveau défi."* Quant au débutant Isack Hadjar, il arrive à Melbourne avec *"beaucoup d'appréhension et de peur"*. *"C'est mon premier Grand Prix, il me reste trop de questions, ajoute-t-il. L'excitation vient aussi de là, donc j'ai hâte."* Son équipe Racing Bulls a déjà annoncé qu'il lui faudra plusieurs semaines avant de montrer son plein potentiel et de décoller dans un peloton au niveau de compétitivité élevé. Ici comme en haut, personne n'ose faire de pronostics. Frédéric Vasseur vise ouvertement le titre, mais le patron de Ferrari reste prudent avant le premier Grand Prix. *"Il ne faut pas seulement bien travailler, il faut mieux travailler que les autres, déclare-t-il. Nos pilotes estiment que la voiture est meilleure que l'an dernier, mais si l'on est derrière à Melbourne, on dira qu'on n'a pas assez bien travaillé."* Verdict dans quelques jours. ■

McLaren GRANDE-BRETAGNE



A. VINCENT / DPPI

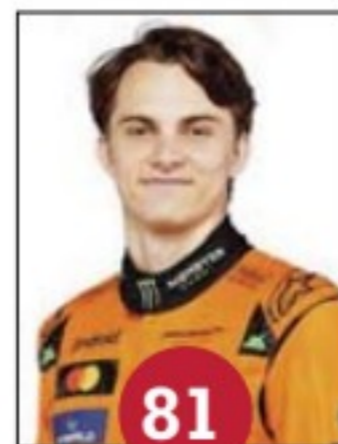
NOM DE LA VOITURE : MCL39



4

Lando Norris

(Grande-Bretagne). Né le 13 novembre 1999.
Début : Australie 2019.
Ecurie : McLaren 2019-2025.
Grands Prix : 128. Victoires : 4.
Pole positions : 9. Podiums : 26.
Meilleur classement mondial : 2^e.



81

Oscar Piastri

(Australie). Né le 6 avril 2001.
Début : Bahreïn 2023.
Ecurie : McLaren 2023-2025.
Grands Prix : 46. Victoires : 2.
Meilleure qualification : 2^e.
Podiums : 10.
Meilleur classement mondial : 4^e.

■ Pour la première fois depuis au moins quinze ans, McLaren débute la saison avec l'étiquette de favori. Après avoir décroché le titre constructeurs l'an passé – son premier depuis 1998 –, l'écurie semble avoir amélioré une monoplace qui était déjà la plus rapide fin 2024. Après des essais de pré-saison très convaincants, Lando Norris et Oscar Piastri sont peut-être partis pour se disputer les premières victoires de la saison, voire le titre mondial. Pour leur troisième année de collaboration, la gestion des ego sera cruciale.

Ferrari ITALIE



D. DAVIES / PAIMAGES / MAXPPP

NOM DE LA VOITURE : SF-25



16

Charles Leclerc

(Monaco). Né le 16 octobre 1997.
Début : Australie 2018.
Ecuries : Alfa Romeo-Sauber 2018, Ferrari 2019-2025.
Grands Prix : 147. Victoires : 8.
Pole positions : 26. Podiums : 43.
Meilleur classement mondial : 2^e.



44

Lewis Hamilton

(Grande-Bretagne). Né le 7 janvier 1985.
Début : Australie 2007.
Ecuries : McLaren 2007-2012, Mercedes 2013-2024, Ferrari 2025.
Grands Prix : 356. Victoires : 105.
Pole positions : 104. Podiums : 202.
Titres mondiaux : 7 (2008, 2014, 2015, de 2017 à 2020).

■ Depuis plus d'un an, le transfert du siècle que constitue l'arrivée de Lewis Hamilton enflamme tous les passionnés de F1. Le septuple champion du monde, dans la plus mythique des écuries, pour aller chercher un huitième titre et offrir à la Scuderia une couronne qui lui échappe depuis 2008. Difficile d'évaluer Ferrari après les essais hivernaux, avec une monoplace modifiée à 99 % par rapport au modèle précédent, pourtant vice-champion du monde. Charles Leclerc, chez Ferrari depuis 2019, a développé une relation complice avec Hamilton, mais ne lui fera pas de cadeau en piste.

Red Bull AUTRICHE



F. GOODEN / DPPI

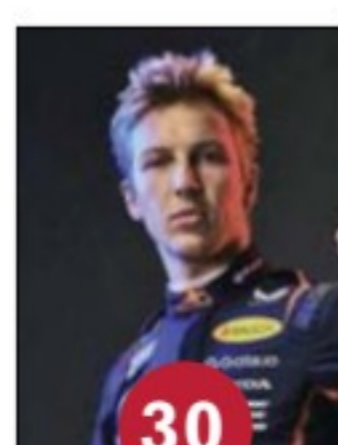
NOM DE LA VOITURE : RB21



1

Max Verstappen

(Pays-Bas). Né le 30 septembre 1997 en Belgique. Début : Australie 2015.
Ecuries : Toro Rosso 2015-2016, Red Bull 2016-2025.
Grands Prix : 209. Victoires : 63.
Pole positions : 40. Podiums : 112.
Titres mondiaux : 4 (2021 à 2024).



30

Liam Lawson

(Nouvelle-Zélande) né le 11 février 2002. Début : Pays-Bas 2023.
Ecuries : AlphaTauri 2023 (5 GP), Racing Bulls 2024 (6 GP).
Grands Prix : 11. Meilleur classement : 9^e.
Meilleure qualification : 5^e.
Meilleur classement mondial : 20^e.

■ Max Verstappen assure que tous les défauts de la monoplace 2024 ont disparu avec le nouveau modèle. De quoi inquiéter la concurrence, sachant que, l'an passé, le Néerlandais a décroché un 4^e titre consécutif avec 9 victoires. Mais Red Bull avait perdu la couronne constructeurs, terminant seulement troisième. En partie responsable de cet échec avec une saison désastreuse, Sergio Pérez a été écarté, remplacé par le jeune et inexpérimenté Liam Lawson. Sa mission ne sera pas de battre Verstappen, mais d'être régulièrement aux avant-postes.

Moteur :	Mercedes
Début :	1966
Grands Prix :	970
Victoires :	189
Pole positions :	164
Podiums :	524
Titres mondiaux constructeurs :	9
Titres mondiaux pilotes :	12

Moteur :	Ferrari
Début :	1950
Grands Prix :	1 098
Victoires :	248
Pole positions :	253
Podiums :	829
Titres mondiaux constructeurs :	16
Titres mondiaux pilotes :	15

Moteur :	Honda
Début :	2005
Grands Prix :	393
Victoires :	122
Pole positions :	103
Podiums :	282
Titres mondiaux constructeurs :	6
Titres mondiaux pilotes :	8

Mercedes



ALLEMAGNE



F. GOODEN / DPPI

NOM DE LA VOITURE: W16

**Andrea Kimi Antonelli**

(Italie). Né le 25 août 2006. Débute en Formule 1.

**George Russell**(Grande-Bretagne). Né le 15 février 1998. **Début:** Australie 2019. **Ecuries:** Williams 2019-2021, Mercedes 2020 (1 GP) et 2022-2025. **Grands Prix:** 128. **Victoires:** 3. **Pole positions:** 5. **Podiums:** 15. **Meilleur classement mondial:** 4^e.

■ Une nouvelle ère s'ouvre pour Mercedes, sans Lewis Hamilton, son leader depuis 2013. L'écurie allemande, championne du monde consécutivement de 2014 à 2021, doit se reconstruire après une année achevée à la quatrième place malgré quatre succès. La nouvelle voiture semble bien née, mais personne n'ose parler de titre. La progression du très jeune Antonelli sera un point crucial. Sera-t-il le génie du pilotage que Toto Wolff attend ? A ses côtés, Russell endosse pour la première fois chez Mercedes le costume de pilote numéro 1.

