



Événement

## Palmarès du contrôle technique

Comment se classe votre voiture ? P. 6

### Radars autonomes

Nos conseils pour ne pas vous faire piéger P. 10



Officiel

## Renault 5 Turbo

Voici déjà la version définitive!

P. 16

# Faut-il encore acheter une Tesla ?

Toute la gamme passée au crible P. 24



Exclusif



Match

### Le nouveau Citroën ë-C3 Aircross bouscule le Peugeot E-2008 P. 34



Dossier occasion

## DIESELS RÉCENTS

Des perles rares à moins de 10 000 €! P. 48



Nouveautés P. 20

### Toyota présente le grand frère du C-HR



Spécial véhicules de société

- Les règles fiscales 2025
- 20 bons choix en essence, diesel, hybride et électrique P. 38

Une star à petit prix

### Fiat 500: craquez sans vous ruiner P. 52



Les experts

### Fausse petites annonces

Apprenez à repérer les arnaques P. 54

L 14629 - 1909 - F: 2,50 €



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





# RENAULT RAFALE E-TECH 4X4 HYBRID

300 CH HYBRIDE RECHARGEABLE

jusqu'à 1000 km d'autonomie<sup>(1)</sup>  
jusqu'à 105 km d'autonomie électrique<sup>(2)</sup>  
4Control advanced à 4 roues directrices  
jusqu'à 32 systèmes avancés d'aide à la conduite

**490€** à partir de  
/mois<sup>(3)</sup>

**2 mois de loyer offerts<sup>(4)</sup>**

LLD 37 mois, 1<sup>er</sup> loyer 5 500€  
**3 ans de garantie, assistance 24/24**  
**et entretien inclus pour 1€/mois<sup>(5)</sup>**

profiter  
de l'offre



**A** 15 g CO<sub>2</sub>/km

B

C

D

E

F


G





existe aussi en motorisation **FULL HYBRID E-TECH 200 ch sans recharge**

**modèle présenté : Renault rafale atelier alpine e-tech 4x4 300 ch hybride rechargeable avec options 662€/mois,<sup>(6)</sup> 1<sup>er</sup> loyer 5 500€, contrat sérénité Renault inclus pour 1€/mois<sup>(5)</sup>** (1) avec un plein d'essence et une charge complète de batterie selon wltp pour moteur e-tech 4x4 300 ch. (2) sur cycle wltp, autonomie réelle suivant conditions de roulage (type de route, de conduite et conditions météorologiques)/source interne Renault 2024. (3) ex. pour Rafale esprit alpine e-tech 4x4 300 ch, hors options. (3)(6) locations longue durée, hors assurances facultatives, 37 mois/30 000 km max. sous réserve étude et acceptation diac, agissant sous la marque commerciale Mobilize financial services, capital de 415 100 500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 rcs bobigny. restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais de remise en état standard et km sup. (4) 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> loyers offerts si lld. (5) contrat sérénité Renault selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1<sup>er</sup> des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat lld peut être souscrit sans ce contrat. détail points de vente et [renault.fr](https://www.renault.fr). offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande Renault rafale e-tech neuf **du 1<sup>er</sup> au 30/04/25. consommations mixtes min/max (l/100 km)\*: 0,5/5. émissions co<sub>2</sub> (g/km)\*: 12/113. \*selon norme wltp.**

Renault recommande  Castrol

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

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



# SKODA

Votre arrière-arrière-arrière  
grand-père vous dirait  
que c'est une bien belle auto.



**130**  
ANS

On en a fait du  
chemin ensemble.

**Škoda Kamiq**

À partir de

**249€/mois<sup>(1)</sup>**

LLD 37 mois / sans apport

**Modèle présenté:** Kamiq Selection 1.0 TSI 95 ch BVM avec options à **383€** par mois sur 37 mois sans apport, remise de 5 950€ déduite.

Offre valable jusqu'au 30/06/2025. (1) Exemple pour Kamiq Selection 1.0 TSI 95 ch BVM en location longue durée 37 mois / 30 000 km maximum, 37 loyers de 249€, remise de 5 950€ déduite hors assurances facultatives. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)) - RCS Pontoise : 451 618 904 - 11, av. de Boursonne - BP 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex. Volkswagen Group France - SAS - Capital : 198 502 510€ 11, av. de Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.

Gamme Kamiq : cycles mixtes (l/100 km) min - max : WLTP : 5,4 - 5,9. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) min - max : WLTP : 122 - 132. Valeurs au 05/11/2024. Susceptibles d'évolution.



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



## ACTU

- 6 **L'événement** Le palmarès du contrôle technique catégorie par catégorie
- 8 **Le courrier**
- 9 **Les vérifs** de la semaine
- 10 **Les news**
- 12 **La photo** de la semaine
- 16 **Les nouveautés** La Renault 5 Turbo 3E livre ses secrets
- 20 **Les voitures** de la semaine: le Toyota C-HR+ s'attaque au Peugeot E-3008

## ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Faut-il encore acheter une Tesla ?
- 30 **Panoramique** Le Volkswagen Tayron 1.5 eTSI Life Plus de 150 ch
- 34 **Match** Deux petits SUV électriques s'affrontent: le Citroën ë-C3 Aircross 113 ch et le Peugeot E-2008 136 ch
- 38 **Dossier** Véhicules de fonction, flottes d'entreprise, artisans: les meilleurs modèles à l'essai
- 44 **Test lecteurs** Le Ford Explorer

## GUIDE PRATIQUE

- 47 **Les coachs Auto Plus** Quel porte-vélos choisir ?
- 48 **Acheter une voiture d'occasion** Diesels récents: les bons choix
- 51 **Ça vous est arrivé**
- 52 **Les stars de l'occasion** Une Fiat 500 essence restylée à moins de 10000 €
- 54 **Le coin des experts** Achat d'une occasion: les signes pour repérer les arnaques

## MAGAZINE

- 56 **Le sport** Formule 1: Ferrari entre déception et espoir
- 58 **Auto Plus Classiques** Le coupé Ferrari 308 (1975)
- 60 **Le prix des voitures neuves**



Page 30



Page 44



Page 56



Page 58

## Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

## Succès de la majorité d'une minorité

**E**t un, et deux, et trois... mais toujours zéro représentativité! Anne Hidalgo, la maire de la capitale, persiste et signe dans ses simulacres de démocratie participative qui, s'ils partent d'une idée tout à fait louable, font ce qu'on appelle communément un "flop".

Après l'interdiction des trottinettes en libre-service, puis le tarif "SUV" du stationnement, il était question de se prononcer sur la végétalisation de 500 rues parisiennes supplémentaires. Sachant que les 200 premières ont été aménagées sans demander l'avis de personne. Pourquoi? Parce que! Et une fois de plus, sous l'apparence d'une consultation objective des électeurs, la question à laquelle il leur fallait répondre était dangereusement biaisée: "Pour ou contre végétaliser et rendre piétonnes 500 nouvelles rues dans Paris?" Les résultats auraient certainement été différents si elle avait été formulée ainsi: "Pour ou contre supprimer 10000 places de stationnement, entraver un peu plus la mobilité (même lorsqu'elle est propre), fragiliser certains commerces de proximité et engager des travaux qui ne sont pas totalement financés?"

Les résultats, justement, parlons-en. La mairie de Paris s'est félicitée du plébiscite puisque 66% des votants se sont prononcés "pour". Le hic, c'est que la votation n'a enregistré que 3,9% de participation. Dit autrement, ce sont plus de 96% des inscrits sur les listes électorales qui ne se sont pas déplacés. Ça fait beaucoup. Non seulement cela invalide totalement le résultat de cette consultation, mais cela souligne le fossé abyssal qui sépare ce que les édiles considèrent comme des sujets "prioritaires" et les vraies attentes de leurs administrés. Rappelons que les votations contre les trottinettes et contre les SUV n'avaient respectivement, elles, pas attiré plus de 7,5% et 5,7% de votants. On a hâte de découvrir le taux de participation de la prochaine!

Et que dire du rapprochement que l'on peut opérer entre cette votation organisée, à grand coup de communication, par la puissante mairie de Paris et la pétition\* lancée par de "modestes" associations d'automobilistes pour l'abrogation des zones à faibles émissions? La première a comptabilisé 37 054 voix pour la végétalisation des rues. La seconde, plus de 27 300 signatures (à date) contre les ZFE. Mais de là à ce qu'on nous explique que ça n'est pas représentatif...

Le plus problématique dans tout ça, c'est que, sous couvert de consulter de plus en plus souvent les citoyens, on tient de moins en moins compte de leur avis.

*Mathieu*

\*Petitions.assemblee-nationale.fr/initiatives/i-2760

## Trait d'humour

Deux tiers des 3,9% de votants ont approuvé la végétalisation des rues parisiennes



## Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 19 ou sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com). Sur [www.kiosquemag.com](http://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.





CATÉGORIE  
PAR CATÉGORIE

# Le palmarès du



CITADINES

Les 10 meilleures		Taux de contre-visites
1 <sup>re</sup>	Hyundai i20 (2020) N	2,2%
2 <sup>e</sup>	Toyota Yaris (2020) N	3,7%
3 <sup>e</sup>	Suzuki Ignis (2016)	3,8%
4 <sup>e</sup>	Hyundai i10 (2020) N	4%
5 <sup>e</sup>	Honda Jazz (2020) N	4,1%
6 <sup>e</sup>	Suzuki Swift (2016)	4,2%
7 <sup>e</sup>	Peugeot 208 (2019)	4,9%
8 <sup>e</sup>	Dacia Sandero (2020) N	5,1%
9 <sup>e</sup>	Toyota Aygo (2014)	5,3%
10 <sup>e</sup>	Honda Jazz (2013)	5,4%
Dans la moyenne		
11 <sup>e</sup>	Opel Corsa (2019)	5,6%
15 <sup>e</sup>	Audi A1 (2018)	6,1%
16 <sup>e</sup>	Mini Hatch (2014)	6,4%
22 <sup>e</sup>	VW Polo (2017)	7,3%
23 <sup>e</sup>	Renault Twingo (2014)	7,4%
Et en bas du tableau		
64 <sup>e</sup>	Peugeot 207/207+ (2006)	12,5%
67 <sup>e</sup>	Seat Ibiza (2008)	13,6%
69 <sup>e</sup>	Citroën C3 (2009)	14,4%
71 <sup>e</sup>	Ford Fiesta (2008)	14,7%
73 <sup>e</sup>	(Citroën) DS 3 (2009)	16%

En toute logique, les modèles les plus récents dominent. Cela rend les scores des "vieilles" Toyota Aygo 2 et Honda Jazz 3 d'autant plus remarquables.

Si l'épreuve est redoutée de tous, certains ont plus de mouron à se faire que d'autres, le taux de contre-visites variant fortement selon les modèles et leur âge. Où se situe votre auto ? Est-elle un peu, beaucoup ou énormément recalée ? Réponse.

Depuis 1992, les automobilistes doivent soumettre leur(s) monture(s) à un contrôle technique (CT) périodique. Réalisé au quatrième anniversaire de chaque voiture, puis tous les deux ans ou lors d'une cession (si le précédent CT a plus de 6 mois), il est chargé de repérer les voitures présentant un risque de sécurité, ou polluantes, grâce à une batterie de 152 points de contrôle. Si certaines défaillances ne font l'objet que d'un signalement, celles qualifiées de majeures imposent, elles, une contre-visite sous deux mois, le temps d'effectuer les réparations. S'y ajoute une poignée de défaillances critiques, qui trahissent une dangerosité immédiate de l'auto entraînant une interdiction de circuler le jour même, à minuit.

L'an dernier, ce sont 19,2 millions de contrôles techniques automobiles qui ont été effectués (soit 240 000 de moins qu'en 2023). Dans le même temps, 77 nouveaux centres agréés ont ouvert, portant leur nombre à 6 790 ! Une activité qui accuse donc une baisse côté voitures, cependant compensée par le passage au CT d'un million véhicules de la catégorie L (scooters, motos, quadricycles). Quid des taux de contre-visites ? Ils restent parfaitement stables par rapport à 2023, avec, tous âges de voitures confondus (12,9 ans en moyenne), 19,02% de recalées (dont 0,69% pour une ou plusieurs défaillances critiques). Des moyennes qui cachent, comme vous pouvez le constater ci-contre, d'importantes disparités.

## Des résultats très inégaux d'une marque à une autre

■ Nous avons retenu, pour chaque constructeur, tous les modèles de moins de 10 ans passés sur le gril en 2024 (soit 7,25 millions de véhicules), en prenant soin de pondérer le taux de contre-visites de chacun d'eux en fonction des volumes contrôlés. Le résultat est à comparer à la moyenne globale des moins de 10 ans recalés à l'épreuve, établie à 9,2% (chiffre qui n'a quasiment pas évolué par rapport à 2022, année de notre dernier classement).

■ Les excellents résultats des labels japonais et allemands (Mini et Skoda, propriétés, respectivement, des

groupes BMW et Volkswagen, pouvant être considérés comme tels) sont toujours de mise, même s'ils voient presque tous leur taux de contre-visites légèrement augmenter.

■ Côté français, DS plonge de sept places, Citroën reste stable, tandis que Peugeot et Renault glissent un peu plus vers le fond du classement.

■ Bon dernier, en recul de cinq places, Fiat souffre du vieillissement de ses autos. Entre les moins de 4 ans et les 5-9 ans, le taux de contre-visites varie souvent, pour un même modèle, du simple au double.

	Marque	Taux de contre-visites moyen en 2024	Rang 2022
1 <sup>re</sup>	Suzuki	6,2%	5 <sup>e</sup>
2 <sup>e</sup>	Toyota	6,4%	4 <sup>e</sup>
3 <sup>e</sup>	Mini	6,5%	2 <sup>e</sup>
4 <sup>e</sup>	Honda	6,6%	1 <sup>re</sup>
5 <sup>e</sup>	Audi	7,2%	8 <sup>e</sup>
5 <sup>e</sup> ex æq	Mazda	7,2%	7 <sup>e</sup>
7 <sup>e</sup>	BMW	7,5%	6 <sup>e</sup>
8 <sup>e</sup>	Skoda	8%	11 <sup>e</sup>
9 <sup>e</sup>	Volkswagen	8,2%	15 <sup>e</sup>
10 <sup>e</sup>	DS	8,3%	3 <sup>e</sup>
11 <sup>e</sup>	Mercedes	8,5%	9 <sup>e</sup>
12 <sup>e</sup>	Volvo	8,6%	12 <sup>e</sup>
12 <sup>e</sup> ex æq	Seat	8,6%	17 <sup>e</sup>
14 <sup>e</sup>	Dacia	9,2%	16 <sup>e</sup>
14 <sup>e</sup> ex æq	Hyundai	9,2%	24 <sup>e</sup>
16 <sup>e</sup>	Kia	9,3%	21 <sup>e</sup>
17 <sup>e</sup>	Peugeot	9,5%	14 <sup>e</sup>
18 <sup>e</sup>	Opel	9,6%	13 <sup>e</sup>
19 <sup>e</sup>	Citroën	9,9%	20 <sup>e</sup>
20 <sup>e</sup>	Renault	10,1%	18 <sup>e</sup>
21 <sup>e</sup>	Mitsubishi	10,2%	26 <sup>e</sup>
21 <sup>e</sup> ex æq	Land Rover	10,2%	10 <sup>e</sup>
23 <sup>e</sup>	Alfa Romeo	10,4%	25 <sup>e</sup>
24 <sup>e</sup>	Ford	10,5%	23 <sup>e</sup>
25 <sup>e</sup>	Tesla	10,6%	27 <sup>e</sup>
26 <sup>e</sup>	Nissan	10,7%	19 <sup>e</sup>
27 <sup>e</sup>	Fiat	10,8%	22 <sup>e</sup>



# contrôle technique

## Autos de moins de 10 ans : où se situe la vôtre ?

■ Grâce aux données de l'OTC\*, nous avons établi un palmarès par catégories. Seuls les modèles contrôlés à au moins 1 000 exemplaires en 2024 sont représentés (avec, entre parenthèses, leur année de lancement).  
■ Les taux de contre-visites exprimés sont liés à des défaillances majeures et/ou critiques. Ils sont à comparer au taux moyen global des moins de 10 ans, établi à 9,2 %.  
■ Pour découvrir les taux de contre-visites de tous les modèles (par tranches d'âge ou de kilométrage), rendez-vous sur [Tinyurl.com/bilan-ct-2024](https://tinyurl.com/bilan-ct-2024).

N Modèles soumis pour la première fois (et en suffisamment grand nombre) au contrôle technique 2024

### Berlines compactes

Les 10 meilleures	Taux de contre-visites
1 <sup>re</sup> VW ID.3 (2019) N	3,5%
2 <sup>e</sup> Toyota Corolla (2018)	3,9%
3 <sup>e</sup> Citroën C4 (2020) N	4,5%
3 <sup>e</sup> ex æq BMW Série 1 (2019)	4,5%
5 <sup>e</sup> VW Golf (2019) N	4,9%
6 <sup>e</sup> Mazda 3 (2019)	5,2%
7 <sup>e</sup> Audi A3 (2020) N	5,3%
8 <sup>e</sup> Seat Leon (2020) N	5,4%
9 <sup>e</sup> Nissan Leaf (2018)	6%
10 <sup>e</sup> Honda Civic (2016)	6,7%
Dans la moyenne	
13 <sup>e</sup> Mercedes Classe A (2018)	7,6%
26 <sup>e</sup> Opel Astra (2015)	9,7%
28 <sup>e</sup> DS 4 (2015)	10,1%
30 <sup>e</sup> Ford Focus (2018)	10,6%
31 <sup>e</sup> Alfa Romeo Giulietta (2010)	10,9%
Et en bas du tableau	
39 <sup>e</sup> Peugeot 308 (2007)	12,2%
39 <sup>e</sup> ex æq Ford Focus (2011)	12,2%
41 <sup>e</sup> Kia Ceed (2012)	12,4%
43 <sup>e</sup> Fiat Tipo (2016)	13%
47 <sup>e</sup> Renault Megane (2008)	18,5%

Hormis l'actuelle Citroën C4, les françaises brillent peu dans cette catégorie. La VW ID.3 est la seule électrique à prendre le leadership sur ce segment.

### Monospaces / ludospaces

Les 10 meilleurs	Taux de contre-visites
1 <sup>er</sup> Mercedes Classe B (2019)	5,8%
2 <sup>e</sup> Peugeot Rifter (2018)	5,9%
3 <sup>e</sup> Opel Combo (2018)	6%
4 <sup>e</sup> Citroën Berlingo (2018)	6,3%
5 <sup>e</sup> Toyota Prius+ (2011)	7,5%
6 <sup>e</sup> Mercedes Classe B (2012)	8,1%
7 <sup>e</sup> Peugeot Partner (2008)	8,6%
8 <sup>e</sup> Citroën Berlingo (2008)	9,1%
9 <sup>e</sup> BMW Active/Gran Tourer (2014)	10%
9 <sup>e</sup> ex æq VW Touran (2010)	10%
Dans la moyenne	
12 <sup>e</sup> Dacia Dokker (2012)	10,1%
13 <sup>e</sup> Citroën C3 Picasso (2008)	10,4%
15 <sup>e</sup> Renault Kangoo (2007)	10,5%
16 <sup>e</sup> Opel Meriva (2010)	10,6%
17 <sup>e</sup> Renault Scenic (2016)	10,7%
Et en bas du tableau	
27 <sup>e</sup> Dacia Lodgy (2012)	13,5%
28 <sup>e</sup> Ford C-Max (2011)	13,6%
31 <sup>e</sup> VW Sharan (2010)	14,8%
33 <sup>e</sup> Opel Zafira (2011)	15%
34 <sup>e</sup> Peugeot 5008 (2009)	15,2%

Etonnamment, les Citroën sont toujours plus mal classées que leurs clones Peugeot. Les propriétaires d'autos du Double Chevron seraient-ils moins soigneux ?

### Familiales et routières

Les 10 meilleures	Taux de contre-visites
1 <sup>re</sup> Audi A6 (2018)	5,4%
2 <sup>e</sup> Porsche Panamera (2017)	5,7%
3 <sup>e</sup> Skoda Octavia (2020) N	5,9%
4 <sup>e</sup> BMW Série 3 (2019)	6,1%
5 <sup>e</sup> Toyota Prius (2016)	6,2%
6 <sup>e</sup> Volvo S60/V60 (2018)	7,2%
7 <sup>e</sup> BMW Série 5 (2016)	7,7%
8 <sup>e</sup> Audi A6 (2010)	7,8%
9 <sup>e</sup> Audi A4 (2015)	8,1%
10 <sup>e</sup> Audi A7 (2010)	8,3%
Dans la moyenne	
11 <sup>e</sup> Peugeot 508 (2018)	8,3%
15 <sup>e</sup> BMW Série 3 (2012)	9%
17 <sup>e</sup> Tesla Model 3 (2017)	9,3%
17 <sup>e</sup> ex æq Mercedes Classe E (2016)	9,3%
19 <sup>e</sup> BMW Série 5 (2010)	9,7%
Et en bas du tableau	
36 <sup>e</sup> Renault Laguna (2007)	13,2%
38 <sup>e</sup> Peugeot 508 (2011)	13,7%
39 <sup>e</sup> VW Passat (2010)	14,1%
40 <sup>e</sup> Opel Insignia (2008)	14,7%
42 <sup>e</sup> Citroën C5 (2008)	17,6%

Seul modèle à entrer dans ce classement, la "populaire" Skoda Octavia 4 parvient à talonner Audi et Porsche. Les tricolores, elles, flirtent plutôt avec les bas-fonds.

### SUV citadins

Les 10 meilleurs	Taux de contre-visites
1 <sup>er</sup> Suzuki Jimny (2019)	3,6%
2 <sup>e</sup> VW T-Roc (2017)	3,7%
3 <sup>e</sup> Nissan Juke (2019)	3,9%
3 <sup>e</sup> ex æq DS 3 Crossback (2018)	3,9%
5 <sup>e</sup> Toyota C-HR (2016)	4%
5 <sup>e</sup> ex æq Skoda Kamiq (2019)	4%
5 <sup>e</sup> ex æq Peugeot 2008 (2019)	4%
8 <sup>e</sup> VW T-Cross (2018)	4,2%
9 <sup>e</sup> Ford Puma (2019) N	4,3%
10 <sup>e</sup> Mini Countryman (2017)	4,6%
Dans la moyenne	
11 <sup>e</sup> Audi Q2 (2016)	4,6%
13 <sup>e</sup> Citroën C3 Aircross (2017)	5,9%
13 <sup>e</sup> ex æq Hyundai Kona (2017)	5,9%
17 <sup>e</sup> Renault Captur (2019)	6,2%
18 <sup>e</sup> Dacia Duster (2018)	6,5%
Et en bas du tableau	
28 <sup>e</sup> Peugeot 2008 (2013)	9,8%
30 <sup>e</sup> Jeep Renegade (2014)	10,6%
31 <sup>e</sup> Citroën C4 Cactus (2014)	10,8%
32 <sup>e</sup> Nissan Juke (2010)	11,2%
33 <sup>e</sup> Dacia Duster (2010)	11,8%

Bien que souvent utilisé dans des conditions difficiles, le Jimny affiche un taux de contre-visites parmi les plus bas, toutes catégories confondues.

### SUV compacts / familiaux

Les 10 meilleurs	Taux de contre-visites
1 <sup>er</sup> Lexus UX (2018)	2,6%
2 <sup>e</sup> Honda CR-V (2017)	2,7%
3 <sup>e</sup> Mazda CX-30 (2019)	3%
4 <sup>e</sup> Toyota Rav4 (2018)	3,2%
5 <sup>e</sup> Audi Q3 (2018)	3,5%
6 <sup>e</sup> Mercedes GLA (2020) N	3,7%
6 <sup>e</sup> ex æq Lexus RX (2015)	3,7%
8 <sup>e</sup> Porsche Cayenne (2018)	3,9%
9 <sup>e</sup> Audi Q8 (2018)	4%
10 <sup>e</sup> Skoda Karoq (2017)	4,6%
Dans la moyenne	
12 <sup>e</sup> Audi Q5 (2017)	4,6%
13 <sup>e</sup> Ford Kuga (2019) N	4,9%
13 <sup>e</sup> ex æq Lexus NX (2014)	4,9%
23 <sup>e</sup> Citroën C5 Aircross (2018)	5,6%
40 <sup>e</sup> Mercedes GLB (2020) N	7,2%
Et en bas du tableau	
82 <sup>e</sup> Peugeot 3008 (2008)	14%
84 <sup>e</sup> Nissan Qashqai (2007)	15,5%
87 <sup>e</sup> Hyundai ix35 (2010)	16,2%
87 <sup>e</sup> ex æq Kia Sportage (2010)	16,2%
89 <sup>e</sup> Renault Koleos (2008)	16,3%

Pourtant presque identique à lui sur le plan technique, le Mercedes GLB est deux fois plus souvent recalé que son cousin GLA 2. Le Kuga 3 déçoit également.



TOYOTA

Le Land Cruiser est réputé incassable. Les résultats du contrôle technique le confirment.



ALFA ROMEO

Dans 4 cas sur 10, l'Alfa 147 a dû passer par la case "contre-visite". Le pire score de 2024.

## Et chez les 15 ans et plus ?

■ 4,9 millions de voitures de plus de 15 ans ont passé le contrôle technique en 2024. Et dans trois cas sur dix, l'examen a débouché sur une contre-visite. Un taux en léger recul, qui tendrait à prouver que les Français prennent soin de leurs "anciennes"... ou s'en débarrassent (200 000 contrôles de moins qu'en 2022 pour cette tranche d'âge).  
■ Le plus souvent, ce sont les émissions polluantes qui pèchent, mais l'état du châssis et de la carrosserie est également fréquemment pointé. A l'inverse, les dispositifs électriques et de sécurité sont rarement mis en cause.  
■ Comme en 2022, la Citroën 2CV laisse échapper de peu la médaille d'or. Elle surclasse largement sa rivale de toujours, la Renault 4, qui échoue dans 24,2 % des cas.  
■ En ce qui concerne la moyenne par constructeur, Toyota fait à nouveau mieux que tous ses concurrents, avec un taux de contre-visites de 24,5 % pour les 170 000 autos de plus de 15 ans contrôlées.

10 modèles vaillants...	Taux de contre-visites
Toyota Land Cruiser (2002)	16,6%
Citroën 2CV (1948)	16,8%
Renault Twingo (2007)	22,1%
Toyota Yaris (2005)	22,2%
BMW Série 5 (2003)	22,4%
Audi A4 (2007)	22,4%
Peugeot 1007 (2004)	23,8%
Renault 4 (1961)	24,2%
Ford Fusion (2002)	25,8%
Nissan Micra (2002)	26,8%
... et 5 qui prennent un peu plus cher	
Renault Clio (1990)	35,6%
Opel Zafira (1999)	36,3%
Peugeot 106 (1991)	36,3%
Dacia Logan (2004)	36,4%
Alfa Romeo 147/GT (2000/2003)	40,6%

\*Organisme technique central.





N. SOLER

### Disparition du blocage de la direction sur les 208

## Chez Peugeot, la roue tourne...

**Ma Peugeot 208 hybride, achetée neuve en décembre 2024, est dépourvue d'un blocage du volant (Neiman). Le concessionnaire ne sait pas pourquoi, et Peugeot n'a donné aucune explication sur cette absence... Qu'en pensez-vous ?**

Jean-Paul, de l'Hérault

**Cédric Morandais.** Aussi étonnant que cela puisse paraître, le blocage de la direction n'est plus d'actualité sur certaines 208, comme nous l'a confirmé le constructeur : "Peugeot a progressivement retiré l'antivol de direction électrique (AVE) sur les modèles avec boîte de vitesses automatique (BVA). Cela a été fait après s'être assuré que les

BVA en mode 'parking' peuvent immobiliser le véhicule de manière sécurisée." Dans les faits, depuis octobre 2024, il n'y a plus d'AVE sur les 208 micro-hybrides de 100 et 136 ch, équipées de la fonction démarrage mains libres. En revanche, le blocage de direction est toujours présent sur les versions avec clé. Notez enfin que Peugeot prévoit de retirer l'AVE sur les E-208 actuelles à partir de mai 2025. Sachez que cette disparition, probablement motivée par des choix économiques, ne contrevient pas aux dispositions de l'article R317-15 du code de la route selon lequel "Tout véhicule à moteur [...] doit être muni d'un dispositif antivol."

### Immat ma plaque, ce radar!

**Dans le n° 1904, vous disiez que les radars pédagogiques de ZFE devront "anonymiser l'immatriculation" des véhicules contrôlés. Si c'est une question de protection des données, alors pourquoi les radars pédagogiques de vitesse présents sur l'A10 affichent, eux, les plaques complètes de ceux qui roulent "trop vite" ?**

Joss, La Ferté-Saint-Aubin (45)

**François Tarrain.** C'est simple : lorsqu'ils affichent, à la vue de tous, l'immatriculation complète des véhicules qui roulent "trop vite" ou "trop près", les dispositifs de contrôle à vocation pédagogique que l'on croise parfois (ou que l'on a pu croiser) sur l'A10, l'A61, l'A62 ou l'A7 ne respectent pas le règlement général de protection des données (RGPD). Et pour cause, nombre de ces radars ont été installés entre 2010 et 2013, soit bien avant l'entrée en vigueur du RGPD, en 2018. Depuis, ceux dont l'affichage n'a pas été modifié pour anonymiser les plaques sont donc dans l'illégalité. En effet, l'immatriculation est bel et bien considérée comme "une donnée personnelle dans la mesure où elle permet d'identifier indirectement une personne physique propriétaire du véhicule", dicit la Cnil\*.



VINCI AUTOROUTES

**Admettons qu'elles ont été conçues en France... Mais plutôt que de leur accorder le statut de "françaises", ne serait-il pas plus judicieux et honnête d'appeler les Citroën C3 et C3 Aircross, "les slovaques"; les Peugeot 2008, Renault Austral et Espace, "les espagnoles", etc.**

Laurent F., par e-mail

### Qui pneu le plus...

**Sur mon Skoda Kodiaq pris en location avec option d'achat, j'ai remplacé les pneus été usés, par des toutes saisons. Lorsque je rendrai le véhicule, devrai-je le rééquiper d'une monte été, comme à l'origine ?**

Dominique B., par e-mail

**François Tarrain.** Tout dépend de ce que votre contrat stipule. En règle générale, en fin de leasing, il est demandé de rendre l'auto avec des pneus de marque en bon état (moins de 50 % d'usure)... En revanche, pas sûr que la tolérance sur le type de monte soit évoquée. A vérifier, sachant que dans votre cas, la concession ne perdra pas au change avec vos pneus toutes saisons, a fortiori si, comme vous, elle est située dans une région où la loi montagne s'applique.



REPORTER AUTO PLUS

### Retour vers le futur

**Etrange, cette plaque provisoire WW croisée il y a peu : la suite "001-AA" semble dater de 2009... Alors que ce type d'immatriculation n'est en théorie valable que quatre mois !**

Stéphane, Issy-les-Moulineaux (92)

**François Tarrain.** La série "WW-001-AA" (soit une immatriculation provisoire utilisée notamment sur les voitures importées) rappelle bien la toute première plaque "AA-001-AA" attribuée en avril... 2009. Mais il n'y a rien d'étrange à la croiser, encore aujourd'hui, sur la route : il faut savoir que les WW provisoires à la validité de quatre mois ne sont pas ensuite "détruits", mais réattribués à d'autres véhicules. En clair, depuis seize ans, cette plaque WW-001-AA passe de voiture en voiture !

## LA QUESTION DE LA SEMAINE

Le lieu de production de la voiture que vous comptez acheter est-il :



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

Et vous, si on vous demandait si vous êtes "Pour ou contre végétaliser et rendre piétonnes des rues de votre ville", vous répondriez quoi ?  
— Pour — Contre — NSP

### A la fraîche

**Question qui me tarabuste depuis un moment : pourquoi l'immense majorité des camping-cars que l'on croise sont-ils blancs ?**

Raymond R., Luigny (28)

**Jérôme Fombelle.** Ces maisons roulantes étant destinées à rester en plein air, autant faire en sorte qu'elles ne se transforment pas en fournaise l'été. Or, le blanc a comme propriété de réfléchir les rayons du soleil, contrairement aux teintes sombres qui les absorbent. Ainsi, une carrosserie blanche aura tendance à accumuler moins de chaleur. Manière de gagner quelques degrés à bon compte, mais pas au point de se passer d'une clim'.





## CAMÉRA CACHÉE

# Comment les vendeurs Tesla gèrent-ils la "crise" que traverse la marque ?



**LA MISSION DE NOTRE ESPION** Polémiques autour d'Elon Musk, concurrence chinoise, plongeon des ventes (- 50 % en Europe)... Chahutés en pleine période de transition avec le "nouveau" Model Y\*, les vendeurs Tesla n'ont pas (ou plus) la partie si facile. Comment s'en sortent-ils ? Notre espion est allé prendre leur pouls.

### Premier Tesla : les optimistes



"Vous êtes intéressé par le Model Y ?" Oui, mais on n'est pas rassuré par ce qui se dit sur Tesla... "Ah ça, on m'en parle trente fois par jour : les positions d'Elon Musk, ses faits et gestes, tout est scruté ! On en a connu d'autres, ça passera. Et en attendant, la marque se porte mieux que ce qui se raconte."



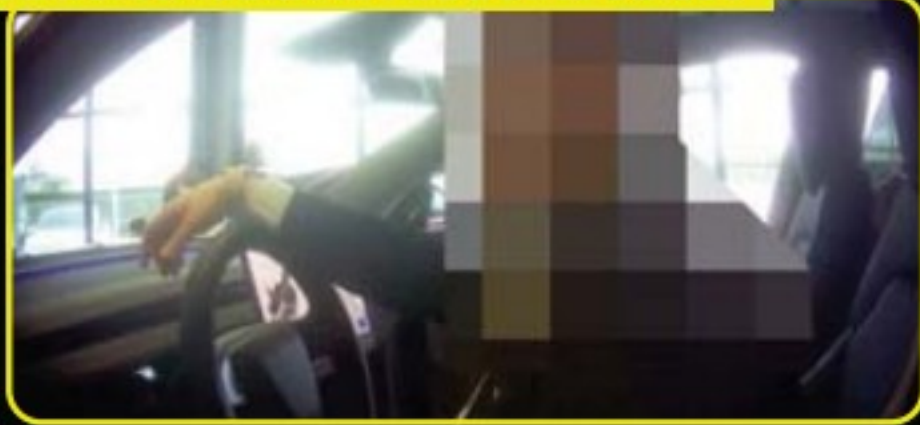
**"Le Model Y, c'est la meilleure électrique au monde. Mieux que les BYD, qui ne tiennent pas l'autonomie annoncée !"**

"Il y a un trou d'air en Bourse, mais ça va repartir. En fait, c'est le moment d'investir." Et les ventes qui ont baissé ? "La faute au bonus réduit, mais aussi au manque d'anciens Model Y en stock : l'usine de Berlin a été stoppée un moment pour adapter les lignes au Juniper ! Quant à la décote en occasion, elle est liée au cycle de remplacement des générations."



Après l'essai, autre vendeur : "Il envoie ce Model Y, hein ? Si vous êtes tenté, oubliez la version Intégrale : elle est chère pour l'instant en leasing. Préférez la Propulsion. Le seul geste, c'est 500 € via un parrain." Le mot de la fin : "Les polémiques avec Musk, ça n'enlève rien aux qualités des Tesla."

### Deuxième Tesla : la neutralité suisse



Belle présentation du Model Y et essai en solo de 30 minutes pas plus ! Au retour, une seconde vendeuse prend le relais. Et manifestement, l'actualité et les polémiques autour de la marque, ici, c'est tabou. Avec le sourire : "Pour être tout à fait claire, on ne prend pas de position politique."

**"Si j'étais vous, je partirais sur le Model Y Propulsion : le loyer est plus raisonnable. Mais il ne sera livrable que fin mai, début juin."**



Message reçu. N'empêche, on se demande où va la marque. "Je vous rassure, on se porte bien. La baisse des aides a eu un impact sur les ventes, mais c'est le cas pour toutes les marques." Et le vandalisme sur les Tesla, on en parle ? "Ceux qui font ça aux voitures de personnes qui n'ont rien à voir avec les 'positions' de Musk, ça me dépasse et me désole." Nous aussi...



"Les choses vont se calmer. En attendant, les assurances sont faites pour ça." La négo ? "La seule remise, c'est 3000€ sur les anciens Model Y en stock. Au lancement du nouveau, on est un peu cher. Si j'étais vous, j'attendrais la version Propulsion livrable fin mai : le loyer est plus bas."

### Troisième Tesla : le pragmatique



Après une (bonne) présentation du Model Y et de ses évolutions, notre vendeur met les pieds dans le plat : "Je vais être franc, le battage autour du rôle politique d'Elon Musk ne nous a pas aidés. Ses gestes et ses positions ont desservi la marque et nous ont clairement fait perdre des ventes..."



**"Si Musk arrive à aller sur Mars, comme il en rêve, on n'entendra plus parler de lui."**

"... d'ailleurs, il serait question d'éjecter Musk pour qu'il ne soit plus associé à la marque. C'est mauvais pour l'action, mais on en a vu d'autres. Quant aux dégradations, c'est un fait, il y en a eu, et je trouve ça hallucinant. Vous savez, les polémiques, ça n'enlève rien à la qualité de nos autos actuelles et à venir : vous verrez en 2026 quand la 'petite' Tesla sortira..."



"Tout ça va se tasser : s'il arrive à aller sur Mars, comme il en rêve, on n'entendra plus parler de lui." Dernier conseil : "Le Model Y Intégral revient cher en leasing : allez voir sur notre site, les loyers sont plus raisonnables en Propulsion. Et il y a de bonnes affaires sur l'ancienne version !"

\* Voir notre dossier Tesla p. 24.

Ni panique, ni polémique, ni rabais. On pouvait s'attendre à des "éléments de langage" dictés par la marque. Il n'en est rien : les positions de chacun sont variées, parfois franches, mais globalement toujours rassurantes. Pas de débandade, donc, mais des

vendeurs qui font le dos rond en attendant que le soufflé retombe. Sans jamais se départir d'une spécialité maison (les remises, c'est nient) et avec systématiquement le même conseil (privilégiez le Model Y Propulsion, Grande autonomie ou pas). Sage conseil.





Sur 404 radars recensés :

► 302 sont sur des itinéraires sécurisés. Il s'agit de tronçons de quelques kilomètres à plus de 100 km sur lesquels les contrôles ne sont pas signalés avec précision. On dénombre environ 400 de ces itinéraires couvrant près de 11 000 km de routes. Les autres radars autonomes sont, eux, répartis sur des emplacements isolés (78) et dans des zones de travaux (22).

► 193 sur des routes à 80 km/h. Soit près de la moitié du contingent ! Les autres contrôlent des axes à 90 km/h (99), 50 km/h (59) et 70 km/h (45). A ce jour, il n'y en a que 8 sur des voies rapides.

► 183 n'ont pas bougé depuis juin 2024. Dont une vingtaine d'entre eux étaient déjà sédentaires avant. Le radar autonome le plus fainéant est celui de Cergy-Pontoise (95), vissé sur l'A15 depuis début... 9 ans.

RADARS AUTONOMES

# Les grandes manœuvres !

Pendant les vacances, ils vont jouer avec zèle leur rôle de "Pâques-man" gloutons : plus de 400 radars autonomes dévoreurs de points devraient être de la partie un peu partout en France. Mais pas toujours avec la même bougeotte.

Le mercato des radars autonomes bat son plein ! Après des mois d'oisiveté passés sur le banc de touche, force est de constater qu'ils sont à nouveau en lice pour la ligue des champions... du flash ! D'après nos constatations, les déplacements de cabines ont repris, à un rythme plus ou moins régulier, dans 69 départements (pas de mouvement dans

15 et pas d'appareils dans 12 d'entre eux). Un regain d'activité qui s'accompagne de plusieurs changements notables.

## Nouveaux emplacements et installations de nuit

C'est du jamais-vu ! En l'espace d'un mois, on a dénombré 41 nouveaux emplacements de radars autonomes occupés, pour

la plupart, par des appareils flambant neufs qui remplacent ceux vandalisés. Tout compte fait, depuis le début de l'année, près de 80 "pas de tir" ont été inaugurés, les départements les mieux servis étant le Gers, la Loire et le Var. En parlant du Var, un étonnant manège y a été observé fin mars : au moins trois radars autonomes ont été instal-

lés en pleine nuit (un camion transportant les cabines ayant été repéré à 2 h du matin). Même constat dans l'Ain où au moins un appareil a été posé au clair de lune. Une méthode inédite qui interroge. Quel est le but de la manœuvre ? Prendre de court les vandales qui agissent dès que le radar est signalé ? Ou surprendre les conducteurs dès potron-minet ? Mystère.

## Plus casaniers qu'avant

Autre constat : les radars autonomes restent en place plus

### CARBURANT

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

GAZOLE <sup>(1)</sup>		Prix moyen <sup>(2)</sup> 1,648 € →
1 <sup>er</sup>	Hyper U	1,578 €
2 <sup>e</sup>	E.Leclerc	1,589 €
3 <sup>e</sup>	Super U	1,592 €
4 <sup>e</sup>	Auchan (hypers)	1,601 €
5 <sup>e</sup>	Intermarché	1,602 €
5 <sup>e</sup> ex æq	Netto	1,602 €
7 <sup>e</sup>	Auchan Supermarché	1,605 €
8 <sup>e</sup>	Intermarché Contact	1,607 €
9 <sup>e</sup>	Carrefour Contact	1,616 €
10 <sup>e</sup>	Total Access	1,617 €

SP95-E10 <sup>(1)</sup>		Prix moyen <sup>(2)</sup> 1,719 € ↗
1 <sup>er</sup>	Hyper U	1,656 €
2 <sup>e</sup>	E.Leclerc	1,660 €
3 <sup>e</sup>	Auchan (hypers)	1,665 €
3 <sup>e</sup> ex æq	Super U	1,665 €
5 <sup>e</sup>	Auchan Supermarché	1,667 €

E85 <sup>(1)</sup>		Prix moyen <sup>(2)</sup> 0,768 € ↘
1 <sup>er</sup>	Intermarché	0,711 €
2 <sup>e</sup>	E.Leclerc (hypers)	0,721 €
2 <sup>e</sup> ex æq	Hyper/Super U	0,721 €

(2) I SP95: 1,746 € ↗ I SP98: 1,821 € ↗ I GPL: 1,000 € ↘ I Baril de Brent: 67,87 € ↗

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

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

### ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

## La messe est (presque) dite...

■ Un genou déjà à terre, les ZFE ont perdu une nouvelle bataille à l'Assemblée nationale avec l'adoption de deux amendements visant à les achever. Fin de l'histoire ? Pas encore : les deux textes ont en effet été discutés dans le cadre du projet de loi pour la simplification de la vie économique... qui n'a qu'un lointain rapport avec les ZFE. Or, en règle générale, lorsque des amendements "hors sujet" sont adoptés, ils sont censurés par le Conseil constitutionnel. En clair, les ZFE ne sont pas encore tout à fait mortes... Mais elles vont devoir affronter au moins quatre propositions de loi émanant de tous les bords politiques. Certains veulent les suspendre un temps (LFI), d'autres instaurer un moratoire de cinq ans (à droite), tout bonnement les supprimer (RN) ou encore les rendre facultatives (une soixantaine d'élus indépendants). Une vraie course à l'échalote avec un enjeu clairement plus politique que philanthropique : celui qui parviendra à avoir leur "pot" marquera de précieux points dans l'opinion publique!



F. Tarrain



**Appel d'urgence.** Selon l'Union des assistants, il y a eu 8,13 millions de dossiers d'assistance automobile en 2024, en hausse de 4% par rapport à 2023. Dans le même temps, sur les 371 000 "SOS" émis via le bouton eCall, moins de 5% ont nécessité l'intervention des secours. **Seul au monde.** La 7<sup>e</sup> édition du baromètre de Vinci Autoroutes laisse apparaître une progression de l'autosolisme, avec



longtemps qu'avant. L'année dernière, les cabines étaient pour la plupart déplacées au moins une fois par mois. Désormais, celles qui sont arrivées depuis la reprise des déplacements, en décembre dernier, sont restées à la même place. Mais il y a des exceptions comme les radars autonomes de la rocade de Bordeaux, qui, eux, ont toujours la bougeotte. Comment expliquer la réduction du nombre de rotations ? Peut-être faut-il regarder du côté du montant du marché public de maintenance des radars autonomes : celui attribué en 2018 (en deux lots) s'élevait à 202 millions d'euros sur quatre ans re-conductibles deux fois (soit six ans), tandis que le nouveau, remporté en juillet 2024 par Fayat/Ineo, plafonnait à 77 millions sur quatre ans ! L'économie entre les deux serait-elle faite au prix d'une plus grande "sédentarité" des cabines ? L'avenir nous le dira...

F. Tarrain, avec N. Lourdin

## Jusqu'à 18 radars autonomes dans un seul département

Rares, voire absents, par endroits, les radars "chantier" sont, au contraire, très présents dans certains départements. Voici l'état des lieux (à fin mars).

■ Plus de 10 radars

■ De 6 à 10

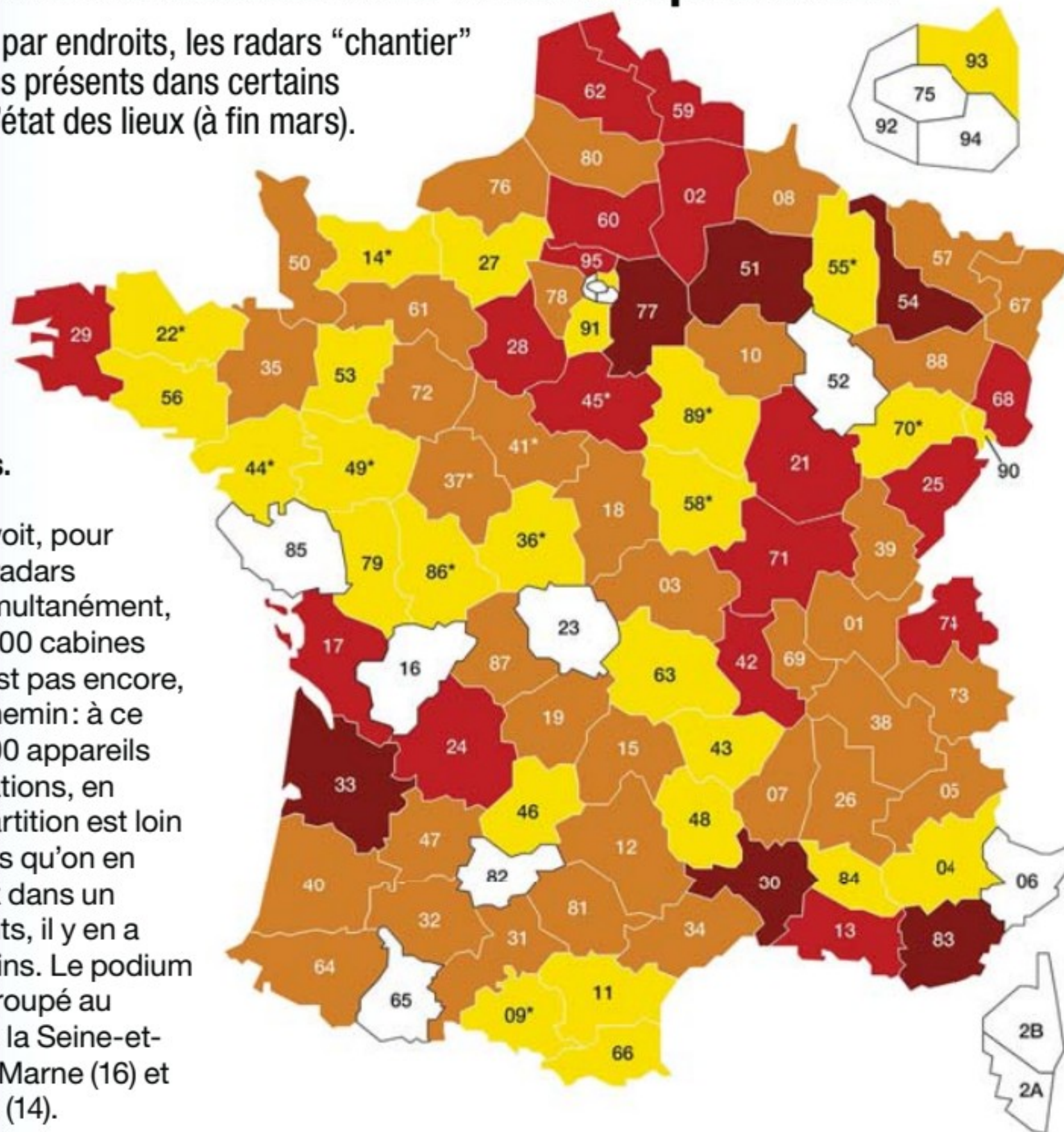
■ De 3 à 5

■ 1 ou 2

□ Aucun !

\* Départements où les mouvements de radars n'ont pas repris.

Le gouvernement prévoit, pour 2025, un parc de 550 radars autonomes "actifs" simultanément, sur un contingent de 700 cabines mobilisables. On n'y est pas encore, mais on en prend le chemin : à ce jour, un peu plus de 400 appareils sont, selon nos estimations, en service. Mais leur répartition est loin d'être homogène : alors qu'on en compte qu'un ou deux dans un quart des départements, il y en a plus de dix dans certains. Le podium de la densité ? Un tir groupé au nord-est du pays avec la Seine-et-Marne (18 cabines), la Marne (16) et la Meurthe-et-Moselle (14).



## Ces 15 radars autonomes dont il faut se méfier...

Ceux-là sont prêts à vous sonner les cloches pendant (au moins) une partie des vacances de printemps :

**Ain (01)** : RD1079, Saint-Cyr-sur-Menthon, 80 km/h.

**Eure-et-Loir (28)** : RN10, Bonneval, zone de travaux, direction Chartres, 50 km/h.

**Gironde (33)** : RD1215, Saint-Germain-d'Esteuil, 50 km/h.

**Gironde (33)** : RD6, Lacanau, 80 km/h.

**Hérault (34)** : A75, Le Bosc, zone de

travaux, direction Clermont-Ferrand, 70 km/h.

**Hérault (34)** : RD64, Béziers, zone de travaux, 50 km/h.

**Meurthe-et-Moselle (54)** : RD400, Hudiviller, 50 km/h.

**Meuse (55)** : RN4, Ligny-en-Barrois, zone de travaux (vers Nancy), 70 km/h.

**Saône-et-Loire (71)** : RN73, Navilly, zone de travaux, 50 km/h.

**Haute-Savoie (74)** : RD1201, Fillière, 80 km/h.

**Seine-et-Marne (77)** : RD301, Fontainebleau, 80 km/h.

**Var (83)** : D559, Grimaud, 70 km/h.

**Var (83)** : RD559, Le Lavandou, 50 km/h.

**Essonne (91)** : A10, Angervilliers, zone de travaux, 90 km/h.

**Val d'Oise (95)** : A1, Vémars, zone de travaux, un radar dans chaque sens, 90 km/h.



Certains emplacements sont équipés d'un parapet et de barrières pour éviter que les radars finissent dans le fossé. Mais ça ne suffit pas toujours...

FACEBOOK/INFO RADAR IDF

## LA QUESTION INATTENDUE

## Combien reste-t-il d'anciennes plaques en circulation ?



L'extinction des immatriculations d'avant 2009 se poursuit lentement. Depuis mi-2024, 100 000 de plus ont disparu après la destruction du véhicule ou l'obtention d'une plaque au format SIV. Résultat, on ne compte plus que 1,7 million de voitures affublées d'une immat terminant par le numéro du département (dont 567 en carte grise collection). Et c'est dans le Nord, les Bouches-du-Rhône, en Loire-Atlantique et en Gironde qu'on en croise encore le plus.



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 - Alpes-Maritimes (06)

RD809, Le Cannet. Volkswagen Passat SW grise, avec hibou embarqué, croisée sur la route arrivant de La Bocca, juste avant le magasin Castorama. Limitation 50 km/h. 43°34'29.3"N 6°59'14.4"E

### Contrôle aux jumelles - Eure (06)

A13, PK 93. Jumelles braquées en direction de Caen, le gendarme est prêt à sauter sur sa moto ! Il se cache dans une arcade de la passerelle de l'aire de repos de Vironvay, après l'ancien péage d'Heudebouville. 130 km/h. Philippe T. 49°12'38.8"N 1°13'10.9"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

84,6% des conducteurs circulant en solo. Une idée pour remédier à cela : accorder une remise au péage dès qu'il y a au moins deux passagers à bord. Chiche ? **Eureka !** Stellantis reste la société qui dépose le plus de brevets (1 289 l'an dernier), tandis que Renault est 6<sup>e</sup> avec 587 contributions.

PLAQUE : LA SÉRIE DU MOMENT

HC - 123 - VV 22





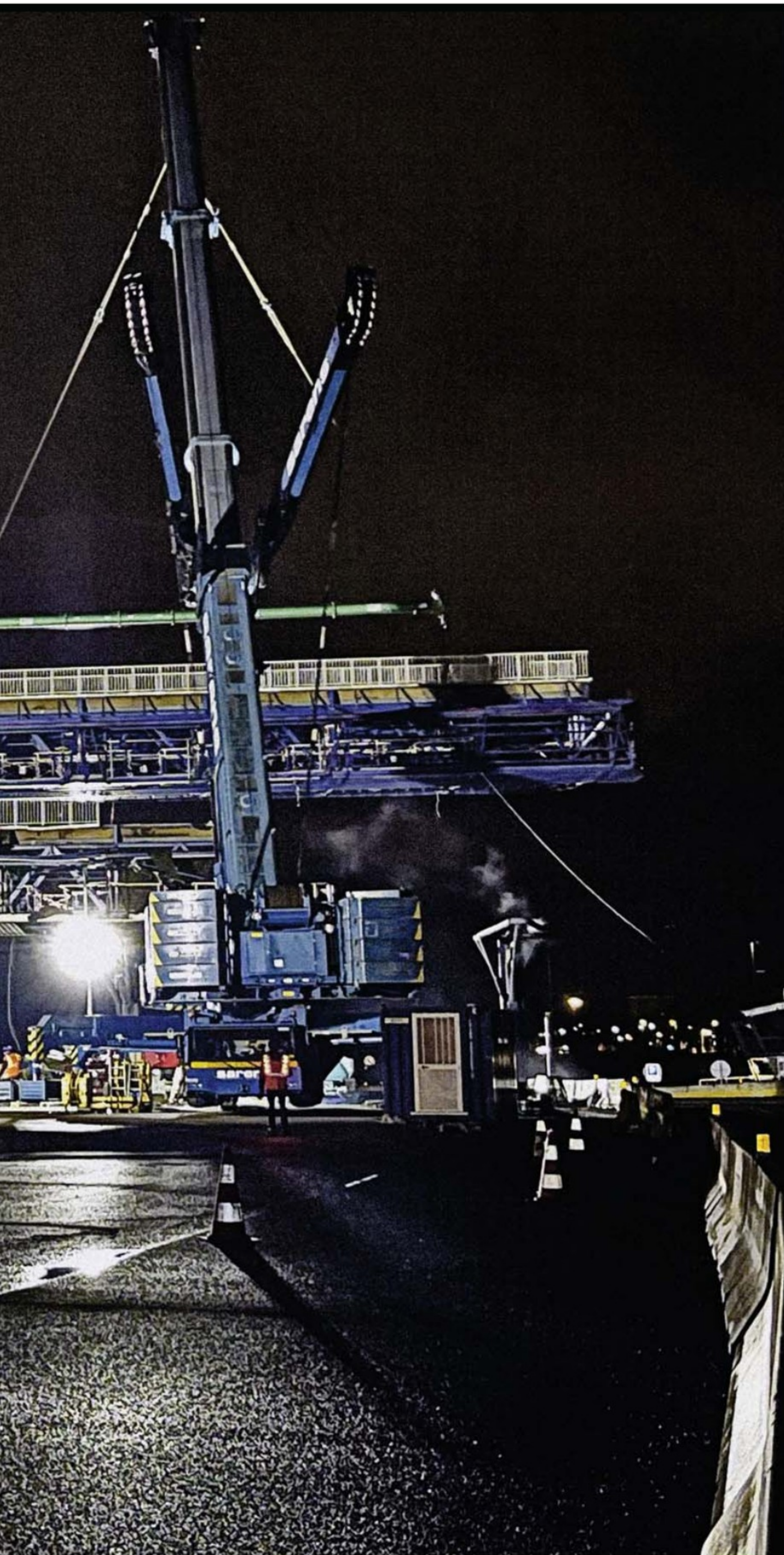
## Sur l'A13, une p(é)age se tourne

Tout un symbole: dans la nuit du samedi 22 au dimanche 23 mars, les 300 tonnes d'acier de l'auvent du péage de Buchelay, sur l'A13, ont été intégralement démantelées, section après section. Construite en 1963, cette barrière, la première en partant de Paris, comptait jusqu'à présent 22 voies de circulation réparties sur 120 m de large. Mais ça, c'était avant l'arrivée du flux libre sur l'autoroute de Normandie. Désormais, ce sont 29 portiques, échelonnés sur les 210 km de l'A13 dans les deux sens du trafic, qui lisent les badges Liber-t et scannent les immatriculations de tous les véhicules. A charge, pour les conducteurs qui ne sont pas abonnés, de régler leur dû sous 72 heures via le site Sanef.com ou chez un buraliste du réseau Nirio. Les gares de péage, elles, auront toutes disparu d'ici à 2027, avec, au terme de ce chantier titanesque, la perspective de rendre 28 hectares de terrain à la nature...

DRONE PRESS/SANEF







## Vos images

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



L'ironie, ce serait que ce radar autonome en transit sur l'autoroute se fasse flasher...

*Par Laurent T.*



Si c'est pour un cadeau, l'enfant auquel il est destiné devrait se souvenir longtemps de sa livraison. Croisé près de Lausanne (Suisse).

*Par Loix*



Ça n'est pas exactement de la haute couture, mais un rapiéçage qui coûte moins cher qu'un passage chez le carrossier. Cousu à Hendaye.

*Par Stéphane*



Comme le suggère notre lecteur, ce Polonais est assurément un fan inconditionnel du chanteur de Queen, Freddie Mercury\*!

*Par Patrick Béra*

\*[Tinyurl.com/2p8y6wh](https://tinyurl.com/2p8y6wh)





Pour les trajets courts, privilégiez la marche





# CLASSE A STAR EDITION

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

---

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

---

**+ 2 entretiens offerts\*\***



\*Location Longue Durée : Classe A 180 Star Edition, 45 000 km, 37 loyers mensuels de 389 €. Modèle présenté : Classe A 180 Star Edition, avec peinture gris montagne métallisé, jantes alliage AMG 48,3 cm (19") multibranches, Pack Sport Black et Pack AMG Line Advanced Plus, 45 000km, 37 loyers mensuels de **440 €**. Offre au prix tarif remisé du **01/04/25**, valable **dans la limite des stocks disponibles** pour toute commande d'un véhicule neuf du **01/04/25** au **30/06/25** et livraison avant le **30/12/25** chez les distributeurs participants, sous réserve d'acceptation par Mercedes-Benz Financial Services SA, 7 av. Niepce, 78180 Montigny. RCS Versailles 304 974 249, N° ORIAS 07009177. \*\*Contrat ServiceCare 2 entretiens, valable en France métropolitaine et Monaco, pour toute commande d'une Classe A chez les distributeurs participants du **01/04/25** au **30/06/25** et livraison au plus tard le **31/12/25**. Hors véhicules AMG, véhicules de secours ou de compétition, véhicules de courtoisie, auto-écoles et loueurs courte durée. Mercedes-Benz France, RCS Versailles 622 044 287. **Données en cycle mixte WLTP au 16/01/25 de la gamme Classe A (hors moteurs AMG) : consommation de carburant : 0,7-6,3 l/100km ; émissions de CO<sub>2</sub> : 17-146 g/km.** Mercedes-Benz France, RCS Versailles 622 044 287.

ou le vélo. #SeDéplacerMoinsPolluer





VOICI DÉJÀ LA VERSION DÉFINITIVE

# La R5 Turbo 3E livre ses s

Non, vous ne rêvez pas, il s'agit bien d'un véhicule de série ! Renault fait renaître la mythique Renault 5 Turbo des années 1980, en version électrique. Look bestial, fiche technique enthousiasmante, innovante, elle sortira en 2027, fabriquée à 1980 exemplaires.

**D**écidément, Renault n'en finit pas de nous surprendre ! Vous vous souvenez sûrement de ce spectaculaire showcar, dévoilé à l'occasion du Concours d'élégance de Chantilly en septembre 2022 et présent, quelques semaines plus tard, sur le stand de la marque au Mondial de l'automobile. Avec son aileron outrancier, ses roues extra-larges et sa robe zébrée, il

semblait sorti d'un jeu vidéo "rétro" et ressemblait plus à un exercice de style qu'à un modèle réel. Pourtant, en décembre dernier, Renault a confirmé la production de série des réinterprétations modernes des R5 Turbo et Turbo 2 des années 1980. La marque rejoue ainsi le triptyque de l'époque (R5/R5 Alpine/R5 Turbo), avec la R5 E-Tech, l'Alpine A290 et cette R5 Turbo 3E (3 pour troisième ver-

## En Bref

**Lancement:** 2027

**L x l x h:** 4,08 x 2,03 x 1,38 m

**Moteur électrique:** 540 ch

**Batterie:** 70 kWh

**Autonomie:** 400 km

**Vitesse maxi:** 270 km/h

**Tarif:** entre 150 000 et 200 000 €\*

sion et E... pour électrique) que nous avons pu découvrir. Alors bien sûr, comparé au showcar évoqué plus haut, le design s'est un petit peu "calmé", mais il n'en demeure pas moins spectaculaire ! Autant l'avouer tout de suite, on prend une jolie

claque visuelle. Et on ne peut s'empêcher de se dire : "Ils ont osé la faire pour de vrai !". Ce qui frappe d'emblée, ce sont ses boucliers proéminents et ses ailes généreusement élargies, qui font plus penser à une bête de course qu'à une voiture destinée à la route. Elle mesure quand même 2,03 m de large (1,75 m pour la R5 Turbo et 1,81 m pour la R5 E-Tech) et 4,08 m de long. Ce qui donne, en fait, un rapport longueur/largeur de 2,01, digne d'une supercar.

## Belle héritière

Esthétiquement, les similitudes avec son illustre aînée sont bien là : l'extracteur d'air sur le capot, les optiques carrées, le petit losange, les trois fines ouvertures,





Trente mois après le premier showcar (ci-dessus), voici la version de série de la Renault 5 Turbo 3E, qui sera commercialisée dans deux ans. Longue de 4,08 m et particulièrement basse (1,38 m), elle affiche une largeur hors norme (pour une citadine) de 2,03 m ! Son look exubérant rend hommage à la légendaire R5 Turbo des années 1980.



Totalement inédits et audacieux, les blocs électriques qui propulseront la Renault 5 Turbo 3E seront logés à l'intérieur des roues arrière. Tous deux offriront une puissance cumulée de 540 ch.



Sur les larges ailes arrière figurent deux entrées d'air : au niveau inférieur, elles servent à refroidir les freins et, en haut, elles font ressortir les flux d'air en dessous des feux. Particularité, celle située sur le flanc gauche abrite aussi la prise de recharge de la batterie.

# secrets

et les feux de jour qui rappellent les antibrouillards d'autrefois. Les flancs arrière ne sont pas en reste avec les deux entrées d'air de chaque côté du véhicule, à la différence que l'une d'entre elles cache en outre la prise de recharge. On retrouve aussi le jonc latéral qui part de la base du pare-brise et longe le toit pour se fondre dans le béquet arrière. Et surprise, sur la vitre de custode, on remarque le logo RS pour Renault Sport, l'ex-division sportive, disparue depuis 2022 (au profit d'Alpine)... Il convient de préciser que cette Renault 5 Turbo 3E n'est pas du tout une R5 E-Tech bodybuildée. Loin de là même. Les seuls éléments récupérés de cette dernière sont, à l'extérieur, les rétroviseurs, >>>



Si la R5 Turbo 3E reprend quelques éléments de la R5 E-Tech, comme les feux ou les rétroviseurs, elle n'a techniquement absolument rien en commun avec elle.



## Les nouveautés de la semaine



L'habitacle reprend les écrans de 10,1"/25,7 cm et 10,25"/26 cm de la R5 E-Tech et le volant de l'Alpine A290. Pour le reste, il se distingue par ses sièges baquets et surtout par son frein à main vertical façon rallye. Sans oublier le petit message "Accroche-toi !" aux pieds du passager...

PHOTOS: RENAULT



» les feux arrière, ainsi que le pare-brise (légèrement modifié). A l'intérieur, seule la dalle à deux écrans a été reprise, le volant provenant, lui, de l'Alpine A290. Pour le reste, cette stricte deux places est munie de sièges baquets avec harnais six points et d'un frein à main hydraulique vertical comme sur les voitures de rallye. Enfin, extérieur comme intérieur seront personnalisables à souhait avec des habillages historiques (comme ici aux couleurs de la R5 Turbo de Jean Ragnotti, victorieuse au Tour de Corse 1982) ou totalement inédits.

### Une "mini-supercar"

C'est ainsi que Renault qualifie son nouveau bébé, et il faut reconnaître que, techniquement, la R5 Turbo 3E est impressionnante. Elle repose sur une nouvelle plate-forme, en aluminium, "créée sur mesure" par

les ingénieurs d'Alpine, et dispose d'une carrosserie en fibre de carbone. Mais surtout, c'est la motorisation qui est étonnante, puisque le choix s'est porté sur d'innovants moteurs-roues à l'arrière (c'est donc une propulsion) de 200 kW chacun, soit une puissance totale de 540 ch et un couple absolument farouche de 4800 Nm (oui, vous avez bien lu !). Le tout pour une masse (à vide) de 1450 kg (soit un ratio poids/puissance de 2,7 kg/ch), que les ingénieurs ambitionnent même de faire descendre à 1400 kg d'ici à sa sortie. On est bien loin des 160 ch et des 206 Nm du quatre cylindres turbo en position centrale arrière de la R5 Turbo de 1980, mais aussi de ses 6 kg/ch, malgré un poids très inférieur (970 kg). Renault annonce un 0 à 100 km/h inférieur à 3,5 s (avec l'objectif de le réduire à 3 s), un 400 m départ arrêté



Bien dans son temps, la R5 Turbo 3E s'équipe d'une instrumentation numérique, mais ne manque pas de faire référence à son aînée avec une interface qui reprend le design des compteurs de l'époque.

C'est une stricte deux places, comme le modèle originel, mais son architecture électrique lui permet de disposer d'un coffre (volume non annoncé), ce qui n'était pas le cas de la R5 Turbo de 1980, avec son moteur central arrière.



en moins de 11 s et une vitesse maxi de 270 km/h. Des performances des plus réjouissantes ! La batterie (NMC), placée sous le plancher, affiche une capacité utile de 70 kWh avec une autonomie (annoncée) supérieure à 400 km. Sa puissance de charge atteint 11 kW en courant alternatif (AC) et jusqu'à 350 kW en courant continu (DC). L'architecture électrique en 800 V, permet une charge rapide en 15 mn (de 15 à 80%). Prévue

pour 2027, la R5 Turbo 3E sera produite en série limitée à 1980 unités (numérotées), en hommage à l'année de sortie de la R5 Turbo. Son lieu de fabrication n'a pas été révélé, mais pourrait être Dieppe, dans l'usine Alpine. Elle sera proposée en Europe, au Moyen-Orient, au Japon et en Australie. Quant au tarif, le mystère demeure encore, mais il devrait être aussi exclusif que cette petite bombe électrique, entre 150000 et 200000 € ! ■





# ABONNEZ-VOUS SANS ENGAGEMENT

# 3€ le 1<sup>er</sup> mois seulement

- ✓ 52 numéros + 1 guide pratique
- ✓ L'accès illimité au site Auto Plus Premium
- ✓ Version numérique incluse dans votre abonnement, à consulter sur kiosquemag.com

## BULLETIN D'ABONNEMENT

# M040 # D1670074

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

☐ Formule  
MENSUELLE

**3€** le 1<sup>er</sup> 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<sup>(1)</sup>.**

(1)

☐ Formule  
ANNUELLE

**47%** de réduction

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **99€ seulement** au lieu de 187,03€\*.  
Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part<sup>(2)</sup>.

(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\\_1909](https://bit.ly/ap_1909) 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 :

(Utilite 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!

**PLUS RAPIDE,**  
rendez vous sur :

[bit.ly/ap\\_1909](https://bit.ly/ap_1909)

ou flashez le Qr code  
pour voir l'offre.



**KIOSQUE**  
mag.com



Le:

Date et signature  
obligatoires

\*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04 €) et du site internet (26 €). (1) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1<sup>er</sup> mois, je serai prélevé de 8 € par mois. (2) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. 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 31/05/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à [dpd@reworldmedia.com](mailto:dpd@reworldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](http://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](http://www.kiosquemag.com)







PHOTOS: D. MEUNIER / TOYOTA



Le C-HR+ est un modèle conçu pour l'Europe mais fabriqué au Japon. Si la demande de véhicules électriques augmente, Toyota n'exclut pas d'en lancer la production sur le Vieux Continent.

## TOYOTA C-HR+

# Il s'attaque au Peugeot E-3008

Nouveau venu parmi les SUV compacts électriques, ce modèle inédit mise sur sa silhouette dynamique et sur une autonomie confortable pour se faire une place sur le marché. Nos premières impressions.

**F**ini les Toyota électriques aux noms imprononçables. Le constructeur japonais revoit sa stratégie en capitalisant sur la notoriété de ses modèles phares pour baptiser ses nouveautés. Ainsi, cet inédit SUV compact, qui aurait pu s'appeler bZ3X puisqu'il s'agit du petit frère du bZ4X, reprend finalement la désignation de

l'un des best-sellers de Toyota en Europe et se nomme C-HR+. Malgré un air de famille évident à l'extérieur, les deux véhicules diffèrent sur plusieurs points: la plate-forme, le gabarit (le C-HR+ est plus long de 16 cm), mais aussi l'aménagement intérieur. Le dessin du mobilier est, en effet, calqué sur celui du bZ4X: compteurs surélevés (dont la visibilité peut

être gênée par le volant), grande dalle tactile de 14"/35 cm (en série), console centrale haute libérant un grand espace en dessous. La présentation se veut moderne, même si elle manque un brin d'originalité. Difficile de juger la qualité perçue pour l'instant, le modèle présenté étant encore au stade de prototype.

A l'arrière, l'habitabilité est suffisante mais, comme sur de nombreux modèles électriques, la position des jambes n'est pas idéale à cause d'un plancher trop près de l'assise. Autre regret: un volume de chargement peu généreux, surtout comparé à celui

de ses principaux rivaux européens (Peugeot E-3008, Renault Scenic E-Tech, Skoda Elroq).

## Jusqu'à 600 km d'autonomie

Avec trois motorisations et deux capacités de batterie, le C-HR+ offre une gamme étoffée. La version d'entrée de gamme développe 167 ch et est alimentée par une petite batterie de 57,7 kWh. De quoi espérer un prix de départ sous la barre des 40 000 € (les tarifs seront dévoilés en septembre). Le moteur de 224 ch, associé à une plus grosse pile de 77 kWh, mise sur une autonomie confortable de 600 km, tandis

## TOYOTA URBAN CRUISER

## Un petit SUV polyvalent



A sa sortie à l'automne 2025, l'Urban Cruiser viendra rivaliser avec les Peugeot E-2008, Kia EV3 et Hyundai Kona Electric.



Hormis la face avant, le design est calqué sur celui du Suzuki e Vitara, dont il reprend les moteurs (144 et 174 ch, 184 ch en 4x4) et les batteries LFP (49 ou 61 kWh).

■ Le premier Urban Cruiser fut un échec commercial, ce qui n'a pas empêché Toyota de réutiliser ce nom pour son nouveau SUV électrique (4,28 m). Proche cousin du Suzuki e Vitara, il partage avec ce dernier sa plate-forme, ses moteurs (de 144 à 184 ch, 4x2 ou 4x4) et ses batteries (49 ou 61 kWh, 300 à 400 km d'autonomie), ainsi qu'une grande partie de son design. Seule sa face avant, spécifique, permet de le distinguer du Suzuki. A bord, la présentation est classique et la qualité des matériaux assez sommaire. Les points forts de l'Urban Cruiser (et de l'e Vitara) se situent à l'arrière: espace aux jambes très correct, banquette confortable aux trois places... Cette dernière, coulissante sur 16 cm, permet d'arbitrer entre espace intérieur et volume de coffre. Produit en Inde, ce modèle devrait se démarquer par des prix attractifs, débutant à 35 000 € environ.





Toyota surfe sur la tendance des SUV coupés. L'illusion est parfaite ici, grâce aux poignées de porte arrière dissimulées dans les montants.



Le design du mobilier séduit davantage par sa modernité que par son originalité. La console centrale surélevée libère un espace de rangement supplémentaire. La grande dalle de 14"/35 cm est livrée de série.



Volume : 416 dm<sup>3</sup> (1)



5 places

Le coffre manque de profondeur et son volume n'a rien d'exceptionnel pour le segment. L'habitabilité est correcte, mais la position des jambes est trop relevée.

## En Bref

**Lancement:** automne 2025

**L x l x h (en m):** 4,52 x 1,87 x 1,60

**Moteurs électriques:**  
167, 224 et 343 ch (4x4)

**Tarif:** à partir de 38 000 € (2)

que la déclinaison de 354 ch à transmission intégrale joue la carte de la sportivité, avec un 0 à 100 km/h abattu en seulement 5s2. Toyota promet par ailleurs

un comportement plus dynamique que celui du bZ4X, ce que nous ne manquerons pas de vérifier lors des premiers essais du modèle, prévus en octobre. Enfin, le SUV japonais dispose de tous les équipements attendus sur un modèle électrique (pompe à chaleur, préconditionnement de la batterie, GPS avec planificateur d'itinéraire...), alors que le chargeur embarqué de 11 kW peut passer à 22 kW en option (la batterie accepte par ailleurs 150 kW sur borne rapide).

## TOYOTA BZ4X RESTYLÉ

### Plus nouveau qu'il n'en a l'air

Avec son premier modèle 100 % électrique, Toyota a dû faire face à des problèmes techniques qui ont retardé son lancement. La marque entend désormais tourner la page avec cette version (déjà) restylée, attendue cet été. Visuellement, il faut un œil averti pour repérer les différences: phares redessinés reliés par un bandeau lumineux, protections de carrosserie désormais en noir brillant... La planche de bord, également revue, intègre un double chargeur à induction et un écran tactile plus grand (14"/35 cm). Mais les nouveautés les plus importantes sont d'ordre technique, avec l'arrivée de motorisations inédites (167, 224 et 343 ch) et une autonomie maximale en légère hausse (573 km annoncés, contre 513 km auparavant). La pompe à chaleur, le préconditionnement de la batterie et le planificateur d'itinéraire s'ajoutent à la liste des équipements de série.



Toyota profite de ce restylage précoce pour changer les moteurs (les mêmes que le C-HR+) et proposer, en option, un chargeur embarqué acceptant jusqu'à 22 kW.

### L'actuel bZ4X



N. SOLER



5 places

Volume : à partir de 306 dm<sup>3</sup> (1)

La banquette coulissante (sur 16 cm) permet de moduler l'espace à l'arrière ou le volume du coffre. Les dossiers se rabattent en trois parties, et un rangement sous le plancher offre un espace pour les câbles de charge.

## TOYOTA FT-ME CONCEPT

### Une Citroën Ami à la sauce japonaise

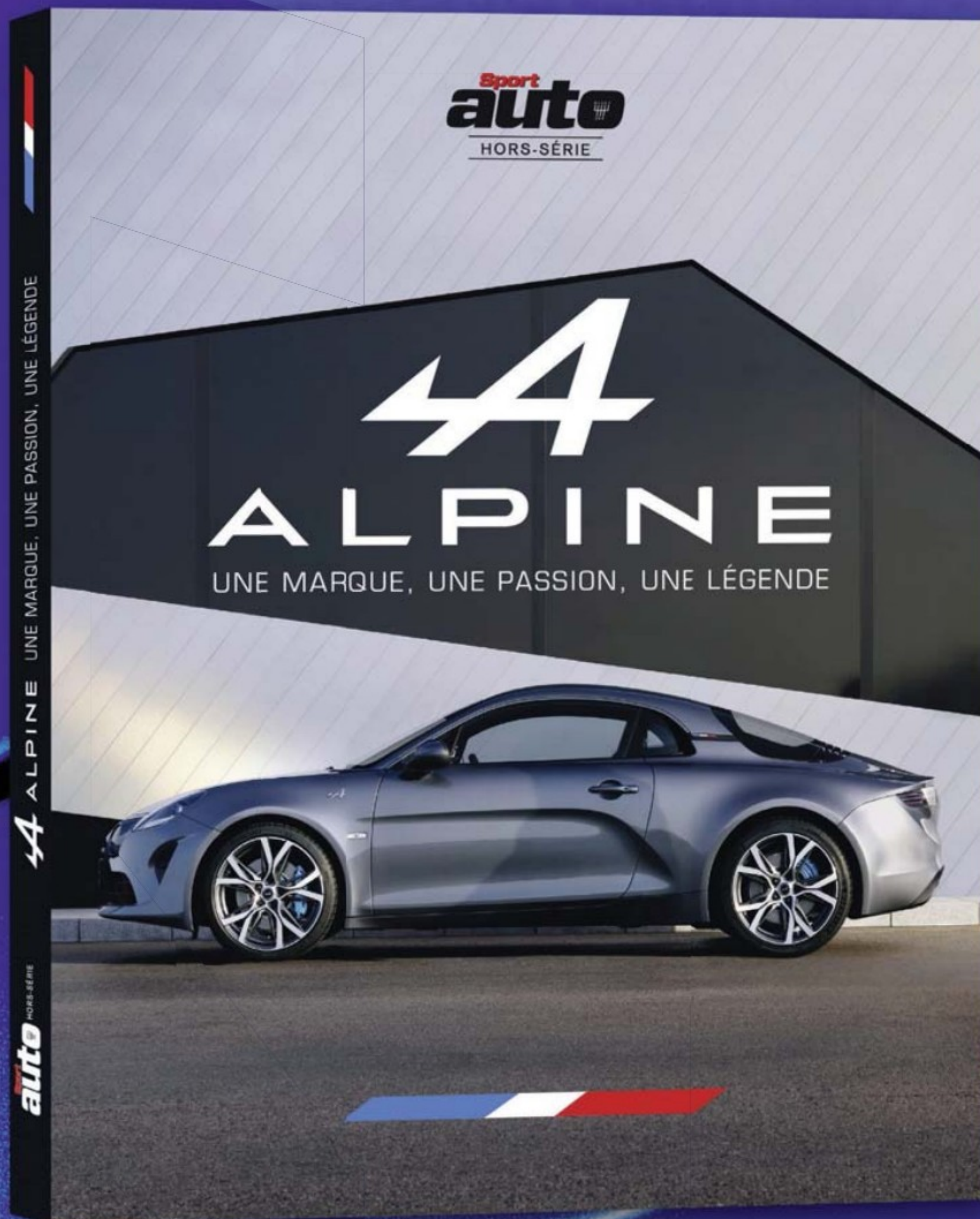
Inspiré par le succès de la Citroën Ami, Toyota affiche clairement son ambition de produire et lancer un quadricycle électrique en Europe dans un avenir proche. Le concept FT-Me (moins de 2,50 m de long) en offre un premier aperçu. Tout est pensé pour séduire les jeunes (dès 14 ans): carrosserie personnalisable, intérieur coloré, sièges avec appuie-tête en forme d'enceinte portable, connectivité avec le smartphone... Toyota vise une autonomie de 100 km et un prix attractif, inférieur à 10 000 €.



B. DE FAIRAL OPES / CETADI PROD / TOYOTA



# UNE MARQUE, UNE PASSION, UNE LÉGENDE



Ce hors-série, composé de plus de 200 photographies et dessins, vous invite à un voyage exceptionnel au cœur de l'histoire d'Alpine. À travers une analyse minutieuse, vous découvrirez les différentes versions des modèles emblématiques, offrant ainsi une perspective inédite, que vous soyez un passionné d'automobile ou un simple curieux. Véritable trésor d'informations, cet ouvrage s'impose comme une référence incontournable pour tous les amateurs de la légendaire marque.

**EN VENTE ACTUELLEMENT**



## Tous les modèles testés cette semaine



A. PAUMARD

P. 24, DOSSIER : faut-il encore acheter une **Tesla** ? La conjoncture actuelle pour la marque, ses difficultés, ses forces, et notre point de vue sur ses quatre modèles emblématiques, les **Model 3**, **Model Y**, **Model S** et **Model X**.

P. 30, ESSAI PANORAMIQUE : le **Volkswagen Tayron**.

P. 34, MATCH : le nouveau **Citroën ë-C3 Aircross** face au **Peugeot E-2008**.

P. 38, DOSSIER : les meilleurs véhicules pour les sociétés, avec notamment les **Audi A5 Avant**, **Citroën C3**, **Fiat Tipo**, **Ford Kuga**, **Kia EV3**, **Peugeot E-5008**, **Renault Rafale**, **Volkswagen Golf**, etc.

◀ P. 44, TEST LECTEURS : le nouveau **Ford Explorer**.

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 **165 cm**

profondeur maxi du coffre



Citroën ë-C3 Aircross

N. SOLER

Dans ce numéro, l'ambitieux Citroën ë-C3 Aircross affronte le Peugeot E-2008, un duel entre cousins à retrouver page 34. Mais quelle longueur de chargement maximale offre le nouveau SUV citadin aux chevrons une fois que l'on a rabattu sa banquette arrière ? Très exactement 165 cm d'après nos mesures, soit 16 cm de plus que le précédent modèle ! Une valeur qui lui permet de se propulser à la quatrième place de sa catégorie : le Citroën ne rate le podium que pour un petit centimètre. Il finit ainsi très près du MG ZS, leader avec 169 cm, du Honda e:Ny1 (2<sup>e</sup> avec 168 cm) et du Hyundai Kona (3<sup>e</sup> avec 166 cm). Au passage, il devance assez nettement ses rivaux tricolores : le Peugeot 2008 doit en effet se contenter de la 9<sup>e</sup> place avec 156 cm, tandis que le Renault Captur finit bon dernier de ce tableau, avec 151 cm. Quid du DS 3 ? Avec seulement 133 cm, il n'accède même pas à ce top 20 des petits déménageurs ! Notez enfin la jolie performance du nouveau Kia EV3, 7<sup>e</sup> avec 160 cm.

Vincent Desmonts



Y. LEFEBVRE

**TOP 20**

Le Citroën ë-C3 Aircross face à ses rivaux

Profondeur maxi du coffre (en cm)

1 <sup>er</sup>	MG ZS	169
2 <sup>e</sup>	Honda e:Ny1	168
3 <sup>e</sup>	Hyundai Kona	166
4 <sup>e</sup>	Citroën ë-C3 Aircross	165
5 <sup>e</sup>	Dacia Duster	163
5 <sup>e</sup> ex aequo	Honda HR-V	163
7 <sup>e</sup>	Kia EV3	160
8 <sup>e</sup>	Skoda Kamiq	157
9 <sup>e</sup>	Peugeot 2008	156
9 <sup>e</sup> ex aequo	Smart #1	156
11 <sup>e</sup>	Ford Puma	154
11 <sup>e</sup> ex aequo	Volkswagen T-Roc	154
11 <sup>e</sup> ex aequo	Volkswagen Taigo	154
14 <sup>e</sup>	Mazda MX-30	153
15 <sup>e</sup>	Suzuki Vitara	152
15 <sup>e</sup> ex aequo	Volvo EX30	152
17 <sup>e</sup>	Jeep Renegade	151
17 <sup>e</sup> ex aequo	Mitsubishi ASX	151
17 <sup>e</sup> ex aequo	Nissan Juke	151
17 <sup>e</sup> ex aequo	Renault Captur	151

◀ Avec presque 1,70 m de profondeur banquette rabattue, le MG ZS est le SUV citadin offrant la longueur de chargement la plus importante.





TOUTE LA GAMME À L'ESSAI, LES INFOS CLÉS

# Faut-il encore acheter une Tesla ?







# eter

Jusqu'à récemment, Tesla était encore la référence absolue en matière de voitures électriques. Mais la situation a changé et, aujourd'hui, acheter un modèle de la marque américaine est loin d'être un choix naturel. Au-delà des considérations politiques et éthiques, les Tesla méritent-elles toujours votre intérêt ?

**P**ar son engagement politique et ses prises de position très polémiques, Elon Musk aurait-il signé le début de la fin de la success story de Tesla ? Difficile de ne pas s'interroger face aux chiffres qui font état, par exemple, d'une baisse en février de plus de 75 % des ventes en Allemagne (chiffres KBA) et de 26 % en France (chiffres PFA). Dans le premier cas, il est évident que les sorties de route médiatiques de Musk en pleine campagne électorale allemande ont provoqué une certaine forme de boycott local. Mais en France, la situation est plus complexe. En 2024, donc avant l'arrivée de Musk dans l'administration Trump, les ventes avaient déjà baissé de 35 % dans l'Hexagone. Avec de multiples causes probables, à commencer par une gamme alors en plein renouvellement. Fin 2023, la Model 3 avait été profondément revue, avec succès (voir p. 26). Mais elle a rapidement été privée de bonus, selon les nouveaux critères d'attribution, car assemblée en Chine. Après avoir explosé fin 2023, ses ventes se sont ainsi écroulées en 2024 (- 53 % en un an).

#### Le Model Y restylé s'est fait désirer

Fabriqué en Allemagne, et donc toujours éligible au bonus, le Model Y (voir p. 27) est, lui, resté la star des ventes de Tesla sur notre sol, sans pour autant se trouver dans la meilleure des postures. Sa version remaniée était attendue toute l'année 2024, incitant les acheteurs à patienter... Elle a finalement débarqué fin janvier 2025, les modèles accessibles au bonus n'apparaissant au catalogue que fin février. La prudence est donc de mise pour interpréter la baisse des ventes avant cette

date. Quant aux Model S et X (voir p. 28 et 29), leurs volumes restent confidentiels, en raison de leurs tarifs très élevés.

#### Risques de perte de confiance

Tarifs qui sont, de façon plus générale, et sur l'ensemble de la gamme, une autre source potentielle de perte de confiance des acheteurs, après de nombreuses et importantes fluctuations ces dernières années. Enfin, autre facteur de recul des ventes : le marché en général est en recul, et celui des électriques patine, en France comme dans les autres pays... Pour autant, cela ne signifie pas que l'attitude d'Elon Musk est sans conséquences sur la santé de sa marque automobile. Ce n'est d'ailleurs pas une coïncidence si le site de petites annonces Leboncoin a enregistré une hausse de 50 % du volume de Tesla d'occasion mises vente dans ses pages en février, accompagnée d'une baisse moyenne de 3 000 € de leur côte.

#### Des rivaux enfin à la hauteur

Dans ce contexte, il est donc grand temps de réévaluer sa réputation de référence absolue de l'électrique, qui a collé pendant si longtemps à Tesla. D'autant que la concurrence a fourbi ses armes, entre les modèles chinois désormais très aboutis et à prix cassés, et les constructeurs traditionnels qui musclent leurs gammes électriques, à tous les échelons. Si Tesla était jusqu'à le choix évident, presque par défaut, ce n'est plus le cas. En vous laissant juge de l'impact des propos de son grand patron sur l'image de la marque, *Auto Plus* se concentre ici sur sa spécialité : évaluer les voitures. Faisons le point sur les qualités intrinsèques de la gamme.

## Au sommaire

Model 3	p. 26
Model Y	p. 27
Model S	p. 28
Model X	p. 29
Achat, entretien, revente : tout ce qu'il faut savoir	P. 28





# Model 3



PHOTOS: A. CORTESI

## Le fer de lance

**F**in 2023, Tesla a remodelé sa berline star, la Model 3. Les évolutions ont dépassé le cadre d'un simple restylage. Outre les changements esthétiques et aérodynamiques (qui lui ont permis de grappiller quelques kilomètres d'autonomie sur autoroute), elle a largement progressé en matière de confort. Mieux amortie et mieux insonorisée, elle offre désormais des prestations de haut vol. D'autant qu'avec sa direction ultra-directe et son châssis rigoureux, elle reste sympa à mener, et habile en ville grâce à sa forte régénération au lever de pied, qui permet de se passer du frein physique. A l'intérieur, les matériaux ont un peu évolué. Surtout, un nouveau volant a fait son apparition, totalement privé de commodos : les clignotants s'activent à l'aide de ses touches tactiles et la gestion de la boîte passe par l'écran. Tesla y gagne probablement en coût de fabrication, ce que le conducteur y perd en facilité d'utilisation. L'écran central géant (15,4"/39 cm) fait référence par sa réactivité et sa prise en main aisée. En

revanche, toujours pas de Mirror Screen en vue. Un inédit petit écran tactile fait son apparition pour les passagers arrière, et leur permet de commander la clim', les sièges chauffants ou la musique, mais aussi de regarder des vidéos, par exemple. De quoi aider à pardonner un plancher trop élevé. Côté autonomie, nous avons mesuré la version Propulsion à 400 km en moyenne. Correct, mais Tesla ne figure plus en haut du classement : une BYD Seal ou une Hyundai Ioniq 6 font bien mieux. La version Grande Autonomie Propulsion, avec sa plus grosse batterie, est plus alléchante sur ce point... Mais elle est facturée 5 000 € de plus.

### Privée de bonus

Fabriquée en Chine, la Model 3 n'a plus droit au bonus. Ses tarifs en tiennent compte cependant, et son rapport prix/prestations/autonomie reste difficile à battre, tandis que les progrès en confort effacent les quelques régressions de l'ergonomie. La Model 3 continue ainsi de faire référence parmi les berlines familiales. ■

### LA GAMME

Propulsion	Grande Autonomie Propulsion	Grande Autonomie	Performance
283 ch <sup>(1)</sup> /57 kWh <sup>(1)</sup>	283 ch <sup>(1)</sup> /76 kWh <sup>(1)</sup>	440 ch <sup>(1)</sup> /76 kWh <sup>(1)</sup>	460 ch <sup>(1)</sup> /76 kWh <sup>(1)</sup>
39 990 €	44 990 €	49 990 €	57 490 €



Nombre de places: 5

Volume: 555 + 30 dm<sup>3</sup>

Les places arrière de la Model 3 ne sont pas exemplaires. L'espace disponible est dans l'ensemble appréciable, mais le plancher est trop haut et les cuisses ne sont pas assez soutenues : on voyage genoux en l'air. En revanche, le coffre est profond et se double d'un espace de 30 dm<sup>3</sup> à l'avant.

1. Estimation Auto Plus, Tesla ne communiquant pas officiellement ces valeurs. 2. De 10 à 80 % de capacité, à 170 kW maxi. 3. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

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



L'intérieur de la Model 3, comme des autres Tesla, fait dans le minimalisme. Et ici, point de commodos, même les clignotants sont au volant ! La qualité est au rendez-vous, le confort aussi depuis le restylage de fin 2023.

### Caractéristiques de la version essayée

#### Propulsion - 283 ch - 39 990 € / 39 990 €\*

■ La moins chère des Tesla, c'est elle. Et à ce prix, même sans bonus, elle est dure à battre ! Certes, l'autonomie n'atteint pas de record, et la charge rapide plafonne à 170 kW. Mais elle impressionne par son efficacité et ses qualités routières.

### NOS MESURES



Vitesse maxi	200 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	27s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6
Autonomie moyenne	400 km
Route/Autoroute/Ville	470/350/390 km
Temps de charge prise domestique	23h
Wallbox (7,4 kW)/Prise rapide	9h/Entre 25 et 30 mn <sup>(2)</sup>
Poids	1 776 kg
Diamètre de braquage	12 m
Freinage 130 à 0 km/h	68 m

### LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	57 kWh (capacité utile) <sup>(1)</sup>
Puissance fiscale	4 CV
Puissance maxi	283 ch <sup>(1)</sup>
Couple maxi	420 Nm <sup>(1)</sup>
CO <sub>2</sub> /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues arrière
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	235/45 R18
Dim. L x l x h, en m	4,72 x 1,85 x 1,44
Durée de garantie	4 ans ou 80 000 km <sup>(3)</sup>

### LE VERDICT



Toujours une référence !





# Model Y



PHOTOS : Y. LEBEVRE

## Quitte ou double

Après avoir remanié la Model 3, Tesla applique la même recette à son produit star, le Model Y. A cela près que le SUV change radicalement de look: impossible de confondre cette version restylée (nom de code "Juniper" pour les intimes), avec le Model Y des débuts, qui, rappelons-le, s'est offert en 2023 le titre de voiture la plus vendue dans le monde. Pourtant, cette première mouture n'était pas sans défauts: elle se montrait en particulier peu confortable, à cause de suspensions bien trop sèches. Un souci désormais largement corrigé par Tesla, grâce à un amortissement revu. Et comme sur la Model 3, l'insonorisation progresse. Mais le Model Y n'a pas copié toutes les nouveautés de la berline. Et heureusement: il conserve un commodo pour les clignotants, bien plus pratique. Un écran tactile apparaît aux places arrière, et la banquette peut désormais se rabattre électriquement mais, à moins de transporter des étagères, on n'aura pas souvent à tester le système: le coffre est très vaste. Au point de se demander si

l'habitabilité à l'arrière n'aurait pas pu progresser un peu, d'autant que certains concurrents font bien mieux sur ce point. L'espace disponible pour les passagers reste néanmoins confortable, avec une assise plus haute qu'à bord de la Model 3, et la possibilité de glisser les pieds sous les sièges avant.

### Tout n'est pas corrigé

Quelques défauts subsistent toutefois. A commencer par la visibilité vers l'arrière, restreinte, et le diamètre de braquage très large. Pas pratique lors des manœuvres et en ville, même si les caméras à 360° aident à placer l'engin. Enfin, les garde-fous, dont la conduite semi-autonome, sont désormais moins performants que ceux de la concurrence, avec quelques ralentissements intempestifs sur autoroute. Mais le Model Y reste une très bonne synthèse. En outre, fabriqué en Allemagne, il est éligible au bonus pour deux des trois versions (inférieures à 47 000 €), et donc coûte parfois moins cher que la Model 3 équivalente.

### LA GAMME

Propulsion	Grande Autonomie Propulsion	Grande Autonomie
347 ch <sup>(1)</sup> /60 kWh <sup>(1)</sup>	347 ch <sup>(1)</sup> /75 kWh <sup>(1)</sup>	410 ch <sup>(1)</sup> /75 kWh <sup>(1)</sup>
44 990 €	46 990 €	52 990 €



Certes, dans une catégorie de géants qui rassemble de très grands SUV, le Model Y n'est pas le plus logeable. Mais, dans l'absolu, on est bien installé à l'arrière, avec une assise plus haute que sur la Model 3. Et la banquette peut se replier électriquement pour accéder au vaste coffre.

1. Estimation Auto Plus. 2. Mesures réalisées avant restylage. 3. De 10 à 80 % de capacité, à 250 kW maxi. 4. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

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



Le look est profondément renouvelé à l'extérieur. A bord, le Model Y adopte les changements éternés par la Model 3, mais conserve un commodo pour les clignotants. Pratique ! La finition est toujours flatteuse.

### Caractéristiques de la version essayée

#### Grande Autonomie Propulsion - 347 ch

46 990 € / 43 990 €\*

■ Cette version Grande Autonomie Propulsion semble être le meilleur compromis. Grâce au bonus, son tarif est inférieur de 9 000 €\* à celui de la version Grande Autonomie Intégrale, tout en proposant une autonomie supérieure.

### NOS MESURES <sup>(2)</sup>



Vitesse maxi	217 km/h
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 prise domestique	29h
Wallbox (7,4 kW)/Prise rapide	10h/Entre 25 et 30 mn <sup>(3)</sup>
Poids	1 900 kg■
Diamètre de braquage	12,5 m■
Freinage 130 à 0 km/h	65 m■

### LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	75 kWh (capacité utile) <sup>(1)</sup>
Puissance fiscale	9 CV
Puissance maxi	347 ch <sup>(1)</sup>
Couple maxi	440 Nm <sup>(1)</sup>
CO <sub>2</sub> /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/De - 2 000 à - 4 000 €
Transmission	Aux roues arrière
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	255/45 R 19
Dim. L x l x h, en m	4,76 x 1,93 x 1,63
Durée de garantie	4 ans ou 80 000 km <sup>(4)</sup>

### LE VERDICT



Une mise à jour réussie





# Model S



PHOTOS: N. SOLER

## Pionnière toujours vaillante

Petit constructeur méconnu, Tesla a entamé son épopée industrielle en 2013 avec la Model S, entièrement conçue autour de la mobilité électrique et d'une électronique embarquée de pointe: autonomie et performances inédites, écran tactile géant qui pilote quasiment tout, conduite semi-autonome, mises à jour à distance... Douze ans après, beaucoup de ces attributs subsistent dans l'actuelle Model S, et ce malgré de nombreuses retouches, dont un profond restylage en 2021. A cette occasion, elle a poussé tous les curseurs encore plus loin, mais a conservé un énorme écran de 17"/43 cm, qui rassemble la majorité des fonctions, et un combiné d'instruments derrière le volant (contrairement aux Mo-

del 3 et Y). Un petit écran est apparu à l'arrière, permettant de gérer la clim', entre autres. La gamme est resserrée autour de deux versions: la Transmission Intégrale (à près de 110 000 € tout de même), et la Plaid qui, une fois n'est pas coutume, revendique sa puissance officielle. Il faut dire qu'elle dépasse... 1 000 ch! A la clé, des performances dignes des meilleures supercars de la planète: 18s au 1 000 m D. A. selon nos mesures! Pas rationnel pour un sou, mais quel engin!

### Le haut de gamme menacé

Mais la Model S se confronte à une concurrence de plus en plus féroce, et pas toujours plus chère: à ce tarif, Mercedes, BMW, Audi ou Porsche alignent désormais des propositions alléchantes. Certes parfois moins performantes ou "techno", mais bien mieux finies. A ce niveau, on n'achète plus Tesla par défaut, même si cette "mamie" conserve de vrais arguments.

### LA GAMME

Transmission Intégrale	Plaid
670 ch <sup>(1)</sup> / 95 kWh <sup>(1)</sup>	1 020 ch / 95 kWh <sup>(1)</sup>
109 990 €	119 990 €



Nombre de places: 5

Volume: 570 + 90 dm<sup>3</sup>

Bien qu'elle dépasse les 5 m de long, la Model S n'est pas la plus habitable du genre. On y est tout de même bien installé. Les sièges arrière sont chauffants, et les passagers disposent de leur réglage de clim'. Le coffre est généreux.



Depuis 2021, l'immense dalle centrale est au format horizontal. Le volant rectangulaire "yoke" n'est heureusement plus imposé.

### Caractéristiques de la version essayée

Plaid - 1 020 ch  
119 990 € / 119 990 €\*

■ Certes, disposer de plus de 1 000 ch dans une sage berline électrique n'a rien de rationnel. Mais quelle machine! La Plaid atomise l'ensemble de la production, supercar comprises. Dans un confort probant et en toute discrétion. Bluffant.

### NOS MESURES



Vitesse maxi	322 km/h <sup>(2)</sup>
Accélération 1 000 m D. A.	18s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	1s1
Autonomie moyenne	425 km
Route/Autoroute/Ville	465/380/440 km
Temps de charge prise domestique	38h
Wallbox (7,4 kW)/Prise rapide	14h/Environ 35 mn <sup>(3)</sup>
Poids	2 332 kg
Diamètre de braquage	12,6 m
Freinage 130 à 0 km/h	65 m

### LA TECHNIQUE

Moteurs électriques	3 synchrones à aimants permanents
Batterie lithium-ion	95 kWh (capacité utile) <sup>(1)</sup>
Puissance fiscale	21 CV
Puissance maxi	1 020 ch
Couple maxi	1 400 Nm <sup>(1)</sup>
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus AV/AR	265/35 R21 / 295/30 R21
Dim. L x l x h, en m	5,03 x 1,99 x 1,44
Durée de garantie	4 ans ou 80 000 km <sup>(4)</sup>

### LE VERDICT



Elle a de beaux restes!

1. Estimation Auto Plus, Tesla ne communiquant pas ces valeurs. 2. Donnée constructeur. 3. De 10 à 80 % de capacité, à 250 kW max. 4. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

## Achat, entretien, revente: tout ce qu'il faut savoir

■ On l'a dit en introduction de ce dossier, les annonces abondent en ce moment, le tout avec des tarifs en baisse. Plus que jamais, il peut donc être tentant d'opter pour une seconde main. Mais attention, on n'achète pas une Tesla d'occasion comme n'importe quelle autre voiture.

■ Tesla donne beaucoup de libertés à ses clients en matière d'entretien. Les propriétaires n'ont pas à respecter d'intervalle particulier pour conserver leur

garantie, mais de simples recommandations. Pas besoin non plus de faire tamponner le carnet dans une concession de la marque: tout garage habilité peut s'en charger. Faites d'autant plus attention aux factures d'entretien: veillez à ce que le vendeur n'ait pas trop profité de ces libertés. Des visites régulières chez Tesla sont un plus: différentes mises à jour peuvent avoir été effectuées, en plus de celles à distance, offrant alors de nouvelles fonctionnalités.



P. LAPOIRIE / NICE MATIN / MAXPPP





# Model X



A. SAUNIER

## La folie des grandeurs

Deuxième modèle historique de la marque, le Model X avait rapidement fait parler de lui, avec ses portes papillon futuristes. Il reste surtout le plus onéreux chez Tesla, avec des tarifs débutant à près de 115 000 €... Soit plus du double du plus cher des Model Y ! Et en déjà huit ans d'existence, il n'est plus seul au monde dans la galaxie des SUV électriques hors de prix : BMW iX, Mercedes EQE SUV, Audi Q8 e-tron, Lotus Eletre, Cadillac Lyriq... On est donc en droit d'en attendre des prestations exemplaires.

### La moins rationnelle des Tesla

Sur le papier, il frappe fort : puissances considérables (jusqu'à 1 020 ch "officiels" pour la version Plaid !), batterie XXL, au-

### LA GAMME

Transmission Intégrale	Plaid
670 ch <sup>(1)</sup> /95 kWh <sup>(1)</sup>	1 020 ch/95 kWh <sup>(1)</sup>
114 990 €	124 990 €



PHOTOS: A. SAUNIER

Nombre de places : 5

Volume : 790 + 180 dm<sup>3</sup>

L'espace disponible est généreux, et l'accessibilité grandement facilitée par les portes à ouverture papillon... si elles ont la place de s'ouvrir ! Le coffre, lui, est immense, et doublé d'un espace sous le capot avant.

■ Côté fiabilité, bonne nouvelle : les Tesla semblent solides. Notons tout de même une légère faiblesse des bras de suspensions sur la Model 3, et quelques ajustements de carrosserie hasardeux avant 2017.

Mais côté entretien, en cas de pépin sur la carrosserie justement, le réseau peut rapidement se montrer dépassé et renvoyer vers des carrossiers tiers, ces derniers pouvant rechigner à intervenir sur les Tesla. Sans compter que les pièces sont parfois difficiles à obtenir.

■ Et en location ? L'attractivité de Tesla dépend largement du modèle. La Model 3 est particulièrement bien placée, avec des loyers en LOA 36 mois commençant à 309 €, pour 7 950 € d'apport. Des conditions comparables placent le récent Model Y à 499 € par mois, alors qu'il n'est pas beaucoup plus cher en achat... Enfin, les Model S et X restent très élitistes, la concurrence faisant alors mieux. Attention aussi aux fluctuations des offres de location : avec la baisse actuelle des valeurs résiduelles, les loyers pourraient monter...



A. SAUNIER

Restylé en 2021, le Model X a lui aussi perdu ses commodos de clignotants, notamment : peu pratique à l'usage ! Mais la qualité de l'intérieur reste flatteuse.

### Caractéristiques de la version essayée

**Transmission Intégrale - 670 ch**  
**114 990 € / 114 990 €\***

■ Avec presque 700 ch, cette "entrée de gamme" ne manque de rien : performances, autonomie... Elle en a en réserve. Au quotidien, c'est largement suffisant, même si la version Plaid peut se montrer tentante pour "seulement" 10 000 € de plus.

### NOS MESURES



Vitesse maxi	250 km/h <sup>(2)</sup>
Accélération 1 000 m D. A.	22s ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s ■
Autonomie moyenne	480 km ■
Route/Autoroute/Ville	535/400/505 km
Temps de charge prise domestique	36 h
Wallbox (7,4 kW)/Prise rapide	15 h/Environ 35 mn <sup>(3)</sup>
Poids	2 346 kg ■
Diamètre de braquage	12,9 m ■
Freinage 130 à 0 km/h	68 m ■

### LA TECHNIQUE

Moteurs électriques	2 synchrones à aimants permanents
Batterie lithium-ion	95 kWh (capacité utile) <sup>(1)</sup>
Puissance fiscale	15 CV
Puissance maxi	670 ch <sup>(1)</sup>
Couple maxi	1 000 Nm <sup>(1)</sup>
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus AV / AR	265/45 R20 / 275/45 R20
Dim. L x l x h, en m	5,06 x 2,00 x 1,68
Durée de garantie	4 ans ou 80 000 km <sup>(4)</sup>

### LE VERDICT



Une coûteuse démesure

## LE BILAN



En mettant de côté les Model S et X, très chers, Tesla reste une vraie référence de l'électrique. Les Model 3 et Y ne sont pas réellement menacés, d'autant que leurs versions restylées ont corrigé beaucoup de défauts. Et la crise actuelle présente quelques opportunités de faire d'intéressantes affaires, en restant prudent (entretien, etc.). Objectivement, difficile de ne pas recommander une Tesla aujourd'hui. Quant à la dimension politique liée à l'actualité de la marque et, surtout, de son patron, nous vous laissons seuls juges.





ESSENCE

## Volkswagen Tayron

1.5 eTSI Life Plus - 150 ch

51 900 € / 52 200 €\*



## PREMIER ESSAI DU NOUVEAU SUV FAMILIAL DE VOLKSWAGEN

# Au-delà des apparences

Après le Tiguan 3, c'est au tour de sa version allongée de se renouveler, en recevant, à cette occasion, un nom qui lui est propre. Ainsi émancipé, le Tayron propose toujours sept places. A-t-il d'autres arguments à faire valoir ?

**P**ar rapport au Tiguan dont il dérive, le Tayron revendique 24 cm de plus en longueur (dont 11 cm sur l'empattement), un coffre plus grand avec deux strapontins, et davantage de kilos sur la balance. Cela vous change un SUV. Mais est-ce assez pour justifier un tarif de base qui dépasse allègrement les 50 000 € (un Tiguan s'affiche à partir de 40 800 € en

eTSI 130 ch) ? Dans sa version premier prix, testée ici, le Tayron reprend le petit 1.5 eTSI micro-hybride de 150 ch de son cadet. Il peut aussi héberger le 2.0 TDI de même puissance, ou l'un des deux ensembles hybrides rechargeables de 204 ou 272 ch. Attention, avec ces deux derniers, il est contraint de laisser ses strapontins à l'usine et n'est alors disponible qu'en cinq places.

Domage, car c'est bien là l'un des intérêts de l'engin.

## Un géant plutôt alerte

Sur le papier, le moteur essence de 150 ch paraît bien modeste par rapport au poids et au gabarit de ce SUV familial. Pourtant, si le Tayron n'a rien de sportif dans les réactions de son moteur, nous n'avons, même sur les petites routes exigeantes de l'arrière-pays niçois, jamais eu l'impression de nous retrouver au volant d'un "paquebot". Le boost électrique du système micro-hybride (+ 19 ch et 56 Nm) apporte une aide bienvenue et, à quelques réactions surprenantes près, la boîte DSG7 seconde plutôt bien la mécanique. Seul reproche : le bloc 1.5 est bruyant quand on le sollicite. Plus, même, que le 2.0 TDI ! Et l'insonorisation soignée ne peut pas tout compenser. Nous n'avons pas non plus été enchantés de voir s'afficher à l'ordinateur de bord une consommation supérieure à 10 l/100 km.

Notre parcours de test y a sans doute contribué. Nous nous prononcerons définitivement sur la question quand le Tayron aura été mesuré sur notre base d'essai habituelle.

En revanche, nous avons été agréablement surpris par le châssis. L'imposant Tayron (4,80 m) est bien moins pataud que son physique ne le laisse croire. Sans aller jusqu'à le qualifier de dynamique, il est peu sensible aux mouvements de caisse et affiche un bon compromis confort/tenue de route. Sa direction assez directe (deux tours de butée à butée) contribue à la précision du train avant et permet en outre de préserver une maniabilité correcte. Signalons cependant que notre Tayron d'essai, en définition allemande, était doté des suspensions pilotées DCC Pro. Un raffinement indisponible en France sur l'entrée de gamme Life Plus, et facturé en option (1 030 €) sur les versions supérieures. A bord, les simili-

## PARLONS BUDGET

**Le vrai prix :** le Tayron s'affiche au minimum à 3 200 € de plus que le Tiguan équivalent. Au lancement, VW met en avant les séries spéciales VW Edition et R-Line Edition. La première est moins chère que l'entrée de gamme Life Plus testée ici et profite de 3 000 € de remise tout en fournissant 4 000 € d'équipement en plus. Aucun Tayron n'échappe aux malus (CO<sub>2</sub> + poids).

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

**L'équipement :** l'entrée de gamme Life Plus est déjà bien fournie.





Avec presque 4,80 m de long, le Tayron est un beau bébé. Grâce aux suspensions pilotées (option), il affiche un étonnant compromis confort/tenue de route.



Nombre de places: 7

Les 11 cm gagnés en empattement profitent aux passagers du 2<sup>e</sup> rang. Il faut se contorsionner pour accéder au 3<sup>e</sup> rang, et l'assise est basse et courte, mais l'espace aux jambes est correct (en avançant le 2<sup>e</sup> rang, qui coulisse sur 18 cm).



Volume: 345/850 dm<sup>3</sup> (1)

Volkswagen annonce près de 200 dm<sup>3</sup> de plus qu'à bord d'un Tiguan, déjà bien loti en capacité de chargement.



En 7 places, il reste encore de quoi charger quelques sacs et loger le cache-bagages sous le plancher.

1. En configuration 7/5 places, 885 dm<sup>3</sup> sur le modèle 5 places.

## L'ÉQUIPEMENT

**De série Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (8) • Freinage auto. d'urgence • Lecture des panneaux • Phares (100 % leds) et essuie-glaces auto. • Régul. de vitesse adaptatif + limiteur • Rétro intérieur jour/nuit auto. • Surv. angles morts, etc.

**Agrément:** • Aide au stationnement AV/AR • Banquette coulissante et rabattable 60/40 • Bluetooth • Clé mains libres • Clim' auto. trizone • Chargeur de smartphone à induction (x 2) • Ecran central tactile 12,3"/31 cm + GPS • Hayon mains libres • Jantes alu 17" • Instrumentation numérique 10"/25,4 cm • Mirror Screen • Prises USB-C.

**En option Agrément:** • Attelage escamotable (1 260 €) • Jantes 18" (740 €) • Pack IQ Drive (conduite semi-autonome niveau 2 + caméra 360°: 1 030 €) • Pack Hiver (sièges AV et volant chauffants: 560 €) • Pack Family (280 €) • Peinture métallisée/spéciale (de 400 à 1 200 €) • Toit panoramique vitré (1 410 €), etc.



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

tudes avec le Tiguan sont flagrantes (voir pages suivantes).

## Beaucoup de place, mais...

Agrémenté de quelques inserts de décoration spécifiques, le dessin de la planche de bord diffère

légèrement. Les habitués retrouveront toutefois les grands écrans numériques, l'ergonomie épurée, la présentation chic et la finition soignée des productions VW du moment. C'est à l'arrière que les choses bougent. Si le Tiguan est

Sans être un glouton, le Tayron ne bat pas de record de sobriété. Lors de cet essai, certes sur un parcours exigeant, l'ordinateur de bord affichait plus de 10 l/100 km. A vérifier sur nos bases dès que possible.

déjà accueillant, le Tayron frappe très fort. Toute la place qu'il faut au deuxième rang et un coffre vraiment gigantesque: il a le sens de la famille. Mais point de miracle, les strapontins du fond sont à considérer comme

du dépannage pour des enfants. Même si l'espace n'est pas ridicule, deux adultes supporteront mal le voyage. Plus mal, en tout cas, qu'à bord d'un Peugeot 5008 presque 8 000 € moins cher!

**SUITE PAGE 34**

## LES DONNÉES

### LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	204 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s4
Consommation cycle mixte	6,4 l/100 km
Poids	1 747 kg

### LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm <sup>3</sup>
Hybridation	Alternateur-démarrageur 48 V
Puissance maxi	150 ch
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn + 56 Nm électr.
CO <sub>2</sub> /Malus	146 g/km / + 2 850 € (1)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto. à double embrayage, 7 vitesses
Pneus	215/65 R17
Réservoir	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,80 x 1,86 x 1,67
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

1. Dont 480 € de malus au poids.

### À LA LOUPE

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

## L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Volkswagen Tayron 1.5 eTSI DSG7 Life Plus (52 200 €\*, 150 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux 7 places essence de 150 ch et plus, qui comprend notamment: Hyundai Santa Fe Hybrid Intuitive (56 100 €\*, 215 ch), Nissan X-Trail e-Power N-Connecta (40 600 €\*, 204 ch), Peugeot 5008 1.2 Hybrid GT (44 500 €\*, 136 ch), Skoda Kodiaq 1.5 TSI Hybrid Sportline (48 600 €\*, 150 ch)...

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





## POSTE DE CONDUITE



Comme tout SUV qui se respecte, le Tayron permet de dominer la situation. Sur cette version d'entrée de gamme, point de siège ergonomique ou à réglages électriques, mais l'assise est

accueillante, confortable (tendance ferme) et assure un maintien latéral correct. L'instrumentation numérique sur écran de 10"/25,4 cm (Digital Cockpit), personnalisable à l'envi, affiche les infos de conduite de manière lisible.

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

## AIDES À LA CONDUITE



Naturellement, dans cette catégorie de prix, toutes les aides sont de la partie dès le premier niveau de finition. Seules la conduite semi-autonome, la vue à 360°

et la protection proactive des occupants sont en option, dans un pack vendu 1 030 €. Dans l'ensemble, ces assistances fonctionnent assez bien, même si le maintien dans la voie se montre "autoritaire". Pour les plus réfractaires qui souhaiteraient en déconnecter certaines, cela peut se faire facilement via un raccourci sur l'écran.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Allumage auto. des phares	1 030 €
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	Série

## ÉCRAN TACTILE



Sur les versions d'entrée de gamme, l'écran tactile ne mesure "que" 12,3"/31 cm. Le format 15"/38 cm ici à l'image (1 290 € sur Elegance, R-Line, R-Line Edition et R-Line Exclusive) n'est pas proposé sur Life Plus en France.

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





Pas de commandes physiques, mais VW a prévu ce raccourci sur l'écran central pour accéder aux aides à la conduite et les couper si besoin. Il reste toujours visible.



Le sélecteur de vitesse de la boîte auto., caché derrière le volant, est tout sauf pratique.



## FINITION



Plus haut de gamme que le Tiguan, le Tayron présente vraiment bien. Même si l'ensemble reste peu chaleureux, l'écran central impressionne, les matériaux sont raffinés et élégants, la finition au cordeau: du Volkswagen des grands jours!

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

## CHAUFFAGE/CLIM'

Tous les Tayron reçoivent de série un système de clim' automatique à trois zones de réglage (gauche et droite à l'avant, et autonome à l'arrière).

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

## SYSTÈME AUDIO

La hi-fi Harman Kardon n'est pas proposée en Life Plus. Le système de série compte 8 HP et un service de streaming audio avec eSim intégrée.

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

## RANGEMENTS



Les rangements sont nombreux mais pas très grands et peu sont fermés. Au 2<sup>e</sup> rang, on trouve des poches aumônières de différentes tailles. Un support pour smartphone ou tablette est logé dans l'accoudoir central (mais condamne la place du milieu).

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Emplacement charge smartphone	Série (x2)
Aumônières/vide-poches AR	Série/Série

Le verdict **Auto Plus**

## Intéressant !

Le Tayron a de quoi séduire ceux qui cherchent de l'espace à bord, un grand coffre, et voyagent occasionnellement à sept. Confortable, équilibré et moins ennuyeux à conduire qu'attendu, il présente un bon compromis. Mais à quel tarif!

## LES PLUS

Coffre XXL  
Présentation et finition  
Habitabilité généreuse

## LES MOINS

Moteur bruyant  
Prix ambitieux  
3<sup>e</sup> rang peu confortable






## ÉLECTRIQUE

## Citroën ë-C3 Aircross

Max - 44 kWh - 113 ch

31 600 € / 28 600 €\*  


L'Ë-C3 AIRCROSS S'ATTAQUE AU PLUS VENDU DES SUV CITADINS ÉLEC

# Jeune cousin sans scrupule

Petit SUV électrique préféré des Français, le Peugeot E-2008 voit sa suprématie menacée au sein même de la famille Stellantis. Son tout jeune cousin, le Citroën ë-C3 Aircross est, en effet, plus grand, moins cher et mieux équipé. Encore un match sous haute tension !

**P**armi les 48 548 Peugeot 2008 écoulés en France en 2024, 8 944 étaient électriques. Un chiffre modeste en apparence, mais suffisant pour que ce SUV citadin se hisse en tête des ventes dans sa catégorie, à bonne distance des Volvo EX30 et Fiat 600e. Honorable performance pour un modèle dont l'entrée de gamme, hors bonus, s'affiche désormais à 36 000 € ! Même à ce tarif coquet,

l'E-2008 se contente de la batterie de 50 kWh (46 kWh utiles), du moteur de 136 ch et de la finition Style, à l'équipement plutôt chiche (caméra de recul, GPS, instrumentation numérique, chargeur à induction, démarrage mains libres, vitres arrière surteintées et jantes en alliage aux abonnés absents). Le best-seller de Sochaux peut donc s'inquiéter de l'arrivée sur le marché d'un nouveau rival de la même

famille : le Citroën ë-C3 Aircross, dont le prix culmine, en finition haut de gamme (Max), à 31 600 € avant bonus. Et outre, la présence de série de tous les équipements cités ci-dessus, il offre une meilleure habitabilité (6 cm de plus pour étendre les jambes à l'arrière), ainsi qu'un coffre digne de la catégorie supérieure.

## Le Lion court plus vite...

Revers de la médaille, l'ë-C3 Aircross ne partage ni sa plateforme, ni son groupe motopropulseur avec ses distingués cousins de Stellantis (Peugeot 2008, Fiat 600, Opel Mokka, Jeep Avenger, Alfa Romeo Junior), mais avec ceux de modèles low cost vendus en Inde et en

Amérique du Sud par le groupe. Objectif : tenir tête aux concurrents "made in China", de plus en plus nombreux sur le Vieux Continent. Sauf que cette fameuse plate-forme "Smart Car" multi-énergie (thermique ou électrique), remaniée pour répondre aux normes de sécurité européennes, se contente pour l'instant, dans sa déclinaison zéro émission, d'une modeste batterie de 44 kWh (42 kWh utiles), comme d'un électromoteur tout aussi timide de 113 ch. Un ensemble davantage calibré pour des citadines pur jus comme les Citroën ë-C3 et Fiat Grande Panda que pour notre volumineux ë-C3 Aircross (4,40 m de long), à la peine sur





ÉLECTRIQUE

## Peugeot E-2008

Style<sup>(1)</sup> - 50 kWh - 136 ch

36 000 € / 29 800 €\*

TRIHQUES

### PARLONS BUDGET

**Le vrai prix:** ces deux SUV bénéficient du bonus écologique (de 2 000 à 4 000 € selon les revenus). En revanche, Citroën ne propose aucune remise, alors que les 9 % de rabais chez Peugeot permettent à l'E-2008 de voir son surcoût chuter de 4 400 à 1 200 €.

**L'entretien:** tous les deux ans ou tous les 25 000 km, chez Peugeot comme chez Citroën.

**L'équipement:** pour un match équilibré côté tarifs, seul l'E-2008 "premier prix" était éligible face au ë-C3 Aircross. Même en choisissant celui-ci en finition haut de gamme. Le SUV de Citroën prend donc assez logiquement l'avantage en matière d'équipements (GPS, caméra de recul et jantes alliage 17" de série, notamment).



**La petite batterie de l'ë-C3 Aircross comme son moteur plus gourmand en énergie limitent fortement son rayon d'action: 225 km en moyenne, c'est peu pour ce type de SUV...**

autoroute. Les 124 Nm de couple manquent en effet d'envergure pour assurer des relances et dépassements dignes de ce nom au-delà de 110 km/h, alors qu'il s'agit d'une simple formalité pour le Peugeot E-2008,



**L'E-2008 assure un niveau d'agrément supérieur, grâce à son comportement plus agile, sa direction plus fine, son insonorisation poussée et de bien meilleures reprises.**

avantage par ses 260 Nm. Plus d'allonge et de brio à l'accélération, plus de polyvalence et d'autonomie également: le SUV franc-comtois parvient à parcourir 205 km sur ce type de voie et jusqu'à 265 km en moyenne

(17,6 kWh/100 km) contre 180 et 225 km au crédit de son nouveau rival, étonnamment gourmand (19,1 kWh/100 km). Pour se faire pardonner, l'Aircross s'immobilise un peu moins longtemps aux points de recharge: 26 mn >>>





### Citroën ë-C3 Aircross

A l'instar du 2008, le nouveau SUV de Citroën se dote d'un combiné d'instrumentation placé "en altitude". Mais les indications ne sont pas masquées par le volant, ce qui n'est pas le cas chez Peugeot lorsqu'on règle ce dernier en position haute. L'écran de 10,25"/26 cm réagit plutôt lentement et ne rassemble que très peu de fonctions. La clim', notamment, se pilote via des commandes sur la console. Côté finition, les plastiques durs dominent et les assemblages restent perfectibles...



### Peugeot E-2008

La finition Style d'entrée de gamme n'est pas aussi "techno" que la GT photographiée ici. Elle se contente en effet d'une instrumentation analogique, d'une clé de démarrage (comme dans l'ë-C3 Aircross, pas de bouton "start") et le système d'infodivertissement n'intègre ni la navigation, ni la commande vocale. Ces équipements restent optionnels, à l'instar de la caméra de recul. On se console avec la très belle qualité de finition et les sièges au maintien irréprochable.

» pour un ravitaillement de 20 à 80% sur une borne rapide (sa batterie encaisse jusqu'à 100 kW en courant continu, comme celle du Peugeot) et 7 h sur une Wallbox de 7,4 kW en monophasé. Comptez 30 mn et 8 h dans le camp adverse. Notez que ces modèles proposent tous deux un chargeur de 11 kW en option (400 €). Il permet de gagner environ 3 h sur une re-

charge en courant alternatif triphasé (AC) sur la borne idoine. Pas de pompe à chaleur, en revanche, chez Citroën, pour prolonger l'autonomie lorsqu'on met le chauffage ou la clim'. Elle est livrée en option (400 €) chez Peugeot, qui dote également sa transmission (boîtier réducteur) d'un mode B ("Brake"), augmentant la régénération de la batterie à chaque fois que l'on relâche la

pression sur l'accélérateur. Plus performante, plus endurante, la proposition de Sochaux se distingue aussi par son agrément de conduite supérieur.

#### Un confort "à la française"

En sus de sa remarquable douceur de fonctionnement, l'E-2008 tire avantage d'un comportement routier autrement plus alerte. Sa direction

subtilement calibrée lui permet de prendre le dessus sur une Citroën au gouvernail peu informatif, et sujette au roulis. Le Peugeot profite en outre d'une insonorisation plus aboutie que celle de son camarade, à bord duquel s'invitent parfois le sifflement du moteur électrique comme les bruits d'air et de roulement. Dommage, car les suspensions douillettes (amor-





**1.** Beau volume intérieur et amortissement moelleux : le nouveau SUV de Citroën est aux petits soins avec ses passagers. **2.** Digne de la catégorie supérieure, le coffre profite d'un profond double fond. **3.** Bien vu : il est possible de couper rapidement (bouton) l'agaçante alerte de survitesse.



**1.** Moins d'espace sous plafond et pour caser ses genoux : les places arrière de l'E-2008 ne peuvent rivaliser avec celles de son adversaire... **2.** Son volume de coffre non plus. **3.** Absent chez Citroën, le mode B permet d'intensifier la régénération de la batterie lors des décélérations.

tisseurs à butées progressives) et la sellerie moelleuse, elles, cajolent les invités. Difficile toutefois de se plaindre du confort dispensé par l'E-2008, fort prévenant grâce à son amortissement souple et à ses sièges beaucoup plus enveloppants. On se régale surtout de sa présentation plus raffinée. Les plastiques bas de gamme, la lenteur et les bugs de l'écran comme l'absence de

remontée par impulsion des vitres, ou celle de poignées de maintien, à l'avant du Citroën, trahissent sa conception low cost. Néanmoins sa généreuse dotation, son volume habitable supérieur et son tarif avantageux, même face à un E-2008 qui bénéficie d'une belle remise (9 %), lui permettent tout de même de remporter cette confrontation.



NOS MESURES	Citroën ë-C3 Aircross	Peugeot E-2008
Vitesse maxi	145 km/h	153 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	35s	32s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s8	7s2
Autonomie électrique moyenne	225 km	265 km
Route/Autoroute/Ville	235/180/260 km	280/205/315 km
Temps de charge Wallbox <sup>(1)</sup> /secteur	7 h-4 h20/28 h	8 h-4 h30/31 h
Sur borne rapide 100 kW <sup>(2)</sup>	26 mn	30 mn
Poids	1 544 kg	1 609 kg
Diamètre de braquage	11,3 m	11,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	62 m

1. 7,4 kW-11 kW. 2. De 20 à 80 % de capacité, donnée constructeur.

LA TECHNIQUE	Citroën ë-C3 Aircross	Peugeot E-2008
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents
Capacité de la batterie brute/utile	44/42 kWh	50/46 kWh
Puissance fiscale	4 CV	4 CV
Puissance maxi	113 ch	136 ch
Couple maxi	124 Nm	260 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/- 3 000 €	0 g/km/- 3 000 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Pneus	215/60 R17	195/55 R 16
Dim. L x l x h, en m	4,40 x 1,80 x 1,66	4,30 x 1,77 x 1,53
Durée de garantie	2 ans (km illimités) <sup>(2)</sup>	2 ans (km illimités) <sup>(2)</sup>

2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

#### L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

**Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Alerte survitesse et de somnolence • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse.

**Agrément :** • Aide au stationnement AR (+ AV sur ë-C3 Aircross) • Bluetooth + USB • Clim' auto. monozone • Ecran tactile • Mirror Screen • Rétros électriques dégivrants • Vitres électriques (4) • Volant réglable en hauteur/profondeur.

EN OPTION	Citroën ë-C3 Aircross	Peugeot E-2008
Caméra de recul + GPS	Série	800 € <sup>(1)</sup>
Jantes alliage 17"	Série	Indisponible
Pompe à chaleur	Indisponible	400 €
Surveillance des angles morts	Série	Indisponible

1. Pack Navigation & Visiopark 1 (inclut les radars de stationnement AV).

LES NOTES DU	Citroën ë-C3 Aircross	Peugeot E-2008
Comportement routier	14	16
Equipements de sécurité	12	11
Agrément/performance	12	16
Confort/insonorisation	16	17
Equipements de confort/garantie	16	12
Habitabilité/coffre	16	10
Aspects pratiques	13	10
Présentation/ finition	13	16
Autonomie	9	11
Prix	14	12

1<sup>er</sup> 135/200

2<sup>e</sup> 131/200



## Victoire : Citroën ë-C3 Aircross

Si l'on met de côté le chapitre budget, l'E-2008 prend l'ascendant avec son habitacle distingué, sa remarquable insonorisation et son meilleur compromis autonomie/performance/agrément. Mais on y revient : il est trop cher (même après remise) et s'incline face à l'ë-C3 Aircross sur le plan de l'habitabilité et de l'équipement.





VÉHICULES DE FONCTION, FLOTTES, ARTISANS...

# Les meilleurs m



NOS CONSEILS POUR BIEN CHOISIR  
VOS VÉHICULES DE SOCIÉTÉ



# Modèles à l'essai

A chaque année sa réforme de la fiscalité des véhicules d'entreprise. Après le "big bang" de 2024, qui avait vu une forte augmentation des taxes sur les diesels et les modèles thermiques en général, les évolutions de 2025 apparaissent un peu plus homéopathiques, avec une plus forte imposition des avantages en nature, un durcissement du barème de la taxe sur les émissions de CO<sub>2</sub>, mais aussi l'arrivée des certificats d'économie d'énergie, qui permettent de réduire de quelques centaines d'euros la facture d'achat d'un véhicule électrique neuf.

**A**vec plus de la moitié des immatriculations de voitures neuves en France, les entreprises pèsent lourd sur le marché. L'Etat l'a bien compris, et les "encourage" à passer à l'électrique en alourdissant continûment la fiscalité sur les thermiques.

■ **La taxe annuelle sur les émissions de CO<sub>2</sub> est plus sévère**, et démarre désormais dès 10 g/km (c'était 15 g jusqu'à présent), l'ensemble du barème étant décalé de 5 g/km (1 €/g jusqu'à 50 g, puis 2 € de 51 à 58 g, 3 € de 59 à 90 g, etc., voir tableau). L'abattement de 40% sur les modèles E85 est maintenu (la belle affaire ! L'offre est désormais quasi inexistante), mais les hybrides rechargeables ne sont plus exonérés.

■ **La taxe annuelle sur les polluants atmosphériques (ou TVS "Air") est inchangée**. Toujours 100 €/an pour un modèle

essence, 500 €/an pour un diesel et... zéro pour un électrique.

■ **N'oublions pas les malus, écologique et au poids**, qui reprennent les mêmes barèmes que pour les particuliers. Le premier démarre à 113 g/km (50 €) et culmine à 70000 € pour les modèles émettant 193 g/km ou plus. Le second s'applique dès 1600 kg avec 10 €/kg jusqu'à 1799 kg, puis 15 €/kg jusqu'à 1899 kg, etc. A noter : il n'épargne plus les hybrides rechargeables, qui bénéficient cependant d'un abattement de 200 kg à condition que leur autonomie électrique dépasse les 50 km. Les autres hybrides ("mild" et "full") doivent pour leur part se contenter de 100 kg d'abattement. Quant aux véhicules électriques, ils sont totalement exemptés.

■ **L'énergie est (partiellement) détaxée**. La TVA sur les carburants (y compris l'électricité) est déductible à 100% sur les véhi-

cules de société à deux places. Elle l'est à 80% pour les modèles de tourisme à essence, gazole et E85, et à 100% pour les électriques, GPL, GNV...

■ **L'avantage en nature est plus lourdement pénalisé** : la taxe passe de 30% à 50% pour un modèle en leasing, et de 9% à 15% pour une voiture achetée par l'entreprise. Les électriques bénéficient d'un abattement en hausse de 50% à 70% (dans la limite de 4582 € par an), ce qui compense la hausse de la taxe.

■ **En résumé, il faut plus que jamais évaluer les besoins et les coûts au moment du choix**. Lourdement taxés, les diesels restent intéressants pour les gros rouleurs et les véhicules les plus lourds. Les essence, GPL, E85 et hybrides simples font désormais figure de valeur refuge pour les gestionnaires de flotte du fait de leur polyvalence associée à

une fiscalité encore raisonnable. Les hybrides rechargeables, qui restent plutôt épargnés par les coups de massue fiscaux (pour l'instant), conservent de l'intérêt malgré des prix élevés. Enfin, les électriques sont les plus avantageux, même si leur polyvalence est encore limitée.

## Taxe annuelle CO<sub>2</sub>

Emissions de CO <sub>2</sub> en g/km	Tarif en €/g
De 0 à 9	0
De 10 à 50	1
De 51 à 58	2
De 59 à 90	3
De 91 à 110	4
De 111 à 130	10
De 131 à 150	50
De 151 à 170	60
171 et plus	65

## Lexique

**Valeur résiduelle** : il s'agit de l'estimation du prix de revente d'un véhicule à la fin de son utilisation par l'entreprise. Elle se calcule à partir de plusieurs paramètres, tels que le prix d'achat, les options choisies, mais aussi l'offre et la demande, l'éventuelle fin de carrière d'un modèle. Traditionnellement, les modèles premium bénéficient, de ce point de vue, d'une décote plus faible en occasion.

**Taxe annuelle CO<sub>2</sub>** : taxe basée sur les émissions de CO<sub>2</sub>, en fonction de l'année d'immatriculation du véhicule (voir tableau).

**Taxe annuelle sur les polluants atmosphériques** : taxe calculée en fonction du "niveau de pollution émise par les véhicules selon leur type de motorisation" (essence ou gazole) et de leur année de mise en circulation.

**ZFE** : le dispositif de "zones à faibles émissions" vise à interdire la circulation aux modèles les plus polluants dans certains périmètres urbains. On compte aujourd'hui 25 agglomérations ayant déployé une telle mesure (dont Clermont-Ferrand, Grenoble, Lille, Lyon, Rennes, Saint-Etienne, Strasbourg ou encore le Grand Paris), et d'autres les rejoindront en 2026, comme Avignon, Bayonne, Mulhouse ou Perpignan. A noter que les restrictions de circulation varient selon les agglomérations, mais qu'aucune verbalisation n'est encore officiellement au programme...



Les 20 modèles conseillés par Auto Plus

En fonction de l'évolution de la fiscalité sur les véhicules de société, nous avons sélectionné ici vingt modèles parmi les plus recommandables. Pour chacun, nous avons tenu compte du montant des taxes annuelles, de sa valeur en neuf, de sa valeur résiduelle et, bien entendu, de ses qualités intrinsèques, jugées par nos essayeurs et par les techniciens de notre labo.

Les diesels	p. 40
Les essence, GPL, E85 et hybrides simples	p. 41
Les hybrides rechargeables	p. 42
Les électriques	p. 43





## LES DIESELS

S'il voit ses parts de marché reculer d'année en année, le diesel reste apprécié des entreprises. Celles-ci totalisent en effet aujourd'hui près des trois quarts des immatriculations des véhicules alimentés au gazole. Mais ce carburant continue d'être lourdement taxé, ce qui limite la pertinence de ce choix aux gros rouleurs et à ceux qui souhaitent fréquemment tracter.

### AUDI A5 AVANT 2.0 TDI Hybride S tronic 7 Business Executive - 204 ch



A. SAUNIER

Prix catalogue  
61 070 €

TAXES:  
933 €/AN

Bien présentée et dotée d'un châssis efficace, l'A5 Avant est taillée pour les longs trajets, malgré des suspensions un peu chahutantes.



#### NOS MESURES

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 24 ch
Couple maxi	400 Nm à 1 750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	130 g/km / + 2 705 € <sup>(1)</sup>
Taxes CO <sub>2</sub> /Air	433 €/500 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Accélération 0 à 100 km/h	30s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne	6,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,2/6,1/5,9 l/100 km
Coffre	490 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,83 x 1,86 x 1,46

Héritière de l'A4, la nouvelle A5 Avant perpétue la tradition Audi des breaks élégants et statutaires. L'habitacle dévoile une planche de bord laissant une large place aux interfaces numériques et une finition soignée, même si les places arrière n'offrent

qu'une habitabilité médiocre. Le coffre affiche en revanche un volume correct et se montre plutôt facile à charger. Dotée d'une hybridation en 48 volts, cette version TDI propose de très brèves phases en mode électrique, sans battre aucun record de sobriété,

et s'apprécie pour sa douceur globale. Enfin, le comportement routier efficace n'est entaché que par une direction avare en sensations et un train avant sujet à quelques pertes de motricité sur le mouillé. Le confort pourrait également être plus feutré.

1. Inclut le malus au poids.

### FIAT TIPO 1.6 MultiJet City - 130 ch



FIAT

Prix catalogue  
18 900 €

TAXES:  
853 €/AN

La Tipo en offre beaucoup pour un prix franchement "riiqui"! De quoi aider à pardonner ses petits défauts...

#### LES DONNÉES <sup>(1)</sup>

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
Couple maxi	320 Nm à 1 750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	122 g/km / + 240 €
Taxes CO <sub>2</sub> /Air	353 €/500 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 0 à 100 km/h	9s6
Consommation mixte	4,7 l/100 km
Coffre	520 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,54 x 1,80 x 1,50

1. Données constructeur.

La Fiat Tipo fait de la résistance! En carrosserie berline quatre portes, uniquement. Elle offre une belle habitabilité, un vaste coffre (520 dm<sup>3</sup>), une mécanique sobre et, surtout, un prix défiant toute concurrence: 18 900 € seulement, et même 16 900 € en

finition de base! Cela en fait le diesel le plus abordable disponible sur le marché français, et la situe entre 4 000 et 6 000 € en dessous d'une Renault Clio Blue dCi! Les pros préféreront cette finition City, à l'équipement un peu plus généreux (Mirror Screen, clim' auto...)

et plus adapté à une utilisation intensive. Il faudra en revanche fermer les yeux sur la présentation intérieure quelque peu datée, une finition assez quelconque, mais aussi des suspensions fermes. En même temps, à ce tarif, difficile de se montrer très exigeant...

### Les autres bons choix

#### MERCEDES CLASSE C 220 d Business Line - 200 ch



F. GROUT

Prix catalogue  
59 700 €

TAXES:  
823 €

■ Un seul chiffre: 4,4 l/100 km sur autoroute! Taillée pour les longs trajets, cette Classe C diesel combine confort, comportement sécurisant et sobriété hors pair.

#### RENAULT CLIO 1.5 Blue dCi Evolution - 100 ch



N. SOLER

Prix catalogue  
22 900 €

TAXES:  
725 €

■ Dernière citadine diesel du marché, la Clio Blue dCi bénéficie d'une fiscalité plutôt légère et brille par sa polyvalence et son agrément. Une seule finition disponible, hélas un peu terne.

#### VOLKSWAGEN TIGUAN 2.0 TDI DSG7 VW Edition - 150 ch



N. SOLER

Prix catalogue  
49 900 €

TAXES:  
1 383 €

■ Bonnes performances et appétit contenu (5,9 l/100 km en moyenne) pour ce nouveau Tiguan TDI. Spacieux et bien fini, mais cher aussi et manquant de confort. Taxes élevées.





## LES ESSENCE, GPL, E85 ET HYBRIDES SIMPLES

Ces modèles ont pris le relais des diesels dans les flottes grâce à leur coût d'achat raisonnable et à leur polyvalence. Mais ceux dotés de mécaniques thermiques classiques subissent de plein fouet l'alourdissement de la taxe CO<sub>2</sub> redevable annuellement : un paramètre à prendre en compte à l'achat.

### CITROËN C3

1.2 Turbo Plus - 100 ch



Prix catalogue  
17 950 €

TAXES:  
503 €/AN

La nouvelle C3 casse les prix et conserve une allure valorisante. Confort soigné, moteur volontaire, mais châssis pataud.

#### NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Non
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	127 g/km/+ 360 €
Taxes CO <sub>2</sub> /Air	403 €/100 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	33s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	9s7/11s9/16s6
Conso moyenne	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/6,4/6,3 l/100 km
Coffre	310 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,02 x 1,76 x 1,57

En matière de rapport prix/prestations, la nouvelle C3 entend bien rivaliser avec la Dacia Sandero, sans renoncer à un look avenant, tant à l'extérieur que dans l'habitacle. L'habitabilité apparaît correcte, et si la présentation n'impressionne guère, cette

finition Plus comprend les équipements indispensables d'une citadine moderne : Mirror Screen, clim', banquette fractionnable, sièges "Advanced Comfort" très moelleux. Plutôt volontaire, le bloc 1.2 Turbo (ne l'appellez plus PureTech !) bénéficie désormais d'une chaîne

de distribution qui rassure quant à sa fiabilité, et offre une belle vigueur à mi-régime. Quant aux suspensions, très souples, elles privilégient un confort moelleux. En contrepartie, le comportement apparaît pataud, et la C3 tolère un roulis parfois excessif en virage.

### FORD KUGA

2.5 Duratec FHEV E85 Powershift Titanium - 180 ch



Prix catalogue  
39 490 €

TAXES:  
193 €/AN

Dernier modèle du marché à être compatible dès l'usine avec l'E85, ce Kuga profite d'une fiscalité avantageuse et affiche des coûts d'usage réduits.

#### NOS MESURES

Moteur essence/E85	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 131 ch
Couple maxi	235 Nm
CO <sub>2</sub> /Malus	116 g/km/+ 125 €
Taxes CO <sub>2</sub> /Air	93 €/100 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto. à variation continue
Accélération 1 000 m D. A.	30s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive <sup>(1)</sup>	5s4
Conso moyenne (SP95/E85)	6,3/8,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville (E85)	8/9,9/7,6 l/100 km
Coffre <sup>(2)</sup>	de 500 à 641 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,62 x 1,89 x 1,68

Faut-il encore présenter le Kuga hybride "flexifuel", qui, en combinant électrification et superéthanol, permet de profiter d'un coût d'usage extrêmement bas ? Pensez donc : avec un carburant affiché à moins de 80 centimes du litre, parcourir 1 000 km au

volant de ce spacieux SUV compact ne vous coûtera que 66 € ! Et, grâce à l'abattement de 40 % sur la taxe CO<sub>2</sub>, vous économisez chaque année 200 € qui n'iront pas dans l'escarcelle de Bercy ! Récemment restylé, le Kuga affiche une présentation un peu plus

flatteuse et s'apprécie toujours pour ses qualités routières et sa grande douceur de fonctionnement. Sa banquette arrière coulissante se révèle également fort pratique, tandis que son équipement apparaît complet dès cette finition d'entrée de gamme.

1. Donnée en carburant à l'E85. 2. Banquette reculée/avancée.

### Les autres bons choix

#### DACIA DUSTER 1.0 Eco-G Journey - 100 ch



Prix catalogue  
23 600 €

TAXES:  
503 €

■ Abordable à l'achat et à l'usage (GPL à environ 1 €/litre), le nouveau Duster Eco-G parcourt près de 1 300 km avec ses deux réservoirs. Et le comportement routier est en net progrès.

#### MG3 Hybrid+ Comfort - 197 ch



Prix catalogue  
21 490 €

TAXES:  
293 €

■ Vraie citadine hybride, cette MG3 bénéficie de tarifs attractifs et d'une fiscalité avantageuse grâce à ses faibles émissions de CO<sub>2</sub>. Belle sobriété, mais manque de stabilité au freinage.

#### RENAULT SYMBIOZ E-Tech full hybrid Techno - 145 ch



Prix catalogue  
35 400 €

TAXES:  
309 €

■ Juste milieu entre le petit Captur et le "gros" Austral, le Symbioz consomme peu (5,9 l/100 km) et offre un rapport prestations/prix intéressant. Dommage, la boîte auto. manque de ré pondant.





## LES HYBRIDES RECHARGEABLES

L'horizon s'assombrit pour les "PHEV", désormais assujettis à la taxe CO<sub>2</sub> (heureusement à la marge) et au malus au poids. Pire : l'Union européenne prépare des normes d'homologation plus strictes, qui raboteront encore les avantages fiscaux de ces modèles. Il vaut donc mieux en profiter dès maintenant !

### RENAULT RAFALE

E-Tech 4x4 hybride rechargeable Esprit Alpine - 300 ch



Prix catalogue  
54 500 €

TAXES :  
103 €/AN

Fiscalité basse, consommations record : le Rafale hybride rechargeable est un choix pertinent pour les entreprises.

#### NOS MESURES

Moteurs turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteurs électr. 68 + 136 ch
Couple maxi	230 Nm/205 + 200 Nm <sup>(1)</sup>
CO <sub>2</sub> /Malus	12 g/km/+ 1 350 € <sup>(2)</sup>
Taxes CO <sub>2</sub> /Air	3 €/100 €
Transmission	4x4
Boîte	Auto. multimode, 4 + 2 vit.
Accélération 1 000 m D. A.	27s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6
Consommation moyenne <sup>(3)</sup>	7,4 l/100 km
Autonomie électr. moyenne	79 km
Coffre	535 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,71 x 1,87 x 1,62

Dans sa version haut de gamme, le vaisseau amiral de Renault affiche 300 ch, quatre roues motrices et des accélérations véloces. Mais c'est aussi un hybride rechargeable qui se distingue par sa belle autonomie électrique (79 km en moyenne) et son

appétit très contenu une fois les accumulateurs vidés (7,4 l/100 km). Doté de trois moteurs électriques (un alterno-démarrateur et un bloc sur chaque essieu), il offre un bon agrément mécanique, même si la boîte à crabots sans embrayage n'est toujours pas la

plus réactive. Les quatre roues directrices de série procurent par ailleurs une belle agilité et une excellente maniabilité en ville. La pédale de frein manque cependant de feeling. Mais l'habitacle spacieux, moderne et bien présenté aide à pardonner...

1. Moteurs électriques. 2. Malus au poids.

### VOLKSWAGEN GOLF

1.5 eHybrid DSG6 VW Edition - 204 ch



Prix catalogue  
43 990 €

TAXES :  
100 €/AN

Grâce à sa grosse batterie, la Golf revendique une belle autonomie électrique. Mais elle sait aussi se montrer très sobre en mode hybride.

#### NOS MESURES

Moteurs turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 116 ch
Couple maxi	350 Nm
CO <sub>2</sub> /Malus	6 g/km/0 €
Taxes CO <sub>2</sub> /Air	0 €/100 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	28s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s5
Consommation moyenne <sup>(3)</sup>	6,2 l/100 km
Autonomie électr. moyenne	102 km
Coffre	280 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,29 x 1,79 x 1,48

Fraîchement restylée, la Golf eHybrid reçoit désormais une batterie XXL : 19,7 kWh, soit presque autant que les toutes premières Renault Zoe ! Résultat, elle affiche une autonomie électrique record de 102 km en moyenne. Mieux : une fois ces accumulateurs

vidés, elle se contente de 6,2 l/100 km. Parfait pour les longs trajets ! D'autant que la Golf offre de bonnes performances, un comportement routier très rassurant ainsi qu'un confort douillet. En outre, elle a profité de son lifting pour corriger ses défauts d'ergono-

mie : de classiques boutons ont remplacé les commandes sensibles sur le volant, tandis que les menus de l'écran tactile sont plus clairs. Restent deux points noirs : un coffre sévèrement amputé par les batteries, et des tarifs franchement élevés.

### Les autres bons choix

#### BMW X1 xDrive30e Business Design - 326 ch



Prix catalogue  
62 600 €

TAXES :  
110 €

■ Des performances de GTI et un comportement dynamique, mais aussi 68 km en électrique, 6,8 l/100 km en hybride et une belle habitabilité : la quadrature du cercle ! Suspensions fermes...

#### HYUNDAI TUCSON Plug-in BVA6 Creative - 253 ch



Prix catalogue  
47 200 €

TAXES :  
115 €

■ Spacieux, bien équipé, moderne et garanti 5 ans, le Tucson offre 50 km d'autonomie électrique et se montre sobre au-delà. Mais le poids élevé pénalise l'agilité comme le confort.

#### TOYOTA PRIUS Hybride Rechargeable Design - 223 ch



Prix catalogue  
46 400 €

TAXES :  
107 €

■ La Prius "plug-in" est avant tout une Prius : elle se contente de 5,1 l/100 km une fois ses batteries vides (après 60 km) ! Dynamique, elle manque toutefois de volume intérieur.





## LES ÉLECTRIQUES

Ce sont les "chouchous" de Bercy : zéro taxe, zéro malus (mais aussi, depuis l'an dernier, zéro bonus...), pas d'alourdissement de l'avantage en nature et une TVA sur l'électricité 100 % déductible. Des incitations destinées à convaincre des entreprises à la traîne sur le sujet (seulement 37,1 % des électriques neuves l'an dernier).

### KIA EV3 58,3 kWh - 204 ch



Prix catalogue  
35 990 €

TAXES:  
0 €/AN

Petit, mais costaud et bourré d'astuces, le Kia EV3 ne manque pas de ressources !

#### NOS MESURES

Moteur électrique	Synchr. à aimants perm.
Batterie lithium-ion	58,3 kWh (capacité utile)
Couple maxi	283 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/0 €
Taxes CO <sub>2</sub> /Air	0 €/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
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
Coffre	465 + 19 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,30 x 1,85 x 1,57

Nouveau petit SUV électrique de Kia, l'EV3 ne manque pas d'arguments. A commencer par un excellent rapport prix/équipement (même si la pompe à chaleur reste une coûteuse option : 1 550 €). Il offre également une habitabilité très généreuse, ainsi qu'un coffre

spacieux (465 dm<sup>3</sup>) complété par un petit rangement pour les câbles sous le capot avant. Vif et doté d'une bonne autonomie même dans cette entrée de gamme (nos mesures, réalisées par temps froid, sont pessimistes), il bénéficie par ailleurs de palettes au volant

pour doser la régénération et d'un comportement plaisant. On aurait cependant aimé des suspensions plus prévenantes. Et si la planche de bord en jette avec sa grande dalle tactile, les menus manquent de clarté et la qualité des matériaux déçoit.

### PEUGEOT E-5008 73 kWh GT - 210 ch



Prix catalogue  
51 490 €

TAXES:  
0 €/AN

L'E-5008 offre de l'espace et du confort, et accueille jusqu'à sept occupants. Mais à quel prix !

#### NOS MESURES

Moteur électrique	Synchr. à aimants perm.
Batterie lithium-ion	73 kWh (capacité utile)
Couple maxi	345 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/0 €
Taxes CO <sub>2</sub> /Air	0 €/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
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
Coffre <sup>(1)</sup>	de 685 à 835 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,80 x 1,90 x 1,70

Les modèles électriques à sept places ne courent pas les rues. Le Peugeot E-5008 est l'un des plus intéressants, notamment grâce à son habitabilité généreuse, y compris à la troisième rangée. Il est par ailleurs l'un des rares à offrir un coffre correct (330 dm<sup>3</sup>) en

configuration sept places. Avec ses 73 kWh utiles, il bénéficie ici d'une bonne autonomie, y compris sur autoroute. Mais ses 2,3 tonnes à vide se ressentent : en dépit des 210 ch, les performances sont quelconques et le châssis manque d'agilité. En revanche,

rien à dire en matière de confort, de douceur et de silence ! On apprécie aussi la présentation intérieure raffinée, même si les menus ne sont pas des plus ergonomiques. Hélas, les tarifs atteignent des sommets, avec un équipement heureusement complet.

1. Banquette reculée/avancée. En configuration 7 places : 330 dm<sup>3</sup>.

### Les autres bons choix

#### FIAT GRANDE PANDA 44 kWh La Prima - 113 ch



Prix catalogue  
27 900 €

TAXES:  
0 €

■ Look sympa (vecteur d'image pour certaines sociétés) et confort au rendez-vous avec la Grande Panda. Cependant, performances et autonomie limitées sur les grands axes...

#### SKODA ELROQ 85 Clever - 286 ch



Prix catalogue  
42 470 €

TAXES:  
0 €

■ Ce petit frère de l'Enyaq offre quasi la même habitabilité que lui (mais un coffre plus petit) et d'excellentes qualités routières, avec un meilleur rapport prix/prestations.

#### TESLA MODEL 3 Propulsion - 283 ch



Prix catalogue  
39 990 €

TAXES:  
0 €

■ La Model 3 Propulsion affiche une belle autonomie et un confort en progrès depuis le restylage. Bon rapport prix/équipement, mais ergonomie inutilement complexe.





# Le nouveau Ford Explorer

ÉLECTRIQUE

Extended Range RWD

Pack Premium

77 kWh - 286 ch - 450 km<sup>(1)</sup>50500 € / 47500 €\*  


PHOTOS : A. PAUMARD

Cette semaine, nous avons confié le Ford Explorer à trois propriétaires de véhicules équivalents. Adrien, Julie et Pascal nous livrent leurs impressions.

**ADRIEN** Assistant commercial, Lisses (91)



Il possède un **Tesla Model Y**  
Propulsion  
44990 € - 57 kWh - 299 ch - 360 km<sup>(1)</sup>

**Vu les prestations de l'Explorer, son tarif est prétentieux**

## Le design

Bien que les phares soient originaux, le dessin trop simpliste du bouclier détonne avec l'esprit SUV de cet Explorer. Notez aussi que le logo Ford me paraît vieillot dans cet ensemble. La ligne a, elle, un air de déjà-vu. Et l'arrière m'amène à la même réflexion que l'avant. Bref, je ne suis pas fan...

## La vie à bord

Le coffre est moins grand. Mais c'est surtout l'absence de rangement sous le capot ("frunk") qui me dérange, car j'y loge mon sac de sport. En revanche, je suis bien installé à l'arrière. Et, bien vu, la trappe à skis! Mais face au style épuré de mon Model Y, la planche de bord est ici trop chargée. L'écran central a le mérite de sa taille, mais son format vertical n'est pas aussi ergonomique. Et il y a trop d'infos! Reste toutefois un point positif: les grands rangements sur la console.

## Au volant

La douceur de suspension est agréable. Côté punch, il a ce qu'il faut. Néanmoins, l'unique niveau de régénération (mode Brake) ne freine pas assez l'auto pour une conduite "one pedal". Je note aussi les bruits d'air plus présents. Malgré sa meilleure autonomie, l'Explorer n'est donc pas assez abouti, et trop cher!

1. Autonomie moyenne.



**JULIE** Directrice des offres, Les Molières (91)



Elle possède un **Renault Scenic E-Tech Techno**  
46990 € - 87 kWh - 220 ch - 450 km<sup>(1)</sup>

**Il lui manque une bonne dose d'émotion...**

## Le design

Les détails dans le style font cruellement défaut pour me séduire. Du coup, difficile pour moi d'y voir autre chose que sa forme cubique. Si encore il comportait un côté futuriste, comme mon Scenic... En gros, ça manque sérieusement d'émotion!

## La vie à bord

Décidément... La planche de bord est fade, loin de l'ambiance chaleureuse de mon Scenic. Et le minuscule écran d'instrumentation ne permet pas d'y dupliquer l'image du GPS et les infos de flux d'énergie du moteur. Même la tablette, pourtant grande, pâtit d'un graphisme daté. Reste l'esprit familial. J'imagine bien mes trois enfants s'installer à l'arrière, et le coffre fait le job, mais où est le logement pour le câble de recharge (photo)?



## Au volant

D'expérience, je tiens tout d'abord à dire que l'autonomie annoncée par les constructeurs est une arnaque! Notez que je ne ressens pas ici l'effet "coup de pied aux fesses" rigolo du Scenic. Et à l'inverse, en conduite tranquille, sans être désagréable, l'Explorer est moins doux. Son comportement est aussi plus pataud. Mais c'est davantage le mode Brake, trop léger pour arrêter la voiture sans avoir à freiner, qui me dérange.

**PASCAL** Gérant, Beauvoir-sur-Niort (79)



Il possède un **Volkswagen ID.5 Pro**  
50500 € - 77 kWh - 286 ch - 440 km<sup>(1)</sup>

**Cet Explorer n'apporte pas grand-chose de plus**

## Le design

J'apprécie assez le mélange d'esprit tout terrain avec les codes esthétiques d'une voiture électrique. La ligne n'a cependant rien de très original, si ce n'est le graphisme appliqué sur la custode. Néanmoins, l'effet profilé du toit, dû au béquet (photo), me plaît bien.



## La vie à bord

La forme carrée du coffre est moins adaptée pour moi que celle, profonde, de l'ID.5. A l'arrière, je note le bon confort. Mais aussi l'abondance de plastiques "cheap"... C'est mieux à l'avant: le style de la planche de bord est sympa et l'écran, valorisant. Après, la possibilité de le faire pivoter en hauteur tient du gadget... J'approuve l'immense rangement sous l'accoudoir! De plus, celui-ci tombe parfaitement sous le coude pour une bonne position de conduite.

## Au volant

Vous m'apprenez que la base technique est partagée entre Volkswagen et Ford, mais ça ne m'étonne pas. Je retrouve en effet des similitudes telles que le bon niveau de confort et le silence à bord. Sa puissance le rend tout aussi sympa à conduire que mon ID.5. Reste que l'Explorer étant tout nouveau, j'aurais attendu que l'autonomie s'améliore, particulièrement sur l'autoroute...



# INVITATIONS GRATUITES RIEN QUE POUR VOUS

A RÉSERVER AVANT LE 22 AVRIL

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

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

**2€  
,67**  
**SEULEMENT\***  
par mois

\* Dans la limite des stocks disponibles

TOUS NOS PARTENAIRES SUR [CLUB.AUTOPLUS.FR](http://CLUB.AUTOPLUS.FR)\*\*



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

### Je souscris au Club Auto Plus\*

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

### Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE  
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 #D1674779

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 crédit : FR77222 434057.  
\* Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles).  
\*\* À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 27 avril 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous bénéficiez, 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 frais 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 bénéficiez notamment des droits d'accès, de rectification, d'effacement, de 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 [dpo@worldmedia.com](mailto:dpo@worldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/fr> \*\*\* Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.







## UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

## Lingettes de nettoyage pour pare-brise et vitres de Théo



PHOTOS : Y. LEFEBVRE

Lingettes pour pare-brise et vitres de Théo,  
3,99 € sur Theoauto.fr ou Amazon.fr

**A**voir des lingettes jetables dans sa voiture n'est pas très écologique mais peut néanmoins permettre un nettoyage express des vitres maculées de traces. Théo Auto propose un sachet de lingettes imprégnées de détergent afin de redonner rapidement de la transparence aux surfaces vitrées.

**Comment ça marche ?**

Le sachet refermable contient 10 lingettes de 20 x 30 cm. Leur texture non tissée permet une bonne absorption des impuretés. Elles sont imbibées d'un produit nettoyant et parfumé (coco), composé de tensioactifs (pour dissoudre les salissures) et de conservateurs. A noter, le fabricant met en garde contre

les risques d'irritations cutanées et recommande d'éviter d'inhaler les vapeurs du produit.

**Au final** ●●●●●

Le produit dissout bien la crasse, mais, en séchant, laisse des traces issues du mélange de saletés et de détergent. Un essuyage avec un chiffon sec est alors indispensable pour obtenir une surface impeccable : oubliez le nettoyage express, d'autant qu'il vaut mieux se laver les mains après usage. Le tissu se déforme rapidement sous la pression des doigts et des trous apparaissent. Enfin, si les lingettes sont recommandées pour nettoyer les casques, mieux vaut éviter la visière afin de préserver le traitement antibuée.

Bien ●●●●● Moyen ●●●●● Décevant ●●●●●



## UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

## La vectorisation du couple



Les systèmes de vectorisation du couple **1** et **2** jouent sur la répartition de ce dernier entre les roues motrices afin d'optimiser l'agilité.



**D**errière ce terme barbare se cachent diverses technologies qui permettent d'accentuer le dynamisme des voitures sportives et/ou lourdes.

**Comment ça marche ?**

Orienter les roues directrices n'est pas le seul moyen de faire tourner une auto. Il est en effet possible d'agir sur le mouvement de lacet d'un véhicule (c'est-à-

dire sa rotation autour de son axe vertical) en ajustant la répartition du couple sur les différentes roues motrices : c'est ce que l'on appelle la vectorisation du couple. Concrètement, on emploie des différentiels spécifiques qui permettent d'envoyer davantage de couple à la roue extérieure au virage, ce qui aide ainsi la voiture à pivoter, neutralisant au passage le sous-

virage. Sur les modèles à quatre roues motrices, ce dispositif est installé sur l'essieu arrière pour une meilleure efficacité. Sur les véhicules électriques, la vectorisation du couple est gérée en installant deux moteurs par essieu : on "freine" ainsi la roue intérieure au virage (grâce à la régénération d'énergie) et on accélère la roue extérieure. Dans tous les cas, ces systèmes sont

placés sous la surveillance de l'électronique afin d'éviter tout risque de tête-à-queue.

**A l'usage**

La vectorisation du couple est notamment proposée par Porsche (Porsche Torque Vectoring ou PTV), Audi (Torque Rear sur la RS3), Mercedes (sur l'A 45 AMG) ou encore Volkswagen (sur la Golf R).

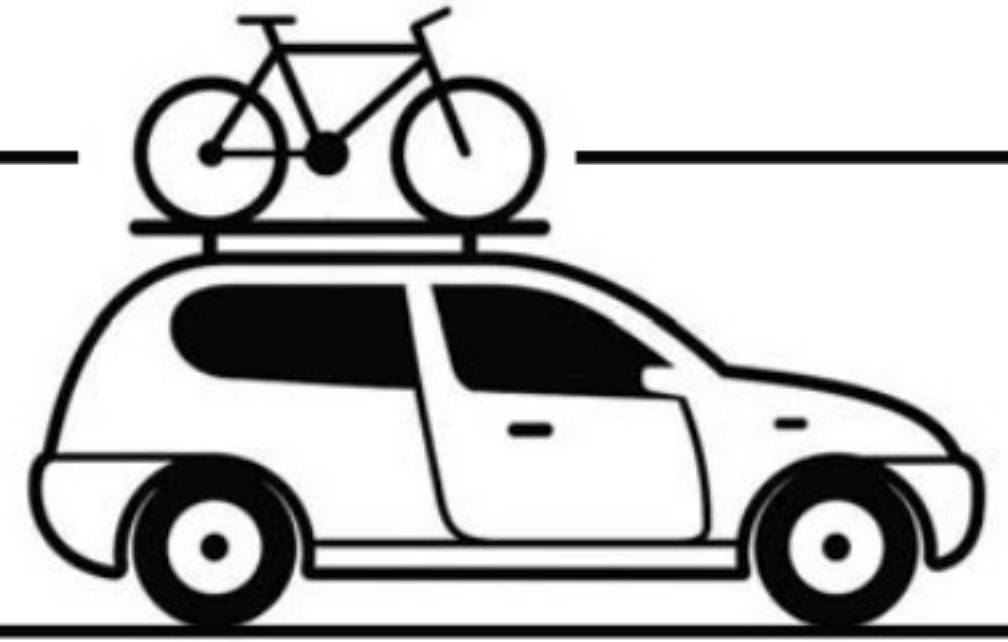


## PRATIQUE

Par Soufyane Benhammouda

# Porte-vélos : quelle solution choisir ?

A l'arrière du véhicule, sur le toit ou dans le coffre : plusieurs possibilités existent pour transporter les vélos. Faire le bon choix peut sembler compliqué. Voici notre guide en fonction de vos usages.



SHUTTERSTOCK

## Sur le hayon Abordables, mais à usage ponctuel

**Prix** de 50 à 250 €**Nombre de vélos** jusqu'à 3

**I**nutile de dépenser plus pour un usage occasionnel : simples et robustes, ces types de porte-vélos sont parmi les moins chers. La majorité des modèles permettent d'emporter trois vélos de toutes tailles, ou deux électriques (en raison de leur poids). Grâce aux sangles avec crochets à passer dans les jointures du hayon, leur installation est facile. Les références universelles sont plus abordables que celles adaptées à votre auto, mais peuvent cacher l'immatriculation (une plaque supplémentaire est alors à prévoir). Dans tous les cas, cette solution condamne l'accès au coffre.



N. SOLER

**Les +**

**Ergonomie** : faciles et rapides à installer, ils sont aussi plus compacts et donc plus simples à stocker qu'un porte-vélos d'attelage.

**Poids** : en aluminium, ils sont légers et se manipulent facilement.

**Prix** : cette solution est la plus abordable et ne nécessite ni attelage ni barres de toit.

**Les -**

**Dégradations** : sans protections supplémentaires, les sangles et les crochets peuvent griffer la peinture. Et les vélos peuvent s'entrechoquer.

**Conso** : l'installation transversale des vélos fait grimper la consommation (+ 12 % selon nos mesures).

**Praticité** : la visibilité arrière est réduite et l'ouverture du coffre condamnée.

## Dans le coffre Pour les gros véhicules

**Prix** de 150 à 220 €**Nombre de vélos** jusqu'à 3

**L**e range-vélos dans le coffre est le système le plus sûr pour embarquer jusqu'à trois cycles, avec la banquette arrière à plat. Mais dans la grande majorité des cas, seules deux personnes pourront alors voyager à bord de l'auto. Cette solution ne modifie pas les dimensions du véhicule, laissant l'accès aux places de parking en sous-sol. En revanche, il faudra systématiquement enlever la roue avant des vélos et abaisser la selle. Il est également nécessaire de prévoir une housse pour protéger l'habitacle des salissures (graisse de la chaîne, boue des VTT...).



N. SOLER

**Les +**

**Encombrement** : le véhicule conserve sa taille d'origine.

**Encombrement** : légers et compacts, les rails sont faciles à manipuler et à stocker.

**Protection** : les vélos sont à l'abri des chocs, des intempéries... et des vols.

**Les -**

**Modularité** : les vélos limitent considérablement l'espace disponible dans le coffre.

**Réglage du vélo** : selle et roue avant seront à régler après chaque trajet.

**Prix** : les rails et les systèmes de fixation font rapidement gonfler le budget.

## Sur le toit La solution des pros

**Prix** de 50 à 250 €**Nombre de vélos** jusqu'à 4

**L**e chargement sur le toit est un choix adéquat pour préserver le matériel des entrechocs. Très appréciée des passionnés et des professionnels, cette solution libère l'accès au hayon et permet même d'ajouter un petit coffre de toit lorsque l'on transporte un seul vélo. Pour les sorties en famille, il est possible d'installer jusqu'à quatre rails sur les barres de toit (un vélo par rail). Mais le budget grimpe encore : il faut compter 200 € en moyenne. A noter, si vous optez pour ce système, gare à la hauteur totale à l'approche d'un tunnel ou d'un souterrain.



N. SOLER

**Les +**

**Accessibilité** : l'accès au coffre est aussi simple qu'en temps normal.

**Encombrement** : compacts et légers, les rails peuvent être stockés très facilement.

**Protection** : les vélos sont à l'abri des entrechocs pendant le transport.

**Les -**

**Chargement** : attention au tour de reins au moment de charger le vélo à bout de bras !

**Hauteur** : les cycles sont exposés aux plafonds des tunnels et aux barrières de péages.

**Compatibilité** : selon les barres de toit utilisées, des adaptateurs peuvent être nécessaires.

## Sur l'attelage Gros porteur

**Prix** de 150 à 600 €**Nombre de vélos** jusqu'à 5

**R**eposant sur une plate-forme, les porte-vélos d'attelage sont solides et peuvent emporter jusqu'à quatre cycles, voire cinq s'ils sont suspendus par le cadre, quelle que soit la taille des vélos. Fixés sur la boule d'attelage, ils présentent de nombreux avantages. Les modèles haut de gamme disposent de feux supplémentaires, d'un support de plaque et, parfois, d'un mécanisme basculant pour libérer l'accès au coffre sans déposer les cycles ! Dans le sillage de l'auto, cette solution n'entraîne qu'une faible surconsommation. Comptez plus de 300 € en moyenne pour quatre vélos.



PH. TISSIER / PLOU

**Les +**

**Charge** : posés sur la boule d'attelage, ces modèles acceptent davantage de poids que les systèmes sur hayon.

**Conso** : les vélos n'entraînent pas de résistance aérodynamique, la surconsommation est donc quasi nulle.

**Installation** : pas de sangles à régler, et une pose très facile des vélos à hauteur de buste.

**Les -**

**Encombrement** : le stockage demande beaucoup de place dans le garage.

**Poids** : même fabriqués en aluminium, ces systèmes sont parmi les plus lourds et sont donc pénibles à manipuler.

**Prix** : c'est la solution la plus chère, à laquelle il faut éventuellement ajouter le coût de la pose d'un attelage.





## DIESELS RÉCENTS

Les bons choix  
du moment

Alors que certains le voyaient condamné, le diesel retrouve des couleurs sur le marché de l'occasion. Mais l'offre réduite sur les modèles fabriqués ces cinq dernières années complique la donne pour l'acheteur. Voici notre sélection selon vos besoins et votre budget.

## VOTRE BUDGET: 10 000 €

## Dacia Duster

Le bon choix Un 1.5 Blue dCi 95

■ 5 CV ■ 95 ch ■ 156 km/h  
■ 5,5 l/100 km ■ 479 dm<sup>3</sup>



Le bon plan de la gamme des Duster 2, c'est lui. Nettement plus tonique que l'éphémère dCi 90 qu'il remplace, au point d'offrir des relances similaires à celles d'un Blue dCi 115, le 1.5 Blue dCi 95 est aussi le plus sobre du lot. Autres atouts financiers son prix attractif à l'achat, et sa robustesse qui le met à l'abri de dépenses imprévues. Revers de la médaille, il n'existe qu'en finitions de base (sans nom) et Essentiel. Avec sa clim', ses barres de toit, son volant réglable et son Bluetooth, la seconde est évidemment à viser en priorité. Mais il faudra surveiller les options si vous voulez bénéficier du régulateur de vitesse. L'insonorisation soignée, le confort en net progrès et le grand coffre permettent, en outre, à une famille de quatre personnes de voyager dans de bonnes conditions.

Vu un Essentiel de 2020  
avec 121 000 km à 10 590 €



## Fiat Tipo

Le bon choix Une SW 1.6 Multijet

■ 6 CV ■ 120 ch ■ 188 km/h  
■ 5,9 l/100 km ■ 534 dm<sup>3</sup>



Rivale de la Logan dans sa déclinaison quatre portes, la Tipo 2 est beaucoup moins rustique lorsqu'elle revêt d'autres carrosseries. En break SW, elle a plus de cachet, tout en proposant un généreux volume de chargement et un large accès à la soute. Bon point également pour le plancher du coffre, amovible, et la belle habitabilité arrière. Dommage que la modularité de la banquette apparaisse aujourd'hui datée, tout comme les plastiques rigides employés à bord. Pour jouir du sens de l'accueil de l'italienne, laissez de côté le petit 1.3 de 95 ch au profit du 1.6 de 120 ch, presque aussi sobre et plus à l'aise en charge. La finition haute Lounge permet, par ailleurs, de disposer d'une belle dotation, avec GPS, Mirror Screen, caméra de recul, jantes alu ou encore clim' auto.

Vu une Lounge de 2020  
avec 116 000 km à 9 990 €



## Renault Clio

Le bon choix Une 1.5 Blue dCi 85

■ 4 CV ■ 85 ch ■ 180 km/h  
■ 4,6 l/100 km ■ 340 dm<sup>3</sup>



Ultra-sobre, disponible à bas régime et discret, le diesel d'entrée de gamme de la Clio 5 se révèle un excellent choix pour les gros rouleurs. Uniquement associé à la finition Zen (clim' manuelle, Mirror Screen) en neuf, il se trouve couramment en Business (initialement réservée aux pros) en seconde main. Un bon plan, puisque l'on gagne, au passage, les radars de recul et le GPS sans majoration du prix. Sa présentation soignée et sa finition en net progrès par rapport au précédent opus constituent d'autres atouts. A l'usage, la Clio séduit toujours par sa polyvalence, avec d'excellentes aptitudes routières et un bon confort, ainsi qu'une habitabilité et un volume de coffre très corrects. Une valeur sûre, donc, qui affiche des tarifs plus doux en diesel qu'en essence.

Vu une Business de 2021  
avec 93 000 km à 10 300 €





Pierre  
AudemarPierre-Louis  
ChampeauxGuillaume  
Jean

Y. LEFEBVRE

## VOTRE BUDGET: 16 000 €

### Hyundai Tucson

**Le bon choix** Un 1.6 CRDi 136

■ 7 CV ■ 136 ch ■ 183 km/h  
■ 6,1 l/100 km ■ 585 dm<sup>3</sup>



N. SOLER

Dans l'ombre de son remplaçant, qui connaît un joli succès en neuf, l'ancien Tucson demeure un choix judicieux en seconde main en raison de sa fiabilité exemplaire. Il se targue d'une belle habitabilité et d'une dotation très correcte dès l'entrée de gamme Initia. L'Intuitive, plus répandue, ajoute une climatisation automatique et un régulateur de vitesse bienvenus sans surcoût. Très (trop ?) classique dans sa présentation, on apprécie davantage l'habitacle par l'espace qu'il propose. Côté moteur, les versions restylées font appel à un 1.6 CRDi de 136 ch lorsqu'on souhaite profiter de la plaisante boîte à double embrayage maison DCT-7. Un bloc plus sobre et plus discret que ses prédécesseurs, courant dans les annonces en finition Business (GPS, caméra de recul).

Vu un Business de 2020  
avec 116 000 km à 15 990 €



### Renault Talisman

**Le bon choix** Une 2.0 Blue dCi 160

■ 8 CV ■ 160 ch ■ 205 km/h  
■ 6,9 l/100 km ■ 596 dm<sup>3</sup>



RENAULT

Retouchée en 2020, la Talisman a acquis depuis une robustesse qui manquait parfois aux modèles de début de carrière. Avec la boîte robotisée maison EDC, elle fait appel à un 2.0 Blue dCi de 160 ou 200 ch. Le premier suffit largement, y compris si vous visez un break Estate et roulez souvent chargé. Plus que pour son volume, cette carrosserie vous séduira par son sens pratique (seuil de chargement bas, tirettes pour rabattre la banquette depuis le coffre...) et ses tarifs proches de ceux des berlines. En Business comme en Intens, la dotation est riche (régulateur adaptatif, caméra de recul, affichage tête haute, GPS...). La seconde se démarque au chapitre présentation, avec une sellerie cuir/tissu et des jantes de 18" (au lieu de 17"), qui vont de pair avec un confort plus ferme.

Vu une Intens de 2020 avec  
94 000 km à 15 990 €



### Seat Leon

**Le bon choix** Une 2.0 TDI 115

■ 6 CV ■ 115 ch ■ 190 km/h  
■ 5,1 l/100 km ■ 415 dm<sup>3</sup>



Y. LEFEBVRE

La dernière génération de Leon a fait un bond en avant, avec une habitabilité désormais généreuse et une présentation moderne. Revers de la médaille, la disparition des boutons complique parfois l'ergonomie. Un peu comme dans une... Golf. La Seat garde l'avantage sur sa cousine en matière de prix, notamment en diesel, moins en vue que les TSI. Accessible autour de 15 000 € avec à peine 100 000 km au compteur, la déclinaison de 115 ch assure déjà de belles performances et boit très peu. Avec ses phares full led et son cockpit digital, la Style ajoute un sex-appeal qui fait défaut à l'entrée de gamme Reference. On la trouve fréquemment en déclinaison Business sans surcoût, la dotation n'étant que très légèrement enrichie (chargeur à induction, roue galette).

Vu une Style Business de 2021  
avec 86 000 km à 15 900 €





# Acheter une voiture d'occasion

## VOTRE BUDGET: 22 000 €

### Audi A4

**Le bon choix** Une Avant 35 TDI

■ 8 CV ■ 163 ch ■ 212 km/h  
■ 6,2 l/100 km ■ 489 dm<sup>3</sup>



Discrètement retouchée fin 2019, l'ancienne Audi A4 en a profité pour adopter un bel écran tactile et ranger sa molette aux oubliettes. La finition demeure une référence. Au passage, les aides à la conduite se modernisent. Dommage, ce restylage reprend les (obscur) appellations apparues fin 2018... Pour faire simple, retenir que le diesel d'entrée de gamme se nomme 30 TDI et développe 136 ch, son grand frère s'appelant 35 TDI (163 ch), et que tous deux ont droit à une boîte S tronic 7. Le faible écart de prix incite à viser le second, parfait pour enchaîner les kilomètres sans fatigue. Plus répandu que la berline, le break Avant offre un meilleur accès au coffre à défaut d'être le plus logeable du segment. Le tout sans supplément de prix.

**Vu une Business Line de 2020 avec 89000 km à 21 890 €**



### BMW X1

**Le bon choix** Un sDrive18d BVA

■ 8 CV ■ 150 ch ■ 202 km/h  
■ 5,8 l/100 km ■ 498 à 608 dm<sup>3</sup>



Avec sa banquette coulissante (en option) et sa finition soignée, le X1 (F48) est un SUV taillé pour les familles. Surtout si vous zappez le trois cylindres qui équipe les 16d, un peu juste pour animer un engin de 1,5 tonne. Avec le 2.0 de 150 ch, l'agrément progresse fortement, notamment grâce à la boîte automatique à 8 rapports. D'une douceur appréciable, elle a le bon goût de réduire encore une consommation moyenne naturellement basse. Une combinaison qui a recueilli les faveurs des gestionnaires de flotte et explique la présence massive de la version Business (GPS, caméra de recul) dans les annonces. Elle complète judicieusement la dotation un peu juste des Lounge, sans toutefois adopter le look aguicheur (jantes de 18") d'un xLine, qui affichera 50000 km de plus au même prix.

**Vu un Business de 2020 avec 95000 km à 21 990 €**



### Mercedes Classe A

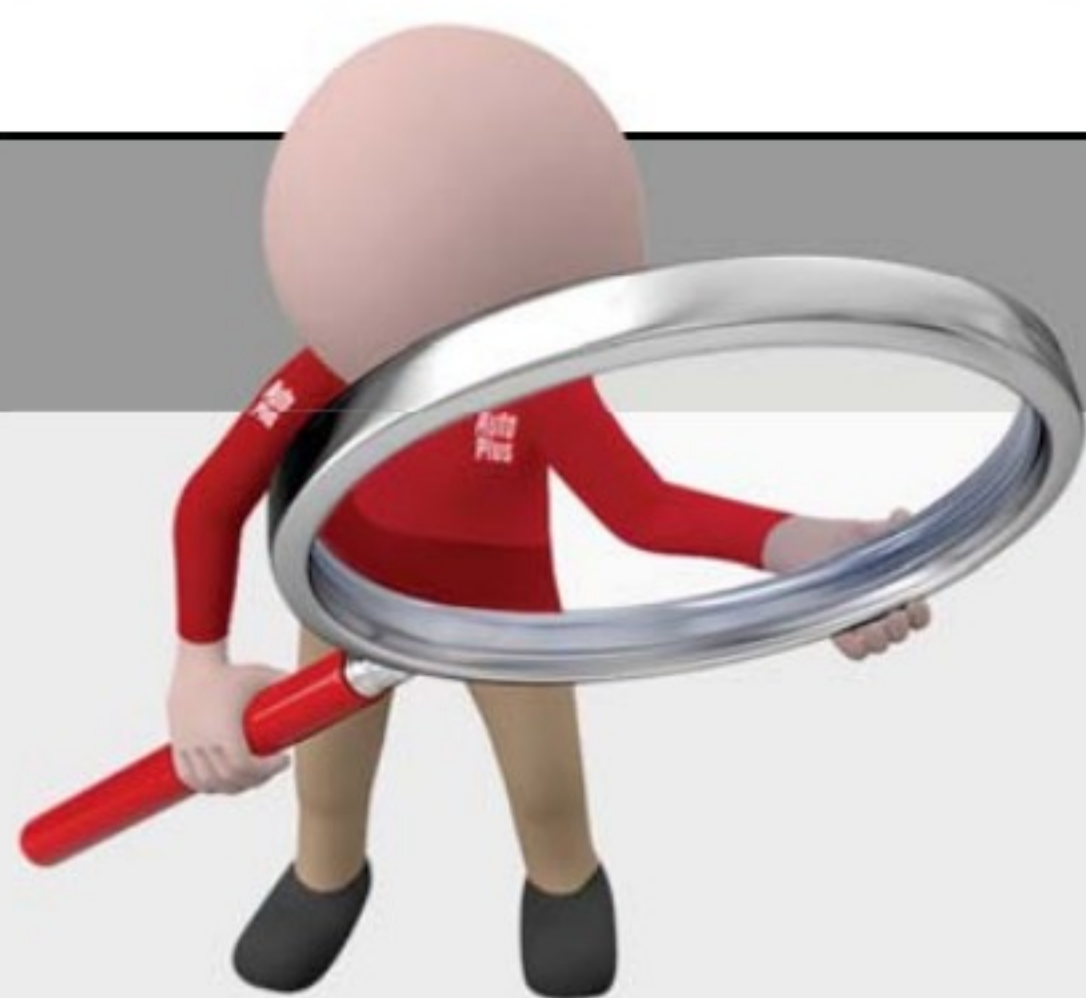
**Le bon choix** Une 180 d

■ 6 CV ■ 116 ch ■ 197 km/h  
■ 5,5 l/100 km ■ 363 dm<sup>3</sup>



Majoritaire en occasion, ce diesel d'origine Renault délivre des prestations satisfaisantes sous le capot de la dernière Classe A. Plein de bonne volonté, très sobre, il est associé à une boîte double embrayage à 7 rapports d'office, elle aussi d'origine française. Surtout, l'ensemble affiche une réelle solidité. A bord, l'ambiance sera fonction du niveau de finition choisi. Car l'entrée de gamme Style Line se contente d'un petit écran central de 7", qui passe à 10 sur la Business Line. Des séries à éviter, d'autant qu'on les trouve parfois dans une version 160 d (95 ch, boîte manuelle) importée. En Progressive Line, changement de décor avec l'arrivée d'une dalle d'instruments de 10", complétée d'une clim' bizona et de jantes de 17". Un package qui colle bien mieux à l'image de l'auto.

**Vu une Progressive Line de 2021 avec 72000 km à 21 900 €**



**La vanne EGR.** A-coups et pertes de puissance, souvent accompagnés d'une anomalie antipollution à l'ordinateur de bord, annoncent son encrassement. Son remplacement oscille entre 400 et 800 €, voire 1000 € pour les modèles du groupe Volkswagen avec refroidisseur intégré.

## Les vérifications avant l'achat

C'est bien connu, les moteurs diesels n'aiment pas beaucoup les petits parcours urbains. Surtout lorsqu'ils ont peu (voire pas du tout) l'occasion d'aller se dégourdir les bielles sur voie rapide. Les différents systèmes de dépollution risquent alors de poser problème...

**Le filtre à particules.** Il est de série sur tous les diesels depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011. Pour éviter qu'il soit obstrué par la suie, il se régénère dès que les conditions le permettent. Il faut pour cela rouler plus de dix minutes à un régime constant supérieur à 3000 tr/mn, afin d'augmenter la température de combustion et brûler les impuretés et la calamine. Si une régénération forcée en garage ne suffit pas, son changement vous coûtera entre 900 et 2500 €.

**Le système AdBlue.** Généralisé depuis sept ans sur les diesels, il est en charge de réduire les rejets de NOx. Il utilise pour cela un liquide à base d'urée dont il faut régulièrement faire l'appoint. Outre les soucis lors du remplissage (par exemple en bouchant la mise à l'air libre du réservoir), certains modèles connaissent des problèmes de capteur de niveau et/ou de pompe immergée nécessitant le remplacement du réservoir complet (de 1200 à 2000 €), principalement sur les 1.6 BlueHDI du groupe Stellantis.



## Peugeot Traveller

Depuis des mois, Caroline Brille et son conjoint (*photo*) vivent l'enfer avec leur Peugeot Traveller. Même s'ils comprennent qu'un problème peut survenir, ils n'acceptent pas l'attitude de Peugeot.



GILLES PIEL/ANDIA

## 2500 € à payer pour changer de moteur à 72 900 km !

Entre Caroline Brille, des Houches (74), et son Peugeot Traveller 1.5 BlueHDi 120 de 2020, la lune de miel aura duré quatre années et un peu plus de 70 000 km. Mais, au début de l'automne, alors que notre lectrice circule tout à fait normalement, son véhicule se met en mode dégradé sans crier gare. Outre une belle peur, elle est également bonne pour un détour chez son concessionnaire. Ce dernier diagnostique un encrassement du filtre à par-

ticules. Un problème qu'il résout très rapidement. Du moins c'est ce que croyait Caroline. Mais, quelques jours plus tard, alors que le compteur affiche 72 900 km, le voyant moteur s'allume de nouveau.

### Pas de demi-mesure

Retour à la case concessionnaire et place à une batterie d'investigations pour débusquer la cause de ces soucis à répétition. Lorsque l'homme de l'art soumet sa solution, et le devis qui va avec, à sa cliente, il ne

fait pas dans la demi-mesure. Il affirme que le moteur et le filtre à particules doivent être remplacés. Une double opération qu'il prévoit de facturer 9 980 € ! Mais Caroline n'a pas l'intention de déboursier une telle somme. Elle demande donc au chef d'atelier de solliciter Peugeot pour la prise en charge de ces réparations. Après quelques jours, ce dernier lui fait savoir qu'il lui restera, quoi qu'il arrive, 2 500 € à régler. Inconcevable pour notre lectrice.

Pierre Audemar

### Notre stratégie de défense

Caroline a totalement raison de ne pas se satisfaire de l'offre que lui a faite Peugeot et qui correspond à une prise en charge à hauteur de 75 %. En effet, le barème de nos experts indique très clairement que, jusqu'à 5 ans/100 000 km, au premier des deux termes atteint, le remplacement d'un moteur reste intégralement à la charge du constructeur dans le cas où le plan d'entretien a été, comme c'est le cas pour le Traveller de notre lectrice, parfaitement respecté. Elle ne doit donc rien payer.

### LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

#### Ford Puma

#### Ça frotte fort

Les joints des custodes arrière de mon Puma 1.0 EcoBoost mHEV 125 de 2021 (26 400 km) sont abîmés, car les portes frottent contre eux. Leur remplacement m'est facturé 394 €, Ford refusant de les prendre en charge.

Cyrielle Duval, 91540 Mennecy

**NOTRE CONSEIL** Cette usure, visiblement causée par un défaut d'alignement des ouvrants avec le reste de la carrosserie, semble assez fréquente sur le petit SUV de Ford. Naturellement, le vôtre est bien trop jeune et a trop peu roulé pour que le constructeur ne laisse, ne serait-ce, qu'une partie des travaux à votre charge.

#### Renault Captur

#### Plus de son, plus d'image

Il y a quelques jours, le tableau de bord digital de mon Captur 1.5 Blue dCi 115 de 2021 (78 000 km) s'est totalement éteint. Seule solution à cette panne: remplacer le combiné. Renault n'accorde que 45 % de participation sur le devis de 1 016 €.

François Potier, 64240 Hasparren

**NOTRE CONSEIL** L'équation est pourtant simple. Votre Captur ayant moins de 5 ans et moins de 80 000 km, Renault ne doit rien vous faire payer pour cette panne très précoce. Mettez-les immédiatement en demeure, par lettre recommandée avec accusé de réception, en utilisant le modèle paru dans *Auto Plus* n° 1901.

### AFFAIRE RÉGLÉE!

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

#### DS Automobiles a payé 64 % du système ADML

Bernard Gignoud, de Saint-Rambert-d'Albon (26), se félicite de la rapidité avec laquelle DS Automobiles a réagi face au problème de sa DS 3 Crossback E-Tense 136 de 2020. A 56 100 km, le SUV était victime d'une défaillance du dispositif d'ouverture/fermeture et démarrage mains libres, nécessitant une intervention à 422 €. Après un premier refus, la marque a fait volte-face lorsqu'elle a appris que nos experts prenaient ce dossier en main.

Ainsi, Bernard a finalement obtenu un bon d'achat de 268 €, soit une participation de 64 %.



**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](mailto:soslitigeoccasion@reworldmedia.com) avec votre adresse et votre téléphone.



PHOTOS: CH. MARTIN



BIEN CHOISIR UNE...

## Fiat 500 essence restylée (2015-2024) à moins de 10 000 €

Forte d'une carrière de dix-sept ans en neuf, la 500 pullule en occasion ! Tournée vers la version restylée de la petite italienne, notre analyse vous aide à faire le bon choix parmi toutes ses déclinaisons.

**B**ien qu'elle n'ait pas pris une ride depuis 2007, la 500 profite d'une mise à jour en 2015. Plus que l'évolution des phares ou des boucliers, l'empiecement couleur carrosserie au centre des feux arrière est le principal signe distinctif d'une 500 "phase 2". A bord, c'est l'écran central tactile de 5"/12,7 cm qui démarque la nouveauté. Côté gamme, avec ses simples enjoliveurs de roue, l'entrée Pop manque toujours de cachet. Plus soignée, la Lounge (majoritaire dans les annonces) inaugure des radars de recul et un

compteur digital de 7"/17,8 cm. Surprise, on la trouve aujourd'hui à des prix comparables à ceux de la Pop, soit autour de 6 000 €. En revanche, à dotation équivalente, les boucliers spécifiques et les sièges baquets de la finition Sport peinent à justifier un surcoût proche de 1 000 €. Le haut de gamme Club est plus cohérent pour qui recherche une 500 ultra-chic (avec sellerie cuir, clim' auto., toit ouvrant...) et légitime les 1 500 € supplémentaires exigés par rapport à la Lounge. Elle a en outre droit à des baguettes de protection latérales. Vu la

fragilité de la peinture, l'option est recommandée sur les autres versions ! La 500 évoluant au fil du temps, elle intègre, en 2017, un régulateur de vitesse, et, en option, la connexion Apple CarPlay/Android Auto sur écran de 7". Puis celle-ci passe de série en mai 2019, dès le niveau Lounge. En revanche, sa dotation est réduite, au profit d'une inédite finition Star (voir "Côté équipement"). Notez enfin, qu'il est possible de rouler cheveux au vent avec une 500C (cabriolet) moyennant une rallonge de moins de 1 000 €. Sachant que la capote réduit l'accès au coffre et obstrue la rétrovision une fois repliée vers l'arrière.

### Petite reine des villes

Gabarit de puce (3,58 m de long) et rayon de braquage court (9,3 m) assurent toujours une maniabilité

hors pair à l'italienne. Représentant 70% de l'offre, le bloc 1.2 (69 ch) d'entrée de gamme est déjà suffisant pour cette citadine. Plus tonique, le 0.9 TwinAir de 85 ch a hélas connu des soucis de turbo, tout comme sa variante de 105 ch (que l'on trouve quasiment au même prix). Pour disposer de la boîte auto. Dualogic (robotisée à simple embrayage), associée au 1.2 ou au TwinAir 85, il faudra ajouter la bagatelle de 2 000 €. Et méfiance, des blocages de rapports ont coûté cher à certains propriétaires...

En 2020, grand ménage sous le capot de la 500. Hormis le 1.2 à boîte auto., un inédit 1.0 Hybrid pousse les autres blocs vers la sortie. Cependant, malgré son nom, il s'agit là seulement d'une micro-hybridation.

Par Guillaume Jean



La planche de bord vintage couleur carrosserie et les jolies selleries, plutôt résistantes, font toujours leur effet. La position de conduite est parfaite.



Nombre de places : 4



Volume : 207 dm³

Suffisant en largeur pour deux, l'espace est très juste pour un adulte au niveau de la tête et des genoux. Hormis dans une 500C, le coffre est facile d'accès et son volume suffisant pour transporter des courses ou partir en week-end à deux.



Pierre  
AudemarPierre-Louis  
ChampeauxGuillaume  
Jean

## Côté équipement

■ Détails de style et clim' (avant 2020) manquent à la Pop. Une Lounge séduit davantage avec ses jantes alu, des touches de chrome et sa dotation de confort. La gamme évolue en mai 2019 : elle gagne la connexion Apple CarPlay/Android Auto, mais perd son toit vitré, les radars de recul et le compteur digital, au profit de la finition Star. La Sport joue, elle, l'ambiance sportive, tandis que la déclinaison Club représente la version chic et ultra-équipée avec sa sellerie en cuir.

### LA DOTATION DE SÉRIE

**Pop:** • ABS + AFU + ESP • Airbags frontaux, latéraux AV, rideaux AV/AR et genoux conducteur • Fermeture centralisée • Prise USB • Radar de recul (sur 500C) • Radio CD MP3 • Système Bluetooth • Vitres avant et rétros électriques • Volant cuir.

**Lounge/Star:** • Clim' manuelle • Combiné numérique 7"/17,8 cm<sup>(1)</sup> • Jantes alu (15" sur lounge, 16" sur Star) • Mirror Screen<sup>(2)</sup> • Radar de recul<sup>(1)</sup> • Régulateur de vitesse (dès 2017) • Toit vitré fixe<sup>(1)</sup>.

**Sport:** • Sièges sport • Vitres et lunette AR surteintées.

**Club:** • Clim' auto. • GPS • Phares et essuie-glaces auto.<sup>(3)</sup> (dès mai 2019) • Sellerie cuir • Toit ouvrant<sup>(3)</sup>.



1. En Série sur Lounge jusqu'en mai 2019. 2. En série sur Lounge à partir de mai 2019. 3. En série sur Club à partir de mai 2019.

## Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.2 - 69 ch	1.0 Hybrid - 70 ch	0.9 TwinAir - 85 ch	0.9 TwinAir - 105 ch
<b>Vitesse maxi</b>	162 km/h (155) <sup>(4)</sup>	146 km/h	173 km/h (173) <sup>(4)</sup>	182 km/h
<b>Accélération 1 000 m D. A.</b>	35s6 (37s4) <sup>(4)</sup>	37s6	34s8 (35s4) <sup>(4)</sup>	33,8
<b>Reprises 80 à 120 km/h en 4<sup>e</sup>/5<sup>e</sup>/6<sup>e</sup></b>	14s8/22s (12s4 en D) <sup>(4)</sup>	14s8/20s5/33s6	10s6/14s4 (10s2) <sup>(4)</sup>	7s8/9s9/13s2
<b>Consommation moyenne</b>	6,4 l/100 km (6,6) <sup>(4)</sup>	5,8 l/100 km	6,1 l/100 km (6,2) <sup>(4)</sup>	6,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,6/6,7/6,9 l/100 km	5,3/5,5/6,6 l/100 km	5,7/6,4/6,2 l/100 km	6,4/6,8/6,2 l/100 km
<b>Poids</b>	1 007 kg (1 034) <sup>(4)</sup>	1 027 kg	1 049 kg (1 065) <sup>(4)</sup>	1 085 kg
<b>Freinage 130 à 0 km/h</b>	69 m (70) <sup>(4)</sup>	66 m	68 m (69) <sup>(4)</sup>	66 m
<b>Moteur essence</b>	4 cyl. en ligne, 8S	3 cyl. en ligne, 12S + électrique	2 cyl. en ligne, 8S + turbo	2 cyl. en ligne, 8S + turbo
Cylindrée	1 242 cm <sup>3</sup>	999 cm <sup>3</sup>	875 cm <sup>3</sup>	875 cm <sup>3</sup>
<b>Puissance maxi</b>	69 ch à 5 500 tr/mn	70 ch à 6 000 tr/mn	85 ch à 5 500 tr/mn	105 ch à 5 500 tr/mn
<b>Couple maxi</b>	102 Nm à 3 000 tr/mn	92 Nm à 3 500 tr/mn	145 Nm à 2 000 tr/mn	145 Nm à 2 000 tr/mn
<b>CO<sub>2</sub>/Pastille Crit'Air</b>	115 g/km/1	111 g/km/1	90 g/km/1	99 g/km/1
<b>Boîte de vitesses</b>	Manuelle, 5 rapports (robotisée)	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 5 rapports (robotisée)	Manuelle, 6 rapports

■ Dans la limite de 10 000 €, on trouve l'ensemble des moteurs à essence de la 500, y compris en version découvrable 500C.

**1.2 69 ch:** fiable, ce bloc plaisant en ville se débrouille sur les grands axes. Son appétit un peu élevé est compensé par le prix d'accès de 6 000 € pour une finition Lounge de 2016 comptant 100 000 km. La boîte auto. exige 2 000 € de plus, et, bien que douce, pâtit d'une fiabilité perfectible. Il est le seul bloc à utiliser une courroie de distribution. Celle-ci est à changer tous les 5 ans ou 120 000 km.

**1.0 Hybrid 70 ch:** le système d'alternodémarrage de ce trois cylindres apporte un léger surplus de couple (de 15 à 20 Nm) qui le rend agréable. Les performances restent cependant quelconques et, pour un bloc dit hybride, sa conso n'a rien d'exceptionnel en ville. Les prix débutent à 8 500 € pour une 500 Lounge de 2020 totalisant 80 000 km.

**0.9 TwinAir 85 ch:** ce bicylindre au bruit particulier apporte davantage de peps grâce au turbo. Ce dernier a toutefois pu faire des siennes. Attention à la consommation qui

peut vite grimper. Le caractère creux de ce bloc peut aussi déplaire, un phénomène atténué avec la boîte robotisée (à la fiabilité perfectible). Côté prix, comptez 7 000 € pour une Lounge de 2016 avec 100 000 km.

**0.9 TwinAir 105 ch:** même bloc, mêmes conséquences... Tant pour la fiabilité que pour le budget carburant, qui peut vite s'envoler malgré la présence d'une boîte de vitesses à six rapports. Cette variante s'adresse donc à qui privilégie la conduite dynamique. On la trouve au même prix que le 0.9 TwinAir 85.

4. Mesures avec la boîte robotisée Dualogic.

## Côté fiabilité

### A surveiller

**Boîte robotisée Dualogic.** Concernant une citadine, on peut être tenté de porter son choix sur une version équipée d'une boîte automatique. Cependant, des cas de blocage des rapports ont imposé son remplacement pur et simple, et une facture de 3 000 €...

**Embrayage.** Mis à rude épreuve en zone urbaine, il se dégrade parfois prématurément, avant 40 000 km. Des difficultés de passage des vitesses ou un patinage (montée en régime excessive du moteur) signifient qu'il est HS (900 €).

**Peinture.** Connue pour sa fragilité, elle est très vulnérable aux agressions des zones urbaines, le terrain de prédilection de la 500. Il faut donc inspecter de près l'état du vernis de la carrosserie et des boucliers.

**Turbo.** Sur les blocs TwinAir 85 et 105 ch, un sifflement prononcé à l'accélération et/ou des pertes de puissance indiquent qu'il doit être remplacé (1 500 €).

## Nous vous conseillons

### Une Fiat 500 1.2 (69 ch) Star de 2019

Valeur sûre, ce bloc va toujours aussi bien à cette reine des villes à la sauce italienne. Optimisée en 2019, la dotation d'une version Star n'oublie pas non plus de flatter la rétine. Cette jolie combinaison s'offre dès 8 000 € pour environ 75 000 km.



N. SOLER





PETIT PRIX, PAIEMENT CASH,  
CARTE GRISE TAMPONNÉE...

# Achat d'une occasion : les signes pour repérer les arnaques



Compteurs trafiqués, phishing, faux chèques de banque... Il existe mille façons de se faire avoir lorsque l'on achète une occasion. Mais le piège le plus répandu n'est pas celui que l'on imagine : il concerne des voitures bon marché, vendues par des garages fictifs, via des annonces de particuliers. Voici comment les repérer et les précautions à prendre.

**L**es arnaques sont monnaie courante sur les sites de petites annonces, les escrocs ont de l'imagination pour s'en mettre plein les poches. Mais contrairement à ce que l'on pourrait croire, ce n'est pas avec les véhicules de valeur que les arnaqueurs font le plus de victimes, mais avec des "affaires" à quelques milliers d'euros – entre 2000 et 5000 € – qui transitent, souvent, par des garages fictifs. Un fléau qui touche jusqu'à 70% des personnes qui ont recours au service de professionnels de la carte grise rompus aux dossiers d'immatriculation complexes. Ceux que nous avons interrogés sont unanimes : c'est du jamais-vu ! Le processus est bien rodé : le vendeur publie son annonce en tant que particulier, vous vous mettez d'accord et il vous donne rendez-vous. Le jour J, de préférence un week-end ou un soir sur un parking, il vous tend des papiers tamponnés par un garage en vous affirmant que tout est OK. Vous lui faites confiance, car l'affaire est belle, il est plutôt sympathique

et semble honnête. Vous lui versez donc la somme en liquide. Mais lorsque vous entamez les démarches d'immatriculation à votre nom, c'est le coup de massue : les papiers fournis ne vous permettent pas d'obtenir une carte grise, le dossier est bloqué. Vous vous êtes fait berner...

## Les signaux d'alerte

Si Leboncoin est de loin le terrain de jeu privilégié des arnaqueurs, les pièges peuvent venir de partout : ParuVendu, La Centrale, ou encore les réseaux sociaux à éviter absolument. Il ne faut pas non plus acheter un véhicule proposé sur Facebook ou Snapchat ! Cela étant posé, voici les "signaux d'alerte" qui doivent vous inciter à la prudence.

**Le prix est trop attractif.** Avant de contacter le vendeur, commencez par vérifier si le prix proposé est cohérent avec ceux du marché. S'il est 30 ou 40% moins cher sans aucune raison apparente (gros entretien à venir, défauts affichés), méfiance !

## Le faux vendeur, l'autre piège

■ Vous n'avez même pas eu le temps de voir le véhicule (qui n'existe pas) et vos poches ont été vidées ! Sur Leboncoin, vous repérez l'affaire du siècle : le "vendeur" obtient votre numéro de téléphone et/ou votre adresse électronique pour vous envoyer des photos. Banco, vous êtes partant et déclenchez le paiement sécurisé via la messagerie du Boncoin. Dans la seconde, vous recevez un SMS ou un e-mail pour effectuer, via un lien, le virement. Halte, vous êtes, sans le savoir, sorti du processus de paiement sécurisé : vous êtes dirigé sur un site frauduleux qui imite celui du Boncoin, si vous effectuez le paiement, vous n'obtiendrez rien en retour ! La parade : ne sortez jamais de la messagerie du célèbre site de petites annonces.

## Le vendeur met du temps à vous envoyer les documents.

Un vendeur honnête est un vendeur transparent : s'il refuse ou trouve toujours une bonne excuse pour ne pas vous faire parvenir les documents demandés (certificat de situation administrative, anciennement non-gage, PV du contrôle technique, carte grise, historique, factures...), méfiez-vous ! Notez que certains vendeurs réglo refusent d'envoyer la copie de la carte grise par crainte (parfois fondée) de se la faire usurper. Dans ce cas, proposez-lui de masquer les données sensibles.

## Le vendeur n'a pas la carte grise, mais une fiche d'identification.

Rebroussez chemin : la vente d'un véhicule sans carte grise est interdite entre particuliers et une fiche d'identification du véhicule (FIV) – qui reprend les informations du certificat d'immatriculation (notamment

lorsqu'il est perdu) – est facile à obtenir. C'est au vendeur de se procurer le document à son nom avant de céder son véhicule.

**Le vendeur vend le véhicule pour une autre personne.** N'en achetez jamais un qui n'appartient pas à la personne que vous avez en face de vous. Sauf dans le cas exceptionnel où votre interlocuteur est l'intermédiaire entre vous et un parent âgé, par exemple. Mais ce dernier doit être présent le jour du rendez-vous pour signer les papiers. En somme, gardez toujours en tête que personne n'est censé vendre une voiture pour quelqu'un d'autre.

**La carte grise est déjà datée, barrée et signée.** Fuyez. Lors de la vente, la carte grise doit être totalement vierge et doit porter le même nom que celui de la personne qui vous propose le véhicule. En effet, la transaction





**Antoine Jacquot**  
Expert automobile  
diplômé d'Etat



**Docteur Romaric Pagnard**  
Médecin généraliste



**M<sup>e</sup> Frank Samson**  
Avocat au barreau de Paris, spécialiste en droit des infractions routières

doit impérativement s'effectuer avec le titulaire de la carte grise. Sachez-le, si vous achetez une voiture à quelqu'un qui l'a lui-même achetée sans faire sa carte grise, il sera impossible de l'immatriculer à votre nom, car il y aura une carte grise de retard. Autre exemple, la carte grise porte le tampon d'un garage. Dans ce cas, l'immatriculation à votre nom sera possible (pour peu que vous ayez obtenu tous les documents requis lors de la transaction...), mais vous n'aurez aucun recours en cas de pépin : le garage est une coquille vide et le vendeur aura disparu !

### Nos conseils pour l'achat

Votre vendeur ne coche aucune des cases précédentes ? C'est plutôt bon signe, mais ne baissez pas encore la garde

➔ Vous devez obligatoirement obtenir quatre documents lors de l'achat : la carte grise originale, le certificat de situation administrative, le PV du contrôle technique et la déclaration de cession.

➔ Ne jamais envoyer l'argent avant d'avoir vu le véhicule.

➔ Entre particuliers, payer l'intégralité de la somme due en liquide est possible, mais risqué. Privilégiez un chèque de banque ou un virement (ceux instantanés sont désormais gratuits). En plus de laisser une trace d'achat, ces deux méthodes permettent également d'avoir les informations sur le vendeur en cas de pépin et de vous retourner contre lui.

➔ Demander la carte d'identité de celui-ci pour vérifier qu'il est bien le propriétaire. Cela peut être un gène d'afficher une forme de méfiance envers une personne avenante, mais si elle n'a rien à se reprocher, pourquoi le prendrait-elle mal ?

➔ Vérifier l'historique officiel du véhicule : accidents, propriétaires passés, relevés kilométriques, situation administrative... Un vendeur honnête vous le fournira sans aucune hésitation via le site [Histovec.interieur.gouv.fr](http://histovec.interieur.gouv.fr).

➔ A défaut – car cet "HistoVec" n'est pas non plus obligatoire –, obtenez par vous-même le certificat de non-gage avec les informations de la carte grise qui vous ont été fournies. Un faux est, en effet, extrêmement facile à produire.

➔ Appelez-le centre de contrôle technique qui a édité le procès-verbal (en cherchant ses coordonnées sur le Web) pour valider l'authenticité du document (les faux sont, eux aussi, légion).

Si malgré tous ces conseils, l'acheteur arrive à vous embobiner, déposez plainte en relatant précisément les faits. Cela permet ensuite aux professionnels de la carte grise de passer par les services de l'Etat en expliquant que leur client est victime d'une fraude, et de débloquent ainsi l'obtention d'une carte grise. Vous pouvez également recourir à l'assistance juridique de votre assurance, mais c'est très long...

**Séverine Fontaine**



Si vous achetez une voiture identifiée comme appartenant à un particulier, le jour J, vous devez avoir en face de vous le (vrai) propriétaire du véhicule en question. Sinon, c'est probablement qu'il y a un loup...

PH. TISSIER/PILOU

## VOS QUESTIONS

### Expertise Vignette Crit'Air

**"On m'a refusé la pastille Crit'Air 1, alors que j'ai fait homologuer mon auto pour rouler à l'éthanol E85. Normal?"**

Didier V., Par e-mail

**Antoine Jacquot.** Comme tous les modèles essence récents (à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011), les véhicules équipés d'origine pour fonctionner à l'éthanol E85 bénéficient systématiquement de la vignette Crit'Air 1. Cela leur garantit la libre circulation dans les zones à faibles émissions (ZFE) pendant de nombreuses années. En revanche, aussi curieux que cela puisse paraître, ceux équipés en seconde monte pour accepter l'E85, homologués, et dont la carte grise a été modifiée en ce sens, ne sont pas éligibles à cette vignette (contrairement aux GPL). L'association 40 millions d'automobilistes a demandé au ministère de la Transition écologique d'intervenir pour rectifier cette discrimination. En attendant, il reste la satisfaction de faire le plein de carburant à moins de 80 centimes le litre.



E. MONTGIBERT

### Assurance Fin de contrat

**"Le contrat d'assurance auto est-il systématiquement résilié à la date de cession d'un véhicule d'occasion?"**

DI1960, par e-mail

**Pascale Gétin.** Tout dépend. Vous devez en priorité adresser à votre assureur la copie du certificat de cession (Cerfa n° 15776) par courrier recommandé ou envoi électronique. Le contrat sera suspendu dès le soir de la vente à minuit. Mais si vous achetez dans la foulée un autre véhicule, vous pouvez aussi



FOTOLIA

demande à transférer ce contrat sur celui-ci. Il sera adapté, à l'instar de la prime, en fonction de ce nouveau profil. Votre assureur peut toutefois refuser ce transfert s'il estime que les risques sont trop aggravés. Dernière possibilité, vous n'avez pas encore acquis une autre voiture, mais souhaitez garder cet assureur. Vous pouvez lui demander de le suspendre de manière temporaire.

### Loi Saisie bancaire

**"Le Trésor public a-t-il le droit de se servir sur mes comptes en banque pour se payer des PV?"**

Max D., 41200 Romorantin

**Me Frank Samson.** Une dette impayée telle qu'un PV ou FPS peut en effet faire l'objet d'une saisie sur vos comptes bancaires jusqu'à ce qu'elle soit soldée. Vous ne pouvez vous y opposer, pas plus que votre banquier. En revanche, le Trésor public ne peut vider vos comptes dans leur totalité. Un montant minimal, appelé solde bancaire insaisissable (SBI) qui équivaut à celui du RSA en vigueur (635,71 € depuis le 1<sup>er</sup> avril 2024), doit vous rester. Ce montant doit permettre de faire vos achats alimentaires. Si votre solde bancaire était inférieur ou égal, aucun prélèvement ne pourrait être effectué. Notez que certaines sommes ne sont pas saisissables : telles les allocations aux adultes handicapés, de solidarité spécifique ou personnalisée d'autonomie (AAH, ASS, APA), l'indemnité de rupture conventionnelle, de licenciement, de mise à la retraite, etc.\*

\* Voir liste sur le site officiel [Service-public.fr/particuliers/vosdroits/F31185](http://Service-public.fr/particuliers/vosdroits/F31185)



Ecrivez-nous : Auto Plus, Les experts  
40, avenue Aristide-Briand – 92220 Bagneux  
[expertsautoplus@reworldmedia.com](mailto:expertsautoplus@reworldmedia.com)





E. ALONSO/DPPI

FORMULE 1



# Ferrari entre déception et espoir

Le début de saison de Ferrari ne correspond pas aux attentes. Le décalage avec l'énorme enthousiasme créé par l'arrivée de Lewis Hamilton est douloureux pour la Scuderia, seulement cinquième du championnat constructeurs. En arrivant au Japon pour le troisième Grand Prix de l'année, Ferrari doit réagir.

**L**a saison est longue, il reste encore 22 Grands Prix. Les dirigeants de Ferrari, tout autant que ses pilotes et les tifosi, se rassurent en répétant cette vérité. Après tout, Red Bull avait écrasé le début de saison 2024, avant de se faire dépasser par McLaren et Ferrari. Il n'est donc pas impossible d'imaginer la Scuderia capable de trouver les solutions pour faire progresser sa monoplace. Contrairement à ses rivales McLaren, Red Bull et Mercedes, l'écurie italienne n'a pas décroché le moindre podium lors des deux Grands Prix disputés, en Australie puis en Chine. Pire encore, les deux

monoplaces rouges ont été disqualifiées après la course à Shanghai pour non-conformité technique. Les points accordés pour les cinquième et sixième places de Charles Leclerc et Lewis Hamilton leur ont été retirés. La Scuderia ne totalise que 17 points au championnat constructeurs, à égalité avec Williams, et tout juste devant Haas, des écuries qui sont loin du standing de Ferrari ! Les Rouges comptent déjà 61 points de retard sur McLaren, l'écurie deux fois victorieuse. La voiture de Charles Leclerc a été contrôlée avec un kilo au-dessous du poids minimal autorisé (800 kg). Il s'agit probablement de la conséquence d'une stra-

tégie improvisée à un seul arrêt au stand : les pneus du Monégasque étaient si usés qu'ils étaient plus légers que d'habitude. Hamilton a, lui, été exclu pour un demi-millimètre d'usure excessive de la planche sous la voiture. Ferrari accepte la sentence tout en rejetant toute suspicion de triche délibérée. Cette première double disqualification de l'histoire de la Scuderia plombe le bilan du début de saison, mais il serait à peine moins négatif si les pilotes avaient conservé leur résultat. *"Il n'y a eu que deux courses mais, clairement, c'est difficile, avoue Leclerc. On est en deçà des performances attendues, surtout en qualifications, donc il va falloir qu'on bosse parce que c'est ce qui nous met après en difficulté. Quand on part cinquième ou sixième, qu'on a quatre voitures devant, c'est beaucoup plus compliqué de gérer les pneus et de montrer notre performance. Il faut qu'on se concentre sur la qualification, qui a été notre point fort pendant des années, mais malheureusement, depuis un an et demi, on a*

## CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES (WRC)

### Evans irrêtable

■ Deuxième du Monte-Carlo en ouverture du championnat du monde des rallyes cette année, puis vainqueur en Suède, Elfyn Evans a confirmé son incroyable début de saison en s'imposant au Kenya (photo) avec plus d'une minute de marge sur Tänak. Le Gallois compte désormais 36 points d'avance sur Neuville au championnat. Adrien Fourmaux, lui, pointe au 5<sup>e</sup> rang du général. Victime de problèmes techniques, le Français a néanmoins marqué 10 points au Kenya en remportant la journée du dimanche. Prochaine manche aux îles Canaries dans trois semaines.



J. REE/RED BULL CONTENT POOL







J. GAO/AFP

**Première victoire dans une Ferrari : même s'il ne s'agit que de la course sprint en Chine et pas d'un Grand Prix, ce succès est porteur d'espoir.**



C. MASON/GETTY IMAGES/AFP

**Lewis Hamilton et Charles Leclerc affichent un niveau de performances très proche et une complicité prometteuse en ce début de saison.**

un peu perdu le fil. On l'a vu avec Lewis lors de la course sprint : quand on part devant, la performance est là en course." Comment expliquer ce triomphe de Hamilton lors du sprint de Shanghai, alors que Ferrari a montré des lacunes lors des Grands Prix en Australie (Leclerc 8<sup>e</sup>, Hamilton 10<sup>e</sup>) puis en Chine ? Même le directeur de l'équipe ne semble pas avoir la réponse : "Je dois admettre que je ne comprends plus grand-chose à la course, déclare Frédéric Vasseur avec son humour habituel. Ça change énormément d'une séance à l'autre, d'un train de pneus à l'autre, entre deux voitures d'une même équipe. Parfois McLaren est à sept dixièmes de seconde devant, puis nous sommes les plus rapides pour deux dixièmes. Il y a beaucoup de changements qui sont dus à l'utilisation des pneus, à la manière de les chauffer, et je pense que tout le monde est perdu avec ça."

### Le temps des réglages et de l'adaptation

Plutôt que de développer la voiture de l'année dernière, Ferrari a choisi de produire une machine complètement inédite, avec de nouveaux concepts de suspensions notamment, dans le but de débloquent plus de performance, mais avec le risque de tâtonner en début de saison pour en peaufiner les réglages. La Scuderia a également besoin de



J. FLUPE/DPPI

**Le septuple champion du monde est encore en phase de découverte. Après douze saisons chez Mercedes, il doit s'habituer à de nouveaux outils et à des méthodes de travail différentes.**

temps pour optimiser l'intégration de Lewis Hamilton. A 40 ans, après douze saisons chez Mercedes, le septuple champion du monde cherche encore ses marques. "Beaucoup de gens ne mesurent pas la difficulté de changer d'équipe, de s'acclimater à la voiture, aux outils, aux méthodes de travail, confie le Britannique. Il faut aussi apprendre à communiquer avec les ingénieurs, à leur expliquer ce dont j'ai besoin. Rome n'a pas été bâtie en un jour, donc on doit avancer pas à pas. Je dois m'habituer aux changements de réglages. Ça ne me vient pas instinctivement comme lorsque j'étais chez Mercedes. J'ai l'impression d'apprendre à chaque fois que je monte dans la voiture. Le Grand Prix d'Australie était mon premier roulage sous la pluie dans une Ferrari. La veille encore, je ne connaissais pas tous les boutons à manipuler sur le volant pour piloter sur piste mouillée. Nous devons construire les fondations et instaurer une relation de confiance avec tous les membres de l'équipe."

Dans ces conditions, la pole position puis la victoire en sprint de Lewis Hamilton à Shanghai sont des exploits porteurs d'espoir. Jamais Ferrari n'avait remporté un sprint depuis l'introduction de ce format (une course de 100 km, six fois dans l'année), jamais Hamilton ne s'était non plus imposé dans cet exercice. Voir le Britannique les bras levés, tout de rouge vêtu, était une image attendue par tous les passionnés de F1. "Partir premier dans une Ferrari, puis gagner dans une Ferrari, c'est une autre dimension, s'enthousiasme Hamilton juste après cette victoire. Je ne m'attendais pas à ce que cela arrive dès le deuxième week-end. Il ne faut pas s'emballer, et on doit continuer à améliorer la voiture. Le week-end en Australie était compliqué, c'était même un désastre. En Chine, je me suis immédiatement senti plus à l'aise, mais

je n'arrive pas à croire que l'on soit devant. Je suis sous le choc." Cette première réussite confirme la pertinence du mariage entre Hamilton et Ferrari. "C'est une étape importante pour nous dans la saison. La première pole, la première victoire, explique Vasseur. Lewis a démontré une capacité exceptionnelle à gérer les pneus. Cela le reconforte un petit peu et le met dans de bonnes dispositions pour le reste de la saison."

La suite du week-end a plutôt plongé le Britannique et son équipe dans l'incompréhension. Seulement cinquième de la qualification pour le Grand Prix, puis sixième de la course avant sa disqualification, le recul de performance était déroutant. Excellent dans la gestion de ses pneus la veille, Hamilton a été le seul pilote de pointe à devoir effectuer deux arrêts au stand le dimanche. "Nous avions une voiture plutôt correcte pour débiter le week-end, détaille Hamilton. Après le sprint, nous avons décidé de changer quelques réglages pour tenter de nous améliorer, mais nous avons pris la mauvaise direction et le comportement s'est dégradé pour la qualification, et encore plus pour le Grand Prix."

L'enchaînement de trois courses en trois semaines, qui débute ce week-end au Japon avant de se poursuivre à Bahreïn puis en Arabie saoudite, devrait donner plus d'informations sur la capacité de Ferrari à jouer les premiers rôles cette saison. Un rebond est nécessaire, une première victoire en Grand Prix est espérée pour allonger la lune de miel entre la Scuderia et Hamilton, qui continue de savourer l'aventure. "Ces dernières années, j'ai parcouru le paddock en passant devant ce garage rouge, et maintenant je suis dedans, déclare-t-il avec un grand sourire. C'est le moment le plus excitant de ma vie."

### F1 ACADEMY

## Doriane Pin démarre fort

■ Vice-championne l'an passé de F1 Academy (la catégorie monoplace réservée aux femmes), Doriane Pin a parfaitement débuté la saison en remportant la course principale à Shanghai (photo). Il s'agit de son quatrième succès dans la catégorie. Quatrième de la course courte la veille, la Française de 21 ans, membre de l'Académie Mercedes, compte 5 points d'avance sur sa rivale désignée, Maya Weug, qui défend les couleurs de Ferrari. Elles se retrouveront à Djeddah, en Arabie saoudite, dans quinze jours, pour la deuxième des sept manches au programme.



J. JIMENEZ/DPPI

## LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

### Formule 1 : Grand Prix du Japon

#### Vendredi 4 avril

4h20	Essais libres 1	CANAL+ SPORT
7h50	Essais libres 2	CANAL+ SPORT

#### Samedi 5 avril

4h20	Essais libres 3	CANAL+ SPORT
7h40	Qualifications	CANAL+ SPORT

#### Dimanche 6 avril

5h55	La Grille	CANAL+
7h00	Grand Prix	CANAL+
9h00	Formula One, le débrief	CANAL+



DPPI





**Moteur:** 8 cylindres en V, tout alu, 2 doubles arbres à cames en tête, 4 carbus double corps  
**Cylindrée:** 2926 cm<sup>3</sup>  
**Puissance:** 255 ch DIN à 7 700 tr/mn  
**Vitesse maxi:** 248 km/h  
**Production:** 8010 GTS (1975-1985, sur 13883 exemplaires coupé + Spider)  
**Cote actuelle:** autour de 88 000 €

Très basse, racée et originale, cette Ferrari évoque nettement la ligne tracée pour la Dino huit années auparavant. Une silhouette qui inspirera les modèles de la marque jusqu'à la fin des 360, en 2005 !



IL Y A 50 ANS, FERRARI SORT LE **COUPÉ 308**

## “Petite” mais passionnante !

Héritières des Dino, les 308 réjouissent pleinement les amateurs à leur sortie. Leur esthétique merveilleuse, leur V8 en position centrale : tout, en elles, séduit.

**H**istoriquement, Ferrari ne produisait que des douze cylindres. Puis, la marque créa Dino, une “annexe” dévolue aux coupés plus modestes. Mais toujours aussi racés. Dans leur carrosserie plus compacte, ils n'accueillaient qu'un V6. Celle qui allait leur succéder allait porter le nom de Ferrari, et gagner deux cylindres : la 308 était née ! D'abord en coupé, puis, très vite, dans cette version découvrable. A son menu, tout ce qui fait plaisir à l'amateur d'esthétique sportive et de tempérament mécanique... à condition de ne voyager qu'à deux. Et sans être encombré d'inutiles bagages.

### Pur plaisir mécanique

L'important, dans une Ferrari, ce sont les sensations que vous avez au volant. Et là, vous allez être servi ! Le V8 rageur vous gratifie de montées en régime fou-



Le V8 de cylindrée modérée prend place à l'arrière, ce qui justifie les généreuses ouïes d'aération sur les flancs, pour le refroidissement. Les doubles feux ronds font délicieusement rétro.

droyantes, dans des sonorités furieuses qui deviennent des hurlements métalliques à plus de 5 000 tr/mn. Le poids, limité à 1 090 kg, n'oppose pas une grande résistance aux fougueux élans mécaniques. Le bruit ambiant, du genre envahissant, contribue à vous donner la sensation d'un déferlement de puissance et augmente votre impression de vitesse, d'autant que, de votre position au ras du bitume, vous voyez défilé très vite le paysage par les petites vitres latérales.

Pour servir les 255 ch, une boîte 5, elle aussi riche en sensations, qui s'actionne grâce à un court levier surmonté d'une boule en

plastique noir, avec sa grille métallique qui génère un claquement délectable à chaque engagement de rapport. Mais toutes les commandes de conduite sont dures, rétives. Il faut lutter pour vaincre leur résistance. Et si vous menez une 308 avec des ambitions de vitesse prononcées, il faudra encore vous battre pour contrer les envies d'évasion d'un train arrière décidément très baladeur et désireux des dérives les plus radicales.

A bord, l'ambiance est délicieusement rétro et suavement sportive. Le conducteur bénéficie d'une instrumentation généreuse, sous forme de cadrans bien distribués et





La planche de bord respire l'opulence et la sportivité. Un compte-tours avec une zone rouge perchée à 7 700 tr/mn, ça fait plaisir ! En particulier sur une voiture des années 1970...



Petit joyau de la 308 : son V8. Cylindrée limitée, mais technologie au top. Avec une puissance réjouissante et agrémentée de sonorités à fort pouvoir expressif. Savourez, c'est délicieux !



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Court et bas, ce découvrable qui culmine à 1,12 m du sol apparaît, surtout aujourd'hui, comme une toute petite voiture. Seulement 4,23 m de long. C'est un concentré d'automobile sportive.

## 1975, cette année-là



Accession au trône d'Espagne du roi Juan Carlos. Son règne durera 39 ans. Audi sort une version tonique de la 80, sa berline quatre portes : la GTE. Avec un 1,6 litre, alimenté par injection, d'une puissance de 110 ch. C'est ce moteur qui sera monté l'année suivante sur la célèbre Volkswagen Golf GTI ! Laquelle reprendra les bandes noires collées sur le bas des portières de l'Audi.

EFE / MAXPPP

au graphisme élégant. Les sièges aussi participent à l'ambiance, avec leurs contours sportifs dotés de maintiens latéraux bien marqués. Le cuir ajoute sa note luxueuse à un intérieur sport chic harmonieux. Cette version découvrable est de type Targa : le toit se retire et se loge derrière les sièges. La cote des 308 et de leur évolution 328 a toujours été soutenue. Elle atteint des sommets jusqu'en 2018. Depuis, les cours se sont tassés. Seuls les très beaux exemplaires, comme ce modèle 1979 en parfait état, se maintiennent aux altitudes les plus élevées. A noter, les coûts d'entretien, eux, ont peu de chances de diminuer !



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** : découvrez tous les futurs modèles que préparent les constructeurs français.
- **Comparatif** : les citadines électriques n'ont jamais été aussi nombreuses. Laquelle choisir ?
- **Pratique** : notre grande enquête sur les meilleures assurances auto selon votre profil.

**En kiosque le vendredi 11 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)

**Convoiage** : Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Cruypenninck, 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<sup>re</sup> secrétaire de rédaction : Lydia Mas

**Maquette**

Chef de studio :

Nathalie Barribaud (5018)

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

**Photo**

Chef de service, responsable des photographes :

Philippe Tissier/Pilou (5111)

**Rédacteur photo** : Sébastien Besse (5239)

**Photographes** : Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

**Illustrateurs**

Cirebox, Christophe Igounet

**Attachée de presse**

Agnès Lasbarrères (5109)

**Ont collaboré à ce numéro**

En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane

Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean,

Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia,

Thierry Réaumont, François Stagnaro

En maquette : Patrick Cœur

### 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** : avril 2025

**Tarif d'abonnement légal** : 133,99 €

**Affichage environnemental**

Origine du papier : Belgique

Taux de fibres recyclées : 100 %

Certification : PEFC

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



Président : REWorld Media SA



Président Axel Springer France :

Patrick Wehrmann

### SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail : formulaire sur [www.serviceabomag.fr](http://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 CO<sub>2</sub> sont désormais taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO<sub>2</sub> homologués (protocole WLTP). S'y ajoute un "malus au poids", d'un montant allant de 10 à 30 € par kilo à partir de 1600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les électriques mais touche désormais les hybrides rechargeables. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 200 kg (si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville) : seuls les kilos à partir de 1800 kg sont taxés. Le niveau d'équipement et les options (qui ajoutent des kilos) peuvent faire varier le taux d'émission et le malus au poids d'un même véhicule. Côté bonus, la prime n'est octroyée qu'aux électriques facturés 47 000 € maxi (hors options) et obtenant un score environnemental minimal (soit, essentiellement, les modèles produits en Europe). Depuis le 2 décembre 2024, son montant varie de 2000 à 4000 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur. La prime à la conversion a, elle, été supprimée.

BONUS	
Électriques jusqu'à 47 000 € avec score environnemental minimum	Montant
Avec un revenu fiscal de référence jusqu'à 16 300 €	4000 €
Avec un revenu fiscal de référence compris entre 16 301 € et 26 200 €	3000 €
Avec un revenu fiscal de référence supérieur à 26 200 €	2000 €
NEUTRE	
Thermiques de 1 à 118 g	0 €
Électriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
Hybrides rechargeables	0 €

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

	Prix en €	Bonus <sup>(1)</sup> ou malus	Remise possible	Energie
<b>ALFA ROMEO</b>				
<b>Junior (nouveau)</b>				
1.2 Ibrida 136	29500	0	3%	FHEV
1.2 Ibrida 136 Techno	32000	0	nc	FHEV
Elettrica 156	38500	-3000	6%	Elec
Elettrica 156 Techno	41000	-3000	6%	Elec
Elettrica 280 Veloce	46900	-3000	6%	Elec
<b>Tonale</b>				
1.5T Hybrid 130 Sprint	41200	+310	5%	FHEV
1.5T Hybrid 160 Sprint	43200	+360	5%	FHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	46700	+360	3%	FHEV
PHEV 190 Sprint	50600	+750	6%	PHEV
PHEV 280 Sprint Q4	63300	+750	6%	PHEV
PHEV 280 Veloce Q4	58800	0	6%	PHEV
1.6T Diesel 130 Sprint	41700	+1372	5%	D
<b>Giulia</b>				
2.0T 280 Sprint Q4	57800	+24291	5%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	50300	+540	5%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55300	+1761	5%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	60800	+1761	12%	D
<b>Stelvio</b>				
2.0T 280 Sprint Q4	63300	+58934	2%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	55800	+3170	2%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60800	+6854	2%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66300	+6854	4%	D

ALPINE				
A290 (nouvelle)				
180 GT	38700	-3000	0%	Elec
180 GT Premium	41900	-3000	0%	Elec
220 GT Performance	41700	-3000	0%	Elec
220 GTS	44700	-3000	0%	Elec
220 Première Edition	46200	-3000	0%	Elec
A110				
A110	65000	+3784	1%	E
A110 GTS	79500	nc	nc	E
A110 R 70	122500	nc	nc	E

ASTON MARTIN				
Vantage	199700	+70 000	nc	E
Vantage Roadster	210800	+70 000	nc	E
DB12 Coupé	236000	+70 000	nc	E
DB12 Volante	252100	+70 000	nc	E
DBX 707	252100	+70 000	nc	E
Vanquish	398300	+70 000	nc	E
Valhalla	988300	+70 000	nc	E

AUDI				
				
<b>A1 Sportback</b>				
25 TFSI Design	27230	+310	4%	E
30 TFSI Design	28240	+330	4%	E
30 TFSI S line	30940	+330	6%	E
35 TFSI S line S tronic	34670	+650	6%	E
35 TFSI S line Plus S tronic	36670	+650	4%	E
40 TFSI S line Plus S tronic	38430	+2918	4%	E
<b>A1 Allstreet</b>				
30 TFSI	28840	+650	nc	E

	Prix en €	Bonus <sup>(1)</sup> ou malus	Remise possible	Energie
35 TFSI S tronic	33670	+983	nc	E
Q2				
30 TFSI Design	34480	+898	8%	E
35 TFSI Design	36500	+1172	8%	E
35 TFSI S line	38900	+1172	5%	E
SQ2	59150	+64456	11%	E
30 TDI Design	38390	+540	8%	D
35 TDI S line S tronic	43540	+1386	5%	D
35 TDI S line Plus S tronic	46290	+1386	5%	D
A3 Sportback (nouvelle)				
30 TFSI Design	34900	+400	6%	E
30 TFSI S line	39550	+400	11%	E
30 TFSI Hybride S line	41730	+240	11%	E
35 TFSI S line	40850	+400	11%	E
35 TFSI Hybride S line	43030	+230	11%	E
S3	63000	+67567	0%	E
RS 3	75000	+60000	0%	E
40 TFSI e Design	47900	0	0%	PHEV
40 TFSI e S line	51850	0	0%	PHEV
45 TFSI e S line	55900	0	0%	PHEV
35 TDI Design	40800	+400	6%	D
35 TDI S line	45550	+400	11%	D
A3 Allstreet (nouvelle)				
35 TFSI Design	37800	+650	3%	E
35 TFSI Avus	42250	+650	6%	E
35 TFSI Hybride Avus	44330	+280	6%	E
40 TFSI e Avus	54250	0	5%	PHEV
35 TDI Design	42500	+650	3%	D
A3 Berline (nouvelle)				
30 TFSI Design	35185	+280	5%	E
30 TFSI S line	40115	+280	8%	E
30 TFSI Hybride S line	42285	+190	8%	E
35 TFSI S line	41415	+310	8%	E
35 TFSI Hybride S line	43585	+190	8%	E
S3	63585	+46090	0%	E
RS 3	77000	+60000	0%	E
35 TDI Design	41185	+330	5%	D
35 TDI S line	46115	+330	8%	D
Q3				
35 TFSI Design	40880	+2918	10%	E
35 TDI Design	45790	+2451	10%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	55550	+11031	5%	D
Q3 Sportback				
35 TFSI Design	43390	+3119	5%	E
35 TDI Design	48290	+2599	5%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	58050	+13153	6%	D
Q4 e-Tron				
45	46990	-3000	5%	Elec
55 S line Quattro	70450	0	5%	Elec
Q4 Sportback e-Tron				
45	46990	-3000	5%	Elec
55 S line Quattro	72450	0	4%	Elec
A5 (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	45500	+4819	0%	E
2.0 TFSI 150 S line	54670	+4819	4%	E

	Prix en €	Bonus <sup>(1)</sup> ou malus	Remise possible	Energie
2.0 TFSI 204 S line	50570	+4819	4%	E
S5	79750	+19139	2%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	53600	+3735	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S line	62770	+3735	4%	D
A5 Avant (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	47000	+5402	0%	E
2.0 TFSI 150 S line	50170	+5402	8%	E
2.0 TFSI 204 S line	61070	+5634	8%	E
S5	81250	+23747	0%	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+4060	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S line	64270	+4060	8%	D
Q5 (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57550	+6426	0%	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	65950	+6426	0%	E
SQ5	98930	+57351	0%	E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61470	+10793	0%	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	69870	+10793	0%	D
Q5 Sportback (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	59750	+6726	nc	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	68150	+6726	nc	E
SQ5	101130	+58131	nc	E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	63670	+10604	nc	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	72070	+10604	nc	D
Q6 e-tron (nouveau)				
251 Design	72170	0	0%	Elec
251 S line	78270	0	4%	Elec
Performance S line	81500	0	5%	Elec
Quattro S line	87550	0	5%	Elec
SQ6	99870	0	2%	Elec
Q6 e-tron Sportback (nouveau)				
251 Design	74570	0	6%	Elec
251 S line	78670	0	6%	Elec
Performance S line	83900	0	6%	Elec
Quattro S line	89950	0	6%	Elec
SQ6	102270	0	6%	Elec
A6 Avant (nouvelle)				
2.0 TDI 204 Hybride S line	74450	nc	nc	D
A6 e-tron Sportback (nouvelle)				
285 Design	86420	0	6%	Elec
285 S line	73310	0	6%	Elec
Performance S line	84080	0	6%	Elec
Quattro S line	91210	0	6%	Elec
S6	105020	0	6%	Elec
A6 e-tron Avant (nouvelle)				
285 Design	87920	0	6%	Elec
285 S line	74810	0	4%	Elec
Performance S line	85580	0	4%	Elec
Quattro S line	92710	0	4%	Elec
S6	106520	0	4%	Elec
e-Tron GT (nouvelle)				
S Base	128250	0	0%	Elec
S	138250	0	1%	Elec
RS	162400	0	0%	Elec
RS Performance	175350	0	3%	Elec
Q7 (nouveau)				
SQ7	133130	+70 000	0%	E
55 TFSI e S line	97 170	+12 800	6%	PHEV
55 TFSI e Avus	110 320	+12 800	6%	PHEV
60 TFSI e Compétition	105 480	+12 800	9%	PHEV
50 TDI S line	91 150	+70 000	0%	D
Q8 (nouveau)				
SQ8	137 720	+70 000	6%	E
RS Performance	191 550	+70 000	6%	E
55 TFSI e S line	108 960	+13 700	7%	PHEV
55 TFSI e Avus	116 980	+13 700	7%	PHEV
60 TFSI e Compétition	115 280	0	8%	PHEV
Q8 e-Tron				
50 S line	80 100	0	12%	Elec
55 S line	98 900	0	12%	Elec
55 Avus	107 300	0	5%	Elec
S	111 100	0	8%	Elec
Q8 e-Tron Sportback				
50 S line	91 700	0	5%	Elec
55 S line	101 400	0	5%	Elec
55 Avus	109 900	0	0%	Elec
S	113 700	0	15%	Elec
A8				
S8	170 967	70 000	8%	E
60 TFSI e Advanced	198 749	+11 000	32%	PHEV
50 TDI Advanced	118 185	+69 030	8%	D

BENTLEY		8			
Flying Spur V8	212773	+70 000	nc	E	
Flying Spur Speed	280975	+70 000	nc	E	
Flying Spur Mulliner W12	301412	+70 000	0%	E	
Flying Spur Hybrid	219128	+14 150	nc	PHEV	
Continental GT V8	228992	+70 000	0%	E	
Continental GT S	253050	+70 000	nc	E	
Continental GT Speed	282454	+70 000	nc	E	
Continental GT Mulliner W12	320168	+70 000	nc	E	
Continental GTC	249681	+70 000	nc	E	
Continental GTC S	279673	+70 000	nc	E	
Continental GTC Speed	310689	+70 000	nc	E	
Continental GTC Mulliner W12	352195	+70 000	nc	E	
Bentayga V8	208538	+70 000	0%	E	
Bentayga S V8	238790	+70 000	nc	E	
Bentayga Hybrid	208538	+14 300	nc	PHEV	



	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Eco-G 140 Journey	28300	nc	0%	GPL
<b>DS AUTOMOBILES</b>				
<b>DS 3</b>				
1.2 Hybride 145 Pallas	35200	0	4%	FHEV
1.2 Hybride 145 Edition France	35900	0	4%	FHEV
1.2 Hybride 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
<b>DS 4</b>				
1.2 PureTech 130 Pallas	38450	+1276	nc	E
1.2 PureTech 130 Etoile - Alcantara	42750	+1276	17%	E
1.2 Hybride 145 Pallas	39950	+125	15%	FHEV
1.2 Hybride 145 Etoile - Alcantara	44250	+125	15%	FHEV
1.2 Hybride 145 Etoile - Cuir Nappa	46750	+125	15%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Alcantara	61000	0	10%	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Cuir Nappa	63500	0	10%	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63800	0	10%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	39400	+1172	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Etoile - Alcantara	43700	+1172	17%	D
<b>DS 7</b>				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	68650	0	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63150	0	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas	64750	+360	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 A. de St Exupéry AWD	69350	+360	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70000	+360	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 360 A. de St Exupéry AWD	74550	+850	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	75800	+850	11%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	49750	+2205	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Antoine de St Exupéry	54350	+2205	nc	D
<b>N°8 (nouveau)</b>				
FWD Pallas	59200	0	nc	Elec
FWD Etoile	66480	0	nc	Elec
FWD Long Range Pallas	63300	0	nc	Elec
FWD Long Range Etoile	70900	0	nc	Elec
AWD Long Range Etoile	74600	0	nc	Elec
<b>DS 9</b>				
E-Tense 250 Rivoli+	68500	+640	8%	PHEV
E-Tense 250 Opéra	76900	+640	3%	PHEV
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	79850	+1310	8%	PHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	87950	+1310	3%	PHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	89500	+1310	3%	PHEV
<b>FERRARI</b>				
Roma	246524	+70 000	nc	E
12Cilindri	387751	+70 000	nc	E
12Cilindri Spider	427056	+70 000	nc	E
296 GTB	315377	+2049	nc	PHEV
296 GTS	423514	+2726	nc	PHEV
SF90 Stradale	770000	+18558	nc	PHEV
SF90 Spider	465714	+4818	nc	PHEV
F80	3600000	+70 000	nc	PHEV
Purosangue	364229	+70 000	nc	E
<b>FIAT</b>				
<b>Panda Classic (nouvelle)</b>				
1.0 70 BSG Hybrid City	15900	+50	7%	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	17900	+125	7%	E
<b>500e</b>				
23,8 kWh (RED)	30400	-3000	12%	Elec
23,8 kWh La Prima	34400	-3000	7%	Elec
42 kWh La Prima	37900	-3000	7%	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3000	10%	Elec
Abarth	38900	-3000	9%	Elec
Abarth Pack	38900	-3000	9%	Elec
<b>500e 3+1</b>				
23,8 kWh (RED)	32400	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	36900	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	39900	-3000	7%	Elec
<b>500e Cabriolet</b>				
23,8 kWh (RED)	33800	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	37900	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	41900	-3000	7%	Elec
Abarth Pack	42900	-3000	12%	Elec
Abarth Turismo	44900	-3000	5%	Elec
<b>Grande Panda (nouvelle)</b>				
Electricque 113 (RED)	24900	-3000	8%	Elec
Electricque 113 La Prima	27900	-3000	8%	Elec
<b>600</b>				
1.2 Hybrid 100	24900	0	4%	FHEV
1.2 Hybrid 100 La Prima	29900	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid 136 La Prima e (RED)	31400	0	9%	FHEV
Abarth Turismo	35900	-3000	13%	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	44900	-3000	nc	Elec
Abarth Pack	48900	0	nc	Elec
<b>Tipo (nouvelle)</b>				
1.6 Multijet 130	16900	+260	0%	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+260	0%	D
<b>FORD</b>				
<b>Puma (nouveau)</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	+230	11%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+400	11%	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	31590	+400	10%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+1074	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33990	-3000	4%	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-3000	4%	Elec
<b>Focus</b>				
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	40490	+40 468	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	+650	13%	D
<b>Focus Active</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	+260	8%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	+310	8%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	+898	8%	D
<b>Focus SW</b>				
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	+40 468	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	+818	5%	D
<b>Focus SW Active</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	+310	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+983	9%	D
<b>Kuga (nouveau)</b>				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+540	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	48090	+590	10%	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	+590	10%	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Titanium	39490	0	10%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexiFuel ST-Line X Explorer (nouveau)	44490	0	10%	E85
170 Standard Range	43900	-3000	7%	Elec
286 Extended Range	46900	-3000	7%	Elec
340 Extended Range AWD	53900	0	7%	Elec
<b>Capri (nouvelle)</b>				
170 Standard Range	46400	-3000	2%	Elec
286 Extended Range	49400	0	2%	Elec
340 Extended Range	56400	0	2%	Elec
<b>Mustang (nouvelle)</b>				
GT	69300	+70 000	0%	E
Dark Horse	71300	+70 000	0%	E
<b>Mustang Convertible (nouvelle)</b>				
GT	63900	+70 000	0%	E
<b>Mustang Mach-E</b>				
268 Standard Range	52990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	10%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	68990	0	10%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	10%	Elec
GT	81990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec
<b>Tourneo Connect</b>				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+2370	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+540	8%	D
<b>HONDA</b>				
<b>Jazz (nouvelle)</b>				
eHEV Advance	30190	0	6%	FHEV

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
<b>Jazz Crosstar (nouvelle)</b>				
eHEV Advance	31510	0	nc	FHEV
<b>HR-V</b>				
eHEV Executive	34340	+240	18%	FHEV
<b>e:Ny1 (nouveau)</b>				
Advance	47700	0	28%	Elec
<b>Civic (nouvelle)</b>				
eHEV Executive	37720	0	7%	FHEV
eHEV Sport	39020	+50	7%	FHEV
Type R	67220	+48 901	7%	E
Type R S	65800	+45 990	7%	E
<b>ZR-V (nouveau)</b>				
eHEV Sport	45950	+650	4%	FHEV
<b>CR-V (nouveau)</b>				
eHEV Executive	54980	+3 213	4%	FHEV
PHEV Advance Tech	63150	+1 880	2%	FHEV
<b>HYUNDAI</b>				
				
<b>i10</b>				
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
<b>Instar (nouveau)</b>				
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
<b>Inter Cross (nouveau)</b>				
49 kWh Creative	30450	0	nc	Elec
49 kWh Executive	31950	0	nc	Elec
<b>i20</b>				
1.2 79 Initia	20200	+150	7%	E
1.2 79 Intuitive	21600	+150	9%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22800	+150	9%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	24300	+150	6%	E
<b>Bayon (nouveau)</b>				
1.0 T-GDi 100 Initia	23000	+150	5%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24900	+150	5%	E
<b>Kona</b>				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	28100	+400	6%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	30450	+400	11%	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	33300	+1 629	11%	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	36450	+1 629	6%	E
Hybrid 129 Intuitive	34350	0	0%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36700	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	36850	-3000	10%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3000	10%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3000	10%	Elec
<b>i30 (nouvelle)</b>				
1.0 T-GDi 100 Creative	29200	+540	8%	E
1.5 T-GDi 140 Hybrid 48V N Line DCT	36650	+2 205	11%	E
<b>i30 SW (nouvelle)</b>				
1.0 T-GDi 100 Creative	30200	+540	14%	E
<b>Ioniq 5</b>				
170 Intuitive	44800	0	6%	Elec
229 Intuitive	48900	0	6%	Elec
229 Creative	52400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	62800	0	5%	Elec
N	78000	0	0%	Elec
<b>Tucson</b>				
Hybrid 215 Initia	37550	+900	14%	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39450	+900	10%	FHEV
Plug-In 253 Creative	47200	+250	8%	PHEV
Plug-In 253 Executive	53200	+250	8%	PHEV
<b>Ioniq 6</b>				
229	52400	0	7%	Elec
325 HTrac	65400	0	7%	Elec
<b>Nexo</b>				
Executive	80800	0	0%	Hyd
<b>Santa Fé (nouveau)</b>				
Hybrid 215 Intuitive	50400	+7 526	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	54300	+7 526	0%	FHEV
Plug-In 253 Creative HTrac	62700	+4 800	8%	PHEV
Plug-In 253 Executive	66700	+4 800	8%	PHEV
<b>Staria (nouveau)</b>				
Hybrid 215 Creative	57400	+30 497	7%	FHEV
<b>JAGUAR</b>				
				
<b>E-Pace</b>				
P270e S R-Dynamic	63800	+5 550	3%	PHEV
P270e SE R-Dynamic	67100	+5 550	3%	PHEV
D200 S R-Dynamic	58400	+14 050	0%	D
D200 SE R-Dynamic	61900	+14 050	nc	D
<b>F-Pace</b>				
SVR	115100	+70 000	nc	E
P400e SE R-Dynamic	89700	+6 050	7%	PHEV
D200 MHEV SE R-Dynamic	74100	+15 001	4%	D
D300 MHEV SE R-Dynamic	63900	+66 584	4%	D
<b>I-Pace</b>				
EV400 SE R-Dynamic	83100	0	nc	Elec
<b>Jeep</b>				
				
<b>Avenger</b>				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	24760	+450	4%	E
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Longitude	26760	0	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Altitude	28760	0	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 Upland 4xe	32760	+240	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 The North Face 4xe	38760	+240	4%	FHEV
Electric 156 Longitude	36500	-3000	3%	Elec
<b>Renegade</b>				
e-Hybrid 130	32190	+310	12%	FHEV
4xe 240 North Star	44900	+450	nc	PHEV
<b>Compass</b>				
e-Hybrid 130 Altitude	36900	+280	5%	E
4xe 190 Altitude	46950	+1 350	9%	PHEV
4xe 240 Summit	51450	+1 350	9%	PHEV
4xe 240 North Star	49450	+1 350	9%	PHEV
<b>Wrangler Unlimited</b>				
2.0 T 4x4 Sahara	81700	+11 090	0%	PHEV
<b>Grand Cherokee (nouveau)</b>				
4xe 380 Summit Reserve	96500	+18 170	10%	PHEV
<b>KIA</b>				
				
<b>Picanto (nouvelle)</b>				
1.0 DPI 63 Motion	16290	+100	5%	E
1.0 DPI 63 Active	17390	+100	5%	E
1.2 DPI 79 Active	17890	+190	5%	E
1.2 DPI 79 GT-Line	18790	+190	4%	E
<b>Stonic</b>				
1.0 T-GDi 100 Motion	22790	+260	10%	E
<b>EV3 (nouveau)</b>				
204 58,3 kWh	35990	0	0%	Elec
204 58,3 kWh Earth	38390	0	3%	Elec
204 81,4 kWh Earth	43090	0	3%	Elec
204 81,4 kWh GT-Line	45990	0	1%	Elec
<b>Ceed</b>				
1.0 T-GDi 100 Active	27990	+360	16%	E
1.0 T-GDi 100 GT-Line	30790	+360	10%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	31990	+740	10%	E
<b>Ceed SW</b>				
1.0 T-GDi 100 Active	28990	+540	10%	E
1.0 T-GDi 100 GT-Line	32290	+540	7%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	33490	+818	7%	E
Hybride Rechargeable Premium	45040	0	8%	PHEV
<b>ProCeed</b>				
1.5 T-GDi 140 GT-Line	33250	+818	8%	E
<b>XCeed</b>				
1.0 T-GDi 100 Motion	28650	+1 074	8%	E
1.5 T-GDi 140 Active	31050	+1 761	8%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line Premium	34050	+1 761	nc	E
Hybride Rechargeable Lounge	41340	0	12%	PHEV
<b>Niro</b>				
Hybride Motion	34090	0	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Motion	40940	0	4%	FHEV
Hybride Rechargeable Active	41940	0	4%	FHEV
EV Active	46890	0	24%	Elec
EV Premium	48290	0	24%	Elec



MINI (suite)	Prix en €	Bonus (¹) ou malus	Remise possible	Energie
John Cooper Works	38950	+2544	nc	E
Cooper E	34000	0	7%	Elec
Cooper SE	43900	0	7%	Elec
Cooper SE Classic	43710	0	7%	Elec
John Cooper Works	42350	0	nc	Elec
<b>Hatch 5p (nouvelle)</b>				
Cooper C Essential	30500	+1074	nc	E
Cooper C Classic Pack XS	32880	+1074	3%	E
Cooper S Classic Pack XS	38880	+1761	3%	E
Cooper S Favourite Pack S	40210	+1761	2%	E
<b>Cabrio (nouveau)</b>				
Cooper C Classic	33450	+2544	nc	E
Cooper S Classic	38900	+2726	nc	E
Cooper S Favourite	40720	+2726	nc	E
John Cooper Works	44850	+4279	nc	E
<b>Aceman (nouveau)</b>				
E Essential	36000	0	0%	Elec
E Classic	40160	0	0%	Elec
SE Classic	44810	0	0%	Elec
SE Favourite	46020	0	0%	Elec
SE JCW	47950	0	0%	Elec
John Cooper Works	45450	0	0%	Elec
<b>Countrymen (nouveau)</b>				
Cooper	40000	+818	nc	E
John Cooper Works	61350	+26302	nc	E
<b>MITSUBISHI</b>				
<b>Space Star</b>				
1.2 Mivec 71 Inform	16490	0	14%	E
<b>Colt (nouvelle)</b>				
1.0 MPI 67 Invite	18990	+170	9%	E
1.0 MPI-T 91 Intense	23190	+170	9%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	29490	0	7%	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	30490	0	7%	FHEV
<b>ASX (nouveau)</b>				
1.0 MPI-T 91 Invite	27190	+898	nc	E
1.3 Di-T MHEV 140 Intense	31290	+898	nc	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	35890	0	nc	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	39290	0	nc	FHEV
1.6 MPI-T GPL 101 Invite	27890	+230	nc	GPL
1.6 MPI-T GPL 101 Intense	31490	+230	nc	GPL
<b>Eclipse Cross</b>				
2.4 Mivec PHEV 188 Invite 4WD	42990	+1000	22%	FHEV
<b>Outlander (nouvel)</b>				
Invite	51590	+3050	5%	FHEV
Invite +	55790	+3050	5%	FHEV
<b>NISSAN</b>				
<b>Juke (nouveau)</b>				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+818	12%	E
Hybrid 143 Acenta	30700	0	7%	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta	33200	0	7%	FHEV
<b>Qashqai (nouveau)</b>				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	34700	+1761	5%	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	36900	+2049	11%	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	40000	+1901	11%	E
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	43200	+1901	5%	E
e-Power 190 Tekna	45000	+800	5%	FHEV
e-Power 190 N-Design	45400	+800	5%	FHEV
<b>Ariya</b>				
63 kWh 218 Engage	39300	0	7%	Elec
63 kWh 218 Advance	41800	0	9%	Elec
87 kWh 242 Advance	49300	0	9%	Elec
87 kWh 242 Evolve	52800	0	8%	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55900	0	8%	Elec
Nismo	59300	0	11%	Elec
<b>X-Trail</b>				
e-Power 204 Acenta	43900	+2360	10%	FHEV
e-4orce 213 Acenta	46100	+4874	10%	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48300	+4986	13%	FHEV
<b>OPEL</b>				
<b>Corsa</b>				
1.2 Turbo 100 GS	22600	+170	7%	E
1.2 Turbo Hybrid 100 GS	25400	0	9%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	27300	0	9%	FHEV
Electric 136	32000	-3000	9%	Elec
Electric 156 GS	35000	-3000	9%	Elec
<b>Frontera (nouveau)</b>				
1.2 Turbo Hybrid 100 Edition	24500	+170	1%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition	26000	+170	1%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	28500	+170	1%	FHEV
Electric 113 Edition	29000	-3000	1%	Elec
Electric 113 GS	31500	-3000	1%	Elec
<b>Mokka (nouveau)</b>				
1.2 Turbo 130 Edition Auto.	28500	+1172	10%	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	30500	+1172	10%	E
1.2 Turbo 136 GS	28500	+360	10%	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	31500	0	9%	FHEV
Electric 156 Edition	36900	-3000	9%	Elec
Electric 156 GS	38900	-3000	9%	Elec
<b>Astra</b>				
1.2 Turbo 130 GS	32800	nc	10%	E
1.2 Turbo Hybride 136 GS	36100	0	24%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	44050	0	20%	FHEV
GSe	49150	0	7%	FHEV
1.5 Diesel 130 Edition Auto.	33550	nc	nc	D
1.5 Diesel 130 GS Auto.	37000	nc	10%	D
Electric 156 Edition	38990	-4000	12%	Elec
Electric 156 GS	40990	-4000	12%	Elec
<b>Astra Sports Tourer</b>				
1.2 Turbo 130 GS	33950	nc	6%	E
1.2 Turbo Hybride 136 GS	37250	0	8%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	45200	0	6%	FHEV
1.5 Diesel 130 GS Auto.	38150	+450	6%	D
Electric 156 Edition	40140	-3000	13%	Elec
Electric 156 GS	42140	-3000	13%	Elec
<b>Grandland (nouveau)</b>				
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition	37000	+1010	5%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	40400	+1010	4%	FHEV
Hybride Rechargeable 195 GS	45990	+1710	5%	FHEV
Electric 73 kWh 213 Edition	42490	-3000	5%	Elec
Electric 73 kWh 213 GS	44990	-3000	5%	Elec
Electric 82 kWh 213 GS	45990	-3000	5%	Elec
<b>Combo Life (nouveau)</b>				
Electric Elegance	36950	-3000	nc	Elec
<b>PEUGEOT</b>				
<b>208</b>				
1.2 Turbo 100 Style	21150	+150	13%	E
1.2 Turbo 100 Allure	23050	+150	13%	E
1.2 Hybrid 110 Style	23550	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 110 Allure	25450	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 110 GT	27350	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	28250	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	28150	0	8%	FHEV
électrique 136 ch Style	28000	-3000	10%	Elec
électrique 136 Allure	36100	-3000	10%	Elec
électrique 156 Allure	37400	-3000	10%	Elec
électrique 156 GT	39300	-3000	10%	Elec
<b>2008</b>				
1.2 Turbo 100 Style	27000	+400	14%	E
1.2 Turbo 100 Allure	28900	+400	14%	E
1.2 Hybrid 145 Style	30900	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	32700	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	34400	0	10%	FHEV
Electric 136 Style	36000	-3000	11%	Elec
Electric 136 Allure	38000	-3000	11%	Elec
Electric 156 Style	38000	-3000	11%	Elec
Electric 156 Allure	40000	-3000	11%	Elec
Electric 156 GT	41700	-3000	11%	Elec
<b>308</b>				
1.2 Hybrid 145 Style	32250	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	34100	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	36700	0	7%	FHEV
PHEV 180 Allure	42820	0	13%	FHEV
PHEV 180 GT	45820	0	13%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Style	34720	+400	10%	D

	Prix en €	Bonus (¹) ou malus	Remise possible	Energie
1.5 BlueHDi 130 Allure	36570	+400	21%	D
Electrique 156 Style	42500	-3000	17%	Elec
Electrique 156 Allure	43900	-3000	17%	Elec
Electrique 156 GT	46250	-3000	17%	Elec
308 SW				
1.2 Hybrid 145 Style	33250	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	35100	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	37700	0	8%	FHEV
PHEV 180 Allure	43820	0	11%	FHEV
PHEV 180 GT	46820	0	11%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Style	35720	+450	11%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure	37570	+450	19%	D
Electrique 156 Style	42500	-3000	10%	Elec
Electrique 156 Allure	43900	-3000	10%	Elec
Electrique 156 GT	46250	-3000	10%	Elec
3008				
1.2 Hybrid 145 Allure	38990	+260	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	43480	+260	12%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	43480	+1050	6%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	47990	+1050	6%	FHEV
Electrique 210 Allure	44990	-3000	4%	Elec
Electrique 210 GT	46990	-3000	4%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie Allure	46990	-3000	4%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie GT	51490	0	4%	Elec
408				
1.2 Hybrid 145 Allure	37300	+75	13%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	41300	+75	13%	FHEV
PHEV 225 GT	51250	0	18%	FHEV
Electrique 210 Allure	43900	-3000	4%	Elec
Electrique 210 GT	45900	-3000	4%	Elec
508				
Plug-in Hybrid 180 Allure	50200	0	7%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	52100	0	7%	FHEV
Peugeot Sport Engineered	70650	+660	7%	FHEV
508 SW				
Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	9%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	53400	0	9%	FHEV
Peugeot Sport Engineered	71950	+920	8%	FHEV
5008 (nouveau)				
1.2 Hybrid 145 Allure	40990	+790	3%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	45480	+790	4%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	45480	+2720	nc	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	49990	+2720	nc	FHEV
Electrique 210 Allure	46990	-3000	2%	Elec
Electrique 210 GT	51490	0	2%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie Allure	51490	0	2%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie GT	55990	0	2%	Elec
Rifter				
Electrique 136 Allure Taille M	37950	-3000	nc	Elec
Electrique 136 GT Taille XL	43250	-3000	nc	Elec
PORSCHE				
718 Boxster				
Spyder RS	162500	+70 000	0%	E
718 Cayman				
GT4 RS	162000	+70 000	0%	E
911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	131 700	+70 000	0%	E
Carrera T	145 100	+70 000	0%	E
Carrera S	167 300	+70 000	nc	E
Carrera GTS	174 900	+70 000	0%	E
911 Targa (nouvelle)				
4 GTS	197 400	+70 000	nc	E
911 Cabriolet (nouvelle)				
Carrera	145 900	+70 000	nc	E
Carrera T	159 300	+70 000	nc	E
Carrera S	171 500	+70 000	nc	E
Carrera GTS	189 100	+70 000	nc	E
Taycan (nouvelle)				
Propulsion	105 011	0	0%	Elec
4S	124 296	0	0%	Elec
GTS	167 787	0	nc	Elec
Turbo	179 980	0	0%	Elec
Turbo S	216 207	0	0%	Elec
Turbo GT	246 538	0	0%	Elec
Taycan Sport Turismo (nouvelle)				
Propulsion	106 027	0	0%	Elec
4S	125 300	0	0%	Elec
GTS	163 834	0	0%	Elec
Turbo	180 550	0	0%	Elec
Turbo S	216 187	0	0%	Elec
Taycan Cross Turismo (nouvelle)				
4	117 450	0	0%	Elec
4S	130 068	0	0%	Elec
Turbo	181 045	0	0%	Elec
Turbo S	216 892	0	0%	Elec
Panamera				
2.9	109 728	+70 000	0%	E
GTS	167 787	+70 000	0%	E
4 E-Hybrid	125 308	+8 150	0%	FHEV
4S E-Hybrid	140 640	+8 900	0%	FHEV
Turbo E-Hybrid	200 434	+12 050	0%	FHEV
Turbo S E-Hybrid	232 397	+12 200	0%	FHEV
Macan (nouveau)				
Propulsion	82 959	0	0%	Elec
4	86 439	0	0%	Elec
4S	93 091	0	0%	Elec
Turbo	116 910	0	0%	Elec
Cayenne (nouveau)				
3.0	102 200	+70 000	0%	E
S	122 400	+70 000	0%	E
GTS	144 700	+70 000	0%	E
E-Hybrid	118 900	+14 000	1%	FHEV
S E-Hybrid	128 700	+13 550	1%	FHEV
Turbo E-Hybrid	168 400	+18 350	1%	FHEV
Cayenne Coupé (nouveau)				
3.0	105 900	+70 000	0%	E
S	127 400	+70 000	0%	E
GTS	146 100	+70 000	0%	E
E-Hybrid	118 600	+14 900	1%	FHEV
S E-Hybrid	130 700	+14 450	1%	FHEV
Turbo E-Hybrid	162 000	+19 100	1%	FHEV
RENAULT				
Clio				
1.0 ScE 65 Evolution	19600	+210	13%	E
1.0 Tce 90 Evolution	21200	+170	13%	E
1.0 Tce 90 Techno	22700	+170	12%	E
1.0 Tce 90 Esprit Alpine	25000	+190	12%	E
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	24200	0	9%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Techno	25700	0	9%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine	28000	0	9%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Evolution	29700	0	13%	GPL
1.5 Blue dCi 100 Evolution	22900	0	13%	D
5 E-Tech (nouvelle)				
120 Autonomie Urbaine Evolution	27990	-3000	0%	Elec
120 Autonomie Urbaine Techno	29990	-3000	5%	Elec
150 Autonomie Confort Techno	33490	-3000	5%	Elec
150 Autonomie Confort Iconic Cinq	35490	-3000	0%	Elec
150 Autonomie Confort Roland-Garros	36490	-3000	nc	Elec
Captur (nouveau)				
1.0 Tce 90 Evolution	25600	+818	19%	E
1.0 Tce 90 Techno	28900	+740	19%	E
E-Tech Full Hybrid 145 Evolution	29700	0	12%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 145 Techno	32000	0	12%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	34300	0	12%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Evolution	26100	+210	19%	GPL
1.0 Eco-G 100 Techno	28400	+210	19%	GPL
4 E-Tech (nouvelle)				
120 Autonomie Urbaine Evolution	29990	-3000	nc	Elec
150 Autonomie Confort Evolution	33490	-3000	nc	Elec
150 Autonomie Confort Techno	35490	-3000	nc	Elec
150 Autonomie Cofort Iconic	37490	-3000	nc	Elec
Megane E-Tech				
220 Autonomie confort Techno	39500	-3000	7%	Elec
220 Autonomie confort Esprit Alpine	41500	-3000	nc	Elec





★★★★★  
4.7/5  
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS\*

# Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

☎ 05 65 100 100  
[www.retro.fr](http://www.retro.fr)

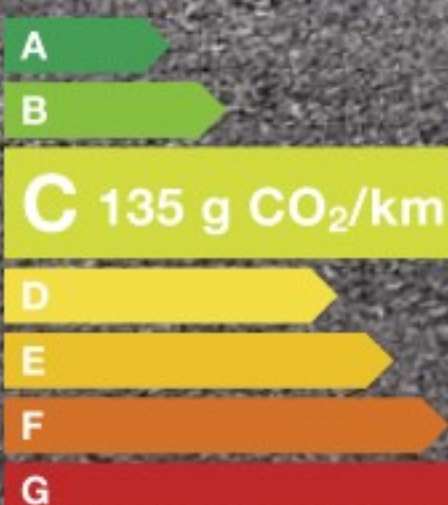


# Il se met à votre place, à votre place.



## Volkswagen T-Cross.

Avec système d'assistance\* aux manœuvres  
de stationnement Park Assist.\*  
Paré à toutes vos éventualités.



\* En option, les technologies d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.

**Modèle présenté :** T-Cross R-line, certains équipements présentés peuvent être en option.

Cycles mixtes du T-Cross R-Line (l/100 km) WLTP : 5,9. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP : 135.

Valeurs au 01/01/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer