

SCOOP**Elle arrive en 2026**

Dossier essais P.24

STARS BRADÉES



Jusqu'à **12 800 € de rabais**
C'est le moment d'acheter !



Dacia prépare la petite sœur de la Sandero

P. 16

Match P. 34**BMW Série 2/Audi A3**

Le duel des petites berlines chics

**Evénement** P. 6

Voitures électriques

**La carte grise gratuite
C'EST FINI!**

SPÉCIAL OCCASION

Accident dissimulé par le vendeur: quels sont vos recours ? P. 54



VW Golf 4 essence: les bonnes versions à moins de 4 000 € P. 52



Essai

P. 40

Que vaut le Renault Rafale hybride rechargeable au quotidien ?

**Formule 1**

P. 56

Dans les coulisses de Canal+ avec Laurent Dupin



L 14629 - 1911 - F: 2,50 €





RENAULT RAFALE HYPER HYBRID E-TECH 4X4 300 CH RECHARGEABLE

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

490€ à partir de
/mois⁽³⁾

2 mois de loyer offerts⁽⁴⁾

LLD 37 mois, 1^{er} loyer 5 500€
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁵⁾

profiter
de l'offre





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

modèle présenté : Renault rafale atelier alpine hyper hybrid e-tech 4x4 300 ch rechargeable avec options **662€/mois⁽⁶⁾**, 1^{er} loyer 5500€. contrat sérénité Renault inclus pour 1€/mois⁽⁵⁾ (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 atelier alpine hyper hybrid 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 415100 500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702002221 rcs bobigny. restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais de remise en état standard et km sup. (4) 3^e et 4^e loyers offerts si lld. (5) contrat sérénité Renault selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat lld peut être souscrit sans ce contrat. détail points de vente et renault.fr. offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande Renault rafale e-tech neuf du 1^{er} au 30/04/25. consommations mixtes min/max (l/100 km)*: 0,5/5. émissions co₂ (g/km)*: 12/113. *selon norme wltp.

Renault recommande Castrol

renault.fr

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



SKODA | 130
ANS

Škoda Fabia

La citadine qui n'a pas peur
des grandes distances.



À partir de

199 €/mois⁽¹⁾
sans apport

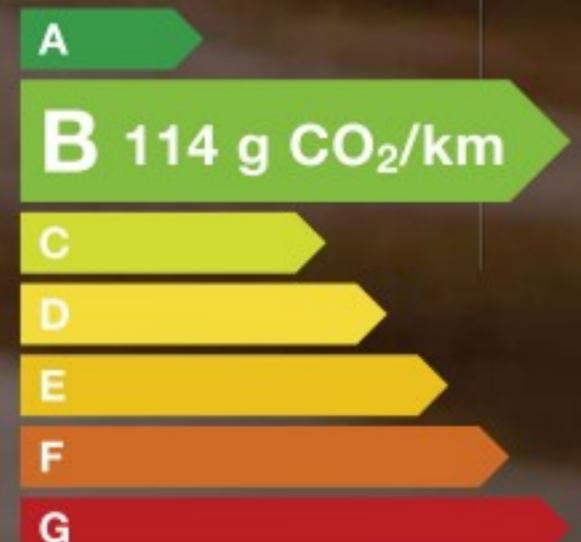
LLD 37 mois

Disponible immédiatement

Modèle présenté : Fabia Selection 1.0 TSI 95 ch BVM avec options, loyer de **297 €/mois** sur 37 mois, remise de 4550 € déduite.

Offre valable du 01/04/2025 au 30/06/2025. (1) **Fabia Selection 1.0 TSI 95 ch BVM en location longue durée 37 mois / 30 000 km maximum, remise de 4 550 € déduite** hors assurances facultatives. Loyer de 199 €/mois sur 37 mois. Offre à particuliers chez tous les distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - SARL de droit allemand - Capital social : 318 279 200 € - Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 av. de la Demi-Lune. 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise : 451 618 904 - Administration et adresse postale : 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 Fabia : cycles mixtes (l/100km) min - max : WLTP : 5,1 - 5,6. Rejets de CO₂ (g/km) min - max : WLTP : 115 - 128. Valeurs au 05/11/2024. Susceptibles d'évolution.



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

Sommaire

Numéro 1911 – Semaine du 18 au 24 avril 2025

ACTU

- 6 **L'événement** La carte grise gratuite pour les électriques, c'est fini!
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **La photo** de la semaine
- 16 **Les nouveautés** La future citadine électrique de Dacia
- 20 **Les voitures** de la semaine: à bord du Smart #5



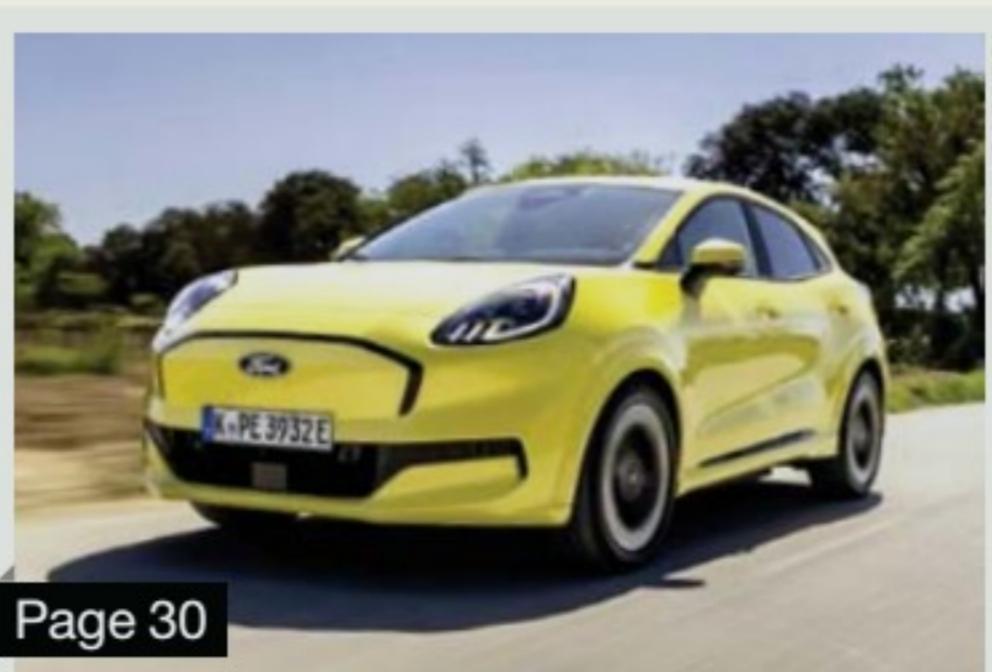
Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Stars bradées: c'est le moment d'acheter?
- 30 **Panoramique** Le Ford Puma électrique Gen-E de 168 ch
- 34 **Match** La nouvelle BMW Série 2 Gran Coupé défie l'Audi A3 Berline
- 38 **Essai** Le Jeep Avenger 4xe de 145 ch
- 40 **Testé au quotidien** Le Renault Rafale hybride rechargeable
- 42 **On a tout essayé!** L'Aston Martin Vanquish V12 5.2 de 835 ch



GUIDE PRATIQUE

- 44 **Les coachs Auto Plus** Six kits mains libres Bluetooth à moins de 60 € testés
- 46 **Acheter une voiture d'occasion** Spécial boîtes automatiques
- 51 **Ça vous est arrivé**
- 52 **Les stars de l'occasion** Une Volkswagen Golf 4 essence à moins de 4 000 €
- 54 **Le coin des experts** Voiture accidentée: peut-on faire annuler la vente d'une occasion?



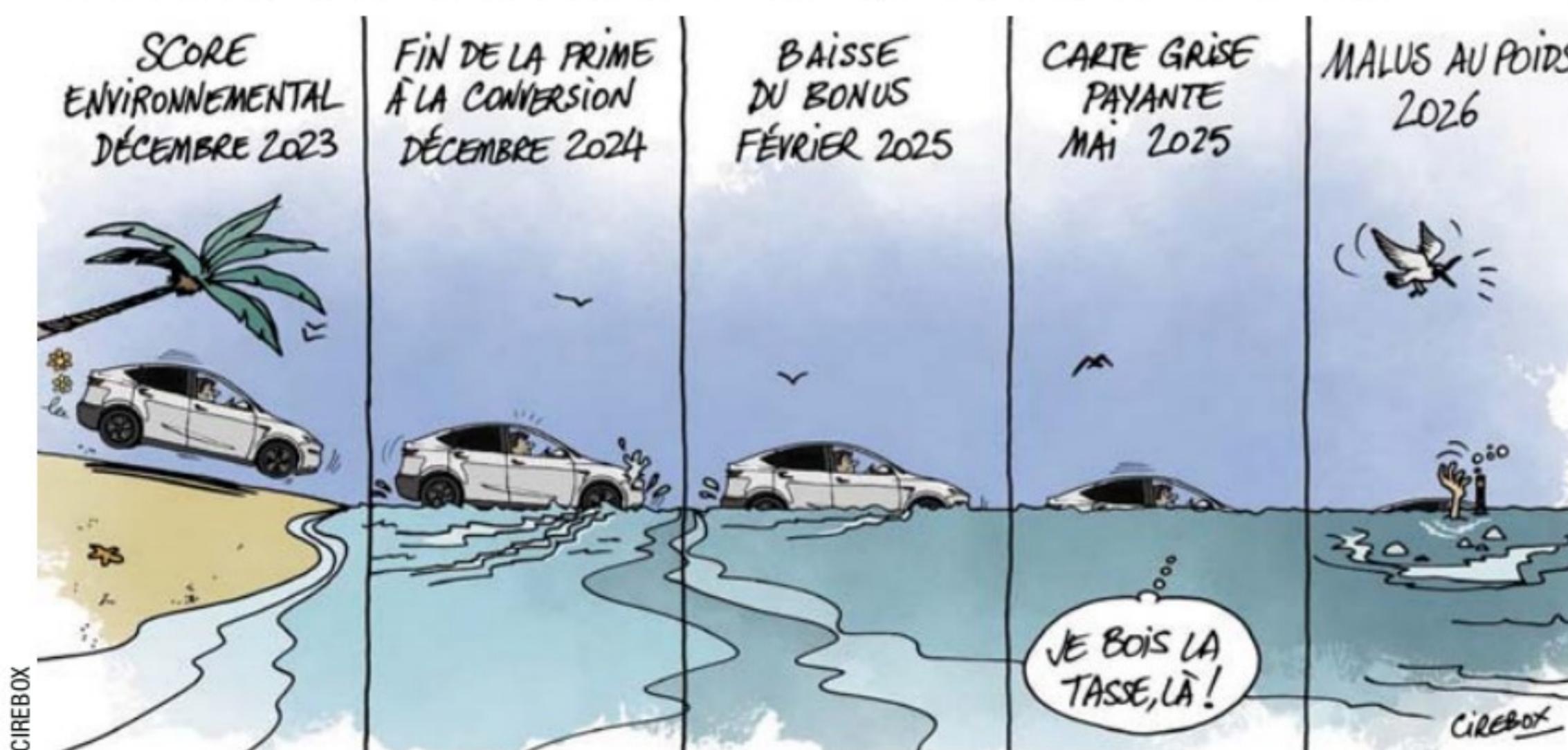
MAGAZINE

- 56 **Le sport** Formule 1: dans les coulisses de Canal+
- 58 **Auto Plus Classiques** La Mini Clubman Estate (1969)
- 60 **Le prix des voitures neuves**



Trait d'humeur

25 % d'électriques vendues cette année? Ça risque de tomber à l'eau!



Service abonnement

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

Vacances, ponts... l'auto a du boulot!

Les récentes annonces fracassantes de Donald Trump sur les droits de douane auraient largement mérité qu'on y consacre un édito. Le problème, c'est que le temps d'écrire ce dernier, le dirigeant américain aura déjà peut-être changé (plusieurs fois) d'avis! Si les conséquences de cette inconstance présidentielle sur cette page de votre journal sont limitées, les effets sur l'économie et les industries concernées, dont l'automobile, sont d'une tout autre ampleur. Nous aurons, malheureusement, sans aucun doute de multiples occasions d'en reparler. En attendant, pensons un peu à nous évader.

Ce mois d'avril dessine un horizon bien agréable de jours "off", comme on dit pudiquement. Le week-end prolongé de Pâques marque ainsi le milieu des vacances de printemps et le seul chevauchement des trois zones. Cela signifie beaucoup de monde sur les routes, Bison Futé voyant déjà rouge sur la période, dimanche 20 avril exclu. Un bon entraînement pour le mois de mai qui s'annonce riche en débrayages. Les plus malins auront stratégiquement posé trois jours de congé pour les ponts, et pourquoi pas les 5, 6 et 7 mai pour un viaduc. Hormis en cas de destination lointaine, la voiture sera toujours le moyen de transport privilégié par la majorité d'entre vous. Pour sa praticité, bien sûr, avec la possibilité de partir quand on veut et la liberté de mouvement une fois la destination atteinte. Pour le coût, également, surtout lorsque l'on voyage en famille.

Bonne nouvelle, d'ailleurs, côté finances car, avec un cours du baril au plus bas – comme quoi les déclarations de Trump peuvent avoir des effets "positifs" –, les prix à la pompe devraient rester à des niveaux amicaux. Tant mieux pour les 97,3% (chiffres 2024 de AAA Data) de voitures du parc français roulant à l'essence ou au diesel. Pour les 2,7% d'électriques, soit un peu moins de 1,2 million de véhicules, ce sera l'occasion de se confronter à la gestion de la recharge lors des grands départs. Pour éviter l'engorgement, la radio Autoroute Info diffusera d'ailleurs des messages de "bonne conduite": "Rechargez dès que la batterie tombe à 20%, ne chargez pas au-delà de 80%, libérez la borne dès la charge terminée."

Une preuve supplémentaire que le conducteur d'une auto électrique est (trop) souvent lâché dans la nature sans en connaître le mode d'emploi exact... Dommage, car c'est le meilleur moyen de lui faire regretter son achat.

Mathieu



La carte grise grise

Cette année, la fête du muguet ne sera pas celle du budget des électro-convertis : dès le 1^{er} mai, ceux qui achèteront une voiture électrique devront payer plein pot leur carte grise. Révélations.

La parenthèse, qui aura duré cinq ans, s'apprête à se refermer sur le portefeuille des futurs propriétaires d'électriques, neuves ou d'occasion. Ainsi en ont décidé, sous l'impulsion du gouvernement, les régions. On rembobine : en 2020, l'Etat instaure une exonération nationale de la taxe sur les certificats d'immatriculation pour tous les véhicules électriques (VE). Un "cadeau" destiné à booster une énergie alors en devenir : il se vendait cette année-là 110913 VE, dont un tiers de Renault Zoe à la puissance fiscale modeste (2 à 3 CV). Soit un manque à gagner digeste pour les régions. L'année suivante, toutes rendaient également gratuite (ou divisaient son montant par deux) la carte grise des hybrides, E85 et GPL. Une générosité qui, avec le temps, a commencé à coûter cher.

65 % du marché était "exonérable"

Entre les véhicules à énergie alternative, dits "propres", et les électriques, les deux tiers du marché pouvaient, l'an dernier, prétendre à une carte grise gratis. Intenable, les taxes sur les immatriculations étant la troisième rentrée fiscale des régions après la TICPE⁽¹⁾ ! Résultat, dès 2024, l'exonération des hybrides & Cie est devenue l'exception. Et depuis mi-février 2025, elle a disparu ! Une décision sans appel du gouvernement, qui en a profité pour revenir également sur le régime d'exception des modèles électriques. Selon la loi de finance 2025, à compter du 1^{er} mai, ceux-ci seront soumis soit à un plein tarif, "soit à [un] tarif réduit (tarif nul ou demi-tarif) dans les conditions prévues par une délibération du conseil régional". Quels sont donc les conseils régionaux qui ont opté pour cette exonération ? Pour le savoir, nous les avons tous interrogés. Verdict : aucun, hormis les Hauts-de-France, qui demeure donc la seule région où la carte grise des électriques restera offerte. Partout ailleurs, elle deviendra payante dès le mois prochain ! Une décision quasi unanime, dictée par un argument commun : il s'agit de compenser les coupes du gouvernement sur leur budget. Du point de vue des régions, c'est un besoin impérieux. De celui des acheteurs, le coup est dur : il ne reste plus que quelques jours pour immatriculer son électrique quasiment⁽²⁾ à l'œil. Après, il sera trop tard.

A. SAUNIER



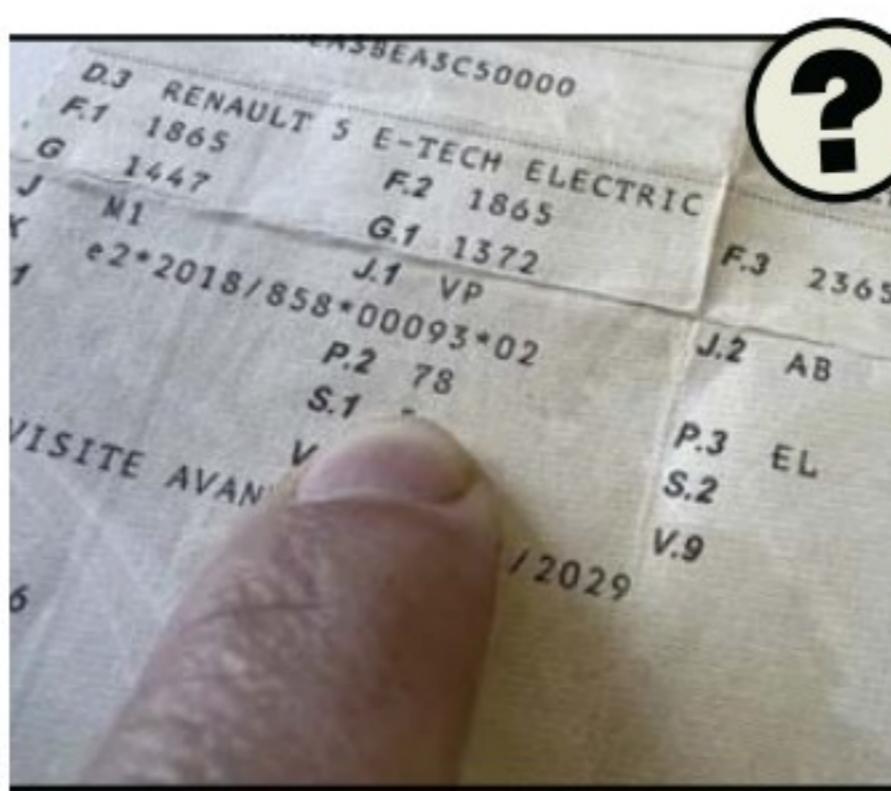
Nos très chères régions...

Région	Tarif du cheval fiscal	Nombre d'électriques menacées
Auvergne-Rhône-Alpes	43 €	37041
Bourgogne-Franche-Comté	55 €	10035
Bretagne	60 €	13631
Centre-Val de Loire	60 €	9400
Corse	43 €	2579
Grand Est	60 €	23991
Hauts-de-France	42 €	25562 (épargnées !)
Île-de-France	54,95 €	57312
Normandie	60 €	13863
Nouvelle-Aquitaine	53 €	24841
Occitanie	54,50 €	27687
Pays de la Loire	51 €	16312
Provence-Alpes-Côte d'Azur	59 €	28350

■ Entre 2024 et 2025, neuf régions ont augmenté le tarif de leur cheval fiscal, au point, pour quatre d'entre elles, d'atteindre le plafond légal de 60 € ! Résultat, le coût moyen de la taxe est passé de 45,30 € à près de 50 €, et même de 47,80 € à 53,50 € si l'on considère la seule métropole.

■ Notez que nous n'avons pas inclus l'outre-mer dans nos tableaux et dans nos estimations, car les ventes d'électriques y sont marginales.

■ Voyez le nombre d'électriques neuves (sur la base des ventes 2024) qui pourraient être frappées d'une taxe à l'immatriculation... Seules celles immatriculées dans les Hauts-de-France étant épargnées.



Comment est calculée la puissance fiscale d'une voiture électrique

L'administration utilise une formule barbare dédiée aux électriques : $(0,00018 \times \text{kW}^2) + (0,0387 \times \text{kW} + 1,34)$. Subtilité : la puissance en kilowatt est celle que la voiture est capable de délivrer en continu pendant 30 minutes (case P2 de la carte grise). Or, elle s'avère plus basse que celle mise en avant par les constructeurs : ici 78 kW contre 110 kW pour la Renault 5 E-Tech. Résultat : $(0,00018 \times 78^2) + (0,0387 \times 78 + 1,34) = 5,45$, arrondi à 5 ch fiscaux.

Actuïte, c'est fini !

La grosse addition

Pour estimer le supplément de recettes annuelles liées à la fin de l'exonération des chevaux fiscaux pour les voitures électriques (et celles dites "propres"), nous avons utilisé les données du marché 2024 compilées pour nous par AAA Data. Puis avons sorti la calculette.

1 500 000	chevaux fiscaux
sur les électriques neuves	
+	
680 000 chevaux fiscaux	
sur les électriques d'occasion	
X	
50 € de taxe moyenne	
par cheval fiscal	
==	
110 millions d'euros	
collectés par an	
+	
530 millions d'euros	
grâce aux véhicules	
dits "propres" (neufs et d'occasion)	
==	
640 millions de recettes	
annuelles supplémentaires	
pour les régions	

Voilà une estimation a minima, car fondée sur les ventes de l'an dernier. La progression des électriques, sur le marché du neuf comme sur celui de l'occasion, mais aussi des hybrides – désormais soumises aux taxes à l'immatriculation partout en France –, devrait faire gonfler les recettes. Certes, il faut déduire les quelques dizaines de millions d'euros qui ne seront pas collectés dans les Hauts-de-France, mais il faut par ailleurs ajouter les cartes grises des utilitaires électriques, non prises en compte ici (tablons sur 5 à 10 millions d'euros).



Dacia Spring - 2 CV



Peugeot E-3008 - 7 CV



Renault 5 E-Tech - 5 CV



Tesla Model Y Performance - 15 CV

PHOTOS : A. SAUNIER

Elle n'a plus droit au bonus, mais c'est l'une des électriques dont la carte grise coûtera le moins cher.

Le montant de la carte grise de l'actuelle star des électriques atteindra de 215 à 300 € selon les régions.

100 à 750 € à débourser par voiture

Modèles	Fourchette de puissance fiscale	Prix moyen de la carte grise
BMW iX1	3 à 7 CV	150 à 350 €
Citroën ë-C3	4 CV	200 €
Citroën ë-C4	4 CV	200 €
Dacia Spring	2 CV	100 €
Fiat 500e	3 CV	150 €
Jeep Avenger	4 CV	200 €
MG4	4 à 11 CV	200 à 550 €
Opel e-Corsa	4 CV	200 €
Peugeot E-208	4 CV	200 €
Peugeot E-2008	4 CV	200 €
Renault 5 E-Tech	5 CV	250 €
Renault Twingo E-Tech	3 CV	150 €
Renault Megane E-Tech	4 CV	200 €
Renault Scenic E-Tech	4 CV	200 €
Skoda Enyaq	5 à 6 CV	250 à 300 €
Tesla Model 3	6 à 15 CV	300 à 750 €
Tesla Model Y	6 à 15 CV	300 à 750 €
Volkswagen ID.3	5 à 6 CV	250 à 300 €
Volkswagen ID.4	5 à 6 CV	250 à 300 €
Volvo EX30	5 à 8 CV	250 à 400 €

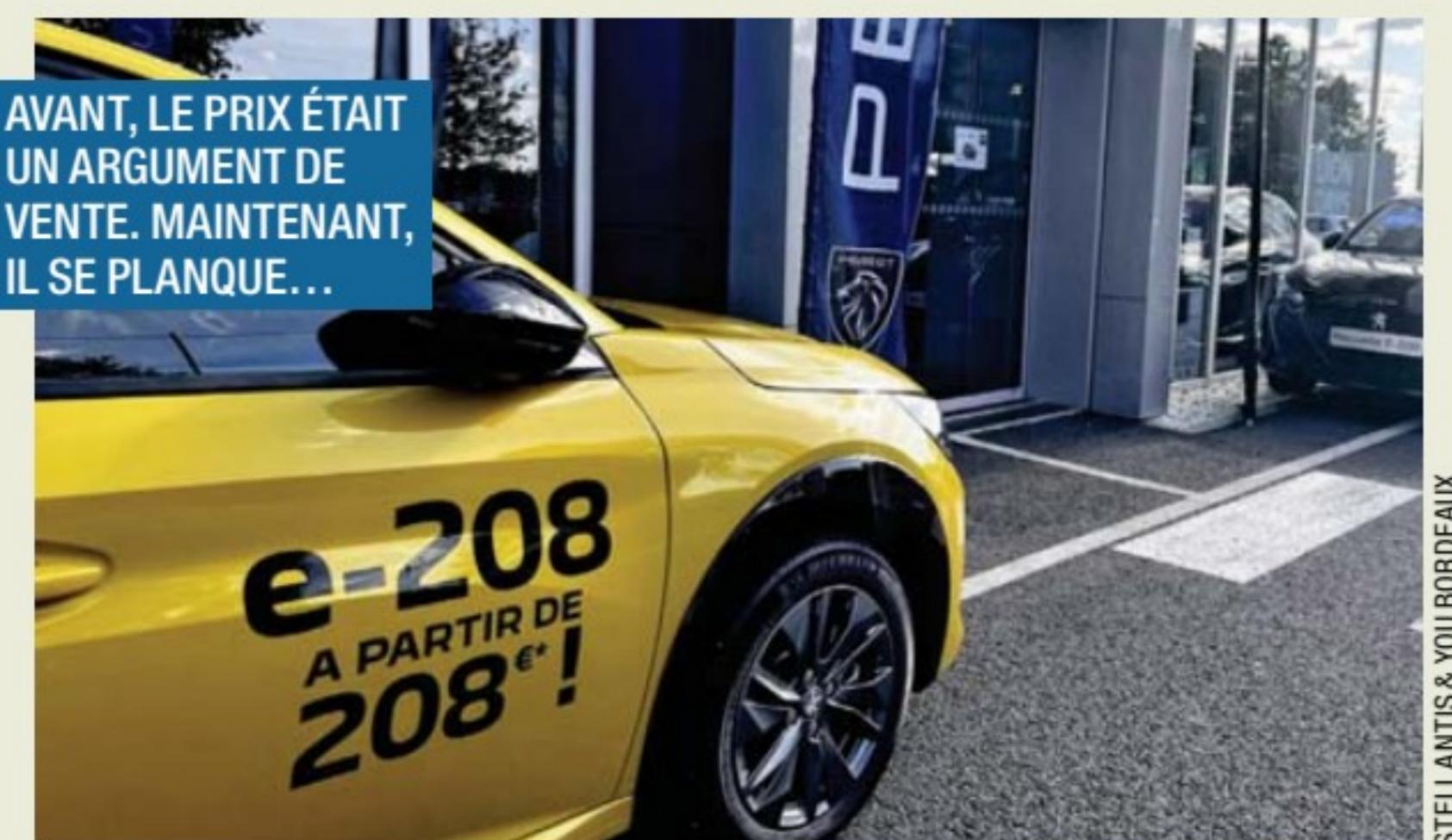
■ Pour mesurer l'impact concret sur les stars du marché, nous nous sommes concentrés sur les vingt électriques les plus vendues en 2024. Certaines n'existent qu'avec une seule puissance fiscale, d'autres avec plusieurs, la fourchette variant en fonction de la puissance des différentes versions.

■ Au mieux, comptez 100 €; au pire, jusqu'à 750 € pour un Tesla Model Y Performance! Sachant que les deux tiers des électriques font de 4 à 6 CV, et 5 % plus de 10 CV. Une proportion qui devrait cependant grimper à l'avenir, la course à la puissance des électriques étant un sport très prisé des constructeurs.

■ Selon les données fournies par AAA Data, la puissance fiscale moyenne d'une électrique neuve est, actuellement, de 5,3 CV – et, pour info, de 7,3 CV pour les véhicules dits "propres" (hybrides, E85, GPL...) –, soit un montant moyen, à l'échelle nationale, d'environ 265 €. A compter du 1^{er} mai, celui-ci sera dû (en plus des 13,76 € de taxe fixe) dans la quasi-totalité des régions, au moment de l'achat en neuf, mais aussi en occasion.



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



Publicités pour les voitures neuves

Ces prix qui jouent à "cache-cash"

Est-il normal que le prix de vente des voitures ne figure plus nulle part dans les pubs ? La seule mention est le loyer mensuel "à partir de" de la version de base. Je trouve la pratique déloyale : tous les clients ne veulent pas d'un leasing... Même si les constructeurs poussent vers ce mode d'acquisition.

Vincent Berichel, Bron (69)

François Tarrain. Fini le temps des prix magiques ("à partir de 9900 € !") qui faisaient mouche. Si les marques ne communiquent plus sur le tarif catalogue, c'est pour éviter que les clients... ne s'étranglent. Et pour cause, selon une étude de AAA Data, en dix ans, le prix moyen des voitures neuves est passé de 24448 € à 36712 €. La faute à

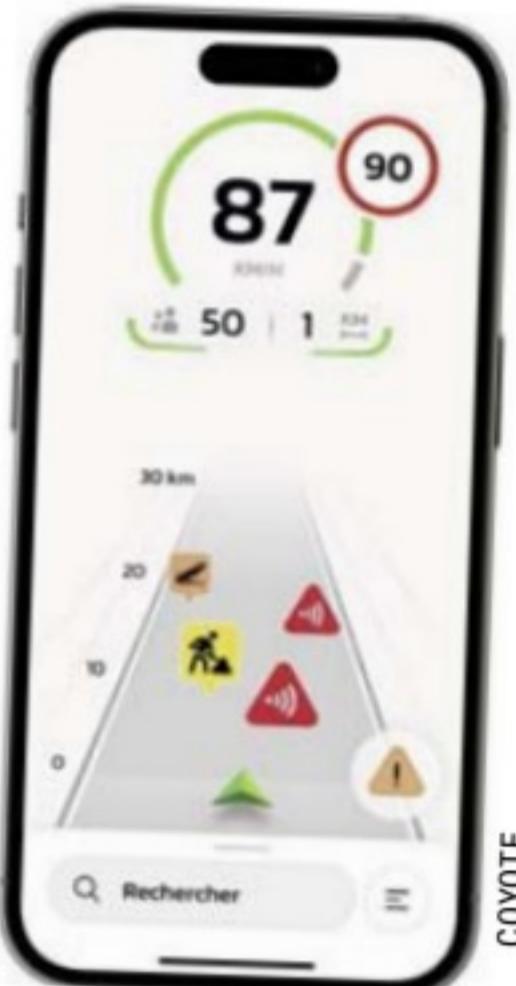
l'électrification, aux équipements obligatoires, à la montée en gamme et aux hausses de prix assumées. Pour faire passer la pilule, les constructeurs se sont donc mis à placarder les loyers des leasings (toujours "à partir de", aides déduites). Et ça a marché : 60 % des particuliers optent pour ces formules, qui permettent de "s'offrir" une auto coûteuse pour un budget défini à l'avance, sans avoir à débourser une grosse somme au départ ni à se soucier de la revente. Mais c'est aussi avantageux pour les marques, qui gardent la main sur leurs autos, maîtrisent leurs tarifs, font tourner les ateliers et fidélisent leurs clients. Avec le risque inévitable de crouler sous les stocks d'occasions arrivées en fin de location...

