

Dacia Bigster hybride

Premier essai

P. 30

Tient-il ses promesses ?



Dossier spécial électriques

P. 22

► Les vraies autonomies de 133 modèles ► 12 stars testées

Exclusif



Volkswagen T-Roc 2

100 % inédit,
techno et hybride
DÈS 2026

P. 14

Actu

P. 6

Voitures "made in France"

Toujours plus rares ?



Une semaine en...

Citroën C3 Aircross

P. 42



Nouveautés P. 18

Renault: ça bouge encore

Espace restylé | Megane Esprit Alpine | R5 Roland-Garros



Le match des breaks chics



La nouvelle Audi A5 TDI face aux
BMW Série 3 et Mercedes Classe C

P. 34

Guide occasion

MINI (2001-2023)

Les meilleures versions
selon votre budget

P. 46



Les experts

P. 52

Pneus, entretien, carburant...
25 sites incontournables
pour économiser

L 14629 - 1908 - 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: 4,50SCAN-MAR: 32DH-TOM S: 550CFP-CH: 5FS-TUN: 5,800TU



RENAULT AUSTRAL

FULL HYBRID E-TECH SANS RECHARGE

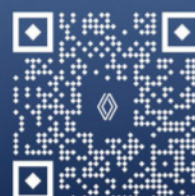
jusqu'à 80% de conduite électrique en ville⁽²⁾
jusqu'à 1100 km d'autonomie⁽³⁾
conduite électrique jusqu'à 130 km/h⁽⁴⁾
écran openR de 774 cm² avec Google intégré⁽⁵⁾
volume de coffre jusqu'à 673 L⁽⁶⁾

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 4 500€. 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 ros 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 renewalt.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

renewalt.fr

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

ARRÊTEZ DE CHERCHER



TROUVEZ L'OCCASION

DES OFFRES EXCLUSIVES À NE PAS MANQUER
sur nos modèles hybrides, électriques et autres motorisations
en concession ou sur [Spoticar.fr](https://spoticar.fr)



Garantie jusqu'à
24 MOIS



SATISFAIT
ou remboursé

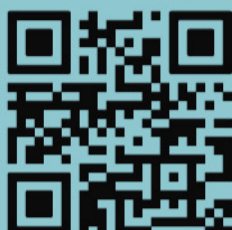


Véhicule **CONTRÔLÉ
& RÉVISÉ**



Assistance
24/7

Rendez-vous sur [Spoticar.fr](https://spoticar.fr)
ou flashez le QR Code



SPOTiCAR



FIAT

Jeep



PENSEZ À COVOITURER #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTU

- 6 **L'événement** Production automobile : que reste-t-il du "made in France" ?
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 11 **La photo** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **Les nouveautés** Le futur Volkswagen T-Roc sur tous les fronts
- 18 **Les voitures** de la semaine : le Renault Espace restylé

ESSAIS

- 21 **Le labo**
- 22 **Dossier** Spécial électriques : 133 modèles chiffrés par notre labo et les dernières nouveautés testées
- 30 **Panoramique** Le Dacia Bigster 1.8 Hybrid Journey de 155 ch
- 34 **Match** La nouvelle Audi A5 Avant affronte les BMW Série 3 Touring et Mercedes Classe C Break
- 40 **Essai** Le Lynk & Co 02 More de 272 ch
- 42 **Testé au quotidien** Le Citroën C3 Aircross

GUIDE PRATIQUE

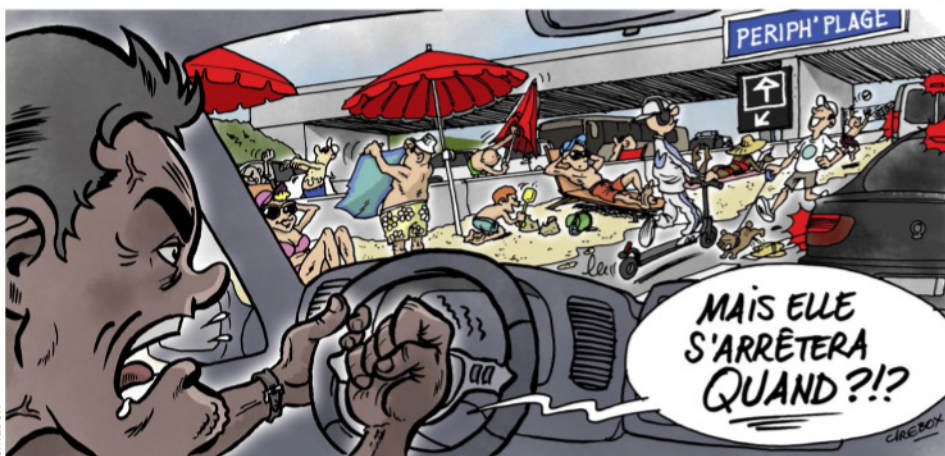
- 45 **Les coachs Auto Plus**
Comment bien dessaler son auto
- 46 **Acheter une voiture d'occasion**
Mini 3 portes : le bilan au bout de 24 ans
- 49 **Ça vous est arrivé**
- 50 **Les stars de l'occasion**
Une BMW Série 4 Gran Coupé diesel à moins de 20000 €
- 52 **Le coin des experts** Assurance, carburant, entretien, pneus... Nos bonnes adresses pour moins dépenser

MAGAZINE

- 54 **Le sport** Simracing : la course du futur ?
- 56 **Auto Plus Classiques**
Le coupé Talbot-Matra Murena (1980)
- 58 **Le prix des voitures neuves**

Trait d'humour

L'été prochain, Paris Plages s'invitera sur le périphérique



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 20 ou sur www.kiosquemag.com.
 Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.
 Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
 Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59898 Lille Cedex 9.

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Des faux amis à la vraie AMI

La génération Z (personnes nées entre 1995 et 2012) a de la suite dans les idées. Elle qui collectionne les faux amis sur les réseaux sociaux a aussi fait de la Citroën AMI (ou de sa cousine la Fiat Topolino) sa plus fidèle compagne. Il suffit de passer devant les collègues et lycées hors des grandes agglomérations pour mesurer le phénomène. La petite Citroën a remplacé le scooter, ça rassure les parents et ça ravit les ados, qui n'en demandaient certainement pas tant ! Rouler dans sa "voiture" à 14 ans, c'est plus agréable qu'en deux-roues ou en bus. Et plus stylé.

Pour Citroën, c'est un paradoxe : l'AMI est une réussite... alors qu'elle a manqué sa cible. En effet, lors du lancement en 2020, la marque cherchait à "libérer la mobilité urbaine". Cinq ans après, la mobilité urbaine est toujours aussi enclavée, mais celle périurbaine des ados n'a plus de limites (hormis celle de l'autonomie de la batterie). Ce succès populaire d'une Citroën ingénieuse et accessible en rappelle un autre : cette AMI ne serait-elle pas la nouvelle 2CV ? Rappelons que le nom de code du projet de cette dernière, lancé en 1936, était TPV pour "Toute Petite Voiture"...

Certes, l'AMI n'est pas une voiture à proprement parler. C'est un quadricycle, limité à 45 km/h en vitesse de pointe, ce qui lui permet d'ailleurs d'être conduite à partir de 14 ans. Mais elle concentre un certain nombre d'innovations qui renvoient aux grandes heures d'inventivité de la marque aux chevrons. Dans sa conception, tout d'abord, puisqu'elle ne fait appel qu'à 250 pièces. Et si vous avez du mal à distinguer l'avant de l'arrière, c'est normal puisqu'un maximum d'éléments de carrosserie sont communs pour limiter les coûts. Sa technologie électrique utilise le 48 V, soit le système que les constructeurs marient à un moteur thermique pour obtenir une hybridation légère. Malin. Tout cela pour la rendre accessible (7990 €)... bien qu'elle ait augmenté de 33 % par rapport à son prix de lancement. Mais les formules de location permettent de faire baisser le coût jusqu'à moins de 20 € par mois (avec un premier loyer de 2990 €). Innovation, encore, en matière de commande et de distribution : l'acquisition peut se faire 100 % en ligne, avec livraison à domicile. Il est même possible de l'acheter à la Fnac ou chez Darty, entre un roman et un aspirateur.

L'AMI porte, dans ses gènes, tout l'esprit d'innovation de la 2CV. Et si elle peut aussi faire découvrir le plaisir de l'auto-mobilité aux jeunes générations, elle ajoutera encore un point commun avec son ancêtre.

Mathieu



PRODUCTION AUTOMOBILE

Que reste-t-il d

L'industrie automobile française s'enlise, avec une production tombée à un seuil historiquement bas en 2024. Résultat, la majorité des modèles les plus vendus en France proviennent toujours de l'étranger.

L'hémorragie se poursuit. Avec seulement 850 000 automobiles construites sur le territoire national l'année dernière – selon les données recueillies par Inovev pour *Auto Plus* –, la production française a chuté d'environ 10% en un an. Pire, c'est un volume encore plus bas qu'en 2020, "année Covid" durant laquelle la fabrication d'automobiles a été divisée par deux, enregistrant, malgré les fermetures provisoires d'usines, 853 000 exemplaires. Pourtant, les analystes s'attendaient à ce que 2024 marque un redressement, prévoyant le franchissement de la barre du million d'unités. Sauf que le ralentissement des ventes de voitures neuves, notamment des électriques, a poussé les constructeurs à réduire la voilure. En particulier Stellantis (Citroën,

DS, Opel, Peugeot), qui a, de surcroît, souffert tout au long de l'année de ruptures d'approvisionnement de pièces essentielles pour ses micro-hybrides et diesels. Ainsi, le groupe, qui produit 40% des modèles "made in France", a sorti de ses usines une centaine de milliers d'unités de moins que prévu.

Le cap du million se dérobo

En outre, l'an dernier, la relocalisation n'était toujours pas à l'ordre du jour! En effet, sur les 100 modèles les plus vendus en France (voir carte ci-contre), seuls seize sortent des manufactures nationales (dont les deux japonaises Toyota Yaris et Yaris Cross). Quid de 2025? Stellantis mise sur le lancement de la seconde génération du C5 Aircross (à l'automne) ainsi que des nouvelles Peugeot 3008 et 5008 pour redy-



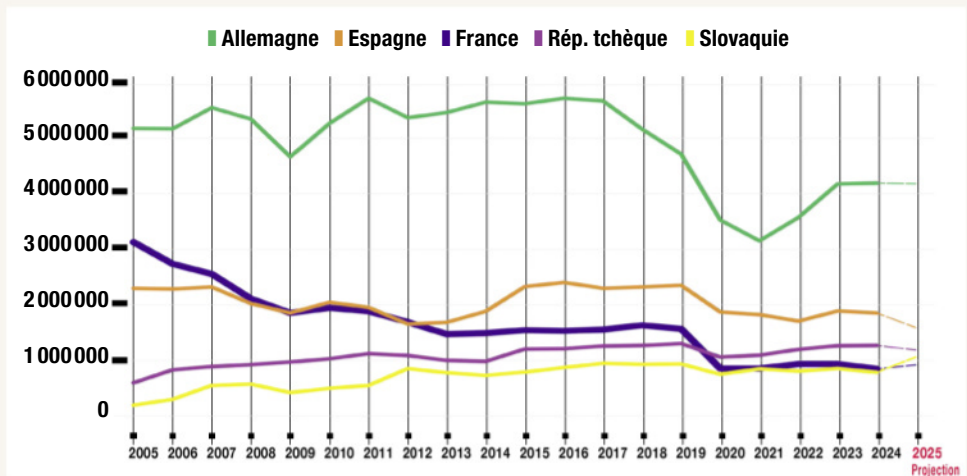
namiser ses usines. Renault, de son côté, table sur l'essor de la R5 et l'arrivée de la R4, assemblée à Maubeuge. Bien que ces modèles puissent contribuer à réduire le déclin de la production, ils ne permettront pas de dépasser le seuil symbolique d'un million d'unités. En effet, Inovev estime que 923 000 autos sortiront des

chaînes françaises cette année (voir graphique ci-dessous). Maigre lot de consolation pour l'industrie tricolore, la fabrication d'utilitaires (Peugeot Expert, Renault Master...) a, quant à elle, atteint 600 000 exemplaires, soit 67 000 de plus qu'en 2023, et devrait croître de 20 000 unités cette année.

La France bientôt rétrogradée à la 5^e place en Europe?

En 2024, les pays de l'Union européenne ont assemblé 11,1 millions de voitures, enregistrant une baisse de 600 000 unités en un an. Mais tous n'ont pas été affectés de la même manière par ce repli. Parmi les cinq principaux producteurs du continent, la France se distingue par la plus forte chute (- 10%). Alors qu'elle occupait la 2^e place européenne jusqu'en 2009, elle a été

dépassée par l'Espagne en 2010 et par la République tchèque en 2020. Selon une projection d'Inovev pour *Auto Plus*, la Slovaquie pourrait même lui ravir sa 4^e position cette année avec une prévision de 1,06 million d'exemplaires – soutenue notamment par le nouveau Citroën C3 Aircross –, alors que la France n'atteindrait que 923 000 unités.



850 317 voitures produites dans l'Hexagone

En 2024, la production automobile française n'a jamais été aussi faible. C'est près de 90 000 exemplaires de moins en un an et très éloigné des quelque 3,1 millions d'autos qui y étaient assemblées il y a vingt ans, en 2005.

83,5% des best-sellers importés

Parmi les 100 modèles les plus vendus en France, seuls 16 sont issus des usines nationales et ils représentent seulement 16,5% du marché français.

Un quart du marché "made in Spain"

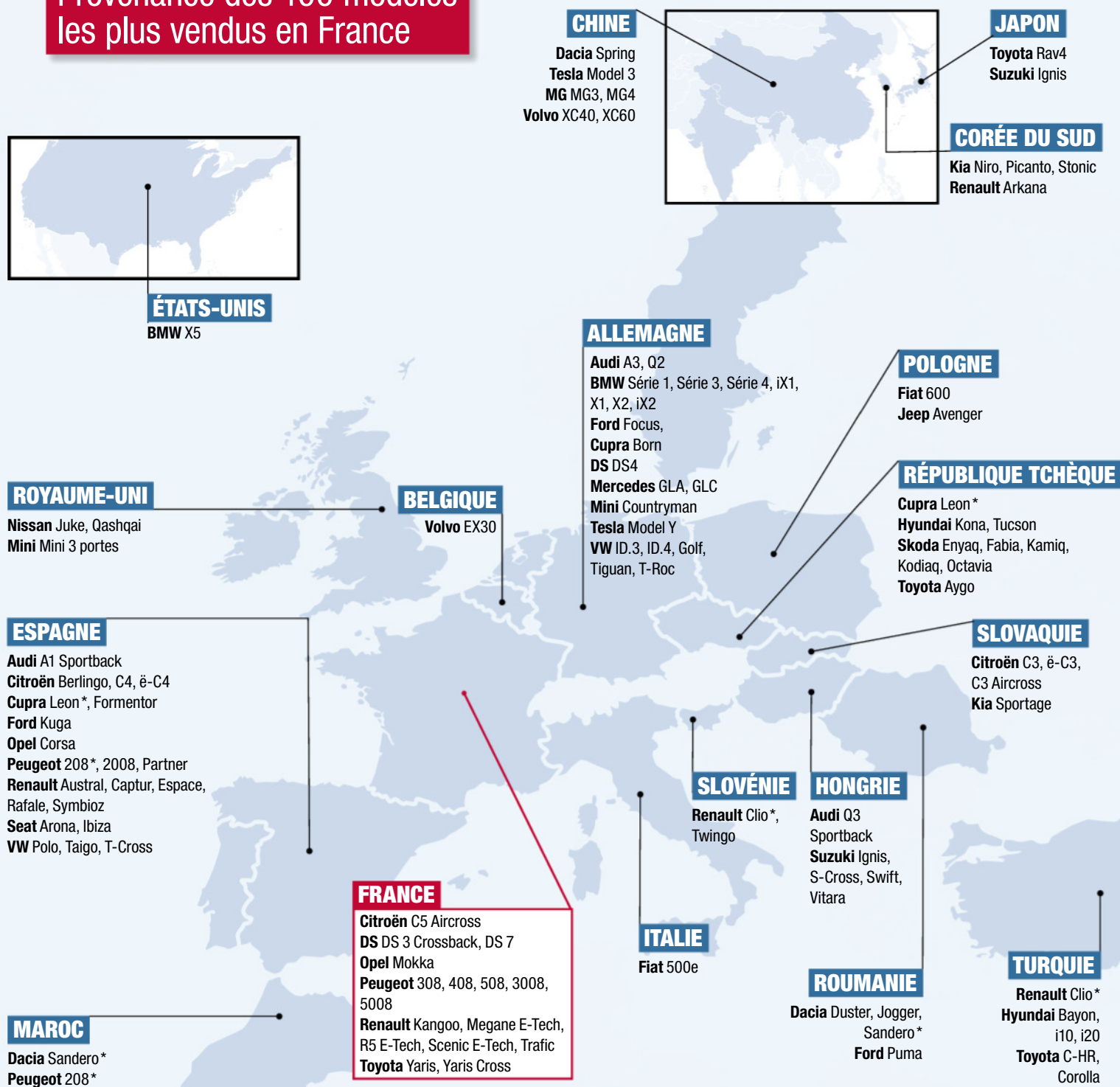
Un record! L'Espagne demeure le plus gros fournisseur, en volume, des voitures neuves écoulées en France, soit 24,8% du marché en 2024, contre 17% l'année précédente.

340 000 autos assemblées par Stellantis

Le groupe enregistre ce chiffre grâce à quatre de ses marques: Citroën, DS, Opel et Peugeot. Celles-ci, avec neuf modèles, constituent 40% de l'ensemble des voitures fabriquées en France. Contre environ 230 000 Renault et 280 000 Toyota (avec deux modèles seulement).

U “made in France” ?

Provenance des 100 modèles les plus vendus en France



Auto Plus a examiné l'origine des 100 voitures les plus vendues en France en 2024 – qui représentent plus de 90 % du marché – en se basant sur les données fournies par Inovev, un spécialiste de l'analyse de la production automobile. La France assemble un total de 16 modèles, soit un de plus qu'en 2023 avec l'ajout de la Renault R5 E-Tech. Cependant, seulement trois de ces voitures se classent parmi les dix meilleures ventes : la Peugeot 308, à la 7^e place, ainsi que la Toyota Yaris en 8^e position et le Yaris Cross

en 9^e. La Renault Clio, le modèle le plus vendu, est produite à la fois en Slovaquie et en Turquie. La Peugeot 208 est majoritairement fabriquée en Espagne, une partie l'étant au Maroc, tandis que la Dacia Sandero provient de Roumanie. Le Peugeot 2008 et le Renault Captur, quant à eux, sont également assemblés en Espagne. Ce pays se classe comme le principal fournisseur (24,8 %) en volume pour le marché hexagonal, suivi de la France (16,5 %) et de l'Allemagne (13 %).



Les sangliers n'ont qu'à bien se tenir...

J'ai vu qu'il existait dans le commerce des "sifflets à ultrasons" qui permettent d'éviter les collisions avec le gros gibier. Selon vous, ce genre de produit est-il fiable ?

A. Lecomptère, Reims (51)

Pascale Gétin. Pas évident de démontrer (ou d'infirmer) l'efficacité de ces sifflets fixés sur la carrosserie, qui diffusent, avec la vitesse, des ultrasons. Il y a dix ans, *Auto Plus* (n° 1406) a bien essayé de tester "en conditions réelles" – c'est-à-dire au cœur d'un domaine de chasse – ce genre de repoussoir... Sans parvenir à un résultat vraiment convaincant, les sangliers croisés fuyant devant nous avec ou sans sifflet. Pour autant, vu l'investissement que représente ce dispositif (de l'ordre de 5 à 10 €), on peut l'essayer : au mieux ça fonctionne, au pire ça ne sert à rien. Sachant que la meilleure parade contre les heurts avec les animaux sauvages reste de modérer son allure aux heures les plus propices à ce genre de "rencontre", soit à l'aube et au crépuscule, entre chien et loup.



SUMEX

Les villes ont investi énormément pour des places réservées aux voitures électriques. Résultat : la plupart sont vides. Par contre, il est presque impossible de trouver une place pour handicapé. Et quand, par chance, il y en a une, elle est souvent occupée par un véhicule sans carte !

Thierry, Montpellier (34)

Déroute des vacances

Lors des prochaines vacances, les conducteurs d'autos Crit'Air 3 qui devront passer par Lyon risquent de tomber sur un os : bannis de la zone à faibles émissions, par où devront-ils passer pour rejoindre le sud de la France ?

Sylvie T., Monéteau (89)

François Tarrain. Les routes métropolitaines M6 et M7 (entre l'A6 à l'A7) et le périphérique étant inclus dans le périmètre de la ZFE du Grand Lyon, les Crit'Air 3 n'ont (en théorie) plus le droit d'y circuler. Dans les faits, les plus prudents demanderont un "pass" provisoire pour déroger à l'interdiction, tandis que d'autres passeront simplement outre : en l'absence de contrôle, le risque d'écoper d'un PV en chemin reste faible.

La voie du seigneur...

Le chauffeur d'un corbillard peut-il emprunter une voie réservée au covoiturage s'il transporte le corps d'une personne décédée ?

Stéphane D., Gagny (93)

Pascale Gétin. La question, un brin morbide, s'est déjà posée en 2019 aux États-Unis. Conclusion : là-bas, le corps d'un défunt ne compte pas comme un passager. Chez nous, la réponse serait la même : juridiquement, un cadavre n'est pas considéré comme personne, mais comme des "restes" à qui l'on doit, selon l'article 16-1-1 du code civil "le respect du corps humain"... mais qui n'occupent pas une place à part entière sur la voie de covoiturage.



C. FARGY

Modèles de voitures inconnus

La vérité est derrière la plaque

Je croise parfois des autos que je ne reconnais pas au premier coup d'œil (et dont je n'ai pas le temps de voir la marque). Savez-vous s'il existe un moyen d'identifier ces "voitures mystère" par leur immatriculation ?

Kevin G., Montdidier (80)

François Tarrain. Qu'elles soient anciennes, artisanales, rares, d'une marque méconnue ou si récentes qu'on ne saurait (encore) leur donner un nom, certaines voitures ne sont pas évidentes à reconnaître. Reste alors, comme vous l'évoquez, la possibilité de "décrypter" leur immatriculation pour lever le voile sur leur CV. C'est possible en passant par des applications mobiles comme Immatriculation

Scanner ou Bolid. Gratuites (en contrepartie de pubs imposées), elles donnent accès aux informations techniques présentes dans le fichier des cartes grises (qui ne sont pas considérées comme des données personnelles) : marque, modèle, date de mise en circulation, vignette Crit'Air, énergie, puissance, voire équipement... c'est une vraie mine d'infos pour en savoir plus sur un modèle ou juste pour obtenir une réponse à une question farfelue (la plaque AL-147-FA appartient-elle à une Alfa Romeo 147 ?). Seul bémol : si la quasi-totalité des immats en AA-123-AA sont bien reconnues (y compris les plus récentes), c'est moins le cas pour celles à l'ancien format.

Faut qu'il brille

Sur trois devis de voitures neuves, Citroën, Hyundai et Renault m'ont tous compté un traitement de la carrosserie Waxoyl. En quoi consiste-t-il au juste ?

Jean-Marc Mallarte, Tournon-sur-Rhône (07)

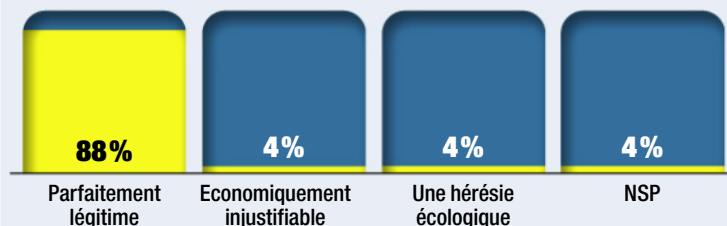
François Tarrain. Il s'agit d'un scellant de peinture chargé de protéger le brillant et la couleur de la carrosserie des voitures neuves. Un "extra" facturé de 200 à 250 €, que vous avez parfaitement le droit de refuser... même s'il est inclus d'office sur le devis, dans la longue liste des "suppléments", souvent imposés, qui peuvent faire grimper inutilement l'addition de 500 à plus de 1 000 €. Et si le vendeur s'entête à le maintenir, allez voir ailleurs !



WAXOYL

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Selon vous, le projet de l'autoroute A69 entre Castres et Toulouse est :



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

Le lieu de production de la voiture que vous comptez acheter est-il :
 - Un critère primordial.
 - Un "plus" qui peut faire la différence.
 - Le cadet de vos soucis.

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⁾

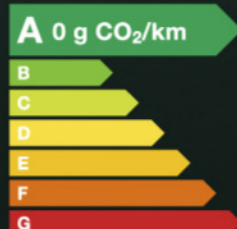
LLD 37 mois / apport de 0€ après
bonus écologique majoré de 4 000€ déduit

Découvrez-le dès maintenant en concession ou sur skoda.fr

Modèle présenté : Elroq 85 Finition Plus avec options à **486€** par mois, remise Skoda de **4000€** 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.

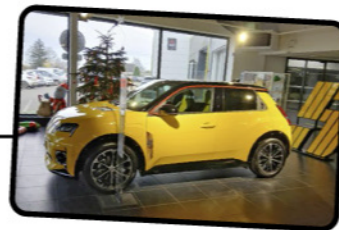
Volkswagen Group France - SAS - Capital : 198 502 510 € - 11, av. de Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.



Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**



CAMÉRA CACHÉE



Citroën ë-C3 contre Renault 5 E-Tech : le match des vendeurs

Depuis le début de l'année, le duel fait rage entre les deux citadines, modèles électriques désormais les plus vendus en France. Rendons-nous dans les concessions pour les jauger. Accueil, essai, remise... que proposent les vendeurs respectifs ? Et que pensent-ils de leur rivale ? Allons le découvrir.

Citroën ë-C3



Par téléphone, on obtient facilement un rendez-vous sous 48 h pour l'essayer. Le jour J, notre hôte est alpagué par un couple justement venu se renseigner sur l'ë-C3. "Un client m'attend mais revenez pour un essai", leur dit-il avant de nous accueillir. "On fait un tour ?"



"L'ë-C3 n'a rien à envier à la R5. D'ailleurs, cette dernière est surcotée"

D'emblée, "M. Chevrons" propose de prendre le volant de la citadine à ses côtés. "Oubliez la version de base mal équipée, mieux vaut la finition Plus avec écran tactile, radio..." Après un tour de 15 mn, il se lance dans une description plus complète du véhicule. Puis, nous lui avouons hésiter avec la R5.



"La R5 comme l'ë-C3 sont fun et leur volume comparables mais la Renault est trop chère." Justement, on passe à la négo. L'ë-C3, 113 ch, finition Plus revient à 25800 € (dont 300 € de frais superflus) hors bonus. Livraison sous 3 mois. "Je peux vous faire une remise de 3 %." Soit 765 €.

Renault R5 E-Tech



Même topo, ici, par téléphone, on convient d'un essai deux jours plus tard. Sur place, le vendeur nous fait d'entrée de jeu un tour complet du véhicule. Après cette présentation détaillée, M. Renault nous invite à faire une balade de 30 mn avec lui. Route sinueuse, ville, autoroute, tout y passe.

"Avec l'ë-C3, on ne joue clairement pas dans la même cour !"



"Laissez tomber la batterie de 40 kWh (120 ch), inutile en dehors des villes, mieux vaut partir sur celle de 52 kWh (150 ch)." Dommage, car la première est plus comparable avec l'ë-C3, lui dit-on en ajoutant qu'on oscille entre les deux modèles. "Suffit d'essayer la Citroën pour voir qu'il n'y a pas photo."



"La R5 est plus puissante que l'ë-C3 même avec la petite batterie." Mais ce n'est pas celle qu'il propose. Le devis : finition Techno 150 ch à 33990 € (dont 500 € de frais superflus !), hors bonus, auxquels il retranche 310 € du dispositif CEE*. Face à notre hésitation avec la Citroën, il consent un rabais de 700 €...

Accueil	X		
Essai	X		
Remise			X

Le prix contre la puissance

Bien informés sur leur produit, nos deux vendeurs ont le même sens de l'accueil et usent tous deux de formules acerbes pour contrer leur rivale : "trop chère" pour l'un et "moins puissante" pour l'autre. Côté négo, le verdict est également similaire : quelques centaines d'euros de ristourne, mais un impact plus significatif pour la Citroën.

*Certificat d'économies d'énergie, nouveau dispositif financé par les énergéticiens (voir Auto Plus n° 1906).

BON PLAN OU PAS ?

Volkswagen offre le contrôle technique



Le Contrôle Technique est offert jusqu'au 3 mai 2025

La promesse : cette offre récurrente est de nouveau mise en place : jusqu'au 3 mai, le réseau VW se charge de faire passer l'examen gratuitement aux véhicules de la marque.

► Facturé près de 80 € en moyenne, le cadeau est loin d'être négligeable, d'autant plus qu'il est offert sans

engagement d'achat. En revanche, pour en profiter, une condition à respecter : l'échéance obligatoire du CT de votre véhicule (voiture ou utilitaire) doit intervenir dans les 6 mois à venir. VW effectue alors un précontrôle et si des interventions sont nécessaires, le garage vous

soumet un devis gratuit et sans engagement. Et s'il n'y a pas besoin de remise en état (ou même si vous faites les réparations ailleurs), VW emmène ensuite votre auto passer l'examen. Il faut donc prévoir de le laisser au moins une journée, sans véhicule de prêt en contrepartie. Notez que lorsque *Auto Plus* avait testé cette offre l'année dernière, les rendez-vous étaient difficiles à obtenir. Mais cette fois-ci, plusieurs garages contactés parmi la liste des établissements participants* nous ont proposé des créneaux sous 4 à 10 jours. Enfin, bon à savoir, d'autres marques du groupe Volkswagen présentent, sur la même période, la même initiative : Seat, Skoda et Cupra (mais pas Audi).

X Bon à prendre !

Seul au monde (en vrai)

Serait-ce le remake du film dans lequel Tom Hanks incarne un employé de FedEx devenu Robinson Crusoé malgré lui ? Non, il s'agit de la mésaventure vécue par un livreur, début mars, alors qu'il circulait sur Lieutenant Island Road, du côté de Cape Cod

(Etats-Unis). Surpris par la marée, l'infortuné naufragé s'est rapidement retrouvé coincé sur la route submergée. Plus de peur que de mal : les secours l'ont tiré fissa de ce mauvais pas et les colis n'ont pas été "piégés" longtemps.



YOUTUBE / NBC 10 WJAR



Vos images

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



Deux Snow Trac des années 1970 (un Tucker et un ST4) en train de se prélasser sur la terrasse du Cap Horn à Courchevel (73).

Par Maël



Déjà qu'en soit le véhicule manque un tantinet de crédibilité, mais alors avec la cédille, c'est le pompon ! Croisé à Val-d'Isère (73).

Par Thierry Labouriaux



Notre lecteur se demande de quel modèle il s'agit : l'immatriculation nous apprend que c'est une Devinci Classic DB-718 (voir p. 8)

Par Quentin Journeaux

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS

FACEBOOK / PONT DES ROSIERS



Les convois comme celui-ci, croisé dans le Haut-Doubs aux abords du célèbre pont des Rosiers* (sous lequel plus de 100 camions se sont encastrés) annoncent non pas le retour des hirondelles, mais des radars autonomes !

CARBURANT, ZFE, RADARS, EXPOS...

Tout ce qui se profile en avril

A une semaine du début des vacances de Pâques, *Auto Plus* a fait sonner, avec un peu d'avance, les cloches pour voir ce qui s'annonce de n(o)euf pour les automobilistes au printemps.

Le 31 mars signe la clôture de la cinquième saison de la loi montagne et, donc, la fin des équipements hiver obligatoires... Mais pas que ! Tradition oblige, le mois d'avril devrait être riche en changements sur la route. Pour le meilleur et pour le moins bon.

A la pompe : l'accalmie sur les prix devrait durer

D'abord, la bonne nouvelle : les pays producteurs de pétrole ont décidé d'ouvrir les robinets dès le 1^{er} avril, avec 2,2 millions de barils de brut supplémentaires par jour. Le but ? Rééquilibrer l'offre et la demande et regagner

des parts de marché, notamment face aux Etats-Unis. Une hausse de la production qui produit déjà ses effets : bien aidé par un euro fort par rapport au dollar, le cours du baril de Brent est passé de 79 € mi-janvier à 65 € aujourd'hui. Dans la foulée, les prix à la pompe sont revenus à des niveaux plus raisonnables. Et devraient encore reculer de quelques centimes d'ici aux vacances. Quant à la hausse des taxes, récemment évoquée sur l'E10 et l'E85, elle n'est pour l'heure pas à l'ordre du jour.

En ville : un dernier clou dans le cercueil des ZFE ?

Déjà largement édulcorées, les zones à faibles émissions subissent actuellement un feu nourri : pétition de l'association 40 millions d'automobilistes ; tir groupé de propositions de loi, dont une, transpartisane, déposée à l'Assemblée nationale, demandant la suspension pour cinq ans des ZFE ; manifestations portées par le mouvement "Les gueux", lancée par l'écrivain Alexandre Jardin... Résultat, les municipalités avancent mol-

*Tinyurl.com/pontdesrosiers

CARBURANT

Modération sur les totems à l'approche des vacances

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

Cours du baril de Brent : 65,24 € (+ 0,28 €).

GAZOLE 1,648€ - 1,2 ct en une semaine - 15,6 cts en un an	SP95-E10 1,707€ + 0,8 ct en une semaine - 16 cts en un an
SP95 1,738€ + 0,2 ct en une semaine - 15,2 cts en un an	SP98 1,813€ + 0,8 ct en une semaine - 8,4 cts en un an
E85 0,773€ - 0,7 ct en une semaine - 12,5 cts en un an	GPL 1,003€ - 0,6 ct en une semaine + 0,7 ct en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : ↘ EN BAISSÉ

RÉSEAU DE STATIONS-SERVICE EN FRANCE

Plus que 10800 totems encore debout

La lente transition vers l'électrique a pour l'instant peu d'effet : les Français continuent à biberonner de l'essence et du diesel (presque) comme si de rien n'était. L'an dernier, les moteurs de leurs voitures ont englouti 39,1 milliards de litres de carburant, soit quasiment comme en 2023 (- 0,4 %). Dans le détail, la consommation de sans-plomb a progressé de 7,1 %, tandis que celle de gazole a baissé de 3,4 % (mais reste majoritaire). En revanche, le maillage des stations-service continue, lui, de s'éroder avec la fermeture de 103 points de vente, dont 99 "traditionnels". Résultat, la part de marché de la grande distribution se renforce (62,7 %), tandis que les stations de proximité trinquent. Pour tenter d'enrayer l'hécatombe, un fonds public de 8 millions d'euros devait, entre autres, permettre aux indépendants de passer au paiement "24h/24" (afin qu'ils maintiennent leur activité sans se tuer à la tâche). Las, les coupes budgétaires ont été instaurées, et l'enveloppe promise n'est plus à l'ordre du jour.



E. BERACASSAT/HANS LUCAS/AFP

F. T.

TÉLÉX



Sécurité routière. La route a fait 19800 victimes au sein de l'Union européenne en 2024 (- 3 %), soit 44 morts par million d'habitants en moyenne. Pays le plus sûr, la Suède avec 20 morts/million ; le pire, la Roumanie avec 77 morts. La France se classe, elle, dans la moyenne (48 morts). **Contrôle technique.** Le Conseil d'Etat a définitivement rejeté les recours déposés par les motards contre le décret et l'arrêt

lement sur le sujet. Hormis la métropole de Lyon qui semble faire ouvertement la chasse aux Crit'Air 3, ailleurs, ça tempore. Une ZFE peu contraignante devrait être mise en place en avril à Brest et à Chambéry (seuls les véhicules non classés sont visés); celle du Pays basque, qui rassemble onze communes du littoral, est, elle, décalée au 1^{er} juin; tandis que Montpellier vient de reporter toute verbalisation à 2027. Bref, ça sent le sapin.

Sur la route: le grand retour des radars autonomes...

Après avoir été mis à l'arrêt entre mi-juillet et mi-décembre 2024 pour cause de changement de prestataire chargé de leur maintenance, les radars autonomes ont progressivement repris du service en début d'année... Et le mouvement s'accélère: 65 ont été déplacés en janvier, 89 en février et 80 en mars, dont certains, flambant neufs, installés sur de nouveaux emplacements (65 en trois mois, un record!). Un retour aux affaires qui ne devrait pas passer inaperçu sur la route des vacances de Pâques. Surtout dans les départements où ils sont le plus actifs: dans l'ordre, la Seine-et-Marne, la Gironde, la Marne, le Gard, la Loire et le Var. Beaucoup moins dans ceux où, pour l'instant, il ne se passe rien: le Calvados, les Côtes-d'Armor, l'Eure, l'Isère, le Loir-et-Cher, la Loire-Atlantique, la Vienne ou encore l'Yonne.



PHOTOS: RADARS-AUTO.COM

... et les premières voitures radars privatisées au sud

Surprise! Alors qu'on ne les attend pas – officiellement – dans la zone sud (qui compte les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Paca) avant cet été, plusieurs voitures radars privatisées ont été repérées sur les routes des départements concernés: dans l'Aveyron (Seat Leon), dans l'Aude (Ford Mondeo à Carcassonne) et dans le Puy-de-Dôme (Citroën C5 Aircross à Ambert). Probablement en phase de repérage, elles "tirent" a priori à blanc, en attendant leur déploiement effectif qui sera notifié en temps et en heure par les préfetures.

A l'horodateur: la valse des prix (et des places)

Plusieurs évolutions sont prévues en avril. Dès mardi pro-

chain, les tarifs du stationnement augmentent de 0,10 € à 1,10 € à Nancy (54). Idem dans la baie du Mont-Saint-Michel (50), où le parking au Bec d'Andaine passe de 4 à 6 € par jour. En Corse, à Ajaccio, 950 places supplémentaires deviennent payantes, et les grilles de tarifs sont entièrement modifiées. Enfin, totalement à contre-courant, à Calais (62), la totalité du stationnement payant va être supprimée (avec instauration d'une zone bleue)!

Voitures électriques: dernière chance d'obtenir une carte grise gratuite?

L'information est passée un peu inaperçue: avril est le tout dernier mois au cours duquel tous les véhicules électriques sont assurés d'obtenir une carte grise gratuite! Et pour cause, sans tambour ni trompette, la loi de finances 2025 a introduit un grand changement: à compter du 1^{er} mai prochain, les modèles électriques "seront soumis, soit à un tarif plein, soit à tarif réduit (tarif nul ou demi-tarif) dans les conditions prévues par une délibération du Conseil régional". Sachant que les régions, exsangues, ont eu la main lourde ces derniers temps en matière de taxes à l'immatriculation (multiples augmentations du coût du cheval fiscal, fin de l'exonération pour les hybrides, GPL et E85), on peut être inquiet pour la suite...

Pour se détendre: quatre rendez-vous en avril

► **Le Tour Auto, 7-12 avril.** Le célèbre rallye débutera avec, en préambule les 6 et 7, l'expo, Porte de Versailles, des 150 voitures engagées. Départ, le 8, du château de Vaux-le-Vicomte (77), direction Dijon, Mulhouse, Clermont-Ferrand et Villeneuve-lez-Avignon, jusqu'à Nice. Petersauto.fr
► **Deauville Classic, 11-13 avril** La 2^e édition consacre le Palais des congrès aux automobiles de 1950 à nos jours. Tarif: 13 €. Deauville-classic.fr

► **En voiture avec Tintin, 5 avril** Le Musée national de l'automobile (Mulhouse) déroule le tapis rouge jusqu'au 11 novembre aux voitures de Tintin! Entrée: 18 €. Musée-automobile.fr

► **Youngtimers Days, 26-27 avril** On termine avec l'incontournable grand-messe des "jeunes anciennes" qui va investir l'autodrome de Montlhéry et dont *Auto Plus Youngtimers* est partenaire. Venez nombreux, on vous y attend! Tarif: à partir de 15 €. Youngtimers-festival-2025.eventmaker.io

François Tarrain



UTAC

LA QUESTION INATTENDUE

Combien de voitures immatriculées au nom d'un mineur de 17 ans?



N. SOLER

Carton rose ne rime pas toujours avec carte grise! Sur les 211 471 (grands) ados ayant décroché le permis depuis janvier 2024, seuls 4362 ont désormais une voiture à leur nom. Quasi toutes d'occasion (37 neuves), elles n'ont rien de bolides: le top 5 ne compte que des Clio (jusqu'à la 4) et des 207/208 (100 à 120 immats chacune). Et c'est dans le Var, les Bouches-du-Rhône et en Vendée que les jeunes ont eu le plus de premières "caisses" (respectivement 91, 82 et 68).



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

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Hibou embarqué - Nord (59)

RD953, cette Seat Leon SW (FD-547-PY) a pris ses quartiers dans la traversée du bourg d'Hasnon, juste avant les étangs, dans le sens Hasnon vers Millonfosse. 50 km/h. 50°25'08.0"N 3°24'11.9"E

Hibou embarqué - Moselle (57)

RN3, cette VW Passat (FG-728-RM) fréquente la région de Forbach. Là, elle œuvrait à Freyming-Merlebach (sens Saint-Avold vers Forbach), en face de la boulangerie Cacopardo. 50 km/h. 49°08'52.6"N 6°49'35.2"E



REPORTERS AUTO PLUS

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

qui ont instauré le contrôle technique des deux-roues motorisés. **Bonus bis.** Après Renault et Stellantis, Volkswagen propose à son tour une aide à l'achat pour une électrique, via le dispositif des certificats d'économies d'énergie*. Montant: 345 € pour les particuliers et jusqu'à 525 € pour les pros.

*Cumulable avec le bonus écolo. Volkswagen.fr/fr/footer/cee.html

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

HC - 123 - QQ 50



HYBRIDE, ESSENCE, ÉLECTRIQUE... ÇA SE PRÉCISE !

Le futur Volkswagen T-Roc

Pilier de la famille Volkswagen et carton commercial parmi les petits SUV, l'actuel T-Roc passera le relais à une seconde génération en fin d'année. Première mondiale prévue au salon de Munich en septembre prochain, sans révolution... mais avec une forte dose d'hybridation et de gros progrès technologiques.

Un solide second rôle. Voilà comment le T-Roc est perçu en France, face à nos Renault Captur et Peugeot 2008, ses premiers rivaux. C'est un peu réducteur : à l'échelle européenne, le SUV de Volkswagen toise le

petit monde des baroudeurs citadins, et s'est même hissé au rang de best-seller de la marque. Malgré son grand âge (huit ans de carrière tout de même), chez nous, il s'est encore écoulé plus de 17 000 exemplaires l'an dernier. Et le T-Roc reste

le deuxième modèle le plus diffusé en Allemagne, avec des ventes en hausse en 2024 ! Performance remarquable pour celui qui est en passe de prendre sa retraite. Il s'agira donc pour son remplaçant d'enfoncer le clou (déjà solidement planté) sur l'un

des créneaux les plus disputés du moment. En recoupant fuites d'images officielles et évolutions du style Volkswagen actuel, nous vous dévoilons un portrait-robot du futur T-Roc.

Un baby Tiguan ?

Première certitude : pas de rupture esthétique à prévoir, mais une grosse évolution pour mettre le nouveau venu au diapason de la gamme. Comme le montrent nos illustrations maison, attendons-nous à une

ILLUSTRATION **Auto Plus**

Attendu sur nos routes début 2026, le futur T-Roc se prépare à un bond en avant technologique. Moteurs hybrides, multimédia et systèmes de sécurité repris des récentes Golf 8 et Tiguan 3... De quoi espérer rester champion d'Europe des petits SUV.



R. DEMARETS

e sur tous les fronts

face plus lisse, flanquée d'un bouclier généreusement ajouré, à la manière d'un Tiguan en réduction. En plus expressif, plus dynamique peut-être? Probable: les prototypes camouflés débusqués laissent deviner une silhouette plutôt charpentée et élancée. Ses mensurations vont grimper, afin qu'il se démarque davantage du petit frère T-Cross (long de 4,14 m), et pour suivre la tendance de la concurrence. Le nouveau T-Roc devrait probablement atteindre 4,30 m de

En Bref

Lancement: début 2026

Longueur: 4,30 m environ

Moteurs essence: de 115 à 150 ch (micro-hybrides 48 V)

Hybride simple: 150 ch

Hybride rechargeable: 204 ch

Tarif: à partir de 30 000 €*

*Estimation Auto Plus.

long (soit 7 cm de plus) au profit de l'habitabilité, déjà convenable dans l'actuelle mouture. Les premiers clichés espion laissent d'ailleurs entrevoir un empattement étiré. Derrière ce nouveau look, modernisé dans la continuité, la partie technique promet de sérieux progrès. Prévisible et nécessaire: terminés, les dessous datés mêlant éléments de Polo et de Golf 7, place à la plate-forme MQB Evo partagée par les Golf 8, Tiguan et Passat. Jusqu'à pré-

sent privé de toute hybridation, même légère, le T-Roc profitera ainsi des motorisations les plus récentes du groupe. Sans trop de risques, gageons que le bien connu quatre cylindres 1.5 eTSI (essence micro-hybride 48 V, associé à la boîte DSG 7 rapports) sera repris de la Golf, proposé en trois niveaux de puissance (116, 130 ou 150 ch). Un hybride rechargeable, un temps écarté, serait finalement envisagé: techniquement, la greffe est possible et s'annonce prometteuse. Sur la Golf et le Tiguan, cette motorisation embarque une batterie de 19,7 kWh qui permet de rouler environ 100 km en électrique. Puis, quand celle-ci est vide, le bloc 1.5 sait limiter son >>>

ILLUSTRATION **Auto Plus**

Lunette arrière inclinée, épaulements marqués : le look du T-Roc 2 s'annonce plus dynamique, tout en reprenant des éléments du style actuel. Ses dimensions devraient grimper (environ 4,30 m de long) et l'empattement, s'allonger.



R. DEMARETS

» appétit. Pourquoi pas... Le T-Roc serait ainsi l'un des rares du créneau, avec le Toyota C-HR, à proposer ce type de mécanique, même si celle-ci n'est pas idéale pour un petit SUV (technologie onéreuse et pénalisante côté coffre). A confirmer. Grande première, en revanche : le T-Roc sera décliné en hybride simple, jusqu'alors indisponible chez VW. Rien n'a filtré à ce jour sur ce point, si ce n'est qu'il reprendra la base d'un bloc thermique existant (le 1.5 éprouvé?) et fera appel à une architecture comparable à celle des Toyota C-HR ou Renault Captur, par exemple.

Deux T-Roc en parallèle

Ces choix techniques, s'ils se confirment, permettront au T-Roc d'offrir une palette de motorisations bien plus large que celle de la génération sortante. A ce propos, quid du diesel? Toujours présent sur la Golf et l'actuel T-Roc (2.0 TDI, 116 et 150 ch)? Silence radio, sujet presque tabou... mais Volkswagen serait bien inspiré de ne pas l'abandonner, au risque de



René Demarets, notre expert design

Une simplification sophistiquée



R. DEMARETS

Pas de doute, c'est bien un T-Roc. Le futur SUV de Volkswagen conserve sa silhouette typique : custode épaisse, baguette surplombant le pavillon, pli distinctif dans l'aile arrière. Mais cette nouvelle génération épure les lignes, abandonne certains plis, incline la custode. Si la carrosserie se simplifie et gagne en dynamisme, la sophistication se niche dans les détails, à commencer par l'imposante calandre, structurée de larges hexagones.

se priver de tout un pan de clientèle. La tendance étant à la simplification des gammes, l'original T-Roc Cabriolet ne sera pas renouvelé. Quant à un hypothétique T-Roc R énervé, notre fameux malus national risque de compromettre son arrivée sur notre territoire. Même punition à prévoir pour un quatre roues motrices (qui existe avec le

T-Roc actuel), auquel nos voisins européens auront certainement droit. En revanche, plus lointain mais confirmé, un T-Roc 100% électrique est bien sur les rails. Attendu pour 2029, il ne remplacera pas le modèle thermique, les deux devant cohabiter durant quelques années. Trop tôt, à ce jour, pour prédire d'éventuelles différences en matière de

style, mais Volkswagen s'est tout de même fendu de quelques menus indices : l'électrique étrennera une nouvelle plate-forme nommée SSP (partagée avec la future Golf 9) qui pourra aussi se décliner en hybride, à terme. Trop tôt aussi pour délaissier les recettes qui fonctionnent au profit du tout électrique... dont l'avenir n'est plus si certain. ■

CHRONOLOGIE D'UNE ÉPOPÉE FRANÇAISE

DOMINIQUE PAGNEUX

Citroën, l'audace d'un visionnaire

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE

Citroën *l'audace d'un visionnaire*



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

EN VENTE ACTUELLEMENT



Il y a des restylages discrets, et d'autres... beaucoup moins. C'est le cas de celui du Renault Espace, dont toute la face avant a été revue. Et par rapport au modèle actuel, il gagne 3 cm en longueur (4,75 m). Les prix seront annoncés en avril.

PHOTOS : RENAULT



RENAULT ESPACE RESTYLÉ

Des changements en Rafale

L'Espace se met à jour esthétiquement pour mieux s'harmoniser avec les derniers modèles de la marque, Rafale en tête, et reçoit de nouveaux équipements.

Une durée de vie express ! Moins de 24 mois après son arrivée sur le marché, l'Espace passe déjà par la case restylage. Un timing très court, une telle mise à jour intervenant généralement après trois ou quatre ans d'existence. Si Renault a souhaité rapprocher l'échéance, c'est pour mieux har-

moniser le design de son SUV sept places avec celui de ses dernières productions, notamment le Rafale, SUV coupé avec lequel il partage sa base technique. Des gènes communs qui deviennent évidents sur le plan esthétique, au point que l'on peut désormais confondre les deux modèles de face : mêmes phares effilés, même

grande calandre, même signature lumineuse en demi-losange. Preuve de l'ampleur de ce lifting, Renault affirme avoir remplacé plus d'un tiers des éléments de carrosserie. Cela concerne notamment le capot, le hayon et les feux arrière, dont le dessin a été simplifié. Enfin, une nouvelle teinte gris bleuté (*en photo*) fait son arrivée au catalogue.

De nouveaux équipements

Par contraste, l'habitacle est nettement moins dépayçant. Le

dessin de la planche de bord ne change pas. Il conserve ses deux écrans de 12"/30 cm chacun, organisés au sein d'une même dalle en forme de "L". Les principales nouveautés concernent les compteurs numériques, dont les graphismes ont été modernisés, ainsi que l'arrivée de selleries inédites et de nouveaux sièges avant, annoncés comme plus enveloppants et offrant un meilleur maintien latéral. Renault affirme également avoir amélioré l'insonorisation. Un point

RENAULT MEGANE E-TECH

Elle adopte l'esprit Alpine

■ En attendant son restylage en fin d'année, Renault fait évoluer la gamme de sa Megane E-Tech. La principale nouveauté est l'arrivée de la finition Esprit Alpine (elle était l'un des derniers modèles de la marque à en être privée). Cette version se distingue par l'absence d'éléments chromés, des logos noircis, des jantes spécifiques de 20" et une teinte exclusive gris satiné, facturée... 2 200 € en option ! A bord, elle se démarque par une sellerie spécifique, un insert bleuté sur la planche de bord et une moquette bleue. Autres évolutions au menu de la Megane : le freinage régénératif reçoit un mode supplémentaire "One Pedal", alors que le chargeur embarqué passe de 7,4 à 11 kW maxi en série et devient bidirectionnel, comme sur la R5, permettant d'alimenter d'autres appareils. La nouvelle gamme s'articule autour de trois finitions et d'une unique motorisation de 220 ch, alimentée par une batterie de 60 kWh (468 km d'autonomie). La version de 130 ch (même batterie), adaptée aux clients professionnels, débute à 38 000 €.



La Megane enrichit sa dotation de série d'un chargeur embarqué de 11 kW et d'une fonction One Pedal permettant de freiner le véhicule jusqu'à l'arrêt sans toucher aux freins.



RENAULT

Megane E-Tech - 60 kWh - 220 ch

Techno	Esprit Alpine	Iconic
39 500 €	41 500 €	43 000 €



Les évolutions sont également visibles à l'arrière. Le hayon a été modifié, tandis que les feux présentent un nouveau design plus dynamique.



Gadget ou vraie innovation ? Une caméra intégrée au montant identifie le conducteur pour sélectionner son profil et ses réglages de conduite.



Le dessin de la planche de bord ne change pas, mais la présentation reste moderne. A en croire Renault, les sièges avant seraient plus confortables et l'insonorisation davantage soignée.

L'actuel Renault Espace



N. SOLER

En Bref

Lancement: juin 2025

Dimensions (en m):
4,75 x 1,83 x 1,65

Moteur hybride: 200 ch

Tarif: à partir de 46 000 €*

*Estimation Auto Plus.

à vérifier lors des premiers essais de cette version restylée, prévus au début de l'été. Au chapitre des équipements, L'Espace conserve

son grand toit panoramique, mais celui-ci dispose désormais d'un verre opacifiant, comme sur le Rafale. Il inaugure aussi une caméra de reconnaissance du conducteur. Son rôle n'est pas de surveiller sa conduite (c'est Renault qui le dit), mais d'ajuster automatiquement les réglages (position du siège et des rétroviseurs, musique préférée...) en fonction des différents profils enregistrés dans le système. Pour le reste, pas de changement par rapport au

modèle actuel. L'Espace reste disponible en configuration à cinq ou sept places et conserve sa banquette coulissante sur 22 cm au deuxième rang, avec dossiers inclinables pour un meilleur confort. Sous le capot, enfin, point de motorisation hybride de 300 ch comme sur le Rafale: la version de 200 ch demeure l'unique choix avec, selon les versions, la possibilité d'opter pour un système à quatre roues directrices afin d'améliorer la maniabilité.

Et aussi...

Des hybrides plus "puissants" chez Stellantis

Chez Citroën, DS, Jeep, Lancia et Peugeot, les motorisations hybrides 48 V gagnent en puissance: la version de 100 ch passe à 110 ch, et celle de 136 ch à 145 ch. Une évolution purement administrative visant à se conformer à la future réglementation Euro 7 (fin 2026), qui impose de prendre en compte la puissance combinée (thermique et électrique) des hybrides légers, alors que la norme actuelle ne considère que la puissance du bloc thermique. Cette mise à jour devrait s'étendre aux autres marques du groupe: Alfa Romeo, Fiat, Opel...



A. SAUNIER

MG Cyberster: maintenant en propulsion

Ce roadster électrique, jusqu'ici proposé en quatre roues motrices (510 ch), s'offre une déclinaison plus sage, avec un unique moteur de 340 ch placé sur le train arrière. Les tarifs débutent à 62 990 €, 5 000 € de moins que la version 4x4.



MG MOTOR

RENAULT 5 E-TECH ROLAND-GARROS

La R5 monte au filet!

À deux mois du coup d'envoi du célèbre tournoi du Grand Chelem, Renault ouvre les commandes de la R5 Roland-Garros, sa première série spéciale depuis que le Losange a succédé à Peugeot comme partenaire officiel de l'événement. Positionné dans le haut du panier, ce modèle n'est disponible qu'avec le moteur le plus puissant (150 ch) et la plus grosse batterie (52 kWh, 410 km d'autonomie). Son prix débute à 36 490 € (hors bonus écolo), soit 1 000 € de plus que la version Iconic Cinq, dont elle reprend la dotation. Une somme coquette pour une petite citadine dont les seules évolutions sont purement esthétiques: nouvelles jantes de 18", stickers sur les portes avant, sellerie gris clair inédite, badge "Roland-Garros" sur les dossiers des sièges, la planche de bord et les seuils des portes. Dommage que la teinte grise, couleur exclusivement réservée à cette série spéciale, soit facturée en option (800 €).



PHOTOS: RENAULT



La R5 E-Tech est le premier modèle de la marque à arborer le nom Roland-Garros depuis l'annonce, il y a deux ans, du partenariat entre Renault et le tournoi de tennis.

TOP 10 DES VENTES

Modèles "populaires" les plus immatriculés en diesel depuis janvier

	% de diesel	Volume
1 Skoda Octavia	51 %	831
2 Mercedes GLA	36 %	428
3 VW Tiguan	27 %	793
4 Citroën C5 Aircross	23 %	594
5 Peugeot 308	19 %	1 210
6 VW Golf	18 %	429
7 VW T-Roc	14 %	381
8 BMW X1	9 %	189
9 Renault Clio	7 %	1 165
10 Cupra Formentor	6 %	72

Parmi les modèles écoulés à plus de 1 000 exemplaires depuis janvier, seule l'Octavia se vend en (petite) majorité en diesel.

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.

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :
bit.ly/ap_1908

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1670058

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

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

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

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

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 3 €** le premier mois puis 8 €/mois au lieu de 15,59 €*. **Résiliable sans frais à tout moment⁽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 : **bit.ly/ap_1908** 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 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 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 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 86 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/03/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L. 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@worldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com



Tous les modèles testés cette semaine



A. SAUNIER

P. 22, DOSSIER SPÉCIAL ÉLECTRIQUE : les chiffres de notre labo de 133 modèles et les dernières nouveautés testées avec les **BMW iX1**, **Citroën ë-C3**, **Cupra Born**, **Fiat Grande Panda**, **Hyundai Inster**, **Kia EV3**, **Peugeot E-5008**, **Porsche Macan**, **Renault 5**, **Skoda Elroq**, **Tesla Model Y** et **Xpeng G9**.

P. 30, ESSAI PANORAMIQUE : les premiers tests du **Dacia Bigster** hybride.

P. 34, MATCH : la nouvelle **Audi A5 Avant** affronte les **BMW Série 3 Touring** et **Mercedes Classe C Break**.

▶ P. 40, ESSAI : le **Lyнк & Co 02**, un SUV très branché sur la base du Volvo EX30.

P. 42, VIE QUOTIDIENNE : une semaine en **Citroën C3 Aircross**.

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

490 dm³
volume de coffre



Audi A5 Avant

Si, sur le plan des ventes, les berlines continuent de perdre du terrain, les breaks résistent mieux aux assauts des SUV en tous genres. Dans ce numéro, la nouvelle Audi A5 Avant affronte justement ses rivales de BMW et Mercedes (voir p. 34). Mais comment se place-t-elle dans la hiérarchie des breaks en matière d'espace de chargement, toutes catégories confondues ? Avec un volume mesuré de 490 dm³, elle ne fait pas mieux que l'A4 Avant qu'elle remplace, et doit donc se contenter d'une modeste 17^e place. Elle devance cependant sa rivale la BMW Série 3 Touring (avant-dernière avec 459 dm³), mais reste (juste) derrière la Mercedes Classe C, 15^e avec 495 dm³. Des volumes de coffre qui demeurent malgré tout très loin de celui de la championne incontestée des breaks : la Dacia Jogger, qui revendique... 815 dm³ dans sa version 5 places ! Elle devance la nouvelle VW Passat, deuxième avec 720 dm³, et la Skoda Superb Combi, troisième avec 690 dm³. Première française, la Peugeot 308 SW se classe 10^e avec 575 dm³.

Vincent Desmonts



N. OLIER

TOP 20

L'Audi A5 Avant face aux autres breaks

Volume de coffre (en dm³)

1 ^{re}	Dacia Jogger (5 pl.)	815
2 ^e	Volkswagen Passat	720
3 ^e	Skoda Superb Combi	690
4 ^e	Skoda Octavia Combi	653
5 ^e	Volkswagen Golf SW	630
6 ^e	Toyota Corolla TS 1.8 Hybride	592
7 ^e	Seat Leon Sportstourer	591
8 ^e	Mercedes Classe E Break	590
9 ^e	Opel Astra Sports Tourer	578
10 ^e	Peugeot 308 SW	575
11 ^e	Toyota Corolla TS 2.0 Hybride	558
12 ^e	Hyundai i30 SW	546
13 ^e	Audi A6 Avant	544
14 ^e	Peugeot 508 SW	539
15 ^e	Kia Ceed SW	495
15 ^e ex æq.	Mercedes Classe C Break	495
17 ^e	Audi A5 Avant	490
18 ^e	Mercedes CLA Shooting Brake	465
19 ^e	BMW Série 3 Touring	459
20 ^e	Volvo V60	446

▶ La Dacia Jogger est (de loin) le break le plus spacieux, avec un gigantesque coffre : 815 dm³ dans sa version 5 places.



TOUS LES CHIFFRES
NOTRE SÉLECTION DE
NOUVEAUTÉS À L'ESSAI

Spécial



A. SAUNIER

Sous pression, les constructeurs développent leurs gammes électriques à marche forcée. Prix, capacité des batteries, recharge, autonomie... On fait le point sur tous les modèles disponibles sur le marché et que nous avons pu mesurer, parmi lesquels beaucoup de nouveautés.

Statu quo! La voiture à "pile" représente aujourd'hui autour de 17% des ventes toutes énergies confondues. Après une forte hausse (+ 47%) entre 2022 et 2023, la part des ventes des électriques stagne depuis un peu plus d'un an, sur un marché global en recul de 3% environ. Pourtant, les constructeurs s'activent. L'interdiction par l'Union européenne de commercialiser des véhicules ther-

miques neufs à partir de 2035 a pour effet d'accélérer la sortie de nouveaux modèles et d'offrir de plus en plus de diversité. Aujourd'hui, de la minicitadine au grand SUV, rares sont les catégories à ne pas comporter de propositions électriques.

Aides à l'achat restreintes

Dans ce contexte, plusieurs explications à l'essoufflement du marché: le prix des voitures électriques demeure élevé et

les aides publiques diminuent. Le bonus, toujours cantonné à des véhicules facturés au maximum 47 000 €, ne concerne que les modèles fabriqués en Europe depuis le printemps 2024. En outre, depuis décembre dernier, son montant varie de 2 000 à 4 000 € et il dépend du revenu fiscal de l'acheteur (trois tranches). Quant au leasing social, pour les foyers les plus modestes, il a été victime de son succès l'an dernier et a très vite atteint son plafond (50 000 exemplaires). En 2025, il n'a pas encore été relancé, mais son montant (qui pouvait atteindre 13 000 € en cumulant le bonus maximal relevé à 7 000 € et l'aide à l'achat de 6 000 €) devrait être fortement réduit

(4 000 € de bonus maximal et le montant du leasing social pourrait se borner à 2 000 €). Pour beaucoup, l'acquisition d'un véhicule électrique neuf reste inenvisageable, d'autant que les modèles les plus accessibles manquent de polyvalence.

Rayon d'action encore limité

Dacia propose bien sa Spring à partir de 16 900 €, mais il s'agit d'une minicitadine aux capacités limitées hors des villes. La récente Citroën ë-C3 (23 300 € avant bonus) se montre plus efficace, mais manque encore d'autonomie. Pour envisager sereinement les voyages, il faudrait disposer d'au moins 350 km d'autonomie réelle sur autoroute. Parmi les modèles

électriques

les plus accessibles à y parvenir, on trouve le Hyundai Kona de 65,8 kWh (à partir de 40 250 €, bonus non déduit), le Renault Scenic E-Tech Grande Autonomie (à partir de 46 990 € bonus non déduit) ou la Tesla Model 3 (à partir de 39 990 €, privée de bonus).

La recharge en question

Le modèle choisi doit accepter une puissance de charge rapide suffisante pour que les pauses ne s'éternisent pas (au moins 100 kW pour espérer passer de 20 à 80% de capacité en 30 mn

environ dans la plupart des cas) et le réseau de stations doit être assez dense. Bonne nouvelle : sur les grands axes, les bornes rapides en courant continu (DC), de type Ionity ou Superchargeur Tesla, sont de plus en plus nombreuses. Sauf à voyager un week-end de chassé-croisé, il est rare de devoir patienter pour qu'une place se libère. Cependant, ces dispositifs restent encore peu fréquents en zones rurales, même si les bornes en courant alternatif se développent (jusqu'à 11 voire 22 kW). Idem en ville, où les places de station-

nement avec des bornes jusqu'à 22 kW se multiplient, mais sont désormais souvent prises d'assaut. D'autant plus que beaucoup d'immeubles anciens ne disposent pas de parkings privés, et lorsqu'ils existent, ces derniers rencontrent encore des difficultés à être équipés de prises adéquates. Sur ce plan, la balle est dans le camp des pouvoirs publics et des urbanistes...

Une affaire de compromis

Une fois ces contraintes connues, il vous restera à trouver la perle rare ou, du moins,

le modèle le mieux adapté à votre situation : gabarit, budget et, évidemment, usage (plutôt urbain, routier, polyvalent...). Nous vous proposons dans ce dossier un inventaire des véhicules actuellement disponibles sur le marché. Dans le tableau ci-dessous, vous découvrirez en un clin d'œil leurs caractéristiques : prix, dimensions et capacité, vérifiés par le labo *Auto Plus*. Vous trouverez dans les pages qui suivent les essais de douze modèles très récents qui présentent un réel intérêt dans leur catégorie respective.

Tous les modèles électriques mesurés par le labo *Auto Plus*

Ce tableau récapitule les données essentielles de 133 voitures électriques testées et mesurées par notre labo et actuellement en vente. Parmi ces informations figure la capacité "utile" (ou "nette") de la batterie, c'est-à-dire celle véritablement exploitable. La puissance de charge DC maxi correspond à celle que la voiture pourra atteindre sur

une borne rapide en courant continu. Enfin, les autonomies affichées sont celles relevées par notre technicien, selon notre propre protocole de mesures, le plus proche possible de la réalité. Rien d'étonnant donc à ce que nos chiffres soient moins "optimistes" que ceux issus des cycles d'homologation WLTP annoncés par les constructeurs.



CITROËN ë-C3 AIRCROSS (113 CH)
Affiché dès 27 400 € et éligible au bonus, l'ë-C3 Aircross propose l'un des meilleurs rapports prix/prestations, mais sans miracle en autonomie.



TESLA MODEL Y PROPULSION (299 CH)
Tout juste restylé, le Model Y n'a pu encore être soumis à nos mesures, mais devrait améliorer les données d'avant sa mise à jour, qui figurent ici.



AUDI Q4 E-TRON (285 CH)
Le "petit" SUV de la gamme Audi s'affiche à partir de 46 990 €, avec une puissance de 285 ch, et il donne accès au bonus.

NOS MESURES



Marque	Modèle	Version (puissance)	Prix catalogue (à partir de)	Dimensions (L x l x h, en m)	Capacité utile batterie (en kWh)	Puissance de charge DC maxi (en kW)	Autonomie (en km)		
							Ville	Autoroute	Moyenne
Abarth	500e	(155 ch)	36 900 €	3,68 x 1,69 x 1,52	37,3	85	250	180	225
Alfa Romeo	Junior	Elettrica (156 ch)	38 500 €	4,18 x 1,79 x 1,54	51	100	360	255	325
	Junior	Elettrica (280 ch)	46 900 €	4,18 x 1,79 x 1,51	51	100	310	220	270
Alpine	A290	(220 ch)	38 700 €	4,00 x 1,83 x 1,52	52	100	295	205	265
Aixways	U5	(204 ch)	45 990 €	4,68 x 1,87 x 1,70	61	90	355	265	330
	U6	(218 ch)	46 990 €	4,81 x 1,88 x 1,65	61	90	375	285	350
Audi	Q4 e-tron	45 (285 ch)	46 990 €	4,59 x 1,87 x 1,64	77	210	435	340	406
	e-tron GT	quattro (591 ch)	128 250 €	4,99 x 1,97 x 1,41	84	270	385	340	380
BMW	iX1 <small>Essai p. 26</small>	eDrive20 (204 ch)	46 990 €	4,50 x 1,85 x 1,62	64,8	130	370	295	355
	iX1	xDrive30 (313 ch)	57 300 €	4,50 x 1,85 x 1,62	64,8	130	355	290	345
	iX2	eDrive20 (204 ch)	46 990 €	4,56 x 1,85 x 1,56	64,8	130	370	305	360
	iX2	xDrive30 (313 ch)	59 300 €	4,56 x 1,85 x 1,56	64,8	130	335	300	340

NOS MESURES



Marque	Modèle	Version (puissance)	Prix catalogue (à partir de)	Dimensions (L x l x h, en m)	Capacité utile batterie (en kWh)	Puissance de charge DC maxi (en kW)	Autonomie (en km)		
							Ville	Autoroute	Moyenne
BMW (suite)	i4	eDrive40 (340 ch)	64 000 €	4,79 x 1,86 x 1,45	81,3	205	420	390	430
	i4	M50 xDrive (544 ch)	78 650 €	4,79 x 1,86 x 1,45	81,1	205	350	340	370
	i5	eDrive40 (340 ch)	76 250 €	5,06 x 1,90 x 1,52	81,2	205	370	350	390
	i7	xDrive60 (544 ch)	153 650 €	5,40 x 1,95 x 1,55	101,7	195	385	400	420
BYD	Dolphin	(204 ch)	28 990 €	4,29 x 1,77 x 1,57	60,4	88	340	270	320
	Seal	(313 ch)	46 990 €	4,80 x 1,88 x 1,46	NC	150	440	370	420
	Seal	AWD (530 ch)	49 990 €	4,80 x 1,88 x 1,46	NC	150	390	340	380
	Sealion 7	(530 ch)	56 490 €	4,83 x 1,93 x 1,62	NC	150	400	310	370
Citroën	ë-C3 Essai p. 26	(113 ch)	23 300 €	4,02 x 1,76 x 1,57	42	100	280	195	245
	ë-C3 Aircross	(113 ch)	27 400 €	4,40 x 1,80 x 1,66	42	100	260	180	225
	ë-C4	(136 ch)	33 850 €	4,36 x 1,80 x 1,52	46	100	290	215	260
	ë-C4	(156 ch)	35 800 €	4,36 x 1,80 x 1,52	51	100	375	280	345
	ë-C4 X	(136 ch)	34 550 €	4,60 x 1,80 x 1,52	46	100	305	215	265
Cupra	Born	L (230 ch)	39 090 €	4,33 x 1,81 x 1,54	59	165	335	280	340
	Born Essai p. 26	XL (230 ch)	39 990 €	4,33 x 1,81 x 1,54	77	175	440	360	420
	Born	VZ (325 ch)	46 490 €	4,33 x 1,81 x 1,54	79	185	500	400	485
	Tavascan	(286 ch)	46 990 €	4,65 x 1,86 x 1,60	77	135	430	325	400
	Tavascan	4Drive (340 ch)	64 930 €	4,65 x 1,86 x 1,60	77	135	385	305	366
Dacia	Spring	(45 ch)	16 900 €	3,74 x 1,77 x 1,52	26,8	30(option)	205	120	160
	Spring	(65 ch)	18 900 €	3,74 x 1,77 x 1,52	26,8	30(option)	245	135	190
DS	3	E-Tense (156 ch)	42 300 €	4,12 x 1,80 x 1,54	51	100	345	240	305
Fiat	500e	(95 ch)	30 400 €	3,64 x 1,69 x 1,53	21,3	50	170	110	145
	500e	(118 ch)	33 900 €	3,64 x 1,69 x 1,53	37,3	85	260	180	230
	Grande Panda Essai p. 27	(113 ch)	24 900 €	4,00 x 1,77 x 1,57	42	100	280	195	245
	600e	(156 ch)	35 900 €	4,18 x 1,79 x 1,53	51	100	375	245	320
Ford	Capri	Extended Range (285 ch)	46 400 €	4,64 x 1,88 x 1,63	77	135	450	340	410
	Explorer	Extended Range (285 ch)	43 900 €	4,47 x 1,88 x 1,63	77	135	490	370	450
	Mustang Mach-E	Standard Range (269 ch)	43 990 €	4,72 x 1,89 x 1,63	72,6	115	425	305	385
	Mustang Mach-E	Extended Range (294 ch)	55 990 €	4,72 x 1,89 x 1,63	91	150	485	370	455
	Mustang Mach-E	AWD Extended Range (370 ch)	62 990 €	4,72 x 1,89 x 1,63	91	150	415	335	395
Honda	e:Ny1	Executive (204 ch)	45 700 €	4,39 x 1,79 x 1,60	62	78	380	265	340
Hyundai	Instar Essai p. 27	(115 ch) 4 places	28 250 €	3,83 x 1,61 x 1,58	49	87	365	230	310
	Ioniq 5	(229 ch)	48 800 €	4,64 x 1,89 x 1,65	77,4	232	400	280	355
	Ioniq 5	N (650 ch)	78 000 €	4,72 x 1,94 x 1,59	80	350	325	250	295
	Ioniq 6	(229 ch)	52 400 €	4,86 x 1,88 x 1,50	77,4	239	455	405	465
	Ioniq 6	HTRAC (325 ch)	64 900 €	4,86 x 1,88 x 1,50	74	350	400	325	390
	Kona	Electric (156 ch)	36 850 €	4,36 x 1,83 x 1,58	48,4	100	355	245	315
	Kona	Electric (217 ch)	40 250 €	4,36 x 1,83 x 1,58	65,8	100	450	350	420
Jaguar	I-Pace	EV400 (400 ch)	93 100 €	4,69 x 2,02 x 1,57	90	100	395	300	370
Jeep	Avenger	(156 ch)	36 500 €	4,09 x 1,78 x 1,53	51	100	380	250	330
Kia	EV3 Essai p. 27	58,3 kWh (204 ch)	35 990 €	4,30 x 1,85 x 1,57	58,3	100	380	270	340
	EV3	81,4 kWh (204 ch)	40 990 €	4,30 x 1,85 x 1,57	81,4	120	455	355	430
	EV6	(170 ch)	49 690 €	4,68 x 1,88 x 1,55	58	180	395	275	360
	EV6	(229 ch)	53 690 €	4,68 x 1,88 x 1,55	77,4	239	425	310	390
	EV6	4WD (325 ch)	57 690 €	4,68 x 1,88 x 1,55	77,4	239	405	315	380
	EV6	GT (585 ch)	74 690 €	4,68 x 1,88 x 1,55	77,4	239	360	300	345
	Niro EV	(204 ch)	45 690 €	4,42 x 1,83 x 1,57	64,8	72	420	315	390
	EV9	(204 ch)	73 000 €	5,01 x 1,98 x 1,76	96	210	460	330	420
	EV9	(385 ch)	86 000 €	5,01 x 1,98 x 1,76	96	210	405	330	395
Leapmotor	T03	(109 ch)	19 500 €	3,62 x 1,66 x 1,58	37,3	45	270	165	225
	C10	(218 ch)	36 400 €	4,74 x 1,90 x 1,68	66	83	365	260	330
Lynk & Co	02	(272 ch)	35 995 €	4,46 x 1,85 x 1,58	66	150	385	300	355
Mercedes	EQA	250+ (190 ch)	46 950 €	4,47 x 1,84 x 1,62	70,5	100	380	310	365
	EQB	250+ (190 ch)	46 950 €	4,69 x 1,84 x 1,68	70,5	100	430	340	415
	EQE SUV	350+ (292 ch)	93 550 €	4,95 x 1,91 x 1,51	89	170	410	385	420
	EQE SUV	350 4Matic (292 ch)	96 300 €	4,87 x 1,94 x 1,69	90	170	400	365	405
MG	4	(204 ch)	30 990 €	4,29 x 1,84 x 1,51	62	140	370	275	340
	4	Xpower (435 ch)	35 490 €	4,29 x 1,84 x 1,51	62	140	345	245	310
	Cyberster	(510 ch)	67 990 €	4,54 x 1,92 x 1,33	74	144	385	315	370
Mini	Cooper	E (184 ch)	30 650 €	3,86 x 1,76 x 1,46	36,6	70	280	210	265
	Cooper	SE (218 ch)	34 450 €	3,86 x 1,76 x 1,46	49,2	95	320	250	305

NOS MESURES



Marque	Modèle	Version (puissance)	Prix catalogue (à partir de)	Dimensions (L x l x h, en m)	Capacité utile batterie (en kWh)	Puissance de charge DC maxi (en kW)	Autonomie (en km)		
							Ville	Autoroute	Moyenne
Mini (suite)	Aceman	E (184 ch)	33 550 €	4,08 x 1,76 x 1,52	38,5	70	275	200	250
	Aceman	SE (218 ch)	37 350 €	4,08 x 1,76 x 1,52	49,2	95	345	260	320
	Countryman	E (204 ch)	37 150 €	4,45 x 1,85 x 1,64	64,6	130	390	310	375
	Countryman	SE All4 (313 ch)	42 150 €	4,45 x 1,85 x 1,64	64,6	130	340	290	335
Nissan	Ariya	(218 ch)	39 300 €	4,60 x 1,85 x 1,66	63	130	385	285	370
	Ariya	(242 ch)	45 800 €	4,60 x 1,85 x 1,66	87	130	490	380	475
	Ariya	e-4orce (306 ch)	52 300 €	4,60 x 1,85 x 1,66	87	130	425	360	425
	Leaf	(150 ch)	36 900 €	4,49 x 1,79 x 1,55	39	50	235	180	215
	Townstar	EV Combi (122 ch)	39 600 €	4,49 x 1,86 x 1,84	45	80	260	165	210
Opel	Corsa-e	(136 ch)	32 000 €	4,06 x 1,77 x 1,44	46	100	330	220	285
	Corsa-e	(156 ch)	33 500 €	4,06 x 1,77 x 1,44	51	100	320	235	285
	Astra Electric	(156 ch)	38 990 €	4,38 x 1,86 x 1,45	51	100	355	270	325
Peugeot	E-208	(136 ch)	28 000 €	4,06 x 1,75 x 1,43	46	100	320	220	280
	E-208	(156 ch)	35 400 €	4,06 x 1,75 x 1,43	48	100	335	245	305
	E-308	(156 ch)	42 500 €	4,37 x 1,86 x 1,45	51	100	340	280	330
	E-2008	(136 ch)	36 000 €	4,30 x 1,77 x 1,53	46	100	315	205	265
	E-2008	(156 ch)	38 000 €	4,30 x 1,77 x 1,53	51	100	375	260	335
	E-3008	(210 ch)	44 990 €	4,55 x 1,90 x 1,65	73	160	420	330	400
	E-5008 <small>Essai p. 28</small>	(210 ch)	46 990 €	4,80 x 1,90 x 1,70	73	160	395	310	380
Porsche	Macan <small>Essai p. 28</small>	4 (408 ch)	86 439 €	4,79 x 1,94 x 1,63	95	270	490	385	450
Renault	5	E-Tech Autonomie Urbaine (120 ch)	27 990 €	3,93 x 1,81 x 1,50	40	80	295	190	255
	5 <small>Essai p. 28</small>	E-Tech Autonomie Confort (150 ch)	33 490 €	3,93 x 1,81 x 1,50	52	100	355	250	320
	Megane	E-Tech Autonomie Urbaine (130 ch)	34 000 €	4,20 x 1,77 x 1,51	40	85	275	215	255
	Megane	E-Tech Autonomie Confort (130 ch)	38 000 €	4,20 x 1,77 x 1,51	60	130	405	330	390
	Megane	E-Tech Autonomie Confort (220 ch)	40 000 €	4,20 x 1,77 x 1,51	60	130	345	300	350
	Scenic	E-Tech Autonomie Confort (170 ch)	39 990 €	4,47 x 1,87 x 1,57	60	130	365	280	340
	Scenic	E-Tech Grande Autonomie (220 ch)	46 990 €	4,47 x 1,87 x 1,57	87	150	480	370	450
	Kangoo	E-Tech EV45 (120 ch)	37 500 €	4,49 x 1,86 x 1,84	45	80	230	160	195
Seres	3	(163 ch)	33 990 €	4,39 x 1,85 x 1,65	52,6	100	320	270	290
Skoda	Enyaq ⁽¹⁾	85	46 270 €	4,65 x 1,88 x 1,62	77	135	485	380	460
	Enyaq ⁽¹⁾	85x	49 130 €	4,65 x 1,88 x 1,62	77	175	405	320	375
Smart	#1	(272 ch)	40 815 €	4,27 x 1,83 x 1,64	62	150	385	280	355
	#1	Brabus (428 ch)	51 135 €	4,27 x 1,83 x 1,64	62	150	320	235	290
	#3	(272 ch)	44 315 €	4,40 x 1,85 x 1,56	62	150	340	275	330
	#3	Brabus (428 ch)	52 315 €	4,40 x 1,85 x 1,56	62	150	305	245	290
Subaru	Soltera	AWD (218 ch)	59 990 €	4,69 x 1,86 x 1,65	64	150	355	275	330
Tesla	Model 3	(283 ch)	39 990 €	4,71 x 1,85 x 1,44	57	170	390	350	400
	Model 3	Grande Autonomie (440 ch)	44 990 €	4,71 x 1,85 x 1,44	75	250	445	380	440
	Model 3	Performance AWD (460 ch)	57 490 €	4,72 x 1,85 x 1,43	75	250	405	325	385
	Model X	Plaid (1 020 ch)	124 990 €	5,06 x 2,00 x 1,68	93	250	430	375	430
	Model Y ⁽¹⁾	Propulsion (299 ch)	44 990 €	4,76 x 1,93 x 1,63	60	170	380	300	360
	Model Y ⁽¹⁾ <small>Essai p. 29</small>	Grande Autonomie Propulsion (347 ch)	46 990 €	4,79 x 1,98 x 1,63	75	250	500	390	470
	Model Y ⁽¹⁾	Grande Autonomie AWD (514 ch)	52 990 €	4,76 x 1,93 x 1,63	71	250	455	365	440
	Model S	Plaid (1 020 ch)	119 990 €	5,03 x 1,99 x 1,44	95	250	440	380	425
Toyota	bZ4X	2WD (204 ch)	39 900 €	4,69 x 1,86 x 1,65	64	150	380	300	365
	bZ4X	AWD (218 ch)	47 300 €	4,69 x 1,86 x 1,65	64	150	355	275	330
Volkswagen	ID.3	Pure (170 ch)	34 990 €	4,27 x 1,81 x 1,57	52	145	325	270	305
	ID.3	GTX (286 ch)	46 990 €	4,27 x 1,81 x 1,57	79	185	495	385	465
	ID.4	Pro (286 ch)	45 990 €	4,59 x 1,86 x 1,64	77	135	485	380	460
	ID.4	GTX (340 ch)	54 990 €	4,59 x 1,86 x 1,62	77	175	435	345	410
	ID.5	Pro (286 ch)	50 500 €	4,60 x 1,86 x 1,62	77	135	465	365	440
	ID.5	GTX (340 ch)	59 500 €	4,59 x 1,86 x 1,61	79	185	410	330	390
	ID.7	Pro (286 ch)	58 290 €	4,97 x 1,87 x 1,54	77	170	435	355	420
	ID. Buzz	Pro (286 ch) 7 places	58 400 €	4,72 x 1,99 x 1,94	86	200	350	285	340
Volvo	EX30	Single (272 ch)	39 100 €	4,24 x 1,84 x 1,55	49	135	310	220	275
	EX30	Single Extended Range (272 ch)	43 300 €	4,24 x 1,84 x 1,55	64	155	375	280	340
	EX30	Twin Performance (428 ch)	50 850 €	4,24 x 1,84 x 1,55	64	155	350	255	315
	EX40	Single Extended Range (252 ch)	52 200 €	4,44 x 1,87 x 1,65	79	205	470	360	440
	EC40	Single Extended Range (252 ch)	55 550 €	4,44 x 1,88 x 1,60	79	200	470	360	440
Xpeng	G9 <small>Essai p. 29</small>	AWD Performance (551 ch)	73 990 €	4,90 x 1,94 x 1,68	93	300	500	440	500

Un SUV premium accessible

BMW iX1 eDrive20 - 64,8 kWh - 204 ch

46 990 € / 37 900 €*



Avec son "petit" moteur de 204 ch, l'iX1 eDrive 20 offre déjà un bon agrément mais pas assez longtemps. Car même si les batteries se rechargent en moins de 30 minutes à 130 kW, la faible autonomie sur autoroute (tous les 250 km environ) oblige à s'arrêter souvent.

Élégant et bien construit, avec des matériaux de qualité, l'iX1 séduit aussi ses passagers par ses cotes généreuses à l'arrière. Au volant, les 204 ch procurent des performances suffisantes. Seul regret : avec moins de 300 km d'autonomie maximale sur autoroute, les arrêts recharge sont fréquents

en voyage. En contrepartie, cette entrée de gamme accède au bonus, assorti d'une remise de 13 % en concession, qui lui permettent de s'afficher à moins de 38 000 €*. Mais à ce prix, il faut ajouter au moins 6 000 € d'options pour un équipement à la hauteur du standing premium revendiqué.

NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	204 ch
Couple maxi	250 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 3 000 €
Batterie lithium-ion	64,8 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1 000 m D. A.	30s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Autonomie moyenne	355 km
Route/Autoroute/Ville	410/295/370 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	29 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	34h/11h
Freinage 130 à 0 km/h	66 m
Poids	1 900 kg
Dim. L x l x h, en m	4,50 x 1,85 x 1,62
Coffre	477 dm ³

1. De 10 à 80 % de capacité (à 130 kW maxi).

La ville sans se ruiner

Citroën ë-C3 Plus - 42 kWh - 113 ch

25 500 € / 21 700 €*



Habitacle vaste, coffre volumineux et rapport prix/équipement très attractif caractérisent l'ë-C3. Son moteur de 113 ch, alimenté par une petite batterie de 42 kWh, privilégie un usage urbain.

Citroën démocratise l'électrique avec son inédite ë-C3. Spacieuse, dotée d'un grand coffre et de nombreux rangements, cette citadine électrique se distingue aussi par son confort élevé et sa richesse d'équipement en finition intermédiaire Plus avec : clim', radar de recul, écran 10,25"/26 cm,

Mirror Screen, banquette fractionnable... A 21 700 €* il n'y a pas mieux actuellement sur le marché, à condition d'accepter quelques concessions comme une finition peu raffinée, un comportement routier peu agile et une autonomie limitée. Son terrain de jeu favori reste la ville et sa périphérie.

NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	113 ch
Couple maxi	120 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 3 000 €
Batterie lithium-ion	42 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1 000 m D. A.	35s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s4
Autonomie moyenne	245 km
Route/Autoroute/Ville	260/195/280 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	26 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	25 h/7 h
Freinage 130 à 0 km/h	65 m
Poids	1 470 kg
Dim. L x l x h, en m	4,02 x 1,76 x 1,57
Coffre	310 dm ³

1. De 20 à 80 % de capacité (à 100 kW maxi).

Une compacte qui a de la ressource

Cupra Born V XL - 77 kWh - 230 ch

39 990 € / 34 200 €*



Plus endurante avec sa batterie XL, la Born offre des sensations de conduite en rapport avec son look sportif, et un meilleur rapport prix/prestations que sa cousine, la Volkswagen ID.3. Sympa !

Cousine espagnole de la Volkswagen ID.3, la Cupra Born de base est équipée de la batterie "L" (59 kWh utiles), mais gagne en polyvalence avec la XL (77 kWh). Elle lui autorise une autonomie mesurée par notre labo de 465 km sur route et 360 km sur autoroute qui permet de voyager sereinement. Les per-

formances suffisent pour offrir un bon agrément au quotidien, d'autant que le châssis se montre sportif (au diapason de son look). Cela se paie côté confort cependant, avec des suspensions fermes. Et si l'on trouve moins cher dans la catégorie (MG4, par exemple), l'équipement est ici très complet.

NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	230 ch
Couple maxi	310 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 3 000 €
Batterie lithium-ion	77 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AR
Accélération 1 000 m D. A.	29s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8
Autonomie moyenne	420 km
Route/Autoroute/Ville	465/360/440 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	28 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	61 h/13 h
Freinage 130 à 0 km/h	63 m
Poids	1 886 kg
Dim. L x l x h, en m	4,33 x 1,81 x 1,54
Coffre	370 dm ³

1. De 10 à 80 % de capacité (à 175 kW maxi).

Du style à prix d'ami

Fiat Grande Panda La Prima - 42 kWh - 113 ch**27 900 € / 22 700 €*** 

En plus de son style aussi chaleureux que sympathique, la Grande Panda offre un bon confort et une habitabilité appréciable. Mais son châssis pataud pénalise l'agrément sur routes sinueuses.

La Panda des temps modernes entend hériter du capital sympathie de son aînée des années 1980. Cousine technique de la Citroën ë-C3, la petite italienne en reprend notamment le moteur et la batterie. Celle-ci, d'une capacité de 42 kWh, alimente un bloc de 113 ch. Suffisant en ville, cet ensemble

manque d'endurance sur les grands axes : à 130 km/h, on multiplie les arrêts (tous les 150 km environ). Pour le reste, on apprécie son confort, son habitabilité, son coffre, ainsi que sa présentation chaleureuse, sans oublier l'astucieux câble en spirale pour recharger en ville.

Citadine bonne à tout faire

Hyundai Inster Creative (4 pl.) - 49 kWh - 115 ch**29 250 € / 28 700 €*** 

Malgré sa petite taille, l'Inster séduit par sa polyvalence. Elle est astucieuse, plaisante à conduire et dotée d'une autonomie correcte. Mais son amortissement manque de douceur.

Cette nouvelle citadine électrique se distingue par un excellent compromis gabarit/habitabilité et des aspects pratiques soignés, illustrés notamment par une banquette coulissante (sur 16 cm). Maniable en ville, agile et rigoureuse sur route l'Inster se montre aussi polyvalente grâce à son

autonomie d'un bon niveau comparée à ses rivales. Pour autant, des suspensions plus souples amélioreraient le confort. A noter : la version quatre places, la première que Hyundai nous a permis de tester, n'a pas droit au bonus, mais un modèle cinq places, éligible, sera aussi proposé au même prix.

Petit SUV, grande autonomie

Kia EV3 58,3 kWh - 204 ch**35 990 € / 35 990 €*** 

Du même gabarit que le Peugeot 2008, le Kia EV3 est plus puissant et plus performant. Son autonomie supérieure, son rapport prix/équipement séduisant et sa garantie de 7 ans l'avantagent aussi.

Même non éligible au bonus écologique, le petit SUV coréen vaut le détour. A son premier prix (35 990 €) bien placé, l'EV3 ajoute une dotation riche dès l'entrée de gamme et 7 ans de garantie. Cette compétitivité s'obtient avec la batterie de 58,3 kWh, 5 000 € moins chère que celle de 81,4 kWh.

La petite "pile" promet déjà 340 km d'autonomie en moyenne. Correct ! Performant et précis, l'EV3 affiche aussi des cotes généreuses à l'arrière, mais il manque de confort. Enfin, son grand coffre, doublé d'un rangement pour le câble à l'avant du véhicule, est très pratique.

NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	113 ch
Couple maxi	122 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 3 000 €
Batterie lithium-ion	42 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1 000 m D. A.	34s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s5
Autonomie moyenne	245 km
Route/Autoroute/Ville	260/195/280 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	33 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	Non mesuré/7 h
Freinage 130 à 0 km/h	64 m
Poids	1 474 kg
Dim. L x l x h, en m	4 x 1,77 x 1,57
Coffre	310 dm ³

1. De 20 à 80 % de capacité (à 100 kW maxi).

NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	115 ch
Couple maxi	147 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	49 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1 000 m D. A.	33s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s4
Autonomie moyenne	310 km
Route/Autoroute/Ville	340/230/365 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	30 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	23 h/8 h
Freinage 130 à 0 km/h	67 m
Poids	1 356 kg
Dim. L x l x h, en m	3,83 x 1,61 x 1,58
Coffre ⁽²⁾	De 245 à 359 dm ³

1. De 10 à 80 % de capacité (à 87 kW maxi).
2. Banquette reculée/avancée.

NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	204 ch
Couple maxi	283 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	58,3 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues avant
Accélération 1 000 m D. A.	29s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8
Autonomie moyenne	340 km
Route/Autoroute/Ville	370/270/380 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	29 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	Non mesuré/9 h
Freinage 130 à 0 km/h	68 m
Poids	1 728 kg
Dim. L x l x h, en m	4,30 x 1,85 x 1,57
Coffre	465 (AR) + 19 dm ³ (AV)

1. De 10 à 80 % de capacité (à 100 kW maxi).

7 vraies places pour toute la famille

Peugeot E-5008 Allure - 73 kWh - 210 ch

46 990 € / 42 000 €*



Accueillant, pratique avec son grand volume de coffre et confortable, l'E-5008 se prête bien aux longs voyages en famille. Il faut toutefois ravitailler tous les 300 km maxi sur autoroute et patienter 30 mn pour une recharge à 80% sur borne rapide.

Même en électrique, l'E-5008 reste doué pour voyager en famille avec ses larges ouvertures, ses deuxième et troisième rangs accueillants, son grand coffre et sa modularité astucieuse (banquette 2/3-1/3 coulissante). Les 210 ch de son moteur ne sont pas de trop pour déplacer ce lourd SUV (près de

2,3 t). Un poids élevé qui pénalise son agilité et réclame de l'énergie pour le mouvoir. Du coup, sur autoroute, l'autonomie se limite à moins de 300 km pour éviter la panne sèche. Dommage, car l'amortissement moelleux et la bonne insonorisation ne nécessitent pas de faire si souvent des pauses.

Ultra-chic et sportif

Porsche Macan 4 - 95 kWh - 408 ch

86 439 € / 86 439 €*



Super vélocé et agile, le Macan 4 procure des sensations fortes au volant. Sa grosse batterie de 95 kWh offre une autonomie élevée et se montre rapide à recharger. Mais à plus de 85 000 €, sa dotation de série laisse à désirer.

Au risque de froisser les puristes, le Macan électrique se montre digne du blason Porsche. L'agilité du châssis et les performances élevées du moteur procurent un plaisir de conduite devenu rare aujourd'hui. Deuxième niveau dans la gamme, le Macan 4 offre 408 ch et une belle auto-

nomie, y compris sur autoroute (385 km). Capable d'accepter 270 kW maxi sur une borne rapide, il peut se recharger en 21 mn⁽¹⁾ seulement. Spacieux, confortable et chic, il reçoit aussi une dotation high-tech, à condition de cocher de nombreuses options qui, hélas, rendent vite l'addition indigeste.

Plaisante et craquante

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

33 490 € / 30 490 €*



La R5 est aussi plaisante à contempler qu'à conduire : amortissement prévenant, direction douce, comportement agile, accélérations vives, freinage puissant... Un vrai bonheur !

Rares sont les autos modernes à cumuler autant de points positifs : style, ambiance, rapport prix/équipement... La 5 E-Tech fait fort ! La démonstration se poursuit au volant. Performante, agile, sûre (excellent freinage) et confortable, sa conduite procure beaucoup de plaisir. Et ça dure plus longtemps que chez

ses rivales : avec sa batterie de 52 kWh, elle offre jusqu'à 350 km d'autonomie sur route. Une fois la batterie vide, la recharge s'effectue en 30 mn⁽¹⁾ sur une borne rapide (100 kW). Correct ! Au final, avec quelques centimètres supplémentaires à l'arrière pour caser les pieds, ce serait quasiment un sans-faute.

NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	210 ch
Couple maxi	345 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 3000 €
Batterie lithium-ion	73 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1 000 m D. A.	31s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s1
Autonomie moyenne	380 km
Route/Autoroute/Ville	445/310/395 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	30 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	50h/8h
Freinage 130 à 0 km/h	64 m
Poids	2 295 kg
Dim. L x l x h, en m	4,80 x 1,90 x 1,70
Coffre ⁽²⁾	330/685/835 dm ³

1. De 20 à 80% de capacité (à 160 kW maxi).
2. 7 places/Banquette 2^e rang reculée/avancée

NOS MESURES



Moteurs électriques	2 synchrones à aimants permanents
Puissance maxi	408 ch
Couple maxi	650 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	95 kWh (capacité utile)
Transmission	4x4
Accélération 1 000 m D. A.	25s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s
Autonomie moyenne	450 km
Route/Autoroute/Ville	485/385/490 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	21 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	Non mesuré/15h
Freinage 130 à 0 km/h	64 m
Poids	2 400 kg
Dim. L x l x h, en m	4,79 x 1,94 x 1,63
Coffre	540 (AR) + 80 dm ³ (AV)

1. De 10 à 80% de capacité (à 270 kW maxi).

NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Puissance maxi	150 ch
Couple maxi	245 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 3000 €
Batterie lithium-ion	52 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Accélération 1 000 m D. A.	33s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s6
Autonomie moyenne	320 km
Route/Autoroute/Ville	350/250/355 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	30 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	26h/8h20
Freinage 130 à 0 km/h	61 m
Poids	1 460 kg
Dim. L x l x h, en m	3,93 x 1,81 x 1,50
Coffre	310 dm ³

1. De 15 à 80% de capacité (à 100 kW maxi).

Un SUV compact hyper polyvalent

Skoda Elroq Plus 85 - 77 kWh - 286 ch**44 430 € / 37 000 €* ***

Nouveau venu dans la gamme, l'Elroq vient batailler dans la catégorie des SUV compacts. Disponible uniquement en 100 % électrique, Skoda le propose en 170, 204 et 286 ch.

Skoda double la mise sur l'électrique ! Après l'Enyaq, place à l'Elroq. Plus petit (4,49 m de long), ce SUV compact s'attaque, entre autres, aux Renault Scenic E-Tech et Peugeot E-3008. Il revendique jusqu'à 579 km d'autonomie. A vérifier ! En attendant, les 460 km "effectifs" mesurés par

notre labo sur l'Enyaq, un peu plus lourd et imposant, mais équipé du même ensemble moteur/batterie, sont déjà de bon augure. L'habitacle spacieux de l'Elroq se montre également pratique (rangements nombreux), bien construit et moderne. Mais l'amortissement un peu ferme dessert le confort. ■

La référence du marché

Tesla Model Y Grande Autonomie Propulsion - 75 kWh⁽¹⁾ - 347 ch⁽¹⁾ 46 990 € / 43 990 €* *

Le Model Y offre des performances de premier plan. Et, grâce à sa faible consommation, il fait figure de référence en matière d'autonomie (bien que sa batterie ne soit pas énorme). Selon Tesla, celle-ci progresse légèrement grâce au restylage.

Tout juste restylé, le Model Y reste incontournable. A son tarif compétitif (bonus compris vu qu'il est fabriqué à Berlin), il ajoute une dotation riche. De plus, la modernité de son habitacle, son écran XXL, ses cotes généreuses aux places arrière et son grand coffre positionnent toujours ce

SUV familial au top de sa catégorie. Sobre, il autorise une belle autonomie et se recharge facilement grâce aux nombreux Superchargeurs repérés grâce à la navigation. Toujours performant et dynamique, ce nouvel opus gagne en confort. Seule l'ergonomie inchangée peut agacer. ■

Le challenger des grands SUV

Xpeng G9 Transmission Intégrale Performance - 93,1 kWh - 551 ch 73 990 € / 73 990 €* *

Le G9 rassemble de nombreuses qualités. Il est spacieux, confortable, super équipé, performant, se recharge rapidement et peu souvent... Mais, sans aucune notoriété et avec un réseau de distribution réduit, son tarif paraît ambitieux.

Totalement inconnu du grand public, le G9 affiche un tarif élevé de 75 000 € en haut de gamme. Pourtant, comparé à ses rivaux européens (Audi SQ8, BMW iX, Mercedes EQE), il est sensiblement moins cher et beaucoup mieux équipé. Derrière son style original et son gabarit imposant

se cache un habitacle luxueux au confort hors normes. Avec son poids, lui aussi très important, le G9 affiche un comportement pataud. Cependant, il impressionne tant par sa vitesse à l'accélération que par son endurance : jusqu'à 440 km sur autoroute. Autre point fort, il se recharge vite. ■

LES CHIFFRES (données constructeur)

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	286 ch
Couple maxi	545 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 3 000 €
Batterie lithium-ion	77 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues arrière
Accélération 0 à 100 km/h	6s6
Consommation cycle mixte	16,4 kWh/100 km
Autonomie cycle mixte	579 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	28 mn
Poids	2 119 kg
Dim. L x l x h, en m	4,49 x 1,89 x 1,66
Coffre	470 dm ³

1. De 10 à 80 % de capacité (à 175 kW maxi).

NOS MESURES⁽²⁾

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	347 ch
Couple maxi	440 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 3 000 €
Batterie lithium-ion	75 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AR
Accélération 1 000 m D. A.	26s1 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s ■
Autonomie moyenne	470 km ■
Route/Autoroute/Ville	525/390/500 km
Temps de charge borne rapide ⁽³⁾	20 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	23h/9h
Freinage 130 à 0 km/h	67 m ■
Poids	1 900 kg ■
Dim. L x l x h, en m	4,79 x 1,98 x 1,63
Coffre	695 (AR) + 105 dm ³ (AV) ■

1. Estimation Auto Plus. 2. Mesures du modèle avant restylage. 3. De 10 à 80 % de capacité (à 250 kW maxi).

NOS MESURES

Moteurs électriques	Asynchrone (AV), synchrone à aimants permanents (AR)
Puissance maxi	551 ch
Couple maxi	717 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	93,1 kWh (capacité utile)
Transmission	4x4
Accélération 1 000 m D. A.	24s1 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s4 ■
Autonomie moyenne	500 km ■
Route/Autoroute/Ville	560/440/500 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	20 mn
Prise dom./Wallbox (7,4 kW)	Non mesuré/18 h
Freinage 130 à 0 km/h	66 m ■
Poids	2 382 kg ■
Dim. L x l x h, en m	4,90 x 1,94 x 1,68
Coffre	560 (AR) + 80 dm ³ (AV) ■

1. De 10 à 80 % de capacité (à 300 kW maxi).



HYBRIDE

Dacia Bigster

1.8 Hybrid Journey - 155 ch

31 700 € / 31 700 €*



PREMIER TEST DU DACIA BIGSTER

L'ascenseur social façon Dacia

Dacia s'attaque au segment des SUV compacts avec un Bigster spacieux, moderne et toujours proposé au meilleur prix. Mais ses prestations sont-elles à la hauteur de cette catégorie plus disputée que jamais ?

Que l'austère Logan 1 paraît loin ! En l'espace d'une vingtaine d'années, l'offre Dacia s'est enrichie, et la marque vise désormais les segments supérieurs, en s'adressant à une clientèle qui ne peut (ou ne veut) pas suivre l'inflation des tarifs qui a touché toutes les catégories. Dacia s'attaque ainsi au segment des SUV compacts avec ce Bigster,

grand frère du Duster. Très grand frère, même, puisqu'il revendique 22 cm de plus que son cadet ! Un gabarit généreux qui se traduit par un ample espace intérieur, avec un coffre taille XL (546 dm³ annoncés en Hybrid 155, soit 93 dm³ de plus qu'un Duster Hybrid 140, et 116 de plus qu'un Renault Austral Hybrid 200) et des places arrière qui conviendront à tous les gabarits, même si trois

adultes devront jouer des coudes pour s'y installer. Le Bigster reçoit une instrumentation numérique 10"/25,4 cm et un grand écran tactile de taille comparable, mais il doit en revanche se contenter de plastiques durs et brillants typiques de Dacia. Franchement inhabituel pour la catégorie, même s'il ne faut pas oublier que le Bigster s'affiche au bas mot 6000 € moins cher que ses rivaux les plus en vue ! Dans cette finition Journey, il offre en outre une dotation complète, incluant notamment des équipements encore jamais vus sur une Dacia, comme un régulateur de vitesse adaptatif, un hayon motorisé, une clim' bizonale ou encore un siège conducteur à réglages électriques (sauf en longitudinal) ! Le Bigster peut même recevoir en option un toit ouvrant panoramique (850 €) ou une peinture bi-teinte (150 €) !

Davantage de muscle

La gamme se compose de quatre motorisations, toutes plus ou

moins électrifiées : un bloc 1.2 à hybridation légère décliné en essence et – c'est inédit – en GPL (140 ch dans les deux cas), ainsi qu'en 4x4 (130 ch), et cette nouvelle version full hybrid de 155 ch. Celle-ci se distingue de la mécanique équipant déjà le Duster par un moteur thermique plus costaud (1,8 litre de cylindrée au lieu de 1,6, une puissance qui passe de 94 à 107 ch et un couple augmenté de 20 Nm) et une batterie à la capacité légèrement supérieure (1,4 kWh au lieu de 1,2). Elle conserve en revanche l'originale boîte auto. à crabots sans embrayage (quatre rapports pour le moteur thermique, deux pour l'électrique). Grâce au surcroît de puissance, le Bigster Hybrid offre des performances suffisantes, y compris sur voies rapides, et de nombreuses phases de roulage en mode électrique. Il s'est en outre montré d'une remarquable sobriété lors de notre essai : seulement 4,8 l/100 km

PARLONS BUDGET

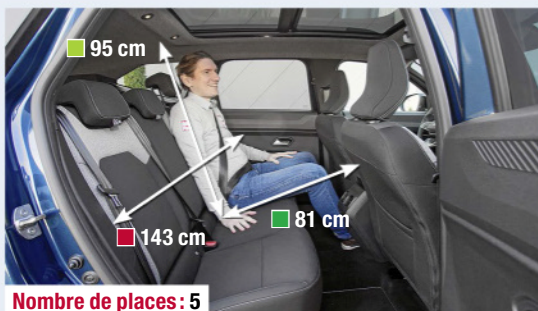
Le vrai prix : zéro remise, mais le tarif est déjà très compétitif. Et cette version est la seule de la gamme à échapper au malus.

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

L'équipement : il est particulièrement riche pour une Dacia, puisqu'il comprend notamment une clim' bizonale, un régulateur de vitesse adaptatif, un siège conducteur (partiellement) électrique, un hayon motorisé ou encore un chargeur de smartphone par induction.



S'il ne brille ni par son silence ni par la réactivité de sa boîte auto., l'inédit groupe motopropulseur du Bigster hybride impressionne par sa sobriété.



Nombre de places : 5

On pourra amplement étirer ses jambes aux places arrière. En revanche, la largeur disponible apparaît un peu juste pour la catégorie.



Volume : 546 dm³

Le vaste coffre peut être facilement agrandi grâce aux tirettes qui permettent de rabattre la banquette.



Ces jolies jantes de 19" sont facturées 250 €. De série, le Bigster est monté en 17 ou 18".

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Feux de route auto. • Freinage d'urg. auto. • Lecture panneaux • Phares/essuie-glaces auto. • Régul. adaptatif.

Agrément : • Aide au stationnement AR + caméra de recul • Banquette 40/20/40 • Chargeur de smartphone par induction • Clé mains libres • Clim' auto. bizonne • GPS • Hayon motorisé • Instrumentation numérique • Mirror Screen • Rétros rabattables électriques • Siège conducteur électrique • Vitres AV/AR électriques.

En option Agrément : • Jantes 19" (250 €) • Pack hiver avec sièges AV, volant et pare-brise chauffants (500 €) • Peinture autre que blanche (650 €) • Peinture bi-teinte (150 €) • Surv. angles morts, radars AV et caméra 360° (490 €) • Toit ouvrant panoramique (850 €).



A l'image de son petit frère le Duster, le Bigster ne joue clairement pas la carte du dynamisme. Mais il offre une direction assez précise et un comportement routier rassurant.

selon nos premiers relevés. Très prometteur ! Le système hybride propose par ailleurs un mode "B" à la régénération accrue fort bien dosé. Le parfait amour ?

Pas tout à fait, hélas. Le Bigster se révèle en effet bruyant : la mécanique braille au moindre faux plat, et les bruits aérodynamiques se font trop entendre

dès 90-100 km/h. De son côté, la boîte "multimode" ne brille toujours pas par sa réactivité. Enfin, si le comportement apparaît très sain (à défaut d'être

dynamique), les suspensions trépident sur mauvaises routes et ont tendance à "pomper" sur de fortes ondulations.

SUITE PAGE 32

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s7
Consommation cycle mixte	4,6 l/100 km
Poids	1 487 kg

LA TECHNIQUE

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 50 ch
Batterie lithium-ion	1,4 kWh
Cylindrée	1 793 cm ³
Puissance maxi	155 ch à 5 300 tr/mn
Couple maxi	172 Nm à 3 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	104 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 4 + 2 vitesses
Pneus	215/60 R18
Réservoir	50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,57 x 1,82 x 1,72
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Dacia Bigster Hybrid Journey (155 ch, 31 700 €*) est évalué dans la catégorie des SUV compacts essence d'environ 150 ch, qui comprend notamment :

Citroën C5 Aircross Hybride Max (136 ch, 31 800 €*),
Kia Sportage 1.6 T-GDi DCT7 GT-Line (160 ch, 39 000 €*),
Nissan Qashqai MHEV Xtr. N-Connecta (158 ch, 37 500 €*),
Peugeot 3008 Hybrid e-DCS6 GT (145 ch, 38 600 €*),
Renault Austral E-Tech FH Techno (200 ch, 38 250 €*),
Toyota Rav4 Hybride Dynamic (218 ch, 40 800 €*).

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



POSTE DE CONDUITE



Malgré les réglages électriques (sauf celui en longueur, qui reste manuel), on peine à trouver une position de conduite vraiment confortable sur longs trajets.

Les cuisses ne sont pas assez maintenues, et le siège manque de rembourrage. En revanche, les commandes sont simples à utiliser.

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

AIDES À LA CONDUITE



Dans cette finition haute Journey, le Bigster offre toutes les aides à la conduite que l'on est en droit d'attendre à ce niveau de gamme, y compris le régulateur de vitesse

adaptatif. En outre, Dacia propose toujours le bouton "My Safety" qui permet de retrouver, en deux pressions, ses réglages favoris. Très utile si vous n'avez pas envie de vous faire rappeler à l'ordre à tout bout de champ par les assistances électroniques...

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

ÉCRAN TACTILE



La très lisible dalle de 10,1"/25,7 cm se montre assez réactive et propose des menus clairs et suffisamment intuitifs. Mirror Screen et GPS figurent de série sur la finition Journey.

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



Lorsqu'elle est inoccupée, la place centrale se rabat en un accoudoir qui intègre deux supports pour smartphones.



Il n'y a pas de petites économies : le Bigster fait l'impasse sur les poignées de maintien, devant comme derrière !



FINITION



Pas de fioritures côté finition : malgré un tarif qui dépasse ici les 30 000 €, le Bigster reste fidèle aux plastiques durs et brillants caractéristiques de Dacia. Un peu décevant ! En revanche, ces matériaux sont robustes et bien assemblés.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

La discrète et efficace clim' bizone de série se pilote par l'intermédiaire de l'écran tactile et offre des buses de ventilation aux places arrière.

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

SYSTÈME AUDIO

La radio dispose de 6 haut-parleurs. N'attendez pas une qualité sonore exceptionnelle. Et pas d'option possible pour améliorer l'ordinaire.

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

RANGEMENTS



Si la boîte à gants offre un volume correct, les autres rangements apparaissent petits et pas forcément très pratiques. Ainsi, le vide-poches central est trop modeste, et les bacs des portières sont trop étroits.

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

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Le Bigster impressionne par sa sobriété, son habitabilité, son équipement complet et, bien évidemment, son prix très attractif. Mais son manque de confort limite sa crédibilité face à des rivaux bien plus feutrés.

LES PLUS
Sobriété étonnante
Habitabilité/coffre
Équipement/prix

LES MOINS
Insonorisation trop légère
Qualité des plastiques
Suspensions trépidantes



LA NOUVELLE AUDI A5 AVANT FACE AUX BMW SÉRIE 3 TOURING ET M

Belles de break

DIESEL

Audi A5 Avant

2.0 TDI Hybride S tronic S line - 204 ch

64 270 € / 61 700 €*



Le vrai prix:

les 8 % de remise compensent largement les 2 525 € de malus (éclo + poids).

L'entretien:

un passage à l'atelier sera requis tous les 30 000 km ou tous les deux ans.

DIESEL

BMW Série 3 Touring

320d xDrive M Sport - 190 ch

62 700 € / 59 200 €*



Le vrai prix: 9 % de ristourne et 2 182 € de malus. La Série 3 est la moins chère de ce match.

L'entretien:

selon les indications de l'ordinateur de bord (en général tous les 30 000 km ou 2 ans).

■ Signe des temps, l'A5 ne propose qu'une seule motorisation diesel, un 2.0 TDI doté d'une hybridation en 48 V et développant 204 ch. Cette version existe en traction, comme ici, mais également en quattro, moyennant un supplément de 2 500 € (finition S line uniquement).

■ BMW ayant récemment simplifié sa gamme, la 320d Touring n'existe plus désormais qu'en version à quatre roues motrices xDrive. Paradoxal pour une marque réputée pour ses modèles à propulsion ! Restylée en 2022, la Série 3 devrait être profondément revue en 2026.



PHOTOS: N. SOLER

MERCEDES CLASSE C BREAK

DIESEL

Mercedes Classe C Break

220 d AMG Line - 194 ch

63 250 € / 61 200 €*



Le vrai prix : 6 % de remise et les malus les moins élevés du dossier : 1 730 € au total.

L'entretien :

Mercedes préconise une révision tous les ans ou tous les 25 000 km, au premier des deux termes atteint.

■ La 220 d est la plus puissante des Classe C Break, qui se décline aussi en 200 d (163 ch). Elle existe également avec une transmission intégrale 4Matic, facturée 2 400 €. Dans tous les cas, la Mercedes se contente d'une hybridation légère.

A l'heure où les SUV dominent, choisir un break familial fait figure d'acte de militant du plaisir de conduite ! Justement, ça bouge parmi les premium, l'inédite Audi A5 Avant partant à l'assaut des BMW Série 3 Touring et Mercedes Classe C Break.

En France, il se vend dix fois plus de SUV que de breaks. Ces derniers ont pourtant abandonné depuis longtemps leurs oripeaux "d'utilitaires" et se posent désormais en alternatives stylées et sportives... non sans succès. En effet, les carrosseries Avant représentaient les trois quarts des ventes de la précédente Audi A4 ! Cette A5 Avant qui la remplace (après un changement de matricule qui sème la confusion) revêt donc une importance capitale, d'autant qu'elle doit faire face à deux rivales solidement établies que sont la BMW Série 3 Touring et la Mercedes Classe C Break.

Nous les opposons ici dans leurs versions diesels et dans des finitions à connotation sportive. Que la meilleure gagne !

Style et technologie

Facès félin, flancs musclés, profil élancé : l'A5 Avant respire le dynamisme. Mais pas au point de ringardiser ses deux concurrentes. Que ce soit la Série 3 Touring en finition M Sport ou la Classe C Break en configuration AMG Line, toutes deux ont enfilé leur survêtement ! Idem dans l'habitacle, avec des volants à trois branches et des sièges enveloppants, mêlant similibricuité et suédine ou tissu. >>>

PHOTOS: N. SOLER



Audi A5 Avant

La planche de bord est dominée par une grande dalle numérique composée de deux écrans de 11,9"/30 cm et 14,5"/36 cm. Le troisième écran face au passager est inclus dans le pack Tech Plus (2 780 €). L'instrumentation numérique est fouillis, mais la finition, léchée.



PHOTOS: N. SOLER



BMW Série 3 Touring

La grande dalle numérique "posée" sur la planche de bord offre une belle définition mais, là encore, l'instrumentation apparaît peu lisible. On note, en outre, un certain manque de réactivité. Finition de qualité, mais les rangements font défaut.



PHOTOS: N. SOLER



Mercedes Classe C Break

Ici, les interfaces numériques sont réparties sur deux écrans distincts. Les menus sont riches, mais la navigation reste assez intuitive. Il est également possible de choisir le graphisme des compteurs. En revanche, certains plastiques clinquants déçoivent.



» C'est à bord de la BMW que l'on est le mieux installé, dans des sièges sport à l'ergonomie parfaite. On fait face à une large dalle numérique qui met l'accent sur le design, quitte à placer la lisibilité de l'instrumentation au second plan. On note également un certain manque de réactivité des menus, par ailleurs assez confus. L'Audi adopte, elle aussi, une vaste

dalle tactile, cette fois-ci propulsée par Android Auto et dotée de menus plus cohérents. En revanche, même critique pour l'instrumentation, esthétique mais embrouillée. Et si la position de conduite donne satisfaction, les sièges sport auraient pu offrir plus de maintien latéral. Au final, c'est la Mercedes qui impose la posture la moins naturelle, par la faute d'un volant

qui ne se rapproche pas assez. C'est aussi la seule à proposer plusieurs graphismes pour son instrumentation numérique, allant du plus classique au plus original. Les menus sont riches mais restent intuitifs.

Pingres et peu habitables

Côté équipement, les trois allemandes se contentent du minimum syndical. Il faudra,

par exemple, déboursier de 650 à 2 780 € pour avoir la clé mains libres, ou encore entre 2 950 et 6 030 € pour bénéficier de la conduite semi-autonome. La BMW ose même facturer en supplément la caméra de recul ou la recharge sans fil du smartphone ! Et les places arrière ? Elles ne figurent clairement pas parmi les priorités de ces breaks. La place centrale



La position de conduite est facile à trouver, mais les sièges, pourtant dits "sport", manquent de maintien. Habitabilité correcte, sans plus, aux places arrière, la banquette moelleuse et bien dessinée est accueillante. Ses occupants bénéficient par ailleurs de série d'un réglage séparé de la climatisation. Le coffre dispose d'une large ouverture et de formes régulières. Dommage qu'il soit affublé d'un rebord un peu trop imposant au niveau du seuil de chargement.

A. SAUNIER



C'est la BMW qui présente la meilleure position de conduite du match, avec de grandes amplitudes de réglages et des sièges assurant un excellent maintien. Là encore, les places arrière ne sont guère généreuses, et si la banquette est ergonomique, son assise apparaît un peu trop ferme. Clim' trizone de série. On aurait aimé un coffre plus spacieux, les passages de roue étant envahissants, mais la lunette qui s'ouvre séparément du hayon facilite les chargements.

A. SAUNIER



A bord de la Classe C, on manque d'amplitude pour régler son volant en profondeur, ce qui rend plus difficile la recherche d'une bonne position de conduite. Les places arrière offrent quelques précieux centimètres en plus. Néanmoins, le dossier de la banquette, un peu trop vertical, nuit au confort. Dommage que le coffre ne soit pas un peu plus haut, mais il est large et comporte des tirettes pour rabattre facilement les dossiers des sièges arrière.

A. SAUNIER



est systématiquement sacrifiée, et les cotes d'habitabilité sont juste correctes. Dans le détail, la Classe C offre quatre petits centimètres de plus aux jambes que ses deux rivales, mais c'est dans l'A5 que l'assise est la plus ergonomique. Enfin, côté coffre la cuillère de bois revient à la Série 3 Touring, avec seulement 459 dm³. Pour ne rien arranger, la soute de la BMW est pénalisée

par une ouverture étroite et des formes tarabiscotées. L'Audi fait nettement mieux, avec 490 dm³ et un espace bien pensé, même s'il faut composer avec un seuil surélevé qui complique le chargement. C'est donc la Mercedes qui décroche la médaille d'or avec ses 495 dm³ et une soute large et bien pensée (à l'image des tirettes pour rabattre la banquette). En attendant de futures

versions hybrides rechargeables, la seule motorisation électrifiée de la gamme A5 est un 2.0 TDI de 204 ch assisté par un moteur électrique de 24 ch intégré à la boîte auto. S tronic, et complété par un alterno-démarreur. L'ensemble est alimenté en 48 V par une batterie LFP d'une capacité brute – respectable – de 1,7 kWh, et autorise de (brèves) phases de roulage en mode électrique.

Ce groupe motopropulseur fait globalement preuve de douceur, même si certains redémarrages s'accompagnent de vibrations.

Hybride, pour quoi faire ?

En revanche, l'A5 n'en tire pas de profit au chapitre de la sobriété, où elle ne fait pas mieux que ses (excellentes) rivales, sauf en ville. Il faut dire que l'hybridation pèse sur la balance: >>>



» L'A5 s'approche des 2 tonnes à vide et avoue ainsi 165 kg de plus que la BMW ! Cette dernière séduit par son agrément mécanique, avec un moteur au caractère volontaire, dépourvu de vibrations et associé à une boîte auto. à 8 rapports aussi douce que réactive. C'est aussi – d'un cheveu ! – la plus frugale de notre plateau, avec 6 l/100 km en moyenne. Sur autoroute, c'est la Mercedes qui s'alimente à la pipette (5,6 l/100 km !), tout en se posant en championne des accélérations. Mais sa mécanique se montre un peu trop sonore, sa boîte manque à la fois de vivacité et de douceur, tandis que son alerno-démarrreur réagit un peu tard lorsque l'on redémarre : agaçant en ville.

La BMW, compromis idéal

Côté châssis, la Classe C souffle le chaud et le froid. D'un côté, une direction douce et précise, une pédale de frein facile à doser. De l'autre, des suspensions fermes sur les compressions, mais un peu trop lâches en détente, et une certaine inertie dans les enchaînements. Seule traction de ce match, l'A5 souffre bien de quelques pertes de motricité et d'effets de couple dans le volant, mais elle offre un comportement efficace et bien équilibré, sa direction pourrait cependant procurer davantage de sensations. En contrepartie, c'est la plus fermement suspendue des trois. La Série 3 réalise pour sa part le compromis idéal, avec une direction très incisive (presque trop !), un compromis confort/tenue de route proche de la perfection, une belle agilité et une vocation "tous temps" grâce à sa transmission intégrale de série. Seul point noir, une pédale de frein spongieuse et manquant de progressivité, qui complique inutilement le dosage de la décélération. Consolation : la BMW est la moins chère de notre trio...



NOS MESURES	Audi A5 Avant	BMW Série 3 Touring	Mercedes Classe C Break
Vitesse maxi ⁽¹⁾	240 km/h	225 km/h	242 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s1	29s7	28s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s	6s	5s1
Consommation moyenne	6,1 l/100 km	6 l/100 km	6,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,2/6,1/5,9 l/100 km	5,7/5,7/6,7 l/100 km	6/5,6/6,7 l/100 km
Poids	1 957 kg	1 792 kg	1 850 kg
Diamètre de braquage	12,2 m	12 m	11,1 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	66 m	65 m

1. Donnée constructeur.

LA TECHNIQUE	Audi A5 Avant	BMW Série 3 Touring	Mercedes Classe C Break
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 24 ch	Alerno-démarrreur	Alerno-démarrreur
Cylindrée	1 968 cm ³	1 995 cm ³	1 993 cm ³
Puissance fiscale	11 CV	10 CV	11 CV
Puissance maxi	204 ch à 3 800 tr/mn	190 ch à 4 000 tr/mn	194 ch à 3 600 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1 750 tr/mn	400 Nm à 1 750 tr/mn	440 Nm à 1 800 tr/mn
CO ₂ /Malus	132 g/km/+ 2 525 € ⁽¹⁾	142 g/km/+ 2 182 € ⁽¹⁾	123 g/km/+ 1 730 €
Transmission	Aux roues AV	4x4	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 8 vitesses	Automatique, 9 vitesses
Pneus AV/AR	245/40 R19	225/45 R18/255/40 R18	225/45 R18/255/40 R18
Réservoir	60 litres	59 litres	66 litres
Dim. L x l x h, en m	4,83 x 1,86 x 1,46	4,71 x 1,83 x 1,45	4,80 x 1,82 x 1,46
Durée de garantie	2 ans (km illimité)	2 ans (km illimité)	2 ans (km illimité)

1. Malus écolo + malus au poids.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6)⁽¹⁾ • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Rétro. int. jour/nuit auto.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR • Clim' auto. trizone⁽²⁾ • GPS • Hayon électr. • Instrumentation numérique • Jantes alliage • Mirror Screen • Palettes au volant • Rétros rabattables électr. • Vitres AV/AR électr. • Volant cuir multifonction.

EN OPTION	Audi A5 Avant	BMW Série 3 Touring	Mercedes Classe C Break
Caméra de recul	Série	3 000 € ⁽³⁾	Série
Conduite semi-autonome	6 030 € ⁽⁴⁾	3 000 € ⁽³⁾	2 950 € ⁽⁴⁾
Chargeur smartphone à induction	Série	1 400 € ⁽⁵⁾	Série
Clé mains libres	2 780 € ⁽⁴⁾	1 400 € ⁽⁵⁾	650 €
Sièges AV électriques/chauffants	950 €/Série	1 250 €/Série	Série ⁽⁶⁾ /Série

1. + airbags genoux et central sur Classe C. 2. Bizone sur A5. 3 et 5. Options groupées. 4. Pack d'équipements. 6. Partiellement électrique.

LES NOTES DU	Audi A5 Avant	BMW Série 3 Touring	Mercedes Classe C Break
Comportement routier	16	17	15
Equipements de sécurité	11	10	12
Agrément/performances	15	16	14
Confort/insonorisation	14	18	15
Equipements de confort/garantie	15	14	16
Habitabilité/coffre	8	7	10
Aspects pratiques	13	13	15
Présentation/ finition	16	16	14
Consommation	18	18	18
Prix	9	11	10
	3 ^e 135/200	1 ^{re} 140/200	2 ^e 139/200



Le verdict



Victoire : BMW Série 3 Touring

Plutôt homogène, l'A5 Avant perd de précieux points côté habitabilité et tarifs. Un peu moins étriquée que ses rivales, la Classe C affiche également un équipement moins pingre. Grâce à un tarif plus serré et à ses qualités routières, la Série 3 remporte ce match, malgré son coffre plus petit et une dotation lacunaire.

UN PARTENAIRE EXCLUSIF

RIEN QUE POUR VOUS

DU 4 MARS AU 30 AVRIL 2025

Votre contrôle technique peut vous rapporter gros !



CHAQUE SEMAINE

1000€*
à gagner

ou 7€* sur **Cheerz**

JEU
100 %
GAGNANT

RDV sur dekra-norisko.fr



NORISKO

AUTOCONTROL

TOUS NOS PARTENAIRES
SUR club.autoplus.fr



mobilité club
france



NORISKO



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 30€* (1)
☐ Je choisis l'offre **Liberté** : adhésion pour un an. Je règle 2,50 € par mois par prélèvement (2) (tarif valable 1 an)

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](https://www.kiosquemag.com)

**MANDAT DE
PRÉLEVEMENT**

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 #D1674746

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 434067. *Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion. **A remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 30 avril 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à dpd@newworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/fr> Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.





ÉLECTRIQUE

Lynk & Co 02

More - 272 ch

39 995 € / 39 995 €*



QUE VAUT LE NOUVEAU SUV ÉLECTRIQUE SUÉDO-CHINOIS ?

L'attaque des clones

La jeune marque chinoise, cousine de Volvo, compte gagner en notoriété en France grâce à ce second modèle. Au programme, un SUV compact électrique qui soigne look, tarifs, équipements et performances.

Lynk & Co ? Cette marque encore peu connue chez nous a été créée conjointement par Volvo et Geely, le groupe chinois dont le constructeur suédois est désormais une filiale. Son premier modèle, le 01, un SUV hybride rechargeable dérivé du Volvo EX40, est apparu en 2020 et vient d'être restylé. Le 02 inaugure une nouvelle stratégie,

avec l'ouverture progressive de points de vente en Europe. Un peu plus court que son grand frère (4,46 m contre 4,55 m), ce "SUV compact coupé" cache lui aussi des dessous (en partie) scandinaves : même si cela ne se voit pas, il dérive étroitement du Volvo EX30 (plate-forme SEA allongée pour l'occasion de 23 cm), lui-même plus tout à fait nordique de conception.

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : sa fabrication chinoise le prive de bonus, mais ne l'empêche pas de rester compétitif. Aucun rabais en vue pour l'instant.

L'entretien : une révision tous les 2 ans ou tous les 30 000 km, possible chez certains concessionnaires Volvo.

L'équipement : tout est de série ! Conduite semi-autonome, toit panoramique, sièges chauffants... Le deuxième niveau More y ajoute sièges électriques, sellerie simili, caméra 360°, chargeur 22 kW...

Le nouveau venu attire l'attention par son rapport prix/prestations : dès 35 995 € en entrée de gamme Core, il propose une puissance généreuse et un équipement complet. Face à lui, la concurrence est étoffée, à commencer par les français (Peugeot E-3008 et Renault Scenic), incapables d'aligner des puissances équivalentes. Et en version More (39 995 €), testée ici, il fait le plein d'équipements (hifi, pompe à chaleur, sièges AV électriques, etc.).

Plus efficace que sportif

A bord, l'inspiration de Tesla est patente. Le poste de conduite est minimaliste, flanqué d'un large écran (15,4"/39 cm) regroupant toutes les commandes. Joliment réalisé, mais pas spécialement pratique... Trop de manipulations pour certaines fonctions basiques (modes de conduite, ordinateur de bord) ! Et le sens des priorités n'est pas son fort. Une caméra à selfie ? Amusant

dans les embouteillages, mais un planificateur d'itinéraire aurait été bienvenu avec le GPS... Au moins, le conducteur n'est pas lésé : à défaut d'être particulièrement enthousiasmant, ce 02 fait preuve d'une étonnante vivacité. Les 272 ch travaillent en douceur et sans éclat (comme toujours en électrique), mais signent des chronos énergiques (0 à 100 km/h mesuré en 6s2). La bonne surprise vient du comportement rigoureux et équilibré de ce SUV de presque 1,9 tonne (la catégorie connaît bien pire sur la balance). En digne propulsion, il fait preuve d'une belle agilité, tout en restant neutre dans ses réactions. Et le maintien de caisse, assez ferme, rassure... au prix d'une suspension parfois raide et infligeant quelques trépidations sur revêtement dégradé. Pas si gênant, et la direction, atone et légère (même réglée au plus ferme), prend soin de rappeler que ce SUV ne mise pas sur la perfor-



Bien construit et pourvu de matériaux de bonne facture, l'habitacle présente un agencement épuré 100 % numérique. Le volant à méplat est original.



Nombre de places : 5

L'espace ne manque pas grâce à l'empattement généreux, et la banquette se montre confortable. Mais l'ambiance est un peu engoncée à cause des sièges avant imposants et de la haute ceinture de caisse.



Volume : 375 dm³

Décevant compte tenu du gabarit, le coffre affiche une capacité modeste. La banquette ne coulisse pas.



On se console avec le petit "frunk", sous le capot avant, qui permet de ranger les câbles de charge.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Conduite semi-autonome avec assistant de changement de voie • Gestion auto. codes/phares • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto. • Alerte de circulation aux intersections, etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° • Chargeur de smartphone à induction (x2) • Clé mains libres • Clim' auto. bizona + pompe à chaleur • Connexion 5G/wi-fi • Ecran tactile 15,4"/39 cm • GPS • Hayon électr. • Hi-fi 14 HP • Jantes alliage 19" • Mirror Screen • Toit panoramique • USB (x3) • Sellerie cuir vegan • Sièges AV électr. et chauffants, etc.

En option Agrément : • Attelage (950 €) • Roues hiver (2 393 €).



PHOTOS : A. SAUNIER

La rampe de leds en surplomb façon béquet améliore l'aérodynamisme et apporte un peu d'originalité au dessin finalement classique du 02. Attention à la visibilité arrière, pénalisée par les épais montants et la ligne de toit fuyante.

mance mais privilégie la fibre familiale, malgré la cavalerie généreuse. Enfin, l'unique batterie proposée (66 kWh) n'en fera pas un grand voyageur : elle permet environ 350 km d'autonomie d'après nos mesures, et 300 km

maxi sur autoroute, obligeant à une pause tous les 250 km. La recharge rapide se fait heureusement jusqu'à 150 kW, ce qui permet de récupérer 80 % de capacité en 30 mn environ, une durée dans la moyenne.

NOS MESURES



Vitesse maxi	183 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	26s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6
Autonomie moyenne	355 km
Route/Autoroute/Ville	385/300/385 km
Temps de charge prise domestique	23 h (à 3,1 kW)
Wallbox (7,4 kW)/Prise rapide	11 h/30 mn ⁽¹⁾
Poids	1 885 kg
Diamètre de braquage	11,9 m
Freinage 130 à 0 km/h	61 m

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion NMC	66 kWh (capacité nette)
Puissance fiscale	NC
Puissance maxi	272 ch
Couple maxi	323 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 1 rapport
Pneus	245/45 R20
Dim. L x l x h, en m	4,46 x 1,85 x 1,57
Durée de garantie	4 ans ou 120 000 km ⁽²⁾

1. De 10 à 80 % de capacité, à 150 kW maxi.
2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km

LE LYNK & CO 02 À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Lynk & Co 02 More, 66 kWh (39 995 €, 272 ch) est évalué dans la catégorie des SUV électriques compacts et familiaux de 250 ch et plus, qui comprend notamment : Ford Explorer RWD Ext. Range, 79 kWh (37 800 €, 286 ch), Smart #3 Pro+, 62 kWh (39 900 €, 272 ch), Skoda Elroq Plus 85, 77 kWh (36 900 €, 286 ch), Tesla Model Y Propulsion, 60 kWh (41 990 €, 299 ch), Volkswagen ID.4 Pro, 77 kWh (39 800 €, 286 ch), Volvo EX40 Start, 79 kWh (41 100 €, 272 ch).

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

Le verdict



Intéressant

Ce nouveau SUV électrique ne s'expose à aucun reproche sévère et, pour moins de 40 000 €, parvient à proposer un équipement sans faille ainsi qu'un agrément et des performances de bon niveau. Reste à surmonter une image de marque et un réseau embryonnaires...



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

CETTE SEMAINE

Le Citroën C3 Aircross

Après la citadine C3 au début de l'été dernier, c'est au tour du SUV citadin C3 Aircross d'évoluer en profondeur. Partageant de nombreux éléments techniques communs, ces deux véhicules se distinguent désormais par un rapport prix/équipement très séduisant dans leur catégorie respective. Affiché à partir de 19 700 €, le C3 Aircross se positionne ainsi face au Dacia Duster (19 990 €), réputé pour ses tarifs au ras des pâquerettes. Nous avons testé durant plusieurs jours une version Max

(haut de gamme, avec clim' auto., GPS sur écran tactile 10,25"/26 cm, jantes alu 17"...), équipée du moteur 1.2 Hybride e-DCS6 de 136 ch. Son tarif atteint 27 900 € (sans remise négociable possible au lancement commercial de la voiture), auquel s'ajoute un malus de 210 €. Parmi les options disponibles, signalons la possibilité d'obtenir deux petites places supplémentaires dans le coffre, pour 850 € de plus. Une configuration sept places inédite sur ce segment, que nous ne manquerons pas de tester très prochainement.



Sur l'autoroute : plaisant mais peu efficient

Le C3 Aircross s'est montré agréable à conduire sur les grands axes. Volontaires, les 136 ch nous ont permis de nous insérer facilement dans la circulation. Et malgré un physique "d'armoire normande", les bruits d'air sont assez contenus. Seul l'appétit (environ 7,5 l/100 km) déçoit ici.



Charger le coffre avec un peu de réflexion

Nous avons apprécié le volume important (jusqu'à 1,6 m³) et le plancher plat pour charger des objets encombrants comme notre matériel de bricolage. Bémols : le seuil élevé, l'absence de parois planes et le cache-bagages rigide, peu pratique à manipuler, compliquent la tâche.



Un infodivertissement sommaire...

L'écran affiche des menus clairs et intuitifs, mais au contenu basique. Bien vu : l'aide au maintien dans la voie et l'alerte de survitesse se désactivent directement par l'un des deux boutons physiques à gauche du volant. En revanche, l'image de l'écran se figeait à chaque arrêt de notre véhicule d'essai, sans possibilité de la réactiver. Un bug qu'on espère vite réglé...

Un bouchon ? Il passe en douceur

Dans un trafic dense, voire saturé, nous avons apprécié la position de conduite surélevée, qui optimise la visibilité vers les véhicules qui précèdent. Douce, la transmission ne génère aucun à-coup, et le moteur 1.2 Hybride se fait oublier (petites phases en mode 100 % électrique, stop/start discret...). En ville, l'appétit a été modéré (6,5 l/100 km environ).



A l'arrière : le cinq places supérieur au sept

En version cinq places, la banquette (fixe) est plus reculée qu'en sept places (+ 850 €), offrant davantage d'espace aux jambes. Nos passagers se sont installés à leur aise, sur une assise souple, légèrement surélevée pour mieux soutenir les cuisses. En outre, ils ont apprécié de pouvoir glisser les pieds sous les sièges avant pour détendre les jambes.



Les ralentisseurs avalés en souplesse

Fidèle à la réputation de la marque, le C3 Aircross soigne le confort. Une qualité qu'il doit à ses grands débattements de suspensions, à ses amortisseurs à butées hydrauliques et à ses gros pneus à flancs hauts (215/60 R17). Les ralentisseurs prononcés ou les nids-de-poule sont absorbés sans cogner ni secouer les occupants. Agréable !



PHOTOS: A. SAUNIER

Effectuer un créneau, c'est facile !

Avec 4,40 m de long (4,24 m pour le Renault Captur), le C3 Aircross en impose pour un "petit" SUV. Mais au moment de le garer, la direction légère et la bonne visibilité facilitent les manœuvres. Seul reproche : le sélecteur de vitesses, lent, oblige à bien décomposer les mouvements.

Notre verdict Polyvalence et esprit familial

Derrière un physique viril, empreint d'une forte personnalité, le C3 Aircross offre une habitabilité généreuse. Il se montre facile à conduire, confortable et rassurant en toutes circonstances. Mais les petits "couacs" du système d'infodivertissement, aux fonctions basiques, nous ont agacés en ville. Enfin, sur route, les amateurs de conduite seront déçus de son comportement peu dynamique.

Les petites routes : en mode tranquille

En rase campagne, le C3 Aircross oblige à prendre son temps. Des centaines de kilomètres effectués à son volant nous confirment qu'il est inutile de le brusquer. Direction légère et peu précise, prises de roulis prononcées et châssis pataud se prêtent mal à une conduite dynamique. Au contraire, pour en tirer un meilleur parti, un rythme "cool" s'impose.



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Kit réparation crevaison Ring compresseur + liquide 450 ml



PHOTOS : Y. LEFEBVRE



Kit de réparation crevaison Ring RTK4FR, 50,90 €. Recharge RTS450FR, 25,90 € dans les centres Roady.

Une crevaison n'est pas toujours synonyme de galère. Si le trou (6 mm maxi) n'est pas sur le flanc, il est possible d'injecter rapidement un produit colmatant "antifuie", en attendant une réparation définitive. Ring Automotive propose un kit semblable à ceux fournis dans les autos sans roue de secours.

Comment ça marche ?

Le kit, dans une pochette avec bande Velcro pour se fixer sur la moquette, inclut un compresseur 12 V de 120 W avec manomètre intégré, un câble allume-cigare de 3,5 m et un tuyau de 50 cm. Il peut être utilisé seul pour ajuster la pression des pneus. En cas de crevaison, il faut visser

la cartouche de 450 ml de produit colmatant sur la valve, puis raccorder le flexible du compresseur à la cartouche. L'air injecte alors le liquide dans le pneu et, après ajustement de la pression, le produit est réparti au bout de 8 km. La réparation peut tenir 200 km à 80 km/h. Des recharges sont vendues seules. A noter, la date de péremption est à vérifier avant usage.

Au final ● ● ●

Les temps de gonflage (5 mn pour 2,5 bars) et de réparation (moins de 6 mn) sont dans la norme. Le manomètre est presque juste (- 0,1 bar), câble et tuyaux offrent une bonne portée. Le produit, compatible avec toutes les valves, se rince facilement à l'eau.

Bien ● ● ● Moyen ● ● ● Décevant ● ● ●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

L'hybridation



N. SOLER

Sur une hybride, les moteurs thermique **1** et électrique **2** se complètent en compensant chacun les faiblesses de l'autre. Résultat, une conso et des émissions polluantes en baisse.

Les hybrides représentent la moitié des immatriculations de voitures neuves. Quel est leur principe de fonctionnement ?

Comment ça marche ?

Le rendement du moteur thermique est médiocre (42 % maximum de l'énergie contenue dans le carburant est convertie en force motrice) et il se montre peu efficace à basse vitesse.

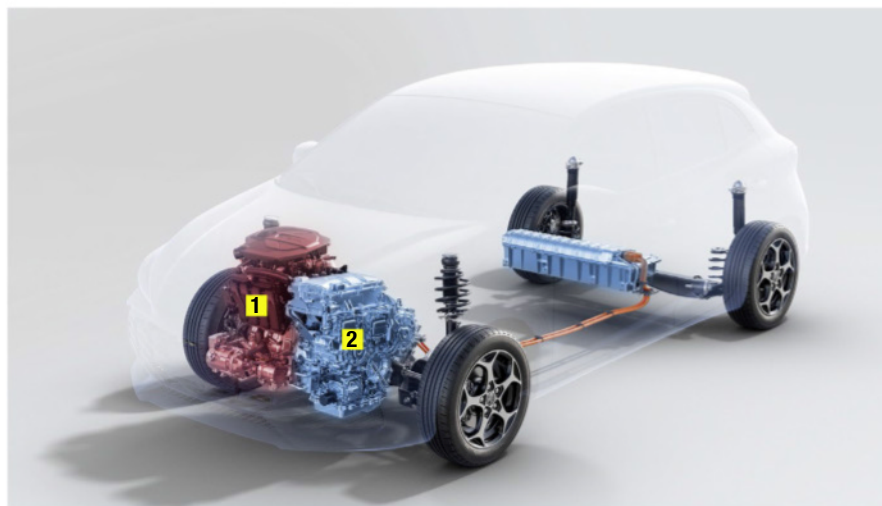
C'est l'inverse pour le moteur électrique ! D'où l'idée de combiner les deux. La machine électrique vient suppléer le bloc thermique à basse vitesse et à l'accélération, réduisant la consommation. Elle fait aussi office de générateur, ce qui permet de récupérer lors des décélérations une partie de l'énergie cinétique qui aurait été dissipée par les freins sous forme

de chaleur. Stockée dans une batterie, l'énergie récupérée peut être réutilisée à l'accélération suivante pour relancer l'auto, abaissant encore la conso.

A l'usage

On compte trois types d'hybrides. Les légères (ou "mild hybrid"), dotées d'un moteur électrique peu puissant et d'une petite batterie, sont incapables

de rouler sans leur bloc thermique. Les "full hybrid", aux accumulateurs plus gros et aux machines électriques plus puissantes, peuvent rouler en électrique sur de courtes distances. Enfin, les hybrides rechargeables reçoivent une grosse batterie à brancher sur secteur, et peuvent parcourir des dizaines de kilomètres avant de lancer leur moteur thermique.



MG MOTOR

LE TUTO

Par Soufyane Benhammouda



25 mn

Difficulté



Comment bien dessaler son auto

Après l'hiver, le sel accumulé sur la voiture favorise la corrosion et dégrade la carrosserie. Voici nos conseils pour un nettoyage efficace de tous les minéraux résiduels.

AVANT DE VOUS LANCER...

■ Assurez-vous que les brosses des rouleaux sont bien en microfibre douce pour éviter toute microrayure sur la carrosserie. Pensez aussi à retirer l'antenne avant de commencer.

■ Lors de l'utilisation de la lance haute pression, n'insistez pas sur les joints pour ne pas les endommager ou les décoller. Contournez les zones chaudes (échappement, disques de frein), ainsi que les éléments électriques sous le capot (alternateur, boîte à fusibles). Le jet pourrait endommager les composants ou voiler les pièces métalliques.

■ Pour un dessalage efficace et rapide, procédez de haut en bas, afin de profiter de l'écoulement de l'eau et de garantir l'élimination de tous les dépôts de sel. Cette méthode est applicable à toutes les zones à nettoyer.

■ Orientez les roues avant pour accéder facilement derrière elles. Si quelqu'un peut les braquer pendant que vous utilisez le jet, cela vous permettra de gagner du temps. Si votre véhicule est équipé d'une suspension pneumatique, activez la position haute pour surélever le châssis et faciliter l'opération.

CE QU'IL VOUS FAUT

Lavage aux rouleaux avec nettoyage châssis : 20 €
15 mn de jetons pour le lavage à haute pression : 10 €
Chiffon microfibre propre : 2 €



1 **Prélavez le châssis.** Le sel est néfaste pour les soubassements. Il est donc crucial de bien nettoyer le châssis à l'aide des rampes de lavage dédiées ou d'une lance haute pression. Sélectionnez le programme approprié (20 € pour 10 mn) pour chasser le sel des zones difficiles d'accès.



2 **Rincez à l'eau claire.** Pour un lavage optimal, utilisez la lance haute pression en mode rinçage à l'eau claire. Bon à savoir, le savon est inefficace contre le sel. L'absence de mousse permettra aussi de mieux voir les zones à traiter.



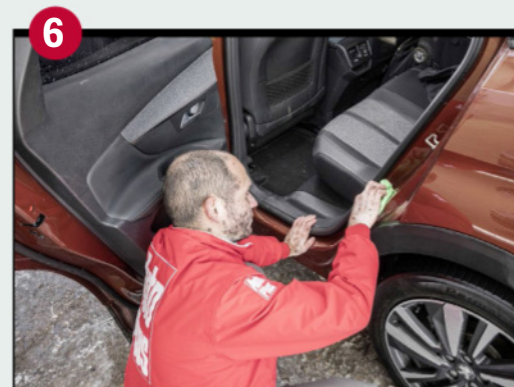
3 **Nettoyez les passages de roue.** Servez-vous du jet haute pression pour éliminer le sel accumulé autour des roues, où les projections sont les plus fréquentes. Commencez par le point le plus haut au centre, puis dirigez le jet vers le bas. Evitez d'arroser directement les freins encore chauds.



4 **Dessalez le châssis.** Toujours avec la lance haute pression en mode eau claire, attaquez-vous aux parties accessibles des soubassements (sous les pare-chocs et les bas de caisse). Deux minutes suffisent par côté. Profitez-en pour passer rapidement sur la baie moteur.



5 **Rincez la voiture.** Aspergez ensuite entièrement la carrosserie de la même manière, en commençant par le toit et en descendant progressivement. Cela permet de se débarrasser des dernières impuretés qui pourraient ternir la peinture ou, à terme, dégrader le vernis.



6 **Finissez par les seuils de porte.** A l'aide d'un chiffon microfibre humide, essuyez les traces de sel présentes sur le seuil des portes et du coffre. Cette étape est essentielle pour garantir une protection durable, car ces zones sont sujettes à la corrosion.

PHOTOS: A. CORTESI

Acheter une voiture d'occasion



Rubrique coordonnée par
Pierre-Louis Champeaux



MINI "HATCH" 3 PORTES



Le bilan au bout de 2

DE 2001 À 2006 : MINI R50



PHOTOS : MINI

DE 2007 À 2014 : MINI R56



PHOTOS : MINI

DE 2014 À 2023 : MINI F56



PHOTOS : MINI

LES DATES CLÉS

Septembre 2001 : lancement de la **Mini R50** en 3 portes essence, avec un 1.6 de 90 (One et One Pack) ou 115 ch (Cooper). BVM5 de série, BVA en option sur One Pack et Cooper.

Juin 2002 : nouveau 1.6 à compresseur (163 ch, BVM6) sur Cooper S.

Mai 2003 : nouveau 1.4 diesel de 75 ch (BVM6) sur One D et One D Pack.

Juillet 2004 : retouches (projecteurs à vitre

lisse, feux, combiné). Cooper S passe à 170 ch, nouvelle variante Cabriolet (gamme idem 3 portes sauf One Pack et diesel).

Juillet 2005 : le diesel passe à 88 ch. Séries spéciales Seven, Park Lane et Checkmate.

Janvier 2007 : arrivée de la **Mini R56** 3 portes en One (1.4 de 95 ch), Cooper (1.6 de 120 ch), Cooper S (1.6 de 175 ch) et Cooper D (1.6 diesel de 110 ch), toutes en BVM6 ou BVA6.

Septembre 2008 : version sportive John Cooper Works (1.6 turbo de 211 ch).

Mars 2009 : One déclinée avec le 1.4 de 75 ch (BVM6) en 3 portes. Le cabriolet reçoit à son tour la nouvelle carrosserie. Séries 50 Mayfair et 50 Camden en juin.

Janvier 2010 : 1.6 de 75 ou 98 ch sur One, 1.6 de 122 ch sur Cooper, 1.6 de 184 ch sur Cooper S et 1.6 diesel de 90 ch sur One D.



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean



PHOTOS: F. GROUT

4 ans

Voilà près d'un quart de siècle que la Mini "made in BMW" séduit les citadins. Mais ces trois générations d'apparence assez proches cachent de grosses disparités au chapitre fiabilité, les nids à problèmes côtoyant des modèles fiables. Voici comment séparer les coups de cœur des crève-cœurs...

LES POINTS À SURVEILLER

MINI R50

Attention à la fiabilité des premiers modèles (2001-2004), très aléatoire. Les problèmes sont nombreux et coûteux, atteignant souvent le prix d'achat de la voiture en occasion. Bref, des autos à éviter.

Boîtes de vitesses: qu'elle soit automatique (type CVT, de 4 000 à 7 000 €) ou mécanique (de 2 500 à 3 000 €), elle est fragile, surtout jusqu'au restylage de 2004. C'est mieux ensuite, sauf en diesel.

Direction: fréquentes avaries de la pompe (coût de 700 à 1 500 €) sur les autos non restylées. Gare aux bruits en braquant!

Distribution: la chaîne qui équipe le 1.6 des Cooper S est faiblarde et peut casser.

Embrayage: il est souvent à remplacer prématurément, parfois dès 20 000 km (de 800 à 1 200 €).

Turbo: sur le diesel (d'origine Toyota), nombreuses casses (1 500 €), surtout sur la version de 75 ch.

Vitres: contrôlez leur fonctionnement,

tout comme celui du verrouillage centralisé et du toit panoramique si l'auto convoitée en est dotée.



S. PISSOT

MINI R56

Distribution: la chaîne du 1.6 Turbo (Cooper S et John Cooper Works) de 2007 à 2010 est fragile (de 900 à 2 500 €, 8 000 € si casse moteur). Encore des soucis jusqu'en 2012.

Injecteurs: grippage et fuites sur les Cooper D de 2007 à 2010 (1 500 € les quatre).

Toit ouvrant: dysfonctionnements du système électrique (mécanisme à changer, de 1 200 à 2 500 €) sur les autos de 2007-2008.

Turbo: grippage à l'origine de pertes de puissance sur les Cooper D de 2007 à 2010 (de 2 300 à 3 000 €).

Volant moteur: quelques défaillances prématurées en diesel, principalement sur les Cooper D de 110 ch. L'embrayage est alors à remplacer (2 500 € le tout).

MINI F56

Pédale d'embrayage: si des grincements se manifestent lorsque la pédale est sollicitée, son remplacement peut être nécessaire (de 550 à 700 €).

Toit ouvrant: comme sur la génération précédente, il peut se montrer capricieux. Un bruit suspect et/ou un mauvais guidage du toit ouvrant trahit un défaut du mécanisme. A la clé, le changement de l'ensemble vous coûtera au minimum 2 500 €. Avant l'achat, pensez à vérifier son bon fonctionnement, à l'ouverture comme à la fermeture.



B. FILSER/MINI

Octobre 2010: restylage (feux, boucliers). En diesel, 1.6 de 92 ch (One D) ou 112 ch (Cooper D), 2.0 de 143 ch (nouvelle Cooper SD).

Février 2012: série limitée Docklands sur base de One ou Cooper. Au printemps, séries Baker Street, Bayswater, Highgate, 50 Hampton, Green Park et Hyde Park.

Mars 2014: lancement de la **Mini F56** en One (1.2 de 102 ch), Cooper (1.5 de 136 ch),

Cooper S (2.0 de 192 ch), One D (1.5 de 95 ch) et Cooper D (1.5 de 116 ch).

Décembre 2014: variante 5 portes, gamme identique à la 3 portes (sauf JCW indisponible).

Mars 2015: nouveaux 1.2 de 75 ch (One), 2.0 de 231 ch (John Cooper Works) et 2.0 diesel de 170 ch (Cooper SD).

Mars 2016: nouveau cabriolet (gamme idem 3 portes sauf One), série Shoreditch.

Janvier 2018: retouches (feux "Union Jack", logos Mini et garnissages). Bloc 1.2 (75 et 102 ch) remplacé par 1.5 de mêmes puissances.

Mai 2019: 2.0 Turbo de 306 ch (BVA8) sur JCW, série limitée Canonbury.

Mars 2020: version électrique SE de 184 ch, arrêt des diesels.

Mars 2021: restylage (boucliers, bandeau de calandre ton caisse, feux), 178 ch sur Cooper S.

Acheter une voiture d'occasion



MINI



D. KRAUS/MINI



N. SOLER

Votre budget : 3 000 €

■ A prix plancher, l'achat d'une Mini "moderne" est possible, mais risqué. Les autos présentant un ou plusieurs soucis mécaniques sont nombreuses dans les annonces, surtout parmi les modèles de 2001-2004. Il reste néanmoins envisageable de se faire plaisir à petit prix avec une Mini R50 restylée en bon état.



MINI

LE BON CHOIX

Une R50 One ■ 6 CV ■ 90 ch ■ 175 km/h
■ 7,2 l/100 km ■ Coffre : 179 dm³

Pour les budgets serrés en quête d'une Mini sympa, mais pas trop dispendieuse, la One Pack est tout indiquée. Son moteur essence de 90 ch offre déjà un certain allant et réclame 1 l/100 km de moins que la version de 115 ch qui équipe la Cooper. A bord, la déclinaison Pack de la One se montre un peu moins pingre, avec le volant en cuir, la clim' et l'autoradio qui font cruellement défaut à l'entrée de gamme. Soyez attentif à la présence d'options (toit et rétros d'une autre couleur, jantes alu...), qui augmentent le sex-appeal de l'auto. Restylée, la Mini R50 change peu visuellement mais se révèle infiniment plus fiable. Et reste toujours aussi fun à conduire et peu pratique.

Vu une Pack de 2006 avec 162 000 km à 3 000 €

Votre budget : 7 000 €

■ Cette enveloppe permet de viser la deuxième génération de l'ère BMW (qui a racheté la marque en 2000). Son look proche du premier opus cache une palette de moteurs intégralement revue, issue de la collaboration entre la marque à l'hélice et PSA. Ce qui a, là aussi, entraîné quelques couacs côté fiabilité.



D. KRAUS/MINI

LE BON CHOIX

Une R56 Cooper ■ 6 CV ■ 122 ch ■ 184 km/h
■ 7,1 l/100 km ■ Coffre : 181 dm³

Profitant d'évolution moteur (passage de 120 à 122 ch pour la Cooper) début 2010 et retouchée quelques mois plus tard, la Mini R56 apparaît aboutie en version restylée. La fiabilité progresse, permettant un achat sans crainte en essence, hors versions sportives. Décevant en 75 ch, correct en 98 ch, le 1.6 atmosphérique devient réellement agréable dans sa déclinaison de 122 ch. Plaisant en conduite souple, il révèle son caractère au-delà de 4 000 tr/mn, sans trop faire grimper l'appétit. Côté équipement, la Mini R56 est radine. Il faut viser les autos dotées du pack Chili, qui inclut les phares, les essuie-glaces et la clim' automatiques, ainsi que le régulateur.

Vu une Pack Chili de 2012 avec 144 000 km à 6 990 €

Votre budget : 12 000 €

■ Plus grande (3,83 m contre 3,65 à 3,72 m pour les anciens opus), plus fiable, plus sobre, la Mini F56 a gagné en maturité sans perdre ses qualités originelles. Bonne nouvelle, les places arrière et le coffre profitent également de cette crise de croissance, sans toutefois transformer l'auto en un modèle de praticité.



N. SOLER

LE BON CHOIX

Une F56 Cooper ■ 7 CV ■ 136 ch ■ 201 km/h
■ 6,6 l/100 km ■ Coffre : 200 dm³

L'arrivée de moteurs trois cylindres sous le capot des One et Cooper pouvait laisser craindre le pire, il n'en est rien : la voiture est toujours aussi plaisante à mener. Direction franche, comportement dynamique, position de conduite près du sol, l'auto reste fidèle au cliché du karting. Toutefois, le 1.2 de 75 ch ne permet guère d'en profiter. La version 102 ch fait beaucoup mieux, et pourra être un bon choix sous la barre des 10 000 €. Le meilleur compromis est offert par la Cooper, encore plus sobre tout en affichant des performances très convaincantes. Dans les deux cas, visez, là encore, une auto enrichie du pack Chili, courante dans les annonces.

Vu une Pack Chili de 2015 avec 93 000 km à 11 690 €

ET EN DIESEL ?

La Mini R50 fait appel à un 1.4 diesel Toyota, associé à une boîte manuelle à 6 rapports. Cette dernière est fragile jusqu'au restylage de 2004. Côté moteur, on déplore quelques casses du turbo sur les 75 ch. Ce qui incite naturellement à viser une version de 88 ch. Mais celle-ci se faisant rare et étant vendue à des prix proches de ceux des premières R56 One D, difficile de préférer la plus ancienne.

ET EN DIESEL ?

L'offre démarre autour de 4 000 € avec des autos approchant les 200 000 km. Mais évitez les Cooper D de 110 ch, qui concentrent les soucis affectant les versions diesels. A petit prix, une One D (90/92 ch) enrichie d'options sera un bon choix. Sinon, une Cooper D dotée du pack Chili vous coûtera sensiblement la même chose que son homologue essence à âge et kilométrage équivalents.

ET EN DIESEL ?

En diesel, on retrouve un 1.5 de 96 ch sur la One D et sa déclinaison de 116 ch sur la Cooper D. Un trois cylindres un brin vibrant mais fiable et sobre (comptez environ 5,5 l/100 km en moyenne). Moins en vue que les essence, elles s'échangent dès 9 000 € en One D avec autour de 100 000 km au compteur. Pour une Cooper D, ajoutez environ 1 500 €. Deux bons choix si roulez beaucoup.

Citroën C4

Martine Faucher et son mari (*photo*) sont désarçonnés par la réaction de Citroën à la suite de la panne de leur C4. Mais c'est surtout la faible participation de la marque qui les offusquent.



JEROME SEVRETTE / ANDIA

1 021 € payés pour remplacer un calculateur à 40 100 km !

Lorsque l'on place le confort en tête de ses critères d'achat, le choix d'une Citroën s'impose souvent assez naturellement. En tout cas, il l'a été, début 2021, lorsque Martine Faucher, de Châteaugiron (35), décide de changer de voiture. Elle opte alors pour la C4 qui vient de sortir. Mais comme elle ne tient pas à tirer un trait sur les performances, elle privilégie la variante 1.2 PureTech de 155 ch. Une combinaison qui la satisfait jusqu'en janvier der-

nier, lorsqu'un voyant "Défaut moteur" s'allume au tableau de bord. Après un passage chez le concessionnaire, le souci est réglé. Du moins, c'est ce que croit notre lectrice.

Transfert de propriété

Malheureusement, deux jours plus tard, la berline tombe carrément en panne et doit être remorquée. Cette fois-ci, l'homme de l'art ne promet plus de régler le souci avec une mise à jour. En effet, il indique à Martine qu'il faut installer un nouveau

calculateur de contrôle du moteur. Evidemment, l'opération n'est pas indolore sur le plan financier, puisque le devis initial se monte à 1 702 €. Presque spontanément, Citroën propose toutefois d'abaisser la facture globale à 1 021 €, ce qui représente un geste de - 40%. Mais, pour Martine, c'est insuffisant ! Autre surprise, alors qu'elle récupère sa C4 réparée, le concessionnaire refuse de lui remettre le calculateur défaillant, arguant qu'il est désormais propriété de la marque.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Commençons par répondre à l'une des interrogations de Martine : lorsqu'un constructeur prend en charge, même partiellement, le remplacement d'une pièce, il est effectivement en droit de conserver celle-ci. En ce qui concerne le fond du dossier de notre lectrice, nos experts sont sans appel, comme le confirme leur barème. Tant que la voiture a moins de 5 ans/80 000 km, le remplacement d'un nouveau calculateur, quelle que soit sa fonction, est à 100 % à la charge du constructeur.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

BMW X1

Capteur à durée limitée

Je possède un BMW X1 xDrive18d de 2019 qui affiche 54 700 km au compteur. A la suite de l'allumage d'un voyant, mon garage BMW a changé le capteur de particules. Sur le devis de 551 €, BMW ne m'a accordé qu'un rabais de 7 %.

Patrice Bruneau, 44700 Orvault

NOTRE CONSEIL BMW est très loin du compte. En effet, un tel capteur est censé avoir une durée de vie de 150 000 km. En considérant le kilométrage de votre X1, ainsi que son âge, le constructeur doit prendre à sa charge 75 % du devis initial. Mettez-le en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception.

Renault Captur

Antivol zélé

Mon Captur 1.2 TCe 120 de 2018 n'a que 50 200 km mais, il y a quelques semaines, il a refusé de démarrer. Le concessionnaire a donc dû remplacer l'antivol électronique. Renault doit-il prendre en charge une partie de la facture (862 €) ?

Catherine Aguilera, 45500 Gien

NOTRE CONSEIL Naturellement, et même, pour vous, une très large partie. En effet, comme tous les calculateurs d'une auto, l'antivol électronique est entièrement à la charge de la marque en cas de défaillance avant 80 000 km. Toutefois, votre Captur ayant plus de 5 ans, Renault peut appliquer un taux de vétusté et ne payer "que" 80 %.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Dacia a payé 71 % de la pompe à eau

Le dossier principal de notre n° 1888 était consacré à Françoise Bohorquez, de Sainte-Geneviève-des-Bois (91), et son Dacia Duster 1.0 Eco-G 100 de 2020. Bien que n'affichant que 47 600 km au compteur, ce SUV était victime d'une fuite de la pompe à eau, laissant sa propriétaire avec un devis de 706 € à payer. Car, au moment où nos experts prenaient en charge ce dossier, Dacia refusait de participer, même partiellement, au coût des réparations. Une position revue après notre publication, Françoise ayant reçu 500 € en bons d'achat.



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.



F. KIRCHBAUER

BIEN CHOISIR UNE...

BMW Série 4 Gran Coupé (F36) diesel (2013-2017) à moins de 20 000 €

Alliant le style d'un coupé à la praticité d'une berline, la Série 4 Gran Coupé est désormais accessible en occasion pour un budget raisonnable. Mais un tri s'impose parmi les moteurs diesels de la sélection.

Ajouter deux portes à la version coupé d'une berline? C'est la drôle d'idée derrière la BMW Série 4 Gran Coupé qui, très étonnamment, ne manque pas d'intérêt face à une Série 3. Car cette Série 4 se montre paradoxalement plus fonctionnelle que la berline grâce à son hayon électrique de série, qui s'ouvre sur un coffre au volume généreux. A cela s'ajoute une banquette rabattable (40/20/40 dès la finition Modern), qui forme un plancher plat. La lunette fuyante ne permet pas d'embar-

quer des objets trop imposants, mais la configuration et la modularité apportent un vrai plus au quotidien. Aux places arrière, l'espace ne manque pas pour les jambes. Mais les plus grands (au-dessus de 1,80 m) devront courber l'échine pour s'installer et voyageront avec la tête près du toit en raison du pavillon abaissé de 4 cm. C'est le seul sacrifice à faire sur l'autel du style. Le passager du milieu devra, pour sa part, composer avec l'imposant tunnel de transmission. A l'avant, le poste de conduite est identique à celui de la berline. On constate

une fabrication rigoureuse et des matériaux flatteurs, mais la présentation reste austère. Il faudra chercher parmi les modèles avec options (inserts, sellerie) pour jouir d'un habitacle plus chaleureux.

La sobriété avant tout

Série 4 oblige, l'équipement est plus riche que sur une Série 3. Les radars de recul ou les phares bi-xénon étaient livrés de série dès la version Lounge. La Gran Coupé reprend également du coupé les voies élargies pour offrir un comportement dynamique, plus plaisant sans sacrifier le confort. Attention cependant à la version M Sport, au châssis plus ferme et abaissé de 10 mm. A moins de 20 000 €, on retrouve les blocs diesels du lancement, tous associés à l'ex-

cellente boîte automatique ZF à 8 rapports. Les 418d de 143 ch et 420d de 184 ch reposent sur le même quatre cylindres (N47). Onctueux et sobre, il est cependant difficile à conseiller en raison de son manque de fiabilité. Les choses se sont améliorées courant 2015 avec l'arrivée du bloc B47, en 150 et 190 ch. Plus récents, ces modèles sont plus chers (2 000 € en moyenne), mais s'achètent sans arrière-pensée. Identique tout au long de sa carrière, le six cylindres est à la hauteur du standing de l'auto : sa souplesse assure des reprises canon et il est parfaitement adapté aux longs trajets. Pour les modèles dotés des quatre roues motrices xDrive (420d et 430d), il faudra vérifier l'historique de la transmission avant de signer.

Par Soufyane Benhammouda

Présentation dans le coup, ergonomie bien pensée, matériaux avec une très bonne durée de vie... L'habitacle est impeccable, à condition de viser les versions hautes.



S. PISSOT



Nombre de places : 5

S. PISSOT



Volume : 456 dm³

Sans surprise, les plus grands voyagent avec la tête dans le plafond à cause du pavillon assez bas. L'espace aux jambes, à peine réduit par rapport à la Série 3, est suffisant. On accède au coffre généreux par un hayon motorisé. Pratique !

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

La Lounge fait l'impasse sur certains éléments indispensables à ce niveau de standing. On les retrouve sur la Modern (arrêtée en 2015), dotée d'une banquette 40/20/40, de la clim' trizone ou de la navigation Business. Très proche, la Sport a un look plus dynamique. La M Sport va encore plus loin avec sa suspension DirectDrive abaissée (- 10 mm) et ses phares full led. Statutaire, la Luxury reçoit un écran de 8,8"/22 cm, des radars AV/AR et des sièges électriques en cuir.

LA DOTATION DE SÉRIE

Lounge: • Banquette 60/40 • Bluetooth • Clim' auto.
• Ecran couleur 6,5"/16 cm • Hayon électr. • Jantes 17"
• Phares bi-xénon • Radars de recul • Régul. de vitesse.

Modern: • Banquette 40/20/40 • Clim' trizone • Jantes alu 18" • Navigation Business.

Sport: • Cadrans rouges • Ciel de toit anthracite
• Inserts noirs • Navigation Business • Sièges Advanced.

M Sport: • Direction variable • Kit aérodynamique
• Projecteurs full led • Suspension DirectDrive.

Luxury: • Aide au stationnement AV/AR • Ecran 8,8"/22 cm • Navigation Pro • Rétros rabattables électr.
• Sellerie cuir Dakota • Sièges avant électriques.



F. KIRCHBAUER

Côté moteurs

LES CHIFFRES	418d - 143 ch	418d - 150 ch	420d - 184 ch	420d - 190 ch	430d - 258 ch
Vitesse maxi	204 km/h	207 km/h	219 km/h	221 km/h	250 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s3	30s9	29s6	29s7	26s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s	6s9	5s6	5s5	3s9
Consommation moyenne	6,5 l/100 km	6,2 l/100 km	6,4 l/100 km	6,1 l/100 km	6,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,6/5,8/7,2 l/100 km	6,4/5,6/6,6 l/100 km	6,4/5,7/7,1 l/100 km	6,2/5,6/6,4 l/100 km	6,7/6,1/7,9 l/100 km
Poids	1 610 kg	1 621 kg	1 642 kg	1 673 kg	1 744 kg
Freinage 130 à 0 km/h	68 m	66 m	66 m	65 m	66 m
Moteur turbo diesel	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	6 cylindres en ligne, 24S
Cylindrée	1 995 cm ³	1 995 cm ³	1 995 cm ³	1 995 cm ³	2 993 cm ³
Puissance maxi	143 ch à 4 000 tr/mn	150 ch à 4 000 tr/mn	184 ch à 4 000 tr/mn	190 ch à 4 000 tr/mn	258 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	320 Nm à 1 750 tr/mn	320 Nm à 1 500 tr/mn	380 Nm à 1 750 tr/mn	400 Nm à 1 750 tr/mn	560 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	121 g/km/2	119 g/km/2	121 g/km/2	121 g/km/2	134 g/km/2
Boîte de vitesses	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports

Avec 20 000 €, on accède à un large choix de diesels. Les quatre cylindres reposent sur le fragile bloc N47 jusqu'en 2015 (B47 ensuite). Le six cylindres répond au code N57. Tous sont associés à la boîte automatique à 8 rapports, sans histoires côté fiabilité.

418d - 143 ch: malgré des valeurs de consommation et des relances déjà satisfaisantes, la version de 143 ch de début de carrière déçoit. Elle manque un peu de brio en accélération et surtout sa distribution fragile incite à tourner les talons.

418d - 150 ch: le bilan est meilleur en 150 ch, les accélérations sont plus franches, la conso baisse et la solidité est retrouvée. Une Sport de 2015 avec 160 000 km au compteur se déniche dès 16 000 €.

420d - 184 ch: la puissance accrue améliore nettement le niveau de performances. Il n'a pas l'onctuosité d'un six cylindres, mais l'agrément est à la hauteur, avec des consommations équivalentes à celles de l'entrée de gamme. Mais, là aussi, les soucis de fiabilité poussent à éviter cette motorisation.

420d - 190 ch: lancée en 2015, cette déclinaison remplace avec brio la 184 ch. Elle est aussi performante, encore plus sobre et bien plus fiable. On trouve, à moins de 20 000 €, des modèles avec 120 000 km.

430d - 258 ch: le six cylindres rend ses lettres de noblesse à la Gran Coupé. Son couple abondant et sa souplesse offrent un brillant agrément. Hélas, dans le budget, il est difficile de dénicher un modèle avec moins de 160 000 km. Côté fiabilité, RAS, hormis s'il s'agit d'une version à transmission xDrive.

Côté fiabilité

A surveiller

Direction. Des vibrations et des cognements dans la colonne peuvent apparaître. En cause: l'assistance électrique et/ou la crémaillère HS (3 000 €).

Distribution. Sur les 418d et 420d équipées du moteur N47, des tendeurs défectueux entraînent la casse de la chaîne de distribution et donc du moteur (7 000 €). Vérifiez l'historique et écoutez les bruits métalliques suspects.

Moteur N47. Outre les problèmes de distribution, on déplore des pannes du turbo et l'usure prématurée du volant moteur et de l'embrayage. La vanne EGR peut aussi s'encrasser rapidement si l'auto ne roule pas souvent sur l'autoroute.

Transmission xDrive. Une fuite d'huile visible au niveau du pont arrière fragilise les pignons, qui risquent de casser. La boîte de transfert est également fragile et peut lâcher dès 80 000 km (4 000 €). Penchez-vous sous la voiture et tendez l'oreille.

Nous vous conseillons

Une 420d Luxury de 190 ch

En 190 ch, la 420d affiche un excellent rapport performances/consommation sans risque de panne. A associer à une finition Luxury qui délivre

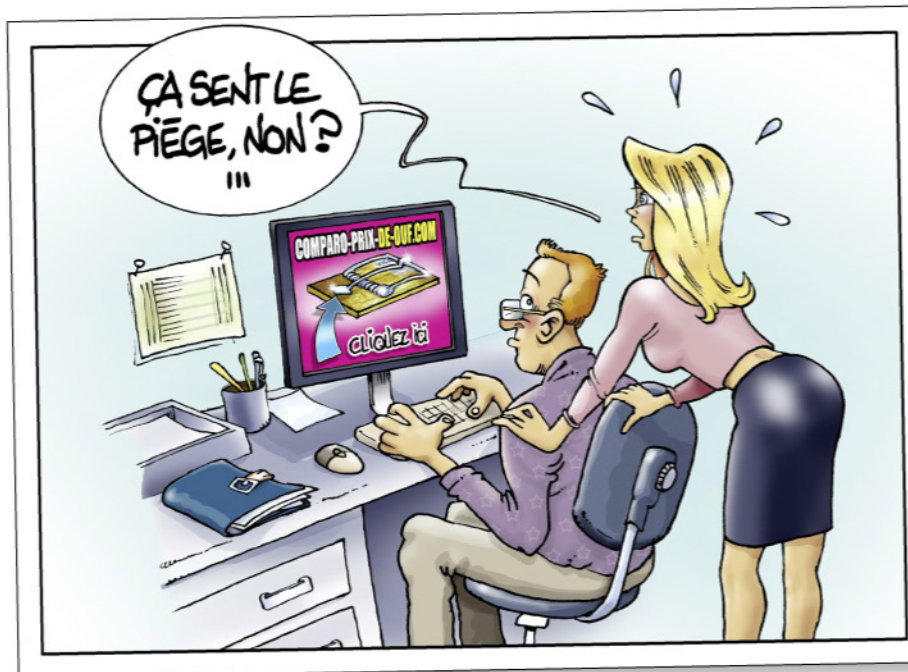


le meilleur des confort. Un exemplaire de 2016 se trouve autour de 18 500 € avec moins de 150 000 km.

F. KIRCHBAUER/BMW

ASSURANCE, CARBURANT,
ENTRETIEN, PNEUS...

Nos bonnes adresses pour moins dépendre



Que ce soit au moment de faire le plein, de changer de pneus ou de passer au contrôle technique, pour réduire son budget auto, il n'y a pas trente-six solutions : il faut partir à la pêche aux meilleures offres. Et pour les repérer, mieux vaut connaître les bons sites. Voici les nôtres.

Par Séverine Fontaine

Les comparateurs de prix en ligne et autres sites de bons plans sont devenus de précieux alliés pour qui souhaite réaliser des économies. Gratuits, régulièrement mis à jour et parfois communautaires, ils permettent de dénicher le bon tarif, pour la bonne prestation, au bon moment. Sachant que pour faire les meilleures affaires, il n'y a pas de mystère : il faut y consacrer un peu de temps et être "flexible" sur les rendez-vous proposés ou sur le détour à effectuer. C'est à ces conditions que vous pourrez économiser de précieux euros. Afin de faciliter vos démarches, voici les sites recommandables qui vous permettront de dépenser moins et quelques astuces, dont certaines pourraient bien vous surprendre, pour optimiser vos recherches.

L'entretien auto

Si vous ne faites plus entretenir votre véhicule chez le constructeur (où les promotions sur la révision sont rares), il faut bien trouver un garage qui puisse s'en charger. Et de préférence au meilleur prix. Le plus simple pour y parvenir ? Les compara-

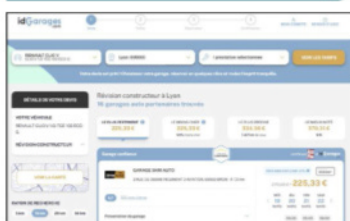
teurs qui se targuent de dénicher les offres les plus avantageuses en interrogeant un panel de professionnels partenaires. C'est la mission de Fixster, d'idGarages ou encore de Vroomly vous soumettre plusieurs devis dans les garages situés autour de chez vous (entre 5 et 20 km) et selon différents critères, tels "le plus pertinent", "le moins cher", "le plus proche" et "le mieux noté". Vous aurez accès aux avis clients et aux prochains créneaux disponibles. En parallèle, n'hésitez pas à aller faire un tour sur les sites des grandes enseignes (Feu Vert, Norauto, Speedy, Midas...) dont les offres, parfois intéressantes, ne sont pas référencées par les comparateurs.

LES ADRESSES

idgarages.com

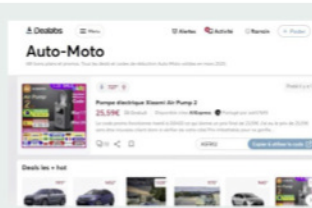
Fixster.fr

Vroomly.com



Dealabs, "l'avertisseur de bons plans"

Carburant, entretien, pneus, voitures neuves, accessoires... Le site Dealabs.com (et son application) permet de créer des alertes – via des mots-clés – pour être prévenu en temps réel de l'arrivée d'une promotion. Organisé par univers de consommation (automobile ou autre), ce service participatif gratuit est basé sur une communauté d'utilisateurs qui repère les promotions, en publie les détails et les valide (via un système de notation). Une sorte de "Coyote" des bons plans qui prouve, une fois de plus, que l'union fait la force.



Le contrôle technique

Tous les deux ans ou au moment de revendre sa voiture, le passage par la case contrôle technique s'impose. Et à près de 80 € en moyenne, voire jusqu'à 90 € pour un véhicule électrique ou GPL, l'examen n'est pas indolore pour le porte-monnaie. Mais il est possible de réduire la facture ! Le plus évident ? Le site du gouvernement qui fournit, comme pour les carburants, les grilles des tarifs officiels des centres de contrôle technique. Hébergé sur le portail Prix.conso.gouv.fr, il permet de localiser sur une carte interactive les centres agréés à l'échelle nationale, départementale ou par commune. Et de comparer les prix selon le type de véhicule (hors deux-roues) et d'énergie... Le hic, c'est que les tarifs ne sont pas toujours à jour. Mais, surtout, aucune promo n'y est référencée ! Pour les dénicher, direction les comparateurs

indépendants qui, eux, font la part belle aux remises. Les plus connus : Simplauto, CTEasy et CT Malin. Autre piste sérieuse : les sites des grands réseaux de contrôle technique (Autovision, Autosur, Dekra, Securitest...), qui soumettent leurs propres créneaux – souvent matinaux – à petit prix. En furetant bien, on peut facilement économiser de 20 à 40 % sur la prestation.

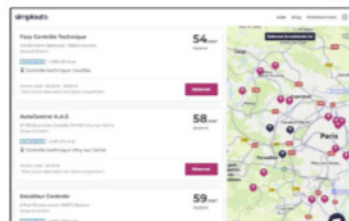
LES ADRESSES

Prix.conso.gouv.fr/contrôle-technique

Simplauto.com

Cteasy.com

Ct-malin.com





Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste



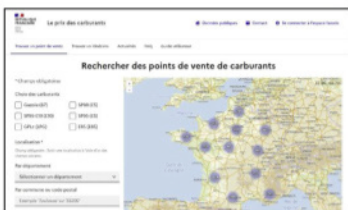
M^e Frank Samson
Avocat au barreau de Paris, spécialiste en droit des infractions routières

Le carburant

L'économie est souvent symbolique, mais qu'importe : un euro sauvé est un euro ! Pour trouver les stations les moins chères, autour de chez soi, en vacances ou sur un trajet, le site gouvernemental Prix-carburants.gouv.fr a fait ses preuves. Une référence, certes, mais qui ne compile que les plus grosses stations (qui sont, il est vrai, souvent les moins chères) et qui n'existe pas sous la forme d'une application mobile. Idem pour le site Carbu.com, qui dévoile en sus un historique complet. En complément, installez sur votre smartphone l'une des applis les plus pertinentes : elles comptent plus de points de vente et, outre les relevés de prix officiels, peuvent s'appuyer sur leur communauté pour effectuer des mises à jour "en live".

LES ADRESSES

- Prix-carburants.gouv.fr
- Carbu.com/france
- Applications Android ou iOS : Essence&CO, Essence/Gasoil Now, Station La Moins Chère (SLMC)



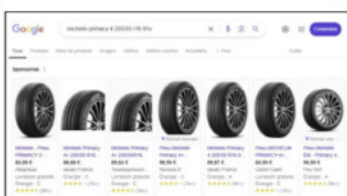
Les pneus

Choisir ses pneus, ça ne s'improvise pas ! Type (été, toutes saisons, hiver), dimensions,

gamme de prix... N'hésitez pas à vous renseigner, en amont, sur le site du Touring club Suisse (Tcs.ch), puis chez les spécialistes du pneu (BestDrive, Euromaster, Point S...), qui pourront vous fournir un premier devis. Ensuite, place à la chasse aux bonnes affaires ! Le plus simple : passer par Google Shopping (en indiquant la référence et la dimension des pneus dans la barre de recherche). La page des résultats n'est pas des plus attrayantes, mais elle permet d'orienter ses requêtes vers les sites de vente ou d'enseignes les plus intéressants. Doublez avec une recherche sur le comparateur Quel pneu.com. A charge ensuite pour vous de multiplier les devis (le coût du montage pouvant faire pencher la balance), de vérifier les avis sur les "pure players" (qui ne vendent qu'en ligne) et de guetter les nombreuses "offres de remboursement" (ODR) mises en place toute l'année par les pneumaticiens ou les enseignes : elles font souvent la différence !

LES ADRESSES

- Tcs.ch
- Shopping.google.fr (ou via directement Google.fr)
- Quelpneu.com

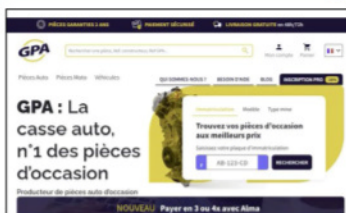


Les pièces de rechange

Pour payer vos pièces détachées moins cher, avez-vous pensé à l'occasion ? Tournez-vous pour cela vers les sites comme France Casse, GPA 26 ou le tout nouveau Merci Paulo qui recherchent auprès de leurs partenaires la pièce d'occasion qui vous convient au meilleur tarif. Si vous préférez acquérir des pièces neuves, Deal2Drive compare le prix chez différents vendeurs (Autodoc, Oscaro, Piecesauto24, Carpartoo, Carter-Cash...). Vous les trouverez à partir de la référence de la pièce, de votre plaque d'immatriculation ou en sélectionnant votre modèle de véhicule.

LES ADRESSES

- Francecasse.fr
- Gpa26.com
- Mercipaulo.com
- Deal2drive.com

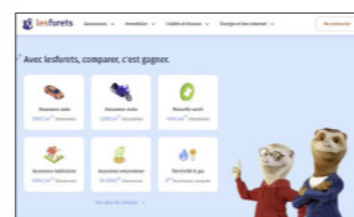


L'assurance auto

Assurland, LesFurets, LeLynx. (pour ne citer que les plus connus). Même combat ! Quel que soit le comparateur, il faudra au préalable bien définir vos besoins (garanties, plafonds d'indemnisation, franchises, etc.) avant de vous lancer dans la fastidieuse recherche du meilleur prix, ou plutôt du meilleur rapport "couverture/prix". N'empêche, ces comparateurs sont un bon moyen de filtrer dans un premier temps les offres (sachant que les devis en ligne sont parfois indisponibles pour certains profils d'assurés ou de véhicules). Ensuite, il faudra entrer en contact directement avec les compagnies ou mutuelles retenues pour affiner votre devis. Et se rendre sur leur site pour vérifier les "offres de bienvenue" (mois de cotisation gratuits) innombrables et permanentes.

LES ADRESSES

- Assurland.com
- Lesfurets.com
- Lelynx.fr



Les auto-écoles

Vu l'enjeu financier et personnel que représente le passage du permis de conduire, les trois principaux critères à scruter avant de confier votre apprentissage à une auto-école sont : la qualité de la formation, le taux de réussite et le prix. Pour jauger chacun d'eux, direction l'excellente carte interactive officielle des auto-écoles mise en ligne par la Sécurité routière, mais aussi le site VroomVroom qui rassemble des avis vérifiés pour chaque auto-école.

LES ADRESSES

- Autoecoles.securite-routiere.gouv.fr
- Vroomvroom.fr

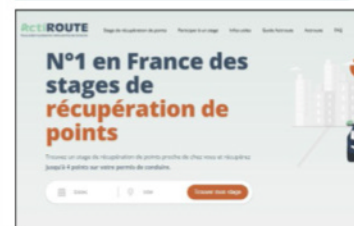


Les stages de récupération de points

Si vous avez besoin d'effectuer un stage de récupération de points sur votre permis, vous pouvez utiliser, dans un premier temps, des comparateurs de prix. Mais attention aux arnaques, au risque de perdre de l'argent. Pour vous assurer que les centres répertoriés sont bien agréés (comme ActiRoute ou Prévention Routière Formation), rendez-vous sur le site de votre préfecture.

Les adresses

- Actiroute.com/agrements/liste-des-prefectures
- Recuperation-points-permis.org
- Actiroute.com



Trouver la meilleure offre pour passer l'épreuve du contrôle technique, c'est possible en cherchant au bon endroit et, parfois, en faisant l'effort de se lever tôt.



PILOTES, DÉMARREZ VOS ORDINATEURS

Le simracing, la course du futur ?

Depuis l'épisode du Covid, les compétitions de pilotage virtuel en e-sport se professionnalisent à vitesse grand V. Courses officielles, championnats du monde, écuries historiques, écoles, pilotes célèbres, tous les ingrédients de la course "en vrai" sont déjà là. Petit tour d'horizon d'une discipline amenée à prendre de plus en plus d'ampleur.

Is s'appellent Jarno Opmeer, Frederik Rasmussen, Igor Fraga, Kevin Siggys ou Sebastian Job. Jamais entendu parler d'eux ? Ils sont pourtant champions du monde de F1, d'Endurance, de GT... Mais le tout, virtuellement ! Si le monde de la course auto "à pixels" existe depuis les premières bornes d'arcades des années 1970, l'arrivée des simulateurs en ligne à la fin des années 2000, puis, surtout, la crise du Covid en 2020, ont permis au simracing d'exploser. Cette année-là, les circuits "réels" doivent temporairement fermer leurs portes. Des centaines de pilotes et d'équipes, en F1, WEC⁽¹⁾ ou Indycar, par exemple, sont alors au chômage technique... Mais ils se retrouvent rapidement, en ligne, à faire la course depuis chez eux. Très vite, les instances habituelles (la FIA⁽²⁾, la F1, ou encore l'ACO⁽³⁾) prennent les choses en main pour organiser le tout. On voit ainsi naître un pendant virtuel des 24 Heures du Mans, et des courses de F1 avec de grands noms comme Lando Norris ou Max Verstappen, mêlés à des spécialistes de la discipline. Les courses d'e-sport, qui étaient déjà en voie de professionnalisation, connaissent

alors une véritable explosion de popularité. Popularité qui n'a pas vraiment faibli depuis. Chaque année, les plus grands simulateurs rassemblent des dizaines de milliers de pilotes lors d'événements officiels, avec, à la clé, pour ceux qui peuvent désormais s'accorder le titre de pilotes professionnels d'e-sport, des récompenses de plusieurs dizaines de milliers d'euros. Depuis peu, l'e-sport est d'ailleurs reconnu comme discipline à part entière par la FIA, qui organise des championnats officiels en ligne. Toujours est-il que pour les novices ou les habitués des courses "en vrai", il n'est pas toujours facile de s'y retrouver dans ce milieu en ébullition permanente. Alors suivez le guide !

Le sport auto vraiment accessible

Le principal reproche formulé à l'encontre du sport automobile classique reste le niveau de ses coûts, que ce soit pour y participer, dès le karting, ou même simplement pour en être spectateur. L'e-sport offre une solution nettement plus accessible : pas besoin de se ruiner pour se lancer (voir encadré). Bien sûr, on peut aussi dépenser beaucoup d'argent dans du matériel de très haut niveau, mais,

contrairement au cas des sports mécaniques classiques, cela n'aura que peu d'impact sur la performance en piste. Mieux : on peut participer aux plus grandes courses de la saison, comme les 24 Heures du Mans, depuis son salon. Une perspective alléchante pour les fans de sport automobile, mais aussi pour les écuries, qui y voient de plus en plus une opportunité de découvrir de grands talents qui n'auraient pas eu les moyens de se lancer dans le karting. L'académie Gran Turismo aura été un pionnier du genre, en sélectionnant les meilleurs pilotes du célèbre jeu de PlayStation et en leur offrant la possibilité de devenir pilotes professionnels. Une opération qui a produit des résultats probants, et un film, *Gran Turismo*, sorti en 2023. En effet, les logiciels de simulation sont aujourd'hui si poussés dans le réalisme (effets aérodynamiques simulés, météo, dégâts, usure et température des pneus...) que les techniques requises pour progresser sont désormais les mêmes que pour piloter une voiture de course. Les simulateurs utilisés par les écuries de F1 ne sont d'ailleurs pas très éloignés de ceux disponibles pour le commun des mortels, du moins pour la partie logicielle. La preuve : Max Verstappen, quadruple champion du monde de F1, "sévit" aussi sur les circuits virtuels, où il est l'un des pilotes les plus renommés. Comme toute une génération de pilotes actuels, il a grandi avec un simulateur dans son salon. Mais même pour lui, la concurrence est rude : les "e-pilotes" de pointe ont de quoi l'inquiéter.



A ses heures perdues, Max Verstappen est aussi l'un des pilotes d'e-sport les plus cotés du monde. Il lui arrive de "jouer" pendant les week-ends de Grand Prix!



Si le matériel nécessaire peut coûter cher lorsque l'on monte en gamme (volant puissant, etc.), les choix faits dans ce domaine ont en définitive peu d'impact sur la performance.

Au sein d'équipes professionnelles comme Team Redline (qui accueille Verstappen) – mais aussi d'écuries aux noms plus évocateurs comme Porsche, BMW, Ferrari ou Williams –, ces vrais pros s'entraînent des heures chaque jour et s'affrontent dans des événements d'envergure, retransmis sur des plates-formes comme Twitch ou YouTube. Les championnats officiels se disputent sur plusieurs simulateurs principaux : *iRacing*, *rFactor 2*, *Le Mans Ultimate*, mais aussi sur des logiciels plus accessibles comme *Gran Turismo* ou sur les jeux officiels de la F1. Pour les rejoindre, rien de plus simple : lancez-vous sur ces jeux, choisissez votre discipline (monoplace, Endurance, GT, rallye...), et devenez suffisamment rapide pour battre des références établies. Certaines plates-formes, comme *iRacing*, attribuent à chaque pilote qui participe à ces courses un score qui représente son niveau. Un peu comme avec un classement de tennis, on peut alors se comparer aux meilleurs de la planète, et progresser de course en course. Plus facile à dire qu'à faire, mais, à force d'entraînement, et avec évidemment un peu de talent, rien n'est impossible. Jusqu'à, peut-être un jour, se voir offrir un vrai volant dans une écurie de course! En attendant, les principaux simulateurs permettent de se mesurer à d'autres pilotes de même niveau, et de lutter bec et ongles pour décrocher un podium. Une façon aussi de mieux comprendre ce qu'il se passe dans la tête d'un pilote de F1 au départ d'un Grand Prix!

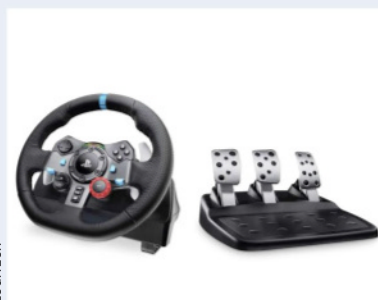


Les 24 Heures du Mans ont leur équivalent en ligne : *Le Mans Virtual*. La course est vite devenue l'une des plus en vue du genre. On retrouve sur la grille un mélange de "vrais" pilotes, de pilotes e-sport professionnels, et de très bons amateurs. L'événement devrait revenir cette année, après une pause.



Les grands constructeurs et les principales équipes de F1 sont impliqués dans le simracing, notamment depuis le Covid. Ferrari, Porsche, Williams et McLaren font partie des équipes d'e-sport les plus connues. Mais ils doivent affronter des "écuries" 100 % virtuelles souvent très affûtées, comme Redline, qui accueille un Max Verstappen tout ce qu'il y a de plus réel.

Ce qu'il vous faut pour vous lancer



■ Pour débuter, une simple console de jeu de type PlayStation ou Xbox avec ses manettes suffit dans l'absolu. Leurs jeux de course sont déjà assez poussés, tels *Gran Turismo* (PlayStation), *Forza Motorsport* (Xbox) ou des jeux de F1. Mais si certains arrivent à atteindre un niveau de pilotage impressionnant avec ces simples joysticks, passer aux choses sérieuses implique souvent d'acheter un volant.

■ Pour un volant d'entrée de gamme, comptez environ

250 €. Visez impérativement un modèle à retour de force, comme le Logitech G29. Il vous permettra de ressentir les réactions de la voiture, et vous pourrez toujours l'utiliser sur les jeux de console. Il existe des volants pour tous les budgets, le milieu de gamme se situant à environ 500 €. Les prix peuvent atteindre plusieurs milliers d'euros pour ceux capables de reproduire les forces importantes des vraies voitures de course. Mais pas besoin de dépenser

autant pour progresser.

■ Pour les joueurs à la recherche des simulations de course les plus réalistes, il faudra un ordinateur relativement puissant (environ 1 000 €) et un logiciel de simulation. *Assetto Corsa* propose une riche palette de véhicules pour environ 20 €. Mais pour ceux que l'aspect compétitif de l'e-sport attire, optez pour *iRacing*. Son abonnement annuel et ses contenus sont chers, mais il offre à ce jour la meilleure expérience de course.





Moteur: 4 cylindres en ligne, 2 carbus double corps
Cylindrée: 2 155 cm³
Puissance: 142 ch à 6 000 tr/mn
Vitesse maxi: 210 km/h
Production: 10 680 exemplaires (1980-1984), dont 478 versions 2.2 S
Cote actuelle: autour de 12 500 €

Avec ses lignes douces aux angles arrondis, ce coupé joue davantage la carte de l'élégance que celle de la sportivité. Beaucoup lui reprochent son esthétique trop sage... Les phares basculants ajoutent une petite note plus relevée.



IL Y A 45 ANS, TALBOT-MATRA LANCE LE COUPÉ MURENA

Soigneusement affûté mais trop discret

Avec les créations de Matra, aucun risque d'avoir une conception au rabais, ni une auto bancale à l'arrivée. Avec son moteur central, ce coupé à trois places de front, qui remplace la Bagheera, excelle côté châssis.

En 1973, Matra avait créé la surprise en présentant un petit coupé à moteur central et trois places de front : la Bagheera. Même formule sept ans plus tard, avec cette auto toujours très basse, profilée, et qui, malgré ses dimensions légèrement accrues, n'a pas pris un gramme. L'implantation mécanique, garante de la meilleure agilité possible, reste la même. Et les organes vitaux proviennent toujours de Talbot, ex-Simca-Chrysler. La cylindrée minimale passe de 1,3 à 1,6 litre : le moteur des braves berlines Solara. Mais Matra a envie de titiller Alpine et va oser une mécanique plus ambitieuse : le quatre cylindres 2,2 litres de la grande berline Tagora, né sous le capot des Chrysler 160 et 180 2 litres. Les ingénieurs maison, tous passionnés et amoureux de performances, vont plus loin : pour le millésime 82, ils concoctent une ver-



La très grande lunette et les feux immenses sont caractéristiques du modèle. Sur cette version S, le béquet noir apparaît particulièrement imposant. Il améliore le passage dans l'air et crée un appui supplémentaire sur les roues motrices.

sion survitaminée de la 2.2 initiale qui se contentait de 118 ch. Dans leurs rêves les plus fous, ils avaient imaginé une culasse 16 soupapes. La direction dira non. Ils vont se contenter de présenter le "kit 142", avec un arbre à cames plus affûté et deux carburateurs double corps. Au millésime 83, cette version intégrée à la gamme s'appelle "S". Elle est la seule survivante la dernière année, 1984, celle de notre voiture d'essai.

Vraie sportive

Le châssis va vous ravir : les suspensions sophistiquées et la position centrale du moteur procurent un équilibre parfait.

La bête saute de virage en virage, avec un train arrière rivé au sol et un avant qui s'inscrit sans hésitation à l'amorce de chaque courbe. Une direction précise, un freinage à quatre disques mordant : le tableau est excellent ! Transfiguré par ses deux carburateurs double corps, le 2.2 adopte une définition très convaincante. Suffisamment rageur dans ses accélérations, il n'est pas trop pointu et offre un bon répondant dès les bas régimes. Le tout agrémenté de sonorités graves, rauques, plutôt racées.

A bord, pour qui ne s'en serait pas aperçu de l'extérieur, grosse surprise : l'aménagement a été pensé avec trois places de front ! Celle du



La planche de bord adopte un dessin moderne. Mais la présentation peine à convaincre : instrumentation assez rudimentaire, compteurs banals, plastiques peu élégants. Bon point : les commandes de ventilation et de chauffage sont à portée de main.



Le 2,2 litres tient tout juste dans le compartiment qui lui est réservé. Plus gros que le 1,6 l, il réduit l'espace pour les bagages : 232 dm³, au lieu de 290. Ceux-ci profitent par ailleurs des aimables calories de la mécanique pendant les trajets.



PHOTOS: N. SOLER

Dans 4,07 m de long, l'habitacle ne peut pas être géant. Mais la botte secrète de cette sportive très ramassée, ce sont ses trois places de front ! Comme dans sa devancière, la Bagheera. Sur cette S, bas de caisse additionnel et filet rouge.

1980, cette année-là



L'Italien Reinhold Messner réussit un exploit inédit : il atteint l'Everest, plus haut sommet de l'Himalaya, en solo, sans oxygène supplémentaire et sans aucun contact radio. D'Italie

aussi nous vient une sportive surprenante : la Ferrari Mondial 8 (photo), un coupé qui concilie moteur central et quatre places à bord. C'est l'une des Ferrari les moins aimées, et la moins cotée aujourd'hui.

FERRARI

milieu, un peu moins large, conviendra mieux à des enfants, d'autant que le levier de vitesses crée une gêne au niveau des pieds. Non utilisé, le siège central peut être rabattu pour former un large accoudoir. Au passage, remarquez aussi le volant à embase plate, déjà vu sur les Bagheera : une caractéristique généralisée à presque toutes les voitures aujourd'hui !

En collection, ce coupé, pourtant très original et conçu avec rigueur, n'attire que peu d'amateurs. Ses cours restent en conséquence très, très modérés. L'occasion de se faire plaisir à bon compte avec une auto au comportement impeccable. ■



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** : tous les secrets de la future bombe de Renault, la R5 Turbo 3E, attendue cette année.
- **Dossier essais** : image, prestations des modèles, décote... faut-il encore acheter une Tesla ?
- **Occasion** : introuvable en neuf, dénichiez un diesel premier prix qui allie sobriété et fiabilité.

En kiosque le vendredi 4 avril



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)
Convoiyage : 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 Barriaud (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 Réaumur, 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 Haïtaïan
Editeur : Tommaso Albinati

Marketing
Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct
Directrice : Catherine Grimaud
Chef de groupe : Davina Champaigne
Chef de produit : Julie Duarte
Ventes au numéro
Responsable service diffusion : Philippe Merrien
Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale
Directrice générale : Elodie Bretaudeau Fontelles (5634)
Directeur commercial pôle automobile : Franck Graisset
Directrice commerciale adjointe pôle automobile :
Anne Buré-Emmel (2921)
Planning : Angélique Consoli (5352),
Stéphanie Guillard (5350)
Trafic : Laurie Bennevent

Marchés directs
Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

Fabrication
Chef de fabrication : Didier Biron

Finance manager

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

Co-gérants
Gautier Normand et Patrick Wehrmann
Co-directeur de la publication
Gautier Normand

Actionnaires principaux
Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur : Burda-Druck, France
Numéro ISSN : 0992-8154 –
Commission paritaire : 1024 K 85544 –
Dépôt légal : mars 2025
Tarif d'abonnement légal : 133,99 €

Affichage environnemental
Origine du papier : Belgique
Taux de fibres recyclées : 100 %
Certification : PEFC
Impact sur l'eau : Ptot 0,015 kg/tonne



Président : REWORLD MEDIA SA



Président Axel Springer France :
Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail : formulaire@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

Electricité 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 26 201 €	2 000 €
NEUTRE	
Thermiques de 1 à 118 g	Montant
Electricités au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
Hybrides rechargeables	0 €

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

Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus ⁽²⁾	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO			
Junior (nouveau)			
1.2 Brisa 136	29 000	0	3% FHEV
1.2 Brisa 136 Techno	32 000	-3 000	6% Elec
1.6 Brisa 150	38 500	-3 000	6% Elec
1.6 Brisa 150 Techno	41 000	-3 000	6% Elec
1.6 Brisa 150 V6	48 900	-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
1.9V 190 Sprint	50 900	+750	6% FHEV
1.9V 280 Sprint Q4	53 000	+750	6% FHEV
1.9V 280 Veloce Q4	56 000	0	6% FHEV
1.6T Diesel 130 Sprint	51 400	+1 372	5% D
Giulia			
2.0T 280 Sprint Q4	57 800	+24 291	5% E
2.2 Diesel 160 Sprint	50 000	+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	56 000	+3 170	2% D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 900	+654	2% D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66 300	+654	4% D
ALPINE			
A290 (nouveau)			
180 GT	38 700	-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	85 000	+3 784	1% E
A110 GTS	90 000	nc	nc
A110 R70	122 500	nc	nc
ASTON MARTIN			
Vantage	199 700	+70 000	nc
Vantage Roadster	210 800	+70 000	nc
DB12 Coupé	239 000	+70 000	nc
DB12 Volante	252 100	+70 000	nc
DBX 707	252 100	+70 000	nc
Vanquish	388 300	+70 000	nc
Valhalla	988 300	+70 000	nc
AUDI			
A1 Sportback			
25 TFSI Design	27 240	+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	38 470	+2 918	4% E
A1 Allstreet			
30 TFSI	29 840	+650	nc

Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus ⁽²⁾	Remise possible	Energie
35 TFSI S tronic Q2			
30 TFSI Design	34 400	+898	8% E
35 TFSI Design	36 800	+1 172	8% E
35 TFSI S line	38 900	+1 172	8% E
S2	58 150	+64 456	11% E
30 TDI Design	36 300	+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	34 000	+400	6% E
35 TFSI Design	39 350	+400	11% E
35 TFSI S line	41 780	+240	11% E
35 TFSI Hybrid S line	40 850	+400	11% E
35 TFSI S line	43 230	+220	11% E
35 TFSI Hybrid S line S2	63 000	+67 567	6% E
RS3	75 800	+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	55 800	0	0% FHEV
35 TDI Design	40 000	+400	6% D
35 TDI S line	45 500	+400	11% D
A3 Allstreet (nouvelle)			
35 TFSI Design	37 800	+650	3% E
35 TFSI Design	42 250	+650	6% E
35 TFSI Hybrid Avas	44 430	+280	6% E
40 TFSI e S line	54 250	0	5% FHEV
35 TDI Design	42 500	+650	3% D
A3 Berlina (nouvelle)			
30 TFSI Design	35 105	+280	5% E
35 TFSI S line	40 115	+280	8% E
30 TFSI Hybrid S line	42 295	+190	8% E
35 TFSI S line	41 415	+310	8% E
35 TFSI Hybrid S line S2	63 500	+67 567	6% E
RS3	77 000	+60 000	0% E
35 TDI Design	41 105	+330	5% D
35 TDI S line	46 115	+330	8% D
Q3			
35 TFSI Design	40 800	+2 918	10% E
35 TFSI Design	46 790	+2 451	10% D
40 TDI S line Quattro S tronic	55 550	+1 103	3% D
Q3 Sportback			
35 TFSI Design	43 930	+3 119	5% E
35 TFSI Design	48 290	+2 599	5% E
40 TDI S line Quattro S tronic	58 050	+1 313	6% D
Q4 e-Tron			
45	48 900	-3 000	5% Elec
55 S line Quattro	70 450	0	5% Elec
Q4 Sportback e-Tron			
45	48 900	-3 000	5% Elec
55 S line Quattro	72 450	0	5% Elec
A5 (nouvelle)			
2.0 TFSI 150 Design	45 500	+4 819	0% E
2.0 TFSI 150 S line	54 670	+4 819	0% E

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus ⁽²⁾	Remise possible	Energie
2.0 TFSI 204 S line				
S5	59570	+19 139	4%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design				
S5	53800	+3 735	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S line				
S5	62770	+3 735	4%	D
A5 Avant (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design				
S5	47000	+5 402	0%	E
2.0 TFSI 150 S line				
S5	56170	+5 402	8%	E
2.0 TFSI 204 S line				
S5	61070	+5 634	8%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design				
S5	55100	+4 060	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S line				
S5	64270	+4 060	8%	D
Q5 (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybrid Design				
S05	57580	+6 426	0%	E
2.0 TFSI 204 Hybrid S line				
S05	66580	+6 426	0%	E
2.0 TDI 204 Hybrid Design Quattro				
S05	98930	+21 351	0%	E
2.0 TDI 204 Hybrid S line Quattro				
S05	61470	+10 793	0%	D
2.0 TDI 204 Hybrid S line Quattro				
S05	69870	+10 793	0%	D
Q5 Sportback (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybrid Design				
S05	59750	+6 726	nc	E
2.0 TFSI 204 Hybrid S line				
S05	68150	+6 726	nc	E
2.0 TDI 204 Hybrid Design Quattro				
S05	101130	+18 311	nc	E
2.0 TDI 204 Hybrid S line Quattro				
S05	63870	+10 604	nc	E
2.0 TDI 204 Hybrid S line Quattro				
S05	72070	+10 604	nc	E
Q6 e-tron (nouveau)				
251 Design				
S6	72170	0	0%	Elec
251 S line				
S6	76270	0	4%	Elec
Performance S line				
S6	81500	0	5%	Elec
Quattro S line				
S6	87550	0	5%	Elec
Q6 e-tron Sportback (nouveau)				
251 Design				
S6	74570	0	6%	Elec
251 S line				
S6	78670	0	6%	Elec
Performance S line				
S6	83900	0	6%	Elec
Quattro S line				
S6	89950	0	6%	Elec
A6				
45 TFSI S line				
S6	68380	+7 837	8%	E
50 TFSI e S line				
S6	76540	+2 150	7%	PHEV
55 TFSI e Competition				
S6	79750	+2 150	8%	PHEV
35 TDI S line				
S6	62150	+2 586	8%	D
40 TDI S line				
S6	67400	+2 586	8%	D
45 TDI S line				
S6	68400	+2 586	7%	D
45 TDI Design Quattro				
S6	74180	+13 181	7%	D
45 TDI Avas Quattro				
S6	84880	+13 181	7%	D
50 TDI Avas Quattro				
S6	88380	+17 825	7%	D
50 TDI Avas Quattro				
S6	93320	+52 240	7%	D
A6 Avant				
45 TFSI S line				
S6	70980	+14 964	12%	E
RS 6 Performance				
S6	191050	+70 000	1%	E
50 TDI S line				
S6	70140	+3 125	8%	PHEV
55 TFSI e Competition				
S6	82350	+3 125	15%	PHEV
35 TDI S line				
S6	64750	+3 751	12%	D
40 TDI S line				
S6	68530	+4 220	12%	D
40 TDI Design				
S6	69030	+4 220	7%	D
45 TDI Design Quattro				
S6	76780	+20 736	7%	D
45 TDI Avas Quattro				
S6	87480	+20 736	13%	D
50 TDI Avas Quattro				
S6	90980	+25 369	13%	D
50 TDI Avas Quattro				
S6	99920	+69 120	7%	D
A6 Allroad				
40 TDI Design				
S6	76780	+7 526	nc	D
45 TDI Design				
S6	83550	+30 291	nc	D
45 TDI Avas				
S6	93850	+30 291	7%	D
50 TDI Avas				
S6	97320	+32 302	7%	D
55 TDI Avas				
S6	102750	+62 648	7%	D
A6 e-tron Sportback (nouvelle)				
255 Design				
S6	66420	0	6%	Elec
255 S line				
S6	73310	0	6%	Elec
Performance S line				
S6	80400	0	6%	Elec
Quattro S line				
S6	91210	0	6%	Elec
S6				
S6	105020	0	6%	Elec
A6 e-tron Avant (nouvelle)				
255 Design				
S6	67920	0	6%	Elec
255 S line				
S6	74810	0	4%	Elec
Performance S line				
S6	85580	0	4%	Elec
Quattro S line				
S6	92710	0	4%	Elec
S6				
S6	106520	0	4%	Elec
e-Tron GT (nouvelle)				
S Base				
S	128250	0	0%	Elec
S				
S	138250	0	1%	Elec
RS				
S	162400	0	0%	Elec
RS Performance				
S	173350	0	3%	Elec
Q7 (nouveau)				
SQ7				
S	133130	+70 000	0%	E
55 TFSI e S line				
S	97170	+12 800	6%	PHEV
55 TFSI e Avas				
S	110920	+12 800	6%	PHEV
60 TFSI e Competition				
S	106480	+12 800	9%	PHEV
50 TDI S line				
S	91150	+70 000	0%	D
Q8 (nouveau)				
SQ8				
S	137720	+70 000	6%	E
RS Performance				
S	191550	+70 000	6%	E
55 TFSI e S line				
S	106980	+13 700	7%	PHEV
55 TFSI e Avas				
S	116980	+13 700	7%	PHEV
60 TFSI e Competition				
S	115280	0	8%	PHEV
Q8 e-Tron				
50 S line				
S	89100	0	12%	Elec
55 S line				
S	98800	0	12%	Elec
55 Avas				
S	107300	0	5%	Elec
S				
S	111100	0	8%	Elec
Q8 e-Tron Sportback				
50 S line				
S	91700	0	5%	Elec
55 S line				
S	101400	0	5%	Elec
55 Avas				
S	109900	0	5%	Elec
S				
S	113700	0	15%	Elec
A8				
S8				
S	170957	+70 000	3%	E
60 TFSI e Advanced				
S	138749	+11 000	32%	PHEV
50 TDI Advanced				
S	118185	+69 030	8%	D
BENTLEY				
Flying Spur V8				
S	212773	+70 000	nc	E
Flying Spur Speed				
S	260975	+70 000	nc	E
Flying Spur Mulliner W12				
S	301412	+70 000	nc	E
Flying Spur Hybrid				
S	219126	+14 150	nc	PHEV
Continental GT V8				
S	228952	+70 000	0%	E
Continental GT S				
S	253590	+70 000	nc	E
Continental GT Speed				
S	282454	+70 000	nc	E
Continental GT Mulliner W12				
S	320185	+70 000	nc	E
Continental GT				
S	246981	+70 000	nc	E
Continental GTC S				
S	279673	+70 000	nc	E
Continental GT Speed				
S	310689	+70 000	nc	E
Continental GTC Mulliner W12				
S	352185	+70 000	nc	E
Bentayga V8				
S	208538	+70 000	0%	E
Bentayga S V8				
S	238790	+70 000	nc	E
Bentayga Hybrid				
S	266538	+14 300	nc	PHEV
BMW				
Série 1 (nouvelle)				
116i				
S	34950	+983	9%	E
120i M Sport Design				
S	39255	+983	3%	E
120i M Sport				
S	40250	+230	3%	E
120i M Sport				
S	42400	+320	10%	E
123i M Sport xDrive				
S	48400	+948	10%	E
M135i xDrive				
S	57250	+19 108	5%	E
120d				
S	41550	0	9%	D
120i M Sport Design				
S	42850	0	3%	D
xDrive18i				
S	43700	+2 049	8%	E
xDrive18i xLine				
S	46100	+2 049	5%	E
xDrive20i xLine				
S	48100	+400	5%	E
xDrive20i M Sport				
S	49350	+400	5%	E
M33i xDrive				
S	62900	+21 219	0%	E
xDrive25e				
S	55950	+550	5%	PHEV
xDrive25e xLine				
S	58350	+550	5%	PHEV
xDrive30e xLine				
S	61350	+600	5%	PHEV
xDrive30e M Sport				
S	62600	+600	5%	PHEV
xDrive30e M Sport				
S	46400	+650	8%	D
xDrive18d xLine				
S	48800	+650	5%	D
xDrive20d xLine				
S	50900	+250	5%	D

	Prix en €	Bonus ¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Jogger				
1.0 Tce 110 Expression	21000	+650	0 %	E
1.6 Hybrid 140 Expression	25400	0	2 %	FHEV
1.6 Hybrid 140 Extrême	28700	0	2 %	FHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21000	+190	2 %	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22300	+190	2 %	GPL
Duster (nouveau)				
1.0 Eco-G 100 Essential	18900	+330	0 %	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	22100	+360	0 %	GPL
1.2 Tce 130 Extrême	25300	+280	1 %	E
1.2 Tce 130 Journey	25300	+280	1 %	E
1.6 Hybrid 140 Extrême	28300	+75	0 %	FHEV
1.6 Hybrid 140 Journey	28300	+75	0 %	FHEV
Bigster (nouveau)				
1.2 Tce 140 Essential	24900	+240	0 %	E
1.2 Tce 140 Expression	28500	+240	0 %	E
1.2 Tce 130 4X4 Expression	29300	+880	0 %	E
1.2 Tce 130 4X4 Extrême	31100	+1172	0 %	E
1.8 Hybrid 155 Expression	29700	0	0 %	FHEV
1.8 Hybrid 155 Extrême	31700	0	0 %	FHEV
1.8 Hybrid 155 Journey	31700	0	0 %	FHEV
1.2 Eco-G 140 Expression	28900	nc	0 %	GPL
1.2 Eco-G 140 Extrême	28900	nc	0 %	GPL
1.2 Eco-G 140 Journey	28900	nc	0 %	GPL

	Prix en €	Bonus ¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 Hybrid 145 Pallas	36200	0	4 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 Edition France	35900	0	4 %	FHEV
E-Tense 145 Antoine de St Exupéry	40700	0	4 %	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42300	-3000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	43000	-3000	nc	Elec
DS 4				
1.2 PureTech 130 Pallas	36450	+1276	nc	E
1.2 PureTech 130 Etolie - Alcantara	42750	+1276	17 %	E
1.2 Hybrid 145 Pallas	39950	+125	15 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 Etolie - Alcantara	44250	+125	15 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 Etolie - cuir Nappa	46750	+125	15 %	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Etolie - Alcantara	51000	0	10 %	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Etolie - cuir Nappa	53500	0	10 %	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	53800	0	10 %	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	36400	+1172	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Etolie - Alcantara	43700	+1172	17 %	D

	Prix en €	Bonus ¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
DS 7				
Plug-in Hybrid 225 Pallas	58550	0	11 %	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63150	0	11 %	FHEV
Plug-in Hybrid 300A de St Exupéry AWD	64750	+360	11 %	FHEV
Plug-in Hybrid 300A de St Exupéry AWD	69350	+360	11 %	FHEV
Plug-in Hybrid 300 Etolie AWD	70000	+360	11 %	FHEV
Plug-in Hybrid 360A de St Exupéry AWD	74550	+850	11 %	FHEV
Plug-in Hybrid 360 Performance AWD	75800	+850	11 %	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	46750	+2205	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Antoine de St Exupéry	54350	+2205	nc	D
N°8 (nouveau)				
FWD Pallas	59200	0	nc	Elec
FWD Etolie	66480	0	nc	Elec
FWD Long Range Pallas	63300	0	nc	Elec
FWD Long Range Etolie	70900	0	nc	Elec
AWD Long Range Etolie	74600	0	nc	Elec
DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	68500	+640	8 %	FHEV
E-Tense 250 Opéra	70800	+640	8 %	FHEV
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	78850	+1310	8 %	FHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	87950	+1310	8 %	FHEV
E-Tense 360 Spirit de Voyage 4x4	89500	+1310	8 %	FHEV

	Prix en €	Bonus ¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
FERRARI				
Roma	246524	+70000	nc	E
120climdr	387751	+70000	nc	E
120climdr Spider	427058	+70000	nc	E
286 GTB	519577	+2049	nc	FHEV
286 GTB	519577	+2049	nc	FHEV
SP90 Stradale	770000	+18538	nc	FHEV
SP90 Spider	465714	+4818	nc	FHEV
F80	3800000	+70000	nc	E
Purosangue	384229	+70000	nc	E
FIAT				
Panda Classic (nouveau)				
1.0 70 BSG Hybrid City	15900	+50	7 %	E
1.0 70 BSG Hybrid Panda	17800	+125	7 %	E
500e				
23.8 kWh (RED)	30400	-3000	12 %	Elec
23.8 kWh La Prima	34400	-3000	7 %	Elec
42 kWh La Prima	37900	-3000	7 %	Elec
42 kWh Gorgio Armani Collector's Edition	41500	-3000	7 %	Elec
Abarth Pack	38900	-3000	9 %	Elec
Abarth Pack	38900	-3000	9 %	Elec
500e 3+1				
23.8 kWh (RED)	32400	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	35900	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	39900	-3000	7 %	Elec
500e Cabriolet				
23.8 kWh (RED)	33900	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	37300	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	41300	-3000	7 %	Elec
Abarth Pack	42300	-3000	12 %	Elec
Abarth Pack	44300	-3000	5 %	Elec
Grande Panda (nouveau)				
Electrique 113 (RED)	24900	-3000	8 %	Elec
Electrique 113 La Prima	27900	-3000	8 %	Elec
600				
1.2 Hybrid 100	24900	0	4 %	FHEV
1.2 Hybrid 100 La Prima	29400	0	9 %	FHEV
1.2 Hybrid 136 La Prima	31900	0	9 %	FHEV
e (RED)	35900	-3000	13 %	E
Abarth Pack	44900	-3000	nc	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	48900	0	nc	Elec
Tipo (nouveau)				
1.6 Multijet 130	16900	+260	0 %	D
1.6 Multijet 130 City	16900	+260	0 %	D
FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27480	+230	11 %	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30190	+400	11 %	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line Powershift	31090	+400	11 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+1074	4 %	E
Eco E 168 Standard Range	33900	-3000	4 %	E
Gen-E 168 Standard Range Premium	36480	-3000	4 %	E
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	+210	13 %	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	+230	13 %	E
ST	42000	+40468	4 %	E
1.5 EcoBoost 115 ST-Line X Powershift	34550	+663	13 %	E
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	+260	8 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	+310	8 %	E
1.5 EcoBoost 115 X Powershift	34550	+898	8 %	E
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	+260	5 %	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	+280	5 %	E
ST	41400	+40468	3 %	E
1.5 EcoBoost 115 ST-Line X Powershift	35750	+818	5 %	E
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	+310	9 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9 %	E
1.5 EcoBoost 115 X Powershift	35750	+983	9 %	E
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41480	+540	10 %	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46080	+590	10 %	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51080	+590	10 %	FHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39480	0	10 %	EBS
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44480	0	10 %	EBS
Explorer (nouveau)				
2.0 Standard Range	43900	-3000	7 %	Elec
268 Extended Range	48900	-3000	7 %	Elec
340 Extended Range AWD	53900	0	7 %	Elec

	Prix en €	Bonus ¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Capri (nouveau)				
170 Standard Range	46400	-3000	2 %	Elec
286 Extended Range	46400	0	2 %	Elec
340 Extended Range	56400	0	2 %	Elec
Mustang (nouveau)				
GT	69300	+70000	0 %	E
Dark Horse	71300	+70000	0 %	E
Mustang Convertible (nouveau)				
GT	63800	+70000	0 %	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	62900	0	6 %	Elec
294 Extended Range Premium	66900	0	10 %	Elec
329 Standard Range Premium AWD	75900	0	10 %	Elec
370 Extended Range Premium AWD	79900	0	10 %	Elec
GT	81900	0	10 %	Elec
Rally	84900	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+2370	7 %	E
2.0 EcoBoost 122 Titanium	32000	+400	7 %	E
2.0 EcoBoost 122 Active	33200	+400	7 %	E
2.0 EcoBoost 122 Active	33200	+400	7 %	E

	Prix en €	Bonus ¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
HONDA				
Jazz (nouveau)				
eHEV Advance	30190	0	6 %	FHEV
Jazz Crosstar (nouveau)				
eHEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V				
eHEV Executive	34340	+240	18 %	FHEV
advY1 (nouveau)				
advY1	47700	0	28 %	Elec
Civic (nouveau)				
eHEV Executive	37720	0	7 %	FHEV
eHEV Sport	39020	+50	7 %	FHEV
Type R	57220	+48091	7 %	FHEV
Type R S	65900	+45990	7 %	FHEV
ZV6 (nouveau)				
eHEV Executive	45850	+650	4 %	FHEV
eHEV Executive	54980	+2312	4 %	FHEV
eHEV Executive	63150	+1880	2 %	FHEV

	Prix en €	Bonus ¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
HYUNDAI				
I10				
1.0 63 Eco Intuitive	18400	0	5 %	E
1.0 63 Intuitive BVR	19300	+190	5 %	E
1.0 63 Creative BVR	20350	+190	10 %	E
1.2 79 N Line	20500	+150	15 %	E
1.0 T-GDi 90 N Line	21250	+280	15 %	E
Instar (nouveau)				
42 kWh Intuitive	25000	0	2 %	Elec
42 kWh Intuitive	26500	0	2 %	Elec
49 kWh Intuitive	28250	0	2 %	Elec
49 kWh Creative	29250	0	5 %	Elec
Instar Cross (nouveau)				
49 kWh Creative	30450	0	nc	Elec
49 kWh Executive	31950	0	nc	Elec
i20				
1.2 79 Intia	20200	+150	7 %	E
1.2 79 Intia	21500	+150	9 %	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22500	+150	9 %	E
1.0 T-GDi 100 Creative	24300	+150	6 %	E
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Intia	23000	+150	5 %	E
1.0 T-GDi 100 Intia	24000	+150	5 %	E
Kona				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	28100	+400	6 %	E
1.0 T-GDi 100 Creative	30450	+400	11 %	E
1.0 T-GDi 136 Executive DCT-7	33900	+1629	11 %	E
1.0 T-GDi 136 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 (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	29200	+540	10 %	E
1.5 T-GDi 140 Hybrid i30 N Line DCT	36650	+2205	11 %	E
i30 SW (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Creative	30200	+540	14 %	E
Ioniq 5				
170 Intuitive	44800	0	6 %	Elec
229 Intuitive	48800	0	6 %	Elec
229 Creative	52400	0	12 %	Elec
325 N Line Htrac	62800	0	5 %	Elec
N	78000	0	0 %	Elec
Tucson				
Hybrid 215 Intia	37550	+900	14 %	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39450	+900	10 %	FHEV
Plug-in 253 Creative	47200	+250	8 %	FHEV
Plug-in 253 Executive	53200	+250	8 %	FHEV
Ioniq 6				
229	52400	0	7 %	Elec
325 Htrac	65400	0	7 %	Elec
Nexo				
Executive F6 (nouveau)	80600	0	0 %	Hyd
Santa Fe (nouveau)				
Hybrid 215 Intuitive	80400	+7526	0 %	FHEV
Hybrid 215 Creative	84300	+7526	0 %	FHEV
Plug-in 253 Creative Htrac	82700	+4800	8 %	FHEV
Plug-in 253 Executive	86700	+4800	8 %	FHEV
Staria (nouveau)				
Hybrid 215 Creative	67400	+30497	7 %	FHEV

1.0 63 Eco Intuitive	18400	0	5%	E
1.0 63 Intuitive BVR	19300	+190	5%	E
1.0 63 Creative BVR	20350	+190	10%	E
1.2 79 N Line	20500	+150	15%	E
1.0 T-GDI 90 N Line	21250	+280	15%	Elec
Instar (nouveau)				
42 kWh	25000	0	2%	Elec
42 kWh Intuitive	26500	0	2%	Elec
49 kWh Intuitive	28250	0	2%	Elec
49 kWh Creative	29250	0	5%	Elec
Instar Cross (nouveau)				
49 kWh Creative	30450	0	nc	Elec
49 kWh Executive	31950	0	nc	Elec
i20				
1.2 79 Initia	20200	+150	7%	E
1.2 79 Intuitive	21500	+150	9%	E
1.0 T-GDI 100 Intuitive	22800	+150	9%	E
1.0 T-GDI 100 Initia	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				

MG (suite)						Porsche						Peugeot						Renault						Seat						Skoda						Subaru						Suzuki						Tesla						Toyota						Volvo						Volkswagen																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
		Prix en €	Bonus* ou malus	Remise possible	Energie			Prix en €	Bonus* ou malus	Remise possible	Energie			Prix en €	Bonus* ou malus	Remise possible	Energie			Prix en €	Bonus* ou malus	Remise possible	Energie			Prix en €	Bonus* ou malus	Remise possible	Energie			Prix en €	Bonus* ou malus	Remise possible	Energie			Prix en €	Bonus* ou malus	Remise possible	Energie			Prix en €	Bonus* ou malus	Remise possible	Energie																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
ZS (nouveau)						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008						2008					



Auto Confiance 25

Depuis
1993

Votre voiture neuve et d'occasion moins chère en toute transparence

Photos non contractuelles

HYUNDAI
TUCSON

-23,5%*

-24,7%*

TOYOTA
RAV4

PEUGEOT
NOUVEAU 3008

-26%*

-24,5%*

RENAULT
RAFALE

CITROËN
C5 Aircross

-31,5%*

-28%*

PEUGEOT
308



Reprise de votre
ancien véhicule

Véhicules garantis

Pas de frais
supplémentaires **

Livraison à domicile
dans toute la France

A votre service
du lundi au samedi

AVIS CLIENTS
4.8/5

www.autoconfiance.com • 03 81 32 28 70

45 Avenue Chabaud Latour - 25200 Montbéliard - E.mail : contact@autoconfiance.com - N°SIRET 390 195 808 00014 - S.A.S au capital de 150.000 euros

*Meilleure remise au 21/03/2025. Dans la limite des stocks disponibles - **Hors coût d'immatriculation (carte grise + malus éventuel + gestion administrative)

« PENSEZ À COVOITURER #SEDÉPLACERMOINSPOLLUER »

Boiteatelier.eu

Leader Européen en Échange Standard et Réparation



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

07 69 78 81 29
contact@boiteatelier.eu
boiteatelier.eu



— 2ÈME ÉDITION —

TRACKDAY

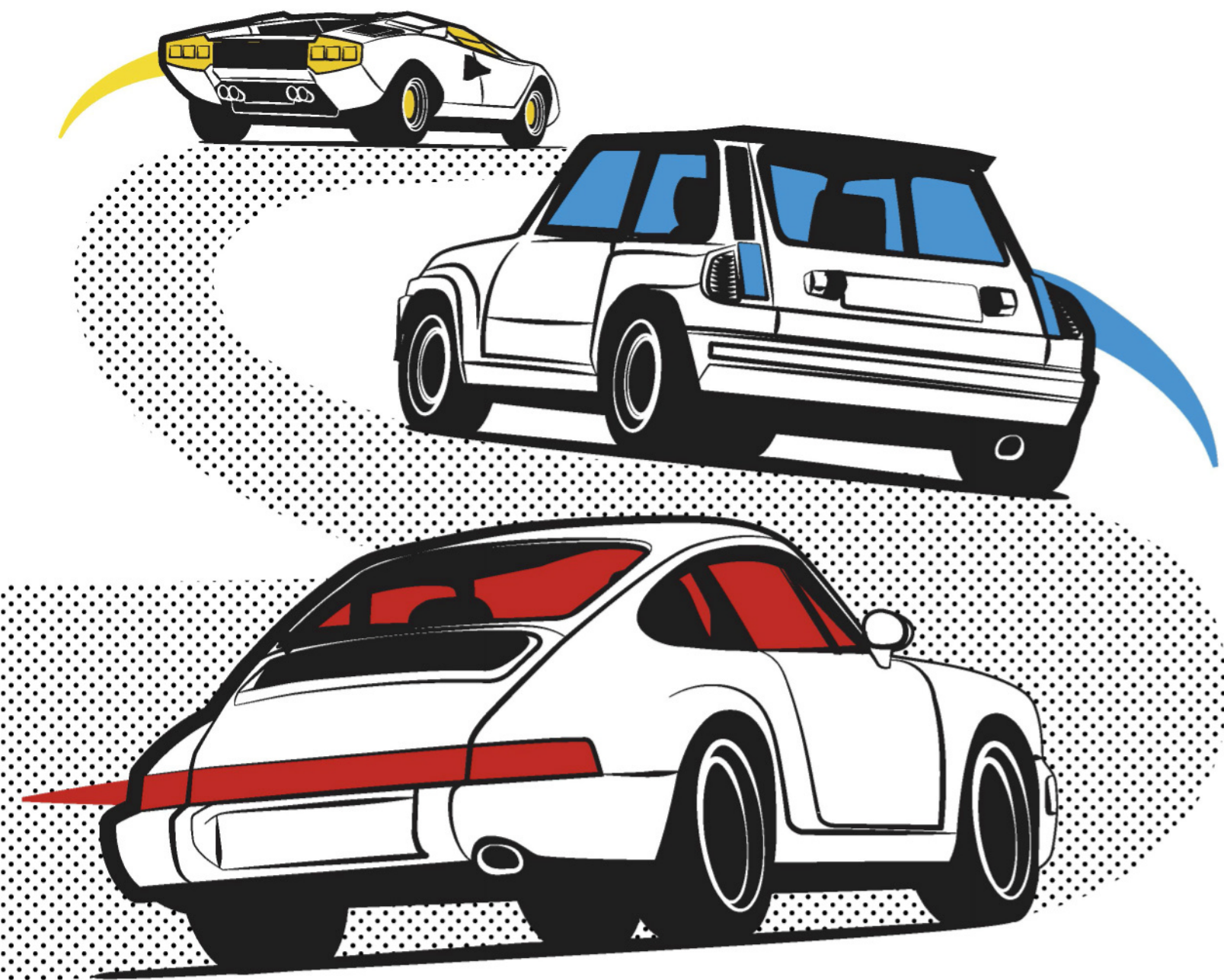
LES CIRCUITS DE VENDÉE
LE 20 JUIN 2025

**Auto
Plus**

**Young
timers**

&

OSRAM



JOURNÉE OPEN UNIQUEMENT SUR INSCRIPTION

Réservez dès maintenant votre journée de roulage 160 euros TTC

billetweb.fr/autoplustrackday2





★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

☎ 05 65 100 100
www.retro.fr

Dormez, rechargez, économisez.

- 50%

sur le prix du kWh en rechargeant
votre voiture électrique la nuit,
avec l'offre *Elec'Car**

Plus d'infos sur mobilite-elec.engie.fr

J'agis
avec
ENGIE

En savoir plus



ENGIE

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

*Offre à prix de marché Elec'Car 1 an : bénéficiez de -50% sur le prix du kWh hors toutes taxes (HTT) pendant les heures creuses (identifiées par le gestionnaire de réseau de distribution; pour connaître les horaires des heures creuses sur votre commune, consultez le site d'Enedis) par rapport au prix du kWh HTT en heures pleines de l'offre Elec'Car 1 an d'ENGIE. Offre d'électricité indexée sur le tarif réglementé d'électricité, réservée aux clients particuliers propriétaires d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable (ENGIE se réserve le droit de demander la preuve de la possession d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable), et disposant d'un comptage heures pleines/heures creuses. Selon la situation du client, le passage d'un comptage simple à un comptage heures pleines/heures creuses peut entraîner la facturation de frais par le gestionnaire de réseau (voir catalogue des prestations).

ENGIE : SA AU CAPITAL DE 2 435 285 011€ - SIÈGE SOCIAL : 1 PLACE SAMUEL DE CHAMPLAIN 92400 COURBEVOIE - RCS NANTERRE 542 107 651. © Étienne Pons.