Aston Martin



GRANDE-BRETAGNE



F. GOODEN / DPPI

NOM DE LA VOITURE: AMR25

**Fernando Alonso**(Espagne). Né le 29 juillet 1981. **Début:** Australie 2001. **Ecuries:** Minardi 2001, Renault 2003-2006 puis 2008-2009, McLaren 2007 puis 2015-2018, Ferrari 2010-2014. Alpine 2021-2022, Aston Martin 2023-2025. **Grands Prix:** 401. **Victoires:** 32. **Pole positions:** 22. **Podiums:** 106. **Titres mondiaux:** 2 (2005, 2006).**Lance Stroll**(Canada). Né le 29 octobre 1998. **Début:** Australie 2017. **Ecuries:** Williams 2017-2018, Racing Point 2019-2020, Aston Martin 2021-2025. **Grands Prix:** 166. **Meilleur résultat:** 3^e. **Pole position:** 1. **Podiums:** 3. **Meilleur classement mondial:** 10^e.

■ 2025 est une année de transition pour Aston Martin en attendant la révolution réglementaire de l'an prochain et la première monoplace de l'écurie conçue par Adrian Newey (ingénieur de 14 voitures titrées). Cinquième en 2023, proche du top 4, avec 8 podiums, Aston Martin a conservé sa place l'an passé, mais en étant beaucoup plus distancée. Le recul de l'écurie pourrait bien se poursuivre, car ses essais hivernaux ont été très timides. Pas certain que cela plaise à l'impatient Fernando Alonso, qui deviendra, à 44 ans cet été, le plus vieux pilote en F1 depuis Graham Hill en 1975.

Les points

- Les points sont attribués à chaque Grand Prix selon ce barème instauré en 2010.
- 25 points au 1^{er}, 18 pts au 2^e, 15 pts au 3^e, 12 pts au 4^e, 10 pts au 5^e, 8 pts au 6^e, 6 pts au 7^e, 4 pts au 8^e, 2 pts au 9^e, 1 pt au 10^e.
- Nouveauté en 2025: la suppression du point bonus à l'auteur du meilleur tour en course classé dans les dix premiers, qui avait été instauré en 2019.
- La totalité des points n'est attribuée que si plus de 75 % de la distance de course est parcourue. Si, à cause de la météo ou d'un accident, le GP est interrompu avant ce cap des 75 %, ou si, en cas de départ retardé, la durée de l'épreuve atteint le maximum de 3 heures depuis l'heure initiale du départ, l'allocation des points sera la suivante: entre 2 tours et 25 % de la distance totale du GP, seulement les 5 premiers inscriront des points (6 au vainqueur, puis 4, 3, 2, 1). Entre 25 % et 50 % de la distance, les 9 premiers seront récompensés (13 pts au vainqueur, puis 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1). Entre 50 % et

75 % de la distance les 10 premiers marqueront (19 pts au vainqueur, puis 14, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1).

- Dans un week-end sprint, un pilote qui réussirait le grand chelem (victoire au sprint et au GP) marquerait 33 points.

Le Grand Prix

■ A l'exception du Grand Prix de Monaco, toutes les courses doivent atteindre les 305 km. Les départs se font arrêtés sur la grille de départ, sauf en cas d'intempéries, où le directeur de course peut ordonner un départ lancé derrière la voiture de sécurité. Il dispose aussi de trois outils pour neutraliser la course à la suite d'un incident: la voiture de sécurité qui regroupe tout le peloton à vitesse réduite, la voiture de sécurité virtuelle qui impose aux pilotes de ralentir mais sans les regrouper, et le drapeau rouge qui interrompt la course de manière définitive ou temporaire, avant l'organisation d'un nouveau départ en respectant le classement au moment de l'interruption.

Les qualifications "classiques"

- Les qualifications se dérouleront selon le format en trois parties en vigueur depuis 2006. Le résultat composera la grille du GP du dimanche.
- Q1:** les vingt pilotes en piste durant 18 minutes. Au terme de cette durée, les cinq pilotes les plus lents sont éliminés.
- Q2:** quinze pilotes reprennent la piste pour 15 minutes. Les cinq pilotes les plus lents sont éliminés.
- Q3:** dix pilotes en lice pour une troisième partie longue de 12 minutes, afin d'établir les dix premières places sur la grille de départ.

Le sprint

■ Introduit en 2021, le sprint est toujours limité à six week-ends sur vingt-quatre dans la saison, alors que le Moto GP l'a adopté pour tous ses rendez-vous. Le premier sprint sera organisé dès le deuxième GP en Chine. Les cinq autres seront: Miami, Belgique,

Alpine

FRANCE



A. VINCENT / DPPI

NOM DE LA VOITURE : A525



Jack Doohan

(Australie). Né le 20 janvier 2003.
Début : Abu Dhabi 2024.
Ecurie : Alpine.
Grand Prix : 1.
Meilleur classement : 15^e.
Meilleure qualification : 20^e.



Pierre Gasly

(France). Né le 7 février 1996.
Début : Malaisie 2017. Ecuries : Toro Rosso 2017-2018, Red Bull (12 GP) puis Toro Rosso (9 GP) 2019, AlphaTauri 2020-2022, Alpine 2023-2025.
Grands Prix : 153. Victoire : 1.
Podiums : 5. Meilleure qualification : 3^e.
Meilleur classement mondial : 7^e.

■ Débuter 2025 là où l'écurie a terminé 2024, tel est l'objectif d'Alpine. Les essais hivernaux ont plutôt rassuré son aptitude à décrocher des points. Pierre Gasly, leader désigné, espère aider son équipe à se battre pour la cinquième place du championnat constructeurs. Si l'on compare les essais de pré-saison à ceux de l'an passé, Alpine est l'équipe affichant les plus gros progrès. Le débutant Jack Doohan est déjà sous pression, car Alpine a recruté l'Argentin Franco Colapinto comme pilote de réserve, prêt à remplacer l'Australien à la moindre défaillance.

Moteur : Renault
Début : 2021
(succédant à Renault)
Grands Prix : 90
Victoire : 1
Podiums : 6
Meilleure qualification : 2^e
Meilleur classement mondial constructeurs : 4^e

Haas

ÉTATS-UNIS



A. VINCENT / DPPI

NOM DE LA VOITURE : VF-25



Esteban Ocon

(France). Né le 17 septembre 1996.
Début : Belgique 2016. Ecuries : Manor 2016, Force India 2017-2018, Renault 2020, Alpine 2021-2024, Haas 2025.
Grands Prix : 156. Victoire : 1.
Podiums : 4. Meilleure qualification : 3^e.
Meilleur classement mondial : 8^e.



Oliver Bearman

(Grande-Bretagne). Né le 8 mai 2005.
Début : Arabie saoudite 2024.
Ecuries : Ferrari 2024 (1 GP), Haas 2024 (2 GP), Haas 2025.
Grands Prix : 3. Meilleur classement : 7^e.
Meilleure qualification : 11^e.
Meilleur classement mondial : 18^e.

■ Esteban Ocon a-t-il fait un bon choix en rejoignant Haas ? Si les chronos sur un tour n'ont pas impressionné lors des essais de pré-saison, la monoplace américaine affichait un rythme très convaincant en simulation de course. Haas, comme Alpine, peut viser la cinquième place. On a surtout remarqué la joie d'Ocon de démarrer une nouvelle aventure après cinq ans chez Renault/Alpine, et d'enfiler le costume de pilote numéro 1, épaulé par le quasi-débutant Bearman, qui avait disputé 3 GP l'an passé en remplacement de Sainz et Magnussen.

Moteur : Ferrari
Début : 2016
Grands Prix : 190
Meilleur résultat : 4^e
Pole position : 1
Meilleur classement mondial constructeurs : 5^e

Etats-Unis, Brésil, Qatar. Cette course de 100 km (le tiers de la distance d'un GP) est organisée depuis l'an passé le samedi matin.