Appeler un chat, un chat

Je viens de télécharger la dernière version de l'application Coyote : la nouvelle interface est plus claire et, surtout, elle assume le signalement des contrôles de vitesse... Comme au bon vieux temps où on parlait clairement "d'avertisseurs de radars" et non, pudiquement, "d'outils d'aide à la conduite" !

Régis F., Briare (45)

François Tarrain. Pour son 20^e anniversaire (déjà !), Coyote fait peau neuve avec une 12^e version de son application à l'interface et aux alertes sonores entièrement revues. Un changement de forme, qui ne change pas le fond : comme c'est le cas depuis fin 2023, Coyote nomme explicitement les contrôles permanents ou temporaires (en plus des nombreux autres dangers signalés), mais sans jamais parler de radars et toujours dans le respect de l'arrangement passé en 2011 avec les pouvoirs publics. Menacés, à l'époque, de disparition pure et simple, les avertisseurs de radars se sont alors engagés à ne plus indiquer précisément l'emplacement des radars, mais seulement les zones de contrôle. Quatorze ans plus tard, le "deal" tient toujours, et même si la sémantique se veut plus explicite, la légalité des Coyote & Cie n'est plus remise en question par personne.



Mode d'emploi

La circulation interfile étant désormais autorisée partout en France, pourriez-vous me préciser les règles imposées par le code de la route aux deux-roues motorisés ?

Robert T., Rosny-sous-Bois (93)

Pascale Gétin. C'est l'article R.412-11-3 qui fixe le cadre : la circulation en interfile est autorisée "sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central et dotées d'au moins deux voies chacune". Si, "en raison de sa densité, la circulation [...] est établie en files ininterrompues sur toutes les voies" (y compris celles réservées, notamment au covoiturage), alors les deux et trois-roues motorisés peuvent remonter les voies à 50 km/h maximum. Une allure réduite à 30 km/h "si l'une des files est à l'arrêt". Enfin, si le trafic se fluidifie (vitesse moyenne de plus de 50 km/h), rouler entre les files n'est plus autorisé. Ne pas respecter ces règles expose à une amende de 135 € et au retrait de 3 points. Des règles de (bonne) conduite que la Sécurité routière rappelle jusqu'au 30 avril, à l'occasion d'une opération de sensibilisation menée à Paris, Bordeaux, Marseille, Nice et Ajaccio et sur le site tinyurl.com/inter-files



REPORTERS AUTO PLUS

En noir et blanc

Quel est l'intérêt de ces plaques à côtés noirs que je vois sur de plus en plus de voitures ? Une immatriculation de ce genre est-elle seulement légale ?

Sam, Draveil (91)

François Tarrain. Ces plaques intégralement en noir et blanc, qui rencontrent un certain succès auprès de propriétaires de voitures et de deux-roues (notamment) sportifs, n'ont d'autre intérêt que leur "look". On aime ou on n'aime pas, mais une chose est sûre : elles ne sont pas conformes au modèle homologué, donc pas légales sur la voie publique. Le risque en cas de contrôle (y compris à la volée) : une amende forfaitaire à 135 €, minorée à 90 €.

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Selon vous, la France va-t-elle finir un jour par rendre obligatoire une visite médicale pour renouveler le permis ?



Oui, à force d'en parler, ça va arriver

Non, trop tabou : pas touche aux seniors

NSP

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

La carte grise des électriques qui va devenir payante, selon vous, c'est :
 - Normal, l'exonération n'est plus justifiée.
 - Trop d'un coup : elle aurait dû rester à moitié prix partout.
 - Inadmissible, la gratuité était normale.



N. SOLER



Nouveau Compresseur OSRAM OTI2120 :

gonflez vos pneus vous-même
rapidement et facilement !



OSRAM TYREinflate 2120 – La pression parfaite en un instant !

- Gonflage rapide** : Gonflez vos pneus en 3.5 minutes et roulez l'esprit tranquille avec une pression optimale pour une meilleure adhérence et une consommation réduite.
- Facile à utiliser** : Écran numérique rétroéclairé parfait pour une utilisation nocturne, arrêt automatique, et câble long (3 m) permettant un accès facile aux 4 roues sans avoir à se débrancher.
- Polyvalence absolue** : Adapté aux voitures, vélos, motos et objets gonflables grâce à ses accessoires inclus.
- Compact et robuste** : OSRAM TYREinflate 2120, ayez-le dans votre voiture en toutes circonstances

Quoi qu'il se passe sur la route, soyez prêt

Disponible en avant-première dans vos centres auto Feu Vert



CAMÉRA CACHÉE

OuiGlass répare un impact sur le pare-brise pour 9 € : alléchant ?

LA MISSION
DE NOTRE ESPION

Le spécialiste du vitrage, qui compte une centaine de centres en France, propose de combler les petits impacts sur votre pare-brise pour une modique somme. La prestation sera-t-elle pro et conforme ? Allons le vérifier.



Via le site de l'enseigne*, nous réservons un rendez-vous sous 24 heures. Mais on nous appelle pour le décaler de deux jours. Le jour J, un technicien avenant nous accueille : *“L'impact ne doit pas être plus gros qu'une pièce de 2 €, et il doit être situé hors du champ de vision du conducteur.”*



“Certains viennent avec un choc de la taille d'une balle de tennis. Mais dans ce cas, il faut changer le pare-brise”, explique-t-il. C'est vrai. Le jeune homme examine donc l'impact et confirme que notre auto cobaye peut bien bénéficier du comblement : *“Je peux le réparer.”*



“La prestation va durer une heure. On peut vous prêter un véhicule si vous souhaitez revenir plus tard.” Sympa ! Nous déclinons cependant la proposition pour rester sur place. Notre hôte fait ensuite entrer le véhicule dans l'atelier. Il nettoie le pare-brise à l'intérieur et à l'extérieur.



Puis il gratte la fissure avant d'injecter la résine. Pendant l'opération, nous demandons pourquoi le prix est aussi bas, la prestation étant facturée entre 70 et 90 € ailleurs. *“On est perdant, mais c'est pour fidéliser la clientèle. Si vous devez changer votre pare-brise, vous penserez à nous !”*



Après 20 minutes de séchage sous une lampe UV, l'homme examine son travail. *“Je ne suis pas totalement satisfait, il y a un petit filament qui n'a pas été comblé”,* dit-il. Et de nous rassurer : *“Mais le trou est colmaté et votre pare-brise ne risque rien.”* En effet, le résultat a l'air conforme.



Nous allons à l'accueil pour régler les 9 €. *“Pas besoin de payer, c'est cadeau !”* Ah bon ? *“Je vous l'ai dit, c'est une opération de fidélisation.”* Royal. Le lendemain, nous montrons tout de même la réparation à un contrôleur technique pour nous assurer de sa qualité. Son verdict ? *“C'est bien fait.”*

Mini prix,
service maxi

A ce tarif imbattable, on pouvait craindre une opération bâclée ou un piège pour nous inciter à remplacer notre pare-brise. Que nenni ! Le technicien a non seulement proposé un véhicule de prêt, mais il a de surcroît parfaitement rempli sa mission... le tout à l'œil. De quoi donner envie de revenir.

*Ouiglass.com

BON PLAN OU PAS ?

Midas : 100 € de carburant offerts



La promesse : jusqu'au 3 mai, l'enseigne offre une carte carburant pour l'achat et le montage de pneus de sa marque Tenor.

► L'opération est valable sur la gamme Tenor 3 (été) et Tenor All Season de 13 à 18". Plus vos gommes "chaussent grand", plus le montant accordé est important : 30 € pour la pose de deux pneus en 13" ou 14", 40 € en 15" ou 16" et 50 € en 17" ou 18". Ces montants sont doublés pour l'achat de quatre pneus. Le cadeau est crédité, au choix, sur une carte carbu TotalEnergies, Virtuo ou Swish. Attractif ? Pour quatre Tenor 3, 205/55 R16 91V, comptez 389 €, montage compris. Un peu cher pour un pneu de distributeur (produit par Hankook), mais les 100 € reversés, soit un cadeau d'environ 25 %, rendent le tarif intéressant.

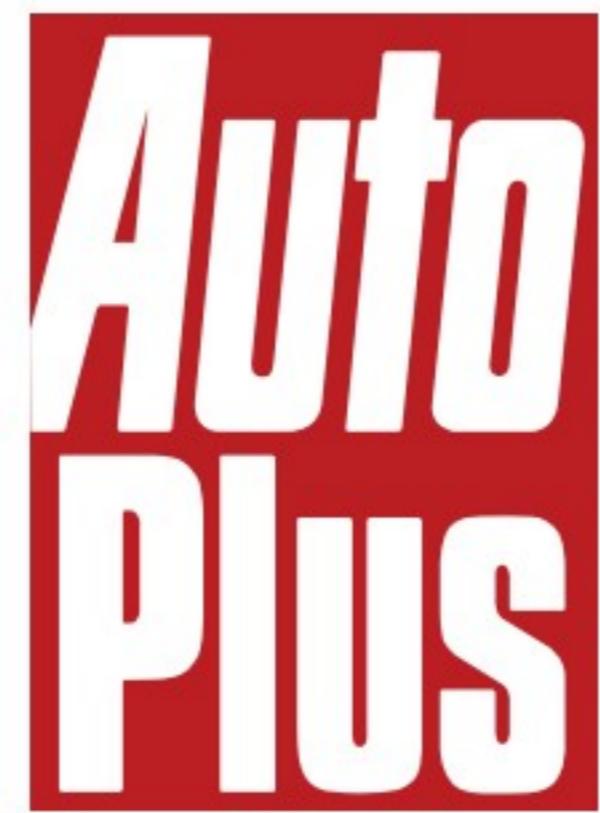
Fulli : 8 mois d'abo télépéage gratuits



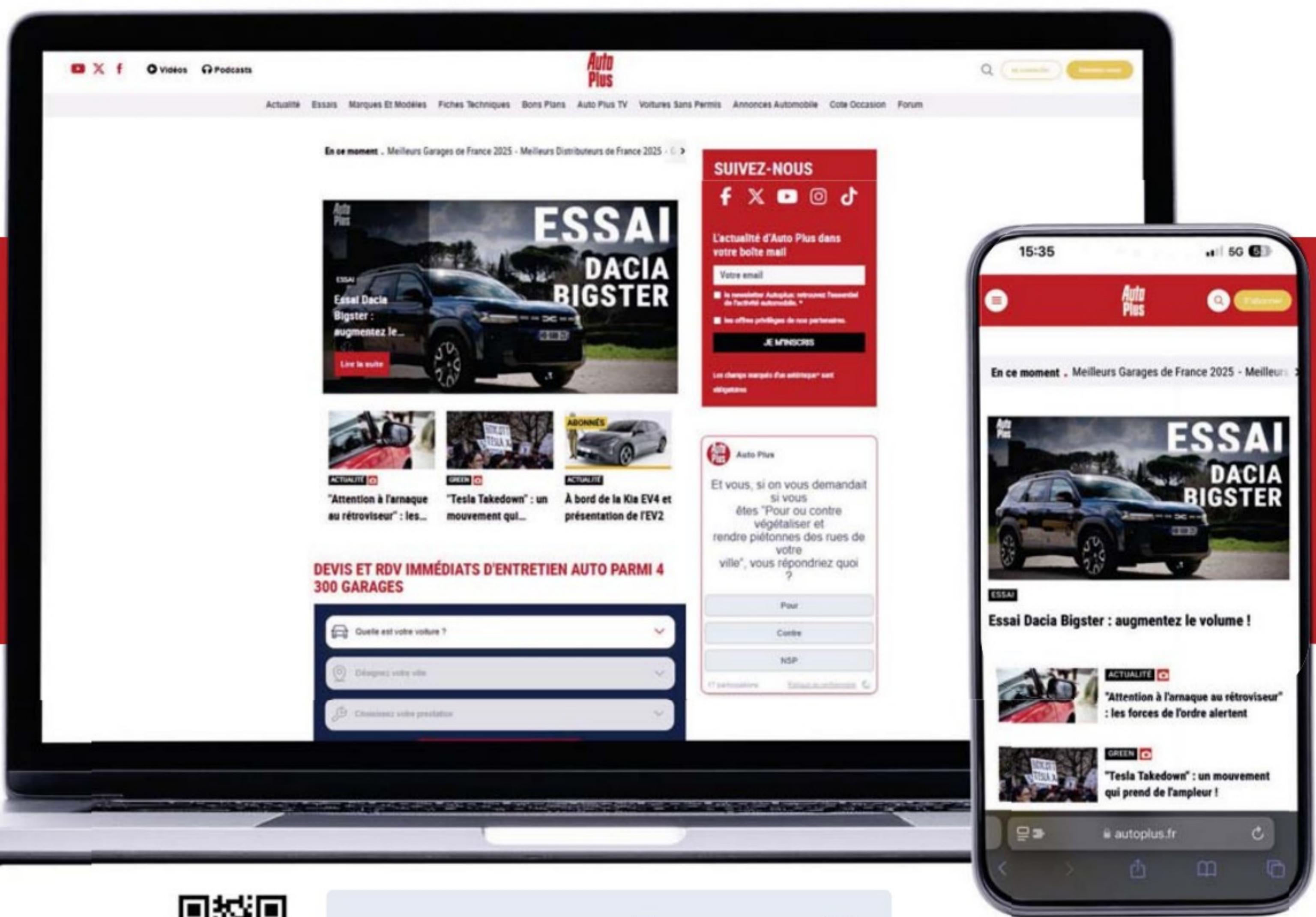
La promesse : pour toute nouvelle souscription avant le 13 mai au badge de télépéage, Fulli fait cadeau de huit mensualités.

► Alors que ses concurrents Ulys et Bip&Go offrent actuellement six mois d'abonnement, Fulli se démarque avec une proposition légèrement supérieure, même si des promos plus attractives ont déjà été observées auparavant, allant jusqu'à 18 mois gratuits. Néanmoins, outre ces huit mois sans frais (soit 15,20 €), Fulli prend aussi en charge les frais de livraison du badge en France (4,50 €) et même à l'étranger, notamment au Portugal, en Espagne et en Italie (10 €). A noter que Fulli impose une pénalité en cas de non-utilisation du badge, soit 10 € après 24 mois. Il est donc préférable de résilier gratuitement avant d'atteindre une telle durée sans utilisation.

Comparez avant de foncer



1^{er} SITE INTERNET dans l'univers de l'automobile



autoplus.fr

4 564 000 visiteurs uniques*

	Février 24	Janvier 25	Février 25	Évolution m-1	Évolution n-1
Leboncoin.fr Auto - T ACPM (C)	12 595	ND	ND	-	-
Auto Plus (B)	2 446	3 811	4 564	20%	87%
Lacentrale.fr - T (B)	3 839	4 598	4 523	-2%	18%
L'Argus (B)	4 136	3 602	4 323	20%	5%
Caradisiac - T (B)	4 440	3 851	4 149	8%	-7%
L'Automobile Magazine (B)	2 096	2 577	2 882	12%	38%
Auto Moto (B)	2 532	2 876	2 478	-14%	-2%



VENTES DE VOITURES NEUVES

Renault se distingue sur un marché en perte de vitesse et s'octroie la première place des marques les plus vendues, avec 71 600 voitures écoulées sur le premier trimestre.

Le ralentissement se poursuit

Déchéance du diesel, électriques moins aidées, malus durci... sans surprise, le marché des voitures neuves boit (encore) la tasse en ce début d'année. Retour sur les faits marquants des ventes du premier trimestre.

Toujours pas de retour en grâce. Pire, le coup de frein s'intensifie. Avec 410 000 voitures neuves écoulées sur les trois premiers mois de l'année, selon les données de AAA Data, le marché accuse un repli de 8% par rapport au premier trimestre 2024. Déjà que l'an

dernier n'était pas un bon millésime (voir Auto Plus n° 1898)... Il faut dire que le secteur automobile, déjà à la peine, n'a pas été "aidé" récemment. En effet, la prime à la conversion est passée à la trappe en décembre 2024 et le bonus écologique a été sérieusement raboté en février dernier.

En parallèle, la fiscalité s'est alourdie: les autos hybrides rechargeables sont, depuis le début de l'année, soumises au malus au poids, et, depuis le 1^{er} mars, le malus CO₂ s'est renforcé, touchant désormais plus d'un véhicule thermique sur deux. Difficile, dans ce contexte, de relancer la machine. Pourtant, malgré la chute, toutes les marques ne sont pas logées à la même enseigne.

Peugeot fléchit. Le Lion enregistre 65 000 immatriculations sur les trois premiers mois de

2025. Certes, le constructeur recule moins que le marché global, avec - 4% de ventes par rapport au premier trimestre 2024, notamment grâce aux bons scores de ses SUV 2008, 3008 et 5008. Malgré la chute de son best-seller, la 208 (voir tableau page ci-contre), il se maintient en seconde position du classement par constructeurs. Toutes les marques populaires du groupe Stellantis accusent d'ailleurs le coup: Citroën (6^e) s'enlise avec 31 600 immatriculations (- 10%), Opel trébuche

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 10 avril 2025. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾	1,615 € ↘
1 ^{er} Hyper U	1,546 €	
2 ^e E.Leclerc	1,559 €	
3 ^e Total Access	1,561 €	
4 ^e Super U	1,566 €	
5 ^e Intermarché	1,572 €	
6 ^e Carrefour (hypers)	1,574 €	
7 ^e E.Leclerc Express	1,576 €	
8 ^e Cora	1,579 €	
9 ^e Auchan (hypers)	1,583 €	
10 ^e Carrefour Market	1,585 €	

SP95-E10 ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾	1,715 € ↘
1 ^{er} Hyper U	1,649 €	
2 ^e E.Leclerc	1,658 €	
3 ^e Super U	1,666 €	
4 ^e Total Access	1,668 €	
5 ^e Intermarché	1,670 €	

E85 ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾	0,762 € ↘
1 ^{er} Auchan	0,713 €	
2 ^e E.Leclerc	0,717 €	
3 ^e Super U	0,723 €	

⁽²⁾ ISP95: 1,741 € ↘ | ISP98: 1,898 € ↗ | GPL: 0,996 € ↗ | Baril de Brent: 57,58 € ↘

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

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

AIRBAGS TAKATA DÉFECTUEUX

Mercedes et Toyota au rappel!

La saga Takata n'en finit pas.

Après les importantes campagnes de rappel menées par des marques comme Citroën et Volkswagen, le ministère des Transports a demandé aux constructeurs Mercedes et Toyota de lancer également une opération "stop drive" pour leurs modèles concernés. Ces marques doivent ainsi rappeler 170 000 véhicules mis en circulation entre 2001 et 2018, équipés d'airbags potentiellement défectueux, et demander à leurs propriétaires de les immobiliser en attendant un remplacement. Pour Mercedes, certaines des Classe A, C et E immatriculées entre 2004 et 2016, ainsi que la Classe G (2005-2018), sont touchées. De son côté, Toyota doit rappeler trois générations de Yaris (2001-2017). Retrouvez la liste des modèles concernés régulièrement mise à jour par le gouvernement sur le site Ecologie.gouv.fr/rappel-airbag-takata.

Saïda Djerrada



SHUTTERSTOCK

Top 30 des ventes au premier trimestre 2025

Rang	Modèle	Volume	Rang 2024*
1	Renault Clio	23537	2
2	Peugeot 208	21170	1
3	Dacia Sandero	17590	3
4	Peugeot 2008	15952	5
5	Citroën C3	12184	4
6	Peugeot 3008	12081	13
7	Renault Captur	11208	6
8	Dacia Duster	11103	9
9	Toyota Yaris Cross	9886	10
10	Renault R5 E-Tech	9187	**
11	Peugeot 308	8862	7
12	Renault Symbioz	7926	**
13	Toyota Yaris	7818	8
14	Volkswagen Polo	6255	30
15	Citroën ë-C3	6191	**
16	Citroën C4	5626	35
17	Renault Austral	5248	12
18	Opel Corsa	5160	16
19	Tesla Model Y	4696	17
20	Peugeot 5008	4565	25
21	Renault Scenic E-tech	4396	**
22	Dacia Jogger	4136	14
23	Citroën C5 Aircross	4072	15
24	Toyota C-HR	3925	39
25	Volkswagen Tiguan	3915	38
26	Ford Puma	3905	19
27	Volkswagen T-Roc	3813	29
28	BMW Série 1	3753	46
29	Suzuki Swift	3680	40
30	Nissan Qashqai	3264	36

* 1^{er} trimestre. ** Modèle commercialisé après le 1^{er} trimestre 2024.

avec seulement 8 300 unités écoulées (- 37%), Fiat s'écroule à 5 500 (- 55%) et DS perd plus d'un tiers de ses ventes en un an (3 600 exemplaires).

Renault en forme. Belle performance en revanche pour le Losange, qui, dans un marché morose, affiche un bond de 11% en un an ! Avec 71 600 voitures neuves écoulées, soit environ 7 000 exemplaires de plus qu'au

premier trimestre 2024, Renault conserve le leadership, confisqué à Peugeot depuis 2023 grâce notamment aux lancements réussis de sa Renault 5 E-Tech (numéro 1 des ventes des électriques) et du Symbioz, dont près de la moitié des immats ont été enregistrées en mars.

Quelques progrès... A l'instar de Renault, certaines marques tirent leur épingle du jeu. En l'occurrence

Renault cartonne : malgré la baisse globale des ventes, non seulement les immatriculations de sa Clio progressent par rapport au premier trimestre 2024 (+ 2%), mais le Losange se place numéro 1 des électriques avec sa R5, qui entre dans le top 10.

... et des gadins. Le constructeur japonais recule de 7% à cause de sa Yaris, qui sort du top 10. Même topo pour Dacia (3^e), malgré un joli démarrage de son nouveau Duster, la marque franco-roumaine perd 3 000 immatriculations, soit - 9%, et enregistre au total 36 000 ventes. De leur côté, les premium allemandes sont en perte de vitesse : BMW recule de 16% (14 500 unités) et Mercedes morfle avec - 42% (seulement 7 600 exemplaires). Seul Audi se maintient (11 000). Enfin, l'une des plus grosses débâcles revient à Tesla : avec moins de 6 700 ventes, l'américain affiche - 41% de ventes par rapport au premier trimestre 2024.

L'électrique recule, l'hybride rechargeable s'effondre. Sans ses perfusions, en l'occurrence le bonus à 7 000 € et le leasing social (au premier trimestre) en 2024, l'électrique fait grise mine. Avec 74 500 immatriculations en trois mois, cette énergie recule de 7% par rapport à l'an dernier et stagne à 18% de part de marché. En ce qui concerne les

hybrides rechargeables, l'effet de leur imposition au malus au poids depuis le 1^{er} janvier pèse lourd : avec moins de 19 500 ventes, les doubles motorisations perdent près de la moitié de leurs immatriculations en un an. Même son de cloche pour le diesel, qui poursuit son déclin : 18 000 unités écoulées, soit - 46%. L'essence, dont les micro-hybrides, reste stable (200 000 immatriculations), tandis que les hybrides simples (95 000 unités) crèvent le plafond : + 30%.

Des particuliers frileux. En ce début d'année, les simples particuliers ont boudé les concessions. En effet, le plus gros des ventes a été assuré par les professionnels (flottes d'entreprise, entrepreneurs, administrations...), soit 56% des immatriculations au premier trimestre. On dénombre, quelque 182 000 acheteurs particuliers, soit - 12% par rapport au premier trimestre 2024. Comme d'habitude depuis plusieurs années, la Dacia Sandero est le modèle le plus prisé (14 300 ventes), devant la Renault Clio (10 600), le Dacia Duster (9 200), la Peugeot 208 (7 000) et la R5 (6 900). Côté énergie, les particuliers ont, faute de coup pouce incitatif (et de leasing social), délaissé l'électrique : 35 000 immats, soit un tiers de moins qu'en 2024, et fuient le diesel. Avec 4 500 exemplaires, celui-ci ne représente plus que 2,4% des ventes aux particuliers.

Saïda Djerrada

LA QUESTION INATTENDUE

Combien reste-t-il de Fiat Bravo 2 encore en circulation ?



13 897

Fiat a donné l'appellation Bravo à deux de ses berlines compactes. La première, produite entre 1995 et 2003, dérivée de la Fiat Brava en version 3 portes, compte 995 unités encore en circulation. Le second modèle (*en photo*), lancé en 2007 et commercialisé jusqu'en 2016, remplaçait la Fiat Stilo. A ce jour, 13 897 exemplaires de Bravo 2 sillonnent encore nos routes, dont 11 800 carburent au gazole.

N. SOLER



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

l'action collective de l'association CLCV contre les moteurs truqués de Volkswagen, touchant environ 900 000 propriétaires en France. Mais ce n'est qu'une première étape : VW prévoit de contester la décision, retardant ainsi toute indemnisation éventuelle.

CABINES La fournée de la semaine

HÉRAULT (34)

A75, PR 263+270, Pégairolles-de-l'Escalette (Béziers vers Clermont-Ferrand), 70 km/h. Le radar de chantier surveille la zone de travaux, juste avant le tunnel de l'Escalette. 43°49'17.0"N 3°19'12.0"E

LOIRE (42)

RD62, PR 8+270, Pélussin (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome est installé dans la descente du col de la Croix de Montvieux. 45°26'01.7"N 4°38'59.5"E

HÉRAULT (34)

RN109, PR 8+050, Juvignac (Clermont-l'Hérault vers Montpellier), 90 km/h. Radar autonome à la fin de l'A750, juste au début de la limitation à 90, avant la sortie Fontcaude. 43°37'30.6"N 3°47'09.5"E

VAR (83)

RD560, PR 9+050, Nans-les-Pins (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome est placé au niveau du golf de la Sainte-Baume. 43°23'29.7"N 5°47'07.9"E

SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES !

Vous repérez un lieu où les forces de l'ordre contrôlent la vitesse ?

Envoyez-nous l'info à : radars.autoplus@reworldmedia.com

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

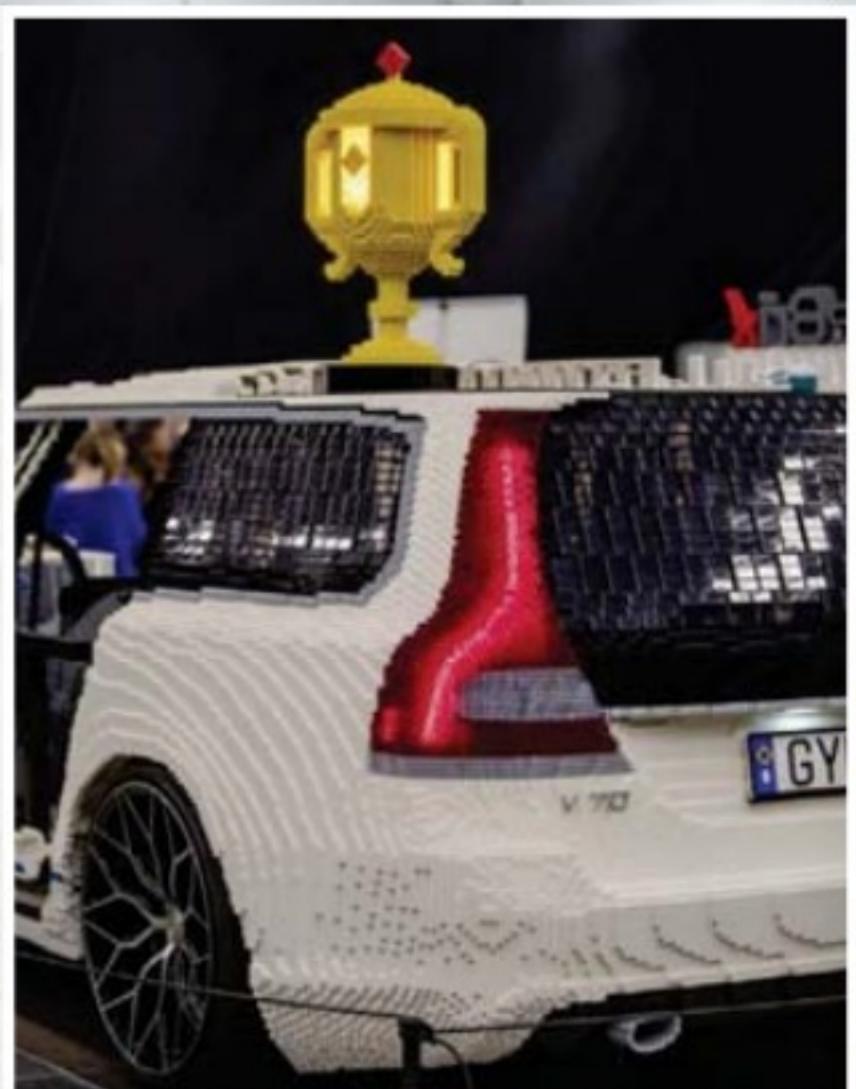
HD - 123 - BZ 12



La Volvo qui valait 350 000 briques

Des voitures reproduites à l'échelle 1 en Lego, on en a déjà vu des tas. Mais des exemplaires avec ce niveau de détail, jamais! L'histoire débute lorsque David Gustafsson remporte la version suédoise de l'émission de télévision *Lego Masters*. Lesté de sa couronne et d'un baluchon de 450 000 briques Lego offertes, notre homme se met, quelque temps plus tard, en tête de reproduire le plus fidèlement possible sa Volvo V70 blanche. Un an de labeur et 350 000 briques plus tard, voici le résultat. Tout y est: l'habitacle, les ouvrants (qui s'ouvrent), l'éclairage, la direction, les rétroviseurs extérieurs (électriques!)... Tout est en Lego, sauf les roues et le châssis, en acier. Le summum: alimentée par des moteurs électriques, cette Volvo est parfaitement fonctionnelle, comme en attestent les vidéos postées sur la page Instagram de David*. En un mot: bluffant.

*Instagram.com/brickscale





Vos images

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



Une VW Golf SW "quatre couleurs" de 1994 façon Polo Arlequin, croisée à Morangis (91).

Par Julien Carre



C'est dans ces moments-là qu'on se dit qu'au fond, une Volkswagen Golf grise, c'est un peu la voiture du voisin... Vue triple à Marseille (13).

Par Georges Campo



Non, cette Nissan Micra ne fait pas la promotion du célèbre canard jaune de bain en plastique, mais d'une brasserie. En espérant qu'il n'y ait pas un pont un peu bas de plafond dans les parages. Vu à Issy-les-Moulineaux (92).

Par Anne



La plaque idéale pour éviter les radars... et pour finir la journée à pied en cas de contrôle de police. Audi RS7 suivie à Colmar (68).

Par Kevin



Par Julien Sarboraria

La remplaçante de l'actuelle Spring sera développée en un temps record (16 mois), et elle est annoncée à un prix inférieur à 18 000 € (hors bonus). Fini la citadine low cost dérivée d'un modèle destiné aux pays émergents : la future Spring (dont le nom pourrait changer) reprendra la base technique de la Renault 5 E-Tech et sera une proche cousine de la Twingo à venir.

