

Révélation



On est montés à bord du **CLA**



Dossier essais



Audi Q5

Retour gagnant? P. 34



Les 25 nouveautés incontournables du printemps

P. 26



Toyota Yaris Cross Hybride

Quelle est la meilleure version? P. 38

Guide d'achat

Les coachs

Supports de smartphone



8 modèles universels testés P. 46

Exclusif

Voitures radars privatisées

Découvrez leurs itinéraires préférés P. 6

Occasion P. 52

Renault Kangoo 3

Enfin de bonnes affaires!



Les experts



P. 54

Litige avec un garage
Faites valoir vos droits

Test lecteurs

P. 42

La MG3 Hybrid+
vous a séduits



L 14629 - 1907 - 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



RENAULT AUSTRAL

FULL HYBRID E-TECH SANS RECHARGE

jusqu'à 80% de conduite électrique en ville⁽²⁾
jusqu'à 1100 km d'autonomie⁽³⁾
conduite électrique jusqu'à 130 km/h⁽⁴⁾
écran openR de 774 cm² avec Google intégré⁽⁵⁾
volume de coffre jusqu'à 673 L⁽⁶⁾

370€ à partir de
/mois⁽⁷⁾

2 mois de loyer offerts⁽⁸⁾

LLD sur 37 mois. 1^{er} loyer de 4 500€
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁹⁾

profiter
de l'offre



prêt
à
partir⁽¹⁾



existe aussi en motorisation mild hybrid advanced

modèle présenté : Renault austral techno esprit alpine full hybrid e-tech 200 avec options peinture métallisée et hayon motorisé 479€/mois.⁽¹⁰⁾ 1^{er} loyer 4500€. contrat sérénité Renault inclus pour 1€/mois.⁽⁹⁾ (1) marque déposée. dans la limite des stocks disponibles. (2) en cycle urbain.* (3) avec un plein d'essence.* (4) suivant état de charge batterie et style de conduite. (5) selon version. Google, Google Play, Android Auto et Google Maps sont des marques déposées de Google LLC. (6) selon version. mesure en litres liquides : 575 dm³ en norme VDA. (7) Austral evolution full hybrid e-tech 200, hors options. (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 de 415100500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - 702 002 221 rcs bobigny. restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais de remise en état standard et km sup. (8) offre valable **du 1^{er} au 31/03/25**. 3^e et 4^e loyers offerts si lld. (9) contrat sérénité Renault selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat lld peut être souscrit sans ce contrat. détail points de vente et [renault.fr](https://www.renault.fr). offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande Renault austral e-tech neuf **du 1^{er} au 31/03/25**. **consommations mixtes min/max (l/100 km)* : 4,5/5,7. émissions co₂ (g/km)* : 102/128. *selon norme wltp.**

Renault recommande  **Castrol**

renault.fr

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

SKODA

Saviez-vous qu'un colibri était capable d'extraire le nectar d'une fleur en quelques secondes ?



NOUVEAU ŠKODA ELROQ RECHARGE RAPIDE DE 10 À 80 % EN 28 MINUTES*

À partir de

299 €/mois⁽¹⁾

LLD 37 mois / apport de 0€ après
bonus écologique majoré de 4 000€ déduit

Découvrez-le dès maintenant en concession ou sur [skoda.fr](https://www.skoda.fr)

Modèle présenté : Elroq 85 Finition Plus avec options à **486 €** par mois, remise Skoda de 4 000€ déduite, aux mêmes conditions. Offre valable du 01/02 au 31/03/2025. * Sur borne de recharge DC sur Elroq 85. (1) Elroq 50 en location longue durée 30 000 km max, 1er loyer majoré jusqu'à 4 299€ ramené à 299€ lorsque les Distributeurs acceptent l'avance du Bonus Écologique (conditions d'éligibilité sur economie.gouv.fr) suivi de 36 loyers de 299€, remise Skoda 4 250€ déduite. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GmbH – RCS Pontoise : 451 618 904.

Gamme Elroq : WLTP min/max – Consommation (kWh/100km) : 15,2-17,2. Rejets de CO₂ (g/km) : 0 en phase de roulage.

Volkswagen Group France – SAS – Capital : 198 502 510 € – 11, av. de Boursonne – 02600 Villers-Cotterêts – RCS Soissons 832 277 370.

A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**

ACTU

- 6 **L'événement** Voitures radars privatisées : leurs itinéraires favoris
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **La photo** de la semaine
- 18 **Les nouveautés** Mercedes : deux ans pour tout changer !
- 22 **Les voitures** de la semaine : à bord de la Kia EV4 et présentation de l'EV2

ESSAIS

- 25 **Le labo**
- 26 **Dossier** 25 nouveautés du printemps à l'essai
- 34 **Panoramique** L'Audi Q5 2.0 TFSI quattro Hybride S line de 204 ch
- 38 **Comparatif** Toyota Yaris Cross : quelles sont les meilleures versions ?
- 42 **Test lecteurs** La nouvelle MG3
- 44 **On a tout essayé !** La Skoda Octavia RS de 265 ch

GUIDE PRATIQUE

- 46 **Les coaches Auto Plus**
Huit supports de smartphone universels testés par le labo
- 48 **Le baromètre de la fiabilité**
Le bilan après 100 000 km de l'Alfa Romeo Stelvio
- 51 **Ça vous est arrivé**
- 52 **Les stars de l'occasion** Un Renault Kangoo 3 à moins de 25 000 €
- 54 **Le coin des experts** Litige avec un garage : ses obligations, vos recours

MAGAZINE

- 56 **Le sport F1**, les chroniques de Jean-Louis Moncet. Itinéraire d'un champion du monde, épisode 2 : Nico Rosberg
- 58 **Auto Plus Classiques**
La Volkswagen Polo G40 (1987)
- 60 **Le prix des voitures neuves**

Trait d'humour

Citroën, premier constructeur à sponsoriser l'installation d'un ralentisseur !



Service abonnement



Pour vous abonner, bulletin page 24 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

Les ZFE ont du plomb dans l'aile

Cela devait être LA solution pour améliorer la qualité de l'air dans les villes. Mais les ZFE-m – pour zones à faibles émissions mobilité dans le langage nébuleux dont rafole le législateur – pourraient déjà être en voie de disparition... avant même d'être réellement apparues. C'est ce que demandent 35 députés dans une proposition de loi, prenant le relais de la Ligue de défense des conducteurs et d'Auto Plus, qui pointent, depuis le début, les effets discutables de cette mesure. L'idée des élus est d'instaurer un moratoire de cinq ans sur la mise en place des ZFE-m, alors que 43 métropoles françaises sont tenues de les déployer depuis le 1^{er} janvier. Il s'avère en effet que le rapport bénéfices/risques est loin de se montrer favorable.

Pour commencer, les différentes études menées sur le sujet ont bien du mal à prouver l'efficacité de cette disposition au chapitre environnemental. Alors même qu'il est (trop) souvent facile de faire dire ce que l'on veut aux chiffres. Dans son rapport annuel sur les ZFE à travers l'Europe, l'Ademe* écrit ainsi "Trois études menées à Londres en 2015 et 2019 et dans 82 villes allemandes en 2017 montrent que les gains modérés sur les polluants ne sont pas suffisants pour se traduire par des gains significatifs sur la santé." Avant d'ajouter : "Toutefois une étude récente menée en 2021 montre que les ZFE allemandes ont permis des bénéfices pour la santé." On se demande bien quelle conclusion tirer de tout cela...

Sur le plan social, en revanche, la portée de cette mesure laisse moins de place au doute. L'Ademe constate ainsi que la mise en place d'une ZFE a "des impacts plus forts sur les ménages motorisés à faibles revenus" et "des impacts marqués pour les petites entreprises intervenant dans ces zones". Sans oublier que l'amélioration de la qualité de l'air en hypercentre bénéficie rarement à la santé des ménages les plus modestes... Enfin, en ce qui concerne l'aspect économique, le ratio bénéfices/coûts dépend du "contexte territorial et des conditions de mise en œuvre". Autant dire qu'il s'évalue au cas par cas : paradoxal, pour une mesure nationale. D'ailleurs, on ne compte plus les multiples dérogations des municipalités qui adaptent au principe de réalité une décision prise dans les arcanes de l'administration centrale.

Et s'il fallait encore un argument pour convaincre nos édiles de faire marche arrière, c'est Cetelem, aidé d'Harris Interactive, qui l'a trouvé : d'après leur enquête, 83 % des Européens trouvent les ZFE socialement injustes. Soit autant d'électeurs.

Mathieu



VOITURES RADARS PRIVATISÉES

Leurs itinéraires favo



REPORTER AUTO PLUS

On ne va pas se mentir, au jeu du chat et de la souris, on ne fait pas le poids face aux voitures radars privatisées : banalisées, furtives et imprévisibles, difficile de savoir où et quand on risque d'en croiser une sur sa route. Du moins, jusqu'à aujourd'hui...

Elles ont beau afficher un rendement deux à trois fois moins élevé que celui des radars autonomes, les voitures radars n'en demeurent pas moins de redoutables prédatrices de points. Et pour cause : à quelques signes distinctifs près (voir encadré ci-dessous), rien ne les différencie d'un Citroën C5 Aircross, d'une Ford Focus ou d'une Seat Leon lambda. A fortiori dans les 8 régions (comptant 55 départements) où leur conduite n'est plus assurée par les forces de l'ordre, mais par des chauffeurs privés. Dans ce cas, plus de "képis" repérables derrière le volant, mais des "messieurs Tout-le-monde" payés pour arpenter les itinéraires définis et imposés par les préfetures. Un inlassable ballet, dont *Auto Plus* a déjà révélé la chorégraphie en octobre dernier*, suite à la publication par la Sécurité routière de l'ensemble des contrôles effectués par

les voitures radars privatisées en 2023. Une mine d'informations qui a, depuis, permis au site Radar-prive.fr d'aller encore plus loin dans le "profilage" de leurs mouvements : il est désormais possible de consulter, sur une carte interactive, l'activité détaillée de toutes les voitures radars. Et ce, département par département, jour par jour et même heure par heure ! Des carnets de route qui ont permis d'identifier les axes qu'elles empruntent le plus et de matérialiser, par conséquent, leurs parcours de prédilection. Certes, ces derniers reposent sur des données datant de 2023, mais entre-temps, la routine des voitures radars n'a pas fondamentalement évolué. Alors si vous empruntez régulièrement les axes qui, sur la carte, virent au rouge foncé – souvent des itinéraires sécurisés –, sachez-le : c'est dans ces parages que vous avez le plus de risque d'en croiser une !

Repérez-les... à leur immatriculation !

Aussi banalisées soient-elles, les voitures radars privatisées peuvent être repérées grâce à deux "stigmates" : le projecteur infrarouge fixé au centre de leur lunette arrière et... leurs plaques ! Etant achetées la plupart du temps "par lots", leurs immatriculations se suivent en effet souvent dans la même série. Voici les principales, repérées sur les modèles les plus courants (les Citroën Berlingo, Skoda Octavia et VW Golf se faisant rares).

CITROËN C5 AIRCROSS

Les plus récentes : environ 75 voitures identifiées, toutes dans ces deux séries.

GT-000-TY
GT-000-ZM



FORD FOCUS

Pionnières des voitures radars privatisées, il n'en reste plus qu'une dizaine encore en activité (mais plus pour longtemps).

EX-000-BK
EX-000-BQ
EX-000-BL
EX-000-BP



FORD MONDEO

Une trentaine en circulation dans cette série.

FZ-000-LE



SEAT LEON

Sur 72 exemplaires repérés, on en croise encore une cinquantaine.

FP-000-SB



PEUGEOT 308

Il reste une poignée d'anciennes 308 (plaques en "DM" ou "DP") et une quarantaine plus récentes en "FW".

FW-000-YQ
FW-000-XL
FW-000-XM



VW PASSAT

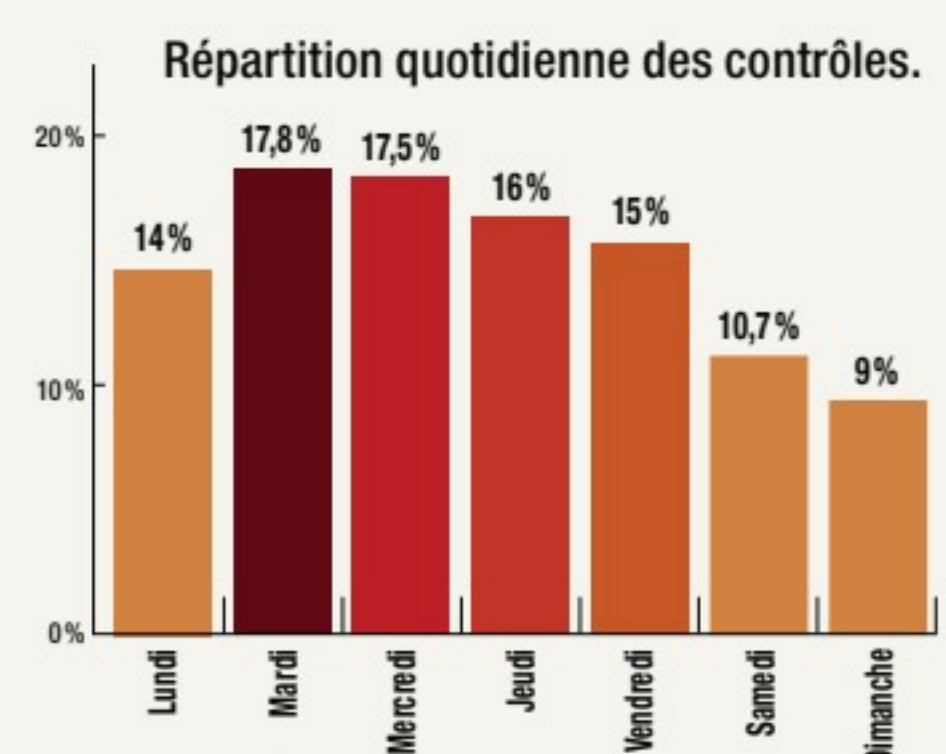
Une vingtaine de vaillantes Passat (immats en "EZ") sont en fin de vie, tandis que les plus récentes (autour de 30) arborent des plaques en "GB".

GB-000-JT
GB-000-JV
GB-000-JW
GB-000-JX



Quand patrouillent-elles ?

La routine des voitures radars privatisées varie d'un jour à l'autre. D'une manière générale, elles attaquent la semaine doucement, montent en cadence le mardi, puis lèvent progressivement le pied jusqu'au week-end. Sans surprise, c'est le dimanche que leur activité est la plus faible. Sachez enfin qu'elles circulent en moyenne 329 jours par an, mais avec de forts écarts selon les départements : de 276 jours dans l'Aisne à 356 jours en Gironde (retrouvez toutes les statistiques sur Radar-prive.fr).



130

**voitures radars
privatisées**

Difficile de connaître au juste combien de voitures radars sont en service, sachant qu'en fonction des sources – toutes officielles –, leur contingent varie de 225 à... 487 ! En se basant sur nos estimations, tablons sur au moins 130 voitures actives dans les 8 départements privatisés.

**Jusqu'à 130 000 km
parcourus par an**

Si l'on se réfère à l'historique des ex-voitures radars réformées, revendues par l'Etat (via les Domaines), leur kilométrage annuel oscille entre 60 000 et 130 000 km. Soit jusqu'à 360 km en moyenne par jour !

**9 contrôles sur 10
sur des routes à 80 ou 90 km/h**

Les voitures radars passent le plus clair de leur temps sur le réseau routier bidirectionnel où l'allure est limitée à 80 km/h (65,2% des contrôles), 90 km/h (25,2%) ou 70 km/h (8,7%). Les voies rapides ne représentent, elles, que 0,9% de leur activité.

10%

d'infractions relevées

Sur les 12,7 millions de contrôles qu'elles ont effectués en 2023, les voitures radars ont enregistré très exactement 9,9% d'excès de vitesse.

12,7 millions de contrôles à la loupe sur Radar-prive.fr

En épluchant l'activité de toutes les voitures radars privatisées, le site a retracé l'ensemble de leurs déplacements et identifié leurs itinéraires préférés. Edifiant !

Vous aimeriez savoir où les insaisissables voitures radars passent le plus clair de leur temps ? Direction le site Radar-prive.fr/carte : vous y découvrirez leur activité dans chacun des 55 départements où leur conduite est privatisée. Plusieurs choix sont disponibles :

- > Visualiser une animation de tous les contrôles réalisés par les voitures et ce, jour par jour ! Mieux, pour chaque infraction relevée, on peut consulter la vitesse retenue.
- > Afficher l'ensemble des contrôles effectués sur une année dans chaque département : de 31 377 dans le Creuse à 499 366 dans le Nord !
- > Identifier les zones de contrôles fréquents. Le principe est celui d'une caméra thermique : plus l'axe vire au rouge, plus ils y sont nombreux et fréquents. Sur l'exemple ci-dessus en médaillon, on constate qu'en Dordogne, les voitures radars circulent essentiellement sur la RN21, sur la RD6089 à l'ouest de Périgueux, mais aussi sur la RD936 ou la RD933 autour de Bergerac. Et chez vous, elles sont où ?
- > Dernière option, le bilan annuel des contrôles détaille, lui, leur répartition par mois, jour, heure et limitations de vitesse dans chaque département.

Une carte interactive qui en dit long sur les voitures radars

L'observation détaillée de la carte de France est riche en enseignements sur les habitudes (et sur les failles) des voitures radars privatisées. Voici quatre situations qui ont retenu notre attention...

BUGS EN SÉRIE SUR LES ROUTES SINUEUSES



Dans les lacets (ici, au nord du Territoire de Belfort), le GPS des voitures peut perdre la boule ! D'où l'intérêt de toujours vérifier les coordonnées indiquées sur l'avis de contravention. Officiellement, les "lieux d'observation aberrants" sont "exclus du traitement pénal".

UN RÉPIT SUR LES ROCADES ET EN VILLE



Les rocade et les agglomérations ne sont clairement pas le terrain de chasse des voitures radars. La preuve par l'exemple, ici à Rennes, en Ile-et-Vilaine.

AUTOUR DES CENTRES NÉVRALGIQUES



Les contrôles se concentrent souvent "en étoile" autour des grands centres urbains (ici, à Troyes, dans l'Aube). A cela deux raisons : la potentielle présence du QG des voitures dans le secteur et, surtout, la densité du trafic, plus importante, dans ces zones urbaines.

QUAND LES VOITURES VOIENT ROUGE...



La proportion d'excès de vitesse (matérialisée par des points rouges sur la carte) est très variable d'un département à l'autre, mais aussi en fonction des jours.



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



V. VANDENBERGHE

25 fois le tour de la Terre en Peugeot Expert

Le million ! Le million !

Ça y est, j'ai atteint 1 million de kilomètres au volant de mon Peugeot Expert (dont vous aviez déjà parlé ici). J'aimerais savoir si je dois changer le bloc compteurs ou s'il est possible de remettre le kilométrage à zéro (devant un huissier pour valider "le million"). Selon un concessionnaire, il faudrait remplacer beaucoup de pièces pour un coût d'au moins 2000 € ! J'en suis là : j'ai bien écrit à Peugeot, mais je n'ai eu aucune réponse.*

Vincent Vandenberghe, Marseillan (34)

Pierre-Louis Champeaux. A l'heure où le 1.2 PureTech peine à accrocher les 100 000 km et où le 1.5 BlueHDi n'atteint pas toujours la moitié, Peugeot aurait pourtant

tout intérêt à vous répondre. Car à 1 million de kilomètres, un hommage à la fiabilité du 1.6 HDi 90 s'impose ! Pour y arriver, vous avez certes bichonné votre Expert avec un entretien tous les 15 000 km, mais tout de même : quel record ! Reste à savoir comment "repartir de zéro"... Changer le compteur ? Ça ne suffira pas, car le nouveau reprendra le kilométrage inscrit dans la mémoire des calculateurs : il faudrait donc intervenir dessus. Une remise à zéro à l'aide de la valise diag ? Pas si simple. Reste la solution, peu reluisante, du piratage pour "taper" le compteur. A moins que Peugeot ne fasse preuve de panache et vous propose un remède digne de ce nom...

Made in Vietnam

Lors d'un séjour au Vietnam, nous avons croisé de nombreuses VinFast VF 3. Aurons-nous la chance de voir un jour dans nos villes cette citadine électrique aux couleurs vives ?

Bruno Outin, Hérouville-Saint-Clair (14)

Julien Sarboraria. C'est vrai qu'elle est craquante, cette VF 3 électrique aux faux airs de Suzuki Jimny et au gabarit de microcitadine (3,19 m de long, 24 cm de moins qu'une Twingo 1 !). Produite par VinFast, elle n'est pour l'heure vendue qu'au Vietnam (et depuis peu aux Philippines) à un tarif défilant toute concurrence qui débute à 235 millions de dongs (environ 8 500 €), auxquels il faut ajouter 32 €/mois pour la location de la (petite) batterie de 18,64 kWh qui autorise une autonomie théorique de 210 km. Quid de sa sortie en France ? A ce stade, rien d'annoncé, sachant que l'arrivée de VinFast chez nous est pour l'heure plutôt timide : à ce jour, moins de 100 SUV VF 6 et VF 8 ont été immatriculés sur le territoire.



FACEBOOK

Renault 4, 5, Fiat 500, Grande Panda... Au lieu de nous imposer des modèles néo-rétros hors de prix, bardés de fonctions inutiles et d'électronique à la fiabilité douteuse, il serait plus judicieux d'imaginer des autos simples, sûres et, surtout, accessibles au plus grand nombre !

Fortunato Micelli, par e-mail

Mise à jour

N'arrivant pas à mettre à jour la cartographie du GPS de mon Scenic 4 doté du système R-Link 2, j'ai contacté Renault : on m'a confirmé que ça n'était désormais plus possible !

Thierry C., par e-mail

François Tarrain. Renault a bien stoppé le renouvellement des services connectés des systèmes R-Link (pour cause de fin prévue de la 2G). Mais la mise à jour de la cartographie est toujours possible via une carte SD pour le R-Link 1 et, pour le R-Link 2, depuis leur site (Renault.welcome.naviextras.com).

Radars et défaut d'assurance

Dans le n° 1900, vous affirmiez que les radars ne contrôlaient pas l'assurance. Pourtant dans sa pub télé, Assurpeople dit le contraire. Qui a raison ?

Francis R., Neufchâtel-en-Bray (76)

Pascale Gétin. Le spot d'Assurpeople – qui s'adresse en particulier aux clients jeunes "malusés" ou "résiliés" – soutient que depuis la disparition de la vignette "les radars consultent le fichier des véhicules assurés" et que "pour éviter l'amende, il faut souscrire maintenant" ! Alors oui, il est bien évidemment obligatoire et indispensable d'être dûment assuré. Mais non, les radars ne contrôlent pas automatiquement le défaut d'assurance. Assurpeople joue simplement sur la peur du gendarme pour promouvoir ses services. Un procédé limite, car l'argument avancé est clairement une fausse information.



ASSURPEOPLE

Sésame, ouvre-toi !

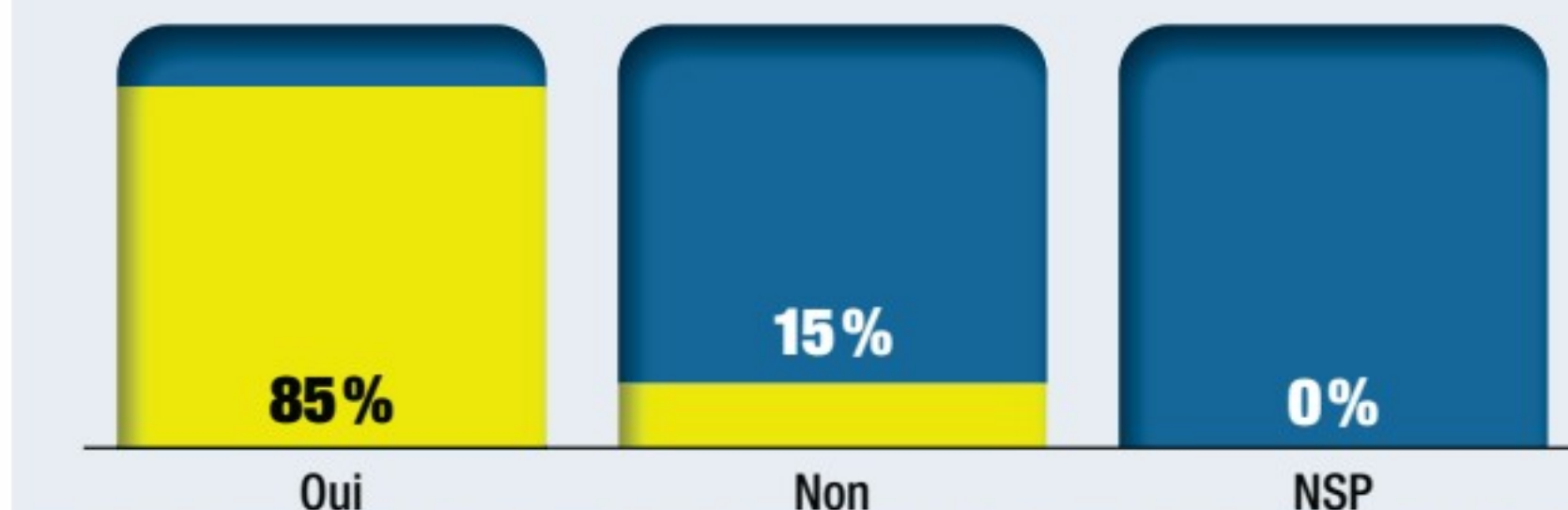
A cause de la ZFE de Lyon, mon fils doit changer sa Peugeot 206 diesel Crit'Air 3. Les occasions étant trop chères, il réfléchit à convertir celle-ci au GPL. Dans ce cas, elle aurait droit à une vignette Crit'Air 1, n'est-ce pas ?

Gilbert Garnier, par e-mail

François Tarrain. En théorie, oui. Sur le papier, deux technologies promettent de "surclasser" la vignette d'un diesel : soit le transformer en hybride rechargeable, soit le convertir pour fonctionner simultanément au GPL et au gazole. Annoncées en 2023, respectivement par les sociétés GCK Mobility (système Twin-E) et Greenolis (kit Rétrogaz), ces solutions sont toujours en cours de développement. La première pourrait voir le jour en 2025 sur quelques modèles, la seconde devrait refaire parler d'elle prochainement. A suivre, donc.

LA QUESTION DE LA SEMAINE

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



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

Selon vous, le projet de l'autoroute A69 entre Castres et Tarbes est :
– Parfaitement légitime
– Economiquement injustifiable
– Une hérésie écologique
– NSP

Volkswagen ID.3

100 % électrique.



À partir de
149 €/mois*

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

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

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

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.

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



CAMÉRA CACHÉE

Motorcraft: vidange à prix réduit et bilan sécurité offert, un bon plan ?



LA MISSION DE NOTRE ESPION

Jusqu'au 31 mars, le réseau multimarque de Ford applique une remise de 20 % sur les forfaits révision, avec, en prime, un diag sécurité gratuit. L'occasion de faire contrôler et vidanger notre auto cobaye à bon prix ? Allons le vérifier.



La prise de rendez-vous sur le site de Motorcraft* nécessite un rappel du garagiste. Nous contactons alors directement les ateliers: six d'entre eux ne peuvent pas appliquer le rabais ou n'ont pas de dispo avant huit jours. Enfin, le septième nous fixe un créneau sous 72 h. Le jour J, le patron nous accueille.



"Nous allons faire le check-up complet de votre Clio", assure-t-il. C'est parti! Dix minutes après notre arrivée, son mécano vérifie méticuleusement le bloc-moteur: "Rien à signaler." Puis, il poursuit son premier tour d'horizon: "Le Silentbloc arrière est déchiré." Bien vu.



Après cela, il place l'auto sur le pont et entame le contrôle des pneus. "Ils sont à moitié de vie à l'avant, mais sur la fin à l'arrière." C'est vrai. Il enchaîne avec les freins: "A 50 % d'usure à l'avant. Les plaquettes arrière sont, elles, entamées aux deux tiers." Encore un diagnostic juste.

PHOTOS: DR



Place à la vidange. Pendant la purge, le mécano ajuste la pression des pneus. Après avoir redescendu l'auto au sol, il change le filtre à huile, fait le plein de 5W40 et nous signale que "le filtre à air doit être remplacé. Je n'ai pas la pièce, mais je vous montre comment le faire". Sympa.



Après avoir effectué l'appoint des liquides de lave-glace et de refroidissement, il examine les balais d'essuie-glaces. "Ils ne doivent plus faire leur boulot!" Exact. Enfin, il repère une ampoule HS, qu'il propose de changer par une neuve qu'il fournit. Il prévient: "Ce sera facturé 20 €."