■ Le vendredi, après la seule séance d'essais libres du week-end, une qualification (SQ) pour le sprint détermine sa grille de départ, selon le même schéma de base que les qualifications classiques, mais avec des durées de segments plus courtes. L'attribution de points récompense les huit premiers du sprint (de 8 points pour le vainqueur jusqu'à 1 point pour le 8^e). Après le sprint, la qualification du Grand Prix conserve sa place habituelle du samedi après-midi.

Les essais libres

■ Trois séances d'une heure sont organisées dans les week-ends classiques (seulement une seule dans les week-ends sprint). Contrairement aux qualifications, si un incident interrompt les essais libres, le décompte horaire continue de tourner.

■ Cette saison, chaque écurie devra faire rouler un pilote débutant (ou avec moins de 3 GP en F1)

à l'occasion de quatre séances d'essais libres, un total doublé par rapport à l'an passé. Chaque pilote titulaire devra donc céder son volant à deux reprises, sauf ceux qui débutent en F1, tel Isack Hadjar.

Les pneus

■ A chaque Grand Prix, Pirelli distribuera trois spécifications différentes de pneus slicks (pour piste sèche) : tendre (à flanc rouge), médium (jaune) et dur (blanc). Il existe deux types de pneus pluie : intermédiaires (vert) et maxi-pluie (bleu).

■ Lors d'un week-end classique de GP, chaque pilote aura à sa disposition huit trains de pneus tendres, trois de médiums, et deux de durs. Lors d'un week-end sprint, ce sera six trains de tendres, quatre de médiums, et deux de durs. Sur le sec, il faut chauffer deux spécifications différentes en course.

■ En qualifications, les choix sont libres en Q1 et en Q2, mais les tendres sont obligatoires en Q3. Pour les qualifications sprint, les médiums doivent être utilisés en SQ1 et SQ2, puis les tendres en SQ3.

A la télévision

■ La Formule 1 est une histoire à succès pour Canal+, son diffuseur depuis 2013, avec une audience moyenne supérieure à un million de téléspectateurs lors des quatre dernières saisons.

■ Le groupe Canal+ diffuse en direct la totalité des séances d'essais, des qualifications et des Grands Prix, principalement en mode crypté sur ses différentes chaînes (Canal+, Canal+ Sport 360, Canal+ Sport, et sur l'appli myCanal).

■ Des émissions de présentation et d'analyses encadrent chaque séance et tous les Grands Prix. Aux côtés de Margot Laffite, Pauline Sanzey, Julien Fébreau et Laurent Dupin, l'équipe de consultants est composée de pilotes prestigieux : Jacques Villeneuve, Romain Grosjean, Franck Montagny, Jean Alesi, Loïc Duval, Adrien Tambay, mais aussi de Günther Steiner, l'ancien patron de Haas, Naomi Schiff et Jean-Louis Moncet. Plusieurs documentaires sont également produits tous les ans.

Racing Bulls

ITALIE



F. GOODEN / DPPI

NOM DE LA VOITURE: VCARB 02



Isack Hadjar

(France). Né le 28 septembre 2004. Début en F1.



Yuki Tsunoda

(Japon). Né le 11 mai 2000. Début: Bahreïn 2021. Écuries: AlphaTauri 2021-2023, Racing Bulls 2024-2025. Grands Prix: 87. Meilleur classement: 4^e. Meilleure qualification: 3^e. Meilleur classement mondial: 12^e.

■ Après Sébastien Bourdais, Jean-Eric Vergne et Pierre Gasly, l'écurie basée à Faenza accueille un quatrième français: Isack Hadjar. A 20 ans, le vice-champion de F2 de la saison passée sera le troisième tricolore sur la grille. Son tempérament de feu, son ambition, et ses capacités naturelles doivent lui permettre de réaliser des coups d'éclat. Il sait toutefois qu'il a beaucoup à apprendre et que son équipier, Tsunoda, sera difficile à battre. S'il y parvient, Hadjar pourra rêver d'un avenir brillant. En début de saison, la monoplace présentera sûrement un déficit de performance, en attendant des évolutions.

Williams

GRANDE-BRETAGNE



C. MASON / GETTY IMAGES / AFP

NOM DE LA VOITURE: FW47



Alexander Albon

(Thaïlande). Né le 23 mars 1996 en Grande-Bretagne. Début: Australie 2019. Écuries: Toro Rosso 2019, Red Bull 2019-2020, Williams 2022-2025. Grands Prix: 104. Podiums: 2. Meilleur résultat: 3^e. Meilleure qualification: 4^e. Meilleur classement mondial: 7^e.

Carlos Sainz

(Espagne). Né le 1^{er} septembre 1994. Début: Australie 2015. Écuries: Toro Rosso 2015-2017, Renault 2017-2018, McLaren 2019-2020, Ferrari 2021-2024, Williams 2025. Grands Prix: 206. Victoires: 4. Pole positions: 6. Podiums: 27. Meilleur classement mondial: 5^e.

■ Les profonds changements opérés depuis deux ans semblent porter leurs fruits. Williams a bluffé pendant les essais de pré-saison avec le meilleur temps réalisé par Carlos Sainz! L'Espagnol, écarté par Ferrari pour laisser la place à Hamilton, semble avoir digéré son passage de la deuxième à la neuvième écurie du plateau. Il a l'ambition de ramener Williams vers les sommets à moyen terme. Attention toutefois, si la vitesse sur un tour est bonne, la monoplace semble souffrir sur la distance d'un Grand Prix.

Stake Sauber

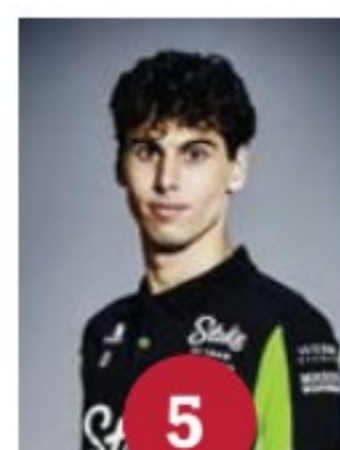


SUISSE



H. BRATTIC / DPA / AFP

NOM DE LA VOITURE: C45



Gabriel Bortoleto

(Brésil). Né le 14 octobre 2004. Début en F1.



Nico Hülkenberg

(Allemagne). Né le 19 août 1987. Début: Bahreïn 2010. Écuries: Williams 2010, Force India 2012, Sauber 2013, Force India 2014-2016, Renault 2017-2019, Racing Point 2020 (2 GP), Aston Martin 2022 (2 GP), Haas 2023-2024, Sauber 2025. Grands Prix: 227. Meilleur classement: 4^e. Pole position: 1. Meilleur classement mondial: 7^e.

■ Sauber sort d'une saison catastrophique, achevée à la dernière place, avec une seule arrivée dans les points. L'an prochain, l'écurie deviendra Audi, pour le début d'une toute nouvelle aventure. En attendant, la structure basée en Suisse va vivre une énième année de transition, et semble condamnée à conserver la dernière position du championnat. Le plus important sera de roder avant 2026 son nouveau duo de pilotes, composé du très expérimenté Hülkenberg et du prometteur débutant Bortoleto, champion de F3 en 2023 puis de F2 l'an passé.

Le calendrier du championnat du monde

 16 mars - 5h

 **AUSTRALIE**

Melbourne: 5,278 km, 58 tours, soit 306,124 km.
DRS: 4 zones
Intérêt du circuit: 5/10.
Podium 2024: Sainz, Leclerc, Norris

 1 juin - 15h

 **ESPAGNE**

Barcelone: 4,657 km, 66 tours, soit 307,236 km.
DRS: 2 zones
Intérêt du circuit: 5/10
Podium 2024: Verstappen, Norris, Hamilton

 21 septembre - 13h

 **AZERBAÏDJAN**

Bakou: 6,003 km, 51 tours, soit 306,049 km.
DRS: 2 zones
Intérêt du circuit: 8/10
Podium 2024: Piastri, Leclerc, Russell

 23 mars - 8h

 **CHINE**

Shanghai: 5,451 km, 56 tours, soit 305,066 km.
DRS: 2 zones
Intérêt du circuit: 7/10
Podium 2024: Verstappen, Norris, Pérez

 15 juin - 20h

 **CANADA**

Montréal: 4,361 km, 70 tours, soit 305,270 km.
DRS: 3 zones
Intérêt du circuit: 7/10
Podium 2024: Verstappen, Norris, Russell

 5 octobre - 14h

 **SINGAPOUR**

Marina Bay: 4,940 km, 62 tours, soit 306,143 km.
DRS: 4 zones
Intérêt du circuit: 6/10
Podium 2024: Norris, Verstappen, Piastri

 6 avril - 7h

 **JAPON**

Suzuka: 5,807 km, 53 tours, soit 307,471 km.
DRS: 1 zone
Intérêt du circuit: 8/10
Podium 2024: Verstappen, Pérez, Sainz

 29 juin - 15h

 **AUTRICHE**

Spielberg: 4,318 km, 71 tours, soit 306,452 km.
DRS: 3 zones
Intérêt du circuit: 7/10
Podium 2024: Russell, Piastri, Sainz

 19 octobre - 21h

 **ÉTATS-UNIS**

Austin: 5,513 km, 56 tours, soit 308,405 km.
DRS: 2 zones
Intérêt du circuit: 8/10
Podium 2024: Leclerc, Sainz, Verstappen

 13 avril - 17h

 **BAHREÏN**

Sakhir: 5,412 km, 57 tours, soit 308,238 km.
DRS: 3 zones
Intérêt du circuit: 7/10
Podium 2024: Verstappen, Pérez, Sainz

 6 juillet - 16h

 **GRANDE-BRETAGNE**

Silverstone: 5,891 km, 52 tours, soit 306,198 km.
DRS: 2 zones
Intérêt du circuit: 8/10
Podium 2024: Hamilton, Verstappen, Norris

 26 octobre - 21h

 **MEXIQUE**

Mexico: 4,304 km, 71 tours, soit 305,354 km.
DRS: 3 zones
Intérêt du circuit: 5/10
Podium 2024: Sainz, Norris, Leclerc

 20 avril - 19h

 **ARABIE SAOUDITE**

Djeddah: 6,174 km, 50 tours, soit 308,450 km.
DRS: 3 zones
Intérêt du circuit: 8/10
Podium 2024: Verstappen, Pérez, Leclerc

 27 juillet - 15h

 **BELGIQUE**

Spa-Francorchamps: 7,004 km, 44 tours, soit 308,052 km. DRS: 2 zones
Intérêt du circuit: 8/10
Podium 2024: Hamilton, Piastri, Leclerc

 9 novembre - 18h

 **BRÉSIL**

São Paulo: 4,309 km, 71 tours, soit 305,879 km.
DRS: 2 zones
Intérêt du circuit: 8/10
Podium 2024: Verstappen, Ocon, Gasly

 4 mai - 22h

 **MIAMI (Etats-Unis)**

Miami: 5,412 km, 57 tours, soit 308,326 km.
DRS: 3 zones
Intérêt du circuit: 6/10
Podium 2024: Norris, Verstappen, Leclerc

 3 août - 15h

 **HONGRIE**

Budapest: 4,381 km, 70 tours, soit 306,630 km.
DRS: 2 zones
Intérêt du circuit: 6/10
Podium 2024: Piastri, Norris, Hamilton

 23 novembre - 5h

 **LAS VEGAS (Etats-Unis)**

Etats-Unis: 6,201 km, 50 tours, soit 309,958 km.
DRS: 2 zones
Intérêt du circuit: 7/10
Podium 2024: Russell, Hamilton, Sainz

 18 mai - 15h

 **EMILIE-ROMAGNE (Italie)**

Imola: 4,909 km, 63 tours, soit 309,049 km.
DRS: 1 zone
Intérêt du circuit: 6/10
Podium 2024: Verstappen, Norris, Leclerc

 31 août - 15h

 **PAYS-BAS**

Zandvoort: 4,259 km, 72 tours, soit 306,587 km.
DRS: 2 zones
Intérêt du circuit: 5/10
Podium 2024: Norris, Verstappen, Leclerc

 30 novembre - 17h

 **QATAR**

Losail: 5,419 km, 57 tours, soit 308,611 km.
DRS: 1 zone
Intérêt du circuit: 6/10
Podium 2024: Verstappen, Leclerc, Piastri

 25 mai - 15h

 **MONACO**

Monaco: 3,337 km, 78 tours, soit 260,286 km.
DRS: 1 zone
Intérêt du circuit: 7/10
Podium 2024: Leclerc, Piastri, Sainz

 7 septembre - 15h

 **ITALIE**

Monza: 5,793 km, 53 tours, soit 306,720 km.
DRS: 2 zones
Intérêt du circuit: 6/10
Podium 2024: Leclerc, Piastri, Norris

 7 décembre - 14h

 **ABU DHABI**

Yas Island: 5,281 km, 58 tours, soit 306,183 km.
DRS: 2 zones
Intérêt du circuit: 4/10
Podium 2024: Norris, Sainz, Leclerc



Moteur: 4 cylindres en ligne, arbre à cames latéral
Cylindrée: 2 500 cm³
Puissance: 75 ch à 4 250 tr/mn
Vitesse maxi: 153 km/h
Production: 128 185 breaks (1976-1991, sur 1 042 460 CX)
Cote actuelle: de 3 500 à 5 500 €

Pensée dès la genèse de la voiture, la greffe du grand compartiment arrière s'est faite de manière très harmonieuse. Le break conserve une silhouette élancée et élégante. En outre, sa ligne reconnaissable entre toutes apparaît originale.



IL Y A 49 ANS, CITROËN LANCE LA CX EN VERSION BREAK

Un paquebot version tranquille

Avec la CX, Citroën a proposé une belle héritière à la magistrale DS. En break, la carrosserie allongée offre un volume record en Europe. Mais, dotée d'un diesel sans turbo, l'auto se meut avec... lenteur.

Une longueur de 4,95 m, 1 436 kg à vide, 75 ch sous le capot : c'est clair, vous n'allez pas affoler les chronos. Cette transporteuse au long cours va plutôt vous éblouir par sa capacité de chargement, sa douce prévenance et son comportement routier que le poids embarqué n'affecte pas. Car la suspension hydropneumatique maison, en plus d'offrir encore à l'époque la meilleure synthèse confort/tenue de route, maintient un niveau constant, quelle que soit la charge. Et ça, sur un break, croyez-moi, c'est précieux !

Immense et languide

Dans cette carrosserie à l'empattement allongé de 25 cm par rapport aux berlines, la place à bord est royale. En particulier, l'espace pour les jambes à l'arrière se montre très généreux. Et la voiture était aussi proposée en huit places, avec trois sièges indi-



Enfin un hayon ! Malgré son profil "deux volumes", la berline CX n'y a jamais eu droit. La capacité de chargement est tout bonnement énorme : 1 115 dm³ en 5 places, et jusqu'à 2 030 dm³ si vous rabattez la banquette !



viduels au rang médian et une petite banquette dans le coffre.

Sur la route, comme prévu, cette CX au gazole, dépourvue de tout turbo et de punch, se déplace avec une langueur infinie. Ses accélérations vous bercent plutôt qu'elles ne vous collent au siège. Ce qui, finalement, s'accorde très bien avec les ondulations feutrées de sa suspension. Le vieux quatre cylindres, version diésélisée du moteur issu des DS, se montre moins discret en décibels qu'en performances : ses sonorités percutantes vous accompagnent tout au long de vos trajets, comme c'était alors le lot de tous les moteurs à mazout. Dommage, car c'est la seule ani-

croche au confort de cette auto, par ailleurs merveilleusement logeable et dotée de sièges dont le moelleux renforce le caractère ouaté de la suspension. Un vrai cocon.

A bord, la présentation ravira les amateurs de la marque. Si la finition s'appuie sur des plastiques relativement ordinaires, l'invention côté présentation est remarquable : la large lunule qui regroupe tous les instruments de bord apparaît délicieusement datée, mais elle laisse bien percevoir le modernisme qu'elle voulait incarner. Les boutons basculeurs qui remplacent les commodos se manient du bout des doigts et se révèlent très pratiques. Sur cette version "phase 2"



A elle seule, la planche de bord concentre une bonne part du modernisme de l'auto. Les compteurs sont regroupés dans un bloc en forme d'amande. Sur ce break postérieur au restylage de l'été 1985, les affichages classiques ont remplacé ceux à défilement derrière des loupes.



Ce diesel est un vieux moteur dérivé du bloc essence vu sous le capot des DS. Peu puissant, il est très timide en performances. Mais vous ne retrouvez pas la même réserve dans le domaine sonore : les décibels sont bien présents.



PHOTOS: A. CORTESI

Les 25 cm de plus par rapport à la berline sont obtenus grâce à l'allongement de l'empattement, identique à celui de la CX Prestige, version allongée et luxueuse. La surélévation du pavillon sur la moitié arrière s'intègre aussi très bien.

1976, cette année-là



Deux stars se rencontrent sur grand écran : l'acteur comique ultra-connu Louis de Funès et l'humoriste décapant Coluche. Ils jouent tous deux dans le film *L'Aile ou la Cuisse*, de Claude Zidi. Enorme succès. Pour la première fois de son histoire, Simca obtient le titre très convoité de "Voiture de l'année" pour l'un de ses modèles : sa familiale à cinq portes 1307/1308.

FILMS CHRISTIAN FECHNER

d'après juillet 1985, les afficheurs à loupe façon pèse-personne ont laissé la place à de très conventionnels cadrans ronds, auxquels le graphisme net et les aiguilles orange apportent une touche presque sportive, bienvenue même sur cette version "spécial paresse".

Le break a représenté à peine 12% de la production des CX. Le plus souvent, il a été acheté par de gros rouleurs, et très majoritairement en diesel. Aujourd'hui, pas facile d'en dénicher un exemplaire en bon état, surtout en "phase 1". Quasiment tous sont des diesels sans turbo, la version de loin la plus vendue à l'époque. Dommage.



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** : toutes les futures Mercedes, dont l'inédit coupé 4 portes CLA hybride et électrique.
- **Essais** : dossier spécial consacré aux 25 nouveautés du printemps passées entre nos mains.
- **Guide d'achat** : motorisations, finitions et options... quel Toyota Yaris Cross choisir ?

En kiosque le vendredi 21 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 Coëru

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 Haïtaian

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champagne

Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : Elodie Bretaudeau Fontelles (5634)

Directeur commercial pôle automobile : Franck Graisset

Directrice commerciale adjointe pôle automobile :

Anne Buré-Emmel (2921)

Planning : Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic : Laurie Bennevent

Marchés directs

Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chef de fabrication : Didier Biron

Finance manager

Editeur Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

Siège social : 40, avenue Aristide-Briand,

92220 Bagneux

Co-gérants

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Co-directeur de la publication

Gautier Normand

Actionnaires principaux

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur : Burda-Druck, France

Numéro ISSN : 0992-8154 -

Commission paritaire : 1024 K 85544 -

Dépôt légal : 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 1 600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les électriques mais touche désormais les hybrides rechargeables. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 200 kg (si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville) : seuls les kilos à partir de 1 800 kg sont taxés. Le niveau d'équipement et les options (qui ajoutent des kilos) peuvent faire varier le taux d'émission et le malus au poids d'un même véhicule. Côté bonus, la prime n'est octroyée qu'aux électriques facturés 47 000 € maxi (hors options) et obtenant un score environnemental minimal (soit, essentiellement, les modèles produits en Europe). Depuis le 2 décembre 2024, son montant varie de 2 000 à 4 000 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur. La prime à la conversion a, elle, été supprimée.

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

MALUS			
Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus
113 g	50 €	154 g	4 026 €
114 g	75 €	155 g	4 279 €
115 g	100 €	156 g	4 543 €
116 g	125 €	157 g	4 818 €
117 g	150 €	158 g	5 105 €
118 g	170 €	159 g	5 404 €
119 g	190 €	160 g	5 715 €
120 g	210 €	161 g	6 126 €
121 g	230 €	162 g	6 637 €
122 g	240 €	163 g	7 248 €
123 g	260 €	164 g	7 959 €
124 g	280 €	165 g	8 770 €
125 g	310 €	166 g	9 681 €
126 g	330 €	167 g	10 692 €
127 g	360 €	168 g	11 803 €
128 g	400 €	169 g	13 014 €
129 g	450 €	170 g	14 325 €
130 g	540 €	171 g	15 736 €
131 g	650 €	172 g	17 247 €
132 g	740 €	173 g	18 858 €
133 g	818 €	174 g	20 569 €
134 g	898 €	175 g	22 380 €
135 g	983 €	176 g	24 291 €
136 g	1 074 €	177 g	26 302 €
137 g	1 172 €	178 g	28 413 €
138 g	1 276 €	179 g	30 624 €
139 g	1 386 €	180 g	32 935 €
140 g	1 504 €	181 g	35 346 €
141 g	1 629 €	182 g	37 857 €
142 g	1 761 €	183 g	40 468 €
143 g	1 901 €	184 g	43 179 €
144 g	2 049 €	185 g	45 990 €
145 g	2 205 €	186 g	48 901 €
146 g	2 370 €	187 g	51 912 €
147 g	2 544 €	188 g	55 023 €
148 g	2 726 €	189 g	58 134 €
149 g	2 918 €	190 g	61 245 €
150 g	3 119 €	191 g	64 356 €
151 g	3 331 €	192 g	67 467 €
152 g	3 552 €	193 g et +	70 000 €
153 g	3 784 €		

ALFA ROMEO				
Junior (nouveau)				
1.2 Ibrida 136	29500	0	3%	FHEV
1.2 Ibrida 136 Techno	32000	0	nc	FHEV
Elettrica 156	38500	-3000	6%	Elec
Elettrica 156 Techno	41000	-3000	6%	Elec
Elettrica 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
PH EV 190 Sprint	50900	+750	6%	PHEV
PH EV 280 Sprint Q4	53300	+750	6%	PHEV
PH EV 280 Veloce Q4	58800	0	6%	PHEV
1.6T Diesel 130 Sprint	41700	+1 372	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	+1 761	5%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	60800	+1 761	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
ALPINE				
A290 (nouvelle)				
180 GT	38700	-3 000	0%	Elec
180 GT Premium	41900	-3 000	0%	Elec
220 GT Performance	41700	-3 000	0%	Elec
220 GTS	44700	-3 000	0%	Elec
220 Première Edition	46200	-3 000	0%	Elec
A110				
A110	65000	+3 784	1%	E
A110 GT	76000	+4 026	0%	E
A110 S	77500	+4 818	4%	E
A110 R Turini	106000	+4 543	0%	E
ASTON MARTIN				
Vantage	199700	+70 000	nc	E
Vantage Roadster	216000	+70 000	nc	E
DB12 Coupé	230000	+70 000	nc	E
DB12 Volante	252100	+70 000	nc	E
DBX 707	252100	+70 000	nc	E
Vanquish	399300	+70 000	nc	E
Valhalla	988300	+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	+2 918	2%	E

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	+1 172	8%	E
35 TFSI S line	38900	+1 172	5%	E
SQ2	58150	+64 456	11%	E
30 TDI Design	36390	+540	8%	D
35 TDI S line S tronic	43540	+1 386	5%	D
35 TDI S line Plus S tronic	46290	+1 386	5%	D
A3 Sportback (nouvelle)				
30 TFSI Design	34000	+400	6%	E
30 TFSI S line	39550	+400	11%	E
35 TDI Design	41700	+240	11%	E
30 TFSI Hybride S line	40950	+400	11%	E
35 TFSI S line	43030	+230	11%	E
35 TFSI Hybride S line	63000	+67 567	0%	E
RS 3	78600	+60 000	0%	PHEV
40 TFSI e Design	47900	0	0%	PHEV
40 TFSI e S line	62850	0	0%	PHEV
45 TFSI e S line	55900	0	0%	PHEV
35 TDI Design	40900	+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	PHEV
35 TDI Design	42500	+650	0%	D
A3 Berline (nouvelle)				
30 TFSI Design	35185	+280	5%	E
30 TFSI S line	40115	+280	8%	E
30 TFSI Hybride S line	42285	+190	8%	E
35 TFSI S line	41415	+310	8%	E
35 TFSI Hybride S line	43595	+190	8%	E
S3	63550	+46 090	0%	E
RS 3	77000	+60 000	0%	E
35 TDI Design	41165	+330	5%	D
35 TDI S line	46115	+330	8%	D
Q3				
35 TFSI Design	40890	+2 918	10%	E
35 TDI Design	45790	+2 451	10%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	55550	+11 031	5%	D
Q3 Sportback				
35 TFSI Design	43390	+3 119	5%	E
35 TDI Design	48290	+2 599	5%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	58050	+13 153	6%	D
Q4 e-Tron				
45	46990	-3 000	nc	Elec
55 S line Quattro	70450	0	5%	Elec
Q4 Sportback e-Tron				
45	46990	-3 000	nc	Elec
55 S line Quattro	72450	0	4%	Elec

		Prix en €	Bonus ^(*) 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	53600	+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	65950	+6426	0%	E	
SQ5	96930	+57351	0%	E	
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61470	+10793	0%	D	
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	69870	+10793	0%	D	
Q5 Sportback (nouveau)					
2.0 TFSI 204 Hybride Design	59750	+6726	nc	E	
2.0 TFSI 204 Hybride S line	68150	+6726	nc	E	
SQ5	101130	+58131	nc	E	
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	63670	+10604	nc	D	
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	72070	+10604	nc	D	
Q6 e-tron (nouveau)					
251 Design	72170	0	0%	Elec	
251 S line	76270	0	4%	Elec	
Performance S line	81500	0	5%	Elec	
Quattro S line	87550	0	5%	Elec	
SQ6	99870	0	2%	Elec	
Q6 e-tron Sportback (nouveau)					
251 Design	74570	0	6%	Elec	
251 S line	78670	0	6%	Elec	
Performance S line	83900	0	6%	Elec	
Quattro S line	89950	0	6%	Elec	
SQ6	102270	0	6%	Elec	
A6					
45 TFSI S line	68390	+7837	8%	E	
50 TFSI e S line	76540	+2150	7%	PHEV	
55 TFSI e Compétition	79760	+2150	8%	PHEV	
35 TDI S line	62150	+2586	8%	D	
40 TDI S line	66390	+2586	8%	D	
40 TDI Design	66430	+2586	nc	D	
45 TDI Design Quattro	74180	+13181	nc	D	
45 TDI Avus Quattro	84890	+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	161050	+70000	1%	E	
50 TFSI e S line	79140	+3125	8%	PHEV	
55 TFSI e Compétition	82350	+3125	15%	PHEV	
35 TDI S line	64750	+3751	12%	D	
40 TDI S line	68630	+4220	12%	D	
40 TDI Design	69030	+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	78790	+7526	nc	D	
45 TDI Design	83550	+30291	nc	D	
45 TDI Avus	93850	+30291	7%	D	
50 TDI Avus	97320	+32302	7%	D	
55 TDI Avus	102750	+62648	7%	D	
A6 e-tron Sportback (nouvelle)					
285 Design	86420	0	6%	Elec	
285 S line	73310	0	6%	Elec	
Performance S line	84080	0	6%	Elec	
Quattro S line	91210	0	6%	Elec	
S6	105020	0	6%	Elec	
A6 e-tron Avant (nouvelle)					
285 Design	87920	0	6%	Elec	
285 S line	74810	0	4%	Elec	
Performance S line	85560	0	4%	Elec	
Quattro S line	92710	0	4%	Elec	
S6	106620	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	97170	+12800	6%	PHEV	
55 TFSI e Avus	110320	+12800	6%	PHEV	
60 TFSI e Compétition	105480	+12800	9%	PHEV	
50 TDI S line	91150	+70000	0%	D	
Q8 (nouveau)					
SQ8	137720	+70000	6%	E	
RS Performance	191550	+70000	6%	E	
55 TFSI e S line	106960	+13700	7%	PHEV	
55 TFSI e Avus	116960	+13700	7%	PHEV	
60 TFSI e Compétition	116280	0	8%	PHEV	
Q8 e-Tron					
50 S line	89100	0	12%	Elec	
55 S line	96800	0	12%	Elec	
55 Avus	107300	0	5%	Elec	
S	111100	0	8%	Elec	
Q8 e-Tron Sportback					
50 S line	91700	0	5%	Elec	
55 S line	101400	0	5%	Elec	
55 Avus	109900	0	0%	Elec	
S	113700	0	15%	Elec	
A8					
S8	170967	70000	8%	E	
60 TFSI e Advanced	136748	+11000	32%	PHEV	
50 TDI Advanced	118185	+69030	8%	D	
BENTLEY					
Flying Spur V8					
Flying Spur Speed	212773	+70000	nc	E	
Flying Spur Mulliner W12	200975	+70000	nc	E	
Flying Spur Mulliner W12	301412	+70000	0%	E	
Flying Spur Hybrid	219128	+14150	nc	PHEV	
Continental GT V8	228992	+70000	0%	E	
Continental GT S	253850	+70000	nc	E	
Continental GT Speed	282454	+70000	nc	E	
Continental GT Mulliner W12	320168	+70000	nc	E	
Continental GTC	249681	+70000	nc	E	
Continental GTC S	279673	+70000	nc	E	
Continental GTC Speed	310899	+70000	nc	E	
Continental GTC Mulliner W12	352185	+70000	nc	E	
Bentayga V8	206538	+70000	0%	E	
Bentayga S V8	258790	+70000	nc	E	
Bentayga Hybrid	266338	+14300	nc	PHEV	
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	48400	+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	58950	+550	5%	PHEV	
xDrive25e xLine	58350	+550	5%	PHEV	

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
1.0 TCe 110 Extreme	19200	+310	2%	E
Jogger				
1.0 TCe 110 Expression	21000	+650	0%	E
1.6 Hybrid 140 Expression	26400	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	19990	+330	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	22100	+360	0%	GPL
1.2 TCe 130 Extreme	25300	+280	1%	E
1.2 TCe 130 Journey	25300	+280	1%	E
1.6 Hybrid 140 Extrême	26300	+75	0%	FHEV
1.6 Hybrid 140 Journey	26300	+75	0%	FHEV
Bigster (nouveau)				
1.2 TCe 140 Essential	24990	+240	0%	E
1.2 TCe 140 Expression	26500	+240	0%	E
1.2 TCe 130 4X4 Expression	29300	+898	0%	E
1.2 TCe 130 4X4 Extreme	31100	+1172	0%	E
1.8 Hybrid 155 Expression	29700	0	0%	FHEV
1.8 Hybrid 155 Extrême	31700	0	0%	FHEV
1.8 Hybrid 155 Journey	31700	0	0%	FHEV
1.2 Eco-G 140 Expression	26500	nc	0%	GPL
1.2 Eco-G 140 Extrême	26300	nc	0%	GPL
1.2 Eco-G 140 Journey	28300	nc	0%	GPL

DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 Hybride 136 Pallas	35200	0	4%	FHEV
1.2 Hybride 136 Edition France	35900	0	4%	FHEV
1.2 Hybride 136 Antoine de St Exupéry	47000	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 Etoile - Alcantara	42760	+1276	17%	E
1.2 Hybride 136 Pallas	39950	+125	15%	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile - Alcantara	44250	+125	15%	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile - Cuir Nappa	46760	+125	15%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Alcantara	61000	0	10%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Cuir Nappa	63500	0	10%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63800	0	10%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	39400	+1172	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Etoile - Alcantara	43700	+1172	17%	D
DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58550	0	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63150	0	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas	64750	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 A. de St Exupéry AWD	69350	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70000	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 360 A. de St Exupéry AWD	74650	+850	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	75600	+850	11%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	49750	+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 Etoile	66480	0	nc	Elec
FWD Long Range Pallas	63300	0	nc	Elec
FWD Long Range Etoile	70900	0	nc	Elec
AWD Long Range Etoile	74600	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	87850	+1310	3%	FHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	89500	+1310	3%	FHEV

FERRARI				
Roma	246524	+70000	nc	E
12Cilindri	387761	+70000	nc	E
12Cilindri Spider	427058	+70000	nc	E
296 GTB	315377	+2049	nc	FHEV
296 GTS	423514	+2726	nc	FHEV
SF90 Stradale	770000	+18588	nc	FHEV
SF90 Spider	465714	+4818	nc	FHEV
F80	3600000	+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
23,8 kWh La Prima	34400	-3000	7%	Elec
42 kWh La Prima	37900	-3000	7%	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41600	-3000	nc	Elec
Abarth	36900	-3000	9%	Elec
Abarth Pack	36900	-3000	14%	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh (RED)	32400	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	35900	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	39900	-3000	7%	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh (RED)	33600	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	37300	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	41300	-3000	7%	Elec
Abarth Pack	42300	-3000	12%	Elec
Abarth Turismo	44300	-3000	5%	Elec
Grande Panda (nouvelle)				
Electrique 113 (RED)	24900	-3000	8%	Elec
Electrique 113 La Prima	27900	-3000	8%	Elec
600				
1.2 Hybrid 100	24900	0	4%	FHEV
1.2 Hybrid 100 La Prima	29900	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid 136 La Prima	31400	0	9%	FHEV
e (RED)	35900	-3000	13%	Elec
Abarth Turismo	44900	-3000	nc	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	48900	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	31690	+400	10%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	36290	+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 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	+230	13%	E
ST	40200	+40468	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34650	+650	13%	D
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	+260	8%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	+310	8%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	+898	8%	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	+260	5%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	+280	5%	E
ST	41400	+40468	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	+818	5%	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	+310	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+983	9%	D

Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+540	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	+590	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	46190	+590	10%	FHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Titanium	39490	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	49400	0	2%	Elec
340 Extended Range	56400	0	2%	Elec
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+70000	0%	E
Dark Horse	71300	+70000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+70000	0%	E

Mustang Mach-E				
268 Standard Range	52990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	10%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58990	0	10%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	10%	Elec
GT	61990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+2370	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+540	8%	D

HONDA				
Jazz (nouvelle)				
e:HEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar (nouvelle)				
e:HEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V				
e:HEV Executive	34340	+240	18%	FHEV
e:Ny1 (nouveau)				
Advance	47700	0	28%	Elec
Civic (nouvelle)				
e:HEV Executive	37720	0	7%	FHEV
e:HEV Sport	39020	+50	7%	FHEV
Type R	57220	+48901	7%	E
Type RS	65600	+45990	7%	E
ZR-V (nouveau)				
e:HEV Sport	45950	+650	4%	FHEV
CR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	54980	+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	8%	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
1.0 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 (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	29200	+540	8%	E
1.5 T-GDi 140 Hybrid 48V N Line DCT	36650	+2205	11%	E
i30 SW (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	30200	+540	14%	E

Ioniq 5				
170 Intuitive	44800	0	6%	Elec
229 Intuitive	48800	0	6%	Elec
229 Creative	62400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	62800	0	3%	Elec
N	78000	0	0%	Elec
Tucson				
Hybrid 215 Initia	37550	+900	14%	FHEV

MG (suite)	Prix en €	Bonus (n) ou malus	Remise possible	Energie
MG4				
170 Standard	29990	0	12%	Elec
204 Luxury	36990	0	17%	Elec
XPower	40490	0	13%	Elec
MG5				
Autonomie Standard Comfort	32990	0	8%	Elec
Autonomie Etendue Comfort	35990	0	8%	Elec
Autonomie Etendue Luxury	37490	0	19%	Elec
ZS (nouveau)				
Hybrid+ 197	22990	+50	0%	FHEV
Hybrid+ 197 Comfort	24990	+100	0%	FHEV
EHS (nouvel)				
Comfort	37990	+300	0%	PHEV
Luxury	39990	+550	3%	PHEV
Marvel R				
180 Comfort	44490	0	22%	Elec
288 Performance 4WD	50990	0	16%	Elec
Cyberster (nouveau)				
510 4x4	67990	0	0%	Elec
MINI				
Hatch 3p (nouvelle)				
Cooper C Essential Pack XS	30720	+898	4%	E
Cooper S Essential Pack XS	34720	+1386	4%	E
Cooper S Classic Pack XS	35880	+1386	7%	E
John Cooper Works	39850	+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 XS	40210	+1761	2%	E
Cabrio (nouveau)				
Cooper C Classic	33450	+2544	nc	E
Cooper S Classic	36800	+2726	nc	E
Cooper S Favourite	40720	+2726	nc	E
John Cooper Works	44850	+4279	nc	E
Aceman (nouveau)				
E Essential	36000	0	0%	Elec
E Classic	40180	0	0%	Elec
SE Classic	44810	0	0%	Elec
SE Favourite	48020	0	0%	Elec
SE JCW	47950	0	0%	Elec
John Cooper Works	46450	0	nc	Elec
Countryman (nouveau)				
Cooper	40000	+818	nc	E
John Cooper Works	61360	+26302	nc	E
mitsubishi				
Space Star				
1.2 Mivac 71 Inform	16490	0	14%	E
Colt (nouvelle)				
1.0 MPI 67 Invite	18890	+170	9%	E
1.0 MPI-T 91 Intense	23180	+170	9%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	29490	0	7%	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	30490	0	7%	FHEV
ASX (nouveau)				
1.0 MPI-T 91 Invite	27190	+898	nc	E
1.3 Di-T MHEV 140 Intense	31290	+898	nc	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	35890	0	nc	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	36290	0	nc	FHEV
1.6 MPI-T GPL 101 Invite	27690	+230	nc	GPL
1.6 MPI-T GPL 101 Intense	31490	+230	nc	GPL
Eclipse Cross				
2.4 Mivac 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	36900	+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 Advance	40300	0	9%	Elec
87 kWh 242 Evolve	52800	0	8%	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55900	0	8%	Elec
Nismo	59300	0	11%	Elec
X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43800	+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	22800	+170	7%	E
1.2 Turbo Hybrid 100 GS	25400	0	9%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	27300	0	9%	FHEV
Electrique 136	32000	-3000	9%	Elec
Electrique 156 GS	35000	-3000	9%	Elec
Frontera (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 100 Edition	24500	+170	1%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition	26000	+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
Electrique 156 Edition	36900	-3000	nc	Elec
Electrique 156 GS	38900	-3000	nc	Elec
Astra				
1.2 Turbo 130 GS	34000	+400	10%	E
1.2 Turbo Hybride 136 GS	36100	0	24%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	44050	0	20%	FHEV
GS	49150	0	7%	FHEV
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	38150	+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
Electrique 73 kWh 213 Edition	42490	-3000	5%	Elec
Electrique 73 kWh 213 GS	44990	-3000	5%	Elec
Electrique 82 kWh 213 GS	45990	-3000	5%	Elec
Combo Life (nouveau)				
Electric Elegance	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 (n) ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Hybrid 100 GT	27350	0	5%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	26250	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	39300	-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	30900	0	15%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	32700	0	15%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	34400	0	15%	FHEV
Electrique 136 Style	38000	-3000	13%	Elec
Electrique 136 Allure	38000	-3000	13%	Elec
Electrique 156 Style	38000	-3000	13%	Elec
Electrique 156 Allure	40000	-3000	13%	Elec
Electrique 156 GT	41700	-3000	13%	Elec
308				
1.2 Hybrid 136 Style	32250	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	34100	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	36700	0	7%	FHEV
PHEV 180 Allure	42820	0	13%	PHEV
PHEV 180 GT	45620	0	13%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Style	34720	+400	10%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure	36570	+400	21%	D
Electrique 156 Style	42500	-3000	17%	Elec
Electrique 156 Allure	43900	-3000	17%	Elec
Electrique 156 GT	46250	-3000	17%	Elec
308 SW				
1.2 Hybrid 136 Style	33250	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	35100	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	37700	0	8%	FHEV
PHEV 180 Allure	43820	0	11%	PHEV
PHEV 180 GT	46620	0	11%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Style	36720	+450	10%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure	37570	+450	19%	D
Electrique 156 Style	42500	-3000	10%	Elec
Electrique 156 Allure	43900	-3000	10%	Elec
Electrique 156 GT	46250	-3000	10%	Elec
3008				
1.2 Hybrid 136 Allure	38990	+260	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
Electrique 210 Allure	44990	-3000	4%	Elec
Electrique 210 GT	46990	-3000	4%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie Allure	46990	-3000	4%	Elec
Electrique 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
Electrique 210 Allure	43900	-3000	4%	Elec
Electrique 210 GT	45900	-3000	4%	Elec
508				
Plug-in Hybrid 180 Allure	50200	0	7%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	52100	0	7%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	70650	+660	7%	PHEV
508 SW				
Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	9%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	53400	0	9%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	71950	+920	8%	PHEV
5008 (nouveau)				
1.2 Hybrid 136 Allure	40990	+790	3%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	45490	+790	4%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	45490	+2720	nc	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	48990	+2720	nc	PHEV
Electrique 210 Allure	46990	-3000	2%	Elec
Electrique 210 GT	51490	0	2%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie Allure	51490	0	2%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie GT	55990	0	2%	Elec
PORSCHE				
718 Boxster				
Spyder RS	162500	+70000	0%	E
718 Cayman				
GT4 RS	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	197400	+70000	nc	E
911 Cabriolet (nouvelle)				
Carrera	145900	+70000	nc	E
Carrera T	159300	+70000	nc	E
Carrera S	171500	+70000	nc	E
Carrera GTS	189100	+70000	nc	E
Taycan (nouvelle)				
Propulsion	105011	0	0%	Elec
4S	124296	0	0%	Elec
GTS	167787	0	nc	Elec
Turbo	179880	0	0%	Elec
Turbo S	218207	0	0%	Elec
Turbo GT	248638	0	0%	Elec
Taycan Sport Turismo (nouvelle)				
Propulsion	106027	0	0%	Elec
4S	125300	0	0%	Elec
GTS	153834	0	0%	Elec
Turbo	180550	0	0%	Elec
Turbo S	218197	0	0%	Elec
Taycan Cross Turismo (nouvelle)				
4	117480	0	0%	Elec
4S	130088	0	0%	Elec
Turbo	181045	0	0%	Elec
Turbo S	210992	0	0%	Elec
Panamera				
2.9	109728	+70000	0%	E
GTS	167787	+70000	0%	E
4 E-Hybrid	125300	+8150	0%	FHEV
4S E-Hybrid	140640	+8900	0%	FHEV
Turbo E-Hybrid	200434	+12050	0%	FHEV
Turbo S E-Hybrid	232397	+12200	0%	FHEV
Macan (nouveau)				
Propulsion	82959	0	0%	Elec
4	80439	0	0%	Elec
4S	93091	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%	FHEV
S E-Hybrid	129700	+13550	1%	FHEV
Turbo E-Hybrid	168400	+18350	1%	FHEV
Cayenne Coupé (nouveau)				
3.0	105900	+70000	0%	E
S	127400	+70000	0%	E
GTS	148100	+70000	0%	E
E-Hybrid	118600	+14900	1%	FHEV
S E-Hybrid	130700	+14450	1%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine	192000	+19100	1%	FHEV
RENAULT				
Clio				
1.0 ScE 65 Evolution	10000	+210	11%	E
1.0TcE 90 Evolution	21200	+170	11%	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



LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES
ET TOUS LES MODÈLES



L'ÉQUIPE AUTO PLUS MARCHÉS DIRECTS

Julie ALDABO

Directrice de publicité

☎ 01 41 33 55 45

jaldabo@reworldmedia.com

Service abonnement

01 46 48 48 77

ZFE SOLUTION

votre **auto** en



c'est **possible !**



Diesel ou Essence

BOREL transforme
votre voiture au **GPL**
et vous **obtenez le Crit'Air 1**

Installations et entretiens

Le réseau Borel

Large choix
d'agents en France



- ✓ Aides locales : jusqu'à 100% de prise en charge
- ✓ moins de 1 € par litre de GPL
- ✓ + de 1700 stations en France
- ✓ Double autonomie
- ✓ Plus écologique
- ✓ Et le Crit'Air 1 bien sûr !



Spécialiste du GPL depuis 1981

BOREL SYSTÈMES GAZ CARBURANTS

Allée de La Palestine - 38610 Gières/Grenoble

Tél. : 04 56 380 380 / commercial@borel.fr

www.borel.fr

SCOTTE

urances

ection et prestige



der à prendre soin
lus encore...

ir de
6€
par an*

NOMISEZ JUSQU'À 30%

- HABITATION PRINCIPALE ET SECONDAIRE
- ASSOCIATIONS DE COLLECTIONNEURS
- PROFESSIONNELS DE L'AUTOMOBILE DE COLLECTION

04 09 79 70

TE 24H / 24 SUR MASCOTTE-ASSURANCES.FR **

Capital de 345 000 € - RCS Toulon 8 799 646 203 - N° Orias 14 001 768 (www.orias.fr) - Soumis au contrôle de l'ACPR, 4 place de Budapest - CS92459

* Tarif annuel TTC au 01/01/2023 en formule Essentielle pour un véhicule d'avant 1976 hors frais de courtage. ** Sous réserve d'acceptation.

A

ADDITIF CONCENTRÉ, ANTI-CRIS

Complément indispensable pour



**250mL traite
125L d'AdBlue®**

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



Voyant qui reste allumé ?



Cristallisation dans le S

OÙ LE TROUVER ?

Disponible dans les stations services
participant à l'opération.



IMPORT EUROP AUTO

Trouvez l'auto qu'il vous faut

JUSQU'À
-24%



NOUVEAU
TUCSON À PARTIR DE
37 990 €TTC

JUSQU'À
-22%



RENAULT
SYMBOL À PARTIR DE
28 700 €TTC

JUSQU'À
-33%



C5 AIRCROSS À PARTIR DE
27 250 €TTC

OFFRE

PEUGE

HDI 13

À PARTIR

HDI 13

À PARTIR

NOUVELL

S

À PARTIR D

www.i

Agence de la Somme

41 rue Anatole France 80300 ALBERT 03 22 75 04 29

#SeDéplacerMoinsPolluer »

Auto
Plus

Auto
Plus

« Au quotidien, prenez les transports

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.orias.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



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