ILLUSTRATION

Auto
Plus

Dacia prépare une nouvelle citadine électrique

Voici la petite sœur de

Si la Spring n'était qu'un modèle chinois adapté à notre marché, la future citadine électrique de Dacia s'annonce bien plus aboutie, plus polyvalente, et elle sera désormais fabriquée en Europe.

Son lancement est prévu l'an prochain, peu avant celui de sa grande sœur, la future Sandero.

A quelques exceptions près, les Dacia lancées ces dernières années ont rencontré le succès. C'est notamment le cas de la Spring, minicitadine électrique arrivée sur les marchés européens en 2021 et qui s'est rapidement hissée sur le podium des meilleures ventes en France. En seulement trois ans de carrière, elle s'est écoulée à 60 000 unités

dans l'Hexagone et 150 000 unités en Europe. Il faut dire qu'à ses débuts, la roumaine avait fait grand bruit avec un prix imbattable pour un modèle électrique : moins de 13 000 € chez nous, grâce au bonus écologique, certes bien plus généreux alors (7 000 € jusqu'en juillet 2021). A titre de comparaison, une Renault Twingo électrique coûtait près de 3 200 € de plus, avec une auto-



En Bref

Lancement: fin 2026

Longueur: 3,75 m environ

Moteur électrique: 80 ch⁽¹⁾

Autonomie: entre 250 et 300 km

Tarif: à partir de 17 990 €⁽¹⁾

RIQUE

R. DEMARETS

la Sandero

nomie annoncée pourtant inférieure ! Bien sûr, à ce tarif-là, il ne fallait pas être trop exigeant : puissance modeste (44 ch sur les premières versions) et tenue de cap perfectible – limitant son usage aux centres-villes –, qualité de fabrication sommaire, insonorisation légère...

Preuve que le prix reste un critère décisif : les ventes se sont effondrées lorsque la Spring a été pri-

vée de bonus en 2024 car fabriquée en Chine (elle dérive de la City K-ZE, conçue par Renault pour le marché chinois et l'Amérique latine). Les chiffres parlent d'eux-mêmes : Dacia n'a vendu que 2 853 unités en France au premier trimestre 2024⁽²⁾, soit presque trois fois moins que l'année précédente à la même période, alors qu'une version de 65 ch avait pourtant enrichi ➤

L'actuelle Dacia Spring



N. SOLER

Les nouveautés de la semaine

Esthétiquement, la filiation avec la future Twingo ne saute pas aux yeux. La petite Dacia aura sa propre personnalité, avec un esprit baroudeur encore plus affirmé que celui de l'actuelle Spring. Elle pourrait reprendre les vitres arrière à compas de sa cousine française, mais fera probablement l'impasse sur la banquette coulissante.



»» la gamme. Et la chute se poursuit: seulement 2250 exemplaires ont trouvé preneur au premier trimestre 2025 bien que le modèle ait bénéficié, il y a quelques mois, d'une importante mise à jour le rendant bien plus attrayant (design extérieur et planche de bord modernisés, équipement étoffé...).

Cousine de la future Twingo

Le projet de remplacement de la Spring a été officialisé par Luca de Meo lors de la présentation des résultats financiers du

groupe Renault en février dernier. Sans jamais faire mention de la Spring actuelle. Et pour cause: la marque ne considère pas ce futur modèle comme son héritière directe, tant les différences seront importantes (le nom pourrait d'ailleurs changer). Fini la petite voiture low cost importée de Chine pour les clients européens. La nouvelle sera fabriquée en Europe et visera à contrer la montée en puissance des marques chinoises (BYD, Leapmotor...) sur le segment des petites voitures élec-

triques. Dacia ne partira pas de zéro. Cette "Spring 2" reposera sur la plate-forme (raccourcie) de la Renault 5 E-Tech et sera produite en Slovénie, aux côtés de la future Twingo (voir *Auto Plus* n°1899), avec laquelle elle partagera de nombreux éléments. A l'instar de Renault pour cette dernière, Dacia s'appuiera sur le nouveau programme "Leap 100" de la marque au losange, qui vise à développer un véhicule en moins de 100 semaines (soit 23 mois). Un rythme comparable à celui de l'industrie automobile

chinoise. Pour la petite Dacia, Luca de Meo veut aller encore plus vite, et la concevoir en seulement 16 mois! Pour tenir ce délai, la marque va s'appuyer sur le nouveau centre de recherche et développement chinois du groupe (ACDC pour "Advanced China Development Center"), basé à Shanghai. Avec l'objectif de simplifier au maximum la conception. Ainsi, le nombre de pièces sera réduit à environ 750, soit trois fois moins que pour une Renault Clio actuelle. Au-delà du gain de temps lors de la



R. DEMARETS

L'actuelle Dacia Spring



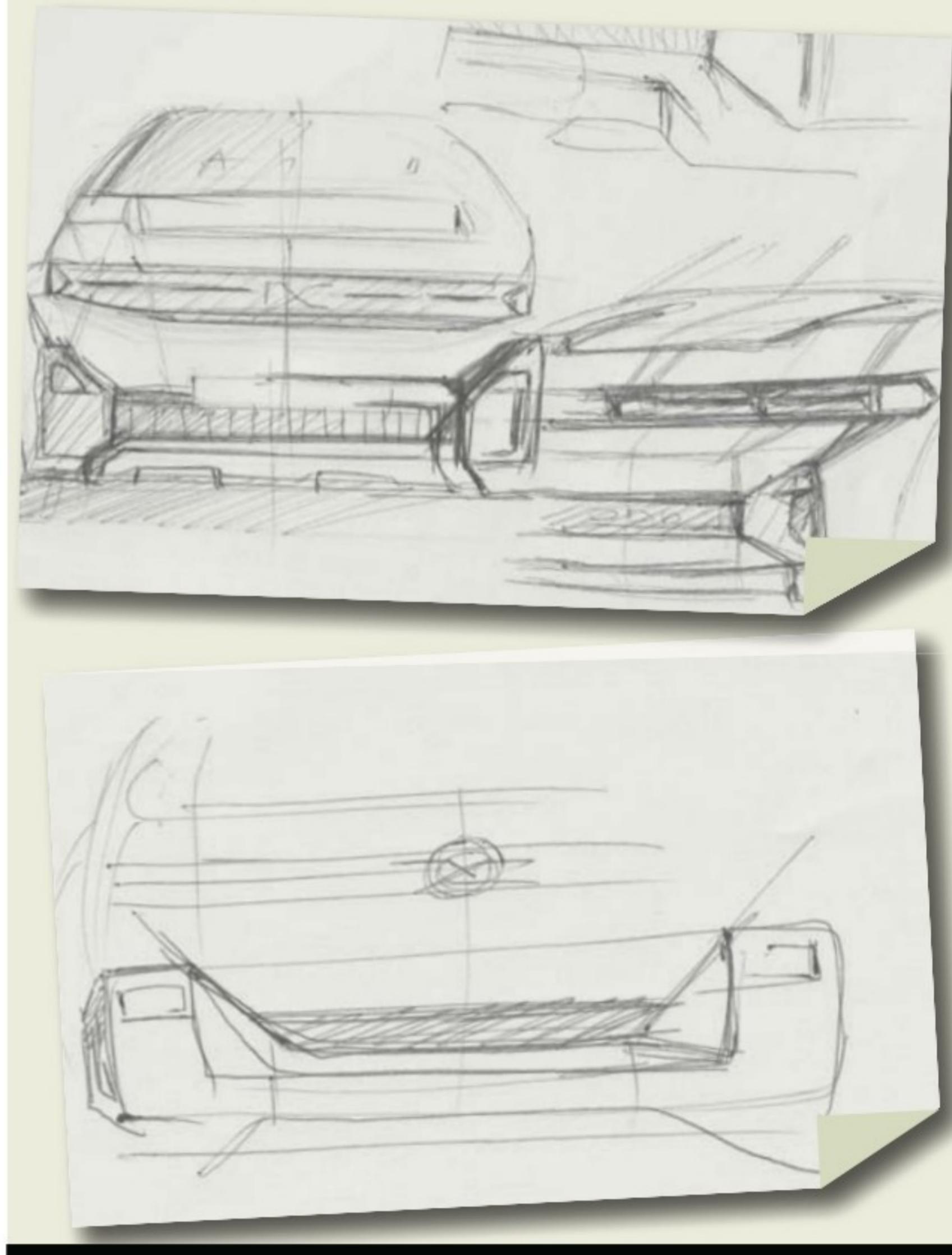
N. SOLER



René Demarets, notre expert design

Dacia, Panda, même combat

Sans la copier, la petite Dacia utilise les mêmes armes que la récente Fiat Grande Panda. On retrouve ainsi un style cubique, des lignes simples, des surfaces animées par des plis longitudinaux, pour un résultat qui inspire la sympathie et respire l'aspect pratique. La Dacia fait preuve d'originalité par l'étonnante découpe verticale dans les portes, qui contraste avec les courbes des ailes.



fabrication, cette rationalisation permettra aussi de réduire les coûts de développement. Dacia vise ainsi un prix d'appel sous les 18 000 €. Si le barème actuel des aides⁽¹⁾ se maintenait, elle débuterait ainsi sous les 15 000 €, alors que la Spring (privée de bonus) réclame aujourd'hui 16 900 €.

Un style propre à Dacia

Si la remplaçante de la Spring sera techniquement très proche de la Twingo (gabarit comparable, même batterie à technologie LFP), elle s'en distinguera nettement sur le plan du style. Les rondeurs de la française laisseront place à des lignes plus anguleuses, et le côté barou-

deur sera encore plus affirmé que sur l'actuelle Spring. La face évoquera le style des derniers modèles Dacia (Duster, Bigster), tandis que l'arrière gardera son bandeau noir intégrant le logo de la marque et les feux à ses extrémités. L'habitacle devrait se montrer moins ludique que celui de la Twingo, et faire l'impasse sur plusieurs équipements annoncés sur la Renault, tels que la banquette coulissante ou le toit vitré. En revanche, elle pourrait conserver les vitres arrière à compas, moins pratiques que des glaces descendantes, mais bien plus économiques. Un mot qui a toute son importance dans ce projet.

Les voitures de la semaine



Par Julien Sarboraria



À BORD DU **SMART #5**

Le SUV taille XXL

Avec le #5, Smart continue d'étoffer sa gamme par le haut, et s'attaque cette fois au segment des SUV familiaux 100 % électriques. Découverte.

Longtemps prisée des citadins pour ses minivoitures, Smart ne propose plus désormais que des SUV. Et, de plus en plus grands: cet inédit #5 se veut un rival du Tesla Model Y. Par rapport aux #1 (4,27 m) et #3 (4,40 m), avec lesquels il partage sa plate-forme d'origine chinoise (Geely), ce SUV de 4,70 m de long affiche un design plus musclé, presque baroudeur avec sa galerie de toit et son échelle latérale. Deux accessoires que Smart prévoit d'ajouter à son catalogue, sous réserve de leur homologation. L'habitacle évoque les dernières Mercedes, notamment le CLA, avec une planche de bord composée de trois écrans qui occupent toute la largeur, dont

un dédié au passager (option). La qualité des matériaux est soignée, tout comme l'accueil aux places arrière: excellente habitabilité, dossiers inclinables, possibilité d'avancer le siège du passager avant depuis l'arrière... Le coffre est spacieux, mais il manque un peu de profondeur (11 cm de moins qu'un Model Y) et son seuil de chargement est



Volume: 630 dm³ (1)
Le coffre est volumineux, mais sa profondeur, un peu juste.



Avec sa planche de bord qui aligne trois écrans et son volant aux branches tulipées, le #5 s'inspire des dernières Mercedes. La qualité perçue est sérieuse.

A l'image du Tesla Model Y, le #5 se distingue par ses portières sans encadrement. Si une motorisation hybride est proposée en Chine, ce SUV restera exclusivement électrique en Europe. Une version Brabus (de 645 ch) viendra compléter la gamme plus tard.

Et aussi...

Nissan aura sa Twingo

Dans le cadre des accords avec Renault, une minicitadine électrique dérivée de la future Twingo rejoindra la gamme Nissan d'ici à 2027. Elle sera conçue en interne, mais produite par Renault (sûrement en Slovénie, comme la Twingo).

Audi A5: maintenant en version e-hybrid

Deux motorisations hybrides rechargeables (299 et 367 ch) entrent au catalogue. Grâce à la batterie de 20,7 kWh utiles, l'autonomie électrique atteindrait 109 km selon Audi. Les prix débutent à 62 150 €.

Des évolutions pour la Peugeot E-208

Le succès de la R5 E-Tech pousse Peugeot à faire évoluer sa 208 électrique, sans hausse de prix (dès 28 000 €). La version de 156 ch voit la capacité utile de sa batterie passer de 48 à 51 kWh et gagnerait ainsi 23 km d'autonomie. Elle reçoit également une fonction V2L (pour alimenter des appareils électriques par la batterie). On note enfin l'arrivée d'un planificateur d'itinéraire sur les finitions avec GPS.



PEUGEOT

Renault Austral et Espace: les prix s'envolent!

Renault lance les versions restylées de ses deux SUV. Avec une mauvaise nouvelle pour l'Austral: son prix de base grimpe de 5 200 € (à 41 800 €) car le full hybrid de 200 ch devient l'unique motorisation disponible.

Quant à l'Espace, un écart de 1 000 € sépare désormais les versions 5 places (45 000 €) des 7 places (46 000 €), alors qu'elles étaient auparavant proposées au même tarif.



RENAULT

En Bref

Lancement: juin 2025

L x l x h, en m: 4,70 x 1,92 x 1,71

Moteurs électriques:

340, 363 et 587 ch (4x4)

Tarif: à partir de 46 600 €

assez haut. Il est secondé par un petit espace de rangement de 72 dm³ (47 dm³ en 4x4) à l'avant. Les prix du #5 débutent sous les 47 000 € (sans bonus, car fabriqué en Chine) avec déjà 340 ch, une batterie LFP de 74,4 kWh, donnée pour 465 km d'autonomie, et une dotation généreuse (sièges chauffants, toit panoramique, caméra 360°...). Les tarifs grimpent vite ensuite (de 51 600 à 57 600 €), car les versions supérieures disposent d'une architecture 800 V, d'une batterie NMC de 94 kWh (jusqu'à 590 km selon Smart), d'un chargeur embarqué de 22 kW, voire d'une transmission intégrale, avec une puissance de près de 600 ch!



Chose rare dans une électrique, on n'a pas les jambes surélevées à cause du plancher. La banquette est confortable, sauf au centre.

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

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



**ON NE
LÂCHE
RIEN!**

TRIONS SYSTÉMATIQUEMENT

TOUS LES EMBALLAGES ET PAPIERS SE TRIENT

Tous les modèles testés cette semaine



A. CORTESE

P. 24, STARS BRADÉES, C'EST LE MOMENT D'ACHETER: notre avis sur les offres et les modèles qui en bénéficient, avec les **Cupra Formentor, DS 4, Fiat Grande Panda, Ford Puma, Honda e:Ny1, MG4, Nissan Qashqai, Peugeot E-208, Renault Captur, Skoda Fabia, Suzuki Swift, Toyota C-HR, VW Golf et Tiguan**.

P. 30, ESSAI PANORAMIQUE: le nouveau **Ford Puma électrique**.

P. 34, MATCH: la nouvelle **BMW Série 2 Gran Coupé** face à l'**Audi A3 Berline**.

P. 38, ESSAI: le nouveau **Jeep Avenger 4xe**.

P. 40, VIE QUOTIDIENNE: une semaine avec le **Renault Rafale PHEV** de 300 ch.

P. 42, ON A TOUT ESSAYÉ: la nouvelle **Aston Martin Vanquish**.

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 Réaubourg



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 **88 cm**

garde au toit à l'arrière

BMW Série 2 Gran Coupé



A. SAUNIER

TOP 20

La BMW Série 2 Gran Coupé face aux berlines compactes

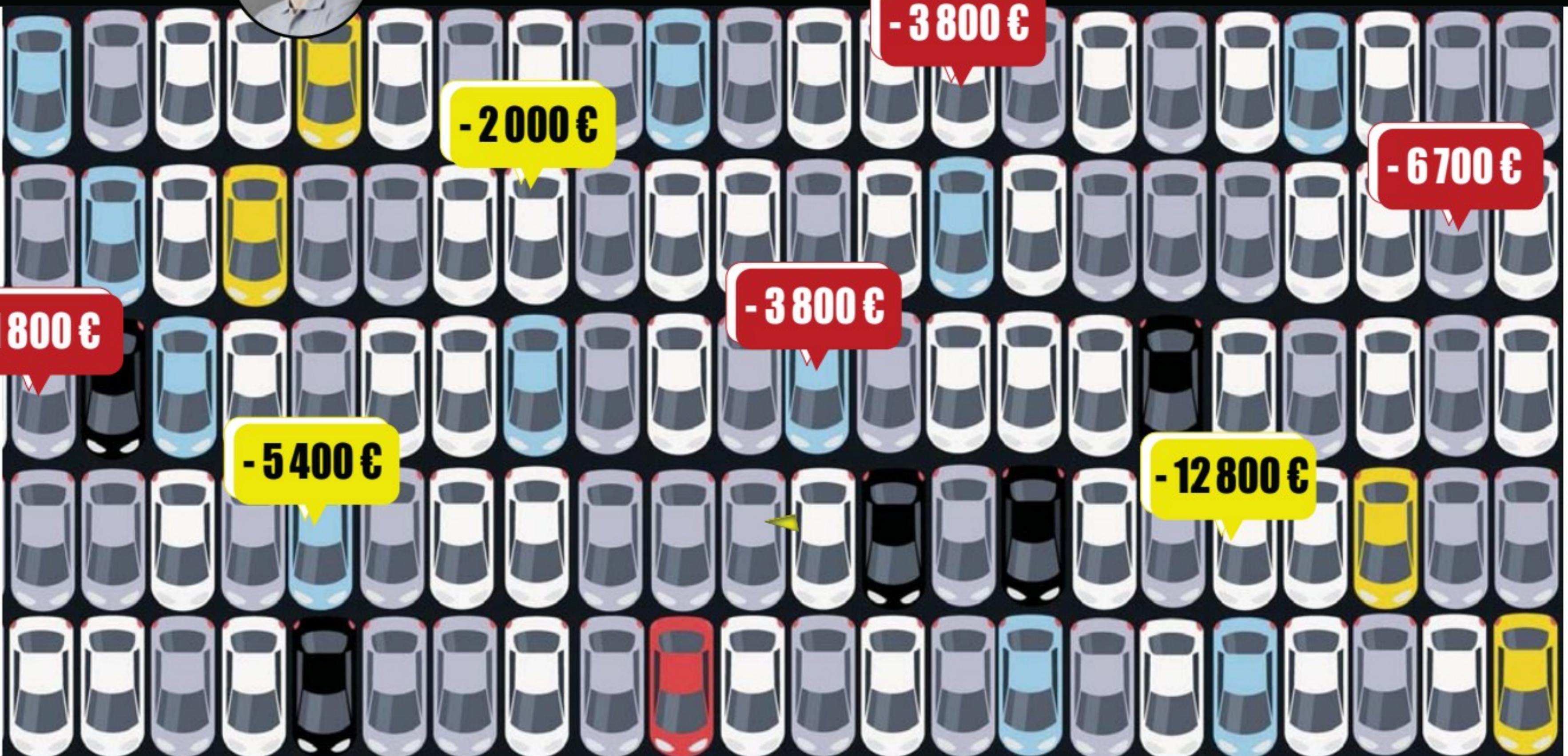
Garde au toit aux places arrière (en cm)

1 ^{re}	Volkswagen Golf	96
2 ^e	Seat Leon	95
2 ^{e ex ae}	Hyundai i30	95
4 ^e	Opel Astra	94
4 ^{e ex ae}	Peugeot 308	94
6 ^e	Audi A3 Sportback	93
6 ^{e ex ae}	BMW Série 1	93
6 ^{e ex ae}	DS 4	93
6 ^{e ex ae}	Mercedes Classe A	93
10 ^e	Kia Ceed	92
10 ^{e ex ae}	Skoda Scala	92
12 ^e	Citroën C4	91
12 ^{e ex ae}	Mazda 3	91
12 ^{e ex ae}	Mercedes Classe A Berline	91
15 ^e	Citroën C4 X	90
15 ^{e ex ae}	Toyota Corolla	90
17 ^e	Audi A3 Berline	89
17 ^{e ex ae}	Honda Civic	89
17 ^{e ex ae}	Hyundai i30 Fastback	89
20 ^e	BMW Série 2 Gran Coupé	88



N. SOLER

► Pas besoin d'ôter son couvre-chef à l'arrière de la Volkswagen Golf, qui offre la meilleure garde au toit arrière parmi toutes les berlines compactes !



LES PROMOS SONT DE RETOUR !



Stars bradées

C'est le moment d'acheter ?

Après une mauvaise année 2024, le marché automobile a atteint un plus bas historique au premier trimestre. Les constructeurs ont donc dû renouer avec les remises pour relancer leurs ventes... y compris sur des modèles très en vue. Faut-il se laisser tenter ? Le point avec 14 stars à prix sacrifiés.

A près une baisse de 3,2% en 2024, en France le nombre d'immatriculations a poursuivi sa chute au premier trimestre 2025, en recul de 7,8%. Pour les constructeurs, grisés par les périodes du Covid-19 et de la pénurie de composants durant lesquelles

ils avaient gonflé leurs marges et ne parlaient plus que de "pricing power" (littéralement, le pouvoir d'imposer leurs tarifs), le réveil est brutal. Afin de tenter de se rétablir de cette gueule de bois, ils ont recours à une technique commerciale bien connue : les remises ! Même si

ces dernières sont discrètement de retour depuis déjà plusieurs mois, l'atonie du marché incite les marques à redoubler d'efforts. C'est particulièrement vrai pour les modèles électrifiés (hybrides simples et rechargeables, et 100% électriques), que les constructeurs

doivent absolument écouler en masse afin de faire baisser leur moyenne d'émissions de CO₂ et échapper à de lourdes amendes de l'Union européenne. Cependant, les ristournes concernent une large partie de l'offre, y compris thermique. En outre, chose nouvelle, même des modèles totalement inédits ou fraîchement restylés s'affichent aussi à prix cassés. Faut-il pour autant sauter sur toutes les occasions ? C'est ce que nous allons voir avec quatorze vedettes en promotion.

Cupra Formentor

- 6 500 €

1.5 eTSI Hybrid DSG7 V - 150 ch **44 325 € / 38 475 €***



DS 4

De - 3 730 à - 4 280 €^[1]

1.6 Plug-in Hybrid Etoile Alcantara - 225 ch **51 000 € / 46 920 €***



DS AUTOMOBILES

A peine restylé, déjà soldé ! Malgré un joli succès (près de 9400 ventes en 2024) et un récent lifting touchant principalement sa face avant, le SUV compact Formentor profite déjà de 6500 € de rabais sur sa version thermique, soit - 15 %. Voilà une proposition qui ne manque pas d'intérêt pour un modèle dans la fleur de l'âge, à la présentation moderne, aux places arrière spacieuses et à la finition soignée. Avec ce petit bloc 1.5 à hybridation légère, les performances n'ont rien d'ébouriffant, mais la douceur est au rendez-vous et l'appétit ne s'envole pas. Côté châssis, le comportement routier se montre dynamique, sans pour autant que le confort en pâtit. L'équipement se révèle complet (phares full led, instrumentation numérique, régulateur adaptatif, caméra de

NOS MESURES



Accélération 1000 m D.A.	31s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s7
Consommation moyenne	7,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,9/7,1/7,3 l/100 km
Coffre	427 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cyl. en ligne, 16S
Hybridation	Alterno-démarreur 48 V
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	131 g/km / + 650 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 7 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,45 x 1,84 x 1,53

recul, clim' auto. trizone...), mais les menus de l'écran tactile manquent de clarté. Quant au coffre, il pourrait être plus volumineux.

L'avis



Intéressant

La DS 4 patine, avec des ventes inférieures à celles de ses rivales d'outre-Rhin, les Audi A3, BMW Série 1 et Mercedes Classe A. Alors, en attendant son prochain restylage, elle mise... sur les remises ! Mais à dose homéopathique : les rabais les plus généreux (8 % seulement !) concernent la motorisation hybride rechargeable, aux tarifs élevés au départ. Un "cadeau" modeste, donc, d'autant que cette version manque d'intérêt, avec son autonomie électrique dépassée (la nouvelle Golf eHybrid fait presque trois fois mieux !), son appétit trop élevé une fois la batterie vide, et ses performances quelconques. Pour ne rien arranger, les places arrière sont exiguës et le coffre est amputé par les accus ! La présentation coquette, la finition soignée,

NOS MESURES



Accélération 1000 m D.A.	29s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s5
Consommation moyenne	8,2 l/100 km
Auton. électr. moyenne	38 km
Coffre	313 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cyl. en ligne, 16S
Hybridation (plug-in)	Moteur électr. 110 ch
Puissance maxi combinée	225 ch
Couple maxi combiné	360 Nm
CO ₂ /Malus	33 g/km / 0 €
Batterie	12,4 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 8 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,40 x 1,83 x 1,49

l'équipement complet (sièges électriques, clé mains libres, GPS, phares à leds...) et le confort feutré ne suffisent pas à convaincre...

L'avis



Décevant

Fiat Grande Panda

- 2 000 €

42 kWh (Red) - 113 ch **24 900 € / 18 900 €***



FIAT

Fiat "pousse" ses électriques, y compris la toute nouvelle Grande Panda, pourtant affichée à un tarif déjà attractif. Le constructeur garantit en effet le bonus de 4000 € pour tout le monde, et y ajoute 1647 € de remise plus 353 € au titre des certificats d'économie d'énergie européens. Soit, selon vos revenus, une remise allant de 2000 à 4000 € (- 8 à - 16 %) ! Un bon

plan pour qui recherche une petite voiture électrique à prix doux et avec une bonne autonomie en ville. Hélas, sur les grands axes, la Grande Panda s'essouffle, et son rayon d'action s'amenuise (195 km sur autoroute). Mais elle fera parfaitement l'affaire en tant que deuxième véhicule du ménage, grâce à sa douceur en milieu urbain, au confort de ses suspensions,

NOS MESURES



Accélération 1000 m D.A.	34s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s5
Autonomie moyenne	245 km
Route/Autoroute/Ville	260/195/280 km
Temps de charge (7,4 kW/84 kW)	7 h / 33 mn ^[2]
Coffre	310 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synthronique à aimants permanents
Couple maxi	122 Nm
Batterie	42 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km / - 2000 à - 4000 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4 x 1,77 x 1,57

à son habitabilité généreuse, à son vaste coffre et à ses nombreuses astuces (comme le câble de recharge en spirale intégré). On apprécie aussi son look, clin d'œil à la toute première Panda, ainsi que sa présentation intérieure joyeuse, qui aide à fermer les yeux sur la finition quelconque.

L'avis



Foncez !

Dossier

Ford Puma - 3 500 €

1.0 EcoBoost Hybrid Titanium (1) - 125 ch 27 490 € / 24 220 €*



N. SOLER

Le Puma vient de profiter d'un lifting, mais ça ne l'empêche pas de s'afficher déjà avec une remise de 3 500 €, ce qui représente un rabais plus que correct (13 %) sur ce 1.0 EcoBoost Hybrid en finition Titanium. Une version de base déjà bien équipée (instrumentation numérique, jantes alliage, Mirror Screen, clim' auto., radar et caméra

1. Modèle photographié en finition ST Line X.

de recul...) et à la mécanique "pêchue", même si l'étagement de boîte nuit aux reprises. En outre, même si le Puma n'existe (hélas) plus en version FlexiFuel E85, le 1.0 EcoBoost se montre sobre en toutes circonstances. Pour ne rien gâter, le petit SUV Ford est l'un des plus plaisants à mener de sa catégorie, grâce à son comportement routier dynamique. Et en entrée

NOS MESURES

Accélération 1000 m D. A. 31s8

Reprises 80 à 120 km/h en 4^e/5^e/6^e 9s6/12s3/16s6

Consommation moyenne 6,3 l/100 km

Route/Autoroute/Ville 6,1/6,4/6,3 l/100 km

Coffre 475 dm³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence 3 cyl. en ligne, 125

Hybridation Alterno-démarreur 48 V

Couple maxi 210 Nm à 1 750 tr/min

CO₂/Malus 121 g/km / + 230 €

Transmission Aux roues AV

Boîte Manuelle, 6 rapports

Dim. L x l x h, en m 4,19 x 1,81 x 1,55

de gamme (pas de châssis sport), le confort n'en pâtit pas. La présentation intérieure a progressé avec le restylage, mais l'habitabilité arrière reste un peu juste. En revanche, le coffre affiche un volume énorme, avec l'astucieux compartiment lavable sous le plancher.

L'avis



Foncez!

Ford Kuga - 4 500 €

2.5 Duratec Hybrid FlexiFuel Titanium (2) - 180 ch 39 490 € / 34 990 €*



N. SOLER

Comme son petit frère le Puma, le Kuga a été récemment restylé. Et, comme lui, il profite de réductions : - 4 500 €, soit - 11 % sur cette très intéressante version Hybrid FlexiFuel Titanium. Bien dotée (clé mains libres, chargeur de smartphone sans fil, caméra de recul, GPS, jantes alliage...) et surtout remarquablement économique à l'usage. En effet, en combinant la sobriété d'une motorisation hybride et le coût très bas de l'E85 (il s'agit du dernier modèle compatible de série sur le marché), ce Kuga vous reviendra à moins de 70 € tous les 1 000 km. Imbattable à ce niveau de gamme ! Et ce n'est pas sa seule qualité puisqu'il offre un bon agrément de conduite et une grande douceur de fonctionnement. Et si sa finition semble toujours perfectible, l'habitacle est spacieux et bien

NOS MESURES

Accélération 1000 m D. A. 30s4

Reprises 80 à 120 km/h en Drive⁽³⁾ 5s4Consommation moyenne⁽³⁾ 8,5 l/100 kmRoute/Autoroute/Ville⁽³⁾ 8/9,9/7,6 l/100 kmCoffre⁽⁴⁾ De 500 à 641 dm³

LA TECHNIQUE

Moteur essence/E85 4 cyl. en ligne, 16S

Hybridation Moteur électrique 125 ch

Couple maxi combiné 235 Nm

CO₂/Malus 116 g/km / 0 €

Transmission Aux roues AV

Boîte Auto. à variation continue

Dim. L x l x h, en m 4,62 x 1,89 x 1,68

pensé (banquette coulissante), tandis que le coffre propose un vaste volume utile. Plus que jamais, le Kuga brille par son rapport prix/prestations !

L'avis



Foncez!