Nous voici de retour à l'accueil. Le chef n'oublie pas l'ampoule et nous réclame 130 € pour la vidange. C'est cher! Nous lui signalons qu'il n'a pas fait les - 20 %: "Oui, vous en aviez parlé... mais aucun garage ne l'applique. Le réseau lance ces offres, et nous, on est perdants!" Pas de ristourne, donc.



Diagnostic parfait, remise à la trappe

Impeccable, le bilan sécurité, avec ses contrôles pertinents et ses conseils avisés. Mais la douloureuse porte bien son nom: 130 € la vidange simple, c'est un tarif constructeur! D'autant que ce patron a "omis" de mentionner au départ qu'il n'appliquerait pas le rabais. D'où ce carton orange bien mûr.

*Motorcraft.fr

INFO OU INTOX ?



YOHANN

"Voies de covoiturage: on peut déjouer les radars en plaçant un leurre en passager"

Les nouveaux radars de covoiturage peuvent-ils être dupés ?

Avec une pointe d'humour, notre lecteur, Yohann, s'interroge sur la possibilité de tromper des radars dits "de covoiturage" avec sa grosse peluche du Marsupilami (placée ici derrière le volant de sa DS 19). Bien que la question soit amusante, elle reflète des interrogations que d'autres nous ont soumises. Depuis le 3 mars, plusieurs radars surveillent en effet les voies réservées instaurées sur des sections de l'A1, de l'A13 et sur les trois quarts du périphérique parisien. A l'exception des taxis, la règle est simple: il faut au moins un passager, en plus du conducteur, pour emprunter ces files de gauche aux heures de pointe, sous peine d'une amende de 135 € (à compter du 2 mai). Ces appareils, placés sur le terre-plein central, utilisent des capteurs infrarouges et thermiques pour comptabiliser les occupants à l'avant et à l'arrière, quel que soit leur âge (bien qu'il soit nettement plus difficile de détecter un bébé niché dans un siège dos à la route). Des technologies avancées dopées à l'intelligence artificielle, qui ne se laissent tromper ni par des peluches, ni par des poupées ou des animaux de compagnie, ni même par des vitres surteintées à travers lesquelles elles peuvent capter.

Verdict: c'est peu probable, les technologies utilisées étant bien rodées



N°1 Mondial du véhicule
Electrique & Hybride*

NOUVEAU BYD ATTO 2

100% ÉLECTRIQUE

La ville, autrement.

À PARTIR DE
219€^{TTC} /MOIS⁽¹⁾



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



H. SCHMIDT / DPA / AFP

ÉMISSIONS DE CO₂ DES CONSTRUCTEURS

Qui est le plus vertueux ?

Assouplie en 2025, l'obligation imposée par l'UE de réduire drastiquement les émissions de CO₂ des voitures neuves a-t-elle été efficace jusqu'ici ? Auto Plus a analysé la situation en France.

C'est une mini-victoire pour les constructeurs. Début mars, Ursula von der Leyen, présidente de la Commission européenne, a annoncé un assouplissement des règles sur les "objectifs CO₂". Désormais, ceux-ci seront calculés sur trois ans au lieu d'un, afin d'éviter aux constructeurs de lourdes amendes s'ils ne parviennent

pas à vendre suffisamment de voitures électriques. Rappelons que l'Union européenne impose à chacun d'eux de respecter un seuil d'émissions basé sur la proportion de ventes de véhicules thermiques et électriques, qui doit progressivement être revu à la baisse jusqu'en 2035, sous peine de lourdes sanctions (95 € par gramme supplémentaire et par

voiture vendue!). Ce seuil, fixé entre 2020 et 2024 à 95 g/km de CO₂ en moyenne, devait être abaissé de 15 % dès le 1^{er} janvier 2025. Cependant, les ventes de véhicules électriques s'étant étioilées l'an dernier en Europe (- 2,2 %), Luca de Meo, patron de Renault et président de l'ACEA *, a tiré la sonnette d'alarme en septembre dernier : avec de

telles ambitions pour 2025 et au rythme des ventes, les constructeurs pourraient avoir à payer jusqu'à 15 milliards d'euros de pénalités ! Une alerte entendue par la présidente de la Commission européenne, qui a néanmoins rappelé qu'à terme, "les objectifs restent les mêmes". La flexibilité accordée par l'UE consistera en effet à évaluer les émissions de 2025 à 2027 en maintenant la moyenne requise inchangée, afin d'offrir plus de temps aux retardataires pour dynamiser leurs ventes d'électriques.

* Association des constructeurs européens d'automobiles.

CARBURANT

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

GAZOLE ⁽¹⁾			SP95-E10 ⁽¹⁾		
Prix moyen ⁽²⁾ 1,660 € ↘			Prix moyen ⁽²⁾ 1,699 € ↘		
1 ^{er}	Hyper U	1,594 €	1 ^{er}	Hyper U	1,631 €
2 ^e	E.Leclerc	1,603 €	2 ^e	E.Leclerc	1,636 €
3 ^e	Super U	1,607 €	3 ^e	Super U	1,642 €
4 ^e	Intermarché	1,610 €	4 ^e	Auchan (hypers)	1,646 €
5 ^e	Auchan (hypers)	1,614 €	5 ^e	Cora	1,647 €
6 ^e	Cora	1,616 €	E85 ⁽¹⁾		
7 ^e	Intermarché Contact	1,620 €	Prix moyen ⁽²⁾ 0,780 € ↘		
8 ^e	Total Access	1,621 €	1 ^{er}	E.Leclerc	0,725 €
9 ^e	Carrefour	1,622 €	2 ^e	Super U	0,732 €
10 ^e	Auchan (supers)	1,623 €	3 ^e	Auchan (hypers)	0,736 €

(2) I SP95: 1,736 € ↘ I SP98: 1,805 € ↘ I GPL: 1,009 € ↘ I Baril de Brent: 64,96 € ↗

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

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



VOITURES DE FONCTION

Des avantages revus à la baisse

Toujours plus de taxes ! Le gouvernement confirme une nouvelle fois cette tendance avec la hausse de la fiscalité sur les avantages en nature, touchant les salariés bénéficiant de véhicules de fonction (1,2 million en circulation en France) ainsi que les entreprises. Lorsqu'une société met une voiture à disposition, tant l'entreprise que le salarié sont soumis à l'imposition : charges patronales pour la première, impôt sur le revenu pour le second. L'imposition peut être calculée selon les coûts réels ou sur la base d'un forfait. Or un arrêté publié le 27 février vient d'alourdir ce dernier. Pour les véhicules loués par la société (leasing), le taux passe de 30 % à 50 % du prix d'achat du véhicule, et de 40 % à 67 % si l'entreprise prend en charge le carburant. Pour les véhicules achetés, le taux évolue de 9 % à 15 %, et de 12 % à 20 % si le carburant est inclus. Ces nouveaux taux sont rétroactifs et concernent tous les véhicules de fonction acquis ou loué depuis le 1^{er} février. En revanche, pour encourager la transition énergétique, l'Etat a rehaussé l'abattement applicable aux voitures électriques, qui passe de 50 % à 70 % si l'éco-score minimal est respecté.

Saïda Djerrada



Savoyards au péage ! La préfecture de la Haute-Savoie a annoncé la fin de la gratuité sur une portion de l'A40 – entre Annemasse et Saint-Julien – à partir du 1^{er} février 2029. Les automobilistes devront déboursier 1,80 € pour le passage d'un véhicule léger. **ZFE.** La métropole de Grenoble envisage de reporter de trois ans l'interdiction de circulation des utilitaires et poids lourds Crit'Air 2, initialement

VOITURES NEUVES

Emissions moyennes de CO₂ par constructeur

	Marque	Moyenne 2024
Les plus "vertueux"	Volvo	41,1 g/km
	Fiat	46,4 g/km
	Cupra	47,8 g/km
	MG	51,3 g/km
	Porsche	51,8 g/km
	Jeep	66,6 g/km
	Mercedes	72,1 g/km
	BMW	73,8 g/km
	Mitsubishi	82,5 g/km
	DS	85,2 g/km
Proches de la moyenne	Mini	92,3 g/km
	Opel	92,6 g/km
	Renault	93,9 g/km
	Audi	94,3 g/km
	Peugeot	95,3 g/km
Parmi les plus "émetteurs"	Toyota	100 g/km
	Skoda	106,3 g/km
	Citroën	108,6 g/km
	Volkswagen	109,3 g/km
	Suzuki	112,5 g/km
	Ford	115,5 g/km
	Dacia	116,9 g/km
	Nissan	117,3 g/km
	Seat	124,1 g/km
	Alpine	147,6 g/km

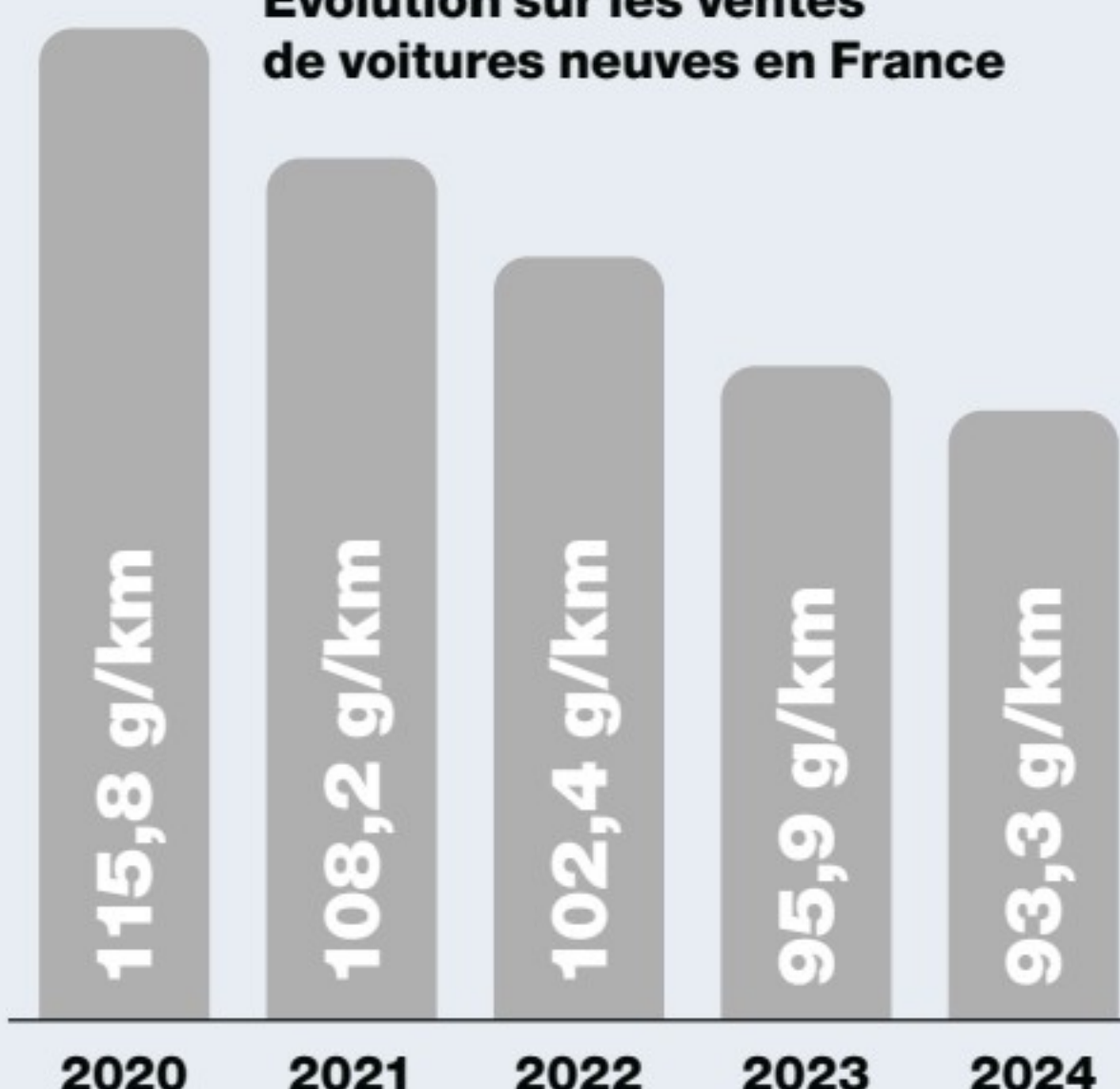
■ L'objectif final fixé par l'Union européenne reste, pour l'heure, inchangé : en 2035, toutes les marques devront atteindre la neutralité carbone, ce qui signifie que toutes les nouvelles voitures vendues sur le continent devront rejeter... zéro gramme de CO₂. Afin de déterminer qui, chez nous, est le mieux placé pour y parvenir, *Auto Plus* a demandé à AAA Data de fournir la moyenne des émissions de chaque constructeur sur la base de ses ventes de voitures neuves en 2024 en France.

■ Le meilleur élève ne figure pas dans le classement. Et pour cause : avec ses modèles exclusivement électriques, Tesla affiche naturellement une moyenne de CO₂ nulle. Parmi les autres constructeurs méritant un satisfecit, on retrouve étonnamment Porsche, qui, grâce à ses modèles 100 % électriques, affiche un grammage moyen presque deux fois inférieur à celui de Toyota.

■ Si, parmi les marques les plus populaires, on relève que Peugeot et Renault sont proches de la moyenne, en revanche Citroën et Dacia affichent des niveaux singulièrement élevés. Conséquence logique : étant donné leurs volumes de ventes importants, ces constructeurs sont, avec Volkswagen, les trois plus gros contributeurs au ralentissement, en 2024, de la baisse nationale des émissions de CO₂ (voir encadré ci-contre).

Près de 23 grammes de moins en 5 ans !

Evolution sur les ventes de voitures neuves en France



■ La chasse au CO₂ imposée par l'Europe a porté ses fruits en cinq ans. Grâce à l'essor des ventes de voitures électriques et hybrides rechargeables, soit 26 % du marché, la moyenne des émissions a, en 2023, diminué de 6,5 g. La baisse ayant en revanche ralenti en 2024 (- 2,6 g), le seuil des 81 g/km à atteindre en 2025 s'est révélé trop ambitieux. D'où le lissage sur trois ans de cet objectif, qui donne un peu d'air aux constructeurs.

Des objectifs personnalisés

Si la moyenne globale est fixée à 81 g/km à partir de cette année, tous les constructeurs ne sont pas logés à la même enseigne. En effet, chacun dispose d'une moyenne propre, négociée selon sa gamme de véhicules. Par exemple, entre 2021 et 2024, celle du groupe

Daimler (Mercedes) est établie à 102 g/km, celle de BMW à 103 g, celle de VW à 97 g, et, pour le groupe Renault, c'est 92 g... Ces seuils devront donc être abaissés de 15 % sur les trois prochaines années. Par ailleurs, l'Europe autorise les constructeurs à mutualiser leurs ventes pour permettre

aux retardataires d'améliorer leur moyenne et d'éviter les amendes. Ainsi, en 2025, Tesla, qui dispose d'un "crédit carbone" grâce à sa gamme 100 % électrique, a prévu, moyennant contrepartie financière, de faire pot commun avec Stellantis, Toyota, Ford, Subaru et Mazda. En attendant de savoir

si tous les constructeurs réussiront à atteindre leurs objectifs, *Auto Plus*, avec l'appui d'AAA Data, a analysé les émissions de CO₂ liées aux ventes de voitures neuves en France en 2024, fournissant ainsi un aperçu précieux de la situation actuelle de chaque marque.

Saïda Djerrada

LA QUESTION INATTENDUE

Quel type de motorisation progresse le plus dans les ventes ?



Avec près de 120 000 immatriculations depuis janvier, les modèles hybrides progressent de 55 % ! A eux seuls, les micro et full hybrides représentent désormais quatre ventes sur dix... au détriment des hybrides rechargeables (- 55 %), des diesels, qui continuent de creuser leur tombe (12 300 ventes, soit - 43 %), et des essence pures (- 29 %). Dans le même temps, l'électrique recule très légèrement avec 49 500 immats (- 1,3 %).



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

CABINES La journée de la semaine

Haut-Rhin (68)
RD83, PR 29+1045, Rouffach (Belfort vers Colmar), 90 km/h. La limitation de vitesse est abaissée de 110 à 90 km/h pour le radar double face situé avant la sortie Rouffach centre.
47°57'30.4"N 7°18'30.0"E

Gers (32)
RD654, PR 61+170, Cologne (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome est installé dans les virages à la sortie de Cologne, direction Mauvezin.
43°43'23.1"N 0°57'47.6"E

Nord (59)
RN356, PR 3+150, Mons-en-Barœul (Roubaix vers Lille), 70 km/h. Le radar double face a pris place juste après l'échangeur avec l'A22 et l'entrée de l'échangeur 6.
50°39'05.1"N 3°06'09.6"E

Loire (42)
RD89, PR 7+350, Salt-en-Donzy (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome se trouve dans les virages entre Salt-en-Donzy et Saint-Martin-Lestra.
45°43'35.3"N 4°18'11.7"E

SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

prévue en juillet. Elle a lancé une consultation publique (metropoleparticipative.fr) jusqu'au 10 avril, à l'issue de laquelle elle statuera. **Permis de conduire.** Selon une étude d'En Voiture Simone, le délai moyen pour obtenir une date d'examen est de quatre semaines et cinq jours en France.

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

HC - 123 - ND 88

A69 : coup de frein judiciaire

L'avenir de l'A69, l'autoroute de 53 km qui doit relier Toulouse à Castres, est bien incertain. Fin février, le tribunal administratif a ordonné la suspension des travaux, commencés en 2023, en raison de bénéfices jugés "très limités". Une victoire pour les associations écologistes qui dénoncent la destruction d'une centaine d'espèces protégées, mais une déception pour les milliers d'habitants espérant que l'A69 désenclave économiquement Castres. Le

8 mars, ils ont manifesté pour la reprise des travaux. De son côté, l'Etat a fait appel pour obtenir un sursis et relancer le chantier. Avec près des deux tiers des 400 millions d'euros de budget déjà dépensés, une belle gabegie se profile.

LA DÉPÊCHE DU MIDI/E. CAYRE/MAXPPP



ED JONES / AFP



Vos images

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

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS



S'il ne se fait pas arrêter par les forces de l'ordre, le propriétaire de cette Peugeot 307 aura du pot. Immortalisé en Martinique.

Par Bruno Bonnet



En revanche, manque de pot pour celles-ci! Remorquage (pas très réglementaire) d'une défunte 307 par une homologue. Vu à Lyon.

Par Pascal Piérart



Toujours dans la série 307 (et aussi "pas très réglementaire"), un "klaxon trompette", étrangement positionné, repéré à Paris.

Par Bernard Bonnel

YOUNGTIMERS

Days

26 & 27 Avril 2025

Autodrome de Linas-Montlhéry

Infos
&
Inscriptions





BMW iX1 M SPORT. À 390 €/MOIS*.



***LLD 48 MOIS. 1ER LOYER DE 390 € APRÈS DÉDUCTION
DU BONUS ÉCOLOGIQUE DE 2 000 €.**

Exemple pour une BMW iX1 eDrive20 M Sport. 1er loyer de 390€ après déduction du bonus écologique de 2 000 €, suivi de 47 loyers de 390 €. Location Longue Durée sur 48 mois et pour 40 000 km incluant l'extension de garantie. Assurance perte financière à souscrire par l'intermédiaire de BMW Finance ou auprès de l'assureur de votre choix, sous réserve d'en justifier auprès de BMW Finance. Offre réservée aux particuliers pour toute commande d'une BMW iX1 eDrive20 M Sport dans les concessions participantes avant le 31/03/2025, dans la limite des stocks disponibles et sous réserve d'acceptation par BMW Finance, SNC au capital de 87 000 000 € - RCS Versailles 343 606 448, inscrit à l'ORIAS sous le n°07 008 883. Consommation d'énergie électrique : 15,4 - 17,3 kWh/100km.

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer



Autonomie en cycle mixte : 427 - 474 km ; autonomie en ville : 531 - 586 km. Depuis le 01/09/2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. *Après déduction du bonus écologique de 2 000 €, sous réserve d'éligibilité conformément au décret en vigueur.

Modèle présenté : BMW iX1 xDrive30 M Sport avec options à 890 €/mois sans apport. LLD 48 mois. 40 000 km.





Mercedes

Deux ans pour



À BORD DU NOUVEAU CLA

Si la silhouette globale du CLA de troisième génération diffère peu de l'actuelle, la face et la poupe évoluent avec un bandeau reliant les optiques et, sur cette version électrique, une calandre constellée d'étoiles illuminées.



PHOTOS: MERCEDES

La nouvelle entrée de gamme de l'Etoile

Aussi étonnant que cela puisse paraître, ce coupé quatre portes représentera désormais l'entrée de gamme chez Mercedes! En effet, la Classe A, qui occupait ce rôle, partira à la retraite l'an prochain (avec le Classe B) sans être remplacée. De plus, ce CLA n'est pas une simple troisième génération, il est le premier modèle d'une nouvelle famille: CLA Shooting Brake, GLA et GLB (voir pages suivantes), dont tous les membres, conçus sur l'inédite plate-forme multi-énergie MMA (Mercedes Modular Architecture),

seront disponibles en tout électrique et en hybride. Certes, d'un point de vue esthétique, ce CLA (ne l'appellez plus CLA Coupé) ne se démarque pas vraiment de son prédécesseur. Mais il est quand même un peu plus long (4,72 m contre 4,69 m) — se rapprochant des 4,75 m de la Classe C — plus large (1,86 m contre 1,83 m) et plus haut (1,47 m contre 1,44 m). Un gabarit similaire à celui de la Tesla Model 3. Ce qui change réellement, c'est l'avant, entièrement redessiné avec des blocs optiques reliés entre eux

par un bandeau lumineux (idem sur la poupe) et une ostentatoire calandre, spécifique aux versions électriques, recouverte de 142 étoiles (les hybrides disposeront d'une grille "classique", au contour éclairé). Dans l'habitacle, la montée en gamme du véhicule est flagrante, symbolisée par sa planche de bord recouverte, sur toute la largeur, d'une grande dalle vitrée réunissant deux à trois écrans (selon les versions) de belle taille, et intégrant même les buses d'aération en hélice. Mais la belle surprise provient de l'immense

toit vitré panoramique fixe, qui s'étend du pare-brise aux dossiers des places arrière. Un véritable puits de lumière dont profiteront les passagers du second rang. Et, fait suffisamment rare pour être souligné, il sera de série sur toutes les versions! Pour le reste, l'habitabilité est correcte, tant au niveau de la garde au toit que de l'espace aux jambes, même si le plancher plat, un peu trop haut du fait des batteries, apporte un peu d'inconfort. La plus importante évolution est toutefois invisible, car elle

Après une année 2024 plutôt calme, c'est à l'occasion de la publication de ses résultats financiers, en février, que la firme à l'étoile a annoncé sa *"plus grande campagne de lancement de produits et de technologies à ce jour, avec des dizaines de modèles nouveaux ou modernisés d'ici à 2027"*. Cette offensive commence par le CLA, troisième du nom, qui sera suivi de sa déclinaison Shooting Brake, ainsi que des SUV GLA et GLB, avant d'enchaîner avec, entre autres, les versions électriques de la Classe C et du GLC.

tout changer!



A l'image des modèles haut de gamme de la marque, le CLA pourra s'équiper (en option) du Superscreen, cette grande dalle vitrée qui peut compter jusqu'à trois écrans (compteurs de 10,25"/26 cm et écrans tactiles de 14"/35,5 cm au centre et pour le passager).

L'actuel CLA Coupé



En Bref

Lancement: juin 2025

L x l x h: 4,72 x 1,86 x 1,47 m

Moteurs électriques:
272 et 354 ch

Moteurs hybrides 48 V:
136, 163 et 190 ch

Tarifs: à partir de 46 000 €⁽¹⁾
(en hybride) et 60 000 €⁽¹⁾
en électrique.

concerne la technologie. Tout d'abord, Mercedes présente ce CLA comme son modèle "le plus intelligent" grâce à son nouveau système d'exploitation MB.OS ("le cerveau" du véhicule). Il a été développé en interne et optimisé par l'intelligence artificielle, avec des mises à jour à distance, y compris pour les aides à la conduite. Surtout, la vraie rupture se situe dans cette nouvelle plateforme MMA, qui permet au CLA électrique d'être proposé en

version propulsion (CLA 250 +) avec un bloc de 272 ch, ainsi qu'en quatre roues motrices de 354 ch (CLA 350 4Matic) avec l'ajout d'un moteur de 80 kW (109 ch) à l'avant. Tous deux seront équipés d'une batterie NMC (nickel-manganèse-cobalt) de 85 kWh pour une autonomie annoncée jusqu'à 792 km! De plus, ce sera le premier modèle Mercedes doté d'une architecture électrique en 800 V, permettant des recharges ultrarapides

(jusqu'à 325 km récupérés en 10 minutes). Afin d'assurer un ticket d'entrée "accessible", une seconde batterie LFP (lithium-fer-phosphate) de 58 kWh arrivera par la suite. Enfin, la version hybride 48 V, prévue pour 2026, disposera d'un nouveau quatre cylindres essence, décliné en 136, 163 et 190 ch, associé à une boîte auto. électrifiée à 8 rapports (8F-eDCT). Le CLA électrique arrivera dès cet été à un tarif qui devrait frôler les 60 000 €...



Nombre de places: 5

A l'arrière, on sera plus à l'aise à deux qu'à trois : l'assise est un peu courte et, comme souvent dans les électriques, les jambes sont un peu trop relevées.



Volume: 405 dm³ (2)



Volume: 101 dm³ (2)

Profonde, mais pas très haute, la malle n'offre qu'un volume de 405 dm³. En électrique, on profite aussi d'un "frunk" (coffre sous le capot) de 101 dm³, capable d'accueillir un bagage cabine et le câble de recharge.



CLA SHOOTING BRAKE DÉBUT 2026

SCOOP



PHOTOS: SB MEDJEN

Le break de chasse

D'abord lancé en coupé à quatre portes (voir p. 18), le nouveau CLA sera présenté à l'automne (au salon de Munich) dans sa déclinaison Shooting Brake. Une carrosserie qui a rencontré un franc succès sur la génération actuelle. Du coupé, ce "break de chasse" reprendra la base technique multi-énergie (hybride et électrique), ainsi que les proportions. En revanche, son pavillon moins incliné devrait améliorer la garde au toit à l'arrière et augmenter le volume de chargement.

➤ A partir de 47 000 €*



GLA



PHOTOS: SB MEDJEN



GLC ÉLECTRIQUE DÉBUT 2026



PHOTOS: MERCEDES

ET GLB COURANT 2026



Cousins techniques du nouveau CLA

Le développement du futur GLA et de sa déclinaison à sept places (GLB) est déjà bien avancé, en témoignent les prototypes aperçus sur la route ces derniers mois. Attendu courant 2026, ce duo de SUV compacts reposera sur la nouvelle base technique éternée par le CLA. Ils bénéficieront du quatre

cylindres 1.5 turbo (136 à 190 ch), associé à un système hybride 48 V, permettant de rouler en électrique sur de courtes distances. Les versions électriques ne s'appelleront plus EQA et EQB : elles deviendront de simples motorisations des GLA et GLB.

➤ A partir de 50 000 €*



Avec la disparition programmée de la Classe A, les CLA, ainsi que les SUV GLA (ci-dessus) et GLB (à gauche), deviendront les nouveaux modèles d'entrée de gamme de Mercedes.

Il fera facilement oublier l'ancien EQC

Le temps où les Mercedes électriques étaient des modèles à part entière est révolu. Ainsi, le remplaçant de l'EQC (attendu au salon de Munich) sera présenté comme une simple version à pile de l'actuel GLC. "Simple version" ? En réalité, ce SUV électrique affichera quelques différences esthétiques (calandre pleine, poignées de porte affleurantes), afin d'optimiser l'aérodynamisme. Il reposera également sur une plate-forme spécifique (MB.EA) dont il sera le

premier à profiter avant qu'elle ne soit utilisée par les futures Classe C et Classe E électriques. Son architecture en 800 V lui autorisera des recharges éclair sur les bornes rapides (Mercedes annonce une puissance de charge dépassant les 320 kW), tandis que la pompe à chaleur (de série) et la transmission à deux vitesses amélioreront à la fois les performances et l'autonomie électrique.

➤ A partir de 75 000 €*



Les autres nouvelles Mercedes à venir

Cet automne, l'actuelle **Classe S** célébrera ses cinq ans de carrière avec un profond restylage, concernant aussi bien le design (inspiré de la Classe E) que les équipements. Une mise à jour d'autant plus nécessaire que le dernier CLA, pourtant modèle d'entrée de gamme de la marque, est désormais à la pointe en matière de technologies embarquées. 2026 marquera le renouvellement de la **Classe C**, qui sera proposée en hybride et en électrique. Cette dernière héritera des avancées techniques du GLC électrique (800 volts, boîte à deux vitesses). Mercedes modernisera aussi ses grands SUV, **GLE** et **GLS**. En 2027, la **Classe E** sera disponible en électrique. Une version que la marque annonce comme plus performante et plus accueillante que son homologue thermique. Enfin, un modèle raccourci du mythique **Classe G** fera son apparition.