Honda e:Ny1 - 12 800 €

62 kWh Advance - 204 ch 47 700 € / 34 900 €*



N. SOLER

El'é:Ny1 (prononcer "anyone") a tendance à passer inaperçu sur notre marché. Il faut dire que Honda l'a lancé à un tarif élevé : presque 50 000 € pour cette finition haute Advance. Cher pour un (grand) SUV citadin, même électrique, d'autant que ce modèle produit en Asie n'est pas éligible au bonus. Honda l'a bien compris, et offre donc... 12 800 € de remise, soit - 27 % ! Un prix sacrifié qui replace l'e:Ny1 dans une position plus favorable. De quoi attirer l'attention sur ses atouts : habitabilité généreuse, comportement routier rassurant, confort feutré et dotation pléthorique. Par ailleurs, ce tarif plus raisonnable permet de mieux accepter une autonomie qui reste moyenne, voire juste sur autoroute (265 km). D'autant que

NOS MESURES

Accélération 1000 m D. A. 30s

Reprises 80 à 120 km/h en Drive 5s2

Autonomie moyenne 340 km

Route/Autoroute/Ville 375/265/380 km

Temps charge (7,4 kW/78 kW) 11 h / 45 mn⁽⁵⁾Coffre 381 dm³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique Synchrone à aimants perm.

Couple maxi 310 Nm

Batterie 62 kWh (capacité utile)

CO₂/Bonus 0 g/km / 0 €

Transmission Aux roues AV

Boîte Auto., 1 rapport

Dim. L x l x h, en m 4,39 x 1,79 x 1,60

la recharge rapide, bridée à 78 kW, impose des pauses de trois quarts d'heure pour passer de 10 à 80 %.

L'avis



Intéressant

2. Modèle photographié en finition Active X. 3. Données en carburant à l'E85. 4. Banquette reculée/avancée. 5. De 10 à 80 % (donnée constructeur).

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

MG4 - 5 000 €

49 kWh Standard - 170 ch 29 990 € / 24 990 €*



La perte du bonus écolo a causé bien du tort à la MG4, qui a vu ses ventes fondre de presque 60 % en France entre 2023 et 2024 ! Si la marque sino-anglaise mise désormais surtout sur les hybrides, elle n'entend pas pour autant abandonner le marché des électriques, et offre donc une remise de 5 000 € sur toutes les MG4, qui peut être complétée par 2 000 € supplémentaires en cas de reprise de votre véhicule. Soit de 17 à 23 % de ristourne ! La compacte devient ainsi accessible dès 24 990 € (hors reprise), un tarif encore très compétitif, d'autant qu'elle propose toujours 7 ans de garantie et un équipement sans lacune (conduite semi-autonome, mode "One Pedal", clé mains libres...). Dès cette version de base, les performances sont d'un très bon

NOS MESURES

Accélération 1000 m D.A.	30s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s3
Autonomie moyenne	285 km
Route/Autoroute/Ville	315/220/320 km
Temps charge (7,4 kW/117 kW)	9 h/25 mn ⁽⁵⁾
Coffre	350 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	250 Nm
Batterie	49 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,29 x 1,84 x 1,51

niveau. En revanche l'autonomie paraît un peu juste sur autoroute. Quant à l'ergonomie du système multimédia, elle reste agaçante...

L'avis

Foncez!

Nissan Qashqai - 5 800 €⁽⁶⁾

1.3 Mild Hybrid N-Style⁽⁷⁾ - 140 ch 32 700 € / 26 900 €*



Malgré son récent restylage, le Qashqai a vu sa part de marché diminuer en 2024. Pour lui redonner un coup de fouet, Nissan frappe fort avec une série limitée N-Style (500 exemplaires) affichée à seulement 26 900 €, soit une remise de... 25 % ! Située entre les finitions Acenta et N-Connecta, elle offre jantes 19", GPS, instrumentation numérique, Google Maps, Mirror Screen sans fil, caméra à 360°, clé mains libres ou encore régulateur de vitesse adaptatif. Une belle dotation, en association exclusive avec la motorisation essence de 140 ch, volontaire en reprises et plutôt sobre. On déplorera cependant un guidage de boîte manquant de fluidité et un confort dégradé par les grosses roues. Mais le comportement routier s'avère

NOS MESURES

Accélération 1000 m D.A.	31s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8/10s6/14s4
en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	
Consommation moyenne	7,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,8/6,7/7,7 l/100 km
Coffre	508 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cyl. en ligne, 16S
Hybridation	Alterno-démarreur 12V
Couple maxi	240 Nm à 1 650 tr/mn
CO ₂ /Malus	144 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,43 x 1,84 x 1,63

plaisamment dynamique. En revanche, côté finition, le Qashqai n'est toujours pas au niveau des meilleurs. Mais à ce tarif...

L'avis

Foncez!

6. Offre limitée à 500 exemplaires. 7. Modèle photographié en finition Tekna+.

Peugeot E-208 - 3 800 €

- 3 800 €

46 kWh GT - 136 ch 38 000 € / 31 200 €*



Panique à bord ! Le succès de la nouvelle Renault 5 E-Tech cause des insomnies chez Peugeot, qui, après avoir baissé à 28 000 € le tarif de son E-208 de base, propose désormais 3 800 € de remise sur la finition GT, toujours avec le "petit" moteur (136 ch, batterie de 46 kWh), soit un léger - 10 %. Cela ne suffit toutefois pas à chambouler la donne.

On retrouve une habitabilité arrière modeste, une ergonomie perfectible et un équipement toujours incomplet (GPS et conduite semi-autonome en supplément). Volant en mains, on constate que l'E-208 brille avant tout par sa douceur et la précision de sa direction, mais son comportement routier manque d'un soupçon d'agilité. On profite en revanche

NOS MESURES

Accélération 1000 m D.A.	31s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s4
Autonomie moyenne	295 km
Route/Autoroute/Ville	320/235/335 km
Temps charge (7,4 kW/100 kW)	8 h/30 mn ⁽⁵⁾
Coffre	310 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	260 Nm
Batterie	46 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/- 2 000 à - 4 000 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,06 x 1,75 x 1,43

d'un confort moelleux et d'une insonorisation soignée, tout en admirant la finition valorisante. L'autonomie, correcte pour la catégorie, reste un peu juste pour envisager de fréquents longs trajets, même s'il suffit de 30 mn pour récupérer 70 % de charge (à 100 kW maxi).

L'avis

Correct

Dossier

Renault Captur - 3 000 € environ

1.6 full hybrid E-Tech Techno - 145 ch 32 000 € / 29 000 €*



F. GROUT

Officiellement, pas de rabais particulier sur le Captur. Mais les concessionnaires n'hésitent pas à offrir quelque 3 000 € sur sa version hybride, soit une ristourne de 9 %. Honnête, vu que le petit SUV Renault a profité d'un important restylage l'an dernier. Et il conserve de solides atouts, à commencer par une sobriété au meilleur niveau de la catégorie

(seulement 4,6 l/100 km en ville!). On apprécie aussi sa présentation intérieure toujours dans le coup, sa finition soignée, ses nombreuses astuces (vastes rangements, banquette coulissante) ou encore son système d'infodivertissement moderne et intuitif (navigation Google Maps de série sur cette finition Techno). Offrant de nombreuses

NOS MESURES

Accélération 1000 m D. A.	32s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s4
Consommation moyenne	5,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/6,2/4,6 l/100 km
Coffre ⁽¹⁾	De 334 à 454 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électr. 49 ch + alterno-démarreur
Couple maxi	148 Nm à 3 200 tr/mn ⁽²⁾
CO ₂ /Malus	103 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 4 + 2 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,24 x 1,80 x 1,58

phases de roulage en électrique, doux à conduire et stable sur ses appuis, le Captur hybride avoue cependant ses limites sur les grands axes, avec des performances quelconques et une boîte auto. lente qui laisse le moteur s'emballer au moindre faux plat.

L'avis



Intéressant

1. Banquette reculée/avancée. 2. Plus 205 Nm électriques.

Skoda Fabia - 4 550 €

1.0 MPI Selection - 80 ch 22 470 € / 18 070 €*



N. SOLER

Skoda ne consent pas moins de 4 550 € de remise sur sa citadine Fabia, ce qui la rend disponible à partir de seulement 18 070 €, malus compris, soit un très joli - 20 %. Pour ce prix, on dispose déjà d'une auto fort spacieuse, dotée d'un coffre au volume appréciable et d'une présentation intérieure sérieuse, même si les plastiques durs dominent. Pas dépouillée, cette version Selection offre une clim' manuelle, un écran tactile avec Mirror Screen sans fil, des jantes alu ou encore un radar de recul.

Sous le capot, le trois cylindres 1.0 fait de son mieux, mais en l'absence de turbo il s'essouffle vite : le bel entraînement observé sur les premiers rapports disparaît dès que l'on s'engage sur les voies rapides. Il faut dire que l'étagement des dernières vitesses est long et que la Fabia pèse 1 111 kg. Heureusement, cette

NOS MESURES

Accélération 1000 m D. A.	36s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	18s2/25s8
Consommation moyenne	5,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,5/5,7/6 l/100 km
Coffre	358 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur essence	3 cyl. en ligne, 12S
Couple maxi	93 Nm à 3 700 tr/mn
CO ₂ /Malus	117 g/km/+ 150 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 5 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,11 x 1,78 x 1,46

mécanique reste discrète, son appétit peu aiguisé, et la commande de boîte est agréable. Et comme le confort général est bon, cette Skoda propose un rapport prix/prestations intéressant.

L'avis



Intéressant

Suzuki Swift - 1 800 €

1.2 Hybrid SHVS Avantage - 83 ch 19 190 € / 17 390 €*



N. SOLER

ancée récemment, la nouvelle Swift est déjà gratifiée de 1 800 € de réduction. Cela ne représente toutefois que 9 % sur cette entrée de gamme Avantage. Cette version bénéficie déjà d'un équipement plutôt riche (Mirror Screen sans fil, clé mains libres, clim' manuelle, radar et caméra de recul, régulateur de vitesse adaptatif...), même si sa finition reste légère. Mais la Suzuki profite surtout d'un poids plume : 940 kg à vide ! Si bien que son petit bloc micro-hybride se sent pousser des ailes... ou presque, car avec 83 ch, n'espérez pas le grand frisson. La vivacité est toutefois au rendez-vous, en ville comme sur route, même s'il vaut mieux abandonner la 5^e lors des reprises. Surtout, la Swift s'avère d'une sobriété épataante ! La légèreté profite aussi à l'agilité, tandis que le gabarit

NOS MESURES

Accélération 1000 m D. A.	34s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	13s/20s2
Consommation moyenne	4,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,7/5,2/4,9 l/100 km
Coffre	295 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur essence + électr.	3 cyl. en ligne, 12S
Hybridation	Alterno-démarreur 12 V
Couple maxi	112 Nm à 4 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	92 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 5 rapports
Dim. L x l x h, en m	3,86 x 1,74 x 1,50

contenu permet de se garer dans un mouchoir. En revanche, les suspensions fermes fatiguent, la direction manque de consistance et le coffre se révèle trop exigu.

L'avis



Correct

Toyota C-HR - 3 500 €

1.8 Hybride Dynamic - 140 ch 35 250 € / 31 750 €*



Volkswagen Golf - 6 700 €

1.5 eHybrid DSG6 VW Edition - 204 ch 43 990 € / 37 290 €*



Toyota offre 3 500 € de "Prime à l'hybride" sur son C-HR (et même 5 500 € sur la version hybride rechargeable), soit - 10 % sur cette version Dynamic. Pas d'une folle générosité, donc, mais cette finition d'entrée de gamme affiche déjà une belle dotation: jantes alu, caméra de recul, clim' bizona, GPS, régulateur adaptatif... Par ailleurs le C-HR ne manque toujours pas d'allure, et se montre plus confortable que la génération précédente, tout en demeurant fort sobre. Mais si la mécanique hybride manifeste une appréciable douceur en ville, le tableau se ternit sur route, où la transmission à variation continue fait s'embalier bruyamment le moteur. En outre, le comportement routier manque de dynamisme et les performances demeurent ternes.

NOS MESURES

Accélération 1000 m D.A.	33s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8
Consommation moyenne	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9/6,7/4,9 l/100 km
Coffre	390 dm ³



LA TECHNIQUE

Moteur essence	4 cyl. en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 95 ch
Couple maxi	142 Nm à 3 600 tr/mn ⁽¹⁾
CO ₂ /Malus	105 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto. à variation continue
Dim. L x l x h, en m	4,36 x 1,83 x 1,56

Plus gênant, l'espace est étroit aux places arrière ainsi que dans le coffre, et la surface vitrée, toujours trop réduite, engendre une sensation de confinement.

L'avis



Décevant

1. Plus 185 Nm électriques.

Volkswagen met les petits plats dans les grands: pas moins de 6 700 € de rabais sur la Golf hybride rechargeable! Une offre concernant la finition VW Edition, laquelle présente déjà un très bon rapport prix/équipement. Au final, cela revient à une remise de 15 %, fort généreuse pour un modèle fraîchement restylé. En outre, avec sa nouvelle "pile" XXL de 19,7 kWh utiles, la Golf eHybrid détient notre record d'autonomie électrique: 102 km! Et elle garde sa frugalité en mode hybride, avec 6,2 l/100 km en moyenne une fois la batterie vide. Ses performances amplement suffisantes et son très bon confort permettent d'envisager sereinement tout type de trajet, d'autant que l'ergonomie a bien progressé et que les places arrière sont spacieuses. On n'en dira hélas pas autant du coffre, riquiqui car

NOS MESURES

Accélération 1000 m D.A.	28s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s5
Consommation moyenne	6,2 l/100 km
Auton. électr. moyenne	102 km
Coffre	280 dm ³



LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cyl. en ligne, 16S
Hybridation (plug-in)	Moteur électr. 116 ch
Puiss. maxi combinée	204 ch
Couple maxi combiné	350 Nm
CO ₂ /Malus	6 g/km/0 €
Batterie	19,7 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 6 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,29 x 1,79 x 1,48

L'avis



Foncez!

Volkswagen Tiguan - 5 400 €

1.5 eHybrid DSG6 VW Edition - 204 ch 54 100 € / 48 700 €*



Pour donner un coup de fouet au lancement commercial du dernier Tiguan, Volkswagen offre 5 400 € de rabais sur la version eHybrid VW Edition, soit - 10 %. Si c'est bien pour une nouveauté, il faut savoir qu'en matière de tarifs, le SUV compact VW part de (très) haut! Par conséquent, même avec remise, ce Tiguan reste cher. En contrepartie, il offre un habitacle

très spacieux, une finition soignée, une banquette coulissante et un vaste coffre. Avec la généreuse batterie (19,7 kWh utiles), l'autonomie en mode 100 % électrique approche des 100 km. Il faudra l'exploiter au mieux en ville, où le Tiguan eHybrid ne bat aucun record de sobriété en mode hybride une fois les accumulateurs vidés (8,1 l/100 km).

NOS MESURES

Accélération 1000 m D.A.	30s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne	7,4 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	89 km
Coffre ⁽¹⁾	De 495 à 635 dm ³



LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation (plug-in)	Moteur électrique 116 ch
Puiss. maxi combinée	204 ch
Couple maxi combiné	350 Nm
CO ₂ /Malus	6 g/km/0 €
Batterie	19,7 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,54 x 1,86 x 1,66

1. Banquette reculée/avancée.

Il souffre par ailleurs d'un poids élevé (1 900 kg à vide) qui nuit à l'agilité, même si le comportement demeure rassurant en toutes circonstances. On se plaindra plus volontiers des suspensions un peu fermes ou de la direction trop lourde... surtout à un prix qui n'est pas un prix d'ami.

L'avis



Correct



Par Thierry Réaubourg

ÉLECTRIQUE

Ford Puma

Gen-E Standard Range Premium

43,6 kWh - 168 ch

36 490 € / 33 490 €*



LE BEST-SELLER DE FORD PASSE À L'ÉLECTRIQUE!

Mieux vaut tard que jamais...

Dévoilé fin 2019 et restylé au printemps 2024, le Puma n'est plus de première jeunesse. Ford n'a pourtant pas hésité à investir dans l'électrification de son best-seller européen. Douce folie ou idée de... Gen-E ?

La poule aux œufs d'or de Ford est un félin ! Style aguicheur, châssis agile et rapport prix/prestations avantageux : le Puma est rapidement devenu le best-seller de la marque américaine sur le Vieux Continent. Un petit crossover de 4,22 m, que les Français ont essentiellement apprécié en version FlexiFuel E85, peu coûteuse à l'usage. Hélas, celle-ci a disparu

du catalogue à l'occasion du restylage de l'an dernier... C'est désormais sur l'inédite variante électrique, baptisée Gen-E (se prononce "djéni"), que les efforts de Ford se concentrent. Immédiatement identifiable à sa calandre pleine, façon Mustang Mach-E, ainsi qu'à son plus imposant bouquet arrière et à ses jantes spécifiques, ce Puma "zéro émission" se dote d'une batterie nickel-

manganèse-cobalt de 43,6 kWh utiles, plutôt modeste face à celle de la nouvelle Renault 4 E-Tech (52 kWh) ou celle des concurrentes labellisées Stellantis (51 kWh), que se partagent les Peugeot E-2008, DS 3 E-Tense, Fiat 600e, Alfa Romeo Junior, Jeep Avenger et Opel Mokka.

P'tite batterie... vite remplie

Pas moins de 364 km en moyenne (avec les roues de 18" de la finition Premium) et jusqu'à 506 km en ville : les autonomies promises par ce Puma vendent du rêve. Nonobstant la consommation raisonnable de l'electromoteur de 168 ch (aux alentours de 16 kWh/100 km durant notre essai, essentiellement réalisé en ville et sur routes secondaires, avec une température ambiante de 20 °C), une recharge s'impose au bout de 280-290 km parcourus. Le Gen-E acceptant jusqu'à 100 kW en courant continu (DC), les ravitaillements sont heureusement rapides : 10 minutes suf-

fisent pour récupérer 135 km d'autonomie et 23 mn pour revitaliser les accus de 10 à 80 %. En courant alternatif (AC) sur une borne domestique, le chargeur de 11 kW permet une charge complète en 4 heures environ. De manière générale, la concurrence (aux plus grosses batteries) impose de plus longues escales...

Autre motif de satisfaction aux commandes de ce crossover : son remarquable agrément de conduite. Un peu plus puissant que ses rivaux (qui naviguent tous autour des 150 ch), mais aussi plus généreux en couple (290 Nm), le Puma bondit comme une GTI lorsque le feu passe au vert, et ne manque jamais de ressource lorsqu'il s'agit d'effectuer un dépassement, y compris en côte. On se régale également de son amortissement plus douillet que celui des versions thermiques, comme de l'excellente insonorisation, notamment sur la question des bruits d'air. Enfin, en dépit de son poids important

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : contrairement au Puma essence, l'électrique n'a pas droit à 3500 € de remise. Mais le bonus écolo adoucit son tarif.

L'entretien : tous les deux ans, sans limite de kilométrage.

L'équipement : proposé à partir de 33 990 € avant bonus, le Puma Gen-E "de base" offre déjà plus que l'essentiel. La finition Premium de notre essai (+ 2500 €) y ajoute les jantes 18", la sellerie en suédine, la hi-fi B & O, les hayon et clé mains libres ainsi que les phares Matrix Led. Pas mal !



Pourvu d'une batterie efficiente, mais de plus modeste capacité que celles de ses rivaux, le Puma peine à parcourir plus de 300 km (hors ville) avec une charge.



L'intégration du pack de batteries dans le plancher n'a pas d'incidence sur l'habitabilité. Mais l'espace offert reste médiocre dans la catégorie, notamment pour caler ses genoux derrière les sièges.



Aux 378 dm³ du coffre s'ajoutent toujours les 145 dm³ du compartiment lavable sous le plancher. A la clé, un volume record pour la catégorie ! Le Puma Gen-E profite aussi d'un rangement sous le capot avant (lire "Bien vu" p. 33).

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Alertes de survitesse et de somnolence • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares Matrix Led et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse • Rétro intérieur jour/nuit auto.

Agrement: • Aide au stationnement AR + cam. de recul • Bluetooth + USB (2) • Chargeur à induction • Clé mains libres • Clim' auto. • Ecran tactile • GPS connecté • Hayon électr. • Mirror Screen • Jantes alu 18" • Système audio Bang & Olufsen • Vitres AR surteintées.

En option Agrément: • Conduite semi-autonome (1 000 €⁽¹⁾) • Jantes alu 19" (600 €) • Pare-brise dégivrant + sièges AV et volant chauffants (pack Hiver: 500 €) • Peinture métallisée ou nacrée (de 600 à 1 250 €) • Toit ouvrant panoramique (1 000 €).

1. Inclut surveillance des angles morts, caméra 360°, aide au stationnement AV et freinage d'urgence en marche AR.



PHOTOS: A. CORTESI

Plus lourd de 275 kg que son équivalent thermique, le Puma Gen-E conserve malgré tout un agréable jeu de jambes. Sa direction, en revanche, procure une déplaisante sensation de pesanteur.

(1 575 kg en ordre de marche), cette version Gen-E reste suffisamment agile pour assurer sécurité et plaisir sur route sinuuse. A un détail près: la direction.

Vive, mais lourde et mal relayée par un volant aussi grand que peu informatif, elle oblige à de régulières corrections. Autre désagrément, la brutalité du mode

One Pedal⁽¹⁾. Mieux vaut activer la fonction "L" de la boîte (équivalent du "B" chez d'autres), beaucoup plus progressive, en ville notamment. Côté tarifs, enfin, le

Puma Gen-E se positionne dans la moyenne de sa catégorie... en attendant les généreuses remises dont Ford a le secret !

SUITE PAGE 32

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	160 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	8s
Autonomie cycle mixte WLTP	364 km
Temps de charge borne rapide ⁽¹⁾	23 mn
Poids	1 575 kg

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion NMC	43,6 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	5 CV
Puissance maxi	168 ch
Couple maxi	290 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km / - 2000 à - 4000 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	215/50 R18
Dim. L x l x h, en m	4,22 x 1,81 x 1,55
Durée de garantie	5 ans ou 100 000 km ⁽²⁾

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

2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Ford Puma Gen-E Standard Range 43,6 kWh Premium (33 490 €*, 168 ch) est évalué dans la catégorie des petits SUV électriques d'environ 150 ch, qui comprend notamment: **Fiat 600e 51 kWh La Prima** (36 900 €*, 156 ch), **Hyundai Kona EV 48,3 kWh Premium** (32 900 €*, 156 ch), **Opel Mokka Electric 51 kWh GS** (32 400 €*, 156 ch), **Peugeot E-2008 51 kWh GT** (35 400 €*, 156 ch), **Renault 4 E-Tech 52 kWh Techno** (32 490 €*, 150 ch).

Comportement routier

Equipements de sécurité

Agrement/performances

Confort/insonorisation

Equipements de confort/garantie

Habitabilité/coffre

Aspects pratiques

Présentation/finition

Autonomie

Prix



POSTE DE CONDUITE



La position de conduite ne prête pas le flanc à la critique, même si le grand volant surprend. Apparus au restylage de 2024, les écrans XXL apportent une note techno à la planche de bord, malgré une intégration maladroite. Celui du combiné d'instruments, fouillis, n'est pas toujours très lisible. Bon point pour la commande de boîte au volant, facile d'accès en manœuvres.

note techno à la planche de bord, malgré une intégration maladroite. Celui du combiné d'instruments, fouillis, n'est pas toujours très lisible. Bon point pour la commande de boîte au volant, facile d'accès en manœuvres.

Réglage des sièges

Maintien des sièges

Simplicité des commandes

Visibilité AV/AR

Eclairage intérieur

Lisibilité des compteurs

AIDES À LA CONDUITE



En entrée comme en haut de gamme, le Puma Gen-E se contente d'un régulateur de vitesse classique. Impossible de disposer du modèle à distance adaptative sans cocher l'option "pack Assistance avancée" (conduite semi-autonome). Celle-ci intègre la caméra à vision 360°, le freinage d'urgence en marche arrière et les avertisseurs d'angles morts, en sus des radars de stationnement à l'avant. Comptez 1 200 € pour le modèle de base et 1 000 € si vous optez pour la finition Premium.

Freinage d'urgence automatique

Série

Maintien actif dans la voie

Série

Régulateur adaptatif + conduite semi-autonome

1 000 €

Allumage auto. des phares

Série

Phares à leds matriciels

Série

Assistance au créneau

Indisponible

ÉCRAN TACTILE



Simples et intuitifs à utiliser, l'écran de 12,8"/32,5 cm et le système Ford Sync4 (réplication du smartphone, très utile planificateur d'itinéraire intégrant le préchauffage de la batterie, commande vocale, etc.) sont livrés de série dès l'entrée de gamme.

Facilité d'utilisation

■

Lisibilité

■

Ecran tactile/Mirror Screen

Série/Série

Prix de l'option GPS

■

BIEN VU

Pratique, ce rangement de 43 dm³ sous le capot avant ! On y loge aisément le long câble de recharge...

RATÉ

... mais puisque Ford nous invite à ouvrir assez régulièrement le capot, pourquoi ne pas l'avoir équipé de vérin(s) ?

**FINITION**

C'est le talon d'Achille de ce petit SUV : la plupart des plastiques manquent de prestance et s'avèrent particulièrement sensibles aux rayures (flancs de la console, habillages laqués noirs, fond des vide-poches). Les assemblages manquent eux aussi de rigueur...

CHAUFFAGE/CLIM'

La clim' auto ne dispose pas de réglages séparés pour le conducteur et le passager, et ceux qui se font via l'écran ne sont pas des plus pratiques.

Simplicité des commandes	■
Réglages gauche/droite	Indisponible
Aérateurs arrière	Indisponible
Discretions de la soufflerie	■

SYSTÈME AUDIO

La finition Premium profite d'une très démonstrative hi-fi Bang & Olufsen, intégrant une barre de son au sommet du tableau de bord.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi (Bang & Olufsen)	Série
Bluetooth/USB AV et AR	Série/Série

RANGEMENTS

Les emplacements pour vider ses poches sont assez nombreux et bien répartis dans l'habitacle. Mais ils manquent globalement de volume et certains sont parfois difficiles d'accès (rangement sous la console flottante, spécifique au Puma Gen-E).

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

Le verdict *Auto Plus***Intéressant**

Plaisant à mener (direction exceptée), étonnant de confort, énergique et sobre, le Puma a réussi sa conversion à l'électrique. Une plus grosse batterie s'impose toutefois pour disposer des 360 km d'autonomie promis par Ford.

LES PLUS

Confort/insonorisation
Equipement généreux
Recharges assez rapides

LES MOINS

Direction peu agréable
Mode "One Pedal" brutal
Qualité de la finition



Par Charles Thouluc



ESSENCE

BMW Série 2 Gran Coupé

220 M Sport - 170 ch

46600 € / 44500 €*

LA NOUVELLE BMW SÉRIE 2 GRAN COUPÉ DÉFIE L'AUDI A3 BERLINE

Reprise des hostilités

L'arrivée de la nouvelle Série 2 Gran Coupé ravive les tensions avec l'A3 berline, restylée l'an dernier. Budget, vie à bord, agrément, confort, ces deux compactes se livrent une lutte sans merci. Nous les confrontons en version milieu de gamme essence.

Dans un marché submergé par les SUV, les berlines classiques se font rares. Particulièrement les modèles compacts, que seules les marques premium continuent à perpétuer. Et elles le font avec des modèles au look soigné, qui ne se contentent pas de greffer un coffre à leurs homologues à hayon. Audi et BMW restent ainsi des acteurs majeurs qui séduisent toujours une clientèle attachée

aux berlines à trois volumes en travaillant sur le style, la modernité des équipements, l'agrément et l'efficience des motorisations. Nos deux concurrents du jour ne manquent donc pas d'atouts. Dérivée de la Série 1, la nouvelle Série 2 Gran Coupé dégage plus de sportivité avec ses lignes tendues et l'absence d'encadrement des vitres latérales. A côté, l'A3 Berline, sa principale rivale, se montre un peu moins profilée.

En échange, elle offre un accès plus aisément aux places arrière grâce à un pavillon moins incliné. Malgré cela, une fois installés, les passagers manqueront là aussi de garde au toit, mais ils apprécieront le confort supérieur de sa banquette, dont l'assise soutient mieux les cuisses. Avantage aussi à l'Audi pour son volume de coffre plus grand de 90 dm³, qui lui permet d'embarquer davantage de bagages. Cela dit, celui de la BMW se montre astucieux avec son plancher pliable en deux, pour caler le chargement et donner accès à un bac de rangement. En outre, contrairement à sa concurrente, la Série 2 permet de bénéficier d'un plancher plat une fois les dossier de la banquette rabattus. Chics et

cossus, les matériaux utilisés de part et d'autre sont assemblés avec justesse. L'Audi de notre essai, avec ses inserts en microfibre "Dynamica" (option à 400 €), qui imite l'Alcantara, est un peu plus chaleureuse que sa rivale, dotée d'un habillage en aluminium (de série sur M Sport). Mais BMW a soigné l'ergonomie. Les commandes des aides à la conduite sont moins épargnées que dans l'Audi. Regroupées sur la branche gauche du volant cuir "M" (série), elles sont aussi plus intuitives à gérer à l'usage.

Sobre et agile, la Série 2

Pour cette confrontation, nous avons choisi des motorisations essence de milieu de gamme.



ESSENCE

Audi A3 Berline

35 TFSI S line - 150 ch

43 595 € / 40 400 €*

PHOTOS: A. SAUNIER

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: les "petits" malus, de 210 € pour la Série 2 Gran Coupé et de 280 € pour l'A3 Berline, sont largement compensés par les remises. Celles-ci peuvent atteindre, après négociation, 5 % chez BMW et 8 % chez Audi.

L'entretien: Audi et BMW préconisent une révision tous les 2 ans ou tous les 30 000 km.

L'équipement: il est complet sur ces finitions haut de gamme (GPS, caméra de recul, compteurs numériques...). Mais pour profiter d'équipements premium (cuir, conduite autonome...), de nombreuses options s'imposent.



Au volant de la Série 2 Gran Coupé, on retrouve le plaisir de conduite cher à BMW grâce au châssis agile (sans être inconfortable) et à la mécanique réactive et volontaire.

Toutes les deux sont munies d'une hybridation légère en 48 V pour limiter consommation et rejets de CO₂. Elles sont aussi associées à une boîte auto. à sept rapports, avec palettes au volant. Celle de la BMW, plus



Les sensations sont plus feutrées dans l'A3 Berline. Le comportement, bien équilibré, privilégie la sécurité plutôt que le dynamisme. Mais le confort, lui, est du genre ferme...

réactive, fait preuve d'une meilleure fluidité lors des changements de vitesses. Elle épaulé un moteur trois cylindres de 170 ch, soit 20 ch de plus que celui de l'Audi. Cette puissance supérieure offre logiquement

plus de performances à la Série 2 Gran Coupé. Si l'A3 Berline reste dans le sillage de sa rivale, son quatre cylindres, moins vif lors des montés en régime, accélère de façon plus linéaire. Malgré un poids supérieur ➤



BMW Serie 2 Gran Coupé

Ambiance chic et sportive à bord de la BMW, comme en témoignent l'épaisse jante du volant et les sièges sport à la fois confortables et efficaces en matière de maintien. La grande dalle numérique, légèrement orientée vers le conducteur pour optimiser l'ergonomie, brille par sa réactivité au moment de sélectionner le bon menu. Elle affiche des informations claires. Les aides à la conduite, dont les commandes sont regroupées sur la branche gauche du volant, sont simples à désactiver.



Audi A3 Berline

La bonne résolution des écrans facilite la lecture des informations et les graphismes fins apportent une touche de modernité au tableau de bord. Les matériaux, de qualité dans l'ensemble et bien assemblés, retiennent l'attention. Mais pour profiter d'un habitacle aussi élégant et richement équipé que celui présenté ici, un passage par la longue liste des options s'impose...

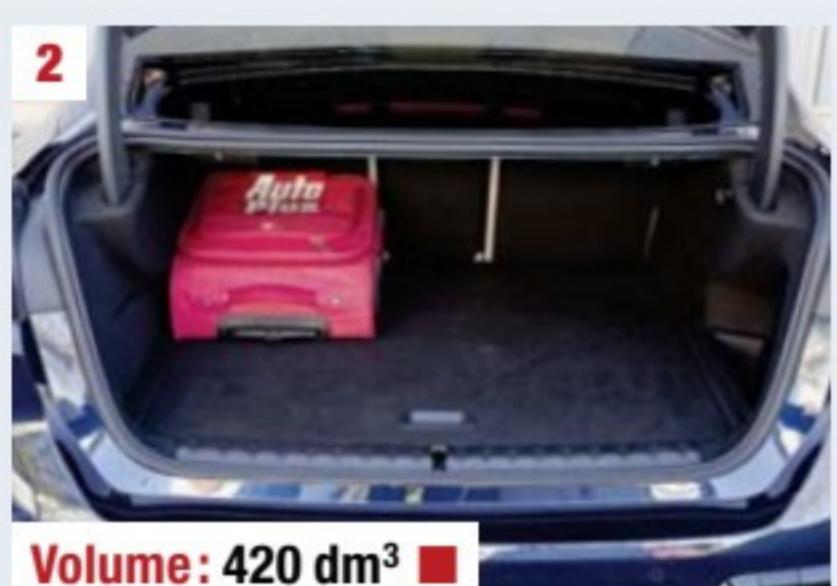
»» de 115 kg, la BMW devance l'Audi à l'accélération comme lors des reprises. Cela sans avoir besoin de plus de carburant. Comme l'attestent les mesures de notre labo, elle se contente de 6,2 l/100 km en moyenne, contre 6,7 l/100 km pour l'Audi. L'écart s'accentue sur la route, avec un appétit inférieur de 0,7 l/100 km. Les gros rouleurs apprécieront la sobriété de la

Série 2 Gran Coupé autant que le plaisir qu'elle offre au volant. Le châssis dynamique et la direction bien calibrée favorisent un comportement agile et un bon "toucher de route". Sur les parcours sinuieux, la différence est bien marquée par rapport à l'Audi. De plus, les suspensions, certes fermes, filtrent correctement les irrégularités de la chaussée. A cela s'ajoute

un train avant plus précis et incisif que celui de l'A3. Très équilibrée, l'Audi rassure par sa rigueur dans les trajectoires. Cependant, avec un zeste de dynamisme supplémentaire et un meilleur maintien de caisse dans les changements de direction, la conduite se montrerait plus excitante. Des suspensions plus conciliantes rendraient aussi les longs trajets plus reposants sur les revêtements dégradés. Cette raideur ressentie sur les bosses est accentuée par les grandes roues de 19" (1 400 €!) de notre modèle d'essai.

L'A3, plus "abordable"

Une option onéreuse, qui est loin d'être la seule! Et son adversaire ne fait pas mieux... Les mesquineries ne manquent pas, à propos d'équipements pourtant



1. Les plus grands passagers manquent de hauteur sous plafond, et l'assise de la banquette, trop basse, maintient mal les cuisses. 2. Moins volumineux, le coffre se montre plus astucieux: son plancher se plie en deux et donne accès à un bac placé en dessous. 3. L'ouverture étroite complique l'accès.



1. La hauteur est limitée ici aussi, mais l'assise, haute et longue, offre un meilleur confort que celle de la BMW. 2. Plus vaste et facile d'accès, le coffre est aussi plus haut et large. 3. Le petit commodo, qui commande de nombreuses aides à la conduite, se montre moins pratique à l'usage que des boutons sur le volant.

courants sur des modèles moins huppés. Audi facture ainsi 830 € le réglage électrique des sièges, et 360 € le chargeur de smartphone par induction. Sur la BMW, l'accès mains libres est inclus dans le pack Premium à 1850 €, tandis que la clim' bizona coûte 560 € ! Des options parfois dures à accepter étant donné les tarifs demandés. L'A3 Berline 35 TFSI S tronic S line, affichée à 43 595 €, peut

descendre à 40 400 €* après avoir négocié une remise d'environ 8 % (malus de 280 € inclus). Un prix plus attractif que les 44 500 €* de la Série 2 Gran Coupé 220 M Sport (malus de 210 € et 5 % de remise inclus). Malgré cet avantage budgétaire important (- 4 100 €*), l'A3 Berline ne parvient pas à rattraper la BMW, qui la surpasse dans presque tous les autres domaines.



NOS MESURES	BMW Série 2 Gran Coupé	Audi A3 Berline
Vitesse maxi ⁽¹⁾	230 km/h	226 km/h
Accélération 1000 m D. A.	29s2	30s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s2	5s9
Consommation moyenne	6,2 l/100 km	6,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9/5,8/7 l/100 km	6,6/6,3/7,2 l/100 km
Poids	1 513 kg	1 398 kg
Diamètre de braquage	11,7 m	11,1 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	63 m

LA TECHNIQUE	BMW Série 2 Gran Coupé	Audi A3 Berline
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 499 cm³	1 498 cm³
Hybridation	Alterno-démarreur 48 V	Alterno-démarreur 48 V
Puissance fiscale	8 CV	8 CV
Puissance maxi	170 ch à 4 700 tr/mn	150 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	280 Nm à 1 500 tr/mn	250 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	120 g/km / + 210 €	124 g/km / + 280 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Auto., 7 vitesses	Auto., 7 vitesses
Pneus	225/45 R18	225/40 R18
Réservoir	49 litres	50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,55 x 1,80 x 1,45	4,51 x 1,82 x 1,42
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP + AFIL • Airbags (6)⁽¹⁾ • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse • Surveillance d'angles morts.

Agrement: • Aide au démarrage en côte • Bluetooth • Caméra de recul • Clim' auto. • Jantes alu 18" • Ecran tactile avec GPS + Apple CarPlay et Android Auto • Instrumentation numérique • Sièges AV sport • Volant cuir, etc.

EN OPTION	BMW Série 2 Gran Coupé	Audi A3 Berline
Accès mains libres	1 850 € ⁽²⁾	Série
Conduite semi-autonome (niveau 2)	1 650 €	860 €
Chargeur smartphone à induction	1 850 € ⁽²⁾	360 €
Sièges avant à réglages électriques	480 €	830 €

1. Plus un airbag central sur l'A3 Berline. 2. Inclus dans le pack Premium, avec rétros extérieurs rabattables, gestion codes/phares full led auto..

LES NOTES DU LABO	BMW Série 2 Gran Coupé	Audi A3 Berline
Comportement routier	17	15
Equipements de sécurité	12	12
Agrement/performances	16	13
Confort/insonorisation	16	15
Equipements de confort/garantie	17	15
Habitabilité/coffre	8	12
Aspects pratiques	13	11
Présentation/finition	14	16
Consommation	17	15
Prix	8	12

1^{re} 138/200

2^e 136/200

Le verdict **Auto Plus**



Victoire : BMW Série 2 Gran Coupé

Moins chère, l'A3 Berline séduit aussi par sa qualité de fabrication. Les passagers sont mieux installés sur sa banquette, et son coffre affiche un volume supérieur. Des arguments de poids, mais insuffisants pour battre une BMW à la fois plus sobre, plus performante, plus agréable à conduire, plus confortable et dotée de commandes plus intuitives.



Par Didier Laurent

HYBRIDE ESSENCE

Jeep Avenger

4xe Overland - 145 ch

34 750 € / 33 600 €*



PHOTOS: F. GROUT

PREMIER ESSAI DE LA PETITE JEEP EN 4 ROUES MOTRICES

Soif d'évasion

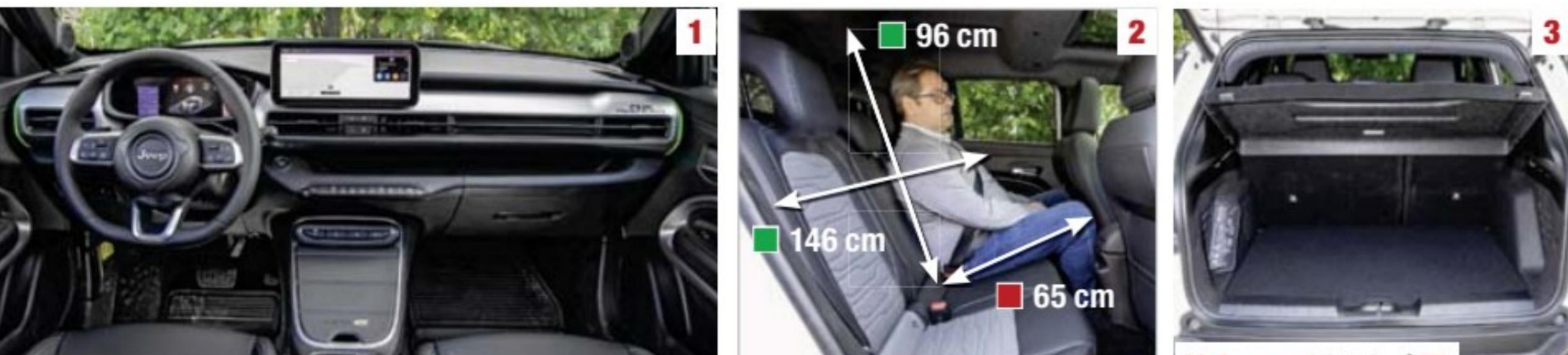
Grâce à des choix techniques ciblés, l'Avenger décroche ses galons de petit baroudeur. En misant sur l'électrification de son train arrière, il devient le premier 4x4 de Jeep à se passer d'arbre de transmission.

Cette version 4xe s'adresse davantage aux adeptes d'activités de plein air qu'aux puristes du franchissement 4x4. Plus Castor Junior qu'Indiana Jones, donc... Extérieurement, elle se distingue par des boucliers redessinés, des antibrouillards positionnés plus haut, des barres de toit, des logos verts 4xe dans les moyeux de roue et un autocollant noir mat sur le capot. La fiche technique est plus intéressante. Car ce qui permet à l'Avenger de se revendiquer 4x4, c'est l'implantation d'un électromoteur de 28 ch sur son train arrière (le coffre perdant au passage 55 dm³), qui fait écho à son alter ego, de même puissance et intégré à la boîte, à l'avant. Ils fonctionnent de pair avec un moteur trois cylindres turbo de

136 ch, constituant un attelage hybride 48 V. La puissance combinée (145 ch) est inédite sur l'Avenger. Et ça fonctionne plutôt bien.

Polyvalence avérée

C'est sur route que s'apprécie d'abord cette nouvelle version. En ville, les manœuvres de stationnement ou le roulage à faible allure se font majoritairement sans l'aide du moteur thermique. La boîte auto. à double embrayage est discrète, surtout à un rythme coulé. Quant à la tenue de route, elle profite de l'adoption d'un train arrière multibras – contre une barre de torsion sur les autres versions – qui accompagne mieux les changements de cap. Surtout, les capacités d'évolution hors bitume sont favo-



1. La planche de bord, d'aspect dur et parfois basique, est néanmoins joliment dessinée et fonctionnelle.

2. Correctes au regard des dimensions modestes de l'Avenger, les places arrière manquent juste d'espace aux jambes.

3. Le volume de coffre (325 dm³) est inférieur à celui de l'électrique ou des autres motorisations (355 et 380 dm³).

4. L'aptitude tout-terrain est décuplée avec l'implantation d'un deuxième moteur électrique, sur le train arrière.

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	194 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s5
Consommation cycle mixte	5,4 l/100 km
Poids	1 455 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	2 moteurs électriques 28 ch (AV) + 28 ch (AR)
Puissance maxi combinée	145 ch
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	122 g/km / + 240 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 6 rapports
Pneus	215/60 R17
Réservoir	44 l
Dim. L x l x h, en m	4,09 x 1,78 x 1,54
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

L'ÉVALUATION

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

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6) • Codes/phares auto. • Conduite semi-autonome • Phares et essuie-glaces auto. • Régulateur adaptatif + limiteur de vitesse en descente • Surveillance d'angles morts, etc.

Agrément: • Aide au stationnement AV/AR + caméra 180° • Clim' auto. • Ecran 10,25"/26 cm • Jantes alliage 17", etc.

En option Agrément: • GPS + clé et hayon mains libres (1 000 €) • Sellerie cuir + sièges AV électriques et chauffants (1 400 €), etc.

risées par une garde au sol qui grimpe à 21 cm (+ 1 cm), et des angles d'attaque et de fuite revus à la hausse (22° et 35°). Il n'y a pas de blocage de différentiel ni de gamme de vitesses courtes, mais la gestion électronique (différents modes via la molette Select-Terrain) s'occupe du reste. Sans transfigurer l'Avenger, ce dispositif hybride offre à la petite Jeep une vraie polyvalence, avec un faible impact sur la consommation (+ 0,5 l/100 km)... à condition d'investir 4 000 € de plus que pour une version hybride 110 ch à deux roues motrices.

Le verdict



Intéressant

L'effort financier est important, mais la technologie, bien emballée, se révèle probante. Dans des conditions difficiles, cette version saura faire la différence.

INVITATIONS GRATUITES RIEN QUE POUR VOUS

A RÉSERVER AVANT LE 7 MAI

**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***



mobilité club
france

DEKRA NORISKO

STAGES
points.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**

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail. :

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

#M047 #D1674795

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. Créditeur : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du crédit : FR77ZZZ434057.
 *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 11 mai 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous bénéficierez, 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 remise 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 bénéficierez 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@erwfmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL : <https://www.cnil.fr/>* Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.



Une auto testée au quotidien

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



Par David Bouillaux

CETTE SEMAINE

Le Renault Rafale PHEV

Lancé durant l'été 2024, le Rafale représente le fleuron de la gamme Renault. Mais il ne bénéficiait jusqu'alors que d'une seule motorisation hybride de 200 ch. Pour mieux affronter les ténors de la catégorie des SUV coupés (Audi Q5 Sportback, BMW X4, Mercedes GLC Coupé...), le français étrenne, depuis peu, une technologie hybride rechargeable, forte de 300 ch, synonyme de transmission intégrale. La batterie, d'une capacité brute de 22 kWh, permet d'après nos mesures de rouler

près de 90 km en tout électrique en moyenne. Et pour tenter de faire oublier son embonpoint, lié à cette technologie (1 990 kg sur notre balance), le SUV profite de série du châssis 4Control à quatre roues directrices. Nous avons donc voulu en savoir un peu plus sur son autonomie électrique, mais aussi sur la consommation, l'agrément, le plaisir au volant ou encore l'environnement intérieur, en passant quelques jours avec un Rafale hybride rechargeable en finition Esprit Alpine, un modèle affiché au tarif de 54 500 €*.



Sur autoroute, du bon et du moins bon

A 130 km/h, à allure stabilisée, le trois cylindres essence se fait discret. Lorsqu'il est franchement sollicité (accélérations, relances...), il est épaulé par trois moteurs électriques (avant, arrière et alternomoteur intégré à la boîte de vitesses), mais il émet des vibrations désagréables. Dommage. Quant à la consommation, elle oscille autour de 8 l/100 km. Correct.

Economique et très maniable en ville

En mode 100 % électrique, nous avons réussi à parcourir environ 80 km en milieu urbain. Peu de modèles hybrides rechargeables en sont capables. Et en plus de l'agilité qu'elles procurent sur route, les roues arrière directrices rendent ce SUV très maniable dans les ruelles étroites.



Un quasi sans-faute pour l'habitacle

Entre les superbes sièges siglés Alpine, la position de conduite optimale et l'ergonomie des commandes très bien pensée, le Rafale séduit son conducteur. D'autre part, l'écran tactile est un exemple de fluidité et de facilité d'utilisation. Seul petit bémol: le manque de visibilité arrière.



Bluffant sur les petites routes !

Nous avons parcouru plusieurs dizaines de kilomètres sur les axes secondaires, ce qui nous a permis d'apprécier l'excellent confort et, surtout, le très bon comportement routier du Rafale. Au volant, les 1990 kg sont à peine perceptibles et la motricité sur chaussée humide difficile à prendre en défaut. Et lorsque la batterie est assez chargée, l'ensemble assure des performances honorables.



Arrêts à la pompe peu fréquents

En plus d'une autonomie relativement confortable en mode électrique, la consommation moyenne du trois cylindres essence ne grimpe que très rarement au-delà des 7,5 l/100 km en mode hybride. De ce fait, grâce au réservoir de 55 litres, il est possible d'approcher les 700 km avant la réserve, sans compter, au bas mot, 80 km d'autonomie électrique.



Patience lors des recharges...

Lors de nos emplettes, nous avons profité de la présence d'une borne de recharge délivrant jusqu'à 22 kW. Sauf que le chargeur embarqué du Rafale plafonne à 7,4 kW, là où les concurrents proposent souvent du 11 kW (parfois en option) voire une charge rapide⁽¹⁾. Au bout de 1h30, la batterie de 22 kWh⁽²⁾ n'avait récupéré que 50 % de sa capacité...



PHOTOS : N. SOLER

A l'arrière, c'est Byzance !

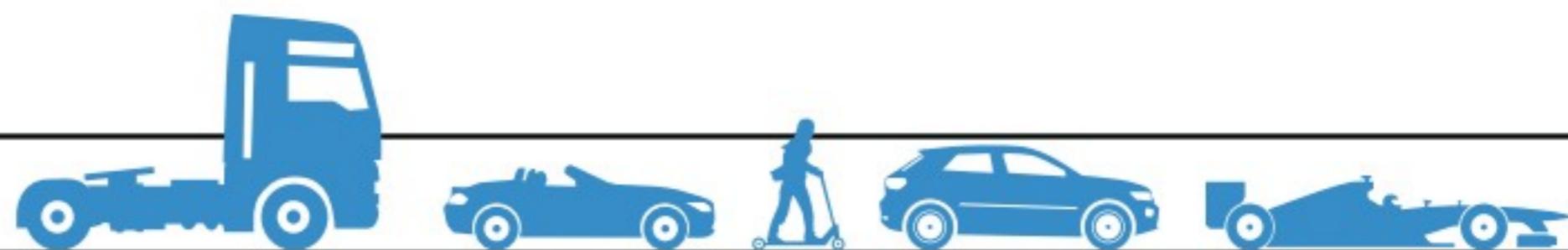
Certes, la hauteur de caisse surélevée du Rafale peut gêner certains pour monter à bord, mais une fois installé, on jouit d'un espace étonnant pour les jambes comme en garde au toit. Par ailleurs, l'éventuel passager du milieu n'est pas gêné par le tunnel de servitude.

Notre verdict Plaisant à tous points de vue

Ce test au quotidien nous a permis de conforter nos premières bonnes impressions concernant le Rafale hybride rechargeable. Très plaisant à mener, confortable, agile, facile à vivre et accueillant, le Renault a cumulé les bons points lors de cette semaine passée en sa compagnie. Seul vrai bémol à ce niveau de gamme: les vibrations et la sonorité peu agréables du moteur thermique à l'accélération.

Un coffre multitâche, mais un peu réduit

Nous n'avons eu aucun mal à embarquer une dizaine de sacs de bois sec (25 dm³ chacun) sans avoir à rabattre les dossiers. En revanche, le seuil haut perché ne nous a pas facilité la tâche. Par ailleurs, le chargeur embarqué de la grosse batterie prive le Rafale du très astucieux plancher modulable... et des 60 dm³ de volume de coffre situés en dessous.



Aston Martin Vanquish Au volant du fantasme automobile ultime ?

V12 5.2 - 835 ch - 389 244 € / 459 244 €*

Muscle car en smoking



PHOTOS : A. CORTESE

Peu après la mise à feu du V12 dans un grondement prometteur, l'escapade en Vanquish débute par une grosse sueur froide. Première épreuve : s'extirper du parking de la rédaction sans étriller les proéminents appendices en carbone ! Contrainte bien dérisoire, vite oubliée alors que les 835 ch s'échauffent. Fuyons l'Ile-de-France, terrain trop étiqueté pour notre anglaise... La Vanquish apparue l'an dernier, troisième du nom, s'étire sur 4,85 m de long, pour 2,04 m de large. Un sacré morceau de mythe automobile qui tâchera, espérons-le, de faire oublier le parcours un rien tourmenté du constructeur, entre déboires financiers et aléas de développement. Les années noires semblent heureusement appartenir au passé.

Cette Vanquish toise une gamme désormais capable de tenir tête aux GT et supercars les plus huppées. Surtout depuis que Mercedes-AMG a mis son nez dans les affaires de la maison. Shocking ! Une Aston à l'accent allemand ? Pas du tout : si la petite sœur Vantage a bien repris (en partie) les dessous et le V8 de l'AMG GT, la Vanquish reste une authentique Aston Martin. Sa plate-forme en aluminium est une grosse évolution de celle de la DB12. Et le V12 biturbo de

5,2 litres dérive de celui de la DB11, un privilège dont la Vanquish est la dernière de la famille à profiter. A bord, certains déploreront peut-être l'ambiance devenue trop numérique. L'écran, sous les yeux, n'a pas le cachet des anciens compteurs traditionnels. Regrettable effet de mode ? Cela dit, le cockpit (strict deux places) ciselé avec soin, tendu de cuir et d'inserts en carbone dans les moindres recoins, reste en phase avec le glamour très "007" qui colle aux gommes de toute Aston. Tout comme le coup de crayon, reprenant les éléments de style chers à la marque : chute de reins marquée, calandre béante... Effet garanti, surtout quand celle-ci grossit dans le rétroviseur de celui qui vous précède. Et encore, il ne profite pas de la bande-son.

Le V12 est éternel

Cette aristocrate, tueuse de chronos en tout confort (ou presque), est l'Aston Martin de série la plus rapide jamais produite. Jugez plutôt : 3s3 pour passer de 0 à 100 km/h et 345 km/h quelques instants plus tard... si la place et la réglementation s'y prêtent. En outre, avec les Ferrari 12 Cilindri (830 ch) et Lamborghini Revuelto (1015 ch en hybride), la Vanquish reste la

Il y a vingt-cinq ans naissait le premier V12 Aston Martin sous le capot de la DB7. La Vanquish est aujourd'hui le seul modèle de la marque à conserver cette architecture.



Les jantes de 21" dissimulent de gros disques carbone-céramique (410 mm) et des étriers à six pistons à l'avant. A rude épreuve pour encaisser les 835 ch, les pneus Pirelli P Zero tiennent le choc.



Stricte deux places, la Vanquish invite à voyager léger : le coffre accueille deux bagages format cabine, guère plus (248 dm³).



Sous le capot habillé de carbone, le V12 (en position centrale avant, au bénéfice de la répartition des masses) porte toujours la signature du technicien chargé de son contrôle final.



Raffinement poussé à l'extrême, entre sport et ultra-luxe : cuir étendu et carbone de rigueur pour le cockpit, personnalisable quasiment sur mesure. Le système audio hi-fi Bowers & Wilkins devient vite inutile lorsque le compte-tours grimpe à 7 000 tr/mn.

Egalement en Volante, pour fendre l'air...

Pour la première fois, la Vanquish a droit à sa version cabriolet Volante. A l'air libre (capote repliée en 14s), le V12 s'annonce toujours aussi virulent, et à peine moins vêloce malgré le poids supérieur (+ 95 kg) : 3s4 pour le 0 à 100 km/h. On lui pardonne ce petit dixième perdu, si le caractère demeure. A 345 km/h, la Vanquish Volante est désormais le cabriolet à moteur avant le plus rapide au monde, devant la Ferrari 12 Cilindri Spider... de 5 km/h, pour la beauté du geste.



Spectaculaire coup de crayon, dans la veine des grandes GT de la marque. Calandre imposante, ailes arrière marquées, profil fastback élancé... Les ingrédients Aston Martin sont là.

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	345 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	3s3
Consommation cycle mixte	13,7 l/100 km
Poids	1910 kg

LA TECHNIQUE

Moteur biturbo-essence	12 cylindres en V, 48S
Cylindrée	5 204 cm ³
Puissance maxi	835 ch à 6 500 tr/mn
Couple maxi	1 000 Nm à 2 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	312 g/km / + 70 000 €
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Auto. 8 rapports
Pneus AV	275/35 ZR21
AR	325/35 ZR21
Réservoir	82 litres
Dim. L x l x h, en m	4,85 x 2,04 x 1,29
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

dernière du genre à laisser sévir un V12 dans ses entrailles. L'architecture noble par excellence, même quand il s'offre comme ici les services de deux turbos. Mode Sport ou Sport Plus activé, on ressent la poigne implacable de la poussée, accompagnée d'un tonnerre tendance black metal. Et la mécanique en remet une couche à mi-régime ! Chose rare pour un moteur suralimenté, le compte-tours bondit vers la zone rouge avec un sursaut de hargne, passé les 3000 tr/mn. Sans latence, les turbos dotés d'une inédite fonction "Boost Reserve", soufflent instantanément. Seul bémol sur cette furieuse partition, la transmission ZF à huit rapports n'est pas un modèle de vivacité, lissant le tempérament mécanique. Pas le choix : il s'agit de juguler et de rendre exploitable cette cavalerie.

C'est réussi. Le monstre impressionne par ses déhanchements à la remise de gaz – sous l'effet du couple délirant (1000 Nm) –, mais il ne mord

pas ! D'autant que le différentiel autobloquant (piloté électroniquement) facilite la tâche des apprentis pilotes... Enfin, restons humble ! Trop lourde (1910 kg) et imposante pour être véritablement athlétique, la Vanquish profite toutefois d'un équilibre sain. Et si la direction n'offre pas le mordant chirurgical de certaines allemandes et italiennes, le train avant reste rigoureusement guidé. Plus facile que prévu, finalement, et conforme à l'esprit "super GT" qui compose l'ADN du constructeur. Voilà qui nous renvoie à la définition du Grand Tourisme : rouler vite, loin, longtemps et en toute élégance. Loin, c'est vite dit... Dans la mesure de ce que permet le réservoir de 82 litres siphonné au rythme de 16 l/100 km, au bas mot. Bien davantage en profitant de ses largesses. Cela fait partie des "détails" dont les gentlemen ne discutent pas. Et le malus, vous dites ?

Antoine Arnoux

Le verdict **Auto Plus**

Une référence !



SIX MODÈLES À MOINS DE 60 € TESTÉS PAR NOTRE LABO

Par J. Palaz

Les kits mains libres Bluetooth à l'essai

Si la majorité des voitures neuves est équipée du Bluetooth, il est plus rare dans celles âgées de plus de 10 ans. Et bien que les kits aient aujourd'hui quasiment disparu des rayons des centres-autos, ils restent utiles pour nombre d'usagers.

La démocratisation du Bluetooth, intégré dans les systèmes audio des voitures, est finalement assez récente. Ce n'est qu'à partir de 2012 que cette technologie a commencé à se généraliser sur les modèles neufs, d'abord en haut de gamme. Or, avec un âge moyen du parc automobile

français de près de 12 ans, de nombreux véhicules en circulation en sont encore dépourvus. Résultat: passer un appel au volant sans perdre de points reste un défi dans bien des cas.

La high-tech d'hier

Alors que les smartphones, lancés en 2007, ont rapidement envahi

les poches, il fallait trouver une solution pour appeler en toute légalité au volant. Des marques comme Parrot ou Jabra se sont engouffrées dans la brèche, développant des kits mains libres de plus en plus performants. Qualité audio améliorée, commandes vocales, gestion du double appel, synchronisation du répertoire:

les innovations se sont succédé, maintenant les tarifs à des niveaux relativement élevés, malgré une forte demande.

Un marché qui change de mains

Mais le paysage a bien évolué. Les acteurs historiques se sont tournés vers les caméras ou les drones. Les kits mains libres ont peu à peu disparu des étagères des magasins physiques. Aujourd'hui, on les retrouve en ligne, à des prix souvent très accessibles. En parallèle, les fonctionnalités tendent à se standardiser. Et ce qui relevait presque de la science-fiction il y a quinze ans, comme déclencher Siri ou OK Google par une simple pression, est désormais un standard, intégré même dans les modèles d'entrée de gamme. Voici notre comparatif des plus courants. ■

NOTRE MÉTHODE DE TEST

COMMUNICATION: la qualité d'émission et de réception (volume, souffle, relief sonore...) est jugée (note sur 20, coef. 2).

FONCTIONNALITÉS: sont appréciés ici l'encombrement, la facilité d'emploi et les fonctions spécifiques comme l'assistance vocale (Text-to-Speech), la connexion simultanée sur deux téléphones (Multipoint), l'annonce vocale du numéro ou contact entrant, etc. (note sur 20, coef. 1).

UTILISATION: la notice, la longueur du câble de chargement, le type de support, l'encombrement du kit et la présence d'une prise 12 V dans la boîte sont notés (note sur 20, coef. 1).

QUALITÉ: qu'il s'agisse du support qui doit assurer un bon maintien sans abîmer le pare-soleil ou de la solidité des commandes et la qualité des éléments en plastique qui composent le kit, l'ensemble du matériel fourni est passé au crible (note sur 20, coef. 2).

PRIX: il départage les ex aequo en nombre de points.



SuperTooth Buddy

1^{er}

Netvip T826

2^e

Veopulse B-PRO 2

3^e

Agptek T829

4^e

Retoo M012

5^e

Besign BK06

6^e



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts



PHOTOS : B. ASKET / VIRAGE AGENCY

	Marque Modèle	Prix	Lieu d'achat	Qualité écoute- réception	Fonctionnalités	Utilisation	Qualité	
1 ^{er}	SuperTooth Buddy	56 €	L'Auto E.Leclerc	13	13,8	19,4	15,7	●●●●●
2 ^e	Netvip T826	22,89 €	Amazon.fr	16	11,3	12,8	13,3	●●●●●
3 ^e	Veopulse B-Pro 2	59,97 €	Amazon.fr	14	13,1	14	18	●●●●●
4 ^e	Agptek T829	28,49 €	Amazon.fr	16	12,5	8,7	13	●●●●●
5 ^e	Retoo M012	11,67 €	Amazon.fr	12,5	15	10,1	6	●●●●●
6 ^e	Besign BK06	29,99 €	Amazon.fr	10	10	8,6	14,7	●●●●●



— SPÉCIAL BOÎTES AUTOMATIQUES

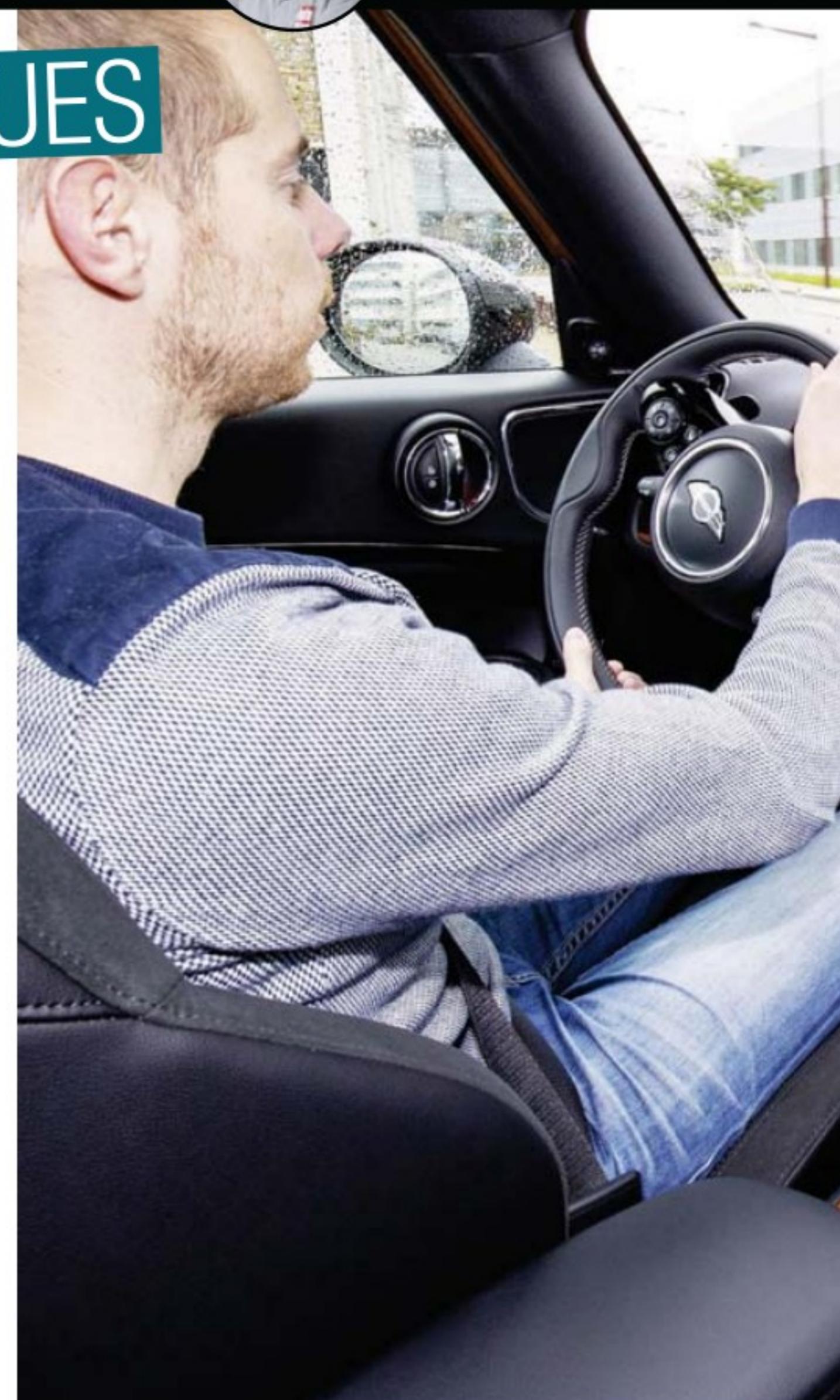
Notre sélection

Encore minoritaires sur le marché de l'occasion, les transmissions automatisées gagnent, peu à peu, du terrain. L'offre se multipliant, il n'est pas toujours aisément de trier le bon grain de l'ivraie. Nous avons donc sélectionné le meilleur, pour tous les budgets.

Avec le nombre croissant de modèles hybrides et électriques disponibles en occasion, la part de véhicules privés de pédale d'embrayage ne cesse d'augmenter. Même sur les autos dotées d'un moteur thermique, qu'il fonctionne au carburant sans plomb ou au gazole, on trouve de plus en plus souvent des boîtes automatiques. Si sous ce terme générique se cachent plusieurs technologies au final très différentes les unes des autres (voir encadré), le gain pour le conducteur reste le même: moins de stress, notamment en ville, et, parfois, une consommation plus basse que l'équivalent à boîte manuelle. Autre avantage de ces transmissions, la mécanique est souvent moins maltraitée puisque, en gé-

rant les passages de rapports de la façon la plus judicieuse possible, l'électronique évite les sur et sous-régimes. Mais attention, ces technologies imposent également quelques contraintes particulières. A commencer par la nécessité de les vidanger régulièrement (6 ans/100 000 km en moyenne). Les boîtes robotisées, qu'elles soient à simple ou à double embrayage, réclameront quant à elles, tout comme une boîte manuelle, le remplacement à terme de cet élément. Si votre choix se porte sur un véhicule affichant un fort kilométrage, il faudra donc également contrôler que ces opérations ont bien été réalisées par le(s) précédent(s) propriétaire(s) en complément de l'entretien standard.

Par Pierre Audemar



Les petites

Ford Fiesta 1.0 EcoBoost Powershift



CH. MARTIN

Essence ■ 5 CV ■ 100 ch ■ 179 km/h ■ 6,8 l/100 km ■ Coffre: 315 dm³



Avec son châssis dynamique et sa direction précise, le cinquième opus de la Fiesta se révèle pétillant à mener, surtout lorsqu'il reçoit le trois cylindres turbo. Si ce bloc a connu, en début de carrière, quelques soucis de pompe à eau, ceux-ci étaient résolus lorsque la boîte à double embrayage a été commercialisée, fin 2013. A la fois douce et réactive, cette transmission robotisée à six rapports est également peu énergivore. Parmi la multitude de finitions disponibles sur le marché, notre préférence va à la Titanium, à la dotation aussi complète que la ST-Line (antibrouillards, climatisation automatique, jantes alu...) mais à l'amortissement et aux sièges plus doux avec le dos.

Vu une Titanium de 2015 avec 85 500 km à 9 900 €

Audi A1 Sportback 1.0 TFSI S tronic



A. SAUNIER

Essence ■ 5 CV ■ 95 ch ■ 177 km/h ■ 7 l/100 km ■ Coffre: 272 dm³



En janvier 2015, Audi remplace le 1.2 TFSI par un trois cylindres 1.0 et fait évoluer sa boîte DSG à sept rapports. Des améliorations qui permettent à la petite Audi de régler définitivement les problèmes de fiabilité détectés en début de carrière. Les mérites de base de ce modèle, à savoir un comportement routier rassurant, une qualité de fabrication largement au-dessus des normes du segment et un agrément de conduite appréciable, sont toujours de la partie. Pas forcément plus chère que les finitions inférieures et plus confortable que la S line au châssis sport trop ferme, le haut de gamme Ambition Luxe transforme cette puce en limousine de poche avec son intérieur en cuir, son système de navigation, etc.

Vu une Ambition Luxe de 2018 avec 134 800 km à 11 500 €



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean



Les différents types de boîtes automatiques

A convertisseur de couple hydraulique. Il s'agit du système originel, celui dans lequel le convertisseur fait office d'embrayage entre le moteur et la boîte de vitesses. Longtemps jugée énergivore et peu réactive, cette technologie est désormais presque exclusivement réservée aux blocs puissants et/ou de forte cylindrée. On la trouve principalement chez les constructeurs premium, mais Stellantis l'utilise également sous l'appellation EAT.

A variation continue (CVT). Une courroie relie deux poulies – l'une rattachée au moteur, l'autre aux roues – dont le diamètre varie, ce qui fait évoluer continuellement la démultiplication. Ce dispositif agit comme s'il y avait une infinité de rapports et supprime ainsi tous les à-coups. Mais ses détracteurs lui reprochent l'effet "d'emballement" du moteur lors des fortes accélérations. Toyota et Lexus y ont recours sur nombre de leurs motorisations hybrides, et Dacia l'a adopté sur l'actuelle génération de Sandero.

Robotisée à simple ou double embrayage. Il s'agit ici d'une boîte manuelle sur laquelle a été greffé un robot en charge de passer les rapports. A simple embrayage (BMP et ETG chez PSA, Easy chez Renault...), elle est peu coûteuse à produire, et donc à vendre, mais se montre lente lors des changements de vitesse. A double embrayage (DSG dans le groupe Volkswagen, DKG chez BMW, EDC chez Renault...), elle est nettement plus convaincante, notamment en matière de réactivité, tout en se montrant aussi sobre.

Et sur les électriques ?

Un moteur électrique délivrant immédiatement 100 % de sa puissance et de son couple, il n'a pas besoin de boîte de vitesses. A l'usage, le fonctionnement est celui d'une boîte automatique avec des positions D (Drive, marche avant), R (Rear, marche arrière), N (Neutral, point mort) et P (Parking). Exception : la Porsche Taycan et sa transmission à deux rapports pour optimiser performances et autonomie.

Hyundai Kona Hybrid



N. SOLER

Hybr. essence ■ 5 CV ■ 141 ch ■ 172 km/h ■ 6 l/100 km ■ Coffre : 380 dm³



Contrairement au Toyota C-HR, son principal rival, le Kona fait appel à une boîte robotisée à double embrayage. La consommation y gagne et l'agrément de conduite aussi. En effet, ce Hyundai se montre vif lors des accélérations et rétrograde à bon escient, afin d'assurer des dépassemens éclair. Initialement garantis cinq ans (sans limitation de kilométrage), ces SUV ont majoritairement été entretenus avec le plus grand soin et dans le réseau de la marque. Avec moins de 15 000 € en poche, il est même possible de dégoter des modèles non restylés, comme ici, profitant d'encore quelques mois de couverture du constructeur. Le Kona s'avère très confortable, sauf lorsqu'il reçoit les jantes de 18".

Vu un Business de 2020 avec 99 000 km à 14 000 €

Mini Countryman Cooper SE All4



A. SAUNIER

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



Depuis l'arrivée du Countryman dans la gamme Mini en 2010, la marque britannique ne rime plus forcément avec habitacle riquiqui et confort de planche de fakir. Le deuxième opus de ce SUV y ajoute une très convaincante variante hybride rechargeable à la fois dynamique, avec ses 220 ch, et sécurisante, grâce à ses quatre roues motrices (le moteur électrique est placé sur l'essieu arrière). Capable, selon notre labo, de parcourir 37 km en tout électrique, elle dispense beaucoup de plaisir de conduite et se montre douce en toutes circonstances, grâce à sa boîte à convertisseur de couple. En occasion, les modèles aux multiples options sont nombreux. Mais attention aux grandes roues (18"), préjudiciables au confort. Vu une Business de 2019 avec 95 700 km à 17 700 €

Acheter une voiture d'occasion

Les compactes

N. SOLER

Fiat Tipo SW 1.6 Multijet DCT



Diesel | 6 CV | 120 ch | 189 km/h | 5,9 l/100 km | Coffre: 534 dm³



De prime abord, ce break a tout du bon plan méconnu. Spacieuse, surtout lorsque l'on évoque le coffre à bagages, sobre, fiable et bien équipée si l'on évite les finitions d'entrée de gamme, la Tipo SW est, de surcroît, très abordable en occasion, faute d'une image de marque valorisante. En prenant le volant, on la découvre également fort plaisante à conduire. Son poids limité permet à son bloc 1.6 de 120 ch de s'exprimer pleinement lors des accélérations. La boîte robotisée à double embrayage participe à la réactivité de la mécanique, mais se montre également très douce avec des passages de rapports quasi imperceptibles. En prime, l'ensemble se révèle très solide.

Vu une Business de 2019 avec 95000 km à 11500 €

Mercedes B 200 CDI 7G-DCT



Diesel | 7 CV | 136 ch | 189 km/h | 6,5 l/100 km | Coffre: de 450 à 549 dm³



S'il se range parmi les monospaces compacts, le Classe B n'est pas le mieux placé sur le plan de l'habitabilité et du volume de chargement. Et pour bénéficier de la modularité attendue, il faudra viser une auto dotée du pack Family. Mais, pour une enveloppe bien plus raisonnable que le GLA, il permet de profiter d'une position de conduite surélevée et d'un habitacle lumineux. Sous le capot, le 2.1 Mercedes n'a rien d'un fainéant. Il est ici associé à une boîte robotisée à double embrayage particulièrement réussie. La qualité de finition est digne de l'étoile qui orne la calandre. Hélas, l'équipement de série aussi, ce qui oblige à viser les exemplaires enrichis de nombreuses options.

Vu un Design de 2013 avec 150500 km à 10900 €

N. SOLER

Audi A3 Sportback 1.6 TDI S tronic



Diesel | 5 CV | 110 ch | 182 km/h | 6,1 l/100 km | Coffre: 363 dm³



Si l'on trouve aujourd'hui assez facilement ce modèle sous la barre des 10000 €, mieux vaut dépenser un peu plus et choisir une auto plus récente. En effet, en fin d'année 2014, la boîte S tronic à sept rapports, née DSG chez Volkswagen, a reçu une profonde mise à jour qui lui permet, depuis, d'afficher une fiabilité sans faille. Tout en préservant une nervosité appréciable, le 1.6 TDI 110 fait preuve d'un appétit de moineau. En matière de finition tant intérieure qu'extérieure, elle dépasse toutes ses rivales contemporaines. Le bâti blesse côté équipement sur l'entrée de gamme Attraction et la S line est pénalisée par son châssis sport. Notre choix se porte donc sur l'Ambition Luxe, forte du GPS, de la sellerie cuir, etc.

Vu une Ambition Luxe de 2016 avec 160400 km à 10900 €

Kia Niro Hybrid



Hybr. essence | 5 CV | 141 ch | 179 km/h | 6 l/100 km | Coffre: 314 dm³



A mi-chemin entre le break et le SUV, le Niro de première génération a rapidement rencontré un grand succès commercial. Offrant, dans un gabarit mesuré (4,36 m de long), un espace généreux à bord, il se distingue également par ses options mécaniques en proposant des versions hybride, hybride rechargeable et électrique. La première est

SPÉCIAL BOÎTES AUTOMATIQUES

Renault Grand Scenic 1.3 TCe EDC



F. GROUT

Essence | 7 CV | 140 ch | 189 km/h | 8,1 l/100 km | Coffre: 508/226 dm³⁽¹⁾

LABO
Auto
Plus
LABO

A bord de cette version rallongée du Scenic de quatrième génération, le mot d'ordre est confort. Un confort apporté par des suspensions moelleuses, des sièges pas trop fermes, mais aussi un quatre cylindres au fonctionnement feutré et une boîte à double embrayage d'une douceur totale. De quoi faire de chaque trajet en famille un plaisir. Outre un volume de chargement généreux lorsque seuls les deux premiers rangs sont occupés, le Grand Scenic se montre très modulable et pratique: témoin sa banquette coulissante. La qualité de fabrication générale est bonne et, si l'exemplaire convoité a bénéficié d'un suivi régulier dans un atelier de la marque, il aura été débarrassé des bugs de l'écran central au fil des mises à jour.

Vu un Intens de 2019 avec 111 000 km à 16 500 €

1. Volume de coffre en configuration 5/7 places.

Hyundai Tucson Hybrid



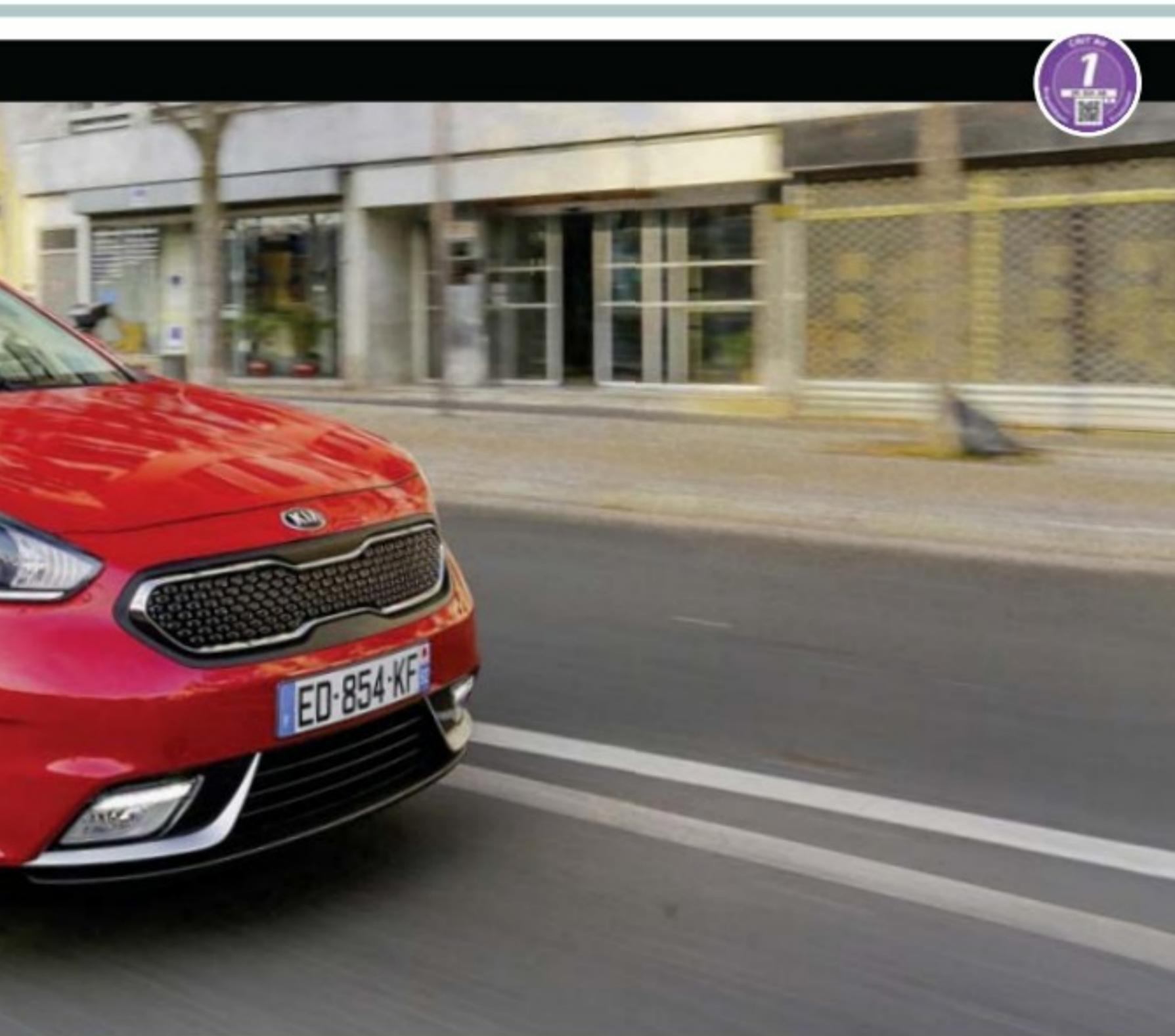
N. SOLER

Hybr. essence | 10 CV | 230 ch | 201 km/h | 6,9 l/100 km | Coffre: 603 dm³

LABO
Auto
Plus
LABO

A l'instar de son compatriote et associé Kia, Hyundai a choisi de transmettre la puissance de ses modèles hybrides au sol via une boîte robotisée à double embrayage. Celle que l'on trouve à bord du Tucson compte six rapports et se montre, même si elle met en avant la souplesse, suffisamment réactive pour assurer des dépassements sécurisants. Elle permet également à ce SUV de faire preuve d'une grande sobriété en ville, notre labo ayant mesuré une moyenne de 5,9 l/100 km sur ce terrain. En occasion, les prix variant assez peu d'une finition à une autre, autant viser les hauts de gamme. Outre un look extérieur sportif, la N Line Executive embarque ainsi la sellerie cuir, les phares matriciels, la caméra 360°...

Vu un N Line Executive de 2020 avec 61 000 km à 20 000 €



Y. LEFEBVRE

Peugeot 308 SW PHEV



LABO
Auto
Plus
LABO

Hybr. rech. | 8 CV | 180 ch | 225 km/h* | 7,3 l/100 km | Coffre: 484 dm³

LABO
Auto
Plus
LABO

Forcément associée aux finitions hautes, la version 225 ch de la 308 hybride rechargeable est, logiquement, beaucoup plus chère en occasion. Sans apporter de gains majeurs de performances. La 180 ch suffit donc largement, même en charge. D'autant que la transition thermique/électrique totalement imperceptible et son agréable boîte à huit rapports, une unité à convertisseur de couple, apportent beaucoup d'agrément de conduite. Comme sur la plupart des PHEV, l'installation de la batterie de traction s'est faite au détriment du volume de coffre. Mais, avec la carrosserie break, ce dernier reste suffisant pour embarquer les bagages d'une famille. En matière de fiabilité, le bilan est, jusqu'à présent, sans tache.

Vu une Active Pack de 2023 avec 43 800 km à 23 000 €

la moins coûteuse et la plus présente en occasion. Sa force, c'est de faire appel, contrairement aux Toyota équivalentes, à une boîte robotisée à double embrayage, garante de douceur dans le passage des rapports mais également de réactivité. Une transmission qui, comme le reste de l'auto, se montre d'une fiabilité irréprochable.

Vu un Active de 2017 avec 135 000 km à 13 000 €

*Donnée constructeur.

Acheter une voiture d'occasion

Les familiales

SPÉCIAL BOÎTES AUTOMATIQUES

Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel



Diesel | 9 CV | 180 ch | 220 km/h* | 6,3 l/100 km | Coffre: 388 dm³



Une Alfa qui se montre des plus agréables à conduire, c'est dans l'ordre des choses. Ainsi, même si sa puissance peut sembler assez modeste, cette version éclipse ses rivales en matière de plaisir derrière le volant. Forcément, la boîte à convertisseur de couple et huit rapports qui la seconde n'y est pas pour rien. Réactive lorsqu'on la sollicite, douce si l'on roule sur un filet de gaz et ne faisant pas s'envoler la consommation, cette transmission fournie par ZF, et notamment utilisée par BMW, a tout pour plaire. Les réglages du châssis procurent une belle vivacité à cette familiale propulsée par ses roues arrière. Et ce choix ne se fait au détriment ni du comportement routier, ni du confort, très honorable!

Vu une Lusso de 2017 avec 143600 km à 15700 €

N. SOLER

Skoda Kodiaq 2.0 TDI DSG



Diesel | 8 CV | 150 ch | 196 km/h | 6,6 l/100 km | Coffre: 589/754 dm³⁽¹⁾



Au sein de la galaxie Volkswagen, les SUV familiaux équipés du redoutable duo 2.0 TDI 150/boîte DSG7 ne manquent pas. Mais le Kodiaq se démarque par son habitabilité au-dessus du lot, son coffre digne de la soute d'un Airbus et des astuces, telles que la banquette coulissante, qui facilitent le quotidien. Le tout à des tarifs en occasion bien plus digestes que ceux affichés par son plus proche cousin, le VW Tiguan Allspace. Au moment du choix, évitez l'entrée de gamme Active, dépouillée, et les exemplaires chaussés en 18", une monte préjudiciable au confort sauf si l'auto reçoit la suspension pilotée DCC optionnelle. Optez de préférence pour une version sept places qui sera bien plus facile à revendre.

Vu un Ambition sept places de 2017 avec 128600 km à 19900 €

CH. MARTIN

Audi A5 Sportback 2.0 TDI S tronic



Diesel | 10 CV | 190 ch | 217 km/h | 6,3 l/100 km | Coffre: 425 dm³



Un peu moins logeable que l'Audi A4, avec laquelle elle partage sa plate-forme, l'A5 Sportback de deuxième génération compense par son hayon qui permet un chargement plus facile. Le dessin dynamique de l'auto appelle un moteur plus performant que le 2.0 TDI 150 d'entrée de gamme. Cela tombe bien, sur le marché de la seconde main, son grand frère de 190 ch n'est pas plus coûteux. Un bloc forcément associé à la très réputée S tronic/DSG à sept rapports. Comme souvent avec le premium allemand, il faudra éviter les finitions de base, trop pauvres en équipement de série, et les S line, qui pénalisent le confort avec leurs grandes jantes et leur châssis sport.

Vu une Design Luxe de 2017 avec 122000 km à 22000 €

G. FORDHAM / AUDI

BMW X5 xDrive30d



Diesel | 16 CV | 258 ch | 221 km/h | 7,6 l/100 km | Coffre: 506 dm³



Tous les connaisseurs vous le diront : le mariage entre un six cylindres BMW et la boîte automatique ZF à huit rapports est l'assurance d'un agrément de conduite au top. Et lorsque ce duo est installé dans un écrin tel que le X5, chaque voyage devient un bonheur. Car cet imposant SUV allie à la perfection dynamisme de conduite et confort. Il fait également preuve d'un appétit modéré en dépit de sa masse. La finition impeccable est de série, mais la dotation en équipement varie fortement d'une version à une autre. Quitte à jouer la carte du raffinement, et au vu des faibles écarts de prix en occasion, autant viser la bien nommée Exclusive (sièges électriques habillés de cuir haut de gamme, toit panoramique...).

Vu un Exclusive de 2014 avec 145500 km à 25000 €

PH. TISSIER / PILLOU

Ça vous est arrivé

Ford Puma

Tomber en panne de voiture, c'est un véritable problème pour Lucie Roussillon, puisque son Puma est son outil de travail. Ford userait-il de cette "faiblesse" pour faire payer le prix fort à sa cliente ?



1 650 € pour changer de boîte de vitesses à 105 800 km !

Lorsque l'on est infirmière, ou infirmier, en libéral, la voiture est un compagnon majeur de chaque journée de travail. C'est pour cela que, à l'instar de Lucie Roussillon, de Belleville-en-Beaujolais (69), les membres de cette profession prennent toujours le plus grand soin de leur auto, notamment en respectant parfaitement le plan d'entretien. Aussi, lorsque notre lectrice tombe en panne avec son Ford Puma 1.0 EcoBoost mHEV 155, de 2021, elle imagine régler le

problème en urgence. Le diagnostic établi par son concessionnaire l'interroge toutefois. Alors que son petit SUV n'a que 105 800 km au compteur, il faut d'ores et déjà remplacer la boîte de vitesses.

Porte partiellement ouverte

L'étonnement de Lucie laisse toutefois rapidement place à la réactivité. Elle enjoint ainsi son concessionnaire de demander au constructeur que cette intervention, initialement chiffrée à 2 198 €, soit assumée par Ford.

Si la réponse de celui-ci ne se résume pas, une fois n'est pas coutume, un refus ferme, ce dernier propose de ramener la facture à la charge de sa cliente à 1 650 €. L'effort semble minime à Lucie qui calcule rapidement que la réduction qui lui est accordée ne correspond qu'à 25 % du montant global. A ses yeux, et bien que Ford ait, depuis, refusé de revaloriser son offre, la marque devrait beaucoup plus largement ouvrir son portefeuille. Elle sollicite donc notre appui.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Lucie a bien fait de nous contacter! Comme le confirme le barème de nos experts, la durée de vie minimale d'une boîte de vitesses manuelle est de 250 000 km. Certes, le Puma de notre lectrice a dépassé le seuil (60 000 km) en deçà duquel l'intervention doit entièrement être réglée par Ford. Toutefois, la quote-part du constructeur doit largement excéder les 25 % déjà accordés. Lucie peut, en effet, exiger que Ford paie 65 % de la facture totale, ne conservant ainsi "que" 769 € à sa charge.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Dacia Sandero Stepway

Plus de jus

A seulement 28 800 km, l'alternateur de ma Sandero Stepway 1.0 TCe 90 de 2021 a rendu l'âme. Certes, Dacia a pris en charge une partie non négligeable, 73 %, du devis de 1 345 €. Mais n'aurait-il pas dû payer la totalité de cette intervention ?

Christophe Keravec, 44300 Nantes

NOTRE CONSEIL Vous avez parfaitement raison. Selon le barème de nos experts, la durée de vie normale d'un alternateur est de 150 000 km. Une défaillance de ce composant doit donc être payée à 100 % par le constructeur jusqu'à 5 ans/40 000 km. Mettez Dacia en demeure de vous rembourser les 364 € réglés.

Tesla Model S

Poignée capricieuse

Ma Tesla Model S de 2018 affiche 79 900 km au compteur. La poignée de porte arrière gauche, affleurante sur ce modèle, ne rentre plus dans son logement. La facture de remplacement, que Tesla ne prend pas en charge, est de 334 €.

Margarida Bechade, 91310 Linas

NOTRE CONSEIL Même si, sur la Tesla Model S, cette poignée est plus sophistiquée que sur la majorité des autos (elle comprend un calculateur qui la fait se déployer), sa durée de vie normale est de 250 000 km. Vu l'âge de votre Model S, Tesla doit donc prendre en charge 80 % du montant des réparations.

AFFAIRE RÉGLÉE!

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

Peugeot a payé 80 % de la pompe à carburant

Lorsqu'elle nous contacte, Monique Cottey, de Rosières-près-Troyes (10), craint que son dossier ne soit en train de s'enlisir. La pompe à essence de sa 208 1.2 PureTech 100 de 2019 vient de rendre l'âme, alors que le compteur n'affiche que 9 600 km et elle ne parvient pas à obtenir une prise en charge de la facture de 841 €. Du moins, jusqu'à ce que nos experts se penchent sur ce dossier. Peugeot change alors de position et offre à Monique des bons d'achat d'une valeur totale de 673 €, soit 80 % de la facture acquittée.



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

Les stars de l'occasion



BIEN CHOISIR UNE...

Volkswagen Golf 4 essence (1997-2004) à moins de 4 000 €

Reine des compactes de son époque, la Golf de quatrième génération s'acquiert aujourd'hui à bas coût en occasion. Voici une revue des différents points à connaître avant de faire son choix.

Preuve d'une qualité de fabrication au-dessus du lot, la Golf 4 reste encore très présente sur nos routes alors qu'elle a été lancée il y a près de trente ans. A bord, hormis quelques cas de pelade du volant ou de ciel de toit décollé, les matériaux vieillissent bien : l'état des plastiques et la tenue des selleries ne trahissent pas leur âge avancé. Autre point fort, l'espace aux places arrière reste appréciable, bien que cette VW soit assez courte (4,15 m). Évoluant tout au long de sa carrière, le niveau d'équipement l'a également

distingué de ses concurrentes du moment. Parmi les éléments les plus marquants, l'introduction en série de l'ESP (contrôle de trajectoire) en mai 2001 apportait un gage de sécurité inédit dans le segment. Nous vous conseillons donc de privilégier un modèle postérieur à cette date, d'autant qu'on les trouve à des prix équivalents à ceux des premiers millésimes. Une autre raison appuie ce choix : malgré sa réputation de solidité, la fiabilité de la Golf 4 n'a pas toujours été exemplaire. Ainsi, jusqu'à l'année 2001, la boîte de vitesses des blocs 1.4 et 1.6 essence, ainsi

que du 1.9 SDi, a souffert d'un défaut récurrent (*voir "Côté fiabilité"*). Ce problème se traduit par des bruits mécaniques suspects et/ou des passages de vitesses difficiles. Avec, à la clé, des frais de réparation qui peuvent dépasser le prix d'achat en occasion.

Des blocs essence sans soucis
Côté moteur, les pannes sont en revanche assez rares. La gamme débute avec un 1.4 à la puissance limitée (75 ch), mais pas ridicule pour des petits trajets. Pour qui cherche une auto spacieuse, à mini-prix, un modèle post-2001 se trouve dès 2 500 €, soit le tarif d'une citadine. Avec 1 000 € de plus, on peut viser un 1.6 de 105 ch. Un bloc à ne pas confondre dans les annonces avec le 1.6 de 100 ch, produit jusqu'en juillet 2000 et donc

exposé aux soucis de boîte de vitesses. Plus performant et sobre, ce moteur 16V 105 ch est parfaitement en phase avec la polyvalence d'une compacte. On trouve ensuite un 1.8 turbo, bien plus musclé avec ses 150 ch, mais dont la consommation a tendance à s'envoler (plus de 10 l/100 km en ville). Ce bloc est en outre exclusivement associé à la finition GTI : attention donc aux modèles très sollicités ou bricolés (tuning, reprogrammation...). Les rares modèles d'origine tutoient la limite du budget, et affichent au moins de 200 000 km au compteur. Un constat également valable pour l'atypique 2.3 à cinq cylindres en V dans sa déclinaison de 150 ch (l'évolution de 170 ch apparue courant 2000 étant hors budget).

Par Guillaume Jean

Entretenus avec soin, mobilier et sellerie ne semblent pas accuser plus de vingt ans de bons services, confirmant sur ce point la solidité de la Golf 4.



L'espace alloué aux passagers arrière fait aujourd'hui encore figure de référence parmi les berlines compactes. Bien que pratique à charger par sa forme carrée, le coffre affiche un volume moyen.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

■ Noms et dotations ont évolué tout au long de la carrière de la Golf 4. Si les airbags latéraux intègrent la gamme en juillet 1998 et la clim' en mai 1999, mieux vaut viser un modèle équipé de l'ESP à partir de mai 2001. Ainsi, le second niveau Confort Plus offre déjà un équipement correct. Les finitions Sport Plus et Match sont mieux présentées (peinture intégrale), comme la GTI à l'esprit sportif. Exclusive au bloc V5, la finition Carat se distingue, pour sa part, par une sellerie en cuir.

LA DOTATION DE SÉRIE

Base/Edition (dès mai 2002): • ABS • ESP (depuis mai 2001) • Airbags frontaux • Airbags latéraux (depuis août 1998) • Banquette 2/3-1/3 • Clim' manuelle (depuis mai 1999) • Fermeture centralisée • Radio K7 • Rétros électr. • Siège conduc. et volant réglables en hauteur • Vitres électr. AV/AR.
Sport/Confort Plus (dès mai 2001): • Clim' (depuis mai 1999) • Jantes alu 15" • Ordinateur de bord.
Confort/Sport Plus (dès mai 2001)/Match (depuis juillet 2002): • Clim' auto. • Radio CD • Volant cuir.
GTI: • Châssis sport • Sièges sport • Jantes alu 16".
Carat (depuis mai 2001): • Régulateur de vitesse • Sellerie en cuir • Chargeur 6 CD.



Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.4 75	1.6 100	1.6 16V 105	1.8 turbo 150	2.3 V5
Vitesse maxi	167 km/h	178 km/h	190 km/h	209 km/h	209 km/h
Accélération 1000 m D. A.	35s2	33s3	32s9	29s7	30s3
Reprises 80 à 120 km/h en 4^e/5^e	13s2/18s4	10s14s3	10s9/14s8	7s8/10s3	7s8/9s4
Consommation moyenne	7,2 l/100 km	8,2 l/100 km	7,1 l/100 km	9,1 l/100 km	9,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/7/8,6 l/100 km	7,4/8,3/8,9 l/100 km	6,4/6,3/8,5 l/100 km	8,1/8,8/10,3 l/100 km	7,9/8,8/10,5 l/100 km
Poids	1177 kg	1203 kg	1199 kg	1313 kg	1310 kg
Freinage 130 à 0 km/h	71 m	69 m	65 m	68 m	70 m
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 8S	4 cylindres en ligne, 8S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cyl. en ligne, 20S + turbo	5 cylindres en V, 10S
Cylindrée	1 390 cm ³	1 595 cm ³	1 598 cm ³	1 781 cm ³	2 324 cm ³
Puissance maxi	75 ch à 5000 tr/mn	100 ch à 5600 tr/mn	105 ch à 5700 tr/mn	150 ch à 5700 tr/mn	150 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	130 Nm à 3300 tr/mn	148 Nm à 3800 tr/mn	151 Nm à 4500 tr/mn	214 Nm à 1750 tr/mn	205 Nm à 3200 tr/mn
CO₂/Pastille Crit'Air	158 g/km/3	182 g/km/3	166 g/km/3	214 g/km/3	223 g/km/3
Boîte de vitesses	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports

Pour un budget de 4000 €, cinq blocs à essence composent notre sélection.

1.4 75 ch: avec sa cylindrée et sa puissance limitées, ce bloc ne permet pas à la Golf d'être à l'aise sur les grands axes. Et, en ville, il manque de sobriété. On le trouve dès 2500 € en entrée de gamme Base de 2002 comptant environ 180 000 km.

1.6 100 ch: disponible jusqu'en juillet 2000, ce moteur est hélas associé à une boîte de vitesses à la fiabilité problématique. De plus, il a tendance à consommer de l'huile. Bien que

suffisamment puissant pour les grands axes, il déçoit aussi par son appétit et son niveau sonore. Il est accessible à partir de 3000 € pour environ 180 000 km au compteur.

1.6 16V 105 ch: en adoptant une culasse 16 soupapes, le 1.6 gagne 5 ch (peu perceptibles côté performances), mais surtout réduit sa consommation (2 l/100 km de moins sur autoroute!). Un bon point pour le budget, surtout que l'on trouve des Golf 4 fiabilisées de 2002 à partir de 3000 €, et toujours avec environ 180 000 km.

1.8 turbo 150 ch: bien que le nom GTI soit mythique, ce bloc n'est pas sportif. Il s'apprécie surtout pour son couple gage de son confort. Il faut hélas prévoir un gros budget carburant et compter 4 000 € pour un modèle de 1999 avec 200 000 km.

2.3 V5 150 ch: les chronos sont comparables à ceux du 1.8 20V, mais l'onctuosité du 5 cylindres optimise la souplesse au volant. C'est donc la philosophie de conduite qui fera la différence, puisqu'on trouve ce moteur à kilométrage et prix similaires à ceux d'une Golf GTI.

Côté fiabilité

A surveiller

Boîte de vitesses. Des défaillances touchent les 1.4 et 1.6 essence jusqu'en 2001. En cas de bruit métallique ou de points durs au passage des vitesses, fuyez car il en coûte de 2500 à 3000 € pour la remplacer.

La climatisation. Testez son efficacité car, en cas d'absence de froid, si une recharge de gaz (de 60 à 150 €) ne suffit pas, qu'il s'agisse d'une défaillance du condenseur ou bien du compresseur, il faut compter environ 900 €.

Vitres électriques. Les lève-vitres constituent le point faible de nombreuses Volkswagen de cette époque, il est conseillé d'en vérifier le bon fonctionnement. En cas de blocage, le moteur électrique est certainement HS (400 € l'unité).

Bobines d'allumage. Logiquement remplacées en 2001 et 2002. Des cas de faiblesses se traduisent par des à-coups moteur sur tous les blocs (400 € l'unité).

Nous vous conseillons

Une Golf 1.6 16V 105 Match

En 2002, la Golf 4 est (enfin) fiabilisée. Suffisant, ce bloc est le plus sobre du lot, et l'équipement de confort de la finition Match faisait référence à l'époque. Un bon compromis, que l'on trouve autour de 3500 € avec environ 160 000 km au compteur.



VOLKSWAGEN

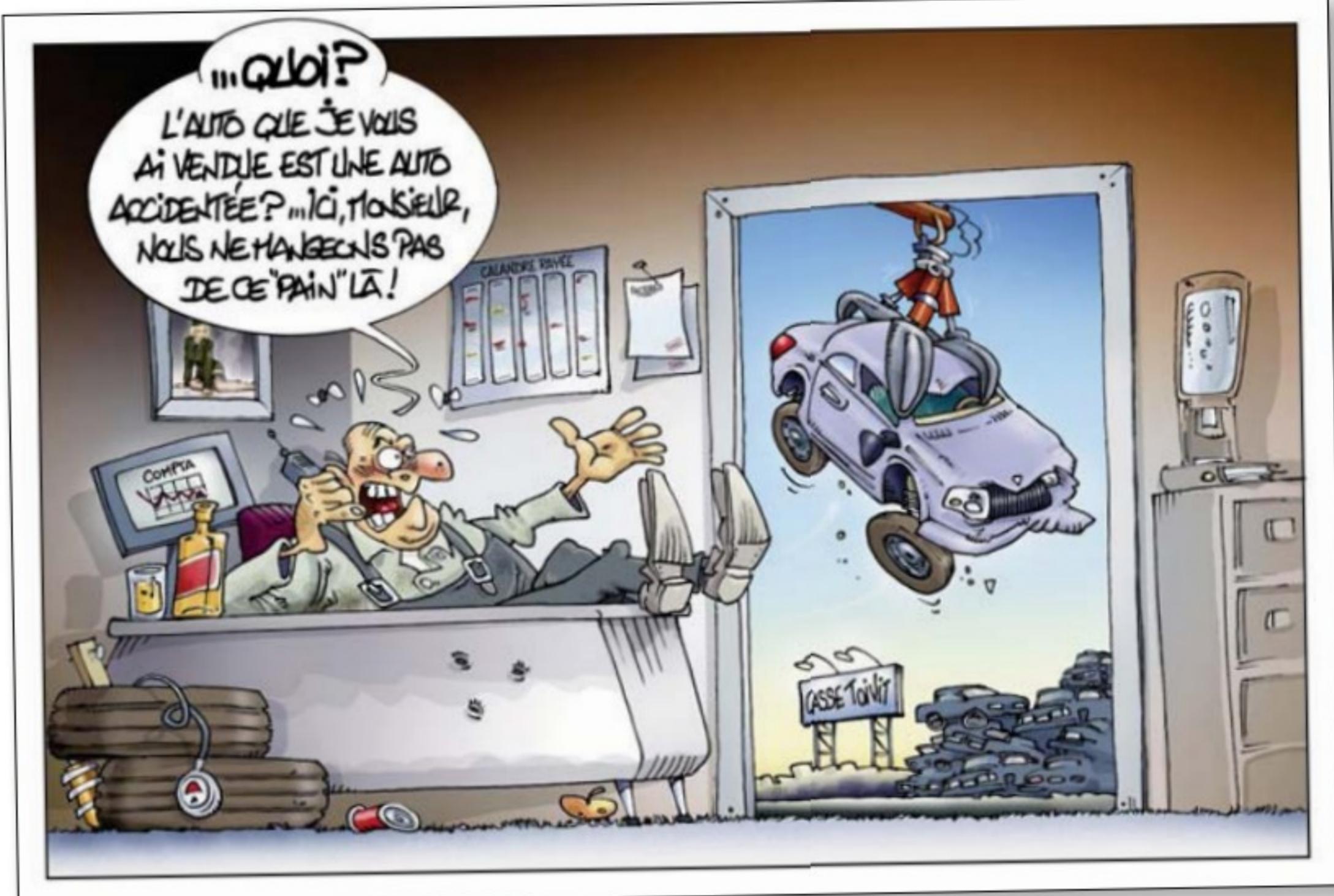
Le coin des experts



Rubrique coordonnée
par Pascale Gétin

VOITURE ACCIDENTÉE (AVEC OU SANS SÉQUELLES)

Peut-on faire annuler la vente d'une occasion ?



Une des plus grandes craintes lorsqu'on achète une occasion est de tomber, sans le savoir, sur une auto accidentée. On redoute les éventuelles défaillances liées à sa réparation, mais aussi de se retrouver avec un bien déprécié. Voyons quand et comment on peut se sortir d'une telle situation...

Des milliers d'autos accidentées, plus ou moins gravement, sont réparées chaque année et revendues sur le marché de l'occasion. Il est toutefois rare que les annonces ou les professionnels revendeurs en informent les acheteurs. C'est pour cette raison que, si on ne prend pas toutes les précautions nécessaires, le risque d'acquérir une voiture au passé chargé est bien réel. De plus, même si l'on estime avoir été "trompé", l'annulation de la vente n'est pas automatique. Car céder une auto ayant fait l'objet de réparations est parfaitement légal. Le remboursement n'est, en effet, envisageable qu'en cas de séquelles avérées, et dépend aussi de la nature des interventions réalisées, de la provenance de l'auto, et des engagements du vendeur. Voici tout ce que vous devez savoir.

L'auto a des séquelles : des recours sont possibles

C'est souvent à l'usage, ou fortuitement, que l'on découvre des problèmes sur sa voiture, qui n'étaient pas apparents au moment de l'achat. Comme une tendance à "tirer" vers un côté en ligne droite, des infiltrations

d'eau suspectes, ou des traces pas nettes sur un longeron. Ces défauts peuvent trahir des dommages mal réparés après un accident. La consultation d'un pro de la carrosserie, d'un expert ou de sites d'information comme Histovec ou le Stan (*voir encadré*) vous le confirmera rapidement. Si tel est le cas, et que vous estimez avoir subi un préjudice, vous êtes parfaitement fondé à engager un recours contre le vendeur, qu'il soit professionnel ou particulier. Tout acheteur est, en effet, protégé par les articles 1641 et suivants du code civil, lesquels indiquent qu'en cas de découverte d'un défaut non apparent lors de la vente, rendant l'auto impropre à l'usage ou le diminuant notablement, il est possible d'exiger la reprise du véhicule et le remboursement des frais engagés. Il faut, normalement, que les déordres aient été non détectables dans des conditions d'examen normal. Mais si certains, pourtant évidents, vous ont échappé, tout n'est pas perdu. En effet, la gravité cachée, pour un profane, d'un défaut apparent peut également être considérée comme un vice au sens de l'article 1641. Exemple, une trace de mastic sur

Comment connaître les antécédents du véhicule

Ces deux sites informatifs vous seront d'une grande utilité :

■ **Histovec.gouv.fr**: c'est un site gouvernemental gratuit, accessible à tous, qui indique si le véhicule concerné a fait l'objet d'une procédure VGE (véhicule gravement endommagé) ou VEI (véhicule économiquement irréparable)*. Il mentionne également les différentes étapes administratives de cession de l'auto. En revanche, il ne fait pas état des sinistres n'entrant pas dans ces catégories.

■ **Le Stan**: c'est un site privé auquel ont accès les assureurs et les experts auto. Il recense absolument tous les sinistres déclarés aux assureurs, du plus petit au plus gros, et ce sur toute l'Europe. Pour interroger le Stan, vous pouvez contacter un expert qui effectuera la recherche. Comptez de 60 à 100 €.

*Respectivement, articles L.327-5 et L.327-1 du code de la route.

le pavillon, bien visible mais que seul un expert ou un carrossier aurait pu attribuer à des traces de déformations résiduelles de la caisse, entre dans cette catégorie. Bonus : grâce à l'article 1645, on peut même obtenir des dommages et intérêts si le vendeur était au courant des problèmes et ne vous a rien dit.

Comment réagir

Tout d'abord, il est nécessaire de constituer un dossier sérieux. La preuve de l'accident, établie via un site d'information (*voir encadré*), est plus que recommandée, mais ne suffit pas. Il faut aussi pouvoir démontrer la gravité de celui-ci et ses conséquences sur l'usage de l'auto. Le rapport d'un expert en automobile sera ici un vrai plus. Une expertise contradictoire permet même, parfois, de déboucher sur un accord amiable avec le vendeur. Si vous avez pris la précaution de souscrire une protection ju-

ridique, celle-ci se chargera de tout le processus de recours. Si non, il est nécessaire d'adresser soi-même à l'ancien propriétaire une mise en demeure par courrier recommandé avec accusé de réception, en lui assignant un délai au-delà duquel vous saisissez la juridiction compétente. Attention, votre vendeur n'est peut-être pas l'auteur de l'accident et des réparations subséquentes. Il a, dans ce cas, le droit d'exercer lui-même un recours s'il estime avoir également été trompé, ce qui peut allonger les délais de procédure.

Pas de séquelle : cela se corse

C'est souvent lors d'une première visite chez son garagiste que l'on apprend que la voiture pimpante que l'on a acquise il y a quelques mois n'est pas aussi irréprochable que le vendeur l'a laissé entendre. La douche froide ! Or, sachez que, quand bien même vos recherches montreraient

Nos spécialistes



Antoine
Jacquot
Expert
automobile
diplômé d'Etat



Docteur
Romaric
Pagnard
Médecin
généraliste



Mme Frank Samson
Avocat au barreau
de Paris, spécialiste
en droit des
infractions routières

que votre auto a été accidentée, cela ne suffit pas pour engager une action. Si elle ne présente que des défauts esthétiques – comme, par exemple, des coulures de peinture sur un élément de carrosserie, une légère irrégularité d'aspect du plancher ou des soudures plus grossières qu'à l'origine –, sauf à ce qu'un examen plus exhaustif mette en évidence des désordres beaucoup plus graves, les chances de recours sont quasi nulles. Car l'article 1641 du code civil, le seul qui puisse s'appliquer dans un tel cas, dispose que le défaut doit rendre le bien vendu impropre à l'usage, ou bien en diminuer tellement celui-ci que l'acheteur n'aurait pas fait cette acquisition s'il l'avait connu. Or, des séquelles purement cosmétiques n'affectent pas l'usage. La Cour de cassation considère depuis plusieurs années qu'à partir du moment où des réparations, même lourdes, ont été réalisées dans les règles de l'art, et que le fonctionnement du véhicule n'est pas affecté, il n'y a aucune obligation d'en informer l'acheteur. Cette position a même été renforcée depuis l'instauration de la procédure VGE (véhicule gravement endommagé), qui impose un suivi des travaux de réparation par un expert agréé, dès lors que le véhicule est grave-

ment accidenté, ce qui garantit, normalement, leur parfaite exécution. En conséquence :

> S'il s'agit d'une vente de particulier à particulier, les recours sont quasi nuls. A moins que le vendeur n'ait précisé sur l'annonce que l'auto n'a jamais été accidentée, vous serez probablement débouté en justice.

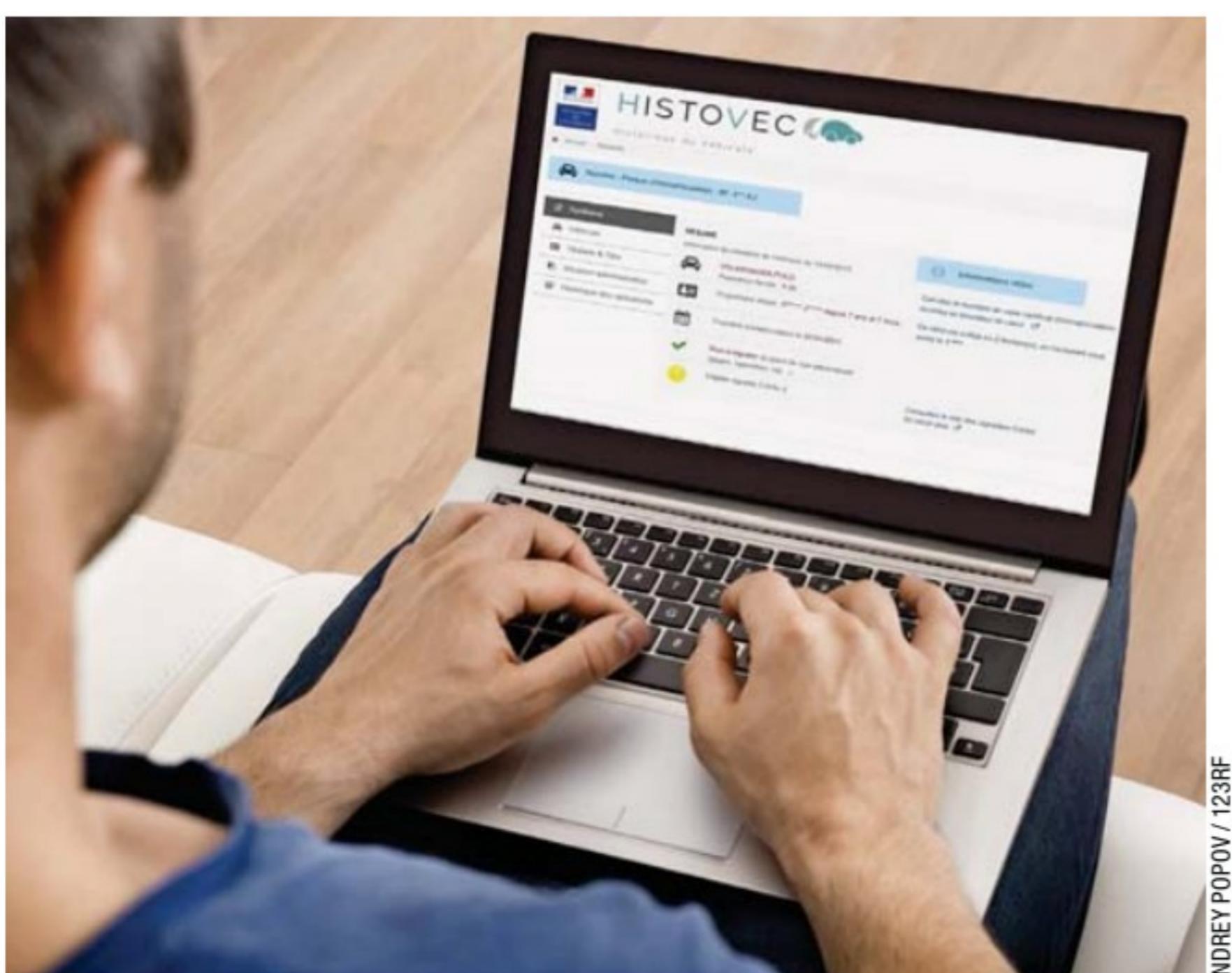
> Un achat auprès d'un professionnel donne, à l'inverse, davantage de droits et de possibilités de recours, du fait de ses obligations de conseil et d'information. Le fait, par exemple, de vendre un véhicule récent, sportif ou premium, sans signaler à l'acheteur qu'il a subi des travaux importants pourrait être ainsi considéré par les tribunaux comme un dol⁽¹⁾ (article 1137 du code civil).

Comment réagir

Conservez impérativement une copie de l'annonce ou du descriptif de vente. Cette pièce est essentielle pour démontrer l'inadéquation entre la présentation qui vous a été faite du véhicule et son passé réel. En l'absence de vrais désordres, s'agissant d'un recours portant sur des notions de préjudice immatériel, plus juridiques que techniques, il est préférable de se faire assister par sa protection juridique ou un avocat spécialisé dans l'automobile.

Par Antoine Jacquot

1. *Le dol est* "le fait pour un contractant d'obtenir le consentement de l'autre par des manœuvres ou des mensonges", ou encore "la dissimulation intentionnelle par l'un des contractants d'une information dont il sait le caractère déterminant pour l'autre partie".



ANDREY POPOV / 123RF

Une occasion vous fait de l'œil ? Avant de vous engager, consultez le site Histovec, voire celui du Stan (voir encadré) pour connaître ses antécédents. Vous éviterez d'avoir à engager un recours, dont l'issue n'est jamais certaine.

VOS QUESTIONS

Junior Apprentissage de la conduite

"Ma fille souffre de troubles de l'attention, et malgré 50 heures de cours, elle n'est pas prête à passer l'examen."

Nathalie P., 78640 Vélizy-Villacoublay

Pascale Gétin. Pour les personnes souffrant de ce type de troubles, à l'instar de celles atteintes de dyslexie, dyspraxie, dyscalculie, etc.

– particularités qui sont d'ordinaire invisibles –, les méthodes d'apprentissage des auto-écoles "classiques" ne sont pas vraiment adaptées.



SHUTTERSTOCK

Partant de ce constat et du fait que le permis est souvent indispensable pour accéder à l'emploi, les auto-écoles Drive Innov* (Drive-innov.com), fondées par Yohann Berthe, ont décidé de répondre à ces besoins spécifiques. Leurs moniteurs, épaulés par des pros (psychologues, orthophonistes...), sont sensibilisés aux troubles du comportement. Ils dispensent une méthode sur mesure, en fonction du profil du candidat, afin que celui-ci obtienne, à son rythme, son sésame. Conduite-passion.com dans le Loiret et F&H Centre de conduite dans l'Oise sont aussi spécialisées dans ce domaine. A voir s'il existe une telle structure autour de vous qui pourrait épauler votre fille.

*Basées actuellement à Chambéry (73), Lyon (69), Portes-Lès-Valence (26), Saint-Etienne (42), Valence (26) et Villefranche-sur-Saône (69).

Loi Avertissement d'un danger

"Une info circule selon laquelle il faudra bientôt un gyrophare dans sa voiture pour circuler en Espagne. Sérieux ?"

Marc L., 33100 Bordeaux

Mme Frank Samson. L'info est des plus officielles... pour les Espagnols. En 2026, ceux-ci devront en effet avoir dans leur voiture un gyrophare de type V16. L'objectif est louable, puisqu'il s'agit de supprimer les triangles de présignalisation, dont l'installation non loin de la voiture pour avertir d'une panne ou d'un accident peut être dangereuse. Il est également vrai que ce dispositif lumineux, à placer sur le toit du véhicule en cas d'immobilisation, sera plus visible, même par temps de brouillard (jusqu'à 1 km). Cela posé, les véhicules étrangers, français compris, circulant en Espagne n'ont aucune obligation de se conformer à cette réglementation, convention de Vienne oblige. Aucun risque, donc, d'être verbalisé.



SHUTTERSTOCK

Stationnement Cession pour destruction

"J'ai reçu des amendes de stationnement payant pour une voiture que j'ai cédée à un garage. Mes recours auprès de la collectivité ont été rejetés. Je persiste ?"

Hervé P., par e-mail

Pascale Gétin. Oui, saisissez le Tribunal du stationnement payant (à raison d'une requête par forfait de post-stationnement, ou FPS). Il a déjà eu à trancher ce cas de figure, hélas fréquent. En matière de FPS, c'est le professionnel (garage, casse...) qui a repris le véhicule qui est redevable des amendes après la transaction. Qu'importe que vous ayez omis d'effectuer la déclaration de cession de votre côté sous quinze jours, comme la loi l'impose. Deux décisions de justice du 22 janvier 2024* le rappellent : "Lorsqu'un véhicule est cédé à un professionnel de l'automobile, ce dernier est seul redevable des forfaits de post-stationnement émis après cette cession, qu'il ait procédé ou non à sa déclaration d'achat."

*Décisions respectivement n°20022147 et n°21032594. Tribunal-stationnement-payant.fr



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



Par Laurent Dupin, Canal+



FORMULE 1

A des milliers de kilomètres des envoyés spéciaux sur les circuits (photo du bas), la régie de Canal+ gère, parfois au milieu de la nuit, la mise à l'antenne finale avec la réalisation des émissions et l'affichage des graphiques.



Dans les coulisses de Canal+

Le Grand Prix d'Arabie saoudite, ce week-end, sera le 252^e retransmis par Canal+ depuis l'acquisition des droits de diffusion en 2013. La Formule 1 est devenue un sport majeur pour la chaîne. Nous vous emmenons dans les coulisses pour vous raconter comment travaillent les équipes de Canal sur un tel événement.

Montez le volume et rendez-vous au premier virage." Cette phrase de Julien Fébreau, le commentateur de la F1 sur Canal+, est devenue une signature, un repère pour tous les téléspectateurs de la chaîne depuis le début de la saison 2013. Une manière de sacrifier le départ et de s'effacer pour laisser place au hurlement des moteurs. Avant cet instant d'intensité, un long et minutieux travail de préparation occupe les équipes de Canal+. Deux pages dans *Auto Plus* ne suffiraient pas pour tout vous raconter en détail, alors passons rapidement sur les premiers jours. Le jeudi est réservé aux interviews de tous les pilotes, à l'observation des nouveautés techniques sur les monoplaces et à la recherche d'informations. Le vendredi, les deux séances d'essais libres sont diffusées, précédées et suivies d'émissions de présen-

tation et d'analyse. Schéma quasiment identique le samedi, avec en plus le passage de tous les pilotes au micro à l'issue des qualifications. Débute alors la préparation du dimanche, le jour le plus important pour les pilotes, les téléspectateurs et Canal+. "La Formule 1 est devenue un pilier de l'offre de sport de Canal, au même titre que le football et le rugby, explique Thomas Sénecal, directeur des sports de Canal+. Qui aurait imaginé cela en 2013? La F1 a trouvé toute sa place sur nos antennes, les audiences le confirment saison après saison. Chaque Grand Prix est suivi par plus d'un million de téléspectateurs."

Dans sa cabine de commentaires, Julien Fébreau a collé une vingtaine de feuilles sur le mur à sa gauche: plan du circuit, classement du championnat, statistiques, informations, il a tout à portée de vue en cas de besoin ou de petit oubli pendant le direct. "La prépa-

ration du dimanche débute le samedi soir avec l'analyse des qualifications, où je passe beaucoup de temps à rassembler les commentaires des pilotes et des patrons d'écurie, à comparer les tours rapides grâce à un logiciel de télémétrie qui me permet de voir ce qui a fait la différence entre adversaires et de commencer à comprendre les stratégies du lendemain", décrit-il.

Un travail minutieux en amont

Dans le même temps, avec Margot Laffite nous établissons à la main une fiche comportant le dessin de la grille et des informations essentielles sur chaque pilote, même ceux dont on ne parlera probablement pas, mais il nous faut être prêts à tout. "J'aime bien avoir élaboré ma fiche de grille le samedi soir car c'est le plus long à faire, confie Margot. C'est très étoffé, et c'est ce qui me sert le plus en direct. Parfois on peut manquer de temps

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES (WRC)

Ogier aux Canaries

Absent des deux rallyes précédents, en Suède et au Kenya, Sébastien Ogier sera de retour pour la quatrième manche du championnat du monde, trois mois après son succès au Monte-Carlo (photo). Le Français découvrira la semaine prochaine les routes des îles Canaries, nouvelle épreuve du calendrier mondial. Cette manche sur asphalte, une surface où il excelle, pourrait lui permettre de décrocher une 63^e victoire. Grâce à Ogier et son coéquipier Evans, Toyota a remporté tous les rallyes cette saison.





Présent sur Canal+ depuis douze ans, l'ancien pilote Franck Montagny est l'expert des analyses techniques au plus près des F1.



Pressés de se mettre au frais, les pilotes ne s'attardent pas sur la grille. En Chine, Laurent Dupin a réussi à interroger Esteban Ocon en direct.

le dimanche matin à cause d'impondérables, donc je préfère que l'essentiel soit verrouillé la veille au soir." Avant de quitter le circuit le samedi, nous écrivons le plan de l'émission *La Grille* qui précède le Grand Prix, en coordination avec nos collègues à Canal+. Pour une semaine de Grand Prix, l'équipe est constituée de deux entités. L'une sur place, comprenant douze personnes en moyenne : les journalistes que vous voyez à l'antenne (Margot Laffite, Julien Fébreau, Pauline Sanze, et moi-même), deux consultants pilotes en alternance (Jacques Villeneuve, Romain Grosjean, Franck Montagny, Jean Alesi, Adrien Tambay, Loïc Duval) et des techniciens (deux caméraman, ingénieurs du son, etc.) qui installent sur chaque Grand Prix 2,3 tonnes de matériel. Ces équipements voyagent en camion pour les courses européennes, et en avion-cargo le reste du



En direct sur la grille de départ, il faut savoir improviser et saisir des opportunités d'interview, comme ici Margot Laffite et Franck Montagny avec Frédéric Vasseur, le patron de l'écurie Ferrari.

temps. Dans les locaux de la chaîne, à Issy-les-Moulineaux (à côté de Paris), une quinzaine de personnes composent l'équipe qui œuvre en parallèle, parfois au milieu de la nuit à cause du décalage horaire avec le site de la course. La réalisation des émissions, le montage des reportages, l'élaboration du contenu des programmes, le sous-titrage des interviews, tel est leur travail, effectué à des milliers de kilomètres des circuits. Sur place, dans nos oreillettes, nous recevons les consignes de nos collègues sans le moindre décalage malgré la distance qui nous sépare. Deux heures avant la prise d'antenne le dimanche, une réunion virtuelle rassemble tout le monde, afin de revoir tous les éléments de l'émission et préciser les durées déterminées pour chaque thème. Elle s'achève par un petit jeu devenu une tradition : le caméraman qui accompagne Margot (ou moi) et Franck Montagny sur le terrain doit réciter par cœur la grille de départ, car, dans le feu du direct, il ne doit pas hésiter ou partir du mauvais côté quand on parle d'un pilote.

Une part d'improvisation en direct

Si tout paraît simple et fluide à l'antenne, c'est que tout le travail de préparation a porté ses fruits. "Ce que je préfère, c'est quand les éléments s'enchaînent bien, qu'il y a un bon tempo", détaille Margot Laffite. J'aime l'improvisation sur la grille. Avec l'expérience, ton œil sait où regarder, où aller. On a la liberté d'examiner ce qui se passe autour de nous tout en parlant, ce qui est difficile en début de carrière car le stress te pousse à beaucoup réfléchir à ce qu'il faut faire, au timing à respecter, etc. Maintenant, j'ai le confort de pouvoir prendre le temps d'observer, de ne pas passer à côté de quelque chose, et d'amener le téléspectateur avec nous, en immersion sur la grille." Avec nous, Franck Montagny détaille les voitures, montre les secrets que les écuries voudraient cacher. On profite de ses interventions pour chercher une personne à interviewer, pilote



Associés depuis 2013, Julien Fébreau (à gauche) et Jacques Villeneuve, champion du monde 1997, commenteront ensemble douze Grands Prix durant cette saison.

ou patron d'équipe, ou bien pour échanger avec la régie et décider de la suite de l'émission. Bien souvent, le plan préétabli est modifié pour s'adapter à la situation et respecter un timing précis. Impossible, par exemple, de rater l'hymne national. Et obligation d'avoir quitté la grille à cinq minutes du départ du tour de chauffe ! L'expérience acquise permet de gérer toutes les situations avec sérénité, fort de l'impression d'avoir déjà tout connu et surmonté. Présentateur de la F1 de 2013 à 2021, Thomas Sénecal se souvient du tout premier Grand Prix sur Canal+ : "A une minute de la prise d'antenne, la caméra qui devait filmer Jacques Villeneuve et moi était en panne. Nous étions dans un stress total en Australie. Cette première grande émission à une heure du départ de notre premier Grand Prix s'annonçait mal, mais tout a été réparé à temps, les abonnés n'en ont rien vu à l'antenne, et cela a préfiguré une suite formidable."

Julien Fébreau ne se rend pas sur la grille. Il est déjà dans sa cabine haut perchée pour surveiller les écrans, tout en traduisant les interviews réalisées en direct. Avant de prendre position, des minutes décisives influencent sa journée. "Après la réunion, je termine ma préparation en allant poser des questions à des connaissances dans chacune des écuries. J'arpente le paddock dans tous les sens en faisant l'épuisette, ainsi je récolte les dernières infos pour bien comprendre comment les choses pourraient se dérouler. Puis je rejoins la cabine et je donne rendez-vous au premier virage à nos téléspectateurs." Ce week-end, en Arabie saoudite, Julien profitera de la présence de Romain Grosjean à ses côtés, très apprécié pour son expertise façonnée en 179 Grands Prix de F1. Après environ 1 h 30 de course, place au podium, puis aux interviews et à une émission d'analyse pendant une demi-heure, avant de prendre la direction de l'hôtel ou de l'aéroport, et de tout recommencer deux semaines plus tard à Miami, et sur les 18 GP qui suivront cette saison. ■

DOCUMENTAIRE

Villeneuve avoue tout

Il n'est jamais agréable de passer une heure dans une salle d'interrogatoire. Equipé d'un détecteur de mensonge, Jacques Villeneuve s'est pourtant prêté au jeu pour Canal+. Face à "l'inspecteur Dupin", le champion du monde de F1 1997 raconte sa carrière, sa vie, ses rivalités, en délivrant des histoires et anecdotes secrètes jusque-là. Ce programme est la déclinaison F1 du format à succès *Détective Mathoux*, avec des stars du football. Toutes ces émissions sont à retrouver sur l'application myCanal et sur YouTube.



LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

Formule 1 : Grand Prix d'Arabie saoudite

Vendredi 18 avril

- 15h10 Essais libres 1
18h45 Essais libres 2

Samedi 19 avril

- 15h10 Essais libres 3
18h40 Qualifications

Dimanche 20 avril

- 17h55 La Grille
19h00 Grand Prix
20h45 Formula One, le débrief

Formule 2 : Arabie saoudite

Samedi 19 avril

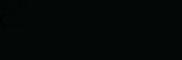
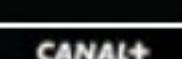
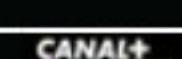
- 17h05 Course 1
Dimanche 20 avril

15h15 Course 2

F1 Academy: Arabie saoudite

Samedi 19 avril

- 14h15 Course 1
Dimanche 20 avril





Par Jean-Rémy Macchia

Cet utilitaire de poche fait sourire aujourd'hui. C'est un break Mini de seconde génération : il n'a plus l'avant arrondi des premières mais a voulu se moderniser avec une calandre plus géométrique. Les phares ronds sont toujours là, heureusement.

Moteur: 4 cylindres en ligne, arbre à cames latéral, carbu simple corps
Cylindrée: 1 098 cm³
Puissance: 45 ch à 5 250 tr/mn
Vitesse maxi: 132 km/h
Production: 197 606 Clubman Estate (1969-1980, sur 5 387 862 Mini)
Cote actuelle: 11 500 €



IL Y A 56 ANS, AUSTIN LANCE LA **MINI CLUBMAN ESTATE**

Quand les petites jouent les grandes...

Deux ans après la sortie de la Mini en 1959, une version break apparaît : 3,30 m au lieu des lilliputiens 3,05 m. Quand la déclinaison chic Clubman voit le jour, la longueur passe à 3,39 m. Presque géant !

Fiat s'était déjà amusé à élaborer un break à partir de sa minipuce, la 500 de 1957. C'est sans doute ce qui a incité Austin à faire de même. Ainsi naissaient les Austin Mini Countryman (déjà ce nom...) et Morris Mini Traveller. Sans atteindre un volume de chargement gigantesque, les 25 cm d'allongement permettaient de remplacer la boîte à gants postérieure qui faisait office de coffre par une soute à bagages un peu plus digne de ce nom. Banquette rabattue, la petite anglaise accepte jusqu'à 1 038 dm³ de chargement, en bourrant jusqu'au toit, qui reste plafonné à 1,41 m du sol : décidément très, très peu pour une carrosserie qui n'est ni un coupé ni un cabrio.

Toujours élégante, l'anglaise

La version Clubman présentée ici est apparue à l'automne 1969. Elle se veut



plus chic, plus moderne. Sa face avant a été redessinée, avec un museau carré et allongé de 11 cm, sans aucun avantage pour l'habitabilité puisqu'il ne s'agit que d'une opération cosmétique. A partir de fin 1972, le moteur passe de 998 à 1 098 cm³ et gagne 7 ch. Et c'est cette cavalerie infernale de 45 ch qui se retrouve sous le capot, histoire de vous faire connaître l'ivresse de... la lenteur. Car, même avec son quatre cylindres légèrement majoré, le tempérament mécanique reste effacé. En attestent la modeste vitesse de pointe et les 20 secondes nécessaires pour atteindre 100 km/h depuis le démarrage. Si les élans

Pendant toute leur carrière (de 1959 à 2000 !), les Mini ont conservé le même petit 4 cylindres qui n'a jamais excédé 1 275 cm³. Sur cet ultime modèle Clubman de 1980, c'est un 1,1 l, dans sa configuration paisible de 45 ch. Suffisant pour rendre la conduite plaisante...

du moteur se montrent discrets, il n'en va pas de même de ses effets sonores, qu'il distribue avec toujours autant de générosité. Les roues de 10" avec leurs pneus étroits (145 de large) n'assurent pas la meilleure adhérence, et elles abritent quatre tambours garants, eux, de freinages paisibles. Mais le comportement routier, toujours aussi direct, reste amusant, avec un petit côté kart qui fait bien plaisir. Par rapport à la berline, voyager à l'arrière devient plus convivial. La très longue (tout est relatif) baie vitrée qui coulisse sur les côtés possède un charme fou et offre une aération généreuse. Sur cette série Clubman, le



Sur cette version Clubman, la planche de bord a abandonné sa présentation d'origine : fini le grand compteur de vitesse rond, au centre. Place à un petit combiné plus classique, juste derrière le volant. Et du vrai bois pour faire joli.



A l'arrière, pas de hayon, mais une originale porte à double battant. Vu la faible hauteur de la voiture et sa longueur qui reste limitée, le volume total du coffre, banquette rabattue, excède à peine 1 m³. C'est peu.



PHOTOS : B. ASSET / VIRAGE AGENCY

Tout est mini dans la Mini ! Ce break au format ultra-réduit est bas de plafond, étroit, et il conserve jusqu'à la fin ses roues originelles de 10". En 1980, ça fait carrément... bizarre. Mais quel charme, avec la baie vitrée latérale coulissante !

1969, cette année-là



La France est à l'avant-garde pour l'énergie solaire ! Un miroir parabolique haut comme un immeuble de huit étages est construit dans les Pyrénées-Orientales. Il peut produire 1 mégawatt. Seulement pour des expériences scientifiques. Peugeot lance les 504 coupé et cabriolet. Une très jolie ligne fluide, légère, tracée par Pininfarina, et un moteur 1,8 litre à injection de 97 ch.

G. HERNAD / INA / AFP

compteur de vitesse n'est plus central. Cette implantation, qui permettait de conserver la même planche de bord pour les voitures avec conduite à droite et celles avec conduite à gauche, est remplacée par une présentation plus classique avec deux petits cadans face au conducteur. Délicate attention, du bois véritable garnit toute la façade de la planche de bord. Luxueux et chaleureux.

En break, la Mini cote un peu plus qu'en berline, car elle est plus rare et plus exotique. Mais, en collection, les amateurs apprécient moins le faciès carré des Clubman : elles ne sont pas aussi recherchées que les carrosseries plus rondes du dessin originel.



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 : la Renault 4 E-Tech rencontre son aïeule, la 4L GTL de 1985... Le choc des générations.**
- Comparatif : les citadines électriques sont en plein boom. On a réuni les six meilleures représentantes.**
- Match : premier duel fratricide entre le Dacia Bigster et son petit frère le Duster, tous deux en hybride.**

En kiosque le vendredi 25 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, coachs: 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)

Convoiages: Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Crupenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique: Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers:

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coachs

Chef de rubrique: Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{re} secrétaire de rédaction: Lydia Mas

Maquette

Chef de studio:

Nathalie Barribaud (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographes:

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo: Sébastien Besse (5239)

Photographes: Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igouenot

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 Réaubourg, François Stagnaro

En maquette: Patrick Cœur

En photo: Caroline Hasard

En S.R.: Prisca Leclercq

Autoplus.fr

Responsable audience: Ricardo Trindade

Responsable éditorial: Thibaut Austruy

Hors-série

Rédacteur en chef: Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication: Gautier Normand

Directeur exécutif: Stéphane Hétaian

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 Breteau Fonteilles (5634)

Directeur commercial pôle automobile: Franck Graissé

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 €

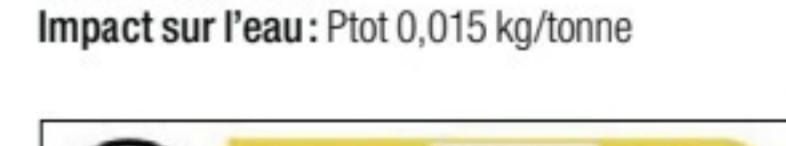
Affichage environnemental

Origine du papier: Belgique

Taux de fibres recyclées: 100 %

Certification: PEFC

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



axel springer

Président Axel Springer France:
Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail: formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

Guide d'achat

Le prix des voitures neuves

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

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

Le barème

Les modèles émettant plus de 112 g/km de CO₂ sont désormais taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO₂ homologués (protocole WLTP). S'y ajoute un "malus au poids", d'un montant allant de 10 à 30 € par kilo à partir de 1600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les électriques mais touche désormais les hybrides rechargeables. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 200 kg (si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville) : seuls les kilos à partir de 1800 kg sont taxés. Le niveau d'équipement et les options (qui ajoutent des kilos) peuvent faire varier le taux d'émission et le malus au poids d'un même véhicule. Côté bonus, la prime n'est octroyée qu'aux électriques facturés 47 000 € maxi (hors options) et obtenant un score environnemental minimal (soit, essentiellement, les modèles produits en Europe). Depuis le 2 décembre 2024, son montant varie de 2000 à 4000 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur. La prime à la conversion a, elle, été supprimée.

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

MALUS			
Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus
113 g	50 €	154 g	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 €	144 g	2049 €
144 g	2205 €	184 g	43179 €
145 g	2370 €	185 g	45990 €
146 g	2544 €	186 g	48901 €
147 g	2726 €	187 g	51912 €
148 g	2918 €	188 g	55023 €
149 g	3119 €	189 g	58134 €
150 g	3331 €	190 g	61245 €
151 g	3552 €	191 g	64356 €
152 g	3784 €	192 g	67467 €
153 g	et +	193 g	70000 €

	Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie	
2.0 TFSI 204 S line	59570	+4819	4 %	E	225e xDrive	50800	+250	8 %	PHEV	Dolphin	204 Comfort	33800	0	4 %	Elec
S5	79750	+19139	2 %	E	225e xDrive Luxury	52850	+250	8 %	PHEV	Atto 3 (nouveau)	Comfort	38890	0	nc	Elec
e-hybrid 299 Design Quattro	62150	nc	nc	PHEV	218d	41350	+330	5 %	D	Design	Design	40890	0	nc	Elec
e-hybrid 299 S line Quattro	69500	nc	nc	PHEV	220d	43450	+150	5 %	D	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	45890	0	5 %	Elec
e-Hybrid 367 S line Quattro	74150	nc	nc	PHEV	220d Luxury	45500	+150	2 %	D	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
2.0 TDI Hybride 204 Design	53800	+3735	0 %	D	Série 2 Coupé (nouveau)					Seal (nouvelle)	Excellence AWD	50890	0	5 %	Elec
2.0 TDI Hybride 204 S line	62770	+3735	4 %	D	220i	50850	+2205	5 %	E	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	5 %	Elec
A5 Avant (nouvelle)					230i	54250	+3119	5 %	E	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
2.0 TFSI 150 Design	47000	+402	0 %	E	M240i xDrive	88850	+47640	5 %	E	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
2.0 TFSI 150 S line	56170	+5402	8 %	E	M2	84750	+70000	0 %	E	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
2.0 TFSI 204 S line	61070	+6334	8 %	E	220d	53550	+1000	5 %	D	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
S5	61250	+23747	0 %	D	Série 2 Gran Coupé (nouveau)					Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
e-hybrid 299 Design Quattro	63850	nc	nc	PHEV	220	42450	+190	5 %	E	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
e-hybrid 299 S line Quattro	71000	nc	nc	PHEV	220 M Sport	43750	+190	5 %	E	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
e-Hybrid 367 S line Quattro	75650	nc	nc	PHEV	220d	45050	0	5 %	D	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
2.0 TDI Hybride 204 Design	85100	+4060	0 %	D	220d M Sport	46350	0	5 %	D	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
2.0 TDI Hybride 204 S line	64270	+4060	8 %	D	Série 3 (nouvelle)					Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
A5 (nouveau)					318i	48750	+2205	4 %	E	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
2.0 TFSI 204 Hybride	57650	+6426	0 %	E	318i M Sport	53100	+2205	8 %	E	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
2.0 TFSI 204 Hybride S line	65850	+6426	0 %	E	320i M Sport xDrive	57550	+3784	8 %	E	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
SQ5	99830	+57351	0 %	D	M340i xDrive	120050	+70000	0 %	E	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61470	+10793	0 %	D	M3	120850	+70000	0 %	E	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	69870	+10793	0 %	D	330e	61450	0	11 %	PHEV	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
Q5 Sportback (nouveau)					330e M Sport	64450	0	11 %	PHEV	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
2.0 TFSI 204 Hybride Design	59750	+6726	nc	E	330d M Sport	56150	+450	8 %	D	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
2.0 TFSI 204 Hybride S line	68150	+6726	nc	E	318d	50750	+450	4 %	D	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
SQ5	101130	+58131	nc	E	318d M Sport	55100	+2629	9 %	D	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	63870	+10604	nc	D	320d M Sport xDrive	60000	+1472	8 %	D	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	72070	+10604	nc	D	M340d xDrive	72550	+7105	0 %	D	Seal (nouvelle)	Excellence AWD	49890	0	4 %	Elec
<b															

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Mild Hybrid 130 4X4 Expression	29300	+998	0 %	E
1.2 Mild Hybrid 130 4X4 Extreme	31100	+1172	0 %	E
1.8 Hybrid 155 Expression	29700	0	0 %	FHEV
1.8 Hybrid 155 Extreme	31700	0	0 %	FHEV
1.8 Hybrid 155 Journey	31700	0	0 %	FHEV
1.2 Eco-G 140 Expression	26500	nc	0 %	GPL
1.2 Eco-G 140 Extreme	28300	nc	0 %	GPL
1.2 Eco-G 140 Journey	28300	nc	0 %	GPL
DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 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
DS 4				
1.2 PureTech 130 Pallas	38450	+1276	nc	E
1.2 PureTech 130 Etoile - Alcantara	42750	+1276	17 %	E
1.2 Hybride 145 Pallas	39050	+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 %	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Cuir Nappa	53500	0	10 %	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	53800	0	10 %	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	38400	+1172	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Etoile - Alcantara	43700	+1172	17 %	D
DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58650	0	11 %	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63150	0	11 %	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas	64750	+360	11 %	FHEV
Plug-In Hybrid 300 A de St Exupéry AWD	69350	+360	11 %	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70000	+360	11 %	FHEV
Plug-In Hybrid 360 A de St Exupéry AWD	74650	+850	11 %	FHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	78600	+850	11 %	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	49750	+2205	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Antoine de St Exupéry	54350	+2205	nc	D
N°8 (nouveau)				
FWD Pallas	59200	0	nc	Elec
FWD Etoile	66480	0	nc	Elec
FWD Long Range Pallas	63300	0	nc	Elec
FWD Long Range Etoile	70900	0	nc	Elec
AWD Long Range Etoile	74600	0	nc	Elec
DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	68500	+640	8 %	PHEV
E-Tense 250 Opéra	78600	+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
FERRARI				
Roma	246524	+70000	nc	E
12Cilindri	387751	+70000	nc	E
12Cilindri Spider	427056	+70000	nc	E
296 GTB	315777	+2049	nc	PHEV
296 GTS	425514	+2726	nc	PHEV
SF90 Stradale	770000	+18858	nc	PHEV
SF90 Spider	485714	+4818	nc	PHEV
F80	3800000	+70000	nc	PHEV
Purosangue	384229	+70000	nc	E
FIAT				
Panda Classic (nouveau)				
1.0 70 BSG Hybrid City	15900	+50	7 %	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	17900	+125	7 %	E
500e				
23,8 kWh (RED)	30400	-3000	12 %	Elec
23,8 kWh La Prima	34400	-3000	7 %	Elec
42 kWh La Prima	37900	-3000	7 %	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3000	11 %	Elec
Abarth	38900	-3000	9 %	Elec
Abarth Pack	38900	-3000	9 %	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh (RED)	32400	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	35900	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	38900	-3000	7 %	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh (RED)	33800	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	37300	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	41300	-3000	7 %	Elec
Abarth Pack	42300	-3000	12 %	Elec
Abarth Turismo	44300	-3000	5 %	Elec
Grande Panda (nouveau)				
Électrique 113 (RED)	24900	-3000	8 %	Elec
Électrique 113 La Prima	27900	-3000	8 %	Elec
600				
1.2 Hybrid 100	24900	0	4 %	FHEV
1.2 Hybrid 100 La Prima	29000	0	9 %	FHEV
1.2 Hybrid 136 La Prima	31400	0	9 %	FHEV
e (RED)	35900	-3000	13 %	Elec
Abarth Turismo	44900	-3000	nc	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	48900	0	nc	Elec
Tipo (nouveau)				
1.6 Multijet 130	16900	+260	0 %	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+260	0 %	D
FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27400	+230	11 %	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30000	+400	11 %	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	31500	+400	12 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38200	+1074	4 %	E
Gen-E 168 Standard Range	33900	-3000	4 %	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	38400	-3000	4 %	Elec
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	+210	13 %	E
1.0 Eco. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	+230	13 %	E
ST	40200	+40468	4 %	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	+650	13 %	D
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	+260	8 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	+310	8 %	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	+898	8 %	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	+260	5 %	E
1.0 Eco. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	+280	5 %	E
ST	41400	+40468	3 %	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	38750	+818	5 %	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	+310	9 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9 %	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+983	9 %	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41400	+540	10 %	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	40900	+590	10 %	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51000	+590	10 %	FHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39400	0	10 %	E85
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel ST-Line X	44400	0	10 %	E85
Explorer (nouveau)				
Standard Range 170 Style	39900	-3000	nc	Elec
Extended Range 265 Select	40900	-3000	nc	Elec
Extended Range 340 Select AWD	53900	0	nc	Elec
Capri (nouveau)				
Standard Range 170 Style	42400	0	nc	Elec
Extended Range 266 Select	49400	0	nc	Elec
Extended Range 340 Select AWD	56400	0	nc	Elec
Mustang (nouveau)				
GT	59300	+70000	0 %	E
Dark Horse	71300	+70000	0 %	E
Mustang Convertible (nouveau)				
GT	63600	+70000	0 %	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	52900	0	6 %	Elec
294 Extended Range Premium	66900	0	10 %	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58900	0	10 %	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73900	0	10 %	Elec
GT	81900	0	3 %	Elec
Rally	84900	0	nc	Elec
HONDA				
Jazz (nouvelle)				
Tourneo Connect	30800	+2370	7 %	E
1.5 EcoBoost 114 Titanium	32000	+400	7 %	D
2.0 EcoBlue 102 Titanium	33200	+400	7 %	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	34300	+540	8 %	D
Jazz Crosstar (nouvelle)				
e:HEV Advance	30190	0	6 %	FHEV
HR-V				
e:HEV Advance	31510	0	nc	FHEV
esse:Y1 (nouveau)				
Advance	34340	+240	18 %	FHEV
Civic (nouvelle)				
e:HEV Executive	37720	0	7 %	FHEV
e:HEV Sport	39020	+50	7 %	FHEV
Type R	57220	+48901	7 %	E
Type RS	65000	+45990	7 %	E
ZR-V (nouveau)				
Advance	47700	0	28 %	Elec
				

MG (suite)	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie	MG (suite)	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie	MG (suite)	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie	
ZS (nouveau)					Electrique 156 GT	39300	-3000	10%	Elec	150 Autonomie Confort Roland-Garros	38400	-3000	nc	Elec	
Hybrid-197	22990	+50	0%	FHEV	1.2 Turbo 100 Style	27500	+400	16%	E	1.0 TCE 90 Evolution	28000	+818	19%	E	
Hybrid-197 Comfort	24990	+100	0%	FHEV	1.2 Turbo 100 Allure	29100	+400	14%	E	1.0 TCE 90 Techno	29200	+740	19%	E	
EHS (nouvel)					E-Tech Full Hybrid 145 Style	31400	0	10%	FHEV	E-Tech Full Hybrid 145 Evolution	29700	0	12%	FHEV	
Comfort	37990	+300	0%	FHEV	1.2 Hybrid 145 Allure	33000	0	10%	FHEV	E-Tech Full Hybrid 145 Techno	32000	0	12%	FHEV	
Luxury	39990	+550	3%	FHEV	1.2 Hybrid 145 GT	34400	0	10%	FHEV	E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	34300	0	12%	FHEV	
Marvel R					1.0 Eco-G 100 Evolution	27000	0	13%	GPL	1.0 Eco-G 100 Techno	28400	+210	19%	GPL	
180 Comfort	44490	0	22%	Elec	1.0 Eco-G 100 Techno	28000	-3000	11%	Elec	1.0 Eco-G 100 Techno	28700	+210	19%	GPL	
288 Performance 4WD	50990	0	16%	Elec	1.0 Eco-G 100 Techno	40000	-3000	11%	Elec	1.0 Eco-G 100 Techno	40000	-3000	11%	Elec	
Cyberster (nouveau)	"base"				1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	11%	Elec	1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	11%	Elec	
	62990	0	1%	Elec	308										
MINI					1.2 Hybrid 145 Style	32250	0	7%	FHEV	120 Autonomie Urbaine Evolution	29900	-3000	nc	Elec	
Hatch 3p (nouvelle)					1.2 Hybrid 145 Allure	34100	0	7%	FHEV	150 Autonomie Confort Evolution	34400	-3000	nc	Elec	
Cooper C Essential Pack XS	30720	+898	4%	E	1.2 Hybrid 145 GT	36700	0	7%	FHEV	1.0 TCE 90 Evolution	28000	+818	19%	E	
Cooper S Essential Pack XS	34720	+1386	4%	E	PHEV 180 Allure	48200	0	13%	FHEV	1.0 TCE 90 Techno	29200	+740	19%	E	
Cooper S Classic Pack XS	35880	+1386	7%	E	PHEV 180 GT	45620	0	13%	FHEV	E-Tech Full Hybrid 145 Evolution	29700	0	12%	FHEV	
John Cooper Works	39850	+2544	nc	E	1.5 BlueHDi 130 Style	34720	+400	10%	D	E-Tech Full Hybrid 145 Techno	32000	0	12%	FHEV	
Cooper E	34000	0	7%	Elec	1.5 BlueHDi 130 Allure	36570	+400	22%	D	E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	34300	0	12%	FHEV	
Cooper SE	38000	0	7%	Elec	1.0 Eco-G 156 Style	42800	-3000	17%	Elec	1.0 Eco-G 100 Evolution	26400	+210	19%	GPL	
Cooper SE Classic	43710	0	7%	Elec	1.0 Eco-G 156 Allure	43900	-3000	17%	Elec	1.0 Eco-G 100 Evolution	28700	+210	19%	GPL	
John Cooper Works	42350	0	nc	Elec	1.0 Eco-G 156 GT	46250	-3000	17%	Elec	1.0 Eco-G 100 Techno	28700	+210	19%	GPL	
Aceman (nouveau)					308 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	11%	Elec	
E Essential	36000	0	0%	Elec	1.2 Hybrid 145 Allure	38900	+260	8%	FHEV	1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	11%	Elec	
E Classic	40100	0	0%	Elec	1.2 Hybrid 145 GT	43400	+260	12%	FHEV	1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	11%	Elec	
SE Classic	44810	0	0%	Elec	Plug-in Hybrid 195 Allure	43400	+1050	6%	FHEV	1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
SE Favoured	46020	0	0%	Elec	Plug-in Hybrid 195 GT	47900	+1050	6%	FHEV	1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
SE JCW	47950	0	0%	Elec	Electrique 210 Allure	44900	-3000	4%	Elec	1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
John Cooper Works	45450	0	nc	Elec	Electrique 210 GT	46900	-3000	4%	Elec	1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
Countryman (nouveau)					308 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
Cooper	40000	+818	nc	E	1.2 Hybrid 145 Allure	37300	+75	13%	FHEV	1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
John Cooper Works	61350	+26302	nc	E	1.2 Hybrid 145 GT	41300	+75	13%	FHEV	1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
MITSUBISHI					508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
Space Star					508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
1.2 Mivec 71 Inform	16480	0	14%	E	508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
Colt (nouvelle)					508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
1.0 M1P 67 Invite	18860	+170	9%	E	508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
1.0 M1P-T 91 Intense	23190	+170	9%	E	508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
1.6 M1P HEV 143 Intense	29400	0	7%	FHEV	508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
1.6 M1P HEV 143 Instyle	30490	0	7%	FHEV	508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
ASX (nouveau)					508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
1.0 M1P-T 91 Invite	27100	+898	nc	E	508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
1.3 DIT 140 Intense	31290	+898	nc	E	508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
1.6 M1P HEV 143 Intense	35890	0	nc	E	508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
1.6 M1P HEV 143 Instyle	39290	0	nc	E	508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
1.6 M1P-T 101 Instyle	27590	+230	nc	GPL	508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
Eclipse Cross	2.4 Mivec PHEV 188 Invite 4WD	42000	+1000	22%	FHEV	508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec
Outlander (nouvel)					508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
Invite	51500	+3050	4%	FHEV	508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
Invite +	56790	+3050	4%	FHEV	508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
NISSAN					508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
Juke (nouveau)					508 SW					1.0 Eco-G 100 Techno	41700	-3000	6%	Elec	
1.0 DIG-T 114 Acenta	26400	+818	12%	E	508 SW				</						



★★★★★
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

Rétro+ est un nom commercial du Courtage d'Assurances Transeuropéen S.A.S. Société de Courtage en Assurances. Siège social : 120 Rue la Boétie - 75008 PARIS - RCS PARIS 301084846.
N°ORIAS : 001752 (www.orias.fr) - Crédit : designair - Au 19/09/2023

C'est



DAS Samsung Galaxy S25 Ultra
DAS tête : 1,246 W/kg
DAS tronc : 1,420 W/kg
DAS membres : 2,58 W/kg

DAS Google Pixel 9 Pro XL
DAS tête : 0,99 W/kg
DAS tronc : 1,40 W/kg
DAS membres : 2,79 W/kg

DAS Xiaomi 14T Pro
DAS tête : 0,994 W/kg
DAS tronc : 0,997 W/kg
DAS membres : 2,556 W/kg

la saison

Pendant la semaine Android,
jusqu'à

-350 €

d'économies minimum sur une
sélection de téléphones Android
avec l'IA de Google.
Sans forfait et sans engagement.

Google sur Android

Offre valable en France métropolitaine, soumise à conditions du 17 au 29 avril 2025.

Pour l'achat d'un téléphone de la sélection, bénéficiez jusqu'à 200€ de remise immédiate. Orange rachète votre ancien téléphone jusqu'à 150€ de plus que sa valeur estimée. IA = Intelligence Artificielle. Google et Gemini sont des marques de Google LLC.

orange™

est là