PHOTOS : D. MEUNIER



L'EV4 est la première véritable berline électrique de la marque. Elle se caractérise par son capot plongeant et ses optiques verticales. Mais on note aussi ses protections de roue très marquées et des jantes (ici de 19") au dessin "carré".

À BORD DE LA KIA EV4

Après les SUV, une berline

Kia poursuit son offensive électrique en dévoilant la version de série de sa première berline "à pile". En bonus, le constructeur coréen présente aussi l'EV2, un concept-car préfigurant un futur petit SUV.

Kia ajoute une corde à son arc (électrique) avec l'EV4. Cette berline complète une gamme composée jusque-là des crossovers EV3 (4,31 m), EV6 (4,68 m) et EV9 (5,01 m), bientôt rejoints par l'EV5. Face à eux, l'EV4 a, en outre, la particularité d'être déclinée en deux carrosseries : une quatre portes (à coffre classique) et une cinq portes (à hayon). C'est plutôt cette der-

nière qui a retenu notre attention. D'abord parce que c'est le type de carrosserie le plus prisé chez nous. Ensuite parce que, destinée au marché européen, celle-ci sera fabriquée en Slovaquie et pourra ainsi prétendre à un éventuel bonus (la quatre portes sera produite en Corée). L'EV4 entre donc dans la catégorie des berlines compactes électriques, avec un gabarit (4,43 m de long) supérieur à celui de

ses futures rivales que sont les Citroën ë-C4 (4,36 m), Peugeot E-308 (4,37 m), Renault Megane E-Tech (4,20 m), MG4 (4,29 m).

Inspiration crossover

Côté look, bien qu'elle soit relativement basse (1,49 m) et qu'elle se démarque nettement du côté cubique des EV3 et EV9, son capot plongeant rappelle tout de même l'EV6. En la découvrant, il faut reconnaître que son design oscille entre les deux genres, façon "cross-berline", avec notamment ses arches de roue marquées et sa poupe très abrupte. Elle arbore par ailleurs des optiques verticales spécifiques.

En Bref

Lancement : automne 2025

L x l x h : 4,43 x 1,86 x 1,49 m

Moteur électrique : 204 ch

Tarif : à partir de 38 000 €*

*Estimation Auto Plus.

A bord, on retrouve l'ambiance et les éléments de l'EV3, notamment, sa grande dalle qui comprend une instrumentation numérique de 12,3"/31,2 cm, un écran multimédia de même taille et un plus petit (5,3"/13,5 cm), au centre, pour un accès direct à la ventilation (secondé quand même par des boutons phy-

CONCEPT-CAR



KIA EV2

Le futur rival de la Renault 4 E-Tech

■ En parallèle de la présentation de l'EV4 (ci-dessus), Kia a révélé ce concept-car qui annonce un SUV urbain électrique baptisé EV2. Son design (très proche de la version de série) s'inspire fortement de ses grands frères (EV3, EV9 et futur EV5), mais dans un format rétréci, puisque sa longueur devrait à peine dépasser les 4 m. Il viendra donc se confronter aux Renault 4 E-Tech, Citroën ë-C3 Aircross et Fiat Grande Panda. La silhouette est bien carrée et ses protections, de bas de porte, ainsi que ses boucliers, lui confèrent un aspect assez robuste. A bord, Kia promet une belle habitabilité et beaucoup de modularité sur la version de série. Aucune information technique n'a encore été dévoilée, mais il devrait être proposé avec deux choix de batteries, dont une, peut-être, de type LFP (lithium-fer-phosphate) pour atteindre un tarif d'entrée de gamme en dessous des 30 000 €. Fabriquée en Slovaquie (comme l'EV4 à 5 portes) et donc éligible au bonus, la version de série devrait arriver en 2026.



Avec son arrière massif et vertical et malgré sa hauteur "contenue" de 1,49 m (dans la norme des berlines électriques d'aujourd'hui), l'EV4 paraît assez haute visuellement et ressemblerait presque, sous cet angle, à un SUV.



Volume: 435 dm³ (1)

La capacité du coffre n'est pas le fort de l'EV4. La Megane E-Tech bien plus courte (- 23 cm) fait mieux (440 dm³).



Nombre de places: 5

L'espace accordé aux passagers arrière est impressionnant. La banquette, profonde, soutient bien les cuisses et les jambes peuvent s'allonger confortablement.



Excepté le volant (ici à deux branches), la planche de bord est semblable à celle de l'EV3. On retrouve la grande dalle numérique (30"/76 cm) à trois écrans soulignée de touches de raccourcis.



5 portes



4 portes

Plus adaptée au marché européen, la version cinq portes affiche une longueur de 4,43 m, quand la tricarpe s'étend, elle, jusqu'à 4,73 m. La distance entre les deux essieux (empattement) est identique et particulièrement longue (2,82 m).

siques sur le tableau de bord). Côté habitabilité, on est bluffé par l'espace arrière, mais c'est au détriment du volume de coffre (un peu faible compte tenu du gabarit du véhicule). Côté technique enfin, l'EV4 s'équipe

d'un bloc de 204 ch associé au choix à deux batteries de 58,3 et 81,4 kWh, pour des autonomies respectives annoncées de 410 et 590 km (430 et 630 km pour la quatre portes). Pour la grosse batterie, la charge rapide (de 10

à 80%) prendrait 31 mn selon Kia. Cette berline électrique "européenne" devrait arriver en concession au deuxième semestre 2025, à un tarif qui devrait débuter aux alentours de 38 000 €.

1. Donnée constructeur.



L'EV2 reprendra le design caractéristique des derniers SUV de Kia, mais dans un format adapté à un usage urbain (4 m environ), caractérisé par un look plutôt sympa et robuste.



Encore à l'état de concept-car, l'habitacle est prévu pour être spacieux et modulable. On devrait retrouver le mobilier intérieur de l'EV3, ainsi qu'une ambiance colorée et des matériaux recyclés.

Et aussi...

ES90, la grande berline électrique de Volvo

La dernière-née du suédois adopte un gabarit des plus imposants avec ses 5 m de long, 1,94 m de large et 1,55 m de haut. Animée par des blocs électriques de 333 ch (propulsion), 449 ch et 680 ch (tous deux à quatre roues motrices), elle revendique une autonomie jusqu'à 700 km grâce à ses batteries de 88 et 102 kWh (utiles). Future rivale des BMW i5 et Audi A6 e-tron, cette berline premium est disponible à la commande à partir de 75 900 €.



VOLVO

Un SUV 7 places à pile en préparation chez Skoda

Après l'Elroq et l'Enyaq restylé, Skoda continue sur sa lancée électrique avec un grand SUV 7 places, long d'environ 4,90 m. Cette première photo révèle un design assez fidèle au concept-car Vision 7S, dévoilé il y a trois ans. Le modèle définitif est attendu pour fin 2026, au plus tôt.



SKODA

TOP 10 DES VENTES

Électriques les plus immatriculées par les particuliers depuis janvier.

1	Renault 5	4 649	-
2	Citroën ë-C3	4 179	-
3	Tesla Model Y	1 442	- 43%
4	Mini Hatch	895	+ 83%
5	Fiat 500e	871	- 72%
6	Volkswagen ID.3	853	+ 180%
7	Renault Scenic	818	-
8	Renault Megane	754	- 60%
9	Peugeot E-208	662	- 88%
10	Alpine A290	607	-

En recul de 27 % chez les particuliers, les ventes d'électriques sont dominées par le duo R5/ë-C3 qui s'arroge un quart des immatriculations.

Avec notre partenaire





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 # D1670041

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

☐ Formule ANNUELLE **6 mois OFFERTS**

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

(1)

☐ Formule MENSUELLE **3€** le 1^{er} mois **seulement**

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 3 €** le premier mois puis 8 €/mois au lieu de 15,59 €*. **Résiliable sans frais à tout moment⁽²⁾.**

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

☒ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](https://www.kiosquemag.com) : bit.ly/ap_1907 la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

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

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal :

Ville :

Email :

Téléphone :

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

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

Le:

Date et signature obligatoires

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04 €) et du site internet (26 €). (1) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1^{er} mois, je serai prélevé de 8 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [kiosquemag.com](https://www.kiosquemag.com) et contacter le service client par mail sur serviceabomag@kiosquemag.com ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/03/2025. DOM-TOM et autres pays non consultés. Vous disposez, conformément à l'article L. 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@eraworldmedia.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



C. CHOULOT

P. 26, VINGT-CINQ NOUVEAUTÉS DU PRINTEMPS : avec notamment les **Audi A5 Avant**, **BMW Série 2 Gran Coupé**, **Citroën C3 Aircross** et **C4 restylée**, **Fiat Grande Panda**, **Hyundai Inster**, **Kia EV3**, **Lynk & Co 01**, **Mini Cabrio**, **Opel Frontera**, **Renault 5 E-Tech**, **Skoda Elroq**, **Tesla Model Y**, etc.

P. 34, ESSAI PANORAMIQUE : le nouvel **Audi Q5**.

P. 38, DOSSIER : quel **Toyota Yaris Cross** choisir ?

P. 42, TEST LECTEURS : ils ont essayé la nouvelle **MG3**.

◀ P. 44, ON A TOUT ESSAYÉ : la **Skoda Octavia RS** restylée.

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

545 km
autonomie sur autoroute

Toyota Yaris Cross Hybride (116 ch)



N. SOLER

Le Yaris Cross a bien démarré l'année : avec 6 738 ventes en janvier et février, il devance le Renault Captur ! Dans ce numéro, nous vous indiquons la version la plus pertinente de la gamme (voir p. 38). Mais que vaut le SUV citadin nippon "made in France" face à ses rivaux hybrides en matière d'autonomie sur autoroute ? Dans ce domaine, le Yaris Cross part avec un handicap : un mini-réservoir de seulement 36 litres. En outre, sur les grands axes, sa mécanique est beaucoup moins sobre qu'en ville : comptez 6,6 l/100 km. Dans ces conditions, il doit se contenter du 16^e rang, avec 545 km. Soit tout de même 229 km de moins que les Renault Captur E-Tech full hybrid et Mitsubishi ASX 1.6 MPI HEV, frères jumeaux et champions de la catégorie (774 km d'autonomie) grâce à leur gros réservoir (48 litres) et à leur appétit modéré (6,2 l/100 km). Partageant les mêmes éléments techniques, le Dacia Duster Hybrid complète logiquement le podium, avec un rayon d'action de 738 km. **Vincent Desmonts**



N. SOLER

TOP 20

Le Toyota Yaris Cross face à ses rivaux

Autonomie sur autoroute (en km)

1 ^{er}	Mitsubishi ASX 1.6 MPI HEV (143 ch)	774
1 ^{er} ex aequo	Renault Captur E-Tech full hybr. (145 ch)	774
3 ^e	Dacia Duster Hybrid (140 ch)	738
4 ^e	Suzuki Vitara 1.5 Dualjet Hybrid (115 ch)	734
5 ^e	Nissan Juke Hybrid (143 ch)	730
6 ^e	DS 3 Hybride (136 ch)	721
6 ^e ex aequo	Peugeot 2008 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	721
8 ^e	Jeep Renegade e-Hybrid (130 ch)	706
9 ^e	Fiat 600 Hybride (100 ch)	698
10 ^e	Hyundai Kona Hybrid (129 ch)	667
11 ^e	Alfa Romeo Junior Ibrida eDCT6 (136 ch)	662
12 ^e	Jeep Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid (100 ch)	657
13 ^e	Fiat 600 Hybride (136 ch)	647
14 ^e	Citroën C3 Aircross Hybride (136 ch)	595
15 ^e	Honda HR-V e:HEV (131 ch)	556
16 ^e	Toyota Yaris Cross Hybride (116 ch)	545
17 ^e	MG ZS Hybrid+ (197 ch)	539
18 ^e	Lexus LBX Hybride (136 ch)	522
18 ^e ex aequo	Toyota Yaris Cross Hybride (130 ch)	522
20 ^e ex aequo	Jeep Renegade 4xe eAWD (190 ch) ⁽¹⁾	439

◀ **Sobres et dotés d'un gros réservoir, les Renault Captur (photo) et Mitsubishi ASX hybrides affichent près de 800 km d'autonomie sur autoroute.**

Les beaux jours reviennent et, avec eux, l'envie de tailler la route dans des autos qui font envie. Cela tombe bien, car elles sont nombreuses en ce moment : Fiat Grande Panda, Mini Cabrio, Renault 5 E-Tech... Signe des temps, beaucoup sont électriques, y compris parmi les petits SUV sportifs, comme l'Abarth 600e, ou les roadsters, avec l'original MG Cyberster. Les hybrides assurent aussi, avec le retour de la mythique BMW M5, le sympathique Citroën C3 Aircross ou le très familial Peugeot 5008. Faites votre choix !

Découvrez le premier
essai grand format de
l'Audi Q5 **P. 34**

MODÈLES INÉDITS, NOUVELLES VERSIONS, MOTORISATIONS

25 nouveautés du



Abarth 600e P. 28



Audi A5 Avant P. 28



Audi A6 Avant e-tron P. 28



BMW Série 2 Gran Coup



BYD Sealion 7 P. 29



Citroën C3 Aircross P. 29



Citroën C4 P. 30



Fiat Grande Panda



Kia EV3 P. 31



Lynk & Co 01 P. 31



MG Cyberster P. 31



MG EHS



Opel Mokka P. 32



Opel Frontera P. 32



Peugeot 5008 P. 33



Renault 5 E-Tech 40 kW



C. CHOULOT

REVUES...

printemps à l'essai



P. 28



BMW M5 P. 29



BYD Atto 2 P. 29



P. 30



Ford Capri P. 30



Hyundai Inster P. 30



P. 31



Mini Cabrio P. 32



Nissan Ariya Nismo P. 32



P. 33



Skoda Elroq P. 33



Tesla Model Y P. 33



**LES MESURES
EXCLUSIVES
DU LABO
AUTO PLUS**

Les valeurs de consommation et d'autonomie indiquées dans ce dossier sont celles mesurées sur notre base d'essai de Montlhéry à l'aide d'un débitmètre relié au circuit d'alimentation en carburant du moteur.

Pour chaque auto, notre technicien effectue, à plusieurs reprises, chacun des trois cycles (ville, route et autoroute) représentatifs des conditions de conduite réelles.

Ce même protocole est appliqué aux hybrides.

Enfin, les véhicules 100 % électriques sont soumis aux mêmes cycles de tests, pour mesurer leur autonomie en conditions réelles.



Diesel



Essence



Hybride



Hybride rechargeable



Electrique

BMW Série 2 Gran Coupé

220 M Sport - 170 ch - 5,3 l/100 km⁽¹⁾ - 46 600 € / 44 500 €*




A. SAUNIER

Nouveau modèle

Le style au détriment du sens pratique

Elaborée sur la même plate-forme que la récente Série 1, la Série 2 Gran Coupé réclame 3 500 € de plus. Elle se différencie par ses portes aux vitrages sans montants et sa ligne élancée, façon coupé, allongée de 18,5 cm. Hélas, l'extension ne profite pas aux passagers, qui doivent en outre courber l'échine pour monter à bord. Dans cette version 220, le coffre est amputé de 70 dm³ par le système micro-hybride 48 V, technologie qui lui vaut en échange un appétit d'oiseau, tandis que l'agrément

du trois cylindres de 170 ch convainc. Et si cette déclinaison n'offre pas le grand frisson, sa tenue de route et son confort séduisent, notamment sur long trajet, où la Série 2 Gran Coupé peut constituer une bonne alternative à la plus grande (et bien plus chère) Série 3. **D. B.**

LES PLUS
 Agrément moteur
 Présentation/ finition

LES MOINS
 Habitabilité/accès
 Surcoût/Série 1

Le verdict 

Correct

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	Alternateur-démarrateur 48 V
Couple maxi	280 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	120 g/km / + 210 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 rapports
Dim. LxIxh, en m	4,54x1,80x1,44
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

LA SÉRIE 2 GRAN COUPÉ À LA LOUPE

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

Abarth 600e

Turismo - 37,3 kWh - 240 ch - 317 km⁽¹⁾
 44 900 € / 40 900 €*




Y. LEBEVRE

Nouveau modèle

Scorpion survolté

Comme la Fiat 500e, le 600e a aussi droit à sa version énervée signée Abarth. Sur le papier, rien ne colle: le scorpion italien est synonyme d'échappement crépitant et de poids plume, pas de petit SUV à piles! En cherchant, on retrouve l'esprit maison dans le look, le châssis affûté, les accélérations... Cette boule de nerfs haut perchée est d'ailleurs l'Abarth de route la plus rapide jamais produite (5s85 de 0 à 100 km/h) en version 280 ch⁽²⁾. La plus lourde aussi (1 640 kg), mais elle ne s'en vante pas. **A. A.**

LES PLUS
 Châssis agile
 Accélérations

LES MOINS
 Tarifs, autonomie,
 caractère...

Le verdict 

Correct

Audi A5 Avant

2.0 TDI S line S tronic - 204 ch
 6,1 l/100 km - 64 270 € / 62 000 €*




N. SOLER

Nouveau modèle

L'A5 fait un break

La nouvelle A5, désormais déclinée aussi en break Avant (+1 500 €), a vocation à remplacer l'Audi A4 dans la gamme. Derrière les lignes élégantes, le volume de coffre (490 dm³) se montre très moyen vu le gabarit (4,83 m de long) de l'auto. Rassurante et plaisante à conduire, l'A5 Avant boit peu avec ce puissant 2.0 TDI à hybridation légère 48 V. Mais le confort ferme dérange sur routes dégradées et le tarif peut rapidement paraître excessif pour une version bien équipée, en accord avec le standing revendiqué. **C. T.**

LES PLUS
 Présentation
 Consommation

LES MOINS
 Confort ferme
 Tarif élitiste

Le verdict 

Correct

Audi A6 Avant e-tron

Performance S line - 94,9 kWh - 367 ch
 690 km⁽¹⁾ - 85 560 € / 80 500 €*




T. SAGMEISTER / AUDI

Nouveau modèle

La vitesse supérieure

Cette inédite A6 e-tron 100 % électrique complète, en berline comme en break, l'offre de l'A6 thermique actuelle. Ses grosses batteries de quasiment 95 kWh utiles et d'une tension de 800 V se rechargent jusqu'à 270 kW. De quoi passer de 10 à 80 % de capacité en 21 mn⁽¹⁾, et procurer, selon nos estimations, près de 500 km d'autonomie sur autoroute à cette lourde (2,3 t), puissante (367 ch) et performante (0 à 100 km/h en 5s4⁽¹⁾) version, dont on apprécie aussi le confort et les technologies embarquées. **C. B.**

LES PLUS
 Autonomie/perfs
 Vitesse recharge

LES MOINS
 Tarif élevé
 Qualité plastiques

Le verdict 

Intéressant

1. Donnée constructeur. 2. Pack Scorpionissima à 4 000 €.

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

BMW M5

V8 Hybride rechargeable - 727 ch
1,9 l/100 km⁽¹⁾ - 161 900 € / 174 600 €*
HR



F. GROUT

Nouvelle version

Catégorie poids lourds

La M5 passe à l'hybride rechargeable, avec, à la clé, 70 km d'autonomie électrique et pas de super malus CO₂. Mais son poids de 2,4 tonnes entraîne tout de même 14 330 € de taxe. Sous le capot, le V8 biturbo de 585 ch et le moteur électrique de 197 ch offrent une puissance combinée de 727 ch, propulsant la M5 de 0 à 100 km/h en 3s8! A l'usage, elle arrive à faire oublier son embonpoint, et son confort étonne. Seuls bémols : un appétit qui s'envole une fois les batteries vides et un prix élitiste. **D. B.**

LES PLUS
Reprises canon
Autonomie électr.

LES MOINS
2,4 tonnes
Prix inabordable

Le verdict **Auto Plus**

Correct

BYD Atto 2

Boost - 42 kWh - 176 ch - 312 km⁽¹⁾
30 990 € / 30 990 €*
⚡



F. GROUT

Nouveau modèle

L'E-2008 en ligne de mire

Avec 176 ch, un équipement complet et une garantie de 6 ans (8 ans pour le moteur et les batteries), l'Atto 2 est vendu à partir de 28 990 €. Un tarif qui, bien qu'il ne bénéficie pas du bonus, le rend concurrentiel. Le petit SUV chinois se montre rassurant à défaut d'être dynamique, offre un bon confort et un habitacle vaste et sérieusement construit. Hélas, avec 200 km d'autonomie environ sur autoroute et un temps de charge rapide de 37 mn⁽²⁾ (puissance plafonnée à 65 kW maxi), il manque de polyvalence. **C. T.**

LES PLUS
Prix/équipement
Habitabilité/confort

LES MOINS
Autonomie
Temps de charge

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

BYD Sealion 7

Excellence AWD - 91,3 kWh - 530 ch
370 km - 56 490 € / 51 400 €*
⚡



Y. LEFEBVRE

Nouveau modèle

Apparences trompeuses

Derrière un style classique, ce SUV coupé décoiffe : 1 000 m D. A. en 25s3! Pas mal pour une auto de 2,5 tonnes. Un poids qui ne se ressent pas outre mesure à la conduite. Efficace grâce à sa transmission intégrale (AWD) et agile avec son châssis dynamique, le Sealion 7 est endurant : son autonomie (vérifiée) atteint 400 km en ville ou sur route, et il se recharge en 18 mn⁽¹⁾ (de 30 à 80 %) sur borne rapide, à 230 kW maxi. Un véhicule plaisant et bien équipé, mais à l'ergonomie perfectible et en quête d'image. **C. T.**

LES PLUS
Agrément élevé
Autonomie correcte

LES MOINS
Image de marque
Ergonomie

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Citroën C3 Aircross

1.2 Hybride Max e-DCS6 - 136 ch - 6,6 l/100 km - 27 900 € / 28 110 €*
H



Y. LEFEBVRE

Nouveau modèle

Un pas en arrière, deux pas en avant

Cette nouvelle génération du C3 Aircross change son fusil d'épaule. Il n'est plus un cousin du Peugeot 2008, et partage désormais la plate-forme de la nouvelle C3. Objectif annoncé : casser les prix et se positionner plutôt en face du Dacia Duster. Ambitieux, mais le C3 Aircross s'en donne les moyens. Les tarifs sont alléchants, ce qui aide à pardonner certaines mesquineries d'équipement comme l'absence de clés mains libres, même en option. Certes, les matériaux et la présentation de l'ensemble

n'évoquent pas Byzance, mais Citroën a gardé son penchant pour le confort. Au prix du dynamisme. Le C3 Aircross peut aussi recevoir un troisième rang d'appoint (+ 850 €). Et il accueille ici l'ensemble hybride de 136 ch du groupe, performant et sobre. **C. R.-R.**

LES PLUS
Tarifs alléchants
Confort préservé

LES MOINS
Finition légère
Châssis pataud

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

LES DONNÉES

LES MESURES

Vitesse maxi	191 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s1
Conso Route/Autoroute/Ville	5,9/7,4/6,4 l/100 km
Poids	1 367 kg
Coffre	460 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Cylindrée	1 199 cm ³
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	120 g/km / + 210 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Dim. LxIxh, en m	4,40 x 1,85 x 1,63
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

LE C3 AIRCROSS À LA LOUPE

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

Fiat Grande Panda

La Prima - 42 kWh - 113 ch - 210 km - 27 900 € / 22 700 €*



Nouveau modèle

A. SAUNIER

La nouvelle reine des villes

Elle ne manque pas de personnalité, cette nouvelle Fiat, avec ses nombreux clins d'œil à la Panda des années 1980 ! Une citadine tout aussi ludique à bord (design joyeux, couleurs lumineuses...), mais également spacieuse à l'arrière, en dépit de son gabarit réduit (concentré sur 4 m). Son coffre est aussi plus volumineux que celui de la nouvelle Citroën C3, sa cousine technique chez Stellantis. L'italienne se décline en hybride (100 ch) et en électrique (113 ch). Nous avons découvert, au volant de cette

dernière, un modèle confortablement amorti et d'une grande douceur à l'usage. Abordable, astucieuse (câble de recharge en spirale caché dans la calandre), cette Grande Panda manque hélas de muscle pour s'aventurer sur voie rapide et n'offre que 210 km d'autonomie. **T. R.**

LES PLUS
Présentation "fun"
Douceur/confort

LES MOINS
Relances timides
Autonomie juste

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

LES DONNÉES

NOS MESURES

Vitesse maxi	132 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	34s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s5
Autonomie Route/Autoroute/Ville	220/165/240 km
Charge Wallbox 7,4 kW/borne rapide	7 h/33 mn ⁽¹⁾
Poids	1 474 kg
Coffre	361 dm ³

LA TECHNIQUE

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

LA FIAT PANDA ELECTRIQUE À LA LOUPE

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

Citroën C4

1.2 Hybride Max - 136 ch - 5,7 l/100 km
33 300 € / 31 300 €*



Modèle restylé

Y. LEBEVRE

Doux lifting

La C4 a subi un coup de bistouri pour coller à la nouvelle identité visuelle de la marque. A l'extérieur, ça se voit ! A l'intérieur, beaucoup moins... Seule l'instrumentation numérique change, passant de 5,5"/14 cm à 7"/18 cm (haut de gamme Max seulement), ainsi que quelques couleurs et matériaux. Pas une révolution, donc, et cet habitacle ne respire pas encore la qualité. Cependant le confort de la C4 est toujours exemplaire (au prix de l'agilité), ses tarifs sont corrects, et l'hybride 136 ch se montre sobre. **C.R.-R.**

LES PLUS
Confort appréciable
Moteur sobre

LES MOINS
Intérieur terne
Manque d'agilité

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Ford Capri

Extended Range - 77 kWh - 286 ch
440 km - 49 400 € / 46 400 €*



Nouveau modèle

A. SAUNIER

Habile réinterprétation

Après l'Explorer (dérivé du VW ID.4), en voici la version coupé (dérivée de l'ID.5), qui ressuscite un nom historique. L'habitacle des deux SUV Ford est similaire, avec une planche de bord moderne et des interfaces agréables. Le Capri diffère par son style extérieur bien à lui, son coffre supérieur (+ 120 dm³) et ses réglages de suspensions (toujours fermes, mais pas inconfortables) qui donnent priorité aux sensations de conduite. L'autonomie dépasse 400 km, mais la charge rapide est bridée ici à 135 kW. **D.B.**

LES PLUS
Agrément conduite
Homogénéité

LES MOINS
Confort ferme
Charge rapide

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Hyundai Inster

Creative - 49 kWh - 115 ch - 310 km
29 250 € / 29 250 €*



Nouveau modèle

T. ANTOINE / ACE TEAM

La réponse coréenne

Hyundai investit le marché des citadines 100 % électriques avec cette très originale Inster. Dotée d'une batterie de 49 kWh utiles (une 42 kWh est aussi proposée) et disponible en version quatre ou cinq places⁽³⁾, la petite coréenne assure une autonomie moyenne satisfaisante de 310 km (mesurée). En plus d'être sécurisante et très bien équipée, elle se révèle surtout pratique grâce à sa belle habitabilité et à sa banquette coulissante. En revanche, le confort est perfectible et le tarif assez élevé. **D.B.**

LES PLUS
Dotation riche
Sens pratique

LES MOINS
Confort ferme
Prix peu compétitif

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

1. De 20 à 80 % de capacité, à 100 kW maxi, donnée constructeur. 2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km. 3. La version 4 places, testée ici, n'a pas droit au bonus.

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

Kia EV3

GT-Line - 81,4 kWh - 204 ch - 430 km
45 990 € / 45 500 €*



Nouveau modèle

Horizon repoussé

Kia étend sa gamme électrique vers le bas avec l'EV3 (gabarit d'un Peugeot E-2008), proposé avec deux niveaux de batteries : 58,3 kWh (340 km d'autonomie moyenne) et 81,4 kWh (430 km). Cette seconde version, facturée 4 700 € de plus, offre en échange une autonomie confortable pour un petit SUV (plus de 350 km sur autoroute). Les 204 ch du moteur sont bien suffisants, l'habitabilité est généreuse et, malgré l'absence de bonus, le rapport prix/prestations/autonomie apparaît favorable. **C.B.**

LES PLUS
Autonomie
Confort/habitabilité

LES MOINS
Qualité plastiques
Pas de bonus

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

MG Cyberster

4WD - 74 kWh - 510 ch - 370 km
67 990 € / 67 990 €*



Nouveau modèle

Silence et courant d'air

En quête d'image, MG crée la surprise avec ce roadster premium 100 % électrique. Ligne spectaculaire, portes à ouverture en élytre, puissance de sportive et performances décoiffantes, la Cyberster en jette ! Malheureusement, au volant, la tension baisse vite d'un cran. Lourde et affublée de suspensions souples, l'auto ne tient pas toutes ses promesses. La position de conduite est contraignante et l'ergonomie déroutante. Mais la Cyberster se montre confortable, et la finition est très sérieuse. Une vraie GT. **C.R.-R.**

LES PLUS
Performances
Confort et finition

LES MOINS
Trop souple
Ergonomie

Le verdict **Auto Plus**

Correct

MG EHS

Luxury hybr. rech. - 272 ch - 83 km⁽¹⁾
7,2 l/100 km - 39 990 € / 39 400 €*



Nouveau modèle

Pas seulement un prix

Déjà un nouvel opus pour le SUV compact EHS, qui change tout. Sa motorisation hybride, moderne et silencieuse, réserve 83 km d'autonomie électrique selon nos mesures et se montre plutôt sobre une fois la batterie déchargée (7,2 l/100 km). A l'intérieur, la finition séduit, tout comme l'habitabilité et l'équipement. De beaux atouts gâchés par un comportement pataud, des performances décevantes pour 272 ch, un coffre limité et un freinage un peu faible. Des lacunes que fait oublier son tarif très bien placé. **C.P.**

LES PLUS
Autonomie électr.
Habitabilité

LES MOINS
Châssis pataud
Coffre limité

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Lynk & Co 01

1.5 TD More - 276 ch - 59 km⁽¹⁾ - 7,9 l/100 km - 45 495 € / 46 485 €*



Modèle restylé

Il gagne à être connu

Dérivé du Volvo XC40, le Lynk & Co 01 (apparu en 2017 et introduit en Europe en 2020) se modernise pour relancer sa carrière sur un marché de plus en plus concurrentiel. Le SUV compact affine légèrement son style, y compris à l'intérieur, où l'on profite désormais d'une grande tablette de 15,4"/39 cm qui regroupe toutes les commandes et d'une qualité de fabrication digne du premium allemand. Surtout, le 01 est doté d'une nouvelle mécanique hybride rechargeable. Très doux et discret à l'usage, le quatre

cylindres est épaulé par un système électrique dont la batterie de 17,7 kWh permet de parcourir 60 km en tout électrique. En mode hybride, la consommation reste un peu élevée (7,9 l/100 km), mais l'excellent rapport prix/équipement du SUV défie toute concurrence. **D.B.**

LES PLUS
Prix/prestations
Agrément moteur

LES MOINS
Image de marque
Conso moyenne

Le verdict **Auto Plus**

Une référence !

LES DONNÉES

NOS MESURES

Vitesse maxi	200 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	29s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s6
Conso Route/Autoroute/Ville ⁽²⁾	7,1/8,2/8,5 l/100 km
Coffre	464 dm ³
Poids	1 903 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S + électr.
Batterie lithium-ion	17,7 kWh (capacité utile)
Hybridation	Moteur électrique 145 ch
Couple maxi combiné	535 Nm
CO ₂ /Malus	20 g/km / + 990 € ⁽³⁾
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 3 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,55 x 1,86 x 1,70
Durée de garantie	4 ans ou 120 000 km

LE LYNK & CO 01 À LA LOUPE

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



Essence



Hybride



Electrique

Mini Cabrio

Cooper S Favoured - 204 ch - 6,6 l/100 km⁽¹⁾ - 38 020 € / 40 938 €* E



A. SAUNIER

Nouveau modèle

Nouvelle, vraiment ?

Mini poursuit le déploiement de sa nouvelle gamme avec cette version Cabrio, en réalité une profonde mutation de la précédente. Son design emblématique évolue en douceur, et ses proportions sont inchangées. Elle accueille toujours quatre occupants, dans une ambiance modernisée, avec le fameux écran tactile en forme de disque de 14"/35 cm de diamètre. On apprécie toujours l'astucieuse capote automatisée, un peu moins le coffre riquiqui (de 160 à 215 dm³). Sous le capot,

trois moteurs 4 cylindres sans hybridation, de 163 à 231 ch. Celui de la Cooper S (204 ch) est énergique, mais sa boîte auto. sans palettes au volant et son train avant perfectible limitent le plaisir de conduite. Agréable à rythme modéré, elle séduit par son échappement expressif. **D.B.**

LES PLUS
Look/moteur sympas
Proposition unique

LES MOINS
Pas de palettes
Aspects pratiques

Le verdict Auto Plus

Intéressant

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	237 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	6s9
Consommation cycle mixte	6,6 l/100 km
Poids	1 455 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
Couple maxi	300 Nm à 1 450 tr/mn
CO ₂ /Malus	149 g/km/ + 2 918 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 rapports
Dim. L x l x h, en m	3,88 x 1,74 x 1,43
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

LA MINI CABRIO COOPER S À LA LOUPE

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

Nissan Ariya

Nismo - 87 kWh - 435 ch - 417 km⁽¹⁾
59 300 € / 52 800 €* ⚡



A. CORTESI

Nouvelle version

Allumeur !

Un kit carrosserie évocateur, deux moteurs électriques cumulant 435 ch, un châssis affûté et un label Nismo : voilà le sage Ariya prêt à jouer les sportifs ! Toujours aussi agréable à vivre, le SUV familial nippon avale les virages de manière imperturbable dans cette version, sans trop dégrader le confort. Avec un couple de 600 Nm, il y ajoute des relances éclair. Cela ne suffit, hélas, pas à électriser son conducteur. Par ailleurs, son autonomie régresse, sa batterie de 87 kWh étant inchangée. Dommage ! **J.W.**

LES PLUS
Vie à bord
Comportement sûr

LES MOINS
Moins d'autonomie
Tempérament

Le verdict Auto Plus

Correct

Opel Mokka

GS Hybrid - 136 ch - 4,8 l/100 km⁽¹⁾
31 500 € / 28 500 €* H



OPEL

Modèle restylé

Presque sportif

Le Mokka deuxième du nom entreprend un restylage très homéopathique. Le récent 1.2 Hybrid 136 ch lui redonne en revanche du souffle grâce à un surcroît de couple à bas régime et à l'efficacité de sa transmission sur route, aussi rapide que bien gérée. Celle-ci se montre moins à l'aise en ville, dommage. Très fermement amorti, ce petit SUV propose un comportement efficace, au détriment du confort. Dans l'habitacle, on apprécie l'arrivée d'un système multimédia moderne, mais l'espace reste toujours compté. **C.P.**

LES PLUS
Dynamisme
Style

LES MOINS
Manque de confort
Habitabilité

Le verdict Auto Plus

Correct

Opel Frontera

1.2 Hybrid Edition - 136 ch - 5,2 l/100 km⁽¹⁾
- 26 000 € / 24 600 €* H



Y. LEBEVRE

Nouveau modèle

Retour aux affaires

Opel, propriété du groupe Stellantis, relance la dénomination Frontera, mais cette fois-ci sur le segment des SUV citadins. Le constructeur s'appuie pour cela sur la base technique de son cousin le Citroën C3 Aircross, et adopte le fameux 1.2 Hybrid 48 V de 136 ch. En ville, ce dernier manque de douceur, mais sa conso (5,2 l/100 km) joue en sa faveur. Et malgré une finition perfectible, l'habitacle offre un espace correct. Seuls bémols : le confort un peu ferme et une dotation peu généreuse. **D.B.**

LES PLUS
SUV logeable
Tarif abordable

LES MOINS
Finition/dotation
Confort ferme

Le verdict Auto Plus

Correct

Peugeot 5008

1.2 Hybrid e-DCS6 GT - 136 ch
6,6 l/100 km - 45 490 € / 43 100 €*
H



Y. LEFEBVRE

Nouvelle version

Transporteur compétent

Comme le 3008 dont il dérive, le 5008 hérite de l'ensemble hybride de 136 ch. Sobre et juste assez tonique pour ce SUV familial, celui-ci fait le job. Le 5008 réalise par ailleurs une belle synthèse pour les familles grâce à un troisième rang logeable et facile d'accès, même si les sièges indépendants ont disparu. En prime, il offre un bon niveau de confort (amortissement, insonorisation), tandis que la présentation intérieure en jette. Attention cependant à l'ergonomie générale, complexe... **C.R.-R**

LES PLUS	LES MOINS
3 ^e rang logeable	Puissance modeste
Finition de qualité	Ergonomie

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Skoda Elroq

85 Plus - 77 kWh - 286 ch - 577 km⁽¹⁾
44 430 € / 37 000 €*
L



A. SAUNIER

Nouveau modèle

Formule alléchante

Alors que l'Enyaq vient d'être restylé, Skoda lui adjoint un petit frère (- 17 cm de long) plus accessible (à partir de 33 300 € contre 46 270 €), tout en restant très pratique et accueillant. En haut de gamme, l'Elroq reprend l'une des motorisations de son grand frère : bloc de 286 ch, batterie 77 kWh, avec charge à 175 kW maxi. Voilà qui permet d'envisager les voyages sans stress, d'autant que tenue de route, confort (bien qu'un peu ferme) et équipement sont à la hauteur, pour près de 6 000 € de moins que l'Enyaq. **C.B.**

LES PLUS	LES MOINS
Prix/autonomie	Pas de mode "One Pedal"
Châssis/perfs	

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Tesla Model Y

Grande Autonomie Transm. Intégr. - 75 kWh
410 ch⁽²⁾ - 568 km⁽¹⁾ - 52 990 € / 52 990 €*
L



Y. LEFEBVRE

Modèle restylé

Plus douillet

Pour relancer des ventes en baisse, le Model Y s'offre un restylage, en adoptant une face avant qui s'inspire de l'émblématique Cybertruck. L'habitacle, également remanié, reçoit désormais un écran tactile aux places arrière ainsi qu'une banquette rabattable électriquement. Surtout, le Model Y restylé est doté de nouvelles suspensions plus moelleuses, corrigeant au passage son plus gros défaut. Toujours spacieux, bien équipé et bien placé côté tarif, il souffre cependant d'aides à la conduite capricieuses. **V.D.**

LES PLUS	LES MOINS
Prix/autonomie	Aides à la conduite
Confort/habitabilité	Sensations direction

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Renault 5 E-Tech

40 kWh Autonomie Urbaine Evolution - 120 ch - 255 km - 27 990 € / 24 990 €*
L



A. CORTESI

Nouvelle version

Moins huppée, mais toujours aussi attachante...

Fraîchement auréolée du titre de "voiture de l'année 2025", la R5 étend son offre vers le bas avec une version plus accessible (24 990 € bonus déduit), dotée d'une batterie de 40 kWh. Cette dernière alimente un électromoteur de 120 ch, contre 150 ch au crédit du modèle inaugural de 52 kWh. En toute logique, le rayon d'action se contracte avec ce nouveau pack (75 km de moins en moyenne). En outre, s'il conserve le chargeur bidirectionnel de 11 kW de série en courant alternatif, la charge rapide maxi baisse de 100

à 80 kW. Le plaisir de conduite, lui, est toujours au rendez-vous (bonnes reprises, châssis agile, confort prévenant). Dommage, les matériaux sont beaucoup moins chics à bord de cette finition Evolution, et l'équipement perd la caméra de recul ainsi que l'interface Google... **T.R.**

LES PLUS	LES MOINS
Agrément préservé	Intérieur moins fun
Chargeur 11 kW	Équipement limité

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

LES DONNÉES

NOS MESURES

Vitesse maxi	152 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s7
Autonomie Route/Autoroute/Ville	285/190/295 km
Charge Wallbox 7,4 kW/borne rapide	6h20/37 mn ⁽³⁾
Poids	1 386 kg
Coffre	310 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion	40 kWh (capacité utile)
Couple maxi	225 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km / - 3 000 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	3,93 x 1,81 x 1,50
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽⁴⁾

LA RENAULT 5 E-TECH À LA LOUPE

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

1. Donnée constructeur. 2. Estimation Auto Plus (Tesla ne communique pas ces données).
3. De 0 à 80 % de capacité, à 80 kW maxi. 4. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.



HYBRIDE ESSENCE

Audi Q5

2.0 TFSI quattro Hybride S line - 204 ch

68 450 € / 76 100 €*



PREMIER ESSAI DU NOUVEL AUDI Q5

Baroud d'honneur thermique

Essentiel dans la gamme d'Audi, le Q5 fait aussi partie de ses tout derniers nouveaux modèles thermiques. Cerné par les malus, confronté à l'électrique, reste-t-il pertinent ?

Le Q5 pèse lourd, très lourd dans la gamme d'Audi : avec 2,7 millions d'exemplaires écoulés depuis le lancement de la première génération en 2008, le SUV familial est tout simplement le modèle le plus vendu du constructeur dans le monde. Il était donc logique qu'Audi lui accorde une attention toute particulière au moment de lui offrir une troi-

sième génération. Mais son arrivée se fait dans un contexte qui se corse, surtout en France. En fonction des options, le tarif de notre modèle d'essai de 204 ch "seulement" peut ainsi se voir alourdir de plus de 20 000 € de malus... Options comprises, il dépasse alors les 100 000 €. Le système hybride 48 V qui équipe notre moteur essence du jour n'aura pas suffi à calmer l'ire

écologique, d'autant qu'il s'attire les foudres du malus au poids (3 605 € en finition S line, sans options). Bref, le Q5 a du pain sur la planche pour continuer de convaincre en 2025. Mais il met les petits plats dans les grands et s'offre une toute nouvelle plateforme technique. Suffisant ?

Silence, mais pas action

La gamme est pour l'heure resserrée autour de deux moteurs de 204 ch, notre essence d'essai et un diesel, le tout en quattro (quatre roues motrices). Une version essence en traction simple est prévue, de même que de l'hybride rechargeable, qui devrait représenter le gros des ventes. Le SQ5 avec son V6 biturbo essence de 367 ch est, lui, matraqué par un malus de 70 000 € et devrait donc s'écouler au compte-gouttes. Pour l'heure, il s'agit de composer avec l'ensemble TFSI hybride 48 V de 204 ch. Particulièrement bien isolé, que ce soit côté vibrations ou bruits, le Q5 peut en outre

compter sur son petit moteur électrique de 24 ch pour le mouvoir seul, en manœuvres ou à basse vitesse lors des redémarrages. Bien agréable en ville... Mais le moteur thermique semble comme débordé par la masse à tracter (près de 2 tonnes), et manque cruellement de tonus en relances. Sans être non plus handicapante au quotidien, cette faiblesse de caractère fait tache dans une auto de ce standing. D'ailleurs, les premiers relevés, certes dans des conditions montagneuses, indiquaient une consommation supérieure à 9 l/100 km.

Heureusement, le Q5 a d'autres arguments à faire valoir. A commencer par son très bon confort. Il est certes ici bien aidé par les suspensions pneumatiques optionnelles (2 500 €), bien agréables au quotidien. L'insonorisation générale du SUV est également très poussée. À l'avant, la qualité de finition est fidèle à la bonne réputation d'Audi, tandis que la prolifération de dalles

PARLONS BUDGET

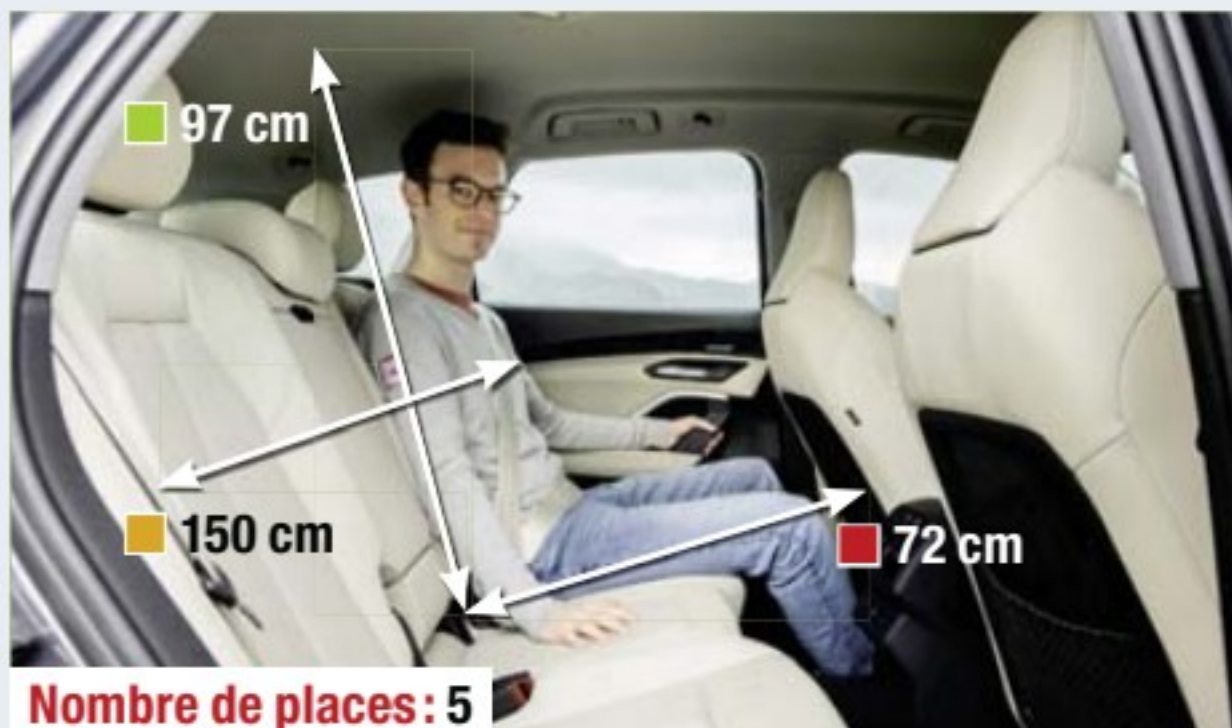
Le vrai prix : pas encore de remise pour le nouveau Q5. Mais attention au malus : entre le poids et le CO₂, il atteint ici 7 608 €, et il peut dépasser les 20 000 € en fonction des options.

L'entretien : une visite préconisée tous les 2 ans ou tous les 30 000 km.

L'équipement : si la dotation de série n'est pas indigente (régulateur adaptatif, hayon motorisé, sièges électriques...), certaines lacunes font tache, comme l'absence de l'ouverture et du démarrage mains libres.



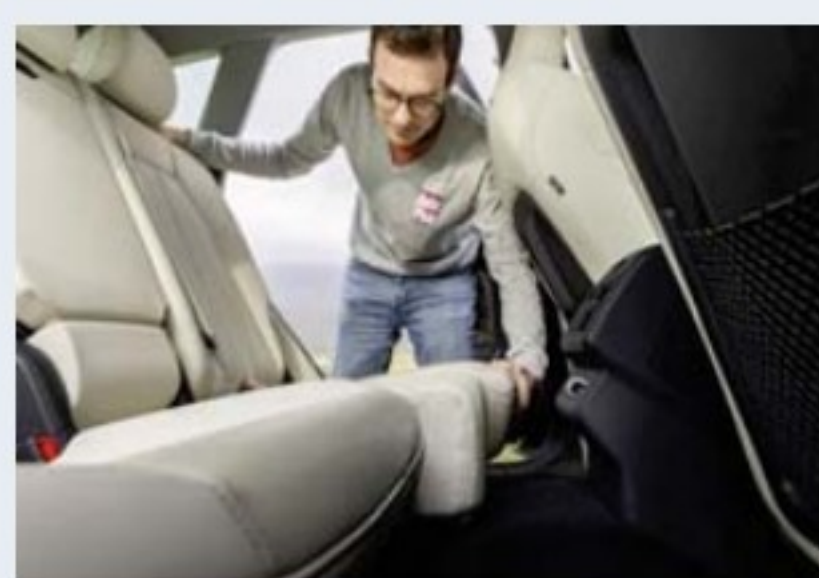
Long de 4,72 m, le Q5 reste imposant. Et avec la présence de la transmission intégrale, il est lourd : près de 2 tonnes.



Le Q5 offre un bel espace, mais il n'est pas le plus logeable de sa catégorie : un Renault Rafale, par exemple, accorde 10 cm de plus au niveau des jambes. Autre bémol, le tunnel central proéminent.



Le coffre abrite un beau double fond. Avec les suspensions pneumatiques, le seuil peut s'abaisser de 5 cm.



La banquette coulisse sur 10 cm et peut s'incliner, le tout de série. Les places arrière sont chauffantes.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (5) • Essuie-gl. auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds auto. avec gestion pleins phares • Régul. vitesse adaptatif, etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR avec caméra de recul • Clim' auto. trizone • Ecran central 14,5"/37 cm avec Mirror Screen et GPS • Hayon motorisé • Jantes alliage 19" • Sièges AV chauffants et électriques • Stationnement semi-auto, etc.

En option Agrément : • Affichage tête haute, système hi-fi et prises USB renforcées (3000 €) • Clé entrée mains libres, écran passager, phares matriciels et caméra 360° (2850 €) • Jantes 20" (2000 €) • Suspensions pneumatiques (2500 €), etc.



Lourd et souple, l'Audi Q5 2.0 TFSI n'est pas là pour amuser son conducteur. D'autant que son moteur manque de souffle. Mais il a le mérite de proposer un très bon confort à ses occupants.

numériques impressionne, même si l'écran dédié au passager (pack à 2850 €) tient plutôt du gadget. Enfin, les passagers arrière sont bien installés (sauf au milieu,

voir "Raté" page suivante). Contrat rempli, donc, pour ce SUV familial premium ? La concurrence l'attend, mais le Q5 ne semble pas largué face au BMW X3 équiva-

lent. Le Mercedes GLC, lui, n'est plus disponible en essence. Et cela peut se comprendre dans le contexte actuel, peu favorable au Q5 également. Bref, tout pousse

à attendre la version deux roues motrices (aux prix, poids et malus inférieurs) et, surtout, la déclinaison hybride rechargeable. ■

SUITE PAGE 36

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	226 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s2
Consommation cycle mixte	7,4 l/100 km
Poids	1970 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 24ch
Cylindrée	1984 cm ³
Puissance maxi	204 ch
Couple maxi	340 Nm à 2000 tr/mn
CO ₂ /Malus	156 g/km / 4543 € + 3065 € ⁽¹⁾
Transmission	Aux quatre roues
Boîte	Automatique, 7 rapports
Pneus	255/45 R20
Réservoir	65 litres
Dim. L x l x h, en m	4,72 x 1,90 x 1,65
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

1. Malus CO₂ + malus au poids.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

L'Audi Q5 2.0 TFSI quattro Hybride S line (76 100 €, 204 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux premium essence d'environ 200 ch, qui comprend désormais peu de modèles, parmi lesquels on compte néanmoins : Alfa Romeo Stelvio 2.0 AT8 Q4 Veloce (134 900 €, 280 ch), BMW X3 20 xDrive M Sport (76 600 €, 208 ch), Lexus NX 350h pack (54 200 €, 244 ch), Renault Rafale 1.6 E-Tech full hybrid Esprit Alpine (41 400 €, 200 ch).

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



POSTE DE CONDUITE

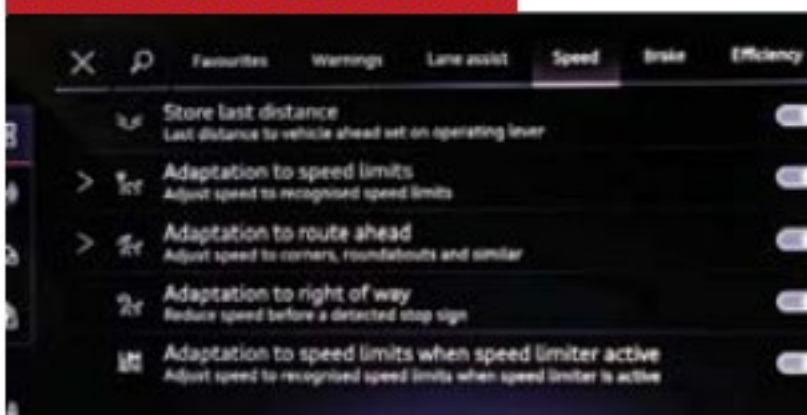


On trouve facilement sa position de conduite grâce aux sièges sport électriques de série, qui offrent en outre un bon maintien latéral. Les écrans et les compteurs sont très lisibles,

et l'on profite d'un éclairage intérieur high-tech, avec une mention spéciale pour l'affichage tête haute (optionnel), à la taille et à la définition impressionnantes.

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

AIDES À LA CONDUITE



En bon SUV premium moderne, le Q5 peut recevoir toutes les aides dernier cri. Mais si

le régulateur adaptatif, la caméra de recul et l'assistance au créneau sont de série, ce n'est pas le cas de la conduite semi-autonome, qui n'est, elle, disponible que dans le plus onéreux des trois packs "Tech", facturé ici la bagatelle de 5350 €. Ce même pack permet par ailleurs de choisir parmi plusieurs signatures lumineuses (phares avant et arrière): gadget, mais original.

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

ÉCRAN TACTILE



L'écran central est de belle taille, et quelques boutons dans l'habitacle permettent d'accéder rapidement à des fonctions essentielles. Il reste facile d'utilisation. L'écran de droite, réservé au passager, est inclus dans un pack à 2850 €.

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

Les ports USB offrent jusqu'à 100 W de puissance. De quoi charger un ordinateur sans problème.

Le tunnel de servitude est très imposant, au point de rendre les longs trajets désagréables à cinq, malgré la bonne habitabilité générale.



FINITION



Fidèle à sa réputation, Audi propose ici un intérieur flatteur... en fonction des options choisies.

En l'occurrence, ni cet intérieur beige, ni les boiseries ne sont, pour l'heure, disponibles en France. Mais les matériaux fleurent bon la qualité, et les ajustements sont très sérieux.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Il faut impérativement passer par l'écran pour régler la clim', mais les commandes dédiées sont toujours visibles et faciles d'accès.

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

SYSTÈME AUDIO

Facturée 3000 € en pack, la sono Bang & Olufsen offre un son bien spatialisé, précis, et très riche. Une molette physique subsiste.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	3000 € ⁽¹⁾
Bluetooth/USB	Série/Série

1. Pack incluant l'affichage tête haute, le système hi-fi, et les prises USB renforcées.

RANGEMENTS



La boîte à gants est vaste, et présente même deux étages. Pour le reste, le Q5 offre de beaux espaces de rangement, mais on n'en attend pas moins d'un gros SUV de ce genre. La charge de smartphone sans fil est rapide et pratique.

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

Le verdict **Auto Plus**

Correct

Confortable et silencieux, le Q5 est un bon compagnon de voyage. Mais sa motorisation, en l'état, déçoit. Surtout, son tarif est élitiste et pénalisé par le malus, alors que la politique d'options apparaît trop agressive. On attend le PHEV...

LES PLUS

Confort général
Qualité de finition
Dotation technologique

LES MOINS

Tarif et malus
Politique d'options
Comportement trop placide



A. SAUNIER

TOYOTA YARIS CROSS

Quelles sont les meilleures versions ?

Avec le Yaris Cross, Toyota a réinvesti avec succès le segment des petits SUV. Développé sur la même base que la Yaris et fabriqué en France, il profite de l'expertise de la marque en matière de motorisations hybrides et d'une gamme désormais assez étoffée. Pour cibler la déclinaison la plus judicieuse, nous avons testé et comparé toutes les versions.

La gamme

La marque propose pas moins de cinq niveaux de finition, mais se montre un peu moins généreuse quant aux motorisations. Le Yaris Cross s'appuie ainsi sur une seule mécanique hybride essence, disponible en 116 ou 130 ch. Il s'agit d'un trois cylindres essence couplé à un petit moteur électrique de 80 ch. En version de base de 116 ch, le Yaris Cross émerge à 28 800 €, mais il est uniquement disponible avec les deux premiers niveaux de finition Dynamic et Design. Pour accéder aux versions

hautes Collection, GR Sport et Première, il faut impérativement opter pour la version de 130 ch. A noter que pour ceux qui évoluent en terrain difficile (routes enneigées de montagne), Toyota équipe cette dernière d'une transmission intégrale. Le constructeur a simplement greffé un petit moteur électrique de 5 ch sur l'essieu arrière. Facturé 2 000 € de plus que la version 4x2, le 1.5 hybride 130 quatre roues motrices peut être associé aux finitions Design, Collection ou Première.

FINITIONS	LES HYBRIDES ESSENCE		
	1.5 Hybride - 116 ch	1.5 Hybride - 130 ch	1.5 Hybride 4x4 - 130 ch
Dynamic	28 800 € / 26 300 €* [*]	—	—
Design	30 800 € / 28 300 €* [*]	31 300 € / 28 800 €* [*]	33 300 € / 30 800 €* [*]
Collection	—	34 300 € / 31 800 €* [*]	36 300 € / 33 900 €* [*]
GR Sport	—	34 300 € / 31 800 €* [*]	—
Première	—	36 300 € / 33 800 €* [*]	38 300 € / 35 900 €* [*]

Quel moteur ?

Le Toyota Yaris Cross entre en scène avec le polyvalent bloc 1.5 Hybride de 116 ch. Depuis quelques mois, le petit SUV citadin peut aussi recevoir une version plus puissante de cette même mécanique, développant 130 ch. Et c'est celle-ci qui permet d'accéder à une transmission 4x4. Après avoir testé, mesuré et jugé les trois configurations disponibles au catalogue, voici notre verdict.

1.5 Hybride - 130 ch

Le 1.5 Hybride de 130 ch n'apporte pas grand-chose de plus que le 116 ch selon nos mesures. Les accélérations sont proches (0s2 de moins au 1 000 m D. A.), de même que la consommation, (seulement 0,1 l/100 km de plus en moyenne). Les 44 Nm de couple supplémentaires servent surtout à l'agrément en ville. Accessible à partir de 28 800 € et facturée 500 € de plus à équipement équivalent, cette mécanique donne accès à l'ensemble des finitions hautes.

1.5 Hybride - 116 ch **NOTRE CHOIX**

Proposé à partir de 26 300 €*, le 1.5 hybride de 116 ch offre des performances déjà suffisantes. En ville, le système hybride se révèle à la fois très doux et très peu gourmand (4,7 l/100 km). Cependant, lors des relances sur les plus grands axes, la transmission a tendance à faire grimper le trois cylindres dans les tours, la sonorité se révélant tout de suite moins agréable. Mais la conso reste raisonnable dans tous les cas. En moyenne, comptez 5,7 l/100 km.

1.5 Hybride 4x4 - 130 ch

Facturée 2 000 € de plus et disponible à partir de 30 800 €*, la version 4x4 s'alourdit de 90 kg, les roues arrière étant entraînées par un petit moteur électrique supplémentaire (5 ch). Mais ce surpoids n'a pas d'impact significatif, que ce soit en reprises ou en conso. Le volume de coffre est amputé, lui, de 68 dm³. Enfin, malgré la transmission 4x4, n' imaginez pas jouer les baroudeurs : l'aide des roues arrière est modeste et sert surtout à se sortir d'un mauvais pas.



En plus d'être suffisamment polyvalente, cette version de base est très peu gourmande, notamment en ville (4,7 l/100 km).



Hélas, le 1.5 Hybride 130 n'améliore pas les relances du Yaris Cross par rapport à la version de 116 ch.



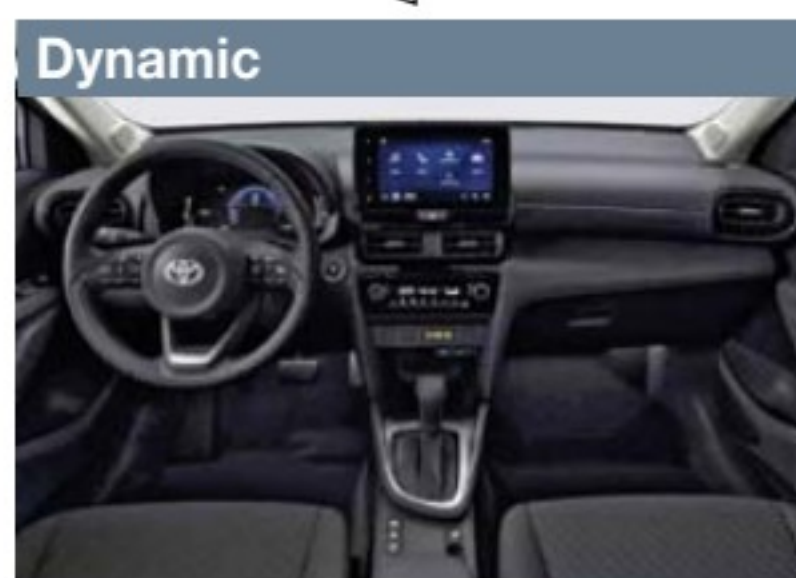
Loin d'afficher des prestations d'un vrai baroudeur, cette version 4x4 trouvera son intérêt sur chaussées glissantes.

NOS MESURES	LES HYBRIDES ESSENCE		
	1.5 Hybride - 116 ch	1.5 Hybride - 130 ch	1.5 Hybride 4x4 - 130 ch
Vitesse maxi	166 km/h	165 km/h	163 km/h
Accélération 1 000 m D. A	33s8	33s6	33s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s2	8s2	8s4
Consommation moyenne	5,7 l/100 km	5,8 l/100 km	5,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/6,6/4,7 l/100 km	5,9/6,9/4,8 l/100 km	5,9/6,9/5 l/100 km
Coût aux 1 000 km	100 €	103 €	105 €
Autonomie moyenne	631 km	620 km	610 km
Poids	1 242 kg	1 260 kg	1 349 kg
Freinage de 130 à 0 km/h	66 m	66 m	70 m
Volume de coffre	436 dm³	436 dm³	368 dm³
Moteur	3 cyl. en ligne, 12S + électrique	3 cyl. en ligne, 12S + électrique	3 cyl. en ligne, 12S + électrique
Hybridation	Moteur électrique 80 ch	Moteur électrique 84 ch	Moteurs électriques 84 ch (AV) + 5 ch (AR)
Cylindrée	1 490 cm³	1 490 cm³	1 490 cm³
Puissance fiscale	5 CV	5 CV	5 CV
Puissance maxi combinée	116 ch	130 ch	130 ch
Couple maxi combiné	141 Nm	185 Nm	185 Nm
CO ₂ /Malus	101 g/km / 0 €	108 g/km / 0 €	108 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV	4x4
Boîte	Automatique, à variation continue	Automatique, à variation continue	Automatique, à variation continue
Réservoir	36 litres	36 litres	36 litres

LES ÉTOILES	LES HYBRIDES ESSENCE		
	1.5 Hybride - 116 ch	1.5 Hybride - 130 ch	1.5 Hybride 4x4 - 130 ch
Agrément	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Performances	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Souplesse à basse vitesse	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Niveau sonore	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Budget carburant	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Prix (coeff. 2)	●●●●●	●●●●●	●●●●●
BILAN	●●●●●	●●●●●	●●●●●

Quelle finition ?

Le Yaris Cross se décline en cinq niveaux de finition, dont une nouvelle venue, la GR Sport. Quelle version présente le meilleur rapport prix/prestations ?



Dynamic
Entre les petits écrans et les nombreux plastiques noirs, cette version est moins séduisante.



Collection
Les grands écrans, le revêtement spécifique et la sellerie taupe valorisent cette finition Collection.



GR Sport
Place au sport avec la jolie sellerie, le volant cuir à surpiqûres rouges et les logos GR Sport ici et là.



Première
Outre l'arrivée d'une sellerie spéciale, la finition haute arbore un imposant toit panoramique.

Dynamic

La liste d'équipements est satisfaisante sur cette finition premier prix : clim' auto., clé mains libres, caméra de recul, gestion des phares auto. et même régulateur adaptatif, mais elle fait l'impasse sur les jantes alu, et ne peut être enrichie (quasiment aucune option).

Design

NOTRE CHOIX

Ce deuxième niveau coûte certes 2 800 € de plus que l'entrée de gamme, mais il embellit le SUV japonais (jantes alu, barres de toit), et y ajoute des équipements comme le GPS avec un plus grand écran ou les vitres AR surteintées. Surtout, il donne accès à bien plus d'options.

Collection

Facturée 3 000 € de plus que la Design, la version Collection se soigne (jantes 18", peinture bicolore) et passe un gros cap côté dotation : affichage tête haute, radars AV, clim' bizona, sièges AV chauffants et compteurs numériques plus imposants (12,3"/31 cm).

GR Sport

Fraîchement arrivée, la GR Sport apporte une touche de sportivité au petit SUV : calandre en nid d'abeille, diffuseur AR et jantes spéciales de 18". Cette finition est affichée au même tarif que la Collection. Mais elle n'est disponible qu'avec le bloc 1.5 Hybride 130.

Première

Ce haut de gamme (+ 2 000 €) peaufine le look (jantes alu 18" bicolores, boucliers spécifiques) et offre une dotation poussée (caméra 360°, hayon électrique, toit panoramique, hi-fi JBL...). Associé aux 1.5 hybrides 130 4x2 et 4x4, il est vendu à un tarif digne du premium.

LES ÉQUIPEMENTS

	Dynamic	Design	Collection	GR Sport	Première
Sécurité : • ABS + ESP + AFU • Aide au maintien dans la voie active • Airbags (6) • Antibrouillards • Codes/phares automatiques • Frein de stationnement électrique • Isofix • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces automatiques • Régulateur de vitesse adaptatif.					
Rétro intérieur jour/nuit auto.	Indisponible	Série	Série	Série	Série
Antibrouillards	Indisponible	Série	Série	Série	Série
Affichage tête haute	Indisponible	Indisponible	Série	Série	Série
Surveillance des angles morts	Indisponible	1 000 € ⁽¹⁾	Série	Série	Série
Avertisseur de circulation arrière	Indisponible	1 000 € ⁽¹⁾	Série	Série	Série
Sortie sécurisée des occupants	Indisponible	1 000 € ⁽¹⁾	Série	Série	Série
Roue de secours	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €
Agrément : • Accès et démarrage sans clé • Aide au stationnement AR avec caméra de recul • Bluetooth • Clim' auto. • Double plancher de coffre • Ecran tactile avec Mirror Screen • Prises USB-C • Rétros électr.					
Climatisation automatique/bizone	Série/-	Série/-	Série/Série	Série/Série	Série/Série
Jantes alu	Indisponible	Série (17")	Série (18")	Série (18")	Série (18")
GPS	Indisponible	Série	Série	Série	Série
Rails de toit noirs	Indisponible	Série	Série	Série	Série
Vitres AR et lunette surteintées	Indisponible	Série	Série	Série	Série
Chargeur smartphone par induction	Indisponible	Indisponible	Série	Série	Série
Aide au stationnement AV	Indisponible	1 000 € ⁽¹⁾	Série	Série	Série
Plancher de coffre modulable	Indisponible	1 000 € ⁽¹⁾	Série	Série	Série
Banquette rabattable 40/20/40	Indisponible	1 000 € ⁽¹⁾	Série	Série	Série
Sièges AV chauffants	Indisponible	1 000 € ⁽¹⁾	Série	Série	Série
Peinture métallisée	650 €	650 €	Série	Série	Série
Hayon électrique	Indisponible	Indisponible	1 000 € ⁽²⁾	1 000 € ⁽²⁾	Série
Système hi-fi JBL	Indisponible	Indisponible	1 000 € ⁽²⁾	1 000 € ⁽²⁾	Série
Toit panoramique	Indisponible	Indisponible	700 €	700 €	Série
Volant chauffant	Indisponible	Indisponible	Indisponible	Indisponible	Série

LES ÉTOILES

	Dynamic	Design	Collection	GR Sport	Première
Présentation	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Prix/équipement	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
BILAN	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●

Plancher de coffre modulable



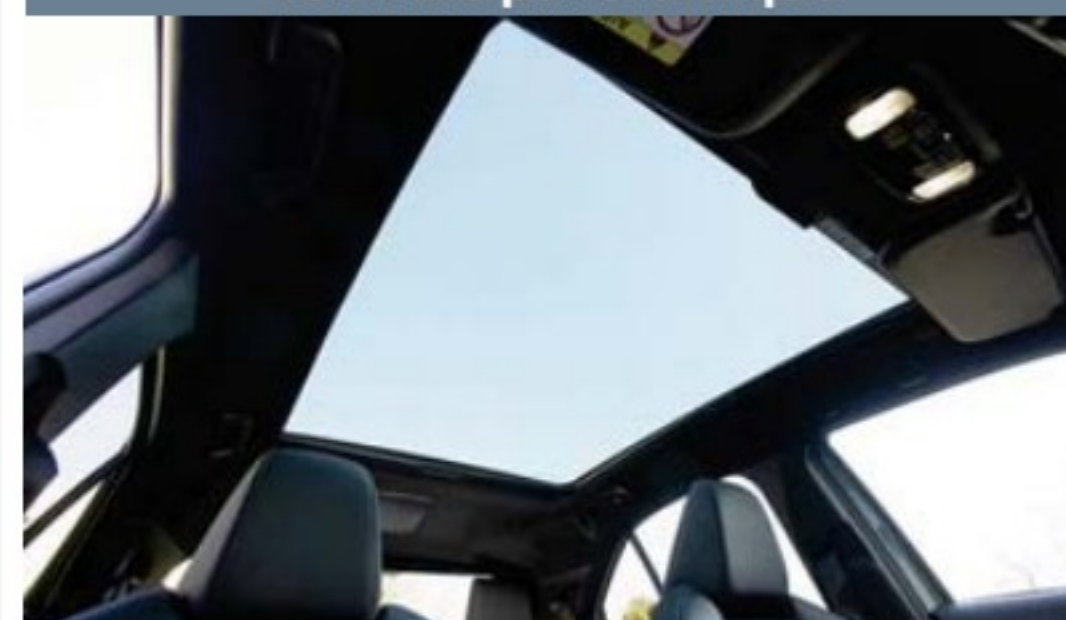
Compris dans un pack à 1 000 €⁽¹⁾ pour la finition Design et livré de série à partir de Collection, cet équipement se révèle très pratique au quotidien et à la veille des départs en vacances.

Sièges avant chauffants



Livrés, là aussi, de série à partir de la finition Collection, les sièges avant chauffants raviront les plus frileux.

Toit vitré panoramique



Facturé 700 € sur Collection et GR Sport et de série sur Première, le grand toit panoramique égaie franchement l'habitacle du Yaris Cross.

Toyota Yaris Cross

1.5 Hybride Design - 116 ch

30 800 € / 28 300 €*

■ Le Yaris Cross 1.5 Hybride de 116 ch associé au second niveau de finition Design constitue le choix le plus judicieux. Facturée 28 300 €*, cette combinaison offre le meilleur rapport prix/équipement. La dotation comporte déjà plus que le nécessaire (barres de toit, jantes alu, GPS...), quitte à l'enrichir du pack Cargo pour 1 000 € de plus. Côté mécanique, les versions de 130 ch n'améliorent ni l'agrément, ni la conso. Leur seul mérite: donner accès à d'autres équipements modernes ou à la transmission 4x4. Quelle que soit la version, les performances de la mécanique hybride et l'agrément de la transmission à variation continue ne sont pas exemplaires, mais une fois en ville, le Yaris Cross fait preuve de douceur et d'une grande sobriété.



L'habitacle du Yaris Cross (similaire à celui de la citadine Yaris) ne brille pas par son originalité. Ainsi, les occupants font face à une planche de bord au style très classique. Néanmoins, l'ergonomie est bien pensée et l'équipement, complet dès la version de base (clim' auto., régulateur adaptatif...), s'enrichit en Design (caméra de recul, GPS avec écran de 10,5"...). Et si les plastiques ne sont pas toujours très valorisants, la finition apparaît sérieuse.



A l'arrière, les occupants peuvent se sentir un peu à l'étroit. Les grands apprécieront toutefois une garde au toit plutôt généreuse.



Le Yaris Cross Design dispose d'un grand coffre. Le pack Cargo (1 000 €) donne accès au plancher modulable et à la banquette rabattable en trois parties.

Volume: 436 dm³






La nouvelle MG3

HYBRIDE ESSENCE

1.5 Hybrid+

Luxury

195 ch - 5,4 l/100 km

23 490 € / 22 800 €*


Cette semaine, nous avons confié la nouvelle MG3 à trois propriétaires de véhicules équivalents. Frédéric, Gilles et Didier nous livrent leurs impressions.



FRÉDÉRIC Restaurateur, Cachan (94).

Il possède une **Renault Clio E-Tech full hybrid Techno**
25 700 € - 145 ch - 5,3 l/100 km



Cette MG me semble prête à en découdre

Le design

Hormis le plastique cheap de la calandre, l'avant a un côté agressif plutôt sympa. Les plis de carrosserie apportent un effet profilé à la ligne. En revanche, les jantes manquent de style. C'est cependant le design vieillot des feux arrière qui me dérange le plus.

La vie à bord



Le coffre semble similaire à celui de ma Clio. Il est donc un peu juste, toujours à cause de la batterie située sous le plancher. En revanche, à l'arrière, ma tête ne touche pas le plafond (photo).

Vu ma taille (1,86 m), c'est assez rare pour être signalé ! L'aisance au volant est également un bon point. Ma première impression d'une présentation agréable redescend toutefois d'un cran lorsque je touche les matières : ça sonne creux. Le bloc compteur manque, lui, de modernité, et son format réduit limite la lisibilité des infos de conduite.

Au volant

La souplesse de conduite de l'hybride est au rendez-vous. Je note aussi un confort de suspension agréable. Cette MG3 manque néanmoins de dynamisme en virage. Mais notez que le duo de moteurs thermique/électrique a nettement plus de punch que celui de la Clio ! J'aurai juste aimé davantage de frein lié à la régénération (trois niveaux de force). Cela dit, vu sa belle sobriété, cette chinoise a ce qu'il faut pour affronter la concurrence.



GILLES Déclarant en douane, Combs-la-Ville (77).

Il possède une **Toyota Yaris 1.5 Hybride Design**
26 450 € - 116 ch - 5,2 l/100 km



A ce prix, la MG3 possède plus d'un atout !

Le design

Je dois dire qu'elle n'est pas désagréable à regarder. L'aspect sportif de l'avant comme les arêtes qui dynamisent le profil se rapprochent quelque peu du style Toyota. Je préfère toutefois ma Yaris, globalement plus soignée, surtout au niveau de l'arrière, où cette MG3 a un côté "déjà vu".

La vie à bord

Etant donné le prix, la présentation de la MG3 n'est franchement pas mal. Néanmoins, dans le détail, autant le bloc compteur que l'écran multimédia me semblent un peu petits (photo). En revanche, l'idée d'une commande de boîte rotative n'est pas bête. En outre, à ce tarif, les sièges et le volant chauffants constituent un vrai luxe ! Autre point fort : l'espace à bord est largement supérieur à celui proposé dans ma Yaris, surtout lorsqu'on voyage à l'arrière. Idem pour le coffre,

plus spacieux et plus accessible (grâce à sa largeur) pour charger.

Au volant



La pêche du moteur est un sujet d'étonnement supplémentaire. L'hybride atteint ici la puissance d'une GTI ! En revanche, la motricité est rapidement mise à mal par cette cavalerie. Mais j'apprécie la prouesse d'une consommation similaire à celle de ma Yaris. C'est dingue ! La filtration du relief de la route est tout aussi remarquable. Enfin, toujours au sujet du confort, mais cette fois des oreilles, les montées en régime du moteur sont moins dérangeantes ici.



Frédéric reste mitigé quant à l'esthétique de la nouvelle MG3 Hybride. Si, pour lui, l'expression de la face avant et le dynamisme des lignes latérales semblent dans l'air du temps, il regrette le dessin banal des jantes et, à l'arrière, un design daté des feux ainsi qu'un bouclier trop simpliste.



Expérience de conduite plus que convaincante pour Didier ! Il faut dire qu'avec 195 ch sous le capot, la MG3 a de la ressource ! Notre testeur du jour en conclut que son rapport plaisir/budget carburant constitue un atout imparable.



DIDIER Informaticien, Villemoisson-sur-Orge (91).

Il possède une **Dacia Sandero**
1.0 Eco-G Expression
15950 € - 100 ch - 6/7,9⁽¹⁾ l/100 km



Un rapport puissance/consommation bluffant !

Le design

Je lui vois un petit air de Toyota Yaris à l'avant. C'est expressif, et tout à fait dans la tendance actuelle. Je retrouve ce trait profilé sur les côtés, comme à l'arrière. Quel que soit l'angle de vue, cette MG3 est donc franchement réussie !

La vie à bord

Le volume de coffre est correct. En revanche, je regrette l'absence d'une banquette 2/3-1/3... L'aisance aux places arrière reste cependant un bon point. Mieux, il y a deux ports USB et même des buses d'aération (photo) ! A l'avant, j'aime beaucoup le bloc d'instrumentation digital. C'est moderne. Je retiens aussi la belle intégration de l'écran multimédia. Notez également qu'ici l'accoudoir est assez large pour que conducteur et passager puissent y poser leur coude. Bref, à part le douteux motif écossais face

au passager, je suis surpris par ce que savent faire les Chinois !



Au volant

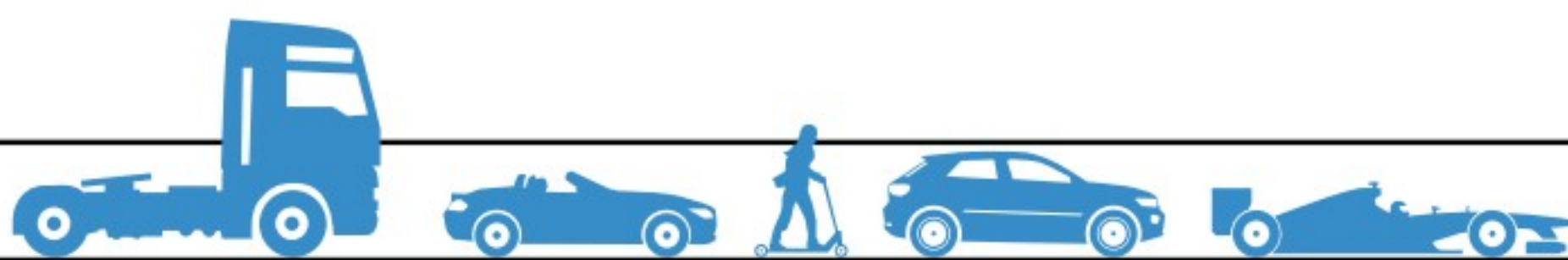
Avec une boîte auto. souple et des suspensions prévenantes, la douceur de conduite est appréciable. Mais le plus bluffant est de disposer d'une telle puissance pour une consommation aussi basse. Avec ce punch, elle en devient même fun à conduire ! Pour moi, ce surplus de polyvalence justifie à lui seul le prix de la MG3. Surtout qu'avec elle, on n'a pas à se préoccuper de trouver une station-service disposant de GPL, parole d'utilisateur !



Le gabarit supérieur (+ 16 cm) de la MG3 Hybrid par rapport à la Yaris profite plus aux places arrière (spacieuses) qu'au coffre (au volume très proche). Mais pour Gilles, l'accès et les contours du coffre de la MG3 facilitent le chargement.

Le bilan La concurrence peut trembler !

Outre les arguments massue de son rapport prix/équipement et d'une garantie de 7 ans (ou 150 000 km), cette étonnante MG3 se montre facile à prendre en main, confortable et sobre. Elle en donne ainsi davantage pour son argent que ses rivales, tout en disposant d'un système hybride performant et doux à l'usage. De quoi fermer plus facilement les yeux sur l'ambiance austère, avec des plastiques traités à l'économie à bord, une partie multimédia lente, mais également une simple banquette monobloc limitant la modularité.



Skoda Octavia Skoda persiste et signe avec une déclinaison sportive de l'Octavia restylée

RS - 265 ch - 47 310 € / 45 700 €*



PHOTOS: C. CHOULOT

La GTI des familles

Le restylage de la quatrième génération d'Octavia RS ne perturbera pas les habitués de la marque. Les retouches sont mineures (optiques, boucliers légèrement redessinés) et la tchèque capitalise sur ce qu'elle maîtrise depuis 1999 : la polyvalence mâtinée de performances. Dans ce secteur, elle compte sur le moteur de la Golf GTI, cette fois en configuration de 265 ch, soit 20 ch de plus qu'avant. La sonorité a été retravaillée, mais c'est raté. Ce quatre cylindres est bien trop timide pour une voiture à vocation sportive. Heureusement, la berline se rattrape avec une tenue de route sans faille. A défaut d'être agile, l'Octavia RS fait preuve d'un comportement rassurant, sans être patachon. Le train avant est costaud (merci l'autobloquant

piloté XDS+) et la boîte DSG égraine les vitesses avec célérité. Notre modèle d'essai était équipé de l'amortissement optionnel DCC (+ 830 €) qui jugule bien le roulis, au détriment du confort, hélas. En l'absence de transmission intégrale, la motricité est parfois à la peine sur goudron dégradé, mais les accélérations musclées (0 à 100 km/h en 6s4) suffiront à rattraper le temps perdu. Disponible aussi en break ("Combi", chez Skoda, pour 1 140 € de plus), la RS séduit autant par ses prestations routières que par le soin apporté à son intérieur, son habitabilité, son volume de coffre ou la richesse de son équipement de série. Enfin, le malus, acceptable pour une berline sportive 100 % thermique, est effacé par les 11 % de remise de Skoda. **Sylvain Vétaux**



LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	250 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	6s4
Consommation cycle mixte	6,7 l/100 km
Poids	1 458 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 984 cm ³
Hybridation	Non
Puissance maxi	265 ch à 5 250 tr/mn
Couple maxi	370 Nm à 1 600 tr/mn
CO ₂ /Malus	153 g/km / + 3 784 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 rapports
Pneus	225/40 R19
Réservoir	50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,71 x 1,83 x 1,47
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

Le verdict



Correct



L'écran central de 13"/33 cm est réactif, doté d'une bonne définition et permet notamment de régler les modes de conduite ou l'amortissement piloté (option à 930 €).



L'Octavia RS est moins agile que la Golf GTI, dont elle emprunte moteur, boîte de vitesses et plate-forme. La tchèque n'est pas une vraie sportive comme la BMW M3, mais ses relances sont vigoureuses.

INVITATIONS GRATUITES RIEN QUE POUR VOUS

A RÉSERVER AVANT LE 7 AVRIL

ADHÉREZ & RECEVEZ VOS ENTRÉES POUR LE SALON*

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

**2€
,67**
SEULEMENT*
par mois

* Dans la limite des stocks disponibles



TOUS NOS PARTENAIRES SUR CLUB.AUTOPLUS.FR



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

Je souscris au Club Auto Plus*

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

Je choisis mon mode de règlement

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

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

MANDAT DE PRÉLÈVEMENT

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail :

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

#M047 #D1674704

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 : FR77222 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 13 avril 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/> Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.





HUIT SUPPORTS DE SMARTPHONE TESTÉS PAR NOTRE LABO

Par J. Palaz

Les modèles universels à

Champ de vision dégagé, proximité avec le conducteur... Les aérateurs sont des points d'accroche idéaux pour les supports de téléphone. Le labo *Auto Plus* a donc testé 8 modèles plus élaborés que la simple pince.

Si la pince à "clipser" sur l'ailette de l'aérateur n'a plus besoin d'être présentée, le succès de cette solution incite les marques à innover. Les objectifs sont multiples : faciliter au maximum l'installation du téléphone, garantir un maintien solide de l'ensemble et limiter les contraintes exercées sur l'aérateur. Tour d'horizon du mar-

ché des supports universels qui pourraient bien vous séduire

Évitez d'abîmer l'aérateur

Le principal inconvénient des supports d'entrée de gamme est qu'ils peuvent **endommager** l'aérateur. Un risque dû au poids du smartphone qui met l'articulation et l'ailette de l'aérateur à l'épreuve. Pour éviter cela, il est préférable de choisir un modèle

avec des points de contact supplémentaires qui répartissent mieux la pression exercée. C'est ce que proposent tous les supports testés, à l'exception de ceux classés en 3^e et 4^e positions.

Une fixation "magique"

Autre option, côté confort d'utilisation cette fois-ci, l'installation du téléphone peut être facilitée par un système dit "par

gravité". Dans ce cas, plus besoin de maintenir ou de libérer la pince par une commande. Il suffit de glisser le smartphone pour que son poids déploie le support, qui épouse alors parfaitement la taille de celui-ci. Un procédé dont bénéficient les modèles classés en 1^{re} et 3^e positions, et qui rend possible la pose de l'appareil d'une seule main. ■

NOTRE MÉTHODE DE TEST

Mise en place. La facilité d'installation et de désinstallation du support sur l'aérateur est notée. L'épaisseur des pinces à passer autour des ailettes de l'aérateur est prise en compte. Plus elle est réduite, plus le support pourra s'adapter à un grand nombre de véhicules. Une fois le support en place, c'est l'aisance à y déposer le smartphone et à le retirer qui est évaluée (note sur 20, coef. 3).

Maintien. Sur route accidentée, une bonne fixation du support au véhicule et du téléphone au support limite les vibrations qui gênent la lecture des informations de guidage (note sur 20, coef. 3).

Utilisation. Ici sont appréciés la possibilité d'orienter le smartphone, le risque d'endommager l'articulation de l'aérateur, la capacité à accueillir les plus grands écrans, et bien plus encore (note sur 20, coef. 1).

Qualité. La solidité des mécanismes de pinces, la qualité des plastiques et celle des caoutchoucs sont éprouvées (note sur 20, coef. 2).

Prix. Il départage les ex æquo en nombre de points.



Cellularline - Slide Fit

1^{er}

T'NB - Support grille d'aération

2^e

T'NB - Support ajustable

3^e

Norauto - Clip Support

4^e

T'NB - Support toutes grille d'aération

5^e

Forever Mobile - AH120

6^e

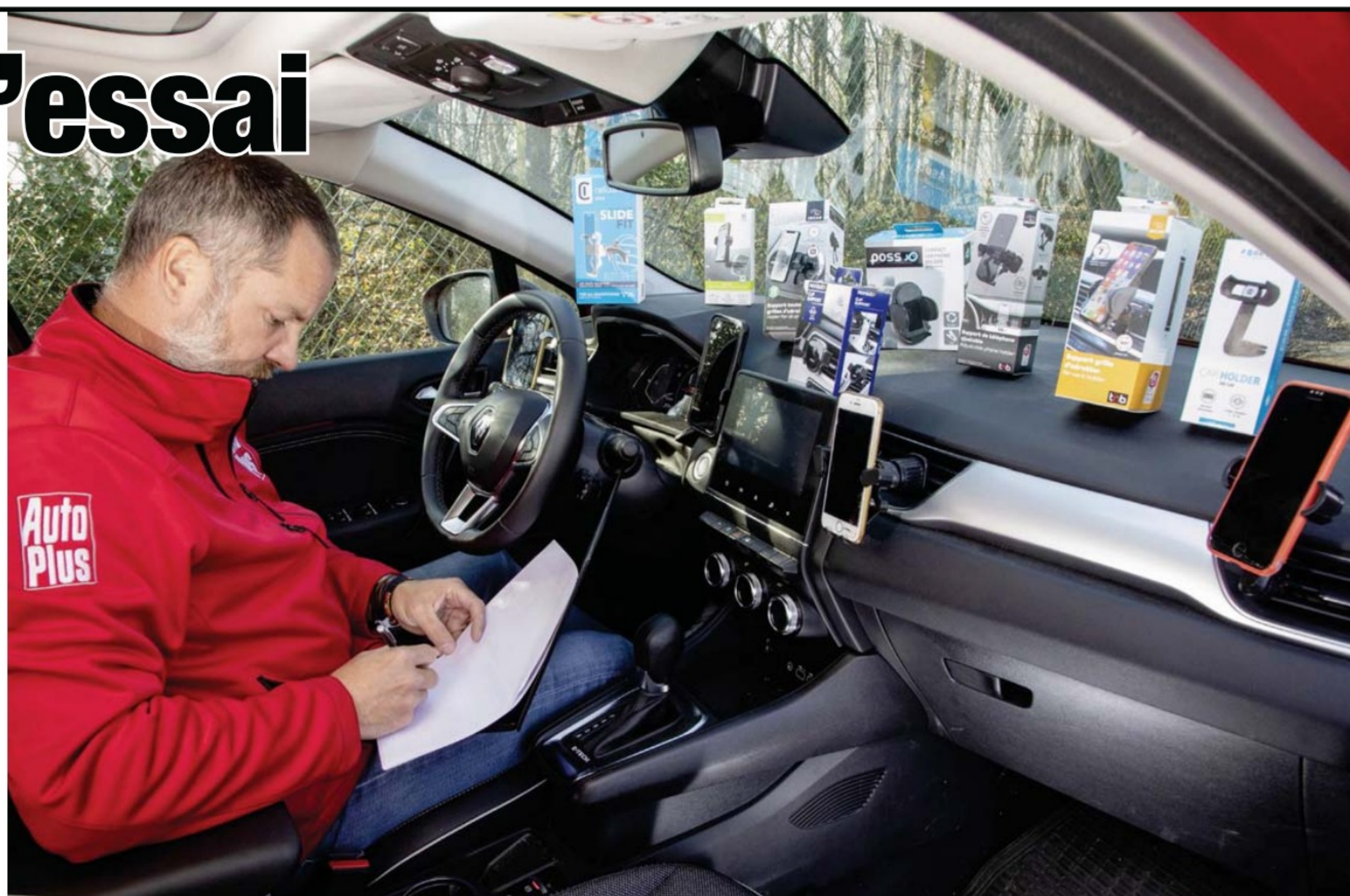
Muvit - Grip 360+

7^e

Poss - MS100

8^e

l'essai



PHOTOS: B. ASKET / VIRAGE AGENCY

	Marque modèle	Prix	Lieu d'achat*	Mise en place	Maintien	Utilisation	Qualité	
1 ^{er}	Cellularline Slide Fit	19,90 €	L'Auto E.Leclerc	16,7	16	18,6	17,8	● ● ● ● ●
2 ^e	T'NB Support grille d'aération	14,99 €	Feu Vert	14,8	14,8	16,2	13,8	● ● ● ● ●
3 ^e	T'NB Support ajustable	16,99 €	L'Auto E.Leclerc	14,8	16,4	14	16,3	● ● ● ● ●
4 ^e	Norauto Clip Support	12,99 €	Norauto	15,5	10	14,3	15,5	● ● ● ● ●
5 ^e	T'NB Support toutes grilles d'aération	21,99 €	Feu Vert	14,4	12	16,1	16	● ● ● ● ●
6 ^e	Forever Mobile AH120	12,90 €	Roady	16,1	10	12,1	12,5	● ● ● ● ●
7 ^e	Muvit Grip 360+	14,99 €	Carrefour	16,1	10	12,1	12,5	● ● ● ● ●
8 ^e	Poss MS100	10,99 €	Carrefour	11,5	12,8	13,7	12,3	● ● ● ● ●

Excellent maintien du support à l'aide du crochet métallique et aucun risque pour l'aérateur. Pose et dépose du téléphone ultra-simple grâce au système par gravité.

Deux paires de crochets de fixation sont fournies (avec et sans système d'arrachement). La bonne distance entre le téléphone et l'aérateur évite la surchauffe en hiver.

Egalement muni d'un système de maintien du téléphone par gravité, le mécanisme est toutefois moins précis que celui du vainqueur du comparatif. Le reste est tout bon !

La croix à passer dans les ailettes n'offre pas un maintien aussi fiable que les concurrents mieux notés. Par ailleurs, l'absence de soutien sous le téléphone est regrettable.

Ici, le support est fixé à l'aérateur par deux croix. Plus solide, mais aussi plus difficile à mettre en place. Bon point, la béquille permet de préserver l'aérateur.

Installation aisée. La position déportée du téléphone sur ou sous l'aérateur est contraignante. En haut, le porte-à-faux est important. En bas, il cache des commandes.

Identique au Forever, ce support limite les vibrations en roulant. Mais l'absence de maintien latéral du téléphone entraîne sa chute à l'ouverture des pinces.

La qualité du mécanisme laisse à désirer. Par ailleurs, ses crochets avec système anti-arrachement à ressorts rendent l'installation et la désinstallation pénibles.

* En cas d'indisponibilité en magasin, rendez-vous directement sur le site du fabricant.



LE BILAN APRÈS 100 000 KM

Alfa Romeo Stelvio



S. KRIEGER / AUTO BILD

Depuis plusieurs décennies, Alfa Romeo souffre d'une mauvaise réputation en matière de fiabilité. Le Stelvio parvient-il à la faire oublier ? Notre test sur 100 000 km, suivi d'un démontage complet, est le meilleur moyen de le savoir.

Premier SUV de série de la marque au *biscione*, le Stelvio marque, lors de son apparition en 2017, le retour "aux affaires" du constructeur milanais. Pour effectuer nos traditionnels 100 000 km, nous avons opté

pour le diesel le plus puissant, un 2.2 de 210 ch. Et au terme de notre essai longue durée, aucun problème n'est à signaler. Lors du démontage, nous avons tout de même constaté une usure prononcée des coussinets de bielle, des fuites au niveau des

joint de collecteur d'échappement ainsi que l'apparition de rouille (un vieux démon chez les voitures italiennes...) dans certains recoins des longerons et des soubassements. On fait le point sur la fiabilité de la gamme.

Par Pierre Audemar



Mécanique Une mise au point soignée

DIESEL

Si le démontage du 2.2 Diesel 210 de "notre" Stelvio a laissé apparaître des signes d'usure très prononcée, aucune des variantes de ce bloc (de 136 à 210 ch) – le seul diesel proposé – ne souffre de problèmes récurrents jusqu'à présent. Certains propriétaires se plaignent toutefois d'un appétit un peu trop élevé en lubrifiant, quel que soit le niveau de puissance.



S. KRIEGER / AUTO BILD

ESSENCE

Comme en diesel, le Stelvio organise sa gamme "sans-plomb" autour d'un unique moteur, un 2.0 Turbo développant 200 ou 280 ch. Seule exception, la très sportive variante Quadrifoglio s'en remet à un V6 2.9 mitonné par Ferrari et dont la puissance va de 520 à 540 ch. Dans tous les cas, le taux de défauts est extrêmement bas.

TRANSMISSION

Si quelques versions d'entrée de gamme ont disposé d'une boîte manuelle durant les premières années du modèle, la quasi-totalité des Stelvio en circulation s'en remettent à une boîte automatique comptant huit rapports. Une unité des plus fiables, même si de très rares cas de problèmes insolubles (à-coups,

difficultés à passer les rapports...) ont nécessité de la remplacer sur une poignée de 2.0 Turbo 280.

Selon les motorisations, le Stelvio est une propulsion ou à transmission intégrale. Cette dernière ne fait nullement parler d'elle de manière négative.



N. SOLER



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean



C. BÖRRIES / AUTO BILD

Electronique Première version bâclée

SYSTÈME MULTIMÉDIA

Le dispositif présent lors du lancement, et qui a équipé le Stelvio jusqu'à fin 2019, est sujet aux bugs, même encore aujourd'hui. Il est nécessaire de faire régulièrement procéder à des mises à jour en concession (environ 150 € chacune).

RADAR DE RECU

Les capteurs de cet équipement n'aiment pas la pluie. Ils l'assimilent parfois à un obstacle (!) et se mettent alors à biper en continu. Variante: certains radars refusent purement et simplement de fonctionner. Ces soucis sont moins fréquents depuis 2020.



A. SAUNIER



A. SAUNIER

Matériaux Tout pour les apparences

HABITACLE

Une Alfa parmi les bons élèves en matière de finition intérieure, c'est inédit. Pourtant, du choix des matériaux au soin porté à leur assemblage, il n'y a (presque) rien à reprocher au Stelvio.

CARROSSERIE

Ici, ce SUV souffle le chaud et le froid. Si les alignements des éléments de carrosserie et la qualité de la peinture sont exemplaires, le soin porté à la protection des soubassements est insuffisant, comme en témoignent les traces de rouille relevées lors du démontage de notre exemplaire d'essai



S. KRIEGER / AUTO BILD



N. SOLER

L'avis des propriétaires

"Cette Alfa Romeo m'a apporté beaucoup de satisfaction"

Je n'ai guère de choses à reprocher à mon Stelvio 2.2 Diesel 210 de 2018, revendu fin 2024 alors qu'il avait 140 000 km. Il a fait preuve d'une grande fiabilité, et le conduire était un

plaisir. Avec la transmission intégrale Q4, le comportement routier se montrait à la fois dynamique et sécurisant. Même l'appétit du 2.2 m'a positivement surpris au regard du niveau de puissance. Le point faible de cet Alfa, c'est toutefois son électronique. Le système multimédia est dépassé, les aides à la conduite sont peu nombreuses et, pour certaines, peu réactives. J'ai même rencontré un souci avec une sonde de température extérieure.

➔ **Bastien T., 74000 Annecy**

"Un SUV très plaisant à conduire"

Depuis presque quarante ans, je roule exclusivement en Alfa Romeo. Avec mon Stelvio 2.2 Diesel 190 de 2022, j'ai déjà parcouru plus de 120 000 km sans rencontrer

le moindre problème. Sa tenue de route est irréprochable et, contrairement aux concurrents allemands que j'ai pu essayer, je le trouve extrêmement plaisant à conduire. Seul bémol : la consommation (7 l/100 km) est un peu élevée.

➔ **Thierry C., 68000 Mulhouse**

"J'ai, à mon tour, contracté le virus Alfa Romeo"

Après des années passées au volant de modèles Audi, BMW et Mercedes, je me suis laissé séduire par le dessin sportif du Stelvio. En 2017, j'ai donc opté pour un 2.0 Turbo 200,

qui a aujourd'hui 56 000 km. J'ai découvert une mécanique bien moins aseptisée que celles de mes précédents SUV. Mes appréhensions quant à la fiabilité supposée aléatoire se sont révélées sans fondement, puisque je ne l'ai, à ce jour, emmené chez le concessionnaire que pour les révisions. Je roule beaucoup en ville, terrain où la consommation dépasse les 11 l/100 km. Mais, sur le réseau secondaire, il se contente de 8 l/100 km. Pas mal !

➔ **Claude P., 92330 Sceaux**

"La roue de l'infortune"

Pour Noël 2017, je me suis offert un Stelvio 2.2 Diesel 210 toutes options. Bien mal m'en a pris, car, même s'il n'a aujourd'hui "que" 150 000 km, je me pose chaque matin la même question au moment de le démarrer :

"Mais qu'est-ce qui va tomber en panne aujourd'hui ?" Pour être tout à fait juste, je n'ai jamais connu le genre de gros problème qui vous laisse au bord de la route, mais je ne compte plus le nombre de fois où l'allumage d'un voyant m'a obligé à passer au garage. Avec, parfois, une facture de quelques centaines d'euros à la clé, la dernière en date étant celle du remplacement de la sonde de température du catalyseur. Dommage car, par ailleurs, le Stelvio est des plus réussis. C'est un SUV à la fois sportif par ses performances et sa tenue de route incisive, confortable, et plutôt économique à l'usage (7 l/100 km en effectuant la moitié de mes parcours en zone urbaine).

➔ **Patrice I., 78000 Versailles**



S. KRIEGER / AUTO BILD

LE VERDICT

Stelvio rime avec renouveau

Fiabilité moteur

Diesel



Essence



Electronique

Tableau de bord



Connectique



Matériaux

Habitacle



Carrosserie



Une Alfa Romeo qui tutoie les références du marché en matière de fiabilité et de qualité de fabrication, c'était inenvisageable il y a seulement quelques années. Or le Stelvio réussit ce double exploit. Toutefois, les défauts relevés sur notre exemplaire test lors de son démontage laissent craindre, une fois atteints de forts kilométrages, des problèmes plus graves. Il faudra donc surveiller le vieillissement de ce SUV Alfa avec attention pour confirmer ce bon bilan.

Dacia Sandero

Jamais William Delmond n'aurait pu imaginer qu'une réparation puisse valoir le prix payé en neuf pour sa Sandero. Il n'aurait pas non plus pensé que Dacia soit aussi peu respectueux de ses clients.



DIDIERDUPUIS / ANDIA

10 097 € pour remplacer un moteur à 92 100 km !

Le respect du plan d'entretien est un élément déterminant lorsque l'on prétend, après une panne trop précoce, bénéficier d'une prise en charge financière de la part d'un constructeur. Mais, comme le démontre le cas de William Delmond, de Saint-Médard-en-Jalles (33), il arrive que certains constructeurs ne tolèrent aucun dépassement, ni kilométrique, ni temporel entre deux révisions. Une intolérance pourtant injustifiée. Propriétaire d'une Dacia Sandero 1.0 SCe 75

achetée neuve en 2019, William a remarqué, il y a quelques semaines, que la chaîne de distribution de son auto était anormalement bruyante. Après contrôle par le concessionnaire, il s'avère que la chaîne frotte contre le carter d'huile, produisant une limaille qui s'est répandue dans le moteur.

Après l'heure...

Il n'y a donc aucune autre solution que de remplacer ce dernier. Déjà sous le coup de cette nouvelle, qui le surprend

d'autant plus que sa Sandero n'a que 92 100 km, William est carrément abasourdi quand il se voit remettre un devis de... 10 097 € ! Considérant toutefois que son auto est peu âgée et a assez peu roulé, il demande à son concessionnaire de solliciter une prise en charge à Dacia. Mais la marque refuse de participer aux frais de réparation, arguant que certaines révisions ont été réalisées avec quelques semaines et/ou centaines de kilomètres de retard.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Est-il normal qu'un constructeur impose que les intervalles entre deux révisions (12 mois/20 000 km dans le cas de la Sandero de William) soient respectés au jour et au kilomètre près ? La réponse de nos experts est sans appel : il existe une tolérance appliquée par les tribunaux de 3 mois/3 000 km, au premier des deux termes atteint. Le refus de Dacia de payer une partie des réparations est donc ici totalement injustifié. William est dès lors en droit d'exiger un rabais de 80 % sur le devis global.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Citroën Grand C4 Spacetourer

Chaîne fragile

Mon Citroën Grand C4 Spacetourer 1.5 BlueHDi 130 a presque 6 ans et affiche 102 200 km. La chaîne de distribution, censée durer toute la vie de l'auto, est à changer. Le devis de 2 338 € est pris en charge à 64 % par le constructeur. Pourquoi pas à 100 % ?

Jean-Marc Michea, 57155 Marly

NOTRE CONSEIL Même dans le cas d'un élément censé durer "toute la vie" de l'auto, il est normal d'appliquer un taux de vétusté sur un véhicule ayant dépassé les 5 ans et/ou les 100 000 km. L'offre que vous a faite Citroën reste donc honorable, à défaut d'être très généreuse.

Peugeot 508

Feu à l'eau

Le feu arrière droit de ma 508 2.0 BlueHDi 180 de 2018 (58 700 km) n'est plus étanche et se remplit d'eau. Mon concessionnaire me demande 510 € pour le remplacer et, prétextant l'âge de ma voiture, Peugeot refuse toute participation.

Jean-Charles Viain, 92410 Ville-d'Avray

NOTRE CONSEIL Même sur un véhicule entré dans sa septième année, ce type de défaut ne peut totalement être à votre charge. D'autant que le faible kilométrage de votre 508 plaide en votre faveur. Relancez Peugeot à l'aide d'une mise en demeure dans laquelle vous demanderez un rabais à hauteur de 80 %.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Renault a payé 80 % de la tablette tactile

Le soulagement est de mise pour Nicole Schnoebelen, de Balschwiller (68), dont le Captur 1.3 TCe 155 de 2021 (32 800 km) faisait l'objet d'un article dans notre n° 1900.

En effet, la tablette multimédia de ce SUV devait, suite à des dysfonctionnements, être remplacée. Face à sa demande, Renault n'acceptait de ne prendre en charge que 60 % du montant des réparations (2 293 €).

Mais, mis sous pression, le constructeur a finalement revu son offre à la hausse et accordé 80 % de remise.



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

PHOTOS : N. SOLER



BIEN CHOISIR UN...

Renault Kangoo 3 (2021-...) à moins de 25 000 €

Jadis plébiscité pour ses tarifs bon marché en neuf, l'actuel Kangoo se montre hélas bien plus prétentieux que ses prédécesseurs. Néanmoins, en passant par l'occasion, la donne change !

Entre inflation et augmentations de prix répétées, un Kangoo neuf débute aujourd'hui à 29 000 € (hors malus)... Ce qui est loin d'être accessible à toutes les bourses. Dans ces conditions, le choix d'un achat en seconde main devient fort pertinent. Les meilleurs tarifs sont à chercher du côté de modèles totalisant entre 80 000 et 110 000 km, qui peuvent s'afficher à plus de 10 000 € sous le prix du neuf. Ainsi, l'entrée de gamme diesel de 95 ch se déniche autour de 18 000 €, avec environ 100 000 km. Ce bloc dCi, qui

représente 80 % de l'offre, est disponible avec les niveaux de finition Zen ou Intens. Aide au maintien dans la voie, lecture des panneaux, deux portes latérales coulissantes et un rangement au plafond (capucine) intègrent la dotation de base (Zen). Un Kangoo Intens complète la dotation avec l'accès mains libres, la clim' auto., le GPS. Il ajoute surtout la caméra de recul et l'aide au stationnement à l'avant et sur les flancs. Deux équipements indispensables pour ce ludospace plutôt large (1,92 m) et désormais assez long : avec 20 cm de plus

que le modèle précédent, il atteint 4,49 m dans sa version standard. Un modèle rallongé sept places, baptisé Grand Kangoo, culmine à 4,91 m, mais il est rarissime en occasion. Côté fonctionnalité, les tablettes aviation, les barres de toit modulables ou la fonction siège passager escamotable (facilitant le transport d'objets longs) font systématiquement partie des options. A scruter dans les annonces.

Assez rare en essence

Côté motorisation, outre la version 95 ch, le Kangoo profite d'une déclinaison 115 ch du célèbre bloc 1.5 Blue dCi. Hélas, celle-ci peine à justifier son surcoût abyssal : comptez au minimum 25 000 €. Il faut dire que l'offre est réduite et que les modèles proposés ont souvent peu de kilomètres au compteur (moins

de 40 000 km). Dans le clan des blocs essence (peu présents en occasion), l'offre s'articule autour du 1.3 TCe et débute autour de 20 000 € en version 100 ch (avec, là encore, des petits kilométrages). La 130 ch n'est pas beaucoup plus chère (+ 1 000 € environ) et peut être associée à la boîte auto. EDC. Mais dans ce cas, les tarifs dépassent 25 000 € (c'est aussi le cas avec la version dCi 115 EDC). Hormis quelques bugs électroniques, la fiabilité de ces mécaniques se montre plutôt rassurante (voir "Côté fiabilité"). Enfin, sachez que la plate-forme empruntée au Scenic 4 permet au Kangoo 3 de proposer des prestations convaincantes : comportement routier sécurisant, confort et insonorisation soignés... On est loin de la première génération.

Par Guillaume Jean

Malgré des plastiques sans cachet, présentation, ergonomie des commandes et dotation fournie font oublier que le Kangoo a aussi un pendant utilitaire.



Nombre de places : 5



L'accès est facilité par les grandes portes coulissantes et l'espace est royal pour trois passagers. L'ouverture large favorise le chargement du coffre, dont le volume n'est cependant pas exceptionnel dans une catégorie de géants.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

ÉQUIPE

ABS + AFU + ESP • Aide au maintien dans stationnement AR • Airbags (6) • Banquette
th • Boîte à gants tiroir • Capucine • Clim'
tactile 8"/20 cm • Lecture des panneaux
Phares et essuie-glaces auto. • Portes
ntes • Ports USB (x4) • Régulateur/limiteur
os électriques et dégivrants • Surveillance
près mai 2022).

• Aide au stationnement AV et
de recul • Clé mains libres • Clim' auto.
lu 16" • Passage code/phares auto.
uit auto. • Vitres AR et lunette surteintées.



Essence	Diesels	
1.3 TCe 130	1.5 Blue dCi 95	1.5 Blue dCi 115
176 km/h	161 km/h	171 km/h
33s6	37s1	34s4
9s1/13s/17s	12s6/15s8/20s9	8s9/10s/14s
7,7 l/100 km	6,2 l/100 km	6,1 l/100 km
7,3/7,7/8,1 l/100 km	6,2/6,1/6,2 l/100 km	6/6,2/6,2 l/100 km
1566 kg	1647 kg	1642 kg
66 m	66 m	67 m
4 cyl. en ligne, 16S + turbo	4 cyl. en ligne, 8S + turbo	4 cyl. en ligne, 8S + turbo
1 333 cm ³	1 461 cm ³	1 461 cm ³
130 ch à 4500 tr/mn	95 ch à 3750 tr/mn	115 ch à 3750 tr/mn
240 Nm à 1500 tr/mn	260 Nm à 1 750 tr/mn	270 Nm à 1 750 tr/mn
152 g/km/1	142 g/km/2	148 g/km/2
Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports

Ce 130: encore plus rare que le TCe 100, la version essence est la plus performante. Elle s'adresse toutefois aux petits budgets vu son appétit plus important.

Ses prix débutent à 21 000 € pour un Intens qui a parcouru un peu plus de 30 000 km.

Blue dCi 95: ce diesel accélère moins fort que l'essence, mais son couple supérieur se fait sentir lors des relances. Un bon point pour une fois chargé: les performances ne souffrent pas. Malgré le gabarit de l'auto, le Kangoo montre également assez économe en

carburant. Enfin, il est de loin le plus diffusé en occasion. On le trouve dès 18 000 € avec 100 000 km.

1.5 Blue dCi 115: les chiffres de notre laboratoire montrent que ce bloc de 115 ch procure un gain de tonus au Kangoo sans dégrader sa sobriété. A l'usage, pourtant, l'écart est peu perceptible. Par ailleurs, les prix explosent: au mieux, les modèles proposés dans les annonces tutoient la limite du budget. A leur décharge, ils affichent des kilométrages très faibles.

Nous vous conseillons

Un Kangoo 1.5 Blue dCi 95 Intens

Impossible de conseiller le 1.5 Blue dCi 115, dont le surcoût dans les annonces (plus de 5 000 €!) est rédhibitoire. Le "petit" diesel n'est certes pas un foudre de guerre, mais il est sobre et fiable. De plus, on le trouve en finition Intens dès 18 000 € avec moins de 100 000 km.



N. SOLER

neur ne se réinitialise pas à zéro. Pour cette anomalie (150 €). Sans raison, connexion Play, ou tout autre bug de l'auto (150 €).

Kangoo, inspectez par précaution attentivement un œil à l'état des pneus, qu'à ceux du coffre. En 2023, le cadre de base prévoit un dysfonctionnement

RÉPARATIONS MAL FAITES, NON NÉCESSAIRES, PAS VALIDÉES

Litige avec un garage: ses obligations et vos recours

Les véhicules récents sont de plus en plus complexes. Cela rend le diagnostic des pannes difficile et les réparations parfois aléatoires. Une situation qui doit cependant pas nuire aux clients. Ainsi, lorsqu'ils interviennent sur une auto, les professionnels ont à rendre des comptes si la réparation

On a de quoi être agacé lorsque, en sortant du garage avec un véhicule fraîchement réparé, on constate qu'il présente toujours le même souci, ou que celui-ci n'est pas totalement résolu. A fortiori quand la note est plutôt salée. Idem lorsque la voiture tombe en panne quelques jours seulement après une révision majeure. On se sent alors vite démuni, surtout lorsque l'on est profane. Pourtant, même si l'homme de l'art peut être de bonne foi face à une auto capricieuse ou à un problème technique sournois, il a un certain nombre d'obligations que lui confère son statut de réparateur professionnel, dont la principale est de livrer un véhicule parfaitement réparé. Voici ses devoirs et les recours possibles.

L'obligation contractuelle

Juridiquement, l'intervention d'un garagiste sur un véhicule est un contrat. Et comme tout contrat, celui-ci engage les deux parties, c'est-à-dire, ici, le réparateur et son client. Au premier de réaliser les travaux commandés. Au second de les régler. Et rien que ceux-ci! Le pro doit en effet s'en tenir aux seules opérations que vous

avez demandé. Remplacer des pneus, des plaquettes, des pièces d'usure sans vous en rendre compte, même si l'expert juge que c'est nécessaire, n'est pas de son ressort. Exemple type: un client demande d'autorité les services d'un expert qui qu'il a estimé que vous étiez en panne de vidange. Ou encore, alors que vous venez de faire que les plaquettes de frein, le titre de l'article 1717 du Code de la consommation est obligé de vous proposer le prix de la prestation d'engager la main d'œuvre, ce même si la facture du garagiste ne figure pas les activités dans lesquelles le détail est obligatoire.

Vos recours

Si les travaux effectués ne sont pas sur l'ordre de la facture, qu'aucun document n'a été établi, trop souvent en droit de refuser la prestation non réalisée. Le réparateur incompétent (voir la retenue) de votre auto, et vous cause un préjudice que vous pouvez payer. Votre véhicule n'est fonctionnant sur



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

de l'activer, car l'obligation de conseil est une notion de droit qui échappe souvent à ces pros de l'auto. Les juristes sauront la leur rappeler. La mise en œuvre d'une expertise contradictoire est également un bon moyen pour rétablir un dialogue et déboucher sur un accord amiable. Pour ce qui est des pièces de réemploi, il convient également de rappeler au réparateur que le décret n° 2016-703 du 30 mai 2016 l'oblige à informer les consommateurs de la possibilité d'utiliser des pièces issues de l'économie circulaire (PIEC).

L'obligation de résultat

C'est un principe simple en droit : si le véhicule est confié pour une avarie spécifique (par exemple, il cale ou bien il présente une fuite), ce désordre doit être totalement éradiqué après l'intervention, et de manière définitive. Un problème d'autant plus d'actualité que les véhicules modernes, bardés d'électronique, sont de plus en plus difficiles à réparer. L'interaction entre les différents calculateurs et organes fait qu'un code défaut peut orienter, à tort, sur des remplacements de pièces non nécessaires. Les réparateurs procèdent ainsi souvent par élimination et effectuent ce qui leur paraît le plus logique, et pas toujours le moins onéreux. Combien

se sont vu remplacer un turbo-compresseur qui n'avait absolument rien pour un code défaut provenant d'un simple capteur défectueux ! L'obligation de résultat va même plus loin. Si le véhicule rencontre un dysfonctionnement peu après l'intervention, il y a d'emblée une présomption de faute du professionnel et de causalité avec sa dernière réparation. La Cour de cassation vient encore de le rappeler dans son arrêt n° 23-15.151 du 25 septembre 2024. La responsabilité du réparateur s'étend, en outre, aux défauts pouvant survenir sur les pièces détachées qu'il a fournies lors de sa prestation, et il ne peut en aucun cas renvoyer son client vers son fournisseur.

Vos recours

Une protection juridique est encore ici idéale pour vous épauler. A défaut, en cas de réparation non efficace, exigez du professionnel le remboursement de la facture, ou qu'il intervienne à nouveau à ses frais. S'il s'agit d'une nouvelle panne, rappelez-lui que c'est bien à lui d'apporter la preuve que le désordre n'a rien à voir avec ses travaux. Sans solution, saisissez un conciliateur de justice (c'est gratuit) après lui avoir adressé une mise en demeure par recommandé avec AR, et avoir fait réaliser une expertise le cas échéant.

Par Antoine Jacquot



Certes, les réparations sur les véhicules d'aujourd'hui, bardés d'électronique, deviennent de plus en plus complexes, mais, en tant que client, vous avez des droits. En cas de litige, réagissez !

VOS QUESTIONS

Expertise Pression des pneus

“La pression pouvant être appliquée à un pneumatique doit-elle obligatoirement être inscrite sur son flanc ?”

Albin C., par e-mail

Antoine Jacquot. Les normes internationales imposent qu'un certain nombre d'informations soient portées sur le flanc d'un pneumatique, telles que ses dimensions, ses indices de charge et de vitesse, sa structure, sa date de fabrication. En revanche, il n'est pas obligatoire que la pression de gonflage y figure. Certains manufacturiers la mentionnent, d'autres pas. Lorsqu'elle n'est pas indiquée, la pression minimale à respecter à la charge maxi est, par défaut, de 2,5 bars pour un pneu standard et de 2,9 bars pour un pneu renforcé (portant l'un des marquages suivants : XL, EL, Extra Load, REINF, Reinforced, HL ou High Load). Exemple : un pneu disposant d'un indice de charge de 91, soit 615 kg maxi, doit être gonflé à 2,5 bars lorsqu'il est soumis à ce poids. Pour un pneumatique renforcé d'indice de charge de 94, soit 670 kg maxi, la pression devra être de 2,9 bars. Rappelons que les pressions de gonflage recommandées par le constructeur du véhicule sont portées sur une étiquette apposée à l'intérieur de la porte conducteur ou de la trappe à carburant.



SHUTTERSTOCK

Loi Voiture ancienne

“Mon Citroën C15 a échoué au contrôle technique pour cause de rouille sur les bas de caisse. Le réparer coûtant cher, puis-je malgré tout l'utiliser sur de petits trajets ?”

Claudine C., par e-mail

Pascale Gétin. Tout porte à penser qu'il s'agit d'un défaut critique. Dès lors, votre voiture n'est plus autorisée à circuler passé minuit le jour du contrôle. En théorie, vous n'avez même plus le droit de l'amener au garage après cette échéance, sauf à la faire remorquer. Ou à vos risques et périls. En cas de contrôle, vous risquez un PV de 135 €, mais c'est surtout son immobilisation et sa mise en fourrière qui vous guettent. Et là, ce n'est plus le même tarif. Entre les frais d'enlèvement, ceux de garde journalière et ceux de l'expertise incontournable vu son âge et son état, cela risque de vous coûter une fortune. Après, selon l'endroit où vous habitez et si c'est pour aller, par exemple, à la déchèterie près de chez vous, les forces de l'ordre peuvent se montrer conciliantes, mais rien n'est moins sûr.

Conso/loi Stationnement “au poids”

“Pour savoir si l'on doit payer une surprime ‘véhicule lourd’ pour stationner, que doit-on considérer sur la carte grise : le poids en ordre de marche ou celui à vide ?”

Didier B., par e-mail

Pascale Gétin. Pas simple. A Paris et à Lyon, mais aussi à Bordeaux dès le 2 mai, le tarif du stationnement est majoré pour les véhicules les plus lourds. Dans la capitale, ce sont les thermiques de plus de 1 600 kg et les hybrides rechargeables, GPL et électriques de plus de 2 000 kg qui sont concernés. A Lyon, ce sont les thermiques dès 1 525 kg, les hybrides dès 1 900 kg et les électriques dès 2 000 kg. Et à Bordeaux, les thermiques de plus de 1 600 kg, et les électriques et hybrides de plus de 1 900 kg. Quant à la masse à considérer, c'est celle en ordre de marche à Paris et à Lyon (case G sur la carte grise) et celle à vide à Bordeaux (case G.1). Ubuesque ! Notez qu'en enregistrant votre immatriculation sur l'horodateur ou sur une appli de stationnement, type PayByPhone, le calcul est automatique.



N. LIPONNE / MAXPPP



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



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

de l'activer, car l'obligation de conseil est une notion de droit qui échappe souvent à ces pros de l'auto. Les juristes sauront la leur rappeler. La mise en œuvre d'une expertise contradictoire est également un bon moyen pour rétablir un dialogue et déboucher sur un accord amiable. Pour ce qui est des pièces de réemploi, il convient également de rappeler au réparateur que le décret n° 2016-703 du 30 mai 2016 l'oblige à informer les consommateurs de la possibilité d'utiliser des pièces issues de l'économie circulaire (PIEC).

L'obligation de résultat

C'est un principe simple en droit : si le véhicule est confié pour une avarie spécifique (par exemple, il cale ou bien il présente une fuite), ce désordre doit être totalement éradiqué après l'intervention, et de manière définitive. Un problème d'autant plus d'actualité que les véhicules modernes, bardés d'électronique, sont de plus en plus difficiles à réparer. L'interaction entre les différents calculateurs et organes fait qu'un code défaut peut orienter, à tort, sur des remplacements de pièces non nécessaires. Les réparateurs procèdent ainsi souvent par élimination et effectuent ce qui leur paraît le plus logique, et pas toujours le moins onéreux. Combien

se sont vu remplacer un turbo-compresseur qui n'avait absolument rien pour un code défaut provenant d'un simple capteur défectueux ! L'obligation de résultat va même plus loin. Si le véhicule rencontre un dysfonctionnement peu après l'intervention, il y a d'emblée une présomption de faute du professionnel et de causalité avec sa dernière réparation. La Cour de cassation vient encore de le rappeler dans son arrêt n° 23-15.151 du 25 septembre 2024. La responsabilité du réparateur s'étend, en outre, aux défauts pouvant survenir sur les pièces détachées qu'il a fournies lors de sa prestation, et il ne peut en aucun cas renvoyer son client vers son fournisseur.

Vos recours

Une protection juridique est encore ici idéale pour vous épauler. A défaut, en cas de réparation non efficace, exigez du professionnel le remboursement de la facture, ou qu'il intervienne à nouveau à ses frais. S'il s'agit d'une nouvelle panne, rappelez-lui que c'est bien à lui d'apporter la preuve que le désordre n'a rien à voir avec ses travaux. Sans solution, saisissez un conciliateur de justice (c'est gratuit) après lui avoir adressé une mise en demeure par recommandé avec AR, et avoir fait réaliser une expertise le cas échéant.

Par Antoine Jacquot



A. SAUNIER

Certes, les réparations sur les véhicules d'aujourd'hui, bardés d'électronique, deviennent de plus en plus complexes, mais, en tant que client, vous avez des droits. En cas de litige, réagissez !

VOS QUESTIONS

Expertise Pression des pneus

“La pression pouvant être appliquée à un pneumatique doit-elle obligatoirement être inscrite sur son flanc ?”

Albin C., par e-mail

Antoine Jacquot. Les normes internationales imposent qu'un certain nombre d'informations soient portées sur le flanc d'un pneumatique, telles que ses dimensions, ses indices de charge et de vitesse, sa structure, sa date de fabrication. En revanche, il n'est pas obligatoire que la pression de gonflage y figure. Certains manufacturiers la mentionnent, d'autres pas. Lorsqu'elle n'est pas indiquée, la pression minimale à respecter à la charge maxi est, par défaut, de 2,5 bars pour un pneu standard et de 2,9 bars pour un pneu renforcé (portant l'un des marquages suivants : XL, EL, Extra Load, REINF, Reinforced, HL ou High Load). Exemple : un pneu disposant d'un indice de charge de 91, soit 615 kg maxi, doit être gonflé à 2,5 bars lorsqu'il est soumis à ce poids. Pour un pneumatique renforcé d'indice de charge de 94, soit 670 kg maxi, la pression devra être de 2,9 bars. Rappelons que les pressions de gonflage recommandées par le constructeur du véhicule sont portées sur une étiquette apposée à l'intérieur de la porte conducteur ou de la trappe à carburant.



SHUTTERSTOCK

Loi Voiture ancienne

“Mon Citroën C15 a échoué au contrôle technique pour cause de rouille sur les bas de caisse. Le réparer coûtant cher, puis-je malgré tout l'utiliser sur de petits trajets ?”

Claudine C., par e-mail

Pascale Gétin. Tout porte à penser qu'il s'agit d'un défaut critique. Dès lors, votre voiture n'est plus autorisée à circuler passé minuit le jour du contrôle. En théorie, vous n'avez même plus le droit de l'amener au garage après cette échéance, sauf à la faire remorquer. Ou à vos risques et périls. En cas de contrôle, vous risquez un PV de 135 €, mais c'est surtout son immobilisation et sa mise en fourrière qui vous guettent. Et là, ce n'est plus le même tarif. Entre les frais d'enlèvement, ceux de garde journalière et ceux de l'expertise incontournable vu son âge et son état, cela risque de vous coûter une fortune. Après, selon l'endroit où vous habitez et si c'est pour aller, par exemple, à la déchèterie près de chez vous, les forces de l'ordre peuvent se montrer conciliantes, mais rien n'est moins sûr.

Conso/loi Stationnement “au poids”

“Pour savoir si l'on doit payer une surprime ‘véhicule lourd’ pour stationner, que doit-on considérer sur la carte grise : le poids en ordre de marche ou celui à vide ?”

Didier B., par e-mail

Pascale Gétin. Pas simple. A Paris et à Lyon, mais aussi à Bordeaux dès le 2 mai, le tarif du stationnement est majoré pour les véhicules les plus lourds. Dans la capitale, ce sont les thermiques de plus de 1 600 kg et les hybrides rechargeables, GPL et électriques de plus de 2 000 kg qui sont concernés. A Lyon, ce sont les thermiques dès 1 525 kg, les hybrides dès 1 900 kg et les électriques dès 2 000 kg. Et à Bordeaux, les thermiques de plus de 1 600 kg, et les électriques et hybrides de plus de 1 900 kg. Quant à la masse à considérer, c'est celle en ordre de marche à Paris et à Lyon (case G sur la carte grise) et celle à vide à Bordeaux (case G.1). Ubuesque ! Notez qu'en enregistrant votre immatriculation sur l'horodateur ou sur une appli de stationnement, type PayByPhone, le calcul est automatique.



N. LIPONNE / MAXPPP



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

Les chroniques de
**Jean-Louis
Moncet**

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

ITINÉRAIRE

D'UN CHAMPION
DU MONDE

Episode 2

Nico Rosberg



DPPI

Nico Rosberg est le seul champion qui a battu Lewis Hamilton à voiture égale, sur les implacables Flèches d'argent lorsqu'elles dominaient tout. Nico Rosberg, une étoile filante dans le cosmos de la F1 et de ses astres lourds. Un curieux garçon que ce Nico ! C'est tout d'abord un enthousiasme d'enfant qui l'anime pour la course automobile, car il accompagne quelquefois son père "Keke", champion du monde 1982 en F1, sur des épreuves où se produit la Peugeot 905 dont Keke est l'un des pilotes, cela dans les années 1990. Nico a alors 5 ans. Bien des années plus tard, alors qu'il était un pilote de F1 confirmé, je me souviens qu'il s'intéressait encore à la carrière de son père. Sachant que j'avais couvert la quasi-totalité des Grands Prix de Keke, il me demanda tout de go quelle était pour moi sa plus belle performance. Je lui répondis sans réfléchir : sa pole position à Silverstone en 1985 à plus de 259 km/h de moyenne au volant de la Williams-Honda. Puis j'ajoutai sa victoire à



TH. BOVY / DPPI

Le petit Nico, 5 ans, accompagne son père, le champion du monde Keke Rosberg, dans le stand Peugeot, près des 905 qui disputent les 24 Heures du Mans.



F. FLAMAND / DPPI

Abu Dhabi, 27 novembre 2016, Nico Rosberg célèbre par des doughnuts au volant de sa Mercedes W07 le titre de champion du monde qu'il vient de conquérir quelques minutes auparavant en déjouant les pièges.

Dallas en 1984, dans des conditions apocalyptiques de chaleur et de piste qui partait en morceaux. Il écouta attentivement, puis tourna les talons.

Dès son plus jeune âge, Nico se mit logiquement au karting, en réalisant de bons résultats, en tout cas assez bons pour que sa famille l'encourage, non sans l'aider avec ses revenus cossus. Nico rencontre sur son chemin un autre débutant, qui se nomme Lewis Hamilton. Ils deviennent inséparables. Arrivé dans les sommets de la discipline, Nico est très aidé, mais Lewis aussi. Son écurie, MBM (Mercedes Benz-McLaren), est réellement puissante. Nico participe en 2003 à une sorte de "volant Williams". Les enfants de Frank Williams imaginent de donner leur chance de piloter une F1

– sur le circuit de Jerez, en Espagne – à deux espoirs qu'ils connaissent : Nelsinho Piquet, fils de Nelson, le triple champion du monde, et Nico. Les papas accompagnent leur fils : Keke Rosberg reste sur la terrasse des stands, à fumer cigare sur cigare. En revanche, appuyé bien en évidence à l'entrée du stand, Nelson

Piquet surveille sans discontinuer tout ce que fait Nelsinho... et tout ce que fait Nico. Celui-ci ne se départit pas de son calme pour dominer les chronos. A cette époque, Nico est déjà devenu un jeune homme souriant, distingué, affable, d'une politesse remarquable, mais laissant aussi apparaître le caractère déterminé et réfléchi de Sina, sa maman.

En 2005, chez ART Grand Prix, Nico entre dans la cour des grands avec le GP2 – aujourd'hui la F2 –, qui vient de démarrer. Il gagne le titre et débute en F1 l'année suivante chez Williams, où il n'a pas à rougir de la comparaison avec son équipier Mark Webber, ni les années suivantes avec Kazuki Nakajima. La grande aventure commence en 2010.

“Les fans de Nico Rosberg diront qu'il a dominé Michael Schumacher quand celui-ci est revenu à la F1 chez Mercedes, puis Lewis Hamilton. Une prouesse que l'histoire ne retient pas.”

Jean-Louis Moncet

Mercedes a décidé de racheter la totalité de l'écurie Brawn GP, championne du monde fin 2009 (voir Auto Plus n° 1839 du 1^{er} décembre 2023) pour revenir dans l'histoire des Grands Prix avec l'équipe des Flèches d'argent. Très grand projet, mais encore plus grand est le nouvel équipier de Nico : Michael Schumacher, qui revient à la F1 après avoir quitté Ferrari et les



Au bon vieux temps du karting jusqu'à la Formule 2 et à la Formule 1, ils étaient les meilleurs amis du monde. Mais la discorde puis l'inimitié séparèrent les deux garçons.



Malgré les victoires de Nico ou de Lewis, la bonne ambiance n'est jamais revenue entre eux. Au contraire, les mots et les gestes en course, comme cet accrochage en Espagne (ci-dessous), envenimèrent durablement la situation.

Grands Prix fin 2006. Mais, quoi qu'il fasse, le septuple champion du monde ne prendra jamais l'avantage sur Nico, qui termine les trois saisons devant lui et emporte, en Chine en 2012, la seule victoire de l'équipe.

Fin 2012, Mercedes annonce sans ménagement à Schumacher qu'il ne fera plus partie du team en 2013. Nico sera le seul rescapé de l'aventure. Car le directoire du constructeur allemand balaie toute l'organisation existante pour installer de nouveaux cadres, dont Toto Wolff, toujours à la tête de l'équipe douze ans plus tard, Niki Lauda en conseiller spécial, et le pilote le plus prometteur du moment, Lewis Hamilton. Nico Rosberg saute de joie à l'idée de retrouver son ami. Le monde de la F1 se souvient que lorsqu'un premier succès commun les avait réunis, en mars 2008 au Grand Prix d'Australie, ils avaient effectué ensemble des pas de danse endiablés sur le podium. En cette saison 2013, leur amitié culmine. Ils voyagent souvent ensemble vers les circuits. Nico raconte leur existence à Monaco. Il vit avec une jeune femme, et Lewis habite alors dans le même immeuble. *"Il n'hésite pas à venir ouvrir le frigo chez nous quand il n'a pas grand-chose à manger chez lui. C'est son habitude"*, s'amuse Nico.

Pourtant, dans cet environnement sans pitié de la F1, cette belle amitié va s'effriter peu à peu. L'affrontement entre les deux garçons ne laisse pas de place aux sentiments, d'autant que les deux Mercedes dominent largement la concurrence et que le titre mondial se jouera très probablement entre Nico et Lewis. Dès Monaco en 2014, Hamilton soupçonne Rosberg d'avoir freiné son tour de qualifications. En Belgique, trois mois plus tard, petit accrochage entre les deux hommes dans les premiers kilomètres de course et grosse colère de Lewis contre Nico, qu'il accuse de l'avoir volontairement touché. La réconciliation aura lieu à la fin de la saison, mais elle apparaît très fragile. Elle le sera encore bien

Crash au Grand Prix d'Espagne 2016 entre Rosberg et Hamilton



plus en 2015, où, même en l'absence d'incident majeur, les deux garçons s'adressent à peine la parole, tout en restant ensemble dans cette équipe Mercedes indéboulonnable. Si l'on devait comparer Nico et Lewis à cette époque, il apparaît clairement que Lewis démontrait déjà l'une de ses qualités essentielles : la "vista" de la course. Comme Lauda, Prost ou Senna avant lui, il pouvait, après un Grand Prix, s'enquérir de ce qui était arrivé à tel ou tel autre pilote. Pas Nico. Un jour que je lui demandais après une victoire s'il avait remarqué quelque chose de particulier sur les adversaires qu'il avait dépassés, il me renvoya directement dans mes buts par un *"Tu n'es pas un peu dingue ? Tu ne crois pas que j'ai assez à faire avec ma voiture !"*.

Quand la rivalité nuit à l'équipe

La saison 2016 porte à son apogée la détérioration entre Rosberg et Hamilton. Le pilote allemand domine d'entrée de jeu. Il cumule les victoires. Au championnat du monde début 2016, il compte presque le double de points de Hamilton. Mais la catastrophe arrive en Espagne : au départ, Hamilton défend deux fois sa pole position, mais Rosberg passe en tête... Pour quelques secondes seulement, car les deux hommes se tassent, se percutent, et les deux Mercedes finissent dans le bac à gravier : première victoire de Max Verstappen en F1. Durant les courses suivantes, Hamilton reprend la première place du championnat, mais Rosberg lui succède à nouveau, toujours devant après Singapour, et jusqu'au Brésil. Tout

se joue au final à Abu Dhabi. Rosberg précède alors Hamilton de 12 points dans la course au titre. Mais sur le circuit de Yas Marina, Lewis réserve un ultime piège à Nico. En tête de la course, devant lui, il ralentit ostensiblement son rythme pour que Vettel et Verstappen, qui talonnent Rosberg, puissent le débord... et le priver ainsi de ses 12 points d'avance et du titre. Ce ne sera pas le cas. Lewis gagne, mais Nico finit derrière lui à quatre dixième de seconde et il est champion du monde. Peu de temps après, il entame une tournée mondiale avec Toto Wolff, le patron de l'équipe, pour fêter son titre et celui de Mercedes. Au cours d'un vol, il annonce à Toto que sa décision est prise : il arrête de courir en Formule 1. Il a réussi, il a battu Lewis Hamilton. Pour lui, le succès est total. Nico restera dans les annales comme celui qui a battu un septuple champion du monde, à voiture égale. Il nous le dira plus tard : *"Je ne veux plus retrouver un pareil tourment dans mon existence. Cet été, j'étais à la plage avec ma femme et ma fille, et j'ai passé la journée, non pas à m'occuper d'elles et à me détendre, mais à réfléchir à comment je pourrais gagner quelques dixièmes, comment je pourrais dominer dans telle ou telle situation, comment je devrais régler ma voiture, et à tous ces trucs. Je ne veux plus jamais recommencer cela."*

En apprenant cette nouvelle, bien des amoureux de la course automobile pensèrent que Nico, après quelques mois passés loin des Grands Prix, reviendrait à la compétition. Presque dix ans plus tard, Nico Rosberg n'a pas fait son retour. Il y a une vie après la F1...

Le champion du monde fête son titre : Nico pose pour la postérité avec Vivian, sa femme, et toute l'équipe Mercedes après le podium d'Abu Dhabi.



LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

Formule 1 : Grand Prix de Chine

Vendredi 21 mars

4h20	Les essais	CANAL+ SPORT
8h10	Qualifications sprint	CANAL+ SPORT

Samedi 22 mars

3h50	Sprint	CANAL+ SPORT
7h40	Qualifications	CANAL+ SPORT

Dimanche 23 mars

6h55	La Grille	CANAL+
7h55	Grand Prix	CANAL+
10h00	Formula One, le débrief	CANAL+

F1 Academy : Chine

Samedi 22 mars

6h50	Course 1	CANAL+ SPORT
------	----------	--------------



Moteur : 4 cylindres en ligne, injection électronique, compresseur
Cylindrée : 1 272 cm³
Puissance : 115 ch à 6 000 tr/mn
Vitesse maxi : 196 km/h
Production : environ 15 500 exemplaires (de 1987 à 1994, sur environ 1,7 million de Polo II)
Cote actuelle : autour de 10 000 €

Apparue en 1987 en Allemagne, la G40 n'a été commercialisée en France qu'en 1988 et 1989 et qu'en noir. Elle se repère à sa calandre dotée de quatre phares. Il n'en fallait pas moins pour compenser le très mauvais éclairage d'origine.



IL Y A 38 ANS, VOLKSWAGEN BOOSTE SA POLO AVEC LA G40

Une bombe "made in Germany" !

L'époque est aux GTI. Petites boules de nerfs, elles offrent des moteurs toniques, souvent à injection, parfois avec turbo. Mais Volkswagen fait un pas de côté en adoptant un compresseur. Original. Et séduisant...

Pourquoi G ? Parce que la lettre imite la forme en escargot de ce petit accessoire mécanique à l'effet magique : le compresseur. Cette turbine, c'est comme un turbo : elle suralimente le moteur. Mais au lieu d'être activée par les gaz d'échappement, elle est entraînée en continu par la rotation du moteur via une courroie. Résultat : au lieu d'arriver vers 2 500 ou 3 000 tr/mn, le surcroît de puissance se manifeste dès les bas régimes. Gage d'un moteur très plein. Ce qui se vérifie ici, même s'il s'agit, à la base, d'un petit 1,3 litre tout ce qu'il y a de modeste. Ses accélérations sont effectivement dignes d'un 1,8 ou d'un 2 litres de l'époque !

Bonjour le peps !

Dès les premières accélérations, vous sentez que la mécanique est totalement transfigu-



A l'arrière comme à l'avant, le sigle G40 s'inscrit sur fond rouge. C'est la seule note colorée extérieure : ici, et contrairement à la Golf GTI, pas de liseré rouge ni sur les boucliers, ni pour entourer la calandre.

rée par rapport aux Polo GT qui recevaient le même moteur, mais sans suralimentation, de seulement 75 ch. Ici, le caractère est affirmé et communicatif : le quatre cylindres répond fort à l'accélération comme lors des reprises. Sans aucun délai pour réagir. Au-delà de 3 500 tr/mn, le bruit du compresseur se fait entendre : pas de sifflement comme certains turbos, mais une sorte de feulement qui ajoute du piment à la conduite. Et les chiffres ? Ils parlent d'eux-mêmes : cette G40 accélère mieux et offre des reprises plus toniques qu'une Golf GTI de première génération. Avec 8,1 s. pour passer de 0 à 100 km/h : c'est vif ! Les vitesses passent avec

facilité mais le levier au guidage peu consistant n'est pas un régal à manier. Dure en manœuvres, la direction évidemment non assistée se fait plus cordiale dès que vous roulez. Sans être exemplaire, le comportement routier est correct et permet d'exploiter la fougue mécanique.

Dotée de suspensions raffermiss, cette Polo tonique vous porte avec raideur et ses sièges – ceux bien enveloppants de la Golf GTI à l'avant – n'apportent guère de consolation à cet état de fait. La présentation intérieure fait dans le noir pour les plastiques, dans le gris pour la sellerie : difficile de parler de fantaisie ou d'un début de joie dans la déco-



Visuellement, la planche de bord peut séduire avec son dessin solide qui fait sérieux. Mais elle est taillée dans un plastique strictement rigide qui reste économique. Le compteur gradué jusqu'à 240 km/h est un peu... optimiste.



Du 1 272 cm³ hyper répandu sur les Volkswagen, les ingénieurs ont tiré 115 ch bien vifs, grâce au compresseur. Une invention française de 1905, largement utilisée en compétition par les énormes Mercedes et Auto-Union des années 1930.



PHOTOS: N. SOLER

Comme Volkswagen ne lui a pas donné l'appellation GTI, elle n'a pas droit aux bandes latérales ni à aucun signe extérieur de sportivité. Elle n'a été proposée qu'avec la carrosserie coupé.

1987, cette année-là



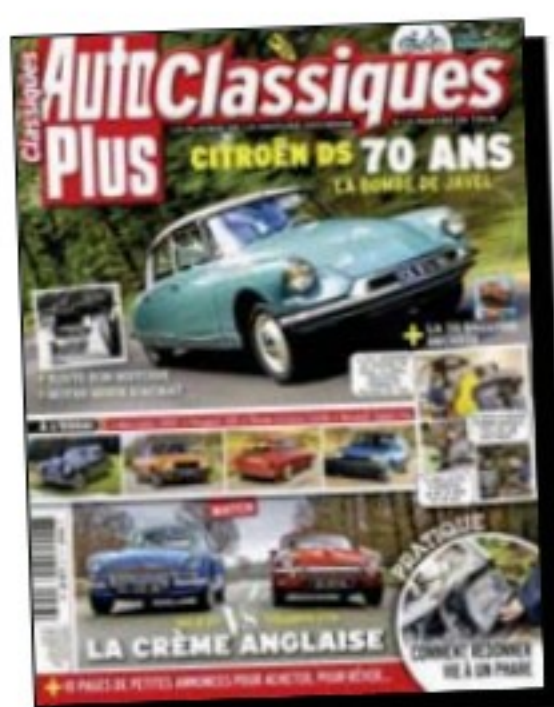
Privatisation de la première chaîne, TF1. Tout un symbole: le fleuron de la télévision française, historiquement la plus ancienne, et la plus regardée, passe dans le privé. Loin des turbos et des compresseurs, Peugeot-Citroën lance son premier moteur

multisoupape: le quatre cylindres 16 S passe de 125 à 160 ch! La BX en bénéficie en premier, trois mois avant la 405. Et toc!

J.-L. GAUTREAU / AFP

ration. L'équipement de série ne fait pas non plus dans l'opulence: vous trouvez des vitres commandées par de bonnes vieilles manivelles et des portières qui se verrouillent manuellement, une à une.

Avec sa vitalité mécanique, une Polo à la sauce G40 fait évidemment très envie aujourd'hui. Mais la dénicher est une autre histoire. D'abord, parce que cette version n'a été que peu produite et aussi parce que la plupart des exemplaires sont passés entre les mains de nombreux propriétaires qui n'ont pas forcément fait très attention à leur monture. Bilan: la G40 s'est faite très, très rare. Et donc... très chère.



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:** nos révélations sur la prochaine génération du SUV compact de Volkswagen, le T-Roc.
- **Essai:** la première prise en main du Dacia Bigster, un des modèles les plus attendus de l'année.
- **Pratique:** les meilleurs comparateurs (carburant, assurance...) pour faire des économies.

En kiosque le vendredi 28 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 photo: Caroline Hazard

Autoplus.fr

Responsable audience: Ricardo Trindade
Responsable éditorial: Thibaut Austruy
Projet et développements: Julien Duquesnoy

Hors-série

Rédacteur en chef: Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication: Gautier Normand

Directeur exécutif: Stéphane 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 Champaigne
Chef de produit: Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion: Philippe Merrien
Responsable des ventes: Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale: Elodie Bretaudeau Fontelles (5634)
Directeur commercial pôle automobile: Franck Graisset

Directrice commerciale adjointe pôle automobile:
Anne Buré-Emmel (2921)

Planning: Angélique Consoli (5352),
Stéphanie Guillard (5350)

Trafic: Laurie Bennevent

Marchés directs

Directrice de publicité: Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chef de fabrication: Didier Biron

Finance manager

Editeur: Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)
Siège social: 40, avenue Aristide-Briand,
92220 Bagneux

Co-gérants
Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Co-directeur de la publication
Gautier Normand

Actionnaires principaux

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur: Burda-Druck, France

Numéro ISSN: 0992-8154 -

Commission paritaire: 1024 K 85544 -

Dépôt légal: mars 2025

Tarif d'abonnement légal: 133,99 €

Affichage environnemental

Origine du papier: Belgique

Taux de fibres recyclées: 100 %

Certification: PEFC

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



Président: REWORLD MEDIA SA



Président Axel Springer France:
Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail: formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

Guide d'achat *Le prix des voitures neuves*

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

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

Le barème

Les modèles émettant plus de 112 g/km de CO₂ sont désormais taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO₂ homologués (protocole WLTP). S'y ajoute un "malus au poids", d'un montant allant de 10 à 30 € par kilo à partir de 1 600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les électriques mais touche désormais les hybrides rechargeables. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 200 kg (si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville) : seuls les kilos à partir de 1 800 kg sont taxés. Le niveau d'équipement et les options (qui ajoutent des kilos) peuvent faire varier le taux d'émission et le malus au poids d'un même véhicule. Côté bonus, la prime n'est octroyée qu'aux électriques facturés 47 000 € maxi (hors options) et obtenant un score environnemental minimal (soit, essentiellement, les modèles produits en Europe). Depuis le 2 décembre 2024, son montant varie de 2 000 à 4 000 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur. La prime à la conversion a, elle, été supprimée.

BONUS	
Electriques jusqu'à 47 000 € avec score environnemental minimum	Montant
Avec un revenu fiscal de référence jusqu'à 16 300 €	4 000 €
Avec un revenu fiscal de référence compris entre 16 301 € et 26 200 €	3 000 €
Avec un revenu fiscal de référence supérieur à 26 200 €	2 000 €

NEUTRE	
Thermiques de 1 à 118 g	0 €
Electriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
Hybrides rechargeables	0 €

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	70 578 €
153 g	3 784 €	194 g	73 689 €

PRIX EN €		Bonus ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO				
Junior (nouveau)				
1.2 Ibrida 136	29 500	0	3%	FHEV
1.2 Ibrida 136 Techno	32 000	0	nc	FHEV
Electrica 156	38 500	-3 000	6%	Elec
Electrica 156 Techno	41 000	-3 000	6%	Elec
Electrica 280 Veloce	46 900	-3 000	6%	Elec
Tonale				
1.5T Hybrid 130 Sprint	41 200	+310	5%	FHEV
1.5T Hybrid 160 Sprint	43 200	+360	5%	FHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	46 700	+360	3%	FHEV
PHEV 190 Sprint	50 000	+750	6%	FHEV
PHEV 280 Sprint Q4	53 300	+750	6%	FHEV
PHEV 280 Veloce Q4	58 900	0	6%	FHEV
1.6T Diesel 130 Sprint	41 700	+1 372	5%	D
Giulia				
2.0T 280 Sprint Q4	57 800	+24 291	5%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	50 500	+540	5%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55 300	+1 761	5%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	60 800	+1 761	11%	D
Stelvio				
2.0T 280 Sprint Q4	63 300	+58 934	2%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	55 800	+3 170	2%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 800	+6 854	2%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66 300	+6 854	4%	D

PRIX EN €		Bonus ou malus	Remise possible	Energie
ALPINE				
A290 (nouvelle)				
180 GT	36 700	-3 000	0%	Elec
180 GT Premium	41 900	-3 000	0%	Elec
220 GT Performance	41 700	-3 000	0%	Elec
220 GTS	44 700	-3 000	0%	Elec
220 Première Edition	46 200	-3 000	0%	Elec
A110				
A110	65 000	+3 784	1%	E
A110 GT	78 000	+4 026	0%	E
A110 S	77 500	+4 818	4%	E
A110 R Turini	108 000	+4 543	0%	E

PRIX EN €		Bonus ou malus	Remise possible	Energie
ASTON MARTIN				
Vantage				
Vantage	199 700	+70 000	nc	E
Vantage Roadster	210 800	+70 000	nc	E
DB12 Coupé	238 000	+70 000	nc	E
DB12 Volante	252 100	+70 000	nc	E
DBX 707	252 100	+70 000	nc	E
Vanquish	399 300	+70 000	nc	E
Valhalla	988 300	+70 000	nc	E
AUDI				
A1 Sportback				
25 TFSI Design	27 230	+310	4%	E
30 TFSI Design	28 240	+330	4%	E
30 TFSI S line	30 940	+330	6%	E
35 TFSI S line S tronic	34 670	+650	6%	E
35 TFSI S line Plus S tronic	36 670	+650	4%	E
40 TFSI S line Plus S tronic	38 430	+2 918	4%	E

PRIX EN €		Bonus ou malus	Remise possible	Energie
A1 Allstreet				
30 TFSI	29 840	+650	nc	E
35 TFSI S tronic	33 570	+983	nc	E
Q2				
30 TFSI Design	34 480	+898	8%	E
35 TFSI Design	36 500	+1 172	8%	E
35 TFSI S line	38 900	+1 172	5%	E
SQ2	58 150	+64 456	11%	E
30 TDI Design	36 380	+540	8%	D
35 TDI S line S tronic	43 540	+1 386	5%	D
35 TDI S line Plus S tronic	46 290	+1 386	5%	D
A3 Sportback (nouvelle)				
30 TFSI Design	34 900	+400	6%	E
35 TFSI Design	36 550	+400	11%	E
35 TFSI S line	40 780	+400	11%	E
35 TFSI Hybrid S line	43 030	+230	11%	E
S3	63 000	+67 567	0%	E
RS 3	75 000	+60 000	0%	E
40 TFSI e Design	47 900	0	0%	FHEV
40 TFSI e S line	51 850	0	0%	FHEV
45 TFSI e S line	55 900	0	0%	FHEV
35 TDI Design	40 800	+400	6%	D
35 TDI S line	45 550	+400	11%	D
A3 Allstreet (nouvelle)				
35 TFSI Design	37 800	+650	3%	E
35 TFSI Avus	42 250	+650	6%	E
35 TFSI Hybrid Avus	44 430	+280	6%	E
40 TFSI e Avus	54 250	0	nc	FHEV
35 TDI Design	42 500	+650	3%	D
A3 Berline (nouvelle)				
30 TFSI Design	35 165	+280	5%	E
30 TFSI S line	40 115	+280	8%	E
30 TFSI Hybrid S line	42 285	+190	8%	E
35 TFSI S line	41 415	+310	8%	E
35 TFSI Hybrid S line	43 585	+190	8%	E
S3	63 585	+46 090	0%	E
RS 3	77 000	+60 000	0%	E
35 TDI Design	41 165	+330	5%	D
35 TDI S line	46 115	+330	8%	D
Q3				
35 TFSI Design	40 890	+2 918	10%	E
35 TDI Design	45 790	+2 451	10%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	55 590	+11 031	5%	D
Q3 Sportback				
35 TFSI Design	43 380	+3 119	5%	E
35 TDI Design	48 290	+2 599	5%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	58 050	+13 153	6%	D
Q4 e-Tron				
45	46 990	-3 000	5%	Elec
55 S line Quattro	70 450	0	5%	Elec
Q4 Sportback e-Tron				
45	46 990	-3 000	5%	Elec
55 S line Quattro	72 450	0	4%	Elec

PRIX EN €		Bonus ou malus	Remise possible	Energie
A5 (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	45 500	+4 819	0%	E
2.0 TFSI 150 S line	54 670	+4 819	4%	E
2.0 TFSI 204 S line	58 570	+4 819	4%	E
S5	79 750	+19 139	2%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	53 000	+3 735	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S line	62 770	+3 735	4%	D
A5 Avant (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	47 000	+5 402	0%	E
2.0 TFSI 150 S line	56 170	+5 402	8%	E
2.0 TFSI 204 S line	61 070	+5 634	8%	E
S5	81 250	+23 747	0%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	55 100	+4 060	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S line	64 270	+4 060	8%	D
Q5 (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	67 550	+6 426	0%	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	65 950	+6 426	0%	E
SQ5	98 930	+57 351	0%	E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61 470	+10 793	0%	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	69 870	+10 793	0%	D
Q5 Sportback (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	58 750	+6 726	nc	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	66 150	+6 726	nc	E
SQ5	101 130	+58 131	nc	E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	63 670	+10 604	nc	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	72 070	+10 604	nc	D
Q6 e-tron (nouveau)				
251 Design	72 170	0	0%	Elec
251 S line	78 270	0	4%	Elec
Performance S line	81 500	0	5%	Elec
Quattro S line	87 550	0	5%	Elec
SQ6	99 870	0	2%	Elec
Q6 e-tron Sportback (nouveau)				
251 Design	74 570	0	6%	Elec
251 S line	78 670	0	6%	Elec
Performance S line	83 900	0	6%	Elec
Quattro S line	89 950	0	6%	Elec
SQ6	102 270	0	6%	Elec
A6				
45 TFSI S line	68 390	+7 837	8%	E
50 TFSI e S line	76 540	+2 150	7%	FHEV
55 TFSI e Compétition	79 750	+2 150	8%	FHEV
35 TDI S line	62 150	+2 586	8%	D
40 TDI S line	65 930	+2 586	8%	D
40 TDI Design	66 430	+2 586	7%	D
45 TDI Design Quattro	74 180	+13 181	7%	D
45 TDI Avus Quattro	84 890	+13 181	7%	D
50 TDI Avus Quattro	88 350	+17 825	7%	D
S6	93 320	+52 240	7%	D
A6 Avant				
45 TFSI S line	70 980	+14 864	12%	E
RS 6 Performance	151 050	+70 000	1%	E
50 TFSI e S line	79 140	+3 125	8%	FHEV
55 TFSI e Compétition	82 350	+3 125	15%	FHEV
35 TDI S line	64 750	+3 751	12%	D
40 TDI S line	68 530	+4 220	12%	D
40 TDI Design	69 030	+4 220	7%	D
45 TDI Design Quattro	76 780	+20 736	7%	D
45 TDI Avus Quattro	87 480	+20 736	13%	D
50 TDI Avus Quattro	90 950	+25 369	13%	D
S6	95 920	+69 120	7%	D
A6 Allroad				
40 TDI Design	78 780	+7 526	nc	D
45 TDI Design	83 550	+30 291	nc	D
45 TDI Avus	93 850	+30 291	7%	D
50 TDI Avus	97 320	+32 302	7%	D
55 TDI Avus	102 750	+62 648	7%	D
A6 e-tron Sportback (nouvelle)				
285 Design	66 420	0	6%	Elec
285 S line	73 310	0	6%	Elec
Performance S line	84 080	0	6%	Elec
Quattro S line	91 210	0	6%	Elec
S6	105 020	0	6%	Elec
A6 e-tron Avant (nouvelle)				
285 Design	67 920	0	6%	Elec
285 S line	74 810	0	4%	Elec
Performance S line	85 580	0	4%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Jogger				
1.0 Tce 110 Expression	21 000	+650	0 %	E
1.6 Hybrid 140 Expression	26 400	0	2 %	PHEV
1.6 Hybrid 140 Extrême	26 700	0	2 %	PHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21 800	+190	2 %	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22 300	+190	2 %	GPL
Duster (nouveau)				
1.0 Eco-G 100 Essentiel	19 990	+330	0 %	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	22 100	+360	0 %	GPL
1.2 Tce 130 Extreme	25 300	+280	1 %	E
1.2 Tce 130 Journey	26 300	+280	1 %	E
1.6 Hybrid 140 Extrême	28 300	+75	0 %	PHEV
1.6 Hybrid 140 Journey	28 300	+75	0 %	PHEV
Bigster (nouveau)				
1.2 Tce 140 Essentiel	24 990	+240	0 %	E
1.2 Tce 140 Expression	26 500	+240	0 %	E
1.2 Tce 130 4X4 Expression	29 300	+898	0 %	E
1.2 Tce 130 4X4 Extrême	31 100	+1 172	0 %	E
1.8 Hybrid 155 Expression	29 700	0	0 %	PHEV
1.8 Hybrid 155 Extrême	31 700	0	0 %	PHEV
1.8 Hybrid 155 Journey	31 700	0	0 %	PHEV
1.2 Eco-G 140 Expression	28 600	nc	0 %	GPL
1.2 Eco-G 140 Extrême	28 300	nc	0 %	GPL
1.2 Eco-G 140 Journey	28 300	nc	0 %	GPL

DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 Hybrid 136 Pallas	35 200	0	4 %	PHEV
1.2 Hybrid 136 Edition France	35 900	0	4 %	PHEV
1.2 Hybrid 136 Antoine de St Exupéry	40 700	0	4 %	PHEV
E-Tense 156 Pallas	42 300	-3 000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	43 000	-3 000	nc	Elec

DS 4				
1.2 PureTech 130 Pallas	38 450	+1 276	nc	E
1.2 PureTech 130 Etoile - Alcantara	42 760	+1 276	17 %	E
1.2 Hybrid 136 Pallas	39 950	+1 25	15 %	PHEV
1.2 Hybrid 136 Etoile - Alcantara	44 250	+1 25	15 %	PHEV
1.2 Hybrid 136 Etoile - Cuir Nappa	48 750	+1 25	15 %	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Alcantara	61 000	0	10 %	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Cuir Nappa	63 500	0	10 %	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63 800	0	10 %	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	39 400	+1 172	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Etoile - Alcantara	43 700	+1 172	17 %	D

DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58 550	0	11 %	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63 150	0	11 %	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas	64 760	+360	11 %	PHEV
Plug-In Hybrid 300 A, de St Exupéry AWD	69 350	+360	11 %	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70 000	+360	11 %	PHEV
Plug-In Hybrid 360 A, de St Exupéry AWD	74 550	+850	11 %	PHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	75 800	+850	11 %	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	49 750	+2 205	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Antoine de St Exupéry	54 350	+2 205	nc	D

N°8 (nouveau)				
FWD Pallas	59 200	0	nc	Elec
FWD Etoile	66 480	0	nc	Elec
FWD Long Range Pallas	63 300	0	nc	Elec
FWD Long Range Etoile	70 900	0	nc	Elec
AWD Long Range Etoile	74 600	0	nc	Elec

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

FERRARI				
Roma	248 524	+70 000	nc	E
12Cilindri	357 751	+70 000	nc	E
12Cilindri Spider	427 056	+70 000	nc	E
296 GTB	315 377	+2 049	nc	PHEV
296 GTS	423 514	+2 726	nc	PHEV
SF90 Stradale	770 000	+18 558	nc	PHEV
SF90 Spider	485 714	+4 618	nc	PHEV
F80	390 000	+70 000	nc	PHEV
Purosangue	384 229	+70 000	nc	E

FIAT				
Panda Classic (nouvelle)				
1.0 70 BSG Hybrid City	15 900	+50	7 %	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	17 900	+125	7 %	E

500e				
23,8 kWh (RED)	30 400	-3 000	12 %	Elec
23,8 kWh La Prima	34 400	-3 000	7 %	Elec
42 kWh La Prima	37 900	-3 000	7 %	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41 500	-3 000	10 %	Elec
Abarth	38 900	-3 000	9 %	Elec
Abarth Pack	38 900	-3 000	9 %	Elec

500e 3+1				
23,8 kWh (RED)	32 400	-3 000	nc	Elec
42 kWh (RED)	35 900	-3 000	nc	Elec
42 kWh La Prima	39 900	-3 000	7 %	Elec

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

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

600				
1.2 Hybrid 100	24 900	0	4 %	PHEV
1.2 Hybrid 100 La Prima	29 900	0	9 %	PHEV
1.2 Hybrid 136 La Prima	31 400	0	9 %	PHEV
e (RED)	35 900	-3 000	13 %	Elec
Abarth Turismo	44 900	-3 000	nc	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	48 900	0	nc	Elec

Tipo (nouvelle)				
1.6 Multijet 130	16 900	+260	0 %	D
1.6 Multijet 130 City	18 900	+260	0 %	D

FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27 490	+230	11 %	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30 090	+400	11 %	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line X Powershift	31 590	+400	10 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38 290	+1 074	4 %	E
Gen-E 168 Standard Range	33 990	-3 000	nc	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36 490	-3 000	nc	Elec

Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31 450	+210	13 %	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34 250	+230	13 %	E
ST	40 200	+40 468	4 %	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34 550	+650	13 %	D

Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31 450	+260	8 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34 250	+310	8 %	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34 550	+898	8 %	D

Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32 650	+260	5 %	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35 450	+280	5 %	E
ST	41 400	+40 468	3 %	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35 750	+818	5 %	D

Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32 650	+310	9 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35 450	+330	9 %	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35 750	+983	9 %	D

Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41 490	+540	10 %	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46 090	+590	10 %	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51 090	+590	10 %	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39 490	0	10 %	EBS
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44 490	0	10 %	EBS
Explorer (nouveau)				
170 Standard Range	43 900	-3 000	7 %	Elec
286 Extended Range	46 900	-3 000	7 %	Elec
340 Extended Range AWD	53 900	0	7 %	Elec

Capri (nouvelle)				
170 Standard Range	46 400	-3 000	2 %	Elec
286 Extended Range	49 400	0	2 %	Elec
340 Extended Range	56 400	0	2 %	Elec
Mustang (nouvelle)				
GT	59 300	+70 000	0 %	E
Dark Horse	71 300	+70 000	0 %	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63 800	+70 000	0 %	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	52 990	0	6 %	Elec
294 Extended Range Premium	66 990	0	10 %	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58 990	0	10 %	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73 990	0	10 %	Elec
GT	61 990	0	3 %	Elec
Rally	84 990	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30 800	+2 370	7 %	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32 000	+400	7 %	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33 200	+400	7 %	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34 300	+540	8 %	D

HONDA				
Jazz (nouvelle)				
e:HEV Advance	30 190	0	6 %	PHEV
Jazz Crosstar (nouvelle)				
e:HEV Advance	31 510	0	nc	PHEV
HR-V				
e:HEV Executive	34 340	+240	18 %	PHEV
e:Ny1 (nouveau)				
Advance	47 700	0	28 %	Elec
Civic (nouvelle)				
e:HEV Executive	37 720	0	7 %	PHEV
e:HEV Sport	39 020	+50	7 %	PHEV
Type R	57 220	+48 901	7 %	E
Type R S	65 600	+45 990	7 %	E
ZR-V (nouveau)				
e:HEV Sport	45 950	+650	4 %	PHEV
CR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	54 980	+3 213	4 %	PHEV
PHEV Advance Tech	63 160	+1 880	2 %	PHEV

HYUNDAI				
1.0 63 Eco Intuitive	18 400	0	5 %	E
1.0 63 Intuitive BVR	19 300	+190	5 %	E
1.0 63 Creative BVR	20 350	+190	8 %	E
1.2 79 N Line	20 600	+150	15 %	E
1.0 T-GDi 90 N Line	21 250	+280	15 %	E
Instar (nouveau)				
42 kWh	25 000	0	2 %	Elec
42 kWh Intuitive	26 500	0	2 %	Elec
49 kWh Intuitive	28 250	0	2 %	Elec
49 kWh Creative	29 250	0	2 %	Elec
Instar Cross (nouveau)				
49 kWh Creative	30 450	0	nc	Elec
49 kWh Executive	31 950	0	nc	Elec
i20				
1.2 79 Initia	20 200	+150	7 %	E
1.2 79 Intuitive	21 500	+150	9 %	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22 800	+150	9 %	E
1.0 T-GDi 100 Creative	24 300	+150	6 %	E
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Initia	23 000	+150	5 %	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24 800	+150	5 %	E
Kona				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	28 100	+400	6 %	E
1.0 T-GDi 100 Creative	30 450	+400	11 %	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	33 300	+1 629	11 %	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	36 450	+1 629	6 %	E
Hybrid 129 Intuitive	34 350	0	0 %	PHEV
Hybrid 129 Creative	36 700	0	0 %	PHEV
Electric 48 kWh Intuitive	36 650	-3 000	10 %	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40 250	-3 000	10 %	Elec
Electric 65 kWh Creative	41 250	-3 000	10 %	Elec

i20				
1.2 79 Initia	20200	+150	7%	E
1.2 79 Intuitive	21500	+150	9%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22600	+150	9%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	24300	+150	6%	E
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Initia	23000	+150	5%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24800	+150	5%	E
Kona				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	28100	+400	6%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	30460	+400	11%	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	33300	+1629	11%	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	38650	-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

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
MG (suite)				
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	1%	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	36880	+1386	7%	E
John Cooper Works	39950	+2544	nc	E
Cooper E	34000	0	7%	Elec
Cooper SE	38000	0	7%	Elec
Cooper SE Classic	43710	0	7%	Elec
John Cooper Works	42350	0	nc	Elec
Hatch 5p (nouvelle)				
Cooper C Essential	30500	+1074	nc	E
Cooper C Classic Pack XS	32880	+1074	3%	E
Cooper S Classic Pack XS	36880	+1761	3%	E
Cooper S Favourite Pack S	40210	+1761	2%	E
Cabrio (nouveau)				
Cooper C Classic	33450	+2544	nc	E
Cooper S Classic	36900	+2726	nc	E
Cooper S Favourite	40720	+2726	nc	E
John Cooper Works	44950	+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	45450	0	nc	Elec
Countryman (nouveau)				
Cooper	40000	+818	nc	E
John Cooper Works	61350	+26302	nc	E
MITSUBISHI				
Space Star				
1.2 Mivec 71 Inform	10490	0	14%	E
Colt (nouvelle)				
1.0 MPI 67 Invite	18990	+170	9%	E
1.0 MPI-T 91 Intense	23190	+170	9%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	29490	0	7%	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	30490	0	7%	FHEV
ASX (nouveau)				
1.0 MPI-T 91 Invite	27190	+898	nc	E
1.3 Di-T MHEV 140 Intense	31290	+898	nc	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	35990	0	nc	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	39290	0	nc	FHEV
1.6 MPI-T GPL 101 Invite	27590	+230	nc	GPL
1.6 MPI-T GPL 101 Intense	31490	+230	nc	GPL
Eclipse Cross				
2.4 Mivec PHEV 188 Invite 4WD	42990	+1000	22%	PHEV
Outlander (nouvel)				
Invite	51590	+3050	5%	PHEV
Invite +	55790	+3050	5%	PHEV
NISSAN				
Juke (nouveau)				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+818	12%	E
Hybrid 143 Acenta	30700	0	7%	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta	33200	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	43200	+1901	5%	E
e-Power 190 Tekna	45000	+800	5%	FHEV
e-Power 190 N-Design	45400	+800	5%	FHEV
Ariya				
63 kWh 218 Engage	39300	0	7%	Elec
63 kWh 218 Advance	41800	0	9%	Elec
87 kWh 242 Advance	49300	0	9%	Elec
87 kWh 242 Evolve	52800	0	8%	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55800	0	8%	Elec
Nismo	59300	0	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	22600	+170	7%	E
1.2 Turbo Hybrid 100 GS	25400	0	9%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	27300	0	9%	FHEV
Elecric 136	32000	-3000	9%	Elec
Elecric 156 GS	35000	-3000	9%	Elec
Frontera (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 100 Edition	24500	+170	1%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition	28000	+170	1%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	28500	+170	1%	FHEV
Electric 113 Edition	29000	-3000	1%	Elec
Electric 113 GS	31600	-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	31900	0	nc	FHEV
Elecric 156 Edition	36900	-3000	nc	Elec
Elecric 156 GS	39900	-3000	nc	Elec
Astra				
1.2 Turbo 130 GS	32800	nc	10%	E
1.2 Turbo Hybride 136 GS	36100	0	24%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	44050	0	20%	FHEV
GSe	49150	0	7%	FHEV
1.5 Diesel 130 Edition Auto.	33550	nc	nc	D
1.5 Diesel 130 GS Auto.	37000	nc	10%	D
Electric 156 Edition	38990	-4000	12%	Elec
Electric 156 GS	40990	-4000	12%	Elec
Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo 130 GS	33950	nc	8%	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	37250	0	6%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	45200	0	6%	FHEV
1.5 Diesel 130 GS Auto.	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
Elecric 73 kWh 213 Edition	42490	-3000	5%	Elec
Elecric 73 kWh 213 GS	44990	-3000	5%	Elec
Elecric 82 kWh 213 GS	45990	-3000	5%	Elec
Combo Life (nouveau)				
Electric Elégance	36950	-3000	nc	Elec
PEUGEOT				
208				
1.2 Turbo 100 Style	21150	+150	13%	E
1.2 Turbo 100 Allure	23050	+150	11%	E
1.2 Hybrid 100 Style	23550	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 100 Allure	25450	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 100 GT	27350	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	28250	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	28150	0	8%	FHEV
élecric 136 ch Style	28000	-3000	10%	Elec
élecric 136 Allure	36100	-3000	10%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
électrique 156 Allure				
électrique 156 GT	37400	-3000	10%	Elec
2008				
1.2 Turbo 100 Style	27000	+400	16%	E
1.2 Turbo 100 Allure	28800	+400	11%	E
1.2 Hybrid 136 Style	30900	0	13%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	32700	0	13%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	34400	0	13%	FHEV
Electrique 136 Style	36000	-3000	13%	Elec
Electrique 136 Allure	38000	-3000	13%	Elec
Electrique 156 Style	38000	-3000	13%	Elec
Electrique 156 Allure	40000	-3000	13%	Elec
Electrique 156 GT	41700	-3000	13%	Elec
308				
1.2 Hybrid 136 Style	32250	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	34100	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	36700	0	7%	FHEV
PHEV 180 Allure	42820	0	13%	PHEV
PHEV 180 GT	46820	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	46820	0	11%	PHEV
1.5 BlueHdi 130 Style	35720	+450	11%	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	8%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	43480	+260	12%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	43480	+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	46490	+790	4%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	46490	+2720	nc	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	49090	+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	+70 000	0%	E
718 Cayman				
GT4 RS	162000	+70 000	0%	E
911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	131700	+70 000	0%	E
Carrera T	145100	+70 000	0%	E
Carrera S	167300	+70 000	nc	E
Carrera GTS	174900	+70 000	0%	E
911 Targa (nouvelle)				
4 GTs	197400	+70 000	nc	E
911 Cabriolet (nouvelle)				
Carrera	145900	+70 000	nc	E
Carrera T	159300	+70 000	nc	E
Carrera S	171500	+70 000	nc	E
Carrera GTS	189100	+70 000	nc	E
Taycan (nouvelle)				
Propulsion	105011	0	0%	Elec
4S	124296	0	0%	Elec
GTS	167787	0	nc	Elec
Turbo	179980	0	0%	Elec
Turbo S	216207	0	0%	Elec
Turbo GT	246538	0	0%	Elec
Taycan Sport Turismo (nouvelle)				
Propulsion	108027	0	0%	Elec
4S	125300	0	0%	Elec
GTS	153834	0	0%	Elec
Turbo	180550	0	0%	Elec
Turbo S	216197	0	0%	Elec
Taycan Cross Turismo (nouvelle)				
4	117450	0	0%	Elec
4S	130088	0	0%	Elec
Turbo	181045	0	0%	Elec
Turbo S	216082	0	0%	Elec
Panamera				
2.9	109728	+70 000	0%	E
GTS	167787	+70 000	0%	E
4 E-Hybrid	125300	+8150	0%	PHEV
4S E-Hybrid	140640	+8900	0%	PHEV
Turbo E-Hybrid	200434	+12 050	0%	PHEV
Turbo S E-Hybrid	232397	+12 200	0%	PHEV
Macan (nouveau)				
Propulsion	82959	0	0%	Elec
4	86439	0	0%	Elec
4S	83091	0	0%	Elec
Turbo	118910	0	0%	Elec
Cayenne (nouveau)				
3.0	102200	+70 000	0%	E
S	122400	+70 000	0%	E
GTS	144700	+70 000	0%	E
E-Hybrid	118900	+14 000	1%	PHEV
S E-Hybrid	126700	+13 550	1%	PHEV
Turbo E-Hybrid	188400	+18 350	1%	PHEV
Cayenne Coupé (nouveau)				
3.0	105900	+70 000	0%	E
S	127400	+70 000	0%	E
GTS	148100	+70 000	0%	E
E-Hybrid	118800	+14 900	1%	PHEV
S E-Hybrid	130700	+14 450	1%	PHEV
Turbo E-Hybrid	182000	+19 100	1%	PHEV
RENAULT				
Clio				
1.0 SdE 65 Evolution	19800	+210	11%	E
1.0 Tce 90 Evolution	21200	+170	11%	E
1.0 Tce 90 Techno	22700	+170	12%	E
1.0 Tce 90 Esprit Alpine	25000	+190	12%	E
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	24200	0	9%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Techno	26700	0	9%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine	28000	0	9%	FHEV
1.0 Eco-G100 Evolution	20700	0	11%	GPL
1.5 Blue dCi 100 Evolution	22900	0	11%	D
5 E-Tech (nouvelle)				
120 Autonomie Urbaine Evolution	27990	-3000	0%	Elec
120 Autonomie Urbaine Techno	29990	-3000	6%	Elec
150 Autonomie Confort Techno	33490	-3000	6%	Elec



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

☎ 05 65 100 100
www.retro.fr



PEUGEOT

NOUVEAU E-5008

ÉLECTRIQUE



JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE ⁽¹⁾

7 places

Jusqu'à 668 km d'autonomie ⁽²⁾

Également disponible en hybride

A 0g CO₂/km



Consommation mixte WLTP (l:100 km): 0

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



Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer