

Permis de conduire

**Visite médicale
obligatoire**
Info ou intox ? **P. 12**

Sauvez vos points
Tous les conseils
de nos experts **P. 54**

Exclusif



Nouveau Citroën C5 Aircross

**Auto Plus est
déjà monté
à bord **P. 16****



Dossier essais

Que valent les championnes de la conso ?

20 voitures à l'épreuve **P. 24**

Test lecteurs

P. 42

La **R5** vous a éblouis



Occasion

P. 48

**Petits modèles
surcotés ?** Visez la
catégorie supérieure !

Spécial SUV **P. 32**

**Le grand
retour des
versions
4x4**



Formule 1

P. 56



Les pilotes prennent-ils
encore du plaisir ?

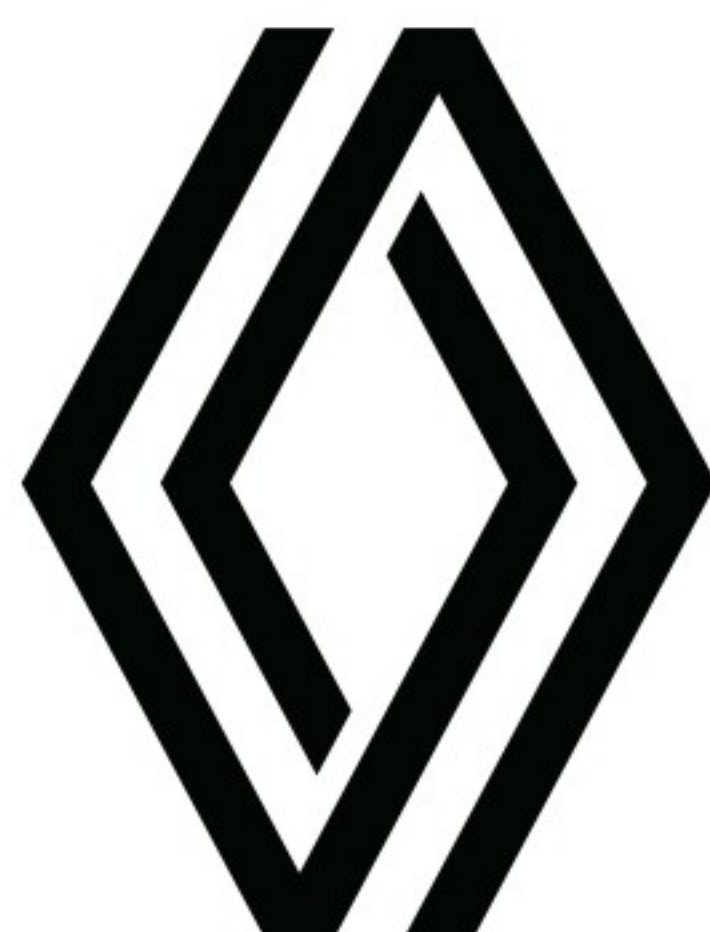
A partir de 4 000 €



L 14629 - 1913 - F: 2,50 €



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

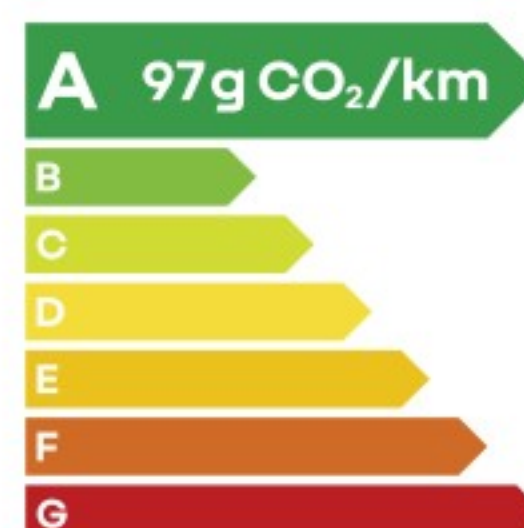
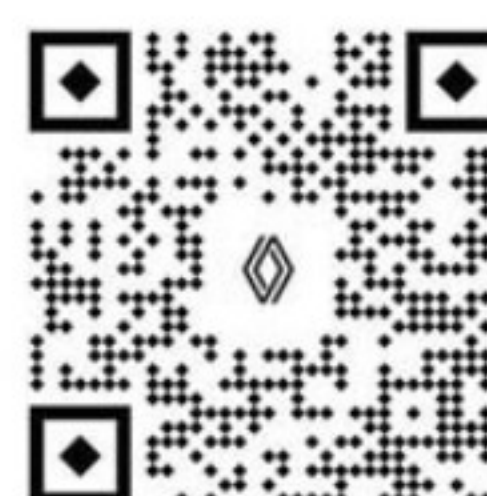


RENAULT CLIO

FULL HYBRID E-TECH SANS RECHARGE


jusqu'à 900 km d'autonomie⁽¹⁾
jusqu'à 80% de conduite électrique en ville⁽²⁾
jusqu'à 40% d'économie de carburant⁽³⁾
version esprit Alpine

découvrir





(1) avec un plein d'essence.* (2) cycle urbain, suivant état de charge batterie et style conduite.* (3) vs moteur thermique équivalent, en cycle urbain.* **consommations mixtes min/max (l/100 km)*: 4,1/7. émissions co₂ min/max (g/km)*: 95/121.**
*selon norme wltp.

Renault recommande  **Castrol**

renault.fr

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



Croiser une borne sans s'y arrêter, c'est ça la vraie liberté.

Volkswagen Tiguan eHybrid

Jusqu'à 120 km d'autonomie en 100 % électrique
et jusqu'à 940 km d'autonomie cumulée*.



A 12 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Modèle présenté : Tiguan R-Line 1.5 eHybrid 8 CV 204 ch DSG6. Certains équipements sont en option. Plus d'informations sur volkswagen.fr * Distance totale maximum en combinaison essence/électrique pour un Tiguan eHybrid dont 128 km en 100 % électrique, données WLTP. L'autonomie réelle en mode tout électrique dépend de nombreux paramètres dont l'équipement, le style de conduite et la vitesse.

Cycles mixtes gamme Tiguan 1.5 eHybrid (l/100 km) WLTP : 0,4-0,6. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 9-12. Valeurs au 15/02/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTU

- 6 **L'événement** Tous les anniversaires automobiles de l'année!
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **La photo** de la semaine
- 16 **Les nouveautés** Citroën C5 Aircross: voici la deuxième génération!
- 20 **Les voitures** de la semaine: les utilitaires du futur

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Que valent les voitures les plus sobres?
- 32 **Dossier** Le retour des quatre roues motrices: 9 SUV 4x4 à l'essai
- 38 **Panoramique** Le Mitsubishi Outlander 2.4 MIVEC Hybride Rechargeable 4WD de 306 ch
- 42 **Test lecteurs** La nouvelle Renault 5
- 44 **On a tout essayé!** Le Toyota Sequoia i-Force Max Hybrid Limited de 437 ch

GUIDE PRATIQUE

- 47 **Les coachs Auto Plus**
Comment éliminer la buée d'un phare?
- 48 **Acheter une voiture d'occasion**
Les petits modèles sont surcotés: visez la catégorie supérieure
- 51 **Ça vous est arrivé**
- 52 **Les stars de l'occasion** Un Kia Sportage boîte auto. à moins de 25 000 €
- 54 **Le coin des experts** Comment sauver ses points et son permis

MAGAZINE

- 56 **Le sport** Pilotes de F1: le plaisir avant tout
- 58 **Auto Plus Classiques**
La Ford Fiesta (1976)
- 60 **Le prix des voitures neuves**



Page 20



Page 24



Page 44



Page 58

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

La guerre des mondes

C'est le genre de parallèle qui en dit long. Quasiment au même moment, mais à des endroits opposés sur la planète, ont eu lieu deux événements du monde automobile qui illustrent parfaitement la nouvelle répartition des forces en présence dans le secteur. D'un côté, le salon de New York qui a accueilli ses visiteurs du 18 au 27 avril et, de l'autre, celui de Shanghai qui a ouvert ses portes le 23 avril. Le contraste entre les deux est saisissant. En Chine, le rendez-vous automobile est né en 1985 (il a lieu tous les deux ans en alternance avec celui de Pékin) et fête donc cette année ses 40 ans. Un jeunot par rapport à son homologue d'outre-Atlantique qui souffle, lui, ses 125 bougies. Et d'une exhibition à l'autre, l'ambiance n'était pas la même.

Dans l'Amérique des droits de douane de Trump, le New York Auto Show a pris des airs de lendemain de fête. Les nouveautés n'étaient pas légion et il fallait même chercher du côté des asiatiques Hyundai, Kia, Nissan ou Subaru pour découvrir de l'inédit! Et encore, la seule vraie surprise venait de... Genesis, la griffe haut de gamme de Hyundai réservée au marché états-unien, qui exposait un concept-car.

A 11 860 km de là, a contrario, l'heure était aux réjouissances et à la profusion de nouveaux modèles, en particulier du côté des constructeurs chinois, plus que jamais maîtres en leur royaume. Quant aux européens, certains ont bien compris que c'était là qu'il fallait être. Volkswagen y a ainsi dévoilé pas moins de trois concept-cars! BMW, pour sa part, a levé le voile sur le Vision Driving Experience qui préfigure la nouvelle génération de M3 100% électrique, modèle image par excellence. Enfin, Audi a lancé l'E5 Sportback, qui se distingue par son style mais aussi par l'absence des... anneaux! AUDI (en toutes lettres et en capitales) est en effet une nouvelle marque créée spécifiquement pour le marché chinois. Les acteurs français? Très (trop) discrets car uniquement présents à travers leurs alliances (Stellantis avec Leapmotor, Renault avec Geely via la société Horse Powertrain Limited...).

Lorsqu'il s'agit d'automobile, le décalage horaire entre New York et Shanghai se compte désormais en années. Aux Etats-Unis, les grandes heures de cette industrie semblent derrière. En Chine, la production auto est encore jeune et promise à un bel avenir. En suivant cette logique, entre les deux, en Europe, elle devrait avoir atteint la maturité.

Mathieu

Trait d'humeur

Donald Trump impose son style de conduire... le pays



Service abonnement

KIOSQUE mag 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.



TOUS LES ANNIVERSAIRES AUTOMOBILES DE L'ANNÉE !

En 2025, elles ont...

70 ans 1955

Citroën DS

La DS fit l'effet d'une bombe lors de sa présentation au salon de Paris, en octobre. Sa ligne futuriste, façonnée par le sculpteur Flaminio Bertoni, comme son inédite suspension hydropneumatique ont illico donné un coup de vieux au reste de la production automobile, davantage que son rustique moteur, hérité de la Traction. Après des débuts chaotiques, faute de mise au point, la grande Citroën fut vite adoptée par la bourgeoisie et la classe politique, avant de devenir un objet culte. Vingt ans de carrière et 1,45 million d'exemplaires à la clé : respect !

Peugeot 403



PEUGEOT

Eclipsée par la révolutionnaire DS, l'austère Peugeot 403 s'adresse alors à une clientèle nantie et conservatrice. Techniquement éprouvée et d'une grande robustesse, cette tranquille familiale, déclinée en berline, break, pick-up et cabriolet (ah, Colombo !), sera la première Peugeot à franchir le cap du million d'exemplaires, avant de tourner la page en 1966.



CITROËN

60 ans 1965

Peugeot 204

Première berline Peugeot mue par ses roues avant, à freins avant à disques et à quatre roues indépendantes, la 204 tirait également un trait sur le passé avec son moteur placé transversalement. Légère, polyvalente, très confortable, cette petite berline (aussi déclinée en break, coupé et cabriolet) a fait les beaux jours de Sochaux onze années durant (1,6 million d'unités).



PEUGEOT

Renault 16

Difficile de résumer, en trois lignes, la carrière de cette légendaire berline, produite à 1,8 million de modèles entre 1965 et 1980... La première familiale dotée d'un hayon, mais aussi d'une banquette modulable. Elue Voiture de l'année en 1966, la française deviendra la reine de l'autoroute, en 1973, avec la TX, forte de 93 ch et dotée de 5 vitesses. Vitesse maxi : 175 km/h !



RENAULT

50 ans 1975

BMW Série 3



BMW

La première des Série 3 n'existe qu'en deux portes. Mais elle s'est montrée particulièrement prolifique en matière de motorisations, allant de 75 ch pour la modeste 315 à 125 ch pour la 320i. Cette génération "E21" était surtout l'une des rares berlines de sa taille à proposer des six cylindres à l'époque : 122 ch pour celui de la 320/6, 143 ch au crédit de la 323i.

Peugeot 604



PEUGEOT

A l'instar de la Renault 30, la très académique 604 fait ses débuts au salon de Genève, en mars. Animée, lui aussi, par le vorace V6 "PRV", le fer de lance du Lion se distingue pour son confort et ses excellentes qualités routières. Sochaux lui greffe un turbodiesel dès 1978, mais il faut attendre 1983 pour découvrir la brillante GTi (V6 2.8, 155 ch). Boudée, la 604 n'a été produite qu'à 153 252 exemplaires jusqu'en 1985.

Renault 20 et 30

Dévoilée en mars 1975, la Renault 30 devait faire briller le Losange dans le segment du haut de gamme. Las, sa commercialisation intervient en plein choc pétrolier, alors que son tout nouveau V6 2.7 "PRV" (Peugeot-Renault-Volvo), fort de 131 ch, se montre pour le moins glouton. La plus économique R20 (quatre cylindres), lancée en novembre, rencontrera davantage de succès.



RENAULT

Simca-Chrysler 1307/1308

Racheté par l'américain Chrysler en 1970, Simca planche dans la foulée sur le projet C6, qui aboutira en 1975 à cette moderne berline bicorps, équipée de pare-chocs synthétiques, encore rares à l'époque. Alertes, confortables et pratiques, les populaires 1307 (7 CV) et 1308 (8 CV) héritent du titre de Voiture de l'année en 1976. Elles sont rejointes par l'éphémère 1309 SX en 1979, munie, déjà... d'un régulateur de vitesse !



DR

Préparez les cotillons, les canons à confettis et les langues de belle-mère ! De la vénérable Citroën DS (70 balais, déjà !) à la pétillante Fiat Barchetta (30 ans), en passant par la première BMW Série 3 (50 piges) ou les populaires Renault 16 et Peugeot 204 (60 printemps), les anniversaires automobiles à célébrer cette année sont en effet nombreux. Voici un petit aperçu des modèles entamant une nouvelle dizaine en 2025. C'est fou comme le compteur tourne !

40 ans 1985

Porsche 959

Présentée au salon de Francfort, la Porsche 959 fit l'effet d'une bombe, tant pour sa puissance phénoménale pour l'époque (six cylindres biturbo de 450 ch, 317 km/h) que pour son contenu technologique inédit en 1985. ABS, transmission intégrale gérée électroniquement, suspension adaptative, roues "indéjantables", contrôle de la pression des pneus (première mondiale) : ce laboratoire roulant ne fut assemblé qu'à 292 exemplaires. Sa cote actuelle ? 1,5 million d'euros.



PORSCHE

Peugeot 309



PEUGEOT

Elle devait succéder à la Talbot Horizon. Mais après l'abandon de la marque par PSA, cinq ans après l'avoir ressuscitée, le projet C28 atterrit chez Peugeot. Cette compacte, initialement codée "Arizona", deviendra la 309 en 1985. Techniquement, il s'agit d'une grosse 205 pourvue de moteurs Simca, vite rejoints par les vaillants blocs TU et XU de Sochaux. Une berline ingrate mais robuste, fabriquée à 1,65 million d'unités.

30 ans 1995 : elles entrent en "collection" ! ⁽¹⁾

Peugeot 406

La génération "06" est considérée comme l'une des plus abouties au sein de la famille Peugeot. La 406 ne fait pas exception à la règle, avec l'un des meilleurs châssis de son temps et une collection de moteurs bourrés d'agrément (V6 24V, 2.0 Turbo, 2.2 16V), voire extrêmement robustes (2.0 HDi). Une remarquable routière, mise à la retraite en 2004 avec 1,66 million d'exemplaires au compteur. Joli score !



PEUGEOT

Renault Mégane 1



P. PONS / RENAULT

Héritière de la Renault 19, la première Mégane n'a pas fait l'unanimité à sa sortie, avec sa ligne "bio design" un rien clivante. Si la berline (4 et 5 portes), le break, le coupé et le cabriolet embrassent une honorable carrière, c'est surtout grâce au Scénic – le monospace compact sorti en 1996 – que ce premier opus s'est fait un nom. A lui seul, il représente plus de 50 % des 5 millions de Mégane 1 produites sur la planète.

Une pluie de roadsters !

Alfa Romeo Spider



ALFA ROMEO

BMW Z3



BMW

MG F



MG MOTOR

Fiat Barchetta



FIAT

Renault Sport Spider



RENAULT

Le phénoménal succès de la Mazda MX-5, introduite sur le Vieux Continent en 1990, a pris de court les constructeurs européens. Cinq ans pour préparer la contre-attaque ! Mais celle-ci fut spectaculaire... 1995 reste en effet marquée par une avalanche de roadsters, avec la présentation simultanée, au salon de Genève, de la **Fiat Barchetta** (traction, moteur avant, 130 ch), de la **MG F** (propulsion, moteur central, 120 ch) et du **Renault Sport Spider**. Une délirante barquette, sans pare-brise, mue par le 2 litres de la Clio Williams (150 ch), placé dans le dos des passagers. Cerise sur le gâteau, **Alfa Romeo** commercialise son élégant **Spider** en avril. **BMW**, pour sa part, attendra octobre et le salon de Paris pour dévoiler son **Z3** (quatre, puis six cylindres).

100 ANS

- Citroën B12

90 ANS

- Delahaye 135
- Peugeot 402 ▼



CH. MARTIN

70 ANS

- Alpine A106 (la première Alpine)
- BMW 507
- Fiat 600
- Ford Thunderbird
- Mercedes 190 SL ▼



MERCEDES BENZ

60 ANS

- Aston Martin DB6

50 ANS

- Ferrari 308 GTB/GTS
- Jaguar XJ-S ▼



JAGUAR

- Triumph TR7
- Volkswagen Polo 1 ▼



VOLKSWAGEN

40 ANS

- Alfa Romeo 75 ▼



ALFA ROMEO

- BMW Série 3 Cabriolet (E30)
- Ferrari 328 GTB/GTS
- Ford Scorpio
- Renault 5 GT Turbo
- Renault Express

30 ANS

- Audi A4 "1"
- BMW Série 5 (E39)
- Ferrari F50 ▼



B. KANG / RM SOTHEBY'S

- Mercedes Classe E (W210)
- Subaru Impreza GT Turbo



Cavalerie virtuelle

Mon concessionnaire me propose un Peugeot 2008 1.2 Hybrid 145 neuf. Mais j'ai vu que ce modèle était identique au 136 ch et que les 145 ch annoncés étaient du pipeau.

Pascal G., Crayssac (46)

Julien Sarboraria. Si le "nouveau" moteur de 145 ch est parfaitement identique au 136 ch, Peugeot, tout comme ses marques cousines (Citroën, DS Automobiles, Fiat, Jeep et Lancia), n'a pas menti à ses clients. Le groupe Stellantis a simplement appliqué les nouvelles normes Euro 7, obligatoires à compter de fin 2026, qui imposent de cumuler la puissance du moteur thermique et celle du bloc électrique.



PEUGEOT

On se demande pourquoi les Français n'achètent plus de voitures françaises. La réponse est dans le n° 1908 d'Auto Plus : à part quelques modèles vieillots ou électriques, plus rien, ou presque, n'est produit dans l'Hexagone.

Charles D., par e-mail

Facturation aberrante

J'ai emprunté l'A28 vers le nord par l'accès "Alençon sud", puis me suis arrêté sur l'aire de la Dentelle d'Alençon, située 6 km plus loin. En repartant, j'ai repris l'A28 vers le sud car, à partir de cette aire, il est parfaitement possible de changer de sens de circulation. Résultat, pour 12 km, Vinci m'a facturé 34,40 € et refuse de me rembourser.

Raymond L., Oissel (76)

Pascale Gétin. Les systèmes informatiques des sociétés d'autoroutes sont conçus pour facturer le péage correspondant au trajet le plus coûteux à partir du moment où ils ne sont pas en mesure de déterminer le parcours réellement effectué. Ce principe se base sur l'article R.426-1 du code de la route qui, de surcroît, interdit de faire demi-tour sur autoroute. Ainsi, même dans le cas de figure que vous évoquez, où rien ne vous empêchait (des barrières, par exemple) de rebrousser chemin, vous auriez dû sortir après l'aire que vous avez empruntée pour que soit facturé le montant exact de votre trajet. Si Vinci refuse de faire un geste commercial, la société est malheureusement parfaitement dans son droit.



E. MONTGOMERY

DES PRIMES QUI VARIENT DU SIMPLE AU QUADRUPLE ?

Assurance auto

À géométrie très variable

Je suis surpris par le montant que vous annoncez pour l'assurance tous risques d'un Renault Captur par Direct Assurance (Auto Plus n° 1910, p. 53). Je possède une Clio équipée, elle aussi, du 1.3 TCe 130 et suis également retraité. Mais là où vous indiquez 578 € par an, cet assureur me propose un devis à 2214 € !

Yves R., Marseille (13)

Pascale Gétin. En matière d'assurance, le modèle de la voiture est crucial ! La Clio, l'une des autos les plus volées (voir Auto Plus n° 1903), peut coûter plus cher à couvrir, surtout si elle est récente. De plus, certaines compagnies, comme Direct Assurance, considèrent les

conducteurs plus âgés ou ayant eu des sinistres – même mineurs, tel un bris de glace – comme des profils à risque. Dans ce cas de figure, le montant des primes atteint des sommets, l'assureur en question espérant alors que... vous irez voir ailleurs. Enfin, le niveau des cotisations varie considérablement d'une région à une autre. Dans notre comparatif, nous domicilions tous nos profils à Orléans (45), ville où les tarifs correspondent pile à la moyenne nationale. Dans votre cas, à Marseille (ainsi qu'à Paris et à Lyon), les professionnels considérant que le risque est plus élevé (notamment en matière de vol), les assurances sont, en moyenne, les plus chères de France.

Oubli volontaire ?

Je m'étonne que vous n'ayez toujours pas essayé le nouvel Opel Frontera. Il est pourtant en vente depuis plusieurs mois.

Renaud R., Pont-de-Roide-Vermondans (25)

Stéphane Dupré. De plus en plus fréquemment, les constructeurs lancent la commercialisation de nouveautés alors que leur production en série n'a pas débuté. Ce qui explique que vous puissiez avoir l'impression que nous essayons certaines autos tardivement. Mais dans le cas de l'Opel Frontera, nous avons bel et bien publié un essai, dans le n° 1907.



Y. LEFEBVRE

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Pour vous, la Renault 4 E-Tech, c'est :

6%

La digne héritière de la 4L

33%

Une réussite qui aurait dû être (aussi) thermique

61%

Un coup marketing pour essayer de rendre l'électrique sympa

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

L'extension de garantie à 10 ans de Peugeot sur le 1.2 PureTech, c'est :
- La moindre des choses pour les propriétaires.
- Un argument pour en acheter un.
- Inutile, j'éviterai encore ce moteur.

UNE LÉGENDE FRANÇAISE



Découvrez, au fil de 176 pages, les histoires et les anecdotes qui sont associées à la carrière de la DS dans les domaines les plus variés. Symbole de la France d'après-guerre, elle a marqué son temps dans d'autres disciplines que la seule industrie automobile. Cet ouvrage unique, agrémenté de plus de 200 photographies, images publicitaires et documentaires, illustre l'épopée de cette icône du style. Laissez-vous emporter !

EN VENTE ACTUELLEMENT



CAMÉRA CACHÉE

Speedy accorde - 30 % sur la vidange : une offre à saisir ou à fuir ?

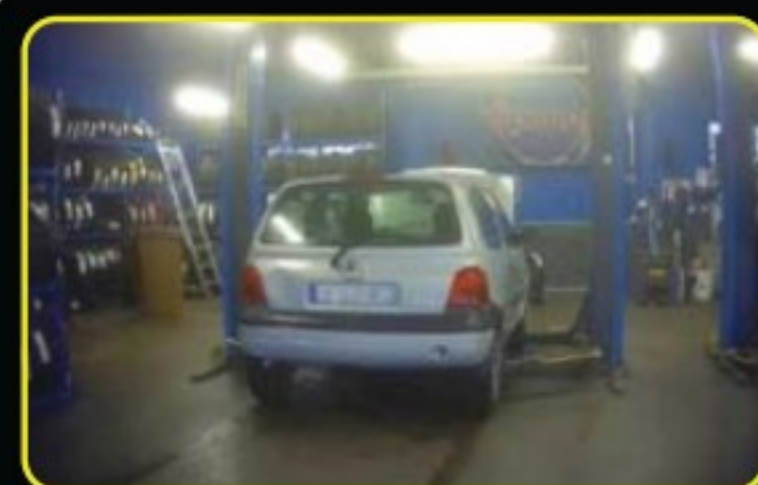


LA MISSION DE NOTRE ESPION

Jusqu'au 31 mai, l'enseigne applique une réduction de 30 % sur son forfait Basic (filtre + huile, hors 10W40), qui comprend une vidange simple et 50 points de contrôle. Allons vérifier si le prix et le check-up valent le détour.



Pour bénéficier de l'offre, il faut réserver son créneau en ligne. Une fois inscrits, on nous propose le forfait à 90 € au lieu de 129 € avec une huile 5W40 pour notre vieille Twingo de 2004. Dans l'heure, un centre Speedy nous appelle pour caler un rendez-vous. Sur place, le mécano nous reçoit.



Nous lui demandons si l'huile 10W40 (non comprise dans la promo) ne serait pas plus adaptée. "Pour votre voiture, une huile 100 % synthétique, plus fluide, est tout à fait indiquée." Une info confirmée par notre labo. Après cela, il place directement l'auto sur un pont et débute la purge.

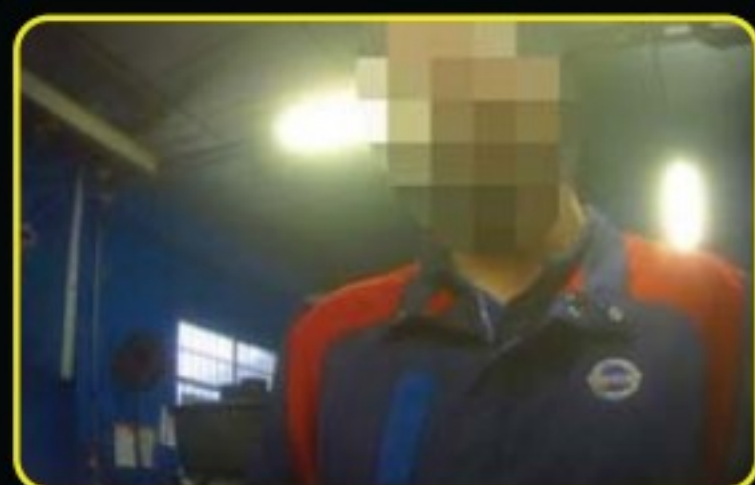


Dans le même temps, son collègue vérifie les pneus. "Ils sont tous les quatre à moitié de vie." Bien vu. "En revanche, votre Twingo doit trembler un peu, car il y a un peu de jeu sur la rotule de direction." Pas faux. "Rien d'alarmant, il faut juste surveiller pour voir si ça ne s'aggrave pas", nous dit-il.

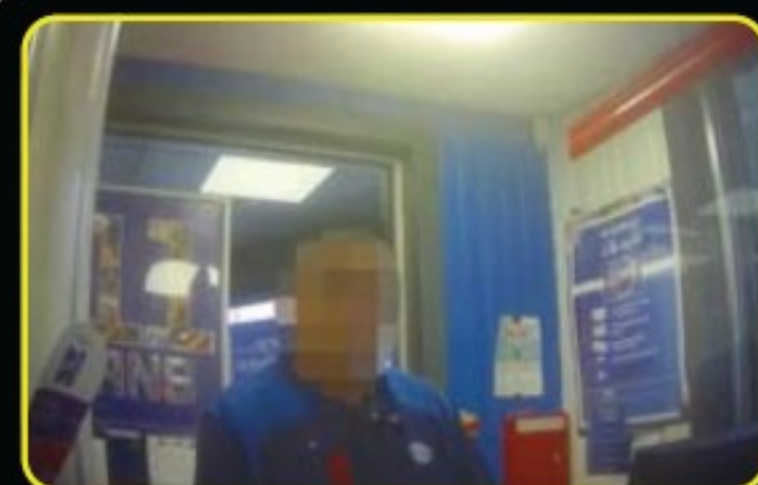
PHOTOS: DR



Au tour des freins: "A l'avant, les disques sont à 50 % d'usure et les plaquettes à 60 %. Il reste encore 10000 à 15000 km avant leur remplacement." Exact. A l'arrière, il examine les freins à tambour par le trou témoin: "Le voyant éteint et l'absence de bruit au freinage indiquent que tout va bien."



"Les amortisseurs à l'avant sont fatigués. L'échéance de votre contrôle technique arrivant dans un an, vous avez ce laps de temps pour les changer." Un conseil avisé. Il poursuit en faisant l'appoint des liquides (refroidissement et lave-glace), puis repère une ampoule grillée, qu'il remplace.



Il enchaîne en réalisant un diagnostic batterie, pour finir par un contrôle du pare-brise et des essuie-glaces: "RAS." De retour à l'accueil, nous acquittons les 90 € et repartons avec un devis. Le changement des amortisseurs avant reviendrait à 415 €. Un peu cher (360 € chez les concurrents).



Super check-up pour un prix correct

En dépit de l'importante ristourne, le prix de la vidange simple n'est pas extraordinaire. En revanche, concernant le contrôle complet de notre auto cobaye, c'est un sans-faute: avec minutie et sans pousser à la conso, notre hôte du jour a parfaitement rempli sa mission.

BON PLAN OU PAS? 🤔

Une garantie de 10 ans chez Spoticar



La promesse: pour rassurer les potentiels acheteurs de modèles équipés du 1.2 PureTech tant décrié, le label occasion de Stellantis (Abarth, Citroën, Fiat, Jeep,

Opel et Peugeot) les garantit jusqu'à 10 ans.

➡ L'offre ne s'applique que sur les voitures motorisées par un 1.2 PureTech, produites jusqu'au 22 février 2023. Elle est valable jusqu'au dixième anniversaire de l'auto, dans la limite, toutefois, de 180 000 km. Cette extension de garantie XXL est gratuite mais couvre uniquement les problèmes dus à une courroie de distribution défectueuse ou à une conso anormale d'huile. En sont exclues les autos pour lesquelles le plan d'entretien n'a pas été respecté par le(s) précédent(s) propriétaire(s). Avant de signer, il faudra donc s'en assurer, factures de révision à l'appui.

Le Skoda Elroq à 399 €/mois



La promesse: jusqu'au 30 juin, le nouveau SUV électrique Skoda est disponible dans le cadre d'une LLD de

37 mois/30000 km, pour 399 € mensuels sans apport.

➡ Pour pouvoir affirmer que cette location longue durée est "sans apport", Skoda déduit le bonus écologique du premier loyer. Une fois n'est pas coutume avec ce genre d'offre, c'est ici le montant minimum de cette aide (2000 €) – accessible à tous, donc – qui est pris en compte. Cette LLD se base sur la version Element 60 (427 km d'autonomie selon la marque) et inclut une remise de 4750 €. En prime, le contrat comprend la garantie, l'entretien et l'assistance. Après trois ans, ce sont ainsi 14 763 € qui auront été versés, soit 40 % du prix catalogue. Pour une offre aussi complète, c'est très attractif.



Une tranquillité d'esprit sous conditions



Une LLD qui donne envie de passer à l'électrique

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



SHUTTERSTOCK

L'Union européenne va finalement autoriser chaque Etat membre à définir les modalités du contrôle médical, nécessaire en cas de renouvellement du permis de conduire, tous les 15 ans.

NOUVELLES RÈGLES EUROPÉENNES

La fin du permis à vie ?

Dans le cadre de la modernisation du permis de conduire, l'Europe vient d'établir les règles pour les Etats membres, qui peuvent décider des conditions de son renouvellement. Quid de la France ?

C'est un débat récurrent qui ne manque pas de susciter la crainte, notamment chez les seniors : doit-on conditionner le renouvellement du permis de conduire à la validation d'une visite médicale ? Eh bien, l'Europe a... presque tranché. Le Parlement et le Conseil

européens ont conclu un accord début avril pour renforcer la sécurité routière et moderniser les règles du permis de conduire à l'échelle du continent. Le texte – qui sera formellement adopté dans les prochains mois – prévoit, entre autres, d'abaisser l'âge du permis poids lourd, l'intro-

duction d'un permis numérique d'ici à 2030, et surtout, de limiter sa validité administrative à quinze ans – comme c'est déjà le cas avec le format "carte de crédit" en France – mais obligatoirement assorti d'un contrôle médical. Sauf que, concernant cette dernière mesure, l'Europe laisse la liberté à chaque Etat membre de choisir les modalités de ce contrôle : une visite médicale ou "d'autres mesures alternatives" parmi lesquelles "un formulaire d'auto-évaluation". De quoi décevoir les défenseurs de la fin du

permis à vie, qui espéraient que l'UE impose une législation plus stricte à tous, à l'instar de certains pays (voir encadré).

Vers une auto-évaluation

Frédéric Valletoux, ex-ministre de la Santé, a d'ailleurs déposé un projet de loi soutenu par une centaine de parlementaires de tous bords, visant à instaurer une visite médicale à intervalle de quinze ans, et de cinq ans à partir de 70 ans. Pourtant, cette énième proposition, qui sera débattue ce printemps,

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 24 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⁾ 1,563 €	↓
1 ^{er} Hyper U	1,509 €	
2 ^e E.Leclerc (hypers)	1,516 €	
3 ^e Super U	1,517 €	
4 ^e Intermarché	1,527 €	
5 ^e Auchan (hypers)	1,531 €	
6 ^e E.Leclerc (supers)	1,538 €	
7 ^e Total Access	1,540 €	
8 ^e Carrefour (hypers)	1,542 €	
9 ^e Cora	1,543 €	
10 ^e Carrefour (supers)	1,544 €	

SP95-E10 ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾ 1,664 €	↓
1 ^{er} Hyper U	1,604 €	
2 ^e E.Leclerc	1,613 €	
3 ^e Super U	1,615 €	
4 ^e Intermarché	1,623 €	
5 ^e Auchan (hypers)	1,626 €	

E85 ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾ 0,746 €	↓
1 ^{er} Super U	0,709 €	
2 ^e E.Leclerc	0,710 €	
3 ^e Total Access	0,739 €	

⁽²⁾ SP95: 1,691 € | SP98: 1,765 € | GPL: 0,990 € | Baril de Brent: 58,52 €

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.

ÉTAT DES ROUTES

Les maires s'insurgent

L'Association des maires de France (AMF) interpelle l'Etat pour dénoncer un réseau routier "au bord de la rupture" et lui demander de mettre la main à la poche. Les communes entretiennent 700 000 kilomètres de voirie, soit deux tiers du réseau national, et plus de 120 000 ponts.

"Budget après budget, l'Etat ponctionne les recettes des collectivités, réduisant leurs capacités d'investissement", proteste l'AMF. Les élus locaux proposent que le produit des amendes dressées par la police municipale et les gardes champêtres, actuellement "largement reversé à l'Etat", et une partie des recettes liées aux assurances, immatriculations, etc., soient réaffectés à leur budget. Selon eux, sur quelque 50 milliards d'euros de recettes routières, l'Etat ne redistribue qu'un milliard aux communes. Pour mémoire, la France, première mondiale pour la qualité de ses infrastructures⁽¹⁾ en 2012, a chuté à la 18^e position en 2019. **S. Djerrada**



F. GROUT



Retour en Chine. Pour bénéficier du bonus, la Leapmotor T03 était assemblée (en kit) en Pologne par Stellantis mais privée de l'aide, sa production a, depuis plusieurs semaines, été entièrement rapatriée en Chine. **Flash à Paris.** Attention, fin de la période "pédagogique" ! Depuis le 1^{er} mai, cinq radars installés sur le périph sanctionnent désormais les automobilistes ne respectant pas les

Ces pays européens plus stricts

Certains Etats membres n'ont pas attendu la décision de l'Europe pour soumettre leurs conducteurs à des examens médicaux. Quatorze d'entre eux appliquent déjà des règles plus ou moins contraignantes : au Portugal, un contrôle est requis tous les dix ans à partir de 40 ans, puis tous les 2 ans après 75 ans. La Slovaquie impose un examen tous les cinq ans, puis tous les deux ans à partir de 65 ans. En Italie, les contrôles commencent à 50 ans, tandis qu'en Espagne, en Grèce et en République tchèque, ils sont obligatoires à partir de 65 ans. En Finlande, en Irlande et au Danemark, ils sont exigés à 70 ans et à 75 ans aux Pays-Bas. D'autres pays ne lient pas cette obligation à l'âge : la Lettonie, la Lituanie, la Hongrie et la Belgique requièrent un certificat d'aptitude à chaque renouvellement administratif. A l'heure actuelle, la France ainsi que la Pologne et l'Allemagne font, pour l'heure, figure d'exception en délivrant un permis à vie.

a peu de chances d'être adoptée. Outre l'impopularité potentielle de cette mesure, son coût substantiel, qu'il s'agisse d'un dispositif médical dédié ou d'une consultation chez son généraliste, plomberait un peu plus le budget de la Sécurité sociale. "Nous pourrions réévaluer tous les quinze ans les aptitudes cognitives des conducteurs par un passage à l'auto-école via des dispositifs qui existent déjà dans nos établissements", suggère Patrick Mirouse, président de l'ECF*. Sauf que se pose encore la question du financement. Qui plus est, si l'objectif est de retirer le permis aux personnes dont la santé ne permet pas de conduire, l'Etat a déjà pris des dispositions... depuis trois ans ! En effet, l'arrêté ministériel du 28 mars 2022 fixe une liste des affections médicales (Alzheimer, addictions aux psychotropes, acuité visuelle très basse...) incompatibles à l'ob-

tention ou au renouvellement du permis ou nécessitant, le cas échéant, son retrait temporaire. Résultat, la France s'oriente vers un formulaire d'auto-évaluation. "C'est simple, lors du renouvellement administratif du permis de conduire, il suffira au conducteur de cocher une case pour attester de son aptitude", pressent (et déplore) Lorenzo Lefebvre, vice-président Education et sécurité routières de Mobilians. Tous les acteurs du secteur s'accordent à dire que c'est bien cette voie que la France a d'ores et déjà choisie. Une fois la directive européenne publiée au Journal officiel, chaque Etat aura quatre ans, soit jusqu'en 2029, pour la transposer au droit national. En attendant, il ne fait aucun doute que les partisans de la fin du permis à vie continueront à militer pour l'instauration de la visite médicale. Vraisemblablement (encore) en vain.

Saïda Djerrada

* Ecole de conduite française.

LA QUESTION INATTENDUE

Voitures neuves : quelle est la couleur préférée des Français ?

GRIS



Artense (Peugeot), Schiste (Dacia, Renault), cendré (VW)... On trouve toutes les nuances de gris sur les autos. Malgré le coût de l'option, de 600 à 700 €, cette couleur reste la plus populaire. En 2024, un tiers des voitures mises en circulation arboraient le gris, suivi du blanc (19 %) et du noir (15 %). Parmi les stars, 37 % des Clio et des 208 s'habillent en gris, tandis que le blanc (gratuit !) domine pour la Dacia Sandero (40 %).

AAA-Data

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

FLASH
INFO

Radars & compagnie

Stationnement : record de prunes !

Avec 16,3 millions de forfaits de post-stationnement distribués en 2024, un nouveau record est atteint. Les infractions ont, en effet, bondi avec une hausse de 19,7 % par rapport à 2023 (13,6 millions). Cette flambée s'explique par plusieurs facteurs, notamment le nombre de communes qui ont introduit le stationnement payant. Elles sont passées à 642 contre 617 l'année précédente.

De plus, dans celles déjà concernées par cette disposition, les zones payantes se sont élargies, notamment à Lyon, Lille et Strasbourg. L'utilisation des "sulfateuses à PV", ces véhicules équipés de lecteurs automatiques de plaques d'immatriculation (Lapi), s'est aussi démocratisée, touchant désormais 65 villes, dont Nantes et Rennes.

Il existe également une raison plus technique. Avec le passage au contrôle Lapi, davantage d'amendes sont traitées par les serveurs de l'Antai. Ce n'était pas le cas auparavant pour quelques villes qui avaient mis en place un FPS à prix réduit si paiement rapide. Le FPS minoré était réglé à un prestataire et n'entrait pas dans les statistiques nationales. L'Antai est désormais le partenaire obligatoire de toutes les collectivités qui ont instauré le stationnement payant. Pour mémoire, les communes reversent à l'Antai 0,98 € par FPS pour le traitement et 0,63 € de frais d'affranchissement. En 2024, elle a ainsi encaissé 25,3 millions d'euros de recettes liées aux FPS soit 6 millions de plus qu'en 2023.

Nicolas Lourdin

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



Hibou embarqué - Moselle (57)

RD603, cette voiture radar se positionne souvent juste avant la sortie de Hombourg-Haut en direction de Freyming-Merlebach. Limitation à 50 km/h. 49°08'01.4"N 6°47'29.2"E

Hibou embarqué - Pyrénées-Atlantiques (64)

RD260, la police en pleine installation d'un radar sur le boulevard du BAB en direction de Biarritz, avant la station-service Total Access, après le passage sous le pont des 5 Cantons. Limitation à 50 km/h. 43°29'38.2"N 1°31'44.0"W



SIGNELEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

CABINES La journée de la semaine



GIRONDE (33)

RD108, PR 43+050, Salles (deux sens), 50 km/h. Le radar autonome se trouve dans la traversée de Salles dans le quartier Perrin. 44°33'07.2"N 0°50'52.3"W



YVELINES (78)

RN10, PR 14+670, Trappes (Trappes vers Rambouillet), 50 km/h. Le radar chantier surveille la zone de travaux juste avant le carrefour vers Elancourt. 48°46'31.4"N 1°59'48.1"E



HAUTE-SAOIE (74)

RD1005, PR 24+760, Thonon-les-Bains (deux sens), 80 km/h. Le radar autonome est installé au niveau de l'échangeur avec la D32 vers Publier et Marin. 46°22'50.9"N 6°30'32.3"E



AIN (01)

RD1079, PR 1+990, Replonges (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome a pris place entre Saint-Laurent-sur-Saône et Replonges, devant la station de pompage d'eau. 46°18'09.5"N 4°51'44.4"E

règles de circulation de la voie réservée (notamment au covoiturage). **FPS en vue.** Alors que le nombre de forfaits post-stationnement explose (voir ci-dessus), deux quartiers toulousains (Croix-de-Pierre et Fontaine-Lestang) vont dès l'automne prochain passer au stationnement payant.

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

HD-123-EZ 07



A fond les pétales

Après la célèbre Route de la soie, la Chine s'engage sur un nouveau chemin : celui de la rose. Depuis 2009, l'empire du Milieu s'emploie à végétaliser ses réseaux routiers pour "améliorer l'environnement urbain". Sur les voies surélevées de Hangzhou, dans la province du Zhejiang, des milliers de rosiers ont ainsi été plantés le long de 500 kilomètres d'autoroute. Résultat : fin avril, près de 2,15 millions de roses chinoises ont éclo pour offrir ce spectacle floral aux automobilistes. De quoi inspirer les Vinci et compagnie ?





Vos images

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

vosimages.autoplus@reworldmedia.com



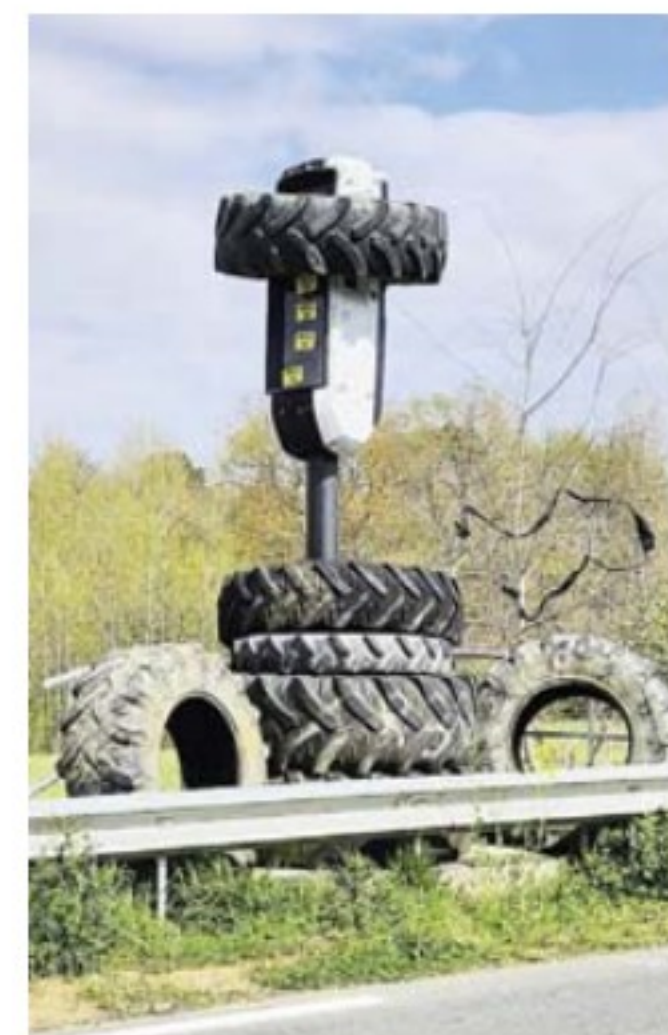
A Bourges, voici une place de stationnement pour des personnes à mobilité (encore plus) réduite.

Par Eric Guillon



Rebelle ? Cette Super 5, repérée sur la M6 près d'Ecully (69) a peut-être un message à faire passer à la métropole lyonnaise et sa ZFE...

Par Pascal Piérart



Dans la série "nos agriculteurs ont du talent", gare au radar tourelle déguisé en robot. Aperçu dans le Gers.

Par Michel Wittig



A Clermont-Ferrand, les Fiat 500 sont, paraît-il, "singulièrement" puissante...

Par Philippe Chaud

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS

LONG WEI/CFOTO/APP



L'actuel Citroën C5 Aircross



N. SOLER



PHOTOS: A. SAUNIER

NOUVEAU CITROËN C5 AIRCROSS

Du mieux et des r

Le C5 Aircross de deuxième génération gagne en style et en habitabilité, mais il rentre dans le rang en ce qui concerne la modularité et les aspects pratiques. Voici nos premières impressions.

Pas facile de se faire une place sur le marché très disputé des SUV compacts, surtout face à un modèle aussi populaire que le Peugeot 3008. Le C5 Aircross en sait quelque chose. Malgré ses qualités (grand confort, modularité astucieuse), il est toujours resté dans l'ombre de son cousin, avec des ventes nettement inférieures. Même le profond restylage, opéré à l'été 2022, n'a pas suffi à inverser la tendance. Citroën entend bien

prendre sa revanche avec cette nouvelle génération, attendue à la rentrée prochaine. Fini les rondeurs, place à des lignes plus tendues, assez fidèles à celles du concept-car présenté au Mondial de l'auto, à l'automne dernier. On y retrouve le design de l'avant, avec la signature lumineuse à trois segments et la poupe très verticale, ainsi qu'un épaulement bien marqué des ailes. Les feux arrière "flottants" ont également été conservés. Moins saillants que

sur le prototype, ils apportent une touche d'originalité bienvenue, tout en améliorant – selon Citroën – l'aérodynamisme. Finalement, les principales concessions concernent les optiques, moins effilées, et les poignées de porte, classiques et non plus

affleurantes. Quant à la teinte du show-car, d'un vert éclatant, la marque nous assure envisager de la mettre au catalogue dans une version plus bleutée. Elle a même déjà un nom: "Incredible Green".

Un gabarit en nette hausse

Par rapport au modèle actuel, le nouveau C5 Aircross est nettement plus imposant. Il gagne 15 cm en longueur (4,65 m) et 5 cm en largeur (1,90 m). Des dimensions supérieures à celles du Dacia Bigster (4,57 m) et à ses deux rivaux français: le Peugeot 3008 (4,54 m) et le Renault Austral (4,51 m). Sur le plan technique, alors que son petit frère, le C3 Aircross, repose sur la plate-forme Smart Car, destinée aux modèles >>>

En Bref

Lancement: septembre 2025

L x l x h: 4,65 x 1,90 x 1,66 m

Hybride: 145 ch

Hybride rechargeable: 195 ch

Electriques: 210 ch (batterie de 73 kWh), 230 ch (97 kWh)

Tarif: à partir de 34 990 €*
*Estimation Auto Plus.

Le concept C5 Aircross

L. LACOSTE



Face verticale, signature lumineuse en trois parties, nouveau logo : le C5 Aircross adopte les derniers codes de la marque, inaugurés par les C3 et C3 Aircross. Le SUV compact reste assemblé à Rennes. Selon Citroën, une version 7 places n'est pas à l'ordre du jour.



En plus d'arborer un design original, les feux arrière sculptés jouent aussi un rôle aérodynamique. Le mot Aircross n'est plus accolé à C5.



Voici la face de la version hybride. Les déclinaisons électriques s'en distinguent par l'absence d'ouverture dans le bouclier.



Le C5 Aircross a gagné 15 cm en longueur. Toutes les versions disposent de suspensions à butées hydrauliques progressives.

egrets

L'actuel Citroën C5 Aircross

N. SOLER



Parmi les sept couleurs de carrosserie disponibles, ce gris-bleu est inédit chez Citroën. La teinte verte du concept-car pourrait arriver au catalogue dans une nuance légèrement plus bleutée.

Les nouveautés de la semaine

On est davantage séduit par l'ambiance chaleureuse que par la qualité perçue des matériaux. L'implantation des tweeters (haut-parleurs aigus) en excroissance à chaque extrémité de la planche de bord est originale. Aux places avant, on peut profiter de sièges chauffants, massants et ventilés, tandis que la banquette peut aussi être chauffante. A noter : aucune sellerie en cuir n'est disponible.



L'actuel Citroën C5 Aircross



» d'entrée de gamme du groupe Stellantis, le C5 Aircross hérite, lui, de la base technique moderne du Peugeot 3008 (STLA Medium). De quoi profiter d'aides à la conduite plus sophistiquées (changement de voie semi-automatique, vision à 360° par caméras...), et proposer une large gamme de motorisations. Parmi ces dernières, deux versions 100% électriques de 210 et 230 ch, la seconde promettant jusqu'à 680 km d'autonomie (selon Citroën) grâce à sa grande batterie de 97 kWh. A noter que, contrairement au 3008, le C5 Aircross ne bénéficiera pas de la version 4x4 de 320 ch. En thermique, on retrouve le fameux trois cylindres 1.2 turbo de 145 ch associé à une hybridation 48 V, ainsi qu'un inédit bloc hybride rechargeable de 195 ch, capable de parcourir

86 km en mode électrique (batterie de 21 kWh), toujours selon le constructeur. Le diesel, quant à lui, disparaît du catalogue.

Un intérieur inédit

L'habitacle tranche nettement avec le reste de la gamme. Planche de bord horizontale, console centrale surélevée libérant un vaste espace de rangement, nombreux inserts en tissu recyclé : l'ambiance se montre accueillante, même si ce dernier point sert surtout à masquer une qualité des plastiques très moyenne. Comme chez Renault, Citroën opte pour une dalle tactile verticale (13"/33 cm, de série). Mais sans la même réussite. En cause : les commandes de clim' intégrées en bas de l'écran réduisent la surface d'affichage et compliquent l'ergonomie. À l'arrière,





La banquette est confortable. Une commande située à proximité de l'assise permet même d'incliner le dossier : un plus pour les longs trajets.



L'écran tactile de 13"/33 cm est livré de série sur toutes les versions. La console centrale "flottante" libère un grand espace de rangement inférieur.



L'écran des compteurs (10"/25 cm) offre une bonne lisibilité. Reste à voir si ce sera toujours le cas en plein soleil, malgré l'absence de casquette.

PHOTOS : A. SAUNIER



Volume : 565 dm³

En renonçant à ses sièges arrière indépendants et coulissants, le C5 Aircross perd en modularité et en aspects pratiques. Mais il progresse en habitabilité grâce à un empattement allongé de 6 cm. Le coffre avance désormais la même capacité quel que soit le moteur. Avec 565 dm³, elle régresse pour l'hybride simple (de 580 à 720 dm³ avant) et progresse pour l'hybride rechargeable (de 460 à 600 dm³).

le C5 Aircross abandonne ses fameux trois sièges indépendants et coulissants au profit d'une banquette 2/3-1/3 fixe ! Seuls les dossiers peuvent un peu s'incliner pour optimiser le confort. Un revers en matière de modularité que la marque justifie par sa volonté de maximiser l'habitabilité, l'un des points faibles de l'ancien modèle. Nos premières mesures confirment un gain de 7 cm pour l'espace aux genoux et de 5 cm pour la garde au toit. Le confort de la banquette est également appréciable à toutes les places, mais la largeur aux coudes reste trop limitée pour accueillir confortablement trois adultes (ou trois sièges auto). Le coffre voit son volume légèrement réduit sur l'hybride simple, tout comme la profondeur de chargement, alors que le seuil est un peu plus élevé. Constat inverse sur l'hybride

rechargeable avec une capacité en progrès. Enfin, quelle que soit l'énergie, la valeur est désormais identique (565 dm³).

Des prix revus à la baisse

C'est au chapitre budget que le C5 Aircross pourrait marquer des points. Les tarifs ne seront dévoilés qu'en juin, mais Citroën annonce déjà qu'ils seront plus doux que ceux de la génération actuelle. La version de base en hybride 145 ch débutera autour de 35 000 €, soit 3 000 € de moins (hors remise). Un ticket d'entrée plus attractif que ceux des Peugeot 3008 Hybride 145 ch (39 500 €) et Renault Austral restylé (41 800 € en full hybrid 200 ch). Seul le Dacia Bigster parvient à faire mieux, avec un premier prix sous la barre des 30 000 € en version Hybrid 155 ch.



Les utilitaires du futur

Un futur plutôt proche, puisque ces trois véhicules inédits seront commercialisés à partir de mi-2026. Et si leurs appellations font référence à des modèles du passé (Estafette, Goélette) ou d'aujourd'hui (Trafic), leur look, leur motorisation électrique et leur technologie innovante s'inscrivent vraiment dans le monde de demain.

RENAULT TRAFIC E-TECH ET GOELETTE E-TECH

Trafic E-Tech

Volume de chargement : 5,1 m³

Goélette E-Tech

Volume de chargement : 10 m³

Le vent de créativité qui souffle chez Renault sur les véhicules particuliers touche aussi ceux destinés aux professionnels. Trois modèles inédits et exclusivement électriques arriveront sur le marché l'an prochain avec, en chef de file, la quatrième génération du Trafic. Il partagera avec les deux autres (Goélette et Estafette) une nouvelle plate-forme, dite "skateboard", pour optimiser le volume utile, ainsi que l'agilité, avec un moteur de 150 kW/204 ch placé à l'arrière, permettant un diamètre de braquage identique à celui d'une Clio (10,3 m). Deux batteries seront disponibles, une LFP de 60 kWh pour les pros travaillant en milieu urbain (autonomie autour de 350 km) et une NMC de 81 kWh pour des déplacements plus longs (450 km environ). En outre, ils inaugureront pour la

marque la technologie 800 V, permettant de recharger de 15 à 80% en moins de 20 mn, mais aussi une conception innovante, nommée SDV (Software Defined Vehicle ou "véhicule conçu autour du logiciel"), pour des mises à jour et l'ajout de nouvelles fonctions, selon les besoins, tout au long du cycle de vie de l'engin. Côté design, on innove aussi avec une face moderne, presque futuriste, animée par le losange rétroéclairé, des guides de lumière reliant les feux de jour haut placés et un pare-brise en triptyque (avec deux custodes d'angle). Dérivée du Trafic, la Goélette, baptisée comme l'utilitaire des années 1950, pourra, elle, être transformée selon les besoins des métiers. Ils seront produits à Sandouville (76) aux côtés de l'actuel Trafic (diesel) qui poursuivra sa carrière en parallèle. ■



La planche de bord est en forme de tube et se dote de compteurs numériques 10"/25,4 cm et d'un écran central 12"/30,5 cm orienté vers le conducteur.



Cette 4^e génération du Trafic, au design modernisé, sera exclusivement électrique. Disponible en deux longueurs (4,87 et 5,27 m) et pas trop haut (1,90 m), elle pourra accéder à la plupart des parkings souterrains.



Reprenant la base technique, les dimensions et la cabine du Trafic, la Goélette se distingue par sa capacité à se transformer (box, comme ici, châssis-cabine et benne) en fonction des besoins des professionnels.



RENAULT ESTAFETTE E-TECH

Une nouvelle fois, Renault remet au goût du jour un nom qui parle à tout le monde, celui de la célèbre fourgonnette produite entre 1959 et 1980. Cette version 100 % électrique a été spécialement conçue pour répondre aux exigences d'un métier spécifique : la livraison du dernier kilomètre. Elle reprend toutes les spécificités et innovations techniques du Trafic (voir ci-contre), dans sa version longue de 5,27 m uniquement, mais a été imaginée pour faciliter le travail du chauffeur livreur. Pas de portes latérales arrière, mais des portes avant coulissantes à galandages (qui évitent l'ouverture avec déboîtement), une porte de communication intérieure et un rideau arrière qui s'ouvre d'un seul coup de main et glisse le long du pavillon et non pas en rouleau. Le poste de conduite est surélevé et un simple bouton permet l'activation conjointe des warnings et de l'ouverture automatique de la porte intérieure vers la zone de chargement. Une zone assez haute pour permettre au livreur de circuler debout.



Même si elle reprend la face des Trafic et Goelette, l'Estafette se démarque clairement par son look très vertical, façon fourgon de livraison américain.



On retrouve la planche de bord tubulaire du Trafic. Le siège conducteur (il n'y a pas de siège passager mais un strapontin) est surélevé sur un podium pour une meilleure visibilité extérieure et un accès facilité à la zone cargo arrière.



Volume de chargement : 9,2 m³



Particulièrement haute (2,60 m), l'Estafette E-Tech permet à un livreur de 1,90 m de se déplacer debout à l'intérieur, et le rideau coulissant à l'arrière est plus pratique que les portes battantes traditionnelles.

Et aussi...

Lancia Ypsilon électrique : autonomie augmentée



Commercialisée depuis l'automne, l'Ypsilon est proposée en deux versions : Ibrida (hybride 48 V de 110 ch) et Elettrica (électrique de 156 ch). Cette dernière – comme récemment la Peugeot E-208 de 156 ch – reçoit désormais une batterie d'une capacité brute de 54 kWh (au lieu de 51 kWh), qui permet de voir l'autonomie (annoncée) passer de 403 à 425 km. Et ce, pour un tarif inchangé (à partir de 34 800 €).

VW T-Roc Style Edition : mieux équipé, moins cher



Avant de laisser place à une nouvelle génération, l'actuel T-Roc est proposé en version Style Edition. Une série spéciale facturée 38 775 €, soit 800 € de moins que la finition Style sur laquelle elle est basée, tout en y ajoutant la peinture métallisée, des jantes alu 17" bicolores, des phares adaptatifs IQ Light Matrix Led avec clignotants défilants, des vitres arrière surteintées à 65% et l'ouverture/fermeture du coffre mains libres. Soit un avantage de global de 3 495 €.

KIA PV5 FOURGON

Un futur rival du Trafic E-Tech

Comme Renault, le constructeur coréen développe une famille d'utilitaires électriques (de petits et grands gabarits) pour répondre aux besoins des professionnels. Le premier d'entre eux, le PV5, affiche lui aussi un design avant-gardiste et sera disponible dès son lancement en versions fourgon et aussi passagers. D'une longueur de 4,70 m, il dispose d'un volume de chargement de 5,1 m³, il sera décliné en version compatible avec toutes sortes de transformations (comme la Renault Goelette). Equipé d'un électromoteur de 120 kW/163 ch, il sera proposé avec trois capacités de batteries : une LFP de 43,3 kWh et deux NMC de 51,5 et 71,2 kWh. L'autonomie est annoncée jusqu'à 400 km avec un temps de recharge rapide en 30 mn (de 10 à 80 %). Arrivée prévue en Europe en fin d'année.





En avant les beaux jours

Votre abonnement à

3€
LE 1^{er} MOIS



Visuels non contractuels

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1670124

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

☐ Formule
MENSUELLE

3€ le 1^{er} mois
seulement

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 3€** le premier mois puis 8€/mois au lieu de 15,59€*.

Résiliable sans frais à tout moment⁽¹⁾.

(1)

☐ Formule
ANNUELLE

5 mois OFFERTS

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

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

☒ **Par carte bancaire** (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](https://www.kiosquemag.com): bit.ly/ap_1913 la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

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

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal :

Ville :

Email :

Téléphone :

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

☐ Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège d'Auto Plus et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Dommage!

☐ Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage!

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :

bit.ly/ap_1913

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



Le:

Date et signature
obligatoires

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04 €) et du site internet (26 €). (1) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1^{er} mois, je serai prélevé de 8 € par mois. (2) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [kiosquemag.com](https://www.kiosquemag.com) et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/05/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L. 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com



Tous les modèles testés cette semaine



F. GROUT

P. 24, QUE VALENT LES CHAMPIONNES DE LA SOBRIÉTÉ: avec les **Audi Q2**, **BMW Série 1** et **X1**, **Citroën C4**, **Kia Niro**, **Renault Clio**, **Captur** et **Espace**, **Skoda Octavia** et **Kodiaq**, **Suzuki Swift** et **S-Cross**, **Toyota Yaris** et **Prius**, **VW Golf**...

P. 32, SUV, LE RETOUR DES 4x4: avec les **Alfa Romeo Junior Q4**, **Audi Q5 quattro**, **BMW X3 xDrive**, **Ford Kuga AWD**, **Dacia Bigster 4x4**, **Jeep Avenger 4xe**, **Renault Rafale 4x4**, **Suzuki Vitara Allgrip** et **Toyota Yaris Cross AWD-i**.

P. 38, ESSAI PANORAMIQUE: le nouveau **Mitsubishi Outlander**.

P. 42, TEST LECTEURS: vous avez essayé la **Renault 5 E-Tech**.

P. 44, ON A TOUT ESSAYÉ: le **Toyota Sequoia**, le (très) grand SUV japonais.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

Depuis 1988, cette base de travail unique permet à notre expert "mesures" de chiffrer des dizaines de voitures par mois, dans des conditions strictement identiques.



Conso, performances, volumes: des mesures certifiées conformes

Chaque modèle est soumis au même cycle de mesures. Les données sont relevées à l'aide d'un appareillage de pointe. La consommation, calculée à 0,01 l près grâce à un débitmètre, correspond à une conduite "normale" (ni trop lente, ni trop vive).

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

Nos essayeurs cumulent des centaines d'heures de roulage au volant de toutes les voitures du marché. Une base de références et de comparaisons exceptionnelle. Avec les relevés du service "mesures", cela permet à nos équipes de s'affranchir des données et des discours des constructeurs.

Une grille de notation impitoyable

Menés sur parcours routiers, sur piste et dans la circulation, nos essais permettent d'apprécier qualités et défauts d'une auto, en conditions normales ou extrêmes. Chaque modèle est ensuite noté dans sa catégorie, selon de multiples critères.

Le chiffre à retenir

79 km
autonomie électrique



Renault Rafale E-Tech PHEV 4x4 (300 ch)

N. SOLER

Dans ce numéro, nous nous intéressons à ces SUV qui renouent avec les quatre roues motrices (voir p. 32).

Parmi ceux-ci figure le Renault Rafale hybride rechargeable, doté d'un second électromoteur sur son essieu arrière et d'une belle batterie de 22 kWh utiles. Cette dernière lui permet d'effectuer en moyenne 79 km en 100% électrique avec une charge complète (et jusqu'à 87 km sur route!). Une valeur plus que respectable, qui lui vaut une belle 14^e place parmi tous les modèles hybrides "plug-in" passés par le labo *Auto Plus*. Le SUV Renault reste cependant à bonne distance de la championne toutes catégories qu'est la Volkswagen Golf: en version 1.5 eHybrid de 204 ch comme en GTE de 272 ch, elle peut en effet parcourir 102 km en moyenne à l'électricité! Elle est suivie par ses cousines, les Audi A3 Sportback 40 TFSIe (2^e avec 95 km) et Cupra Leon eHybrid (3^e avec 93 km). Notez que le Mercedes GLC Coupé 300 de, seul hybride diesel du tableau, se classe 8^e avec 87 km.

Vincent Desmonts



TIBO / VOLKSWAGEN

TOP 20

Le Rafale E-Tech PHEV 4x4 face aux autres hybrides rechargeables

Autonomie électrique moyenne (en km)

1 ^{re}	VW Golf eHybrid (204 ch) et GTE (272 ch)	102
2 ^e	Audi A3 Sportback 40 TFSIe (204 ch)	95
3 ^e	Cupra Leon eHybrid (272 ch)	93
4 ^e	VW Passat 1.5 eHybrid (204 et 272 ch)	91
5 ^e	Mercedes Classe C 300 e (313 ch)	90
6 ^e	Skoda Kodiaq 1.5 TSI PHEV (204 ch)	89
6 ^e ex aequo	VW Tiguan 1.5 eHybrid (204 et 272 ch)	89
8 ^e	Cupra Formentor 1.5 eHybrid (272 ch)	87
8 ^e ex aequo	Mercedes GLC Coupé 300 de 4Matic (333 ch)	87
10 ^e	BMW X3 xDrive300e (299 ch)	85
10 ^e ex aequo	Mercedes GLC 300 e 4Matic (313 ch)	85
12 ^e	Cupra Terramar 1.5 eHybrid (272 ch)	83
12 ^e ex aequo	MG EHS PHEV (272 ch)	83
14 ^e	Renault Rafale E-Tech PHEV 4x4 (300 ch)	79
15 ^e	BMW Série 5 Touring 530e xDrive (299 ch)	77
16 ^e	Volvo V60 Hybride Recharg. T6 AWD (350 ch)	75
17 ^e	BMW Série 2 Active Tourer 225e xDrive (245 ch)	71
18 ^e	BMW X1 xDrive30e (326 ch)	68
18 ^e ex aequo	BMW X1 xDrive25e (245 ch)	68
20 ^e	Toyota Rav4 et Suzuki Across PHEV (306 ch)	64

▶ Avec leur batterie de 20 kWh utiles, les Golf hybrides rechargeables (eHybrid de 204 ch et GTE de 272 ch) affichent l'autonomie électrique record de 102 km!



Que valent les voitures les plus sobres ?

Catégorie par catégorie, nous avons réuni ici les championnes de la sobriété, mesures de notre labo à l'appui. Objectif : vérifier qu'il n'y ait pas de "loup". Car consommer peu, c'est très bien. Mais encore faut-il que le reste suive : qualités routières, confort, équipement, tarifs... Ces modèles sont-ils tous recommandables ?



Les citadines

Suzuki Swift 1.2 Hybrid SHVS - 83 ch

A partir de 19 190 € / 17 390 €*

Conso
moyenne

4,9 l
aux 100 km

ESSENCE



La Suzuki Swift est bien la preuve que les citadines simples, légères et sobres existent toujours. Pas de chichis à bord : la présentation est simple, la finition pas aussi cossue que chez ses rivales, et les interfaces datées. On est, en revanche, étonné par l'espace

réservé aux passagers à l'arrière, malgré le gabarit réduit de la Swift ! Par ailleurs, si son moteur de 83 ch (sans turbo) peut afficher ses limites sur les voies rapides, la petite Suzuki se montre plaisante à mener. Le résultat d'une hybridation légère et d'un poids maintenu sous

NOS MESURES

Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 12 V
CO ₂ /Malus	98 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Manuelle à 5 vitesses
Accélération 1 000 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
Poids	940 kg
Dimensions L x l x h, en m	3,86 x 1,74 x 1,50

la tonne, une rareté aujourd'hui. Sa boîte manuelle est par ailleurs un modèle du genre. Dommage que la citadine ne soit pas mieux insonorisée et plus souplement suspendue : le confort en pâtit sur longs trajets. Et, face aux ténors du segment (comme la Clio, par exemple), les tarifs sont moins attractifs qu'auparavant.

Le verdict Intéressant

Renault Clio 1.5 Blue dCi - 100 ch

A partir de 22 900 € / 19 900 €*

Conso
moyenne

5 l
aux 100 km

DIESEL



La Clio est la dernière grande représentante du diesel parmi les citadines. Mais elle n'en est pas pour autant un choix par défaut. Notons d'abord que son 1.5 Blue dCi est particulièrement sobre et bien aidé par une boîte manuelle bien étagée, ce qui lui permet

d'offrir des reprises convaincantes aux allures habituelles. Et puis la Clio conserve ici les qualités qu'on lui connaît : un châssis précis et plaisant, un confort appréciable grâce à un amortissement réussi, et une qualité de finition sérieuse. Dommage que ce diesel ne

NOS MESURES

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 8S
Hybridation	Non
CO ₂ /Malus	109 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Manuelle à 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s9
Reprises 80 à 120 km/h 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7s9/10s/13s
Consommation moyenne	5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,9/5/5 l/100 km
Poids	1 220 kg
Dimensions L x l x h, en m	4,05 x 1,80 x 1,44

soit disponible que sur le premier niveau de finition Evolution, qui oblige à se contenter de jantes en tôle, et oublie grands écrans et climatisation automatique. Au moins, en échange, les prix sont séduisants. Enfin, pour pinailler, on aurait aimé des places arrière plus accueillantes (en habitabilité).

Le verdict Une référence !

Toyota Yaris 1.5 Hybride - 116 ch

A partir de 24 450 € / 21 950 €*

Conso
moyenne

5,2 l
aux 100 km

HYBRIDE



Pionnière du genre, la Yaris est toujours un modèle de sobriété, même si certaines citadines essence et diesel peuvent désormais faire mieux (voir ci-dessus) ! Surtout, la Yaris est plus chère qu'une majorité de ses rivales. Un surcoût certes compensé

en partie par un équipement suffisant dès l'entrée de gamme. Mais à ce niveau, la qualité des matériaux déçoit à bord. On apprécie néanmoins l'habitabilité aux places arrière (une Clio ou une 208 ne peuvent en dire autant). Douce et agile en ville, la Yaris perd de

NOS MESURES

Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique de 80 ch
CO ₂ /Malus	87 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Auto., à variateur
Accélération 1 000 m D. A.	32s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s
Consommation moyenne	5,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,1/6/4,6 l/100 km
Poids	1 152 kg
Dimensions L x l x h, en m	3,94 x 1,75 x 1,50

sa superbe sur les grands axes : suspension trop sèche, transmission qui a tendance à faire mouliner son petit moteur en reprises... Notez que depuis le restylage, les finitions haut de gamme sont proposées avec une motorisation de 130 ch, presque aussi sobre, mais pas beaucoup plus performante...

Le verdict Correct

Les berlines compactes

Volkswagen Golf 1.5 eTSI DSG7 - 150 ch

A partir de 42570 €/36000 €*
N. SOLER

ESSENCE

Conso moyenne

6,1 l

aux 100 km



Depuis son restylage l'an dernier, la Golf a gommé quelques-uns de ses défauts de jeunesse: l'ergonomie progresse, l'écran central aussi, et la finition est un peu plus cossue. Surtout, la compacte conserve un large choix de moteurs. Hélas, pour accéder à

cet excellent eTSI de 150 ch, il faut choisir au minimum le milieu de gamme Style, au tarif ambitieux. Dommage, parce que ce quatre cylindres sait tout faire: il est performant, très discret et sobre, bien entendu. Avec sa micro-hybridation et sa coupure automatique de la

NOS MESURES

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48 V
CO ₂ /Malus	122 g/km/+ 240 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	29s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s8
Consommation moyenne	6,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,8/5,8/6,6 l/100 km
Poids	1 363 kg
Dimensions L x l x h, en m	4,29 x 1,79 x 1,49

moitié des cylindres, il consomme moins que les autres blocs essence proposés, parfois moins puissants. La Golf est, par ailleurs, toujours aussi confortable, logeable et bien pensée. L'équipement complet (conduite semi-autonome, aide au créneau, siège massant...) compense en partie le tarif.

Le verdict Une référence!

BMW 120d - 163 ch

A partir de 42550 €/38700 €*
N. SOLER

DIESEL

Conso moyenne

5 l

aux 100 km



Récemment renouvelée, la BMW Série 1 confirme la réputation d'excellent motoriste de son constructeur. Déjà sobre en essence, elle devient remarquable dans cette version 120d, pourtant forte de 163 ch. La consommation tombe même à 4,7 l/100 km

sur autoroute. De quoi faire d'elle une vraie routière, d'autant que l'autonomie dépasse 1 000 km et qu'elle ne manque pas d'agrément grâce à un couple généreux de 400 Nm et à une boîte auto. réactive. L'insonorisation a bien progressé sur cette génération, et la

NOS MESURES

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48 V
CO ₂ /Malus	112 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	29s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s4
Consommation moyenne	5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,8/4,7/5,5 l/100 km
Poids	1 550 kg
Dimensions L x l x h, en m	4,36 x 1,80 x 1,46

petite BMW reste, par ailleurs, une compacte chic et raffinée. Dommage que le surcoût face à l'essence de puissance comparable (+2600 €) reste difficile à rentabiliser, d'autant que la Série 1 est globalement chère. Mais s'il est question d'avaler des kilomètres, difficile de trouver mieux sur ce segment!

Le verdict Intéressant

Citroën C4 1.2 Hybride - 145 ch

A partir de 31 100 €/27 700 €*
Y. LEFEBVRE

HYBRIDE

Conso moyenne

5,8 l

aux 100 km



La motorisation hybride de Stellantis s'affichait auparavant à 136 ch, mais c'est désormais sa puissance maxi combinée de 145 ch qui est mise en avant. Elle est sobre quel que soit le modèle qu'elle anime. Légère et plutôt profilée, la Citroën C4 en tire le

meilleur parti, avec des consommations tombant souvent sous les 6 l/100 km, sauf sur autoroute. L'ensemble est, de surcroît, plutôt performant et agréable à l'usage. On regrette cependant quelques bruits émanant de la boîte auto. qui abrite le moteur électrique.

NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
CO ₂ /Malus	106 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	30s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s1
Consommation moyenne	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,5/6,3/5,7 l/100 km
Poids	1 363 kg
Dimensions L x l x h, en m	4,35 x 1,80 x 1,53

La C4 demeure toujours égale à elle-même. Souplement suspendue, elle est très confortable, au détriment du dynamisme du comportement. Quant à son récent restylage, il n'a hélas pas assez modernisé l'intérieur qui reste un cran en deçà de la concurrence. Mais les tarifs sont un peu plus doux qu'ailleurs...

Le verdict Intéressant

Les familiales et les breaks

Skoda Octavia Combi 1.5 TSI Hybrid DSG7 - 150 ch A partir de 36 490 €/32 000 €*

Conso
moyenne

6,1 l
aux 100 km

ESSENCE



F. GROUT

Auparavant, un break familial comme cette Octavia Combi s'envisageait fort logiquement en diesel. C'est un peu moins le cas aujourd'hui. Mais Skoda a la parade : un bloc essence micro-hybride à coupure automatique des cylindres, remarquable de

sobriété. Certes, il est loin d'atteindre la frugalité de son équivalent diesel. Mais il est moins cher à l'achat, d'environ 2 000 €. Surtout, l'Octavia Combi conserve son pragmatisme à toute épreuve. Elle ne manque pas de place à bord, que ce soit à l'arrière ou

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48 V
CO ₂ /Malus	123 g/km/+ 260 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	30s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s8
Consommation moyenne	6,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,8/5,5/6,9 l/100 km
Poids	1 360 kg
Dimensions L x l x h, en m	4,69 x 1,83 x 1,46

dans son vaste coffre (653 dm³). Son équipement est tout à fait suffisant, et le niveau de finition est valorisant. Enfin, on y voyage confortablement. Des défauts ? Peu ! Signalons la boîte auto. parfois un peu lente, et les roues optionnelles de 18" qui peuvent engendrer quelques trépidations.

Le verdict Une référence !

Skoda Octavia 2.0 TDI BVM6 - 116 ch A partir de 34 000 €/29 900 €*

Conso
moyenne

4,6 l
aux 100 km

DIESEL



SKODA

Et voilà l'Octavia ! Avec une autonomie de plus de 1 000 km sur autoroute, et ce malgré un réservoir de 45 litres digne d'une citadine, elle a de quoi faire le bonheur des gros rouleurs. Malgré la pression croissante à l'encontre du diesel, la consommation de ce

bloc 2.0 TDI de 116 ch a de quoi laisser rêveur : 4,2 l/100 km sur autoroute ! Certes, il n'a pas tout à fait l'allonge de celui de 150 ch, qui consomme en outre à peine plus. Mais en économisant les 3 330 € supplémentaires réclamés par cette version, l'Octavia se fait

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
CO ₂ /Malus	102 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7s8/10s6/16s6
Consommation moyenne	4,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,6/4,2/4,9 l/100 km
Poids	1 402 kg
Dimensions L x l x h, en m	4,69 x 1,83 x 1,47

encore plus compétitive. Confortable, logeable et bien finie, elle n'a pas vraiment de concurrente parmi les berlines familiales diesels. Les rares alternatives sont à trouver chez les constructeurs premium et se payent alors au prix fort. L'Octavia est, quant à elle, ultra-rationnelle, et c'est sa force.

Le verdict Une référence !

Toyota Prius 2.0 Hybride Rechargeable - 223 ch A partir de 44 400 €/39 400 €*

Conso
moyenne

5,1 l
aux 100 km

HYBRIDE



Y. LEFEBVRE

Depuis l'arrivée de cette 5^e génération au design valorisant, la Toyota Prius n'est plus disponible, chez nous, qu'en hybride rechargeable. Qu'importe : elle a su garder ce qui a toujours été son atout majeur : sa sobriété. Si l'autonomie électrique de 60 km

en moyenne est désormais dépassée par certaines adversaires, cela suffit pour la plupart des trajets quotidiens. Et une fois la batterie vide, la sobriété en mode hybride épate : moins de 5 l/100 km en ville ! La Prius progresse aussi largement sur le plan de la

NOS MESURES



Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 163 ch
CO ₂ /Malus	11 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Auto, à variation continue
Accélération 1 000 m D. A.	28s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s7
Consommation moyenne ⁽¹⁾	5,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville ⁽¹⁾	4,8/5,7/4,8 l/100 km
Poids	1 588 kg
Dimensions L x l x h, en m	4,60 x 1,79 x 1,42

qualité à bord, et se fait plus plaisante à manier. Cependant, elle n'est pas exempte de défauts : son moteur a toujours tendance à s'emballer bruyamment lors des reprises, son coffre est étriqué, et les plus grands se sentiront à l'étroit à l'arrière. Et elle n'est pas donnée, même avec un équipement complet.

Le verdict Intéressant

1. Consommation batterie vide.

Les SUV citadins

Suzuki Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid - 129 ch

A partir de 26 240 € / 22 430 €*
LABO CARBOConso
moyenne6,1 l
aux 100 km

SUZUKI

Restylé pour la seconde fois depuis son lancement en 2015, le Suzuki Vitara adopte une calandre et un bouclier plus épurés, ainsi qu'un écran central agrandi, à l'interface modernisée. Côté moteurs, l'entrée de gamme est assurée par le 1.4 Boosterjet de

129 ch. Volontaire, ce quatre cylindres délivre des performances très convenables. Surtout, grâce à son hybridation légère de 48 V et à la légèreté du Vitara, il se contente d'à peine plus de 6 l/100 km. Soit moins que le "vrai" hybride de la gamme, le 1.5 Dualjet (6,3 l/100 km),

NOS MESURES

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Alterno-démarrreur 48 V
CO ₂ /Malus	119 g/km/+ 190 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	31s
Reprises 80 à 120 km/h en 4/5/6	7s8/9s8/12s1
Consommation moyenne	6,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9/6,4/6,1 l/100 km
Poids	1 214 kg
Dimensions L x l x h, en m	4,18 x 1,78 x 1,61

affiché à 3000 € de plus (avec une boîte auto., cela dit)! Enfin, son équipement complet compense une ambiance intérieure datée et des plastiques basiques. A signaler: c'est l'un des rares modèles de sa catégorie disponible aussi en 4x4 (+ 2 000 €), et il figure aussi à ce titre dans notre dossier spécial (voir p. 37).

Le verdict Intéressant

Audi Q2 35 TDI S tronic - 150 ch

A partir de 41 500 € / 40 500 €*
LABO CARBOConso
moyenne5,4 l
aux 100 km

A. CORTESI

Lancé il y a déjà neuf ans, le Q2 approche de la fin de sa carrière. Il conserve néanmoins un certain attrait avec son format passe-partout et son look séduisant. L'équipement est, lui, suffisant, sans rien de superflu, et la finition, soignée, fidèle aux standards de la

marque. Mais l'habitabilité arrière apparaît limitée. Sous le capot, le Q2 est l'un des rares de son segment à donner encore le choix du diesel, avec la puissante version 35 TDI de 150 ch. Plutôt discret, coupleux et doux avec la boîte auto. S tronic, ce moteur est un vrai

NOS MESURES

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
CO ₂ /Malus	146 g/km/+ 2 370 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	30s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s
Consommation moyenne	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,3/5,2/5,7 l/100 km
Poids	1 493 kg
Dimensions L x l x h, en m	4,21 x 1,80 x 1,51

chameau (5,4 l/100 km) qui, avec le réservoir de 50 litres, offre une autonomie de 925 km. Dommage, les suspensions, trop fermes, nuisent au confort général, et l'agilité espérée n'est pas tout à fait au rendez-vous. Un bilan mitigé, surtout au regard du prix demandé, d'autant que le malus n'arrange rien.

Le verdict Correct

Renault Captur 1.6 E-Tech full hybrid - 145 ch

A partir de 29 700 € / 26 700 €*
LABO CARBOConso
moyenne5,5 l
aux 100 km

N. SOLER

Le Renault Captur a bénéficié en 2024 d'un restylage qui le transfigure complètement, mais seulement à l'avant. A bord, l'écran tactile gagne en taille et intègre désormais le très performant système Google, améliorant nettement l'ergonomie. L'habitacle reste

accueillant, avec une finition de qualité et une banquette coulissante toujours aussi pratique. Côté mécanique, la version full hybrid n'évolue pas et continue de plaire pour sa douceur en ville grâce aux nombreuses phases en mode électrique. Néanmoins, la boîte auto. demeure

NOS MESURES

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	2 moteurs électr. 49 + 24 ch
CO ₂ /Malus	103 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 4 + 2 vitesses
Accélération 1 000 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
Poids	1 422 kg
Dimensions L x l x h, en m	4,24 x 1,80 x 1,58

perfectible. Proposé à partir de 26 700 €, le Captur hybride permet également de réaliser des économies à l'usage grâce à une consommation moyenne modérée, de 5,5 l/100 km. Et en agglomération, terrain de prédilection des hybrides, cette mécanique se contente de seulement 4,6 l/100 km.

Le verdict Intéressant

Les SUV compacts

Suzuki S-Cross 1.4 Boosterjet Hybrid - 129 ch

A partir de 29 140 € / 24 830 €*

Conso
moyenne

6 l
aux 100 km

ESSENCE



F. GROUT

Le Suzuki S-Cross fait partie des “petits” SUV compacts, au même titre que les Seat Ateca et Toyota C-HR, mais propose un habitacle spacieux et un grand coffre. Sa motorisation de 129 ch (identique à celle du Vitara ci-contre) se révèle souple à bas

régime, plutôt performante lors des relances et très sobre. Celle-ci profite pleinement de sa micro-hybridation 48 V et de la légèreté du S-Cross. Comptez 6 l/100 km en moyenne, et à peine plus en ville. Le 1.4 Boosterjet est par ailleurs bien secondé par une boîte manuelle à

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48 V
CO ₂ /Malus	119 g/km / + 190 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	30s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4/5/6	7s8/10s/12s1
Consommation moyenne	6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9/6,1/6,1 l/100 km
Poids	1 242 kg
Dimensions L x l x h, en m	4,30 x 1,79 x 1,58

six rapports. Seul petit bémol : un peu trop bruyant, ce moteur mériterait une meilleure insonorisation. Des suspensions moins fermes amélioreraient aussi le confort, tandis que la planche de bord manque de modernité et de raffinement. En échange, les tarifs du S-Cross sont abordables.

Le verdict Correct

BMW X1 sDrive18d - 150 ch

A partir de 47 550 € / 44 600 €*

Conso
moyenne

5,5 l
aux 100 km

DIESEL



N. SOLER

Parmi les rares diesels encore vendus, le BMW X1 sDrive18d tire son épingle du jeu. Sur la route, le SUV compact séduit par son châssis équilibré et joueur. Par ailleurs, le couple généreux du quatre cylindres (360 Nm) permet de tracter jusqu'à 1 800 kg. Mais ceux

qui roulent beaucoup apprécieront également la grande sobriété de cette déclinaison. En moyenne, ce X1 se contente de 5,5 l/100 km et de seulement 5,1 l/100 km sur autoroute ! Logiquement, le malus est contenu (818 € en finition de base). Pour le reste, l'habitabilité est

NOS MESURES



Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
CO ₂ /Malus	133 g/km / + 818 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	30s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s2
Consommation moyenne	5,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,3/5,1/6,1 l/100 km
Poids	1 620 kg
Dimensions L x l x h, en m	4,50 x 1,85 x 1,65

au rendez-vous, tout comme la capacité du coffre (516 dm³), même si la banquette coulissante est en option à 410 €. A bord, la présentation est soignée, mais l'ergonomie pâtit d'interfaces entièrement tactiles, peu intuitives. Enfin, les suspensions fermes décevront les amateurs de confort moelleux.

Le verdict Intéressant

Kia Niro 1.6 GDi Hybride - 129 ch

A partir de 34 090 € / 32 000 €*

Conso
moyenne

5,7 l
aux 100 km

HYBRIDE



Y. LEFEBVRE

Le Kia Niro de deuxième génération, apparu en 2022, arbore un design futuriste, tout en conservant les recettes qui ont fait le succès de sa première génération : trois motorisations au choix (hybride, hybride rechargeable et électrique). Les deux hybrides brillent par leur

sobriété, la version rechargeable battant même de 0,1 l/100 km l'hybride simple. Mais presque 7 000 € les séparent, ce qui nous conduit à retenir ici l'hybride de 129 ch. Ainsi motorisé, le Niro fait preuve de douceur grâce à sa boîte à double embrayage, qui évite les

NOS MESURES



Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 44 ch
CO ₂ /Malus	100 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s6
Consommation moyenne	5,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,5/6,3/5,2 l/100 km
Poids	1 457 kg
Dimensions L x l x h, en m	4,42 x 1,83 x 1,55

montées en régime désagréables de certains concurrents comme le Toyota C-HR, bien que les relances manquent là aussi d'un peu de vigueur. A l'intérieur, on apprécie son habitabilité et sa présentation moderne. Moins son ergonomie, notamment en ce qui concerne l'écran tactile...

Le verdict Intéressant

Les SUV familiaux

Skoda Kodiaq 1.5 TSI Hybrid DSG7 - 150 ch

A partir de 45 620 € / 42 000 €*
N. SOLERConso
moyenne7,1 l
aux 100 km

ESSENCE



Si ce bloc 1.5 TSI, du groupe Volkswagen, est représenté plusieurs fois dans ce dossier, ce n'est pas un hasard. Parfaitement épaulé par une micro-hybridation discrète au quotidien, il figure parmi les plus sobres de son segment, quel que soit le véhicule qui

l'abrite. Skoda en fait ici bon usage avec son SUV familial, le Kodiaq. Grâce à une masse relativement contenue (malgré un gabarit imposant), il se rapproche des chiffres de certains rivaux hybrides. Et ses performances, bien qu'elles n'aient rien d'ebouriffant, restent

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48 V
CO ₂ /Malus	135 g/km / + 983 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	31s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6
Consommation moyenne	7,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7/6,5/7,9 l/100 km
Poids	1 637 kg
Dimensions L x l x h, en m	4,76 x 1,87 x 1,68

suffisantes pour voyager en famille. A ce propos, le Kodiaq est le SUV le plus logeable de sa catégorie. Doté d'un coffre énorme, il peut accueillir deux adultes sur son 3^e rang (optionnel). Reste que ses tarifs sont un peu élevés et que le niveau de finition n'atteint pas celui d'un Espace ou d'un 5008.

Le verdict Intéressant

Skoda Kodiaq 2.0 TDI DSG7 - 150 ch

A partir de 50 120 € / 46 700 €*
Y. LEFEBVREConso
moyenne6,1 l
aux 100 km

DIESEL



Comme pour les berlines familiales et les breaks, Skoda signe ici un doublé, le Kodiaq étant particulièrement frugal en essence comme en diesel. Et comme pour la version essence, ce n'est pas la première fois non plus que le 2.0 TDI d'origine Volkswagen

apparaît dans ce dossier. Il est toujours souple, discret, et sied très bien à ce gros SUV amené à voyager sur de longues distances. Il saura d'ailleurs embarquer confortablement les familles nombreuses grâce à son vaste espace intérieur et à sa soute immense

NOS MESURES



Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
CO ₂ /Malus	139 g/km / 1 386 € + 1 610 € ⁽¹⁾
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, à 7 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s2
Consommation moyenne	6,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/5,8/6,5 l/100 km
Poids	1 815 kg
Dimensions L x l x h, en m	4,76 x 1,87 x 1,68

(825 dm³ en cinq places, 335 dm³ une fois le 3^e rang déployé). Hélas, il n'est pas particulièrement compétitif côté tarifs, cette version diesel étant d'ailleurs facturée près de 5 000 € plus cher que l'essence équivalente, sans compter le malus. Et s'il est confortable, son comportement s'avère un peu pataud.

Le verdict Correct

Renault Espace 1.2 full hybrid E-Tech - 200 ch

A partir de 45 000 € / 42 800 €*
N. SOLERConso
moyenne6,2 l
aux 100 km

HYBRIDE



Restylé il y a peu, le Renault Espace ne propose toujours qu'un seul moteur sous son capot: l'hybride classique de 200 ch, avec son petit bloc thermique 1.2 épaulé par deux moteurs électriques et une boîte auto. sans embrayage. L'ensemble est remarquable de

sobriété, surtout pour un moteur de 200 ch. Tout n'est cependant pas parfait avec, notamment, quelques hésitations et des "trous" lors des changements de rapports en cas de forte sollicitation. Mais l'Espace est globalement très doux à conduire. Il peut

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	2 moteurs électr., 68 + 34 ch
CO ₂ /Malus	104 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 4 + 2 rapports
Accélération 1 000 m D. A.	31s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/6,5/6 l/100 km
Poids	1 725 kg
Dimensions L x l x h, en m	4,73 x 1,85 x 1,65

même se montrer agile lorsqu'il est équipé des quatre roues directrices. Son niveau de finition est excellent, tout comme sa dotation technologique. Cependant pour les familles nombreuses, le 3^e rang est difficile d'accès et, une fois en place, le coffre ne pourra pas loger plus de 170 dm³ de bagages.

Le verdict Intéressant

Les ludospaces

Volkswagen Caddy 2.0 TDI DSG7 - 122 ch

A partir de 37 480 € / 36 300 €*

**Conso
moyenne**

6 l
aux 100 km

DIESEL



VOLKSWAGEN

Les ludospaces à moteur thermique, qu'ils soient en essence ou diesel, sont réduits à la portion congrue avec l'arrêt des versions non électriques des modèles de Stellantis (Citroën Berlingo, Peugeot Rifter...). Le choix se limite donc désormais au Renault Kangoo et au

VW Caddy. Ce dernier épargne 0,4 l/100 km par rapport au Kangoo 1.5 Blue dCi EDC de 115 ch, et 0,1 l par rapport à celui de 95 ch. Dommage que, sous le capot du Caddy, le 2.0 TDI se montre un peu trop bruyant. Il hérite, par ailleurs, des technos embarquées de la Golf 8

NOS MESURES



Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
CO ₂ /Malus	136 g/km / + 2 194 € ⁽¹⁾
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	34s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	9s2
Consommation moyenne	6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,8/6,1/6,2 l/100 km
Poids	1 670 kg
Dimensions L x l x h, en m	4,50 x 1,86 x 1,86

(écrans, aides à la conduite...) et d'une finition correcte pour un ludospace. Son comportement est ce qui se fait de mieux sur le segment. Surtout, la soute est gigantesque (bien plus que celle d'un Kangoo!), sans parler de l'espace pour les passagers. Essentiel pour un ludospace qui doit désormais justifier son existence face aux SUV. Reste à ce Caddy un sacré point noir: son tarif, très ambitieux.

Le verdict Correct

Les grands SUV

Lexus RX 2.5 450h+ - 309 ch

A partir de 91 600 € / 85 800 €*

**Conso
moyenne**

7,4 l
aux 100 km

HYBRIDE



J. NELSON/LEXUS

La technologie éprouvée des Toyota dans un écrin plus luxueux: ça a toujours été la promesse de la gamme Lexus. Le grand RX n'y fait pas exception. Une fois sa batterie vide, cette version hybride rechargeable affiche les meilleures consommations de sa

catégorie. Voilà qui aide à excuser une autonomie électrique un peu faiblarde (50 km en moyenne) par rapport à une concurrence qui peut désormais atteindre les 100 km. Rouler en mode hybride, avec les accus vides, n'est donc ici pas une catastrophe. Le RX est

NOS MESURES



Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	2 moteurs électr., 182 + 54 ch
CO ₂ /Malus	25 g/km / + 5 220 € ⁽¹⁾
Transmission	Aux quatre roues
Boîte	A variation continue
Accélération 1 000 m D. A.	27s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s2
Consommation moyenne ⁽¹⁾	7,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville ⁽¹⁾	7,1/8,5/6,7 l/100 km
Poids	2 186 kg
Dimensions L x l x h, en m	4,89 x 1,92 x 1,70

aussi très bien fini et bien équipé. Mais il manque d'agrément de conduite (son quatre cylindres est un peu bruyant) et de confort. Surtout, il est très cher: en finition haute, vous aurez vite fait de dépasser les 100 000 €. D'autant que son poids important (près de 2,2 tonnes) lui vaut un malus non négligeable. Bref, il y a mieux ailleurs, sauf à rouler essentiellement en mode hybride.

Le verdict Correct

1. Consommation batterie vide.

Le verdict

Le cercle vertueux

Certes, les voitures les plus sobres de leur catégorie ne sont pas forcément parfaites en tous points, mais la plupart d'entre elles ne manquent pas de qualités et se montrent le plus souvent compétitives. Toutes, dans ce dossier, sont d'ailleurs largement recommandables. Remarquons aussi que les modèles les plus frugaux ne sont pas forcément les plus chers. On retrouve, en effet, plusieurs Renault,

Skoda ou Suzuki. Pas besoin non plus de sacrifier la performance à cause d'un moteur certes peu porté sur la boisson, mais poussif au quotidien. L'optimisation des mécaniques, qu'elles soient essence, diesel ou hybride, ne se fait pas toujours au détriment de l'agrément. Une bonne nouvelle: le thermique, qui a accompli de gros progrès, n'a pas dit son dernier mot...



NEUF MODÈLES 4x4 À L'ESSAI

SUV Le retour des quatre roues motrices

Un temps chassés par le malus écologique, les SUV à quatre roues motrices reviennent, avec des chaînes de traction plus ou moins électrifiées. Ils promettent une polyvalence accrue par tous les temps et sur tous les terrains. Mais que valent-ils réellement ? Le point avec neuf nouveaux modèles emblématiques.

Au sommaire

Alfa Romeo Junior	P. 33
Audi Q5	P. 33
BMW X3	P. 34
Ford Kuga	P. 34
Dacia Bigster	P. 35
Jeep Avenger	P. 36
Renault Rafale	P. 36
Suzuki Vitara	P. 37
Toyota Yaris Cross	P. 37
Mitsubishi Outlander	P. 38



Alfa Romeo Junior 1.2 Ibrida Q4

Premium - 145 ch - 37 000 € / 36 500 €*



Que ce soit à l'extérieur ou à bord, rien ne distingue une version Q4 d'un Junior à deux roues motrices. Ce qui n'enlève rien à l'originalité du petit SUV d'Alfa Romeo.

Pour le comportement routier

Pas question pour l'Alfa Romeo Junior de laisser au cousin Jeep Avenger l'exclusivité d'une variante 4x4. Comme ses grands frères Tonale et Stelvio, il a donc droit à sa version Q4. Toutefois, c'est bien la même technologie de "vraie-fausse" transmission intégrale de l'Avenger qu'il reprend, et non celle de ses aînés. Ici, point de liaison mécanique entre les roues avant et arrière. Ces dernières sont entraînées par un petit moteur électrique de 28 ch, identique à celui intégré à la boîte de vitesses et qui forme, avec le trois cylindres essence de 136 ch, un ensemble hybride de 145 ch (puissance maxi combinée). Atouts: une prise de poids limitée, un appétit mesuré et un malus indolore. Mais,

à l'usage, il ne faut pas attendre de cette version qu'elle soit armée pour le Dakar. Dans la plupart des cas, on évolue en traction. Tout juste est-il possible, via le mode Q4, de verrouiller la fonction 4x4, jusqu'à 30 km/h. Au-delà, elle ne s'engage que si nécessaire. Le plus intéressant, c'est le train arrière multibras spécifique à cette déclinaison Q4. C'est lui qui offre le petit supplément d'âme au comportement routier et qui, malgré les 185 kg de plus, assure un surcroît de dynamisme. En revanche, le confort reste ferme. Autre défaut du Junior Q4: son prix. Car la transmission Q4, facturée 2 500 €, n'est disponible qu'en haut de gamme à 37 000 €. Son cousin l'Avenger débute, lui, à 32 750 €. ■



LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	200 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s
Consommation cycle mixte	5,3 l/100 km
Poids	1 565 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S
Hybridation	2 moteurs électr. de 28 ch
Puissance maxi combinée	145 ch
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn ⁽¹⁾
CO ₂ /Malus	121 g/km / + 230 €
Transmission	4x4 (électrique)
Boîte	Auto., 6 rapports
Réservoir	44 litres
Dim. L x l x h, en m	4,18 x 1,78 x 1,54
Durée de garantie	2 ans (km illimités)
1. + 55 et 88 Nm électriques.	

Le verdict **Auto Plus** Correct

Audi Q5 2.0 TFSI Hybride quattro

S line - 204 ch - 68 450 € / 77 600 €*



Avec la transmission quattro, le Q5 frise les 2 tonnes à vide et manque d'agrément avec son 2.0 TFSI Hybride qui peine en reprises. Il compense avec un confort feutré.

Souffle court, poids lourd

Le Q5 vient d'être renouvelé, et adopte une nouvelle plate-forme. Il doit cependant composer avec un malus (CO₂ + poids) handicapant: plus de 9 000 € dans cette version. Sans remise pour l'instant, la facture approche 80 000 €... hors options! Pour ce prix, la présentation est cosue, l'habitacle plutôt accueillant et bien pensé (banquette coulissante), les interfaces dernier cri et l'équipement correct, mais pas exceptionnel. Sous le capot, le 2.0 TFSI reçoit le renfort d'un moteur électrique de 24 ch qui suffit à mouvoir le Q5 à basse vitesse en manœuvres: agréable en ville. Mais malgré ses 204 ch, cet ensemble hybride a fort à faire vu la masse (presque deux tonnes à vide, auxquelles la transmission quattro contribue

à hauteur de 60 kg), si bien que le tonus manque en reprises. Une faiblesse difficile à admettre à ce niveau de standing, et pénalisante aussi en matière de consommation dans des conditions plus exigeantes (en montagne, par exemple). En outre, le Q5 est plutôt pataud côté châssis. Il préfère mettre l'accent sur le confort et l'insonorisation, tandis que la transmission intégrale, facturée 2 500 €, apporte une rassurante motricité par tous les temps, le système quattro n'ayant plus à faire ses preuves sur terrain glissant. Des qualités qui seront sans doute davantage appréciées avec les futures versions hybrides rechargeables, plus performantes, encore plus chères, mais exemptées de malus (CO₂, du moins...). ■



LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	226 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s2
Consommation cycle mixte	7,4 l/100 km
Poids	1 970 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cyl. en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 24 ch
Puiss. maxi combinée	204 ch
Couple maxi	340 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	161 g/km / + 9 191 € ⁽¹⁾
Transmission	4x4 (mécanique)
Boîte	Auto., 7 rapports
Réservoir	65 litres
Dim. L x l x h, en m	4,72 x 1,90 x 1,65
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

1. Inclut 3 065 € de malus au poids.

Le verdict **Auto Plus** Correct

BMW X3 20 xDrive**M Sport - 208 ch - 68 700 € / 76 270 €*** 

Le nouveau X3 fait preuve d'agilité côté châssis, tout en préservant un confort de haut niveau. La transmission intégrale est de série sur toutes les versions.

Sur la défensive

Malmené par le succès du Mercedes GLC et l'arrivée du nouvel Audi Q5, le BMW X3 se renouvelle. Plus gros (+ 3,5 cm en longueur) et plus massif que la précédente génération, ce quatrième opus muscle son look et arbore également la nouvelle planche de bord 100 % numérique, avec sa dalle XXL regroupant instrumentation et écran tactile. Toutes les versions disposent de la transmission intégrale xDrive, gage de sécurité sur route glissante comme en tout-chemin. En entrée de gamme, le X3 20 xDrive reçoit un inédit 2.0 turbo à hybridation légère 48 V. Doux à bas régime, exempt de vibrations et discret, ce bloc est hélas pénalisé par un malus écolo de 5 105 €, auquel vient s'ajouter une pénalité de 2 465 € liée

au poids. Si bien que l'écart de tarif avec la version hybride rechargeable (forte de 299 ch et offrant plus de 80 km d'autonomie électrique selon BMW) se réduit à 4 000 €... Un supplément somme toute raisonnable, le X3 20 xDrive affichant par ailleurs des performances assez quelconques et une sobriété moyenne. Dommage, car il profite d'excellentes qualités routières, avec un châssis qui parvient à faire oublier le poids élevé (1 937 kg selon nos mesures) : le dynamisme est au rendez-vous, tandis que les suspensions moelleuses préservent le confort. Et si l'espace aux places arrière ne bat aucun record, le coffre affiche un joli volume et se montre facile à charger. En revanche, l'équipement devra être enrichi à coups d'options...

**NOS MESURES**

Accélération 1 000 m D. A.	29s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s6
Consommation moyenne	7,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,6/7,1/8,4 l/100 km
Coffre	570 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cyl. en ligne, 16S
Hybridation	Alternateur-démarrageur 48 V
Puissance maxi combinée	208 ch
Couple maxi	330 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	158 g/km/+ 7 570 € ⁽¹⁾
Transmission	4x4 (mécanique)
Boîte	Auto., 8 rapports
Réservoir	65 litres
Dim. L x l x h, en m	4,76 x 1,92 x 1,66
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

1. Inclut 2 465 € de malus au poids.

Le verdict **Correct**

Ford Kuga 2.5 Duratec Hybrid I-AWD**Titanium - 183 ch - 41 490 € / 39 500 €*** *Modèle photographié en finition Active X.*

Grâce à son hybridation, le Kuga à quatre roues motrices limite les dégâts côté malus. Comportement équilibré et direction précise figurent au menu.

Pas "Flexi", mais bien quand même

Le Kuga offre l'embarras du choix : hybride E85, hybride rechargeable et cette version hybride à quatre roues motrices. Hélas indisponible en "Flexifuel", elle n'en promet pas moins une belle sobriété : nous l'avons mesurée à 7 l/100 km en moyenne avant son restylage. Outre limiter la casse côté malus (1 200 € au total, largement compensés par les 10 % de remise), cette motorisation hybride (basée sur un 2.5 atmosphérique) a pour atouts une grande douceur de fonctionnement et de bonnes reprises. Mieux, sa transmission à variation continue simule des passages de rapports afin d'éviter le phénomène d'emballement du moteur à l'accélération généralement associé à ce type

de boîte. Les quatre roues motrices optimisent quant à elles la motricité par tous les temps, renforçant ainsi les vertus d'un châssis plutôt bien né, avec un comportement routier équilibré et une direction précise. Tout juste pourra-t-on lui reprocher un amortissement un peu trépidant sur mauvaises routes. Pour le reste, le Kuga séduit toujours par son habitabilité généreuse, son coffre assez spacieux et ses astuces d'aménagement (banquette coulissante). Et si la finition pâtit toujours de plastiques très ordinaires, on saluera le bon rapport prix/équipement de ce SUV... et on passera vite sur l'ergonomie discutable des commandes de clim', désormais regroupées sur l'écran tactile.

**LES CHIFFRES (données constructeur)**

Vitesse maxi	196 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	8s3
Consommation cycle mixte	5,7 l/100 km
Poids	1 765 kg

LA TECHNIQUE

Moteur essence	4 cyl. en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 125 ch
Puiss. maxi combinée	183 ch
Couple maxi combiné	320 Nm
CO ₂ /Malus	130 g/km/+ 1 200 € ⁽¹⁾
Batterie	1,1 kWh (capacité brute)
Transmission	4x4 (mécanique)
Boîte	Auto., à variation continue
Dim. L x l x h, en m	4,61 x 1,89 x 1,68
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

1. Inclut 660 € de malus au poids.

Le verdict **Intéressant**

Dacia Bigster 1.2 mild hybrid 4x4

Extreme - 130 ch - 31 100 € / 32 272 €*



PHOTOS: A. SAUNIER

Polyvalent, mais pas acrobate

En attendant une future version hybride avec un essieu arrière électrifié, le nouveau Bigster propose cette unique variante 4x4 à transmission classique, avec liaison mécanique entre les deux essieux. Plutôt discret sur le plan sonore, le 1.2 turbo pâtit cependant d'un déficit de punch. Plus gênant: le levier de vitesses se révèle peu agréable, avec une sélection lente, de trop grands débattements et un manque de fluidité. Pour ne rien arranger, la pédale d'embrayage, trop haute, rend cette boîte manuelle encore moins plaisante. On se consolera avec des reprises plutôt correctes et un appétit qui reste mesuré. Sur route, la transmission intégrale apporte un surcroît de motricité appréciable, qui complète l'agrément que procure le châssis, plutôt

réussi, avec une direction assez précise et un comportement routier équilibré. En hors-piste, en revanche, le Bigster montre rapidement ses limites. Si l'on dispose de plusieurs modes, dont un blocage du différentiel central, le manque de couple à bas régime du trois cylindres ainsi que la première pas assez courte obligent à jouer de l'embrayage à basse vitesse... ou à passer en force, ce qui n'est pas recommandé! Quant aux porte-à-faux importants, ils réduisent les capacités de franchissement. Néanmoins, sur chemins boueux et routes enneigées, ce Bigster est un as. Pour le reste, on apprécie l'espace intérieur généreux et le rapport prix/équipement attractif, même si la transmission 4x4 réclame un effort de 3 500 € (malus compris).



NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	33s4
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7s6/11s6/18s
Consommation moyenne	7,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,5/7/7,7 l/100 km
Coffre	695 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48 V
Puissance maxi	130 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 2 250 tr/mn
CO ₂ /Malus	137 g/km/+ 1 172 €
Transmission	4x4 (mécanique)
Boîte	Manuelle, 6 rapports
Réservoir	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,57 x 1,82 x 1,71
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

Le verdict **Auto Plus**

Correct



Les plastiques durs omniprésents surprennent à ce tarif, mais l'équipement riche (GPS, instrumentation numérique, toit ouvrant panoramique...) aide à faire passer la pilule.



Sur les chemins de traverse, on aurait aimé que les suspensions filtrent mieux les irrégularités: ça secoue! Point fort de ce Bigster, son excellente motricité fait la différence lorsque l'adhérence est réduite.

Jeep Avenger 1.2 4xe

Overland - 145 ch - 34 750 € / 33 600 €*
F. GROUT

Pas d'arbre de transmission pour cet Avenger 4xe, mais un deuxième moteur électrique sur l'essieu arrière, et une garde au sol légèrement rehaussée.

Le sésame pour une vraie Jeep ?

L'Avenger se privait jusqu'à présent de transmission aux quatre roues. Un comble pour une marque qui a bâti sa renommée sur les capacités de franchissement de ses modèles ! Une omission réparée par cette version 4xe, qui combine un bloc thermique 1.2 turbo à deux moteurs électriques : l'un intégré à la boîte à double embrayage, l'autre situé sur l'essieu arrière, qui adopte pour l'occasion une géométrie multibras plus sophistiquée, bénéfique au comportement routier. En ville, les phases de roulage en mode électrique sont nombreuses et l'on apprécie la douceur de la boîte. Sur route, les 145 ch répondent présent et améliorent la polyvalence de l'Avenger. Pour ses escapades en

dehors du bitume, le SUV profite d'une garde au sol légèrement rehaussée (à 21 cm, soit 1 cm de plus), de boucliers avant et arrière redessinés afin d'augmenter les angles d'attaque et de fuite (respectivement 22 et 35°) et d'une molette Select-Terrain qui permet de choisir entre divers modes. Cela ne transforme pas cette Jeep en grande aventurière, mais améliore nettement ses capacités en hors-piste tout en évitant un malus pénalisant, le tout au prix d'une surconsommation limitée à environ 0,5 l/100 km. Cette version 4xe réclamera cependant un supplément de 3 700 € par rapport à l'e-Hybrid 110 ch à deux roues motrices. Autre grief : le coffre, déjà peu généreux, perd 55 dm³ dans l'opération...



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 cyl. en ligne, 12S
Hybridation	2 moteurs électr. de 28 ch
Puiss. maxi combinée	145 ch
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn ⁽¹⁾
CO ₂ /Malus	122 g/km / + 240 €
Transmission	4x4 (électrique)
Boîte	Auto., 6 rapports
Réservoir	44 litres
Dim. L x l x h, en m	4,09 x 1,78 x 1,54
Durée de garantie	2 ans (km illimités) 1. + 55 et 88 Nm électriques.

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Renault Rafale 1.2 Hyper Hybrid E-Tech 4x4

Atelier Alpine - 300 ch - 59 000 € / 57 600 €*
F. GROUT

Doté de quatre roues motrices et directrices, le Rafale Hyper Hybrid impressionne par son comportement routier, malgré ses 2 tonnes à vide.

Intégral de la transmission à la direction

Depuis la disparition du Koleos, Renault ne proposait plus de modèle à quatre roues motrices. Et si cette technologie revient – encore par le haut de gamme –, c'est sous une forme différente : celle d'un "Hyper Hybrid" (l'appellation officielle !), ou, plus prosaïquement, un hybride rechargeable doté d'un deuxième moteur de 136 ch sur le train arrière, qui complète celui de 68 ch intégré à la boîte multimode sans embrayage. Avec le trois cylindres 1.2 turbo, la puissance combinée atteint les 300 ch, ce qui permet à ce Rafale d'afficher de belles performances, du moins tant que la batterie reste suffisamment chargée. Celle-ci offre jusqu'à 84 km d'autonomie électrique en

ville, soit l'une des meilleures valeurs de la catégorie. La transmission permanente aux quatre roues maximise la motricité, tandis que les roues arrière directrices (de série) procurent à ce grand SUV une agilité et une maniabilité surprenantes sur le bitume. Cette finition haute Atelier Alpine y ajoute des suspensions pilotées par caméra qui assurent un confort optimal. Seule la pédale de frein pourra déconcerter par son manque de feeling (lié à la régénération). En revanche, rien à dire côté conso : même batterie vide, en mode hybride, le Rafale "PHEV" reste sobre. Voilà qui aidera à avaler la pilule de tarifs élevés, dans l'absolu toutefois, car les rivaux "premium" sont encore plus chers !



NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	27s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6
Consommation moyenne ⁽¹⁾	7,4 l/100 km
Autonomie électr. moyenne	79 km
Coffre	535 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S
Hybridation (plug-in)	2 moteurs électr. 68 + 136 ch
Puiss. maxi combinée	300 ch
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn ⁽²⁾
CO ₂ /Malus	14 g/km / + 2150 € ⁽³⁾
Batterie	22 kWh (capacité utile)
Transmission	4x4 (électrique)
Boîte	Auto., 4+2 rapports
Dim. L x l x h, en m	4,71 x 1,87 x 1,62
Durée de garantie	2 ans (km illimités) 1. Batterie vide. 2. + 205 et 200 Nm électr. 3. Malus au poids.

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Suzuki Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid Allgrip 20 xDrive

Style - 129 ch - 30 890 € / 27 300 €*



Le Vitara dispose d'une "vraie" transmission intégrale avec liaison mécanique. Ce qui ne l'empêche pas de se montrer sobre.

C'est dans les vieux pots...

Le Vitara actuel fête ses... 10 ans! Mais il a profité de plusieurs restylages successifs afin de rester (à peu près) dans le coup, la dernière retouche étant intervenue courant 2024. Sa transmission intégrale AllGrip Select, dotée d'une vraie liaison mécanique entre les deux essieux, est proposée avec les deux motorisations: 1.4 Boosterjet Hybrid (micro-hybride 48 V) et 1.5 Dualjet Hybrid ("full" hybride). Des deux, c'est la première qui convainc le plus: à peine moins performante, elle est plus agréable... et plus sobre! Ce qui lui vaut de figurer aussi dans notre dossier "Que valent les championnes de la consommation" (voir p. 28), en version 4x2. Le système Allgrip Select offre

quatre modes de conduite (Auto, Sport, Snow et Lock) qui permettent de s'adapter aux conditions les plus variées, même si le Vitara n'a aucune prétention de "franchisseur". Il se destine en priorité à un usage routier, où ses relances toniques et son comportement routier plutôt efficace le rendent plaisant. Mais si le confort apparaît correct, la finition reste quelconque et la présentation générale accuse le poids des ans. Rien à dire en revanche au chapitre de l'équipement, vraiment riche (clé mains libres, caméra de recul, GPS, toit ouvrant panoramique, etc.), d'autant que, grâce à une remise officielle particulièrement généreuse (- 4 000 €!), le Vitara Allgrip s'affiche à prix d'ami.



NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	31s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8s2/10s8/13s3
Consommation moyenne	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,2/6,6/6,4 l/100 km
Coffre	417 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cyl. en ligne, 16S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48 V
Puissance maxi	129 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	235 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	128 g/km/+ 400 €
Transmission	4x4 (mécanique)
Boîte	Manuelle, 6 rapports
Réservoir	47 litres
Dim. L x l x h, en m	4,19 x 1,78 x 1,60
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

Le verdict **Auto Plus** Intéressant

Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid AWD-i Cross

Trail - 130 ch - 34 900 € / 31 800 €* *Modèle photographié en finition Collection.*



Le Yaris Cross AWD-i reçoit un deuxième moteur (de seulement 5,3 ch!) sur son train arrière. Cela améliore la sécurité sur route glissante... sans en faire un vrai 4x4.

Quatre roues motrices, zéro malus

La version 4x4 du Yaris Cross n'est désormais plus disponible qu'avec le moteur de 130 ch, moyennant un supplément de 2 000 €. Elle reçoit un deuxième petit moteur électrique sur son essieu arrière (de 5,3 ch seulement!), ce qui l'alourdit de 90 kg. Un poids supplémentaire a priori sans impact notable sur les performances ni sur la consommation (+ 0,1 l/100 km en moyenne). En revanche, le coffre perd 68 dm³ dans l'affaire et affiche désormais un volume inférieur à la moyenne de la catégorie. Une molette sur la console centrale permet d'activer des modes dédiés à la neige ou au hors-piste, ce dernier simulant des blocages de différentiel en agissant sur les freins. Voilà

qui permettra de s'aventurer sur des routes enneigées ou des sentiers boueux, mais guère plus: la garde au sol restant inchangée, le Yaris Cross 1.5 Hybrid AWD-i ne devient pas pour autant un baroudeur. Ce SUV affiche par ailleurs des performances quelconques et se montre un peu trop sonore sur les grands axes, notamment lors des relances. Son domaine de prédilection reste donc la ville, où la douceur de sa transmission à variation continue fait merveille, et où il ne réclame que 5 l/100 km. Une sobriété remarquable qui lui vaut d'ailleurs d'être le seul modèle de ce dossier à échapper au malus écolo! Enfin, si l'on profite d'un équipement riche, l'habitabilité est moyenne et les prix sont élevés.



NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	33s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s4
Consommation moyenne	5,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9/6,9/5 l/100 km
Coffre	368 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur essence	3 cyl. en ligne, 12S
Hybridation	2 moteurs électr. 80 + 5,3 ch
Puiss. maxi combinée	130 ch
Couple maxi	185 Nm ⁽¹⁾
CO ₂ /Malus	109 g/km/0 €
Transmission	4x4 (électrique)
Boîte	Auto., à variation continue
Dim. L x l x h, en m	4,20 x 1,77 x 1,60
Réservoir	36 litres
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

1. Couple maxi cumulé.

Le verdict **Auto Plus** Correct



HYBRIDE RECHARGEABLE

Mitsubishi Outlander

2.4 MIVEC Hybride Rechargeable Instyle+ 4WD - 306 ch

66 090 € / 68 900 €*


PREMIER TEST DE LA QUATRIÈME GÉNÉRATION

Retour en force

Après plus de quatre ans de pause, Mitsubishi relance son SUV familial. Style musclé, puissant moteur hybride rechargeable de 306 ch, transmission 4x4, le vaisseau amiral du japonais frappe fort.

Avec le dernier Outlander, Mitsubishi entend reprendre son destin en main. Ce nouveau modèle du constructeur nippon, absent du catalogue depuis fin 2020, n'a rien d'un clone issu de l'alliance Renault-Nissan, comme les récents ASX et Colt, véritables copier-coller des Captur et Clio. Cette quatrième génération du SUV est un mo-

dèle 100 % Mitsubishi au style fort, voire un tantinet bling-bling. Son avant massif, dominé par une grande calandre avec profusion de chromes, ne passe pas inaperçu. En comparaison, la poupe paraîtrait presque banale. Tout comme l'habitacle, au design somme toute classique. Cependant, cette finition haut de gamme, avec sellerie cuir et inserts en similicuir sur le

tableau de bord, les contre-portes et la console centrale, se distingue par son raffinement. Une présentation chic, avec des assemblages soignés. Mais l'ergonomie (voir "Raté") comme le manque de rangements déçoivent. Rageant pour un SUV familial, au tarif élevé : la version de base est facturée 53 900 €* (avec 4 % de remise et 4 420 € de malus au poids), le haut de gamme de notre essai revenant à 68 900 €* (avec 5 420 € de malus au poids). Heureusement, ce modèle hybride rechargeable est exempté de malus CO₂...

Tout en douceur

Sous le capot, le 2.4 MIVEC essence, présent sur la précédente génération, reprend du service. Bien qu'optimisé, ce quatre cylindres atmosphérique développe toujours 136 ch et 203 Nm de couple. A ses côtés, deux blocs électriques logés dans chaque essieu – et qui procurent,

au passage, une transmission 4x4 – voient leur puissance augmenter : 116 ch à l'avant, 136 ch à l'arrière. Ils sont associés à une batterie de 16,8 kWh utiles. Mitsubishi annonce 82 km d'autonomie en 100 % électrique. Au cours de notre essai, nous avons parcouru 65 km ainsi, et relevé 23,7 kWh/100 km de consommation moyenne à l'ordinateur de bord. En attendant les mesures précises de notre labo, on peut d'ores et déjà affirmer que le nouvel Outlander ne sera pas le plus efficace de sa catégorie. Car, lorsque le moteur thermique se réveille, la mécanique fonctionnant alors en mode hybride, son appétit ne bat pas des records de sobriété avec 8 l/100 km en moyenne selon nos premiers relevés. Son poids de près de 2,2 tonnes sur la balance (donnée constructeur) et sa ligne peu aérodynamique ne l'aident pas. Les accélérations vigoureuses participent au bon agrément. La mécanique reste

PARLONS BUDGET

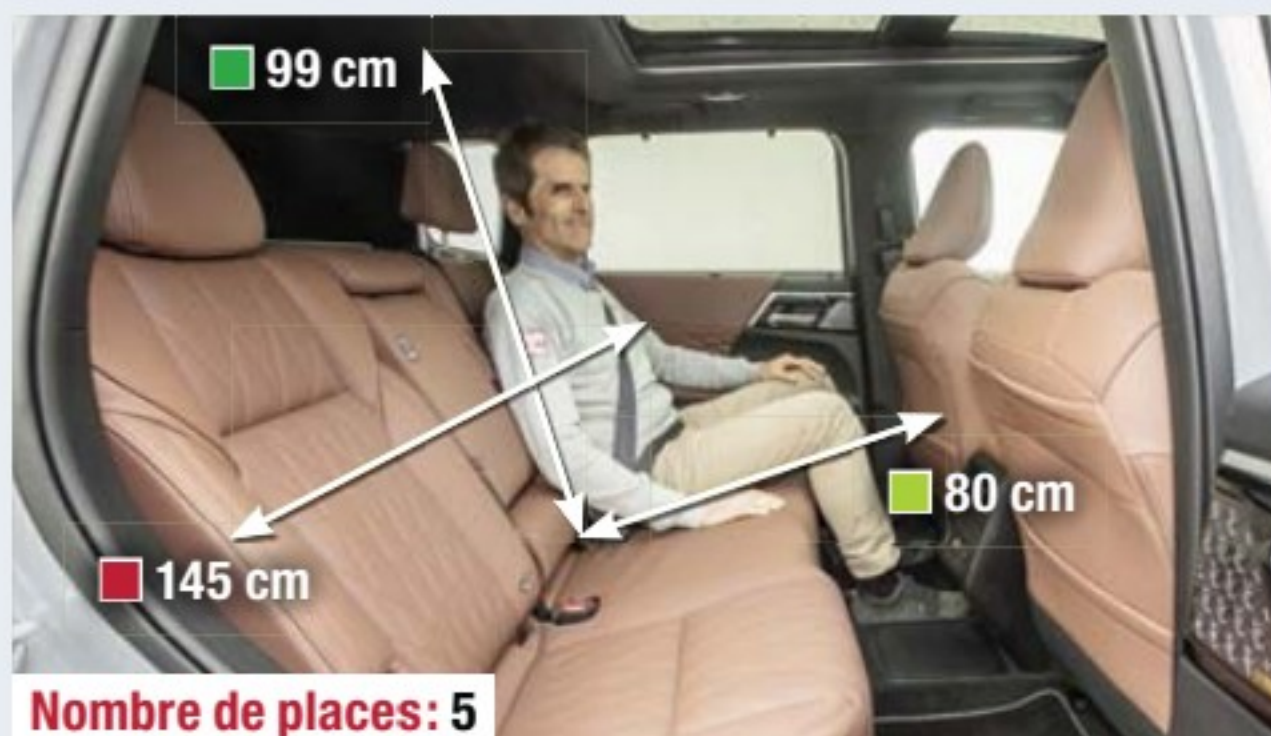
Le vrai prix : il est déjà possible de négocier jusqu'à 4 % de remise, soit un peu plus de 2 600 €. Toujours ça de pris, notamment pour compenser une partie du malus au poids de 5 420 € sur ce haut de gamme !

L'entretien : tous les 20 000 km ou tous les ans.

L'équipement : cette finition haut de gamme Instyle+ est opulente. Hi-fi, intérieur cuir, sièges avant à réglages électriques, massants et chauffants... Sans oublier une garantie de 8 ans ou 160 000 km !



L'insonorisation soignée et la douceur mécanique comme celle des suspensions procurent un confort de haut niveau sur tout type de route.



Nombre de places: 5

La garde au toit et l'espace aux jambes généreux permettent aux plus grands d'être à l'aise. Seul bémol: le plancher, trop haut, ne garantit pas un bon maintien des cuisses.



Volume: 467 dm³

Astucieux, avec son plancher amovible pliable en deux, le coffre n'affiche qu'un volume très moyen.



La batterie peut se recharger sur borne rapide DC (50 kW maxi) via une prise CHAdeMO, pas si répandue.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (10) • Antibrouillards • Codes/phares auto. • Conduite semi-autonome (niveau 2) • Contrôle de vitesse en descente • Freinage d'urgence auto. • Phares (leds) et essuie-glaces auto., etc.

Agrément: • Affichage tête haute • Caméra 360° • Clé mains libres • Clim' auto. trizone • Ecran tactile 12,3" + GPS • Hi-fi • Jantes alu 20" • Sellerie cuir • Sièges AV électriques, chauffants et massants • Toit panoramique ouvrant, etc.

En option Agrément: • Suppression peinture bicolore (- 500 €) • Peinture métallisée (750 €) • Peinture premium ou spéciale (1 250 €).



A l'arrière, l'Outlander affiche un style moins exubérant qu'à l'avant. Au lancement, ce SUV familial n'est proposé qu'avec un moteur hybride rechargeable et quatre roues motrices.

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	170 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s9
Consommation cycle mixte	0,8 l/100 km
Autonomie électrique cycle mixte	82 km
Poids	2 195 kg

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	306 ch
Puissance fiscale	7 CV
CO ₂ /Malus	19 g/km/+ 5 420 € ⁽¹⁾
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	2 360 cm ³
Puissance maxi	136 ch
Couple maxi	203 Nm à 4 000 tr/mn
Moteurs électriques	2 synchrones à aimants permanents
Puissance maxi AV/AR	85/100 kW (116/136 ch)
Couple maxi AV/AR	255/195 Nm
Batterie (capacité utile)	16,8 kWh
Transmission	4x4
Boîte	Auto., 1 rapport
Pneus	255/45 R20
Réservoir	53 litres
Dim. L x l x h, en m	4,72 x 1,87 x 1,76
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km 1. Malus au poids.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Mitsubishi Outlander 2.4 MIVEC PHEV Instyle+ 4WD (68 900 €*, 306 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux hybrides rechargeables d'environ 300 ch: DS 7 Plug-in Hybrid AWD Performance (71 300 €*, 360 ch), Hyundai Santa Fe plug-in Executive (66 200 €*, 253 ch), Kia Sorento 1.6 T-GDI Hybride Rech. Premium (63 800 €*, 253 ch), Mazda CX-60 2.5 E-Skyactiv PHEV Takumi Plus (71 300 €*, 327 ch), Renault Rafale E-Tech 4x4 Atelier Alpine (56 800 €*, 300 ch), VW Tayron 1.5 eHybrid R-Line Exclusive (67 700 €, 272 ch).

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

toujours douce et n'élève jamais la voix trop haut, d'autant qu'elle bascule souvent en mode électrique, pendant de courtes phases, sur la route et même

l'autoroute. A cette bonne insonorisation s'ajoutent des suspensions souples, qui contribuent à offrir un confort soigné, à défaut de rendre l'Outlander réactif et

précis dans les virages. La direction n'arrange rien à l'affaire: en plus de se montrer lourde, elle n'offre pas un excellent ressenti de la route. Dans tous les cas, le

SUV japonais privilégie la sécurité du comportement au dynamisme, ce à quoi contribue aussi sa transmission 4x4.

SUITE PAGE 40



POSTE DE CONDUITE



Les réglages électriques du siège conducteur (de série dès le deuxième niveau Invite+) permettent d'ajuster facilement sa position de conduite. Quand on l'a trouvée, les

commandes tombent naturellement sous la main. La sellerie est revêtue de cuir (de série) mais, trop ferme, elle pénalise le confort et n'offre pas un maintien optimal.

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

AIDES À LA CONDUITE



Toutes les aides à la conduite sont de série dès la finition d'entrée de gamme Invite. Même la conduite semi-autonome de niveau 2 est comprise dans la dotation.

Certaines, comme l'alerte de survitesse et de somnolence, manquent de discrétion et leur fréquence d'intervention trop élevée agace. Toutes apparaissent dans les nombreux menus et sous-menus du bloc d'instrumentation de 12,3". Leur déconnexion, à l'aide des petits boutons sur le volant, est fastidieuse.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	Série
Conduite semi-autonome (niveau 2)	Série

ÉCRAN TACTILE



Sa grande taille de 12,3"/31,2 cm, identique sur toutes les finitions, et sa bonne résolution facilitent la lecture des informations en conduisant. Les menus sont clairs et fluides dans l'ensemble. Seul le GPS est parfois peu réactif.

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

BIEN VU



Les vues de la caméra à 360° (série) facilitent les manœuvres. La position des roues par rapport au trottoir y apparaît bien.

RATÉ



Les aides à la conduite, trop intrusives, sont longues et fastidieuses à déconnecter, et cela doit se faire via les compteurs.



FINITION



Agréable à l'œil et au toucher, le similicuir de qualité qui habille de nombreux éléments de l'habitacle se montre élégant. Il se marie bien avec les inserts alu. Les ajustages sont précis. Quelques plastiques durs et à l'aspect quelconque, dans les parties basses, font moins chic.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Des boutons physiques, au milieu de la console centrale, évitent de passer par l'écran. Un réglage de la température est présent à l'arrière.

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

SYSTÈME AUDIO

De série, sur Instyle et Instyle+, le système hi-fi Yamaha offre un son clair et puissant. Tous les passagers disposent de prises USB.

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

RANGEMENTS



Pour un véhicule familial, les rangements font défaut. Et ceux présents, comme la boîte à gants ou celui situé sous l'accoudoir central, ne sont pas assez volumineux. Même les bacs dans les contre-portes sont peu pratiques.

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

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Confortable, richement équipé et garanti 8 ans, l'Outlander avance de bons arguments. Mais son appétit solide en mode hybride, selon nos premiers relevés, et son prix élevé ne l'aideront pas face à ses plus sérieux rivaux.

LES PLUS
Confort de suspensions
Insonorisation
Équipement, garantie 8 ans

LES MOINS
Prix, malus au poids
Consommation en hybride
Direction lourde

PHOTOS : F. GROUT



La nouvelle Renault 5

ÉLECTRIQUE

E-Tech Autonomie Confort
Iconic Cinq52 kWh - 150 ch - 320 km⁽¹⁾35 490 € / **31 490 €***

Cette semaine, nous avons confié la nouvelle Renault R5 électrique à trois propriétaires de véhicules équivalents. Alain, Gilles et Rémi nous livrent leurs impressions.

**ALAIN** Cadre dans le tourisme, Arcueil (94)Il possède une **Mini Cooper SE**
54 kWh Favoured
39 830 € - 218 ch - 320 km⁽¹⁾

Jolie, la R5, mais un ton en dessous de la Mini

Le design

Elle est jolie, cette R5 ! Ses proportions sont séduisantes et renvoient un côté sportif. Par leur design soigné et leurs reliefs, les feux arrière font très modernes. Je note juste que l'éclairage de jour situé sur le bouclier ne fait pas dans la discrétion. Mais ça reste un détail...

La vie à bord

Le coffre est plus grand que celui de ma Mini. Les portes arrière facilitent l'accès à la banquette. Je repère cependant des matériaux basiques, tant pour le ciel de toit que pour le plastique des portes. La sellerie sans cachet confirme aussi que Mini reste un ton au-dessus. C'est une histoire de goût, mais je ne suis pas fan de l'effet bloc du poste de conduite. Et ça ne profite pas à l'écran central, trop petit. A l'ère du tactile, notez aussi que ces boutons (volant et console) ne sont pas à 1. Autonomie moyenne.

la page. Enfin, quelle mauvaise idée cette commande de boîte derrière le volant (*photo*) !

**Au volant**

J'apprécie la douceur de suspension, très agréable, le silence typique des voitures électriques et la puissance suffisante du moteur. Cette R5 est plaisante à conduire ! Je ressens aussi un bon feeling au freinage. Néanmoins, malgré l'autonomie correcte, je trouve dommage de ne pas pouvoir augmenter la force de régénération. La fonction "One Pedal" prend pourtant tout son sens en circulation urbaine.

**GILLES** Directeur export, Chevreuse (78)Il possède une **Fiat 500e**
37 kWh La Prima
37 900 € - 118 ch - 230 km⁽¹⁾

Cette R5 est un véritable coup de cœur

Le design

Quel que soit l'angle de vue, cette Renault 5 affiche une allure très moderne, tout en me rappelant son aînée de l'époque. Chose nouvelle, elle exprime la sportivité mais également un certain standing. Ses magnifiques jantes participent d'ailleurs à son fort pouvoir de séduction.

La vie à bord

J'apprécie la présentation cosue de la planche de bord. Les lumières d'ambiance y ajoutent un bel effet (*photo*). L'ergonomie



des commandes de la console et la zone de recharge sans fil

du téléphone sont bien pensées. Malgré ma grande taille, je trouve naturellement ma position au volant. Les places arrière, quant à elles, ne serviront qu'aux trajets courts... En revanche, sachant que j'utilise souvent le coffre, la R5 marque encore un point, d'autant plus que le câble de recharge ne vient pas l'encombrer : il dispose d'un logement sous le plancher !

Au volant

Ce levier de commande de transmission est particulier... Je relève que la direction est nettement plus souple ici que sur ma Fiat. Idem pour le confort global. Le moteur se montre énergique, avec cet agréable effet d'accélération instantanée en mode Sport. Mais la faible régénération ne suffit pas pour éviter d'utiliser le frein dans les bouchons. Avec cette sensation de conduite ouatée, la R5 l'emporte toutefois.



A l'unisson avec nos deux autres testeurs du jour, Alain apprécie le design de la nouvelle Renault 5. Selon lui, les lignes plus travaillées et sculptées que celle de sa Mini expriment un joli tempérament sportif. A l'arrière, il est particulièrement sensible à l'effet de chute du hayon et au graphisme en relief des feux.



Par rapport à la Fiat 500e de Gilles, le gabarit supérieur de la R5 (3,94 m de long contre 3,64) lui permet d'offrir un coffre bien plus profond. De plus, un compartiment sous le plancher est dédié au rangement du câble de recharge.



RÉMI Cuisinier, Charmont-en-Beauce (45)

Il possède une **Peugeot E-208**
48 kWh GT
39300 € - 156 ch - 305 km⁽¹⁾



C'est le succès assuré pour la R5 !

Le design

J'adore cette R5 ! Son design et l'expression des optiques reproduisent bien le look de la version originale. Les jantes sont tout aussi réussies. Le détail du "5" lumineux enchâssé dans le capot (et indiquant le niveau de batterie) est à la fois sympa et utile. Bref, j'ai le coup de cœur !

La vie à bord

Outre leur motif typé années 1970, les sièges sont confortables et épousent bien le corps. Volant et planche de bord sont également stylés. Autre bon point : les touches de clim' type "piano", similaires à celles de mon E-208. Et je note que le GPS (sous licence Google) de la R5 est bien plus réactif. Après, en chipotant un peu, j'aurais apprécié un volet pour cacher le rangement du bas de console. Et, citadine oblige, il ne faut pas trop en demander aux places arrière. En revanche, le

rangement sous le coffre pour le câble est appréciable (photo).



Au volant

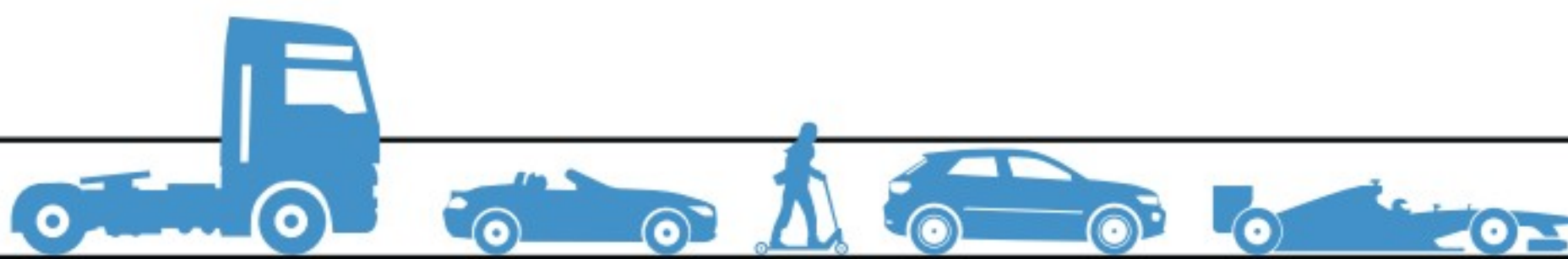
Sans faire de miracles, l'autonomie est meilleure que celle de ma Peugeot. La douceur de conduite fait, elle, jeu égal, tout comme l'agréable sensation de poussée instantanée de l'électrique. Cependant, le feeling de la route est plus plaisant dans la Renault. Peut-être est-ce l'effet séduction de la 5 qui joue aussi ? En tout cas, il est bien difficile pour moi de résister à ce charme, d'autant que son tarif la rend encore plus attrayante face à l'E-208 !



Lors de sa visite du Mondial de l'automobile 2024, Rémi avait flashé sur la nouvelle Renault 5. Cet essai grandeur nature lui permet aujourd'hui de nous confirmer tout le bien qu'il en pense en matière d'agrément de conduite.

Le bilan Carton plein pour la "Cinq" !

Rares sont les autos qui produisent autant d'enthousiasme chez nos lecteurs. Il faut dire que la nouvelle R5 apparaît non seulement sexy, mais également aboutie : look et ambiance à bord jouent la carte émotionnelle, tandis que le système d'infodivertissement est au top. Agile, performante et étonnamment douce sur la route, elle remporte la palme de l'homogénéité et dispose d'une autonomie parmi les meilleures chez les citadines électriques. Enfin, si la R5 n'est pas donnée en finition Iconic Cinq, sa dotation se montre ultra-complète.



Toyota Sequoia Le plus gros SUV de Toyota abandonne définitivement son V8

i-Force Max Hybrid Limited - 437 ch - 70 770 \$ (tarif aux Etats-Unis, soit environ 65 500 €)



PHOTOS : N. LEACH PROFFER / TOYOTA

Le géant "vert" nippon

Le gabarit du nouveau Land Cruiser (voir Auto Plus n° 1906) vous semble déjà déraisonnable? Outre-Atlantique, la marque propose pourtant des SUV encore plus imposants. Le must en la matière se nomme Sequoia et mesure 5,29 m. Cette force de la nature s'en remettait jusqu'alors, comme la plupart de ses rivaux, à un gros V8 pour déplacer ses 2,8 tonnes. Mais, même au pays du pétrole roi, la chasse au CO₂ est devenue un enjeu. Désormais, le Sequoia a donc recours aux services d'un bloc full hybride. Nous parlons tout de même ici d'un V6 3.5 flanqué d'une paire de turbos, capable d'envoyer 437 ch aux quatre roues. Si les reprises sont franches et la sonorité envoûtante, ce mastodonte n'a, évidemment, rien d'un sportif. Mais quel confort!

Outre des mensurations intérieures plus que généreuses pour huit personnes, les suspensions et les pneus à flanc haut font totalement oublier les déformations de la chaussée. Quant à la malle, elle dépasse les 600 dm³... lorsque les trois rangées de sièges sont en place! Conduit à un rythme de sénateur, ce Toyota révèle un comportement routier parfaitement sécurisant. A bord, il sort le grand jeu, même si les matériaux, y compris le cuir des sièges, ne sont pas au niveau de ce qu'offrent les rivaux européens. Consolation, la liste des équipements de série est aussi longue que la ligne droite d'une *highway*, et l'engin (hors mécanique et batterie) est garanti... trente ans! Mais gare à son appétit, souvent supérieur à 15 l/100 km.

Cédric Moranaïs



LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	NC
Accélération 0 à 100 km/h	6s8
Consommation cycle mixte	11,7 l/100 km
Poids	2790 kg

LA TECHNIQUE

Moteur biturbo-essence	6 cylindres en V, 24S
Cylindrée	3445 cm ³
Puissance maxi	437 ch à 5200 tr/mn
Couple maxi	649 Nm à 2400 tr/mn
CO ₂ /Malus	273 g/km / Non applicable
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 10 rapports
Pneus	265/60 R20
Réservoir	85 litres
Dim. L x l x h, en m	5,29 x 2,02 x 1,89
Durée de garantie	30 ans ou 36 000 miles ⁽¹⁾

Le verdict **Auto Plus** **Intéressant**

1. Soit 57 900 km.



A l'image des lignes extérieures, le dessin de l'habitacle fait dans le massif. Très lisible, la tablette tactile de 14"/35,6 cm est d'une complexité inouïe à utiliser, tant les menus sont peu intuitifs.



A bord, l'espace ne manque pas, y compris au troisième rang (photo). Et même lorsque toutes les places sont occupées, le coffre peut toujours embarquer une quantité impressionnante de bagages.

J'ADHÈRE AU CLUB ET J'EN PROFITE

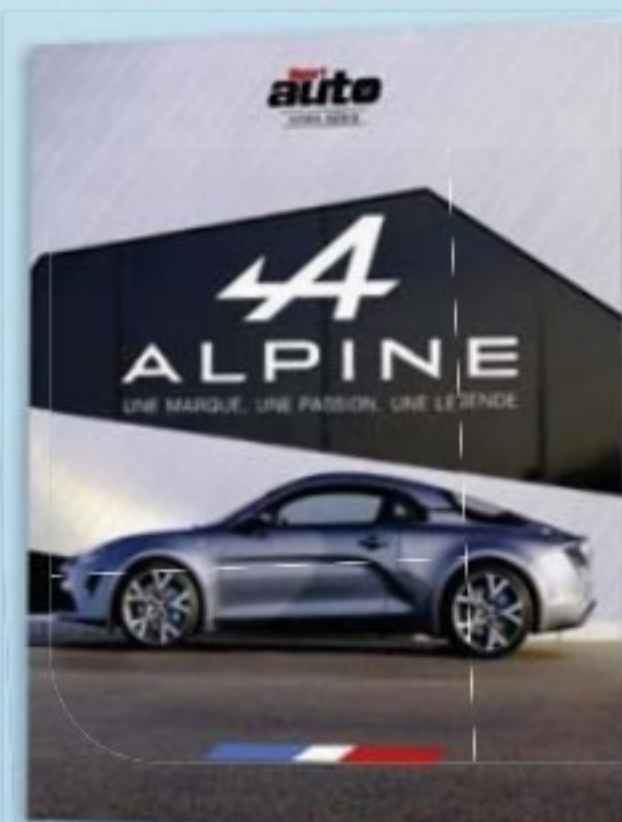
**+ DES ENTRÉES GRATUITES
À MES SALONS PRÉFÉRÉS**

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

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

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

**2€
,67
SEULEMENT*
par mois**



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

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



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

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

Je souscris au Club Auto Plus*

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

Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail :

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

#M047 #D1674720

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057. * Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). ** À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 30 juin 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à dpo@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/fr>*** Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.





UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Câbles de démarrage 25 mm² Ultimate Speed

PHOTOS : Y. LEBEVRE



Câbles de démarrage 25 mm² et 3,50 m
Ultimate Speed, vendus dans les magasins
Lidl à 12,99 €.

Une batterie de démarrage 12 V perd progressivement en performance avec le temps et peut un jour se révéler trop faible pour lancer le moteur. Des câbles de démarrage permettent de se dépanner en les reliant à la batterie d'un autre véhicule. Lidl, connu pour ses prix agressifs, propose les modèles Ultimate Speed à 12,99 €. Un tarif très compétitif!

Comment ça marche ?

D'un diamètre de 25 mm² avec une longueur annoncée à 3,50 m (3,45 m mesurés), ils sont prévus pour des moteurs essence jusqu'à 5,5 l et diesel jusqu'à 3 l. Leur particularité : un petit boîtier intégré absorbe les pics de tension. Ceux-ci surviennent lors de variations brutales de courant, par exemple si

l'on débranche trop tôt, avec un risque pour l'électronique. L'éclairage à leds de chaque pince, alimenté par trois piles LR44 (fournies), facilite leur placement dans l'obscurité. Le fabricant annonce également un noyau aluminium-cuivre, ce qui signifie que l'âme du câble est en aluminium, recouvert d'un enrobage de cuivre.

Au final

Les câbles font le job. Dommage que l'âme soit en aluminium, moins conducteur que le cuivre, ce qui peut entraîner échauffements et pertes de courant. Enfin, si les pinces tiennent bien sur les bornes, leur plastique manque de rigidité et vrille sous pression, ce qui laisse craindre une durabilité limitée. Mais, à ce prix, difficile d'en demander plus...

Bien ● ● ● ● Moyen ● ● ● ● Décevant ● ● ● ●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

La transmission intégrale

1



RENAULT

La transmission intégrale, avec **1** ou sans **2** liaison mécanique entre les essieux, aide à faire passer le couple au sol quand les conditions d'adhérence se dégradent.

Si vous roulez dans des conditions d'adhérence réduites (neige, pluie, boue...), la transmission intégrale sera d'une grande aide. Quel est son mode de fonctionnement ?

Comment ça marche ?

Que vous conduisiez une voiture sans permis ou une super sportive, le seul contact avec le sol se résume à la partie

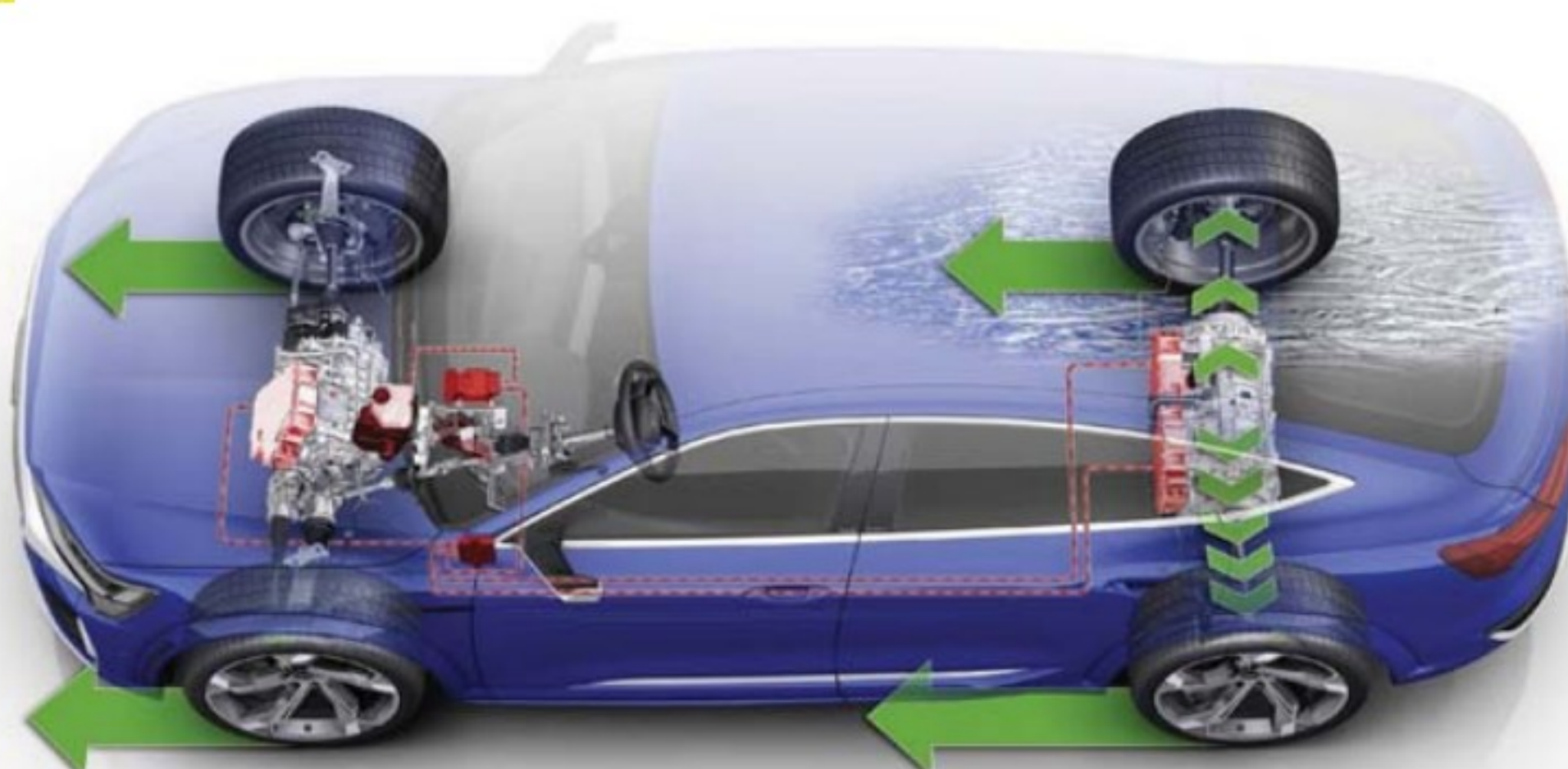
inférieure des pneus, soit à peu près la surface de... quatre cartes postales ! Avec deux roues motrices, on n'utilise que la moitié de cette surface pour transmettre le couple, ce qui suffit dans la plupart des cas. En cas de conditions d'adhérence précaires, ou si le couple à passer est trop important (comme sur les sportives), il sera utile de doubler la surface en

contact en motorisant aussi les autres roues. La solution "traditionnelle" est d'installer un arbre de transmission entre les essieux, avec un différentiel central qui assure la répartition du couple. L'autre option, de plus en plus prise, car elle s'intègre bien à une chaîne de traction hybride ou électrique, consiste à ajouter un moteur électrique sur le deuxième essieu.

A l'usage

Les transmissions intégrales sont souvent gérées de façon transparente pour le conducteur. Certaines permettent d'ajuster la répartition du couple entre les essieux, pour favoriser les performances en tout-terrain (blocage du différentiel central) ou pour augmenter l'agilité (en envoyant plus de couple à l'arrière ou sur l'une des deux roues AR).

2



AUDI



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

LE TUTO

Par J. Palaz



30 mn

Difficulté



Comment éliminer la buée d'un phare

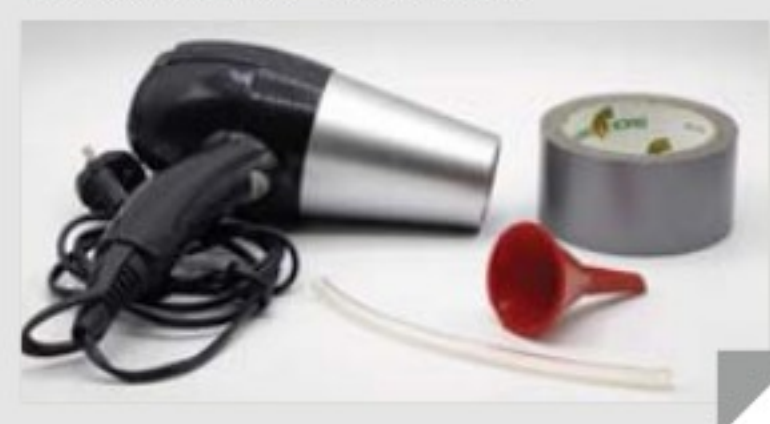
Petite cause, grands effets ! Un simple défaut d'étanchéité peut invalider le contrôle technique. Mais avant de remplacer l'optique complète, voici la méthode pour traquer la faille et faire disparaître l'humidité emprisonnée.

AVANT DE VOUS LANCER...

- L'humidité présente dans l'optique a plusieurs conséquences. Outre l'échec au contrôle technique, elle réduit l'éclairage et modifie le spectre lumineux. À terme, elle peut faire apparaître de la rouille sur le réflecteur ou oxyder les contacts électriques. N'attendez pas la veille du contrôle pour vous attaquer au problème.
- Si vous êtes pris au dépourvu et que vous n'avez pas le temps de procéder au désembuage "maison", rouler avec les phares allumés fera chauffer l'air à l'intérieur et disparaître la buée. Attention, cette technique est valable pour les ampoules halogènes, qui montent 3 à 5 fois plus en température que les leds ou celles au xénon.
- Les longues immobilisations en extérieur ou les lavages haute pression à répétition mettent à mal l'étanchéité des optiques. Si, après avoir remplacé les caches anti-poussière et contrôlé les événements, le phénomène persiste, il faut envisager un remplacement complet. Le passage chez un pro sera parfois nécessaire pour déposer le pare-chocs.

CE QU'IL VOUS FAUT

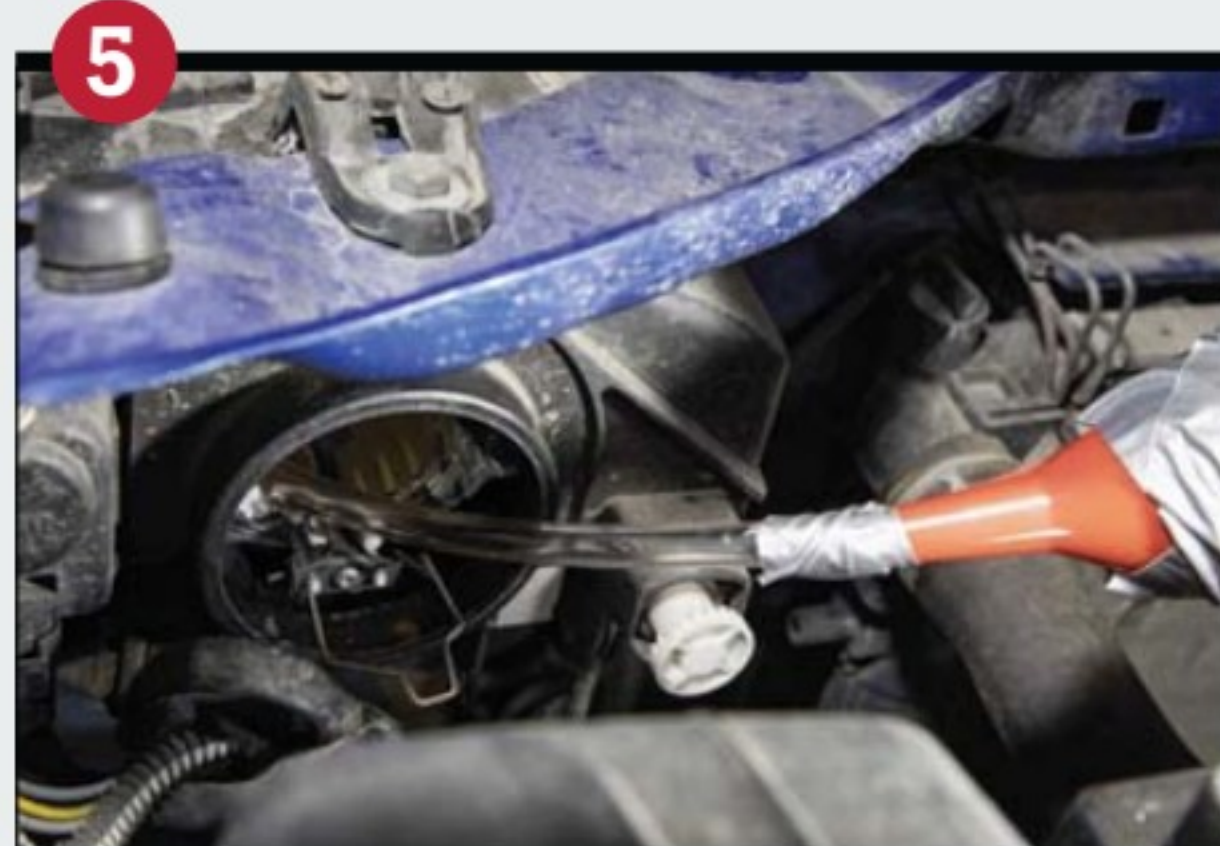
- Entonnoir : 1 €
- Tuyau d'air : 2 €
- Adhésif américain : 5 €
- Et un sèche-cheveux



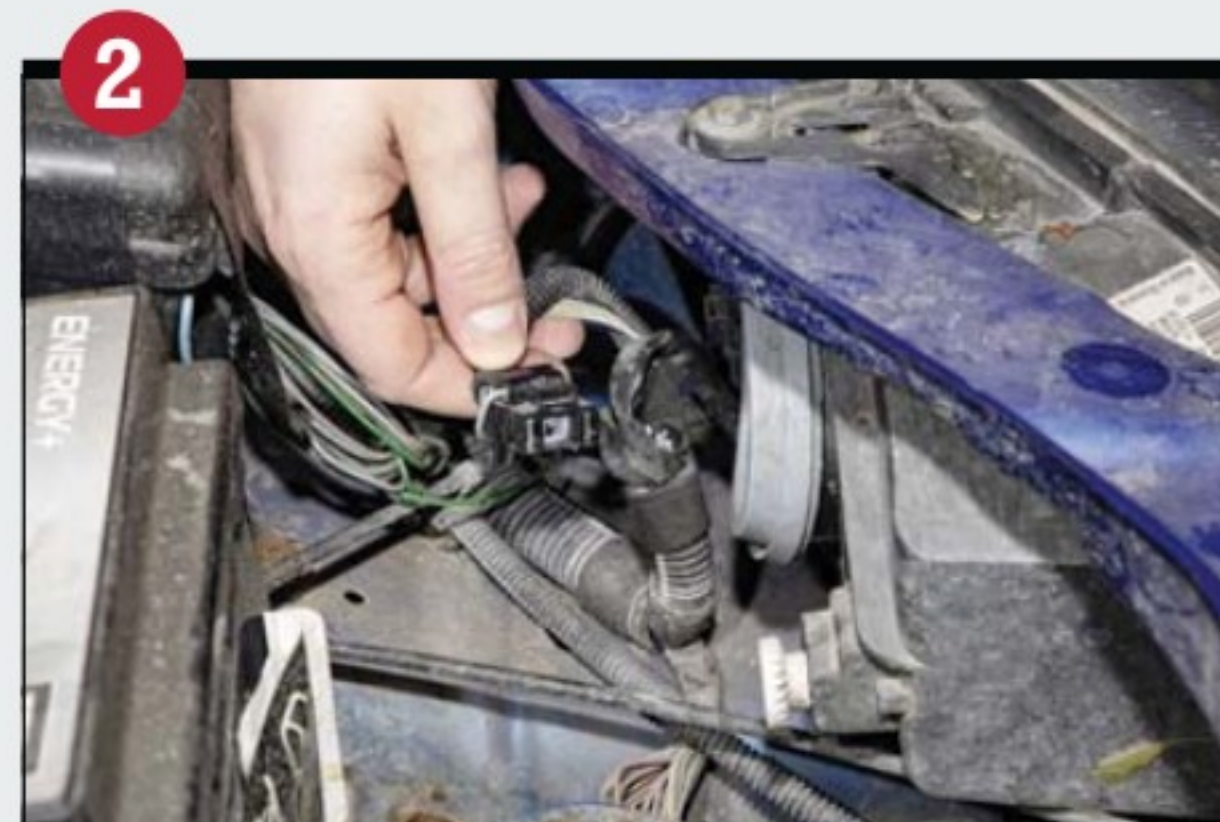
Fabriquez votre chasse-buée. Pulser de l'air chaud dans le phare est le meilleur moyen de se débarrasser de la buée. Pour ce faire, rien de tel qu'un sèche-cheveux. Et, pour acheminer l'air dans le bloc optique, fixez de manière étanche un entonnoir à la sortie du sèche-cheveux avec du scotch américain. Puis emmanchez sur ce dernier un morceau de tuyau.



Vérifiez l'état du cache. Aussi appelé capuchon anti-poussière, cet élément en caoutchouc souple subit manipulations, variations de températures, vibrations, etc. Si son positionnement n'est pas en cause, inspectez-le pour déceler une déchirure ou une déformation. Et, le cas échéant, remplacez-le (10 € pièce en moyenne).



Éliminez la buée. Enlevez l'ampoule, en prenant soin de ne pas toucher le bulbe avec les doigts, et déposez-la dans un chiffon doux. Ensuite, insérez le tuyau dans le bloc optique et mettez le sèche-cheveux en marche sur la position air chaud la plus basse. La montée en température va, petit à petit, faire évaporer l'humidité.



Accédez au phare. Pour passer votre tuyau, il faut déconnecter l'alimentation de l'ampoule, et retirer le cache d'étanchéité. Avant cela, regardez s'il avait été correctement mis en place lors du dernier remplacement d'ampoule. Si ce n'est pas le cas, vous avez, à coup sûr, identifié la source du problème et n'aurez qu'à soigneusement le remonter une fois le désembuage effectué.



Inspectez les événements. Les feux avant sont tous munis d'une valve qui permet de faire varier la pression à l'intérieur du phare et d'évacuer l'humidité. Si elle est obstruée, celle-ci ne peut s'échapper. A contrario, si la mousse dans le tuyau est absente, elle s'engouffre. Dans ce cas, il faudra y mettre un petit morceau de mousse.



Appréciez le résultat. Par transparence, aidez-vous d'une lampe pour vérifier que toute la buée a bien disparu. Si besoin, recommencez l'opération. Sinon, remontez l'ampoule et refermez le cache avec soin. Si la situation vous le permet, allumez les feux face à un mur pour apprécier la netteté du faisceau de lumière et, si nécessaire, le régler.

A. SAUNIER

PHOTOS : L. LACOSTE

Acheter une voiture d'occasion



Rubrique coordonnée par
Pierre-Louis Champeaux

PETITS M

Visio
sup



N. SOLER

Une Audi A3 plutôt qu'une A1



A. SAUNIER

PH. TISSIER / PILOU

LE BON CHOIX Un 1.2 TFSI 110

Essence ■ 6 CV ■ 110 ch ■ 176 km/h ■ 6,8 l/100 km ■ 363 dm³



L'A1 Sportback plaît, et les vendeurs le savent. L'entrée de gamme de l'A3 Sportback (4,31 contre 3,98 m de long) pourrait bien être la bonne alternative. Si elle se montre logiquement plus vaste, elle se distingue aussi par sa finition encore plus lchée et sa dotation un brin moins pingre. Il faudra toutefois délaissier l'Attraction au profit de l'Ambiente pour disposer du Bluetooth et de la clim' bizona. Sous le capot, l'une comme l'autre doivent attendre 2015 et l'arrivée du 1.2 TFSI à courroie (l'ancien bloc à chaîne était fragile) pour bénéficier d'une fiabilité rassurante. Délivrante 110 ch d'office sur l'A3, il se révèle déjà agréable à mener et peu vorace en carburant. Une combinaison que l'on retrouve au prix d'une A1 TFSI 95 équivalente en occasion.

→ Vu une Ambiente de 2015 avec 136000 km à 10990 €

Une Citroën C4 Cactus plutôt qu'une C3



N. SOLER

F. GROUT

LE BON CHOIX Un 1.6 BlueHDi 100 BVM6

Diesel ■ 5 CV ■ 100 ch ■ 173 km/h ■ 5,1 l/100 km ■ 405 dm³



Chez Citroën, la C3 est l'une des rares à voir ses cours se maintenir en occasion. A l'inverse, la C4 Cactus a sombré dans l'oubli, surtout depuis son restylage début 2018. Résultat, des prix inférieurs à ceux de la citadine. En corrigeant ses défauts de jeunesse (abandon de la banquette monobloc et des vitres arrière fixes au profit de dossiers 2/3-1/3 et de fenêtres entrebâillantes), la Cactus a gagné en polyvalence sans perdre en confort. Côté moteurs, les 1.2 PureTech affichent des tarifs alléchants mais leur courroie fragile rend l'achat risqué. En diesel, le 1.6 BlueHDi a un meilleur bilan, malgré des avaries du système d'AdBlue: si le voyant s'allume, alors que le niveau est bon, fuyez! A noter, il se dote d'une boîte 6 au printemps 2018.

→ Vu une Feel Business de 2019 avec 125000 km à 8490 €

Une Dacia Logan plutôt qu'une Sandero



PHOTOS: N. SOLER

LE BON CHOIX Un 0.9 TCe 90

Essence ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 170 km/h ■ 6,9 l/100 km ■ 497 dm³



D'accord, sa soute de presque 500 dm³ n'en fait pas un premier prix de beauté, mais elle est utile au moment de partir en vacances. La Logan a aussi le mérite de diminuer la mise de départ. Car cette quatre portes se vend moins bien que sa petite sœur, la Sandero, et se trouve donc à des tarifs inférieurs. Autant de bonnes raisons qui poussent à viser une version "haut de gamme", mue par le 0.9 TCe de 90 ch en finition Lauréate. Plus sobre que le 1.2, ce trois cylindres délivre des performances nettement plus convaincantes et supporte mieux la charge. En Lauréate, l'indispensable climatisation est enfin de série, tout comme les antibrouillards et le volant réglable en hauteur. Si vous roulez beaucoup, les 1.5 dCi de 75 et 90 ch sont deux bons choix.

→ Vu une Lauréate de 2013 avec 149000 km à 3990 €

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

MODÈLES SURCOTÉS

Prenez la catégorie supérieure !

Prisés des acheteurs, les modèles citadins affichent des cours souvent élevés en seconde main. A tel point qu'il peut être judicieux de passer à l'échelon supérieur. A la clé, des prestations en hausse et une mise de départ stable, voire... en baisse !

Une Ford Focus plutôt qu'une Fiesta



C. MARTIN

N. SOLER

LE BON CHOIX Un 1.0 EcoBoost 125

Essence ■ 7 CV ■ 125 ch ■ 182 km/h ■ 6,9 l/100 km ■ 406 dm³

Si l'ancienne Fiesta n'est pas la citadine la plus surcotée, sa grande sœur, la Focus, réussit l'exploit d'être encore moins chère dans les annonces. Un gain d'environ 10 % qui permet, en outre, d'accéder plus facilement à la déclinaison de 125 ch du 1.0, et ainsi de profiter d'une boîte à 6 rapports. En visant un modèle retouché (fin 2014), on limite les risques de défaillance de la pompe à eau, dans tous les cas à changer avec la courroie de distribution (tous les 10 ans). A bord, toutes deux souffrent d'une ergonomie un brin compliquée et d'une habitabilité arrière décevante, la Focus étant logiquement moins mal lotie que la Fiesta. En Titanium, la dotation est généreuse avec jantes alu, GPS, radar de recul, clim', phares et essuie-glaces automatiques.

➔ Vu une Titanium de 2015 avec 136000 km à 6990 €



Une Mini Clubman plutôt qu'une Hatch



MINI

Y. LEFEBVRE

LE BON CHOIX Une Cooper

Essence ■ 7 CV ■ 136 ch ■ 196 km/h ■ 7,5 l/100 km ■ 372 dm³

Née sous la forme d'une déclinaison break de la Mini R56 en 2007, la Mini Clubman est devenue une berline compacte courant 2015, conservant simplement ses portes de coffre battantes. Une formule originale qui n'a pas connu le même succès que la Hatch classique, et s'échange aujourd'hui à moindre coût. Elle profite pourtant du même accès aisé à bord que la Hatch cinq portes tout en comportant un coffre plus vaste et un profil plus séduisant. Sous le capot, les moteurs sont les mêmes : le 1.5 essence de la Cooper offre le meilleur compromis performances/sobriété. Là aussi, la dotation reste chic, et il faudra viser les autos enrichies du pack Chili (climatisation, phares et essuie-glaces automatiques).

➔ Vu une Cooper Chili de 2016 avec 133000 km à 9990 €



Un Nissan Qashqai plutôt qu'un Juke



N. SOLER

Y. LEFEBVRE

LE BON CHOIX Un 1.3 Mild Hybrid

Essence ■ 7 CV ■ 140 ch ■ 192 km/h ■ 7,1 l/100 km ■ 508 dm³

Vous visez un Juke 2 mais son 1.0 DIG-T manque un peu de tonus à vos yeux ? Jetez un œil sur les annonces de Qashqai 3 ! Alors que le "petit" demande au moins 20000 € en version hybride de 145 ch (contre 15000 € avec le 1.0 de 117 ch, un peu juste sur route), le "grand" réclame autour de 17000 € à puissance équivalente. On y gagne en qualité de vie à bord, avec une habitabilité très supérieure et une finition plus soignée. En contrepartie, la présentation est plus classique. A l'usage, la micro-hybridation qui équipe le 1.3 permet de limiter la surconsommation à 0,7 l/100 km par rapport au Juke. Et à niveau de finition identique, comme l'Acenta et son dérivé Business, le Qashqai offre la clim' auto. et l'accès mains libres en plus.

➔ Vu un Business de 2021 avec 73000 km à 17490 €



Acheter une voiture d'occasion

Une Peugeot 308 plutôt qu'une 208

2



N. SOLER

N. SOLER

LE BON CHOIX Un 1.6 HDi 92

Diesel ■ 5 CV ■ 92 ch ■ 171 km/h ■ 5,4 l/100 km ■ 451 dm³



Difficile de conseiller un bloc essence, le 1.2 étant aussi inévitable que peu fiable. En diesel, les modèles les plus anciens sont les plus solides. Notamment avec le 1.6 de 92 ch, déjà performant et très sobre. Autour de 6000 €, vous trouverez plus de 308 que de 208, surtout en écartant les versions société à deux places seulement. Et si l'encombrement extérieur (4,58 contre 4,25 m en berline) n'est pas un problème, le break SW s'offre à vous au même prix ! A l'usage, le toucher de route maison et le confort restent exemplaires dans tous les cas. La 308 reprend l'avantage au chapitre équipement, avec une version Business qui comprend le GPS, la caméra de recul, les jantes alu, ainsi que la clim', les phares et les essuie-glaces auto. de série. En essence, il faudra traquer le 1.6 THP 125.

→ Vu une Business de 2014 avec 158000 km à 5990 €

Une Renault Megane plutôt qu'une Clio

2



N. SOLER

RENAULT

LE BON CHOIX Un 1.5 dCi 90

Diesel ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 170 km/h ■ 5,5 l/100 km ■ 451 dm³



Présente en masse dans les annonces, la Megane 3 est totalement éclipsée par sa remplaçante et les stars de la gamme que sont les Clio et Captur. Résultat, des tarifs au ras des pissenlits, souvent inférieurs à ceux de la citadine du Losange. Avec 5000 €, on a accès à quantité de dCi 90 "phase 2" (2012 – 2013) au kilométrage raisonnable, prêtes à rendre encore de fiers services. Si vous roulez souvent sur l'autoroute, l'idéal sera de trouver la version 110 ch ou une dCi 95 (apparue début 2014 avec les retouches de la "phase 3"), les deux réclamant une rallonge de 1000 €. Coté finitions, le bon plan est à chercher parmi les Business, nombreuses et dotées du radar de recul et du GPS qui font défaut à la Zen sans majoration du tarif. Là aussi, un break Estate ne coûtera pas forcément plus cher.

→ Vu une Business de 2013 avec 156000 km à 4990 €

Une Toyota Auris plutôt qu'une Yaris

1



N. SOLER

N. SOLER

LE BON CHOIX Un 136h

Hybride ■ 5 CV ■ 136 ch ■ 184 km/h ■ 5,7 l/100 km ■ 367 dm³



Dans le sillage des Prius, les Yaris hybrides affichent des cours très élevés en occasion. La mise de départ minimale pour un opus 3 avec moins de 160000 km se situe à 8000 €. Des tarifs qui poussent à s'intéresser à sa grande sœur, l'Auris, pas plus onéreuse en seconde main. Ses prestations sont pourtant un cran au-dessus : performances, espace intérieur, finition (même si le niveau reste assez décevant...), le seul chapitre où l'Auris ne domine pas sa sœur dans les grandes largeurs est la sobriété, avec un appétit majoré de (seulement) 0,4 l/100 km. En prime, elle se montre très complète dès la finition Dynamic, avec jantes alu, accès mains libres, phares, essuie-glaces et clim' automatiques. Dans les deux cas, la fiabilité est tout simplement exemplaire.

→ Vu une Dynamic de 2014 avec 153000 km à 9490 €

Un Volkswagen Tiguan plutôt qu'un T-Roc

1



A. SAUNIER

N. SOLER

LE BON CHOIX Un 1.4 TSI 125

Essence ■ 7 CV ■ 125 ch ■ 180 km/h ■ 7,6 l/100 km ■ 610 dm³



Gros succès en neuf, le T-Roc se maintient à des prix élevés en seconde main. Et si son grand frère, le Tiguan, a connu une destinée similaire en concession, il est aujourd'hui supplanté par son remplaçant, faisant baisser les prix de l'opus 2. D'emblée, celui-ci séduit par sa qualité de fabrication quand le T-Roc déçoit sur ce plan. L'habitacle réussit à être encore plus vaste, au prix d'une longueur atteignant 4,49 m. Sur cette série Sound (et la Connect, très proche), très répandue, la banquette coulissante, le GPS et les jantes alu de 17" rendent l'engin aussi pratique que séduisant. Et avec le bloc 1.4 essence d'entrée de gamme, l'étonnante disponibilité du moteur et sa frugalité en font un excellent choix pour ceux qui parcourent moins de 15000 km par an.

→ Vu un Sound de 2018 avec 105000 km à 14990 €

Hyundai i20

Pourquoi utiliser sa garantie comme un argument commercial si c'est pour refuser de l'appliquer en cas de souci ? C'est la question que se pose Jean-Jacques Lisiak après ses déboires avec Hyundai.



SYLVAIN BORDIER / ANDIA

703 € à payer pour un défaut de sellerie à 5 700 km !

Cela fait maintenant un an que Jean-Jacques Lisiak, d'Épineuil (89), est tombé sur une annonce qui a immédiatement attiré son attention. Le concessionnaire Hyundai de son département mettait alors en vente une i20 N de démonstration, immatriculée pour la première fois en décembre 2023 et dont le compteur n'affichait que 15 km. Une aubaine pour notre lecteur, qui ne tarde pas à céder à la tentation car il a toujours rêvé de posséder une vraie GTI.

Jean-Jacques va cependant déchanter à peine quelques mois plus tard. Alors que l'auto n'a que 5 700 km, il constate en effet que le similicuir qui habille en partie les sièges avant est déjà en piteux état.

Garantie ? Oui, et alors ?

Interrogé sur ce problème, le concessionnaire reconnaît que la sellerie de cette i20 présente un défaut. A son niveau, il ne peut toutefois que présenter à son client un devis pour le remplacement, dans un premier

temps, des habillages du siège conducteur. Jean-Jacques tombe de sa chaise en apprenant que Hyundai refuse d'effectuer cette réparation à ses frais alors que son i20 est toujours couverte par la garantie constructeur (5 ans avec kilométrage illimité chez Hyundai) et que cette intervention est chiffrée à 2 227 €. Pour la marque, la sellerie est une pièce d'usure et, à ce titre, exclue du contrat de garantie. Elle accorde tout de même un rabais de 68 % à son client.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

L'imagination de certains services clients lorsqu'il s'agit de se soustraire au paiement d'une facture semble sans limite. Sauf dans le cas d'un usage inapproprié, ce qui n'est ici pas le cas, la sellerie d'une voiture ne peut pas être assimilée à une pièce d'usure, surtout lorsque l'auto a à peine plus de 1 an et seulement 5 700 km. Même si le contrat Hyundai exclut cet élément de ceux pris en charge, la marque doit, au titre de la garantie contre les vices cachés, effectuer gracieusement cette intervention.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Peugeot 208

Conduit fondu

Visiblement exposée à une trop forte chaleur, une durit de ma 208

1.2 PureTech 130 de 2022 (34 200 km) s'est mise à fuir. Le devis de 405 € n'a été pris en charge qu'à hauteur de 5 % par Peugeot...

Marine Denis, 77940 Noisy-Rudignon

NOTRE CONSEIL Voilà une "plaisanterie" qui rappelle le dossier du Peugeot 5008 de Pierre Schnoeller (voir Auto Plus n° 1912). Qu'un grand constructeur ose proposer un geste aussi ridicule est honteux. D'autant que, dans votre cas, l'âge et le kilométrage de votre 208 justifient un remboursement intégral. Mettez immédiatement Peugeot en demeure par lettre recommandée avec AR.

Seat Leon

Sélecteur capricieux

Je possède une Leon 1.5 eTSI 150 de 2021. A la suite de l'allumage d'une alerte au tableau de bord, mon concessionnaire a changé le sélecteur commandant la boîte DSG. Grâce à un geste de Seat, j'ai payé 478 € sur un devis de 1 362 €, soit - 65 %.

Jean-Michel Bureau, 45700 Vimory

NOTRE CONSEIL Dans le cas d'une transmission automatique ou, comme c'est le cas de votre Leon, robotisée, le sélecteur de boîte est un composant 100 % électronique. A ce titre, il est donc censé avoir une durée de vie de 250 000 km. Votre Leon ayant moins de 5 ans et moins de 80 000 km, Seat doit payer la totalité de la facture.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Volkswagen a payé 64 % de l'embrayage

C'est une heureuse surprise qui attendait Yvette Guiziou, de L'Hôpital-Camfrout (29), dans sa boîte mail il y a quelques jours. Cette lectrice prenait alors connaissance d'un message de Volkswagen concernant le remplacement de l'embrayage (1 489 €) de sa Polo 1.0 MPI 80 de 2020. Bien que cette auto n'ait que 60 300 km, la marque refusait jusqu'alors toute participation. Il aura suffi que nos experts prennent en charge ce dossier pour que Volkswagen revienne à la raison et paie 64 % de la facture.



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.

Y. LEFEBVRE



BIEN CHOISIR UN...

Kia Sportage (2021-...) à boîte auto. à moins de 25 000 €

Avec ce cinquième opus, le Kia Sportage compte désormais parmi les stars des SUV compacts. Ses tarifs ayant toutefois de quoi rebuter en neuf, voyons ce qu'il propose en seconde main.

Disons-le d'emblée, l'actuelle génération du Sportage est bien née. Kia s'est attelé à soigner le style de son modèle phare, ainsi que sa présentation intérieure. La dotation de série est complète et à la page avec, par exemple, la connexion sans fil Android Auto et Apple CarPlay. Par ailleurs, le Sportage exploite bien son beau gabarit (4,52 m), offrant ainsi un espace généreux aux passagers. Dans ce sens, retenez aussi que ce SUV à vocation familiale préfère le confort au dynamisme du com-

portement. Seulement voilà, en 2025, l'entrée de gamme d'un Sportage neuf tutoie les 40 000 €. S'orienter vers un modèle d'occasion, vendu au bas mot 15 000 € de moins, a donc de quoi tenter ! D'autant que la garantie Kia de 7 ans (ou 150 000 km) couvre les plus anciens modèles jusqu'en décembre 2028.

L'étendue des motorisations fait également partie de ses atouts : essence, diesel, hybride ou hybride rechargeable, il y en a pour tous les goûts ! Reste que s'ils sont tous accessibles dans

une fourchette de prix comprise entre 22 000 et 25 000 €, le type d'utilisation (ville, route ou autoroute) oriente également le choix de la motorisation.

Bien définir ses besoins

Retenez déjà que seul le bloc essence 1.6 T-GDi 150 MHEV (micro-hybride) était livré avec une boîte manuelle. En finition de base Motion, c'est lui qui permet d'accéder au Sportage dès 22 000 €. La version à boîte auto. n'est, elle, disponible qu'à partir du troisième niveau Design. Conséquence, les prix grimpent de 3 000 €. Le diesel 1.6 CRDi 136 MHEV, lui aussi micro-hybride, est surtout pertinent pour les gros rouleurs, qui font beaucoup d'autoroute. Un terrain où il reste le champion de l'économie de carburant. Il est

cependant peu présent dans les annonces et s'affiche à partir de 23 000 €.

A l'inverse, le 1.6 T-GDi 230 Hybride représente la majorité de l'offre en occasion. En plus d'un net gain de puissance, à kilométrage égal en diesel, il coûte environ 1 000 € de moins. Et, hormis sur autoroute, sa consommation soutient la comparaison en ville et sur route. Un bon choix pour les trajets du quotidien, avec quelques départs en vacances dans l'année. Enfin, le 1.6 T-GDi 265 Hybride Rechargeable permet cette fois de rouler en mode électrique pendant 50 km. En revanche, une fois la batterie vide, le poids élevé joue sur l'appétit. Il faudra donc recharger régulièrement cette version, encore rare dans le budget.

Par Guillaume Jean

Outre le style moderne de la planche de bord, la lisibilité des écrans et les vastes zones de rangement réparties sur la console centrale s'apprécient au quotidien.



Nombre de places : 5



Volume : 510 dm³

Le Sportage figure parmi les SUV compacts les plus accueillants aux places arrière. Hormis un seuil un peu haut, le coffre répond également à un usage familial. A noter, il perd 40 dm³ en version hybride rechargeable.

PHOTOS : N. SOLER

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

■ Réservée aux 1.6 T-GDi 150 et 1.6 CRDi 136, l'entrée de gamme Motion se contente de la clim' manuelle et d'un écran central de 8"/20 cm. Outre l'écran agrandi à 12,3"/31 cm, les niveaux Active et Active Business ajoutent la clim' auto., le GPS et les aides à la conduite. Déjà plus rare dans le budget, la finition Design apporte un net gain par sa dotation de confort. En revanche, si le haut de gamme GT-line Premium la joue "full options", il reste inaccessible avec un budget limité à 25 000 €.

LA DOTATION DE SÉRIE

Motion: • ABS + AFU + ESP • Airbags (7) • AFIL active • Bluetooth • Caméra de recul • Clim' manuelle • Ecran tactile 8" • Freinage d'urgence auto. • Jantes alu 17" • Mirror Screen • Phares auto. • Rétros rabat. électr.

Active et Business: • Clim' auto. • Conduite semi-autonome • Ecran tactile 12,3" • Essuie-glaces auto. • GPS.

Design: • Chargeur à induction • Clés mains libres • Instrum. numérique 12,3" • Jantes alu 18" • Phares full led • Sellerie cuir-tissu • Sièges électr. (AV) et chauffants (AV/AR) • Vitres AR et lunette surteintées • Volant chauffant.

GT-line Premium: • Caméra 360° • Hayon électrique • Jantes alu 19" • Park Assist • Sellerie cuir • Toit ouvrant.



Y. LEFEBVRE

Côté moteurs

LES CHIFFRES	Essence	Diesel	Hybrides	
	1.6 T-GDi MHEV DCT7 - 150 ch	1.6 CRDi MHEV DCT7 - 136 ch	1.6 T-GDi Hybride - 230 ch	1.6 T-GDi Hybride Rech. - 265 ch
Vitesse maxi	191 km/h	175 km/h	194 km/h	212 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s4	32s8	28s8	28s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s8	7s6	4s6	4s8
Consommation moyenne	7,9 l/100 km	6,5 l/100 km	7,1 l/100 km	7,4 l/100 km ⁽¹⁾
Route/Autoroute/Ville	7,6/8/8,1 l/100 km	6,5/6,5/6,5 l/100 km	6,7/8,1/6,5 l/100 km	6,8/8/7,3 l/100 km ⁽¹⁾
Poids	1 602 kg	1 640 kg	1 672 kg	1 926 kg
Freinage 130 à 0 km/h	60 m	62 m	63 m	63 m
Moteur	4 cyl. en ligne, 16S, turbo-essence	4 cyl. en ligne, 16S, turbodiesel	4 cyl. en ligne, 16S, turbo-ess. + électr.	4 cyl. en ligne, 16S, turbo-ess. + électr.
Cylindrée	1 598 cm ³	1 598 cm ³	1 598 cm ³	1 598 cm ³
Puissance maxi	150 ch à 5 500 tr/mn	136 ch à 4 000 tr/mn	180 ch à 5 500 tr/mn/60 ch (électr.)	180 ch à 5 500 tr/mn/91 ch (électr.)
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn	320 Nm à 2 000 tr/mn	265 Nm à 1 500 tr/mn/264 Nm (électr.)	265 Nm à 1 500 tr/mn/304 Nm (électr.)
CO ₂ /Pastille Crit'Air	146 g/km/1	131 g/km/2	126 g/km/1	25 g/km/1
Boîte de vitesses	Automatique, 7 rapports	Automatique, 7 rapports	Automatique, 6 rapports	Automatique, 6 rapports

Avec un budget de 25 000 €, on trouve les quatre moteurs du Sportage en occasion.

1.6 T-GDi MHEV DCT7: souple et tonique, ce bloc fait déjà l'affaire sous le capot du Sportage. Sa conso est toutefois la plus élevée du lot. Comptant moins de 50 000 km, il s'affiche à partir de 22 000 € en version Motion à boîte manuelle. Dommage, la variante à boîte automatique, associée d'office au troisième niveau Design, atteint la limite du budget...

1.6 CRDi MHEV DCT7: avec ce diesel assez alerte et relativement discret, la sobriété est

de mise sur tout type de parcours. Et même si les blocs carburant au gazole sont aujourd'hui montrés du doigt, sa rareté soutient sa cote. Comptez 23 000 € pour un Sportage Active de 2022 affichant environ 100 000 km au compteur.

1.6 T-GDi Hybride: le bloc 1.6 T-GDi s'adjoint ici les services d'un moteur électrique de 60 ch. Sa puissance maxi combinée assure des performances convaincantes. Hormis sur voie rapide où le bloc thermique est davantage sollicité. L'ensemble hybride

optimise nettement la sobriété face à la version 1.6 T-GDi 150 MHEV. En finition Active, les prix débutent autour de 22 000 € avec environ 100 000 km.

1.6 T-GDi Hybride Rechargeable: batterie de 13,8 kWh et bloc électrique de 91 ch permettent de rouler 51 km sans brûler d'essence. Mais cette version est rare dans le budget, et des trajets courts fréquents, avec recharge quotidienne, s'imposent pour amortir son surcoût. Car batterie vide, l'hybride 230, moins lourd, est aussi performant et plus sobre.

1. Consommation batterie vide.

Côté fiabilité

A surveiller

Boîte de vitesses. Sur les versions Hybride 230 et Hybride Rechargeable 265, des cas isolés d'à-coups au démarrage et/ou de transitions brutales entre les modes thermique et électrique ont conduit à son remplacement sous garantie.

Multimédia. On recense quelques défaillances de l'écran multimédia, qui s'éteint après une surchauffe. Il a dû être remplacé sous garantie.

Rongeurs. Des propriétaires font état de durits et/ou de câbles grignotés par des rongeurs, et la marque peine à reconnaître sa responsabilité. Utiliser un répulsif (20 €) à vaporiser sous le capot et dans les tours d'aile aide à faire fuir ces nuisibles.

Rappel. Sur les Kia Sportage fabriqués en 2022 et 2023, l'instabilité de la tension lors du démarrage du véhicule avait pour incidence une défaillance de l'écran numérique d'instrumentation, corrigé en 2024 suivant le rappel n° 230S15.

Nous vous conseillons

Un Sportage 1.6 T-GDi Hybride 230 Active

Efficient sur les parcours du quotidien, ce bloc hybride alerte assure un bel agrément au Sportage. Déjà complète, la dotation d'une finition Active permet de contenir son prix autour de 23 000 € avec environ 80 000 km.



A. HEROLD/KIA

DIFFÉRER LE PAIEMENT DU PV,
CONTESTER, SUIVRE UN STAGE...

Comment sauver ses points et son permis



CH. IGOUNET

Un prochain PV qui entraînerait une perte de point(s) risque de menacer votre permis ou de bloquer la restitution des points perdus précédemment ? Pas de panique. Plusieurs astuces tout à fait légales peuvent vous permettre d'éviter le pire et de retomber sur vos pattes en limitant la casse.

Pour celui qui parcourt plusieurs dizaines de kilomètres au quotidien, voire plusieurs milliers dans l'année pour son travail, le risque d'être flashé par un radar est bien évidemment accru. A raison de 4500 appareils déployés en France, un petit point par-ci et un autre par-là peuvent vite se cumuler et écorner un permis. Quand on sait qu'un unique point retiré est restitué au conducteur six mois après le paiement de l'infraction et que le moindre retrait de point(s) dans ce laps de temps rallonge la sauce de... deux à trois ans, on comprend qu'il est facile de tomber dans une spirale infernale et vite voir son solde fondre comme neige au soleil. D'où l'intérêt parfois de jouer la montre.

Ne jamais régler illico le PV qui vient de tomber

Besoin juste de quelques semaines afin d'avoir le temps de récupérer des points perdus précédemment, ou de passer un stage (voir page suivante) ? Alors l'astuce ci-après est pour vous. Dans une telle situation, ne vous précipitez surtout pas pour payer le PV radar que

vous venez de recevoir ou toute autre amende qui entraînerait un retrait de point(s). Le paiement vaut en effet non seulement reconnaissance de l'infraction et annule tout recours, mais déclenche aussi le retrait de point(s) associé. Jonglez au contraire avec les délais que la loi vous octroie.

Comment procéder : vous avez quinze jours à compter de la date de l'avis de contravention pour vous acquitter de l'amende minorée de 45 ou 90 €. Et même trente jours si vous effectuez un paiement électronique sur le site Amendes.gouv.fr, l'application mobile Amendes.gouv ou par téléphone au 0806203040 (numéro non surtaxé). Puis vous avez trente autres jours pour régler l'amende forfaitaire "normale" (respectivement de 68 et 135 €). Soit 60 jours au total de gagnés ! Attention, n'oubliez pas de payer le PV avant terme car, au-delà, il est majoré à 180 ou 375 € et les points sont retirés.

Contester la contravention

Vous avez besoin de quelques semaines en sus avant de récupérer tous vos points ? Engager une procédure de contestation

Restitution des points : les délais

Sachez que la date de départ du délai de récupération de points est celle du paiement du PV (et non celle de l'infraction, ni de son enregistrement par le Bureau national des permis de conduire).

Il y a trois cas de figure :

- **6 mois de délai :** possible seulement si vous perdez un seul point et ne commettez aucune autre infraction entre-temps. A défaut, vous plongez pour trois ans (deux ans si l'amende est de 2^e ou de 3^e classe, soit de 35 ou 68 €).
- **3 ans de délai :** (plus rarement deux ans) : pour recouvrer deux points et plus (ou un point si le délai de six mois a été interrompu).
- **10 ans de délai :** pour les "abonnés" aux infractions à points. Auquel cas, les points sont restitués au dixième anniversaire de chaque PV.

peut être un bon plan. Vous devez néanmoins vous résoudre à faire une croix sur l'amende minorée (45 ou 90 € s'il s'agit d'un PV radar et selon l'infraction). Contester une amende issue d'un contrôle automatisé impose, en effet, de consigner (autrement dit le droit à contester) le montant de l'amende forfaitaire, respectivement de 68 ou 135 € selon l'infraction. A ne pas confondre avec le paiement de l'amende qui, comme nous l'avons vu précédemment, implique la reconnaissance de l'infraction.

Comment procéder : si vous êtes prêt à faire ce compromis et à risquer de devoir jusqu'à 450 ou 750 € (en pratique de l'ordre de 150 à 400 €), vous devez adresser impérativement votre requête dans les 45 jours suivant la date de l'avis de contravention (pas plus tard). Possible par courrier recommandé avec AR, et idéalement en ligne sur

Antai.fr, l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (gratuit). Demandez à comparaître au tribunal pour vous expliquer. Les lenteurs judiciaires actuelles devraient vous permettre largement de rabioler plusieurs longs mois.

Désigner un proche

Tout le monde ne sera peut-être pas très à l'aise avec ce procédé, mais cette astuce est imparable et n'a absolument rien d'illégal. Elle se contente d'exploiter les failles du système. Son objectif est là encore de jouer la montre et de gagner au moins trois mois, sans déboursier le moindre centime.

Comment procéder : le titulaire de la carte grise, destinataire de l'avis de contravention, choisit de dénoncer un proche comme étant l'auteur potentiel du "flash". Celui-ci reçoit alors l'avis de contravention réédité à son nom. Il peut à son tour



Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste



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

contester en niant avoir été le conducteur, dans le délai habituel de 45 jours. En tant que personne dénoncée, il n'a aucune consignation à verser. Jackpot!

Suivre un stage pour récupérer quatre points

Il vous reste moins de huit points sur votre permis? La barre fatidique approche dangereusement? Il est sans doute temps de vous inscrire à un stage de sensibilisation à la sécurité routière. Il peut vous sauver la mise, et votre précieux sésame, si vous êtes de ceux qui alignent les kilomètres et où une nouvelle infraction "à points" est susceptible de l'annuler pour solde nul. Car il faut le savoir, dans ce cas, votre permis est invalidé durant six mois (un an si récidive dans les cinq ans). Autrement dit, vous n'avez plus le droit de conduire un véhicule nécessitant un permis durant cette période. Passer outre est un délit. La loi vous autorisant à suivre un stage par an (de date à date), profitez-en!

Comment procéder: le stage se déroule sur deux jours consécutifs et permet de récupérer jusqu'à quatre points, dans la limite du plafond affecté à votre carton ou carte rose. Pour rappel, celui-ci est de douze points, mais de six la première année d'un "probatoire". Certes, ce n'est pas donné, entre 200 et 300 € la session, mais cela peut éviter de vous retrouver à pied et d'avoir à chercher une solu-

tion qui coûtera bien plus (une location ou l'achat d'une voiture sans permis par exemple). Voir adresses des centres agréés auprès des préfectures et sous-préfectures. ⁽¹⁾

Par P. Gétin et Me Frank Samson

A savoir en priorité

Vous devez surveiller de près votre capital de points dans deux situations en particulier:

■ Vous accumulez les kilomètres. De facto, vous risquez davantage de commettre des infractions.

■ Vous êtes à deux doigts de récupérer votre ou vos points perdus postérieurement et, patatras, vous recevez une nouvelle amende à points.

■ Pour l'un comme pour l'autre, vous devez consulter aussi souvent que nécessaire le téléservice officiel Mes points permis (Mespoints. permisdeconduire.gouv.fr). Identifiez-vous avec FranceConnect ou via votre numéro de compte (e-mail et mot de passe). Vous pourrez ainsi vérifier (et télécharger) votre solde, votre relevé intégral (retraits et reconstitutions des points), bref tout votre historique. Attention néanmoins au délai de traitement entre la date de l'infraction et l'enregistrement de la perte ou de l'ajout de points par le Bureau national des droits à conduire (BNDC).

1. Egalement sur Service-public.fr/particuliers/vosdroits/F14208



Ne criez pas au feu tout de suite, vous pouvez peut-être encore sauver votre permis, ne serait-ce qu'en suivant un stage de récupération de points.

VOS QUESTIONS

Loi Place réservée

"Puis-je contester le PV de 135 € que je trouve abusif, je m'étais arrêté deux minutes un dimanche sur une aire de "transport de fonds?"

Jacques C., 70100 Attricourt

Me Frank Samson. Aussi injuste que cela puisse paraître, cela ne sert à rien de contester, vous iriez droit dans le mur. Sauf si un panneau indique des jours et horaires où ce type d'emplacement est libre d'accès, l'arrêt sur une place réservée aux véhicules de transport de fonds est verbalisable au même titre qu'un stationnement. Qu'importe que vous n'y soyez resté que deux minutes, ou que vous ayez été à l'intérieur ou à proximité du véhicule. C'est considéré comme un arrêt ou stationnement très gênant, passible de 135 € d'amende. Sans minoration possible. Cela peut même valoir une mise en fourrière!*

* Article R417-11 du code de la route.



A. SECHET

Expertise Une erreur qui pose problème

"L'expert d'assurance a classé par erreur mon auto en VGE (gravement endommagée) et me dit qu'il ne peut pas revenir en arrière. Vrai?"

Renaud M., par e-mail

Antoine Jacquot. La procédure VGE* a pour objet d'interdire la circulation d'un véhicule présentant une dangerosité. Hélas, tel que les textes sont prévus, même si elle a été prononcée par erreur et que le véhicule est parfaitement en état de circuler, une fois celle-ci déclenchée, il est impossible de revenir en arrière. L'expert qui a commis cette faute a seul la possibilité d'effectuer une demande d'annulation auprès de France Titres (Ants.gouv.fr) en justifiant sa requête. Le hic tant que la procédure n'est pas annulée (ce qui peut prendre plusieurs semaines), c'est que l'auto a interdiction de circuler. Vous êtes donc en droit de réclamer à votre assureur de mettre à votre disposition un véhicule de remplacement pendant cette période ou de vous indemniser de la privation de jouissance occasionnée.

* Article L.327-5 du code de la route.



FOTOLIA

Assurance Bonus à vie

"Est-ce que le bonus de 50% à vie s'accompagne d'une interdiction de résilier le contrat de la part de l'assureur?"

Michel G., par e-mail

Pascale Gétin. Le "bonus à vie" est un argument commercial pour alpaguer les "clients". C'est un avantage qu'offrent quelques assureurs et mutuelles aux assurés qui ont le coefficient 0.50* depuis au moins trois ans. Une récompense qui va au-delà du code des assurances (annexe de l'article A121-1) qui prévoit déjà ne pas appliquer de majoration au premier sinistre responsable à ces assurés. Mais ne vous y fiez pas. Si vous cumulez trop de pépins, vous n'êtes pour autant à l'abri d'être résilié. Dans tous les cas, vous êtes libre de quitter l'assureur passé le premier anniversaire de votre contrat (loi Hamon). Mais en partant, vous perdez le bonus à vie, sauf si le nouvel assureur prévoit d'en proposer un nouveau.

* On parle de CRM coefficient de réduction/majoration appelé communément bonus/malus.



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



PILOTES DE F1

Le plaisir avant tout

Ce week-end à Miami, les spectateurs vivront un moment inoubliable entre l'action en piste, la présence de célébrités, et les activités annexes. Du bonheur garanti. Qu'en est-il des pilotes? Prennent-ils toujours du plaisir au volant année après année? Cette notion est-elle indépendante du résultat?

Ils ont tous rêvé d'être pilotes de Formule 1. Ils ne sont que vingt dans le monde chaque année à prendre le départ d'un Grand Prix, et seulement 781 depuis la création du championnat en 1950. Il nous semble évident que le plaisir les accompagne tous les jours, mêlant la satisfaction d'avoir atteint leur but, la joie qu'ils éprouvent en mesurant leur chance et le bonheur de maîtriser les voitures les plus extrêmes du monde. Et pourtant, à chaque course, nous voyons des pilotes aux mines renfrognées, aux rictus de colère, en proie à une certaine lassitude im-

manquablement générée par un mauvais résultat. Lewis Hamilton, régulièrement déçu ces derniers temps, n'a pourtant pas perdu la flamme, à 40 ans, malgré sept titres mondiaux et 105 victoires. "Je suis toujours un enfant quand je suis dans la voiture, raconte le Britannique. Dès que les mécaniciens démarrent le moteur et enlèvent les couvertures chauffantes, l'excitation surgit. Sortir des stands et accélérer jusqu'au premier virage, c'est toujours tellement grisant, ça n'a jamais changé. Se battre dans le peloton c'est pareil qu'en kart à 8 ans, il y a la même adrénaline, le même enthousiasme."

Son coéquipier chez Ferrari, Charles Leclerc, apporte une nuance: "Une bonne partie du plaisir passe par le résultat. On fait ce qu'on aime le plus au monde, c'est-à-dire piloter, mais ce n'est pas facile quand on donne tout et que ces efforts ne sont pas couronnés de succès. Pour ma part, je suis heureux quand je sais que j'ai fait un bon job et qu'il a été récompensé."

Concentration, pression et stress

Lando Norris, deuxième du championnat, parle plus souvent de ses faiblesses mentales et d'une tendance dépressive que de bonheur. "Je suis sincère sur mes émotions, je ne cache pas la vérité. Je ne suis pas content si je ne suis pas bon. Parfois je semble négatif, mais cela me permet d'évacuer ma frustration. Quand je prends du recul sur ce que je fais, je me rends compte que je voyage dans le monde entier pour piloter des voitures et ça m'apporte du plaisir." Il est hautement improbable, voire impossible, qu'un pilote ressente un réel plaisir en pleine course. Le haut niveau de concentration éteint tous les autres sentiments. La pression du résultat est écrasante, autant que les nombreuses consignes des ingé-

FORMULE 1

Piastri prend les devants

Trois victoires en cinq Grands Prix permettent à Oscar Piastri d'arriver à Miami en leader du championnat du monde de Formule 1 pour la première fois de sa carrière. L'Australien de 24 ans, toujours aussi flegmatique, fait preuve du même calme en piste qu'en interview: "Je suis plus fier des raisons qui nous permettent de mener le championnat que du simple fait d'être en tête." Piastri compte 10 points d'avance sur son coéquipier Lando Norris, qui retrouve à Miami le circuit de sa première victoire en 2024.





Fernando Alonso, 43 ans, poursuit sa carrière en prenant du plaisir au volant de son Aston Martin malgré le manque de bons résultats.



Depuis deux saisons, Verstappen (devant) et Norris se battent pour les victoires. La pression du résultat amoindrit parfois leur plaisir.

nieurs dans la radio. Plusieurs fois par tour, les pilotes doivent opérer des changements de réglages en actionnant les boutons de leur volant, tout en n'oubliant pas l'essentiel : le pilotage à haute vitesse. Pour les plus jeunes, comme Liam Lawson, rétrogradé de Red Bull à Racing Bulls après seulement deux courses, le plaisir semble avoir disparu. "Nous sommes tellement concentrés sur le résultat que c'est en grande partie du stress, de la pression et de l'anxiété. Lorsqu'on obtient un bon résultat, on en tire de la satisfaction, mais il est évident que ce n'est pas le cas quand on n'y arrive pas, confie le Néo-Zélandais, qui n'a toujours pas marqué de points cette année. "Piloter pour être dernier, j'en connais



A 40 ans, Lewis Hamilton débute sa nouvelle aventure avec Ferrari avec un enthousiasme de jeune homme, même s'il peine à adapter son pilotage à la monoplace italienne.

peu qui s'en délectent, et cela peut aussi être à cause d'une voiture qui ne répond pas très bien à ce qu'on lui demande, explique Pierre Gasly. Néanmoins, le bonheur et les sensations dans une F1 restent incroyables. Je peux citer les moments où l'on ressent le plus d'adrénaline : le départ, une opportunité de dépassement, quand il faut prendre la bonne décision en une fraction de seconde, un tour de qualification en ville, ou une bagarre rapprochée." Son ami Charles Leclerc surenchérit : "Le roue contre roue, c'est toujours quelque chose que j'adore. La dynamique avec un adversaire, analyser une situation, essayer de surprendre le pilote avec lequel on se bat, voilà ce que j'aime par-dessus tout, peu importe le classement."

Derrière leurs casques à visière fumée, les pilotes fulminent souvent à la radio, mais expriment plus rarement leur satisfaction. "Quand on fait corps avec la voiture dans un tour de qualifs, ça donne le sourire, avoue Esteban Ocon. Quand on se sent en osmose, qu'on arrive à tout bien faire, c'est vraiment là que le plaisir est à 100%. Quand on éprouve plus de difficulté, c'est autre chose, mais on recherche toujours l'excellence. Il y a aussi des circuits que je préfère à d'autres : le Qatar, la Hongrie, le Japon, Monaco. Et quand ça se passe bien, c'est encore mieux."

Une sensation de liberté

Est-ce le hasard si ces circuits offrent rarement des courses passionnantes ? Les pilotes semblent apprécier les pistes avec des enchaînements de virages, où il est souvent impossible de doubler (le dernier Grand Prix du Japon l'a encore montré), alors que les spectateurs préfèrent des pistes garantissant des dépassements. Il s'agit presque d'un débat philosophique : faut-il faire plaisir aux pilotes ou à ceux qui les regardent ? Ces der-

nières années, les organisateurs semblent avoir pris le parti de satisfaire les fans plutôt que les pilotes, avec des circuits artificiels comme Miami et Las Vegas, qui engendrent plus d'action mais moins de plaisir au volant. Au final, même sur un parking, une monoplace de Formule 1 serait une magnifique machine à piloter et ne laisserait personne insensible. "C'est excitant de faire quelque chose aux limites de tes capacités, souligne Max Verstappen. Il y a la pression d'être performant, mais si vous omettez cet aspect, la conduite pure est incroyable en Formule 1. En tout cas, il ne faut pas oublier le plaisir, sinon on ne dure pas longtemps dans ce sport." Le quadruple champion du monde a déjà annoncé qu'il ne s'éterniserait pas en Formule 1, contrairement à Fernando Alonso. Le vétéran, 43 ans, dispute sa 22^e saison. Il a déjà battu tous les records de longévité, et compte poursuivre sa carrière au moins jusqu'à fin 2026, malgré des résultats en berne. Il n'a en effet toujours pas inscrit le moindre point cette saison. "Je ne pense pas que le plaisir de conduire soit uniquement lié à la performance, affirme l'Espagnol. Parfois, vous venez sur un circuit de karting, vous êtes seul sur la piste, vous ne vous battez avec personne, mais vous éprouvez beaucoup de joie et vous passez une très bonne journée. Le plaisir et la satisfaction peuvent aussi venir de la réussite à faire quelque chose de bien avec une voiture moyenne. Ressentir l'adrénaline quand on est derrière le volant et décider à quelle vitesse prendre un virage, quand freiner plus tôt ou plus tard... Toutes ces décisions que l'on prend par instinct donnent une sensation de liberté et augmentent le plaisir, quelle que soit la voiture. Ce n'est donc pas lié à la performance." Des paroles de vieux sage, qui n'a pas encore eu toute sa dose d'émotions.

FORMULE 1

Histoire à la gomme

■ Comment dynamiser les Grands Prix et mettre les pilotes et les ingénieurs en difficulté afin de rendre les courses imprévisibles ? Pirelli tente d'agir. Comme en Arabie saoudite, le fabricant fournira à Miami des pneus plus tendres que l'année dernière, dans le but de contraindre les écuries à effectuer deux arrêts au stand. Malheureusement, à Djeddah, cela n'avait pas fonctionné, tous les pilotes parvenant à terminer le Grand Prix avec un seul arrêt. Tout le monde s'accorde à dire que des stratégies différentes peuvent pimenter une course, mais, pour les ingénieurs, peu importe le spectacle, seul le résultat compte.



LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

Formule 1 : Grand Prix de Miami

Vendredi 2 mai

18h15	Essais libres	CANAL+ SPORT
22h10	Qualifs sprint	CANAL+ SPORT

Samedi 3 mai

17h40	Sprint	CANAL+ SPORT
21h30	Qualifications	CANAL+

Dimanche 4 mai

21h00	La Grille	CANAL+
22h00	Grand Prix	CANAL+
23h45	Formula One, le débrief	CANAL+

F1 Academy : Miami

Samedi 3 mai

20h45	Course 1	CANAL+ SPORT
-------	----------	--------------

Dimanche 4 mai

18h55	Course 2	CANAL+ SPORT
-------	----------	--------------





Son minois apparaît avenant et souriant. Ses deux petits phares lui donnent un air modeste, légèrement taquin. Ici, dans sa livrée S, qui arbore orgueilleusement des attributs sportifs, elle a droit à des phares additionnels et à un pare-chocs noir qui suggèrent la performance.

Moteur : 4 cylindres en ligne, bloc fonte, arbre à cames latéral
Cylindrée : 1 117 cm³
Puissance : 53 ch à 5 700 tr/mn
Vitesse maxi : 145 km/h
Production : 293 713 exemplaires (1976-1983)
Cote actuelle : de 2 000 à 4 500 €



IL Y A 49 ANS, FORD CRÉE LA FIESTA

Un très joli coup de crayon

Disparue il y a deux ans, la petite Fiesta a été un best-seller de Ford pendant quarante-sept années ! La première a remporté un succès fou, malgré sa suspension ingrate et ses qualités routières approximatives.

Elle devait s'appeler "Bobcat". Et pour elle, plusieurs stylistes ont œuvré : les équipes de Ford en Allemagne, aux États-Unis et au Royaume-Uni, avec l'étroite collaboration du carrossier italien Ghia, que Ford rachète en 1973. Aussi, l'auto naît avec une jolie petite ligne, tracée avec un sens très juste des proportions. Toujours à l'affût de quelque artifice marketing pour attirer les clients, Ford propose une version pimpante et plus visible : la S. Ne croyez pas qu'il s'agit d'une vraie GTI ! Avec sa cylindrée de 1,1 litre, le quatre cylindres reste très modeste. Il s'offre juste quelques centimètres cubes en sus par rapport au 1 litre de base, ce qui majore sa puissance de 8 ch. Au total, ses entrailles vous procurent 53 ch, qui ne sont pas de trop pour emmener cette courte carrosserie de 3,56 m et 725 kg jusqu'à un vigoureux



A l'arrière, bien sûr, un hayon ! Depuis la Renault 5 de 1972, toutes les petites autos l'ont progressivement adopté. C'est tellement pratique... Mais les 200 dm³ du coffre apparaissent vraiment riquiqui.

145 km/h. 145 km/h en pointe, ça vous semble modeste ? C'est pourtant bien mieux que ce que délivrent les Renault 5 d'alors, sauf dans leur version plus puissante et plus chère, la TS. A 23 730 francs, cette Fiesta S est au même prix que la R5 GTL, ce qui ne représente pas une prouesse tarifaire inouïe. Mais la petite allemande peut mettre en avant une présentation soignée, avec ses sièges à larges rayures dotés d'appuie-tête et son bloc compteurs habillé d'une imitation alu-bronze ! Et pour le prix, vous avez droit à une suspension raide garantie 100% noyaux de pêche, qui fait partie des gènes de cette petite traction avant.

D'ailleurs, malgré ses roues avant motrices, la Ford n'est pas à la fête sur les routes bosselées : réactions sautillantes, train avant qui cherche sa voie, peu de réactivité dans les enchaînements de virages. Le tout avec une direction plutôt rétive.

Un intérieur avenant

Au contraire, la commande de boîte, précise, rapide même, fait partie de ses atouts. De même que l'agencement et la présentation de la planche de bord. Elle s'agrémente même sur cette S de 1978 d'un voluptueux compte-tours dépourvu de zone rouge. Histoire de ne pas freiner les élans mécaniques



D'un design net et simple, la planche de bord taillée dans un plastique noir fait sérieuse et arbore des formes agréablement modernes pour ces années 1970. Le bloc compteurs avec son imitation alu-bronze fait à la fois chic et sport.



53 ch sous le capot : c'est ce que vous offre cette S presque... sportive. C'est peu. Vous profitez d'une certaine tonicité mécanique à l'accélération mais les reprises sont plus atones. Le niveau sonore reste soutenu.



PHOTOS : A. SAUNIER

Trois portes seulement : c'est l'unique configuration de carrosserie proposée par cette première génération de Fiesta. Admirez, au passage, les bandes latérales noires de cette S et ses jantes en alu, option alors très rare sur une petite auto !

1976, cette année-là



Jacques Mayol est le premier plongeur au monde à atteindre 100 mètres de profondeur en apnée. Cet événement inspire Luc Besson pour le film *Le Grand Bleu*, en 1988. Pour la première fois, une voiture reçoit des protections latérales en plastique : la Renault 5, version GTL. Le constructeur qui, ensuite, imitera Renault est Mercedes, sur la prestigieuse Classe S (W126) de 1979.

RENAULT

du quatre cylindres ? L'auto a même droit à une console centrale, aménagement pas si courant sur les petites tractions avant. Pour accueillir ses cinq occupants, les sièges avant basculent avec facilité. Mais sur la banquette, s'installer à trois relève d'un certain optimisme : pour les jambes, ça passe encore ! Mais l'étroitesse des modèles de l'époque (ici, 1,57 m) ne laisse pas beaucoup d'aisance à trois adultes qui s'assiéraient côte à côte... Aujourd'hui, la plupart des exemplaires produits ont fini au pilon. Mais la relative rareté de l'auto n'a pas (encore) fait grimper les prix, et on trouve de beaux spécimens autour de 3 000 €.



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 : Peugeot 208 3/Renault Clio 6, l'un des matchs les plus attendus de 2026.**
- **Comparatif : le Dacia Bigster débarque avec des arguments de poids. Ses rivaux sont-ils prêts ?**
- **Occasion : fiabilité, entretien, prix... faut-il encore acheter une Peugeot de seconde main ?**

En kiosque le vendredi 9 mai



Pour joindre votre correspondant, composez le 01 41 33 suivi de son numéro de poste

Pour lui adresser un mail, tapez l'initiale de son prénom suivie de son nom de famille et accolé à @reworldmedia.com

Rédaction

Directeur de la rédaction

Mathieu Chevalier

Rédacteur en chef

Nicolas Bernard

Assistante de la rédaction

Karine Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints

Actualité : François Tarrain (5200)

Essais : Stéphane Dupré

Technique : Stéphane Julien

Directeur artistique

Cédric Niel (5781)

Secrétaire générale de la rédaction

Laurence Combes

Chefs de service

Occasion, coaches : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Sarboraria

Essais

Rédaction : David Bouillaux (5582),

Clément Raoul-Réa (5780), Charles Thouluc (5588)

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage : Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Cruyppenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers :

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coaches

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{er} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

Chef de studio :

Nathalie Barribaud (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographes :

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographes : Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Thierry Réaumont, François Stagnaro

En maquette : Patrick Cœur

En SR : Prisca Leclercq

En photo : Caroline Hazard

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 Haïtaian

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champaigne

Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : Elodie Bretaudeau Fontelles (5634)

Directeur commercial pôle automobile : Franck Graisset

Directrice commerciale adjointe pôle automobile :

Anne Buré-Emmel (2921)

Planning : Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic : Laurie Bennevent

Marchés directs

Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chef de fabrication : Didier Biron

Finance manager

Editeur : Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

Siège social : 40, avenue Aristide-Briand,

92220 Bagneux

Co-gérants

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Co-directeur de la publication

Gautier Normand

Actionnaires principaux

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur : Burda-Druck, France

Numéro ISSN : 0992-8154 -

Commission paritaire : 1024 K 85544 -

Dépôt légal : mai 2025

Tarif d'abonnement légal : 133,99 €

Affichage environnemental

Origine du papier : Belgique

Taux de fibres recyclées : 100 %

Certification : PEFC

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



Président : REWorld MEDIA SA



Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

Guide d'achat *Le prix des voitures neuves*

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

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

Le barème

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

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

Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO			
Junior (nouveau)			
1.2 Ibrida 136	29500	0	3% FHEV
1.2 Ibrida 136 Techno	32000	0	nc FHEV
Elettrica 156	38500	-3000	6% Elec
Elettrica 156 Techno	41000	-3000	6% Elec
Elettrica 280 Veloce	46900	-3000	6% Elec
Tonale			
1.5 Ibrida 160 Sprint	44000	+360	5% FHEV
1.5 Ibrida 160 Veloce	49500	+360	3% FHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Sprint Q4	53300	+750	6% PHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Veloce Q4	56800	0	6% PHEV
1.6 Mjet II 130 Sprint	42500	+1 372	5% D
Giulia			
2.0T 280 Sprint Q4	58100	+24 291	5% E
2.2 Diesel 160 Sprint	50600	+540	5% D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55600	+1 761	5% D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	61100	+1 761	12% D
Stelvio			
2.0T 280 Sprint Q4	63300	+58 934	2% E
2.2 Diesel 160 Sprint	55800	+3 170	2% D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60800	+6 854	2% D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66300	+6 854	5% D

ALPINE			
A290 (nouvelle)			
180 GT	38700	-3000	0% Elec
180 GT Premium	41900	-3000	0% Elec
220 GT Performance	41700	-3000	0% Elec
220 GTS	44700	-3000	0% Elec
220 Première Edition	48200	-3000	0% Elec

A110			
A110	65000	+3 784	1% E
A110 GTS	79600	nc	nc E
A110 R 70	122600	nc	nc E

ASTON MARTIN			
Vantage	199700	+70 000	nc E
Vantage Roadster	210800	+70 000	nc E
DB12 Coupé	236000	+70 000	nc E
DB12 Volante	252100	+70 000	nc E
DBX 707	252100	+70 000	nc E
Vanquish	389300	+70 000	nc E
Valhalla	988300	+70 000	nc E

AUDI			
A1 Sportback			
25 TFSI Design	27750	+310	4% E
30 TFSI Design	28750	+330	4% E
30 TFSI S line	31450	+330	6% E
35 TFSI S line S tronic	35300	+650	6% E
35 TFSI S line Plus S tronic	37300	+650	4% E
40 TFSI S line Plus S tronic	39100	+2 918	4% E
A1 Allstreet			
30 TFSI	30350	+650	nc E
35 TFSI S tronic	34200	+983	nc E

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

Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Q2			
30 TFSI Design	34800	+898	8% E
35 TFSI Design	38850	+1 172	8% E
35 TFSI S line	39250	+1 172	5% E
SQ2	68750	+64 456	11% E
30 TDI Design	38750	+540	8% D
35 TDI S line S tronic	39500	+1 386	5% D
35 TDI S line Plus S tronic	46850	+1 386	5% D
A3 Sportback			
30 TFSI Design	34800	+400	6% E
30 TFSI S line	39550	+400	11% E
30 TFSI Hybride S line	41 730	+240	11% E
35 TFSI S line	40850	+400	11% E
35 TFSI Hybride S line	43030	+230	11% E
S3	63000	+67 567	0% E
RS 3	76800	+60 000	0% E
40 TFSI e Design	47 900	0	0% PHEV
40 TFSI e S line	51 850	0	0% PHEV
45 TFSI e S line	55900	0	0% PHEV
35 TDI Design	40800	+400	6% D
35 TDI S line	46550	+400	11% D
A3 Allstreet			
35 TFSI Design	37800	+650	3% E
35 TFSI Avus	42 250	+650	6% E
35 TFSI Hybride Avus	44 330	+280	6% E
40 TFSI e Avus	54 250	0	5% PHEV
35 TDI Design	42500	+650	3% D
A3 Berlina			
30 TFSI Design	35105	+280	5% E
30 TFSI S line	40 115	+280	8% E
30 TFSI Hybride S line	42 295	+190	8% E
35 TFSI S line	41 415	+310	8% E
35 TFSI Hybride S line	43 595	+190	8% E
S3	63 555	+46 090	0% E
RS 3	77 000	+60 000	0% E
35 TDI Design	41 105	+330	5% D
35 TDI S line	46 115	+330	8% D
Q3			
35 TFSI Design	40800	+2 918	10% E
35 TDI Design	46790	+2 451	10% D
40 TDI S line Quattro S tronic	55 550	+11 031	5% D
Q3 Sportback			
35 TFSI Design	43 390	+3 119	5% E
40 TDI S line Quattro S tronic	46 290	+2 599	5% D
40 TDI S line Quattro S tronic	50 050	+13 153	6% D
Q4 e-Tron			
45	48990	-3 000	5% Elec
55 S line Quattro	70 450	0	5% Elec
Q4 Sportback e-Tron			
45	46990	-3 000	5% Elec
55 S line Quattro	72 450	0	4% Elec
A5 (nouvelle)			
2.0 TFSI 150 Design	45500	+4 819	0% E
2.0 TFSI 150 S line	54 670	+4 819	4% E
2.0 TFSI 204 S line	59 570	+4 819	4% E

Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
S5			
e-hybrid 299 Design Quattro	79750	+19 139	2% E
e-hybrid 299 S line Quattro	82150	nc	nc PHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	89600	nc	nc PHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	74150	nc	nc PHEV
2.0 TDI Hybride 204 S line	53800	+3 735	0% D
2.0 TDI Hybride 204 S line	62770	+3 735	4% D
A5 Avant (nouvelle)			
2.0 TFSI 150 Design	47000	+5 402	0% E
2.0 TFSI 150 S line	56170	+5 402	8% E
2.0 TFSI 204 S line	61 070	+5 634	8% E
S5	81 250	+23 477	0% E
e-hybrid 299 Design Quattro	63 650	nc	nc PHEV
e-hybrid 299 S line Quattro	71 000	nc	nc PHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	76 050	nc	nc PHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+4 060	0% D
2.0 TDI Hybride 204 S line	64 270	+4 060	8% D
Q5 (nouveau)			
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57 550	+6 426	0% E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	66 950	+6 426	0% E
SQ5	91 430	+57 351	0% E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	88 770	+10 793	0% D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	98 870	+10 793	0% D
Q5 Sportback (nouveau)			
2.0 TFSI 204 Hybride Design	59 750	+6 726	nc E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	68 150	+6 726	nc E
SQ5	101 130	+58 131	nc E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	63 670	+10 604	nc D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	72 070	+10 604	nc D
Q6 e-tron (nouveau)			
251 Design	72 170	0	0% Elec
251 S line	76 270	0	4% Elec
Performance S line	81 500	0	5% Elec
Quattro S line	87 550	0	5% Elec
SQ6	99 870	0	2% Elec
Q6 e-tron Sportback (nouveau)			
251 Design	74 570	0	6% Elec
251 S line	78 670	0	6% Elec
Performance S line	83 900	0	6% Elec
Quattro S line	89 950	0	6% Elec
SQ6	102 270	0	6% Elec
A6 Avant (nouvelle)			
2.0 TDI 204 Hybride S line	74 450	+6 275	nc D
A6 e-tron Sportback (nouvelle)			
285 Design	66 420	0	6% Elec
285 S line	73 310	0	6% Elec
Performance S line	84 080	0	6% Elec
Quattro S line	91 210	0	6% Elec
S6	105 020	0	6% Elec
A6 e-tron Avant (nouvelle)			
285 Design	67 920	0	6% Elec
285 S line	74 810	0	4% Elec
Performance S line	85 580	0	4% Elec
Quattro S line	92 710	0	4% Elec
S6	108 520	0	4% Elec
e-Tron GT (nouvelle)			
S Base	128 250	0	0% Elec
S	138 250	0	1% Elec
RS	162 400	0	0% Elec
RS Performance	175 350	0	3% Elec
Q7 (nouveau)			
SQ7	133 130	+70 000	0% E
55 TFSI e S line	87 170	+12 800	6% PHEV
55 TFSI e Avus	110 320	+12 800	6% PHEV
60 TFSI e Compétition	106 480	+12 800	9% PHEV
50 TDI S line	91 150	+70 000	0% D
Q8 (nouveau)			
SQ8	137 720	+70 000	6% E
RS Performance	191 550	+70 000	6% E
55 TFSI e S line	106 990	+13 700	7% PHEV
55 TFSI e Avus	116 990	+13 700	7% PHEV
60 TFSI e Compétition	115 280	0	8% PHEV
A8			
S8	170 987	70 000	8% E
60 TFSI e Advanced	136 749	+11 000	32% PHEV
50 TDI Advanced	118 185	+69 030	8% D
BENTLEY			
Flying Spur V8	212 773	+70 000	nc E
Flying Spur Speed	200 975	+70 000	nc E
Flying Spur Mulliner W12	301 412	+70 000	0% E
Flying Spur Hybrid	219 126	+14 150	nc PHEV
Continental GT V8	226 982	+70 000	0% E
Continental GT S	235 950	+70 000	nc E
Continental GT Speed	282 464	+70 000	nc E
Continental GT Mulliner W12	320 188	+70 000	nc E
Continental GTC	249 661	+70 000	nc E
Continental GTC S	279 673	+70 000	nc E
Continental GTC Speed	310 689	+70 000	nc E
Continental GTC Mulliner W12	392 185	+70 000	nc E
Bentayga V8	208 538	+70 000	0% E
Bentayga S	238 790	+70 000	nc E
Bentayga Hybrid	208 538	+14 300	nc PHEV
BMW			
Série 1 (nouvelle)			
116	34 950	+983	9% E
116 M Sport Design	36 250	+983	3% E
120 M Sport Design	40 250	+230	3% E
120 M Sport	42 400	+230	10% E
123 M Sport xDrive	48 400	+948	10% E
M135 xDrive	57 250	+19 108	5% E</

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
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	39950	+125	15%	FHEV
1.2 Hybride 145 Etoile - Alcantara	44250	+125	15%	FHEV
1.2 Hybride 145 Etoile - Cuir Nappa	46750	+125	15%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Alcantara	51000	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	39400	+1172	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Etoile - Alcantara	43700	+1172	17%	D
DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58550	0	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63150	0	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas	64750	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 A de St ExupéryAWD	69350	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70000	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 360 A de St ExupéryAWD	74550	+850	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	75800	+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	74800	0	nc	Elec
DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	68500	+640	8%	FHEV
E-Tense 250 Opéra	76800	+640	3%	FHEV
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	79850	+1310	8%	FHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	87850	+1310	3%	FHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	89500	+1310	3%	FHEV
FERRARI				
Roma	246524	+70000	nc	E
12Cilindri	367761	+70000	nc	E
12Cilindri Spider	427056	+70000	nc	E
296 GTB	315377	+2049	nc	FHEV
296 GTS	423514	+2726	nc	FHEV
SF90 Stradale	770000	+18858	nc	FHEV
SF90 Spider	465714	+4818	nc	FHEV
F80	3600000	+70000	nc	FHEV
Purosangue	384229	+70000	nc	E
FIAT				
Panda Classic (nouvelle)				
1.0 70 BSG Hybrid City	15900	+50	7%	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	17900	+125	7%	E
500e				
23,8 kWh (RED)	30400	-3000	12%	Elec
23,8 kWh La Prima	34400	-3000	7%	Elec
42 kWh La Prima	37900	-3000	7%	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3000	11%	Elec
Abarth	36900	-3000	9%	Elec
Abarth Pack	39900	-3000	9%	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh (RED)	32400	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	35900	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	39900	-3000	7%	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh (RED)	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 (nouvelle)				
Electrique 113 (RED)	24900	-3000	8%	Elec
Electrique 113 La Prima	27900	-3000	8%	Elec
600				
1.2 Hybrid 100	24900	0	4%	FHEV
1.2 Hybrid 100 La Prima	29900	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid 136 La Prima	31400	0	9%	FHEV
e (RED)	35900	-3000	13%	Elec
Abarth Turismo	44900	-3000	nc	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	48900	0	nc	Elec
Tipo (nouvelle)				
1.6 Multijet 130	16900	+260	0%	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+260	0%	D
FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	+230	11%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+400	11%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line Powershift	31590	+400	12%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	36290	+1074	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33990	-3000	4%	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-3000	4%	Elec
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	+210	13%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	+230	13%	E
ST	40200	+40468	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	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 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	+280	5%	E
ST	41400	+40468	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	+818	5%	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	+310	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+983	9%	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+540	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	+590	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	+590	10%	FHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Titanium	39490	0	10%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexiFuel ST-Line X	44490	0	10%	E85
Explorer (nouveau)				
Standard Range 170 Style	39990	-3000	nc	Elec
Extended Range 286 Select	46990	-3000	nc	Elec
Extended Range 340 SelectAWD	53990	0	nc	Elec
Capri (nouvelle)				
Standard Range 170 Style	42490	-3000	nc	Elec
Extended Range 286 Select	49490	0	nc	Elec
Extended Range 340 SelectAWD	56490	0	nc	Elec
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+70000	0%	E
Dark Horse	71300	+70000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+70000	0%	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	52990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	10%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58990	0	10%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	10%	Elec
GT	81990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+2370	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+540	8%	D
HONDA				
Jazz (nouvelle)				
eHEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar (nouvelle)				
eHEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V				
eHEV Executive	34340	+240	18%	FHEV
e:Ny1 (nouveau)				
Advance	47700	0	28%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Civic (nouvelle)				
e:HEV Executive	37720	0	7%	FHEV
e:HEV Sport	39020	+50	7%	FHEV
Type R	57220	+48 901	7%	E
Type R S	65800	+45 990	7%	E
ZR-V (nouveau)				
e:HEV Sport	45950	+650	4%	FHEV
CR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	54960	+3213	4%	FHEV
PHEV Advance Tech	63150	+1880	2%	FHEV
HYUNDAI				
i10				
1.0 63 Eco Intuitive	18400	0	5%	E
1.0 63 Intuitive BVR	19300	+190	5%	E
1.0 63 Creative BVR	20350	+190	10%	E
1.2 79 N Line	20500	+150	15%	E
1.0 T-GDi 90 N Line	21250	+280	15%	E
Instar (nouveau)				
42 kWh (5 places)	25000	-3000	2%	Elec
42 kWh Intuitive (5 places)	26500	-3000	2%	Elec
49 kWh Intuitive (5 places)	28250	-3000	2%	Elec
49 kWh Creative (5 places)	29250	-3000	5%	Elec
Instar Cross (nouveau)				
49 kWh Creative	30450	-3000	nc	Elec
49 kWh Executive	31950	-3000	nc	Elec
i20				
1.2 79 Initia	20200	+150	7%	E
1.2 79 Intuitive	21500	+150	9%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22800	+150	9%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	24300	+150	6%	E
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Initia	23000	+150	5%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24800	+150	5%	E
Kona				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	28100	+400	6%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	30450	+400	11%	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	33300	+1 629	11%	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	36450	+1 629	6%	E
Hybrid 129 Intuitive	34350	0	0%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36700	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	36850	-3000	10%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3000	10%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3000	10%	Elec
i30 (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	29200	+540	8%	E
1.5 T-GDi 140 Hybrid 48V N Line DCT	36850	+2 205	11%	E
i30 SW (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	30200	+540	14%	E
Ioniq 5				
170 Intuitive	44800	0	6%	Elec
229 Intuitive	48800	0	6%	Elec
229 Creative	52400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	62800	0	5%	Elec
N	78000	0	0%	Elec
Tucson				
Hybrid 215 Initia	37550	+900	14%	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39450	+900	10%	FHEV
Plug-in 253 Creative	47200	+250	8%	FHEV
Plug-in 253 Executive	53200	+250	8%	FHEV
Ioniq 6				
229	52400	0	7%	Elec
325 HTrac	65400	0	7%	Elec
Nexo				
Executive	80600	0	0%	Hyd
Santa Fé (nouveau)				
Hybrid 215 Intuitive	50400	+7 526	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	54300	+7 526	0%	FHEV
Plug-in 253 Creative HTrac	62700	+4 800	8%	FHEV
Plug-In 253 Executive	66700	+4 800	8%	FHEV
Staria (nouveau)				
Hybrid 215 Creative	57400	+30 497	7%	FHEV
JAGUAR				
E-Pace				
P270e S R-Dynamic	63600	+5 550	3%	FHEV
P270e SE R-Dynamic	67100	+5 550	3%	FHEV
D200 S R-Dynamic	58400	+14 050	0%	D
D200 SE R-Dynamic	61900	+14 050	nc	D
F-Pace				
SVR	116100	+70 000	nc	FHEV
P400e SE R-Dynamic	89700	+6 050	7%	FHEV
D200 MHEV SE R-Dynamic	74100	+15 001	4%	D
D300 MHEV SE R-Dynamic	83800	+66 584	4%	D
I-Pace				
EV400 SE R-Dynamic	83100	0	nc	Elec
Jeep				
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	24750	+450	4%	E
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Longitude	26750	0	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Altitude	26750	0	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 Upland 4xe	32750	+240	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 The North Face 4xe	36750	+240	4%	FHEV
Electrique 156 Longitude	36500	-3000	3%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	32160	+310	12%	FHEV
4xe 240 North Star	44900	+450	nc	FHEV
Compass				
e-Hybrid 130 Altitude	38900	+280	5%	E
4xe 190 Altitude	46950	+1 350	9%	FHEV
4xe 240 Summit	51450	+1 350	9%	FHEV
4xe 240 North Star	46450	+1 350	9%	FHEV
Wrangler Unlimited				
2.0 T 4xe 380 Sahara	81700	+11 090	0%	FHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	99500	+18 170	10%	FHEV
KIA				
Picanto (nouvelle)				
1.0 DPi 63 Motion	16290	+100	5%	E
1.0 DPi 63 Active	17390	+100	5%	E
1.2 DPi 79 Active	17890	+190	5%	E
1.2 DPi 79 GT-Line	18790	+190	4%	E
Stonic				
1.0 T-GDi 100 Motion	22790	+260	10%	E
EV3 (nouveau)				
204 58,3 kWh	35990	0	0%	Elec
204 58,3 kWh Earth	36390	0	3%	Elec
204 81,4 kWh Earth	43090	0	3%	Elec
204 81,4 kWh GT-Line	45990	0	1%	Elec
Ceed				
1.0 T-GDi 100 Active	27980	+360	16%	E
1.0 T-GDi 100 GT-Line	30780	+360	10%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	31980	+740	10%	E
Ceed SW				
1.0 T-GDi 100 Active	28980	+540	10%	E
1.0 T-GDi 100 GT-Line	32290	+540	7%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	33490	+818	7%	E
Hybride Rechargeable Premium	40400	0	8%	FHEV
ProCeed				
1.5 T-GDi 140 GT Line	33250	+818	8%	E
XCeed				
1.0 T-GDi 100 Motion	26550	+1 074	8%	E
1.5 T-GDi 140 Active	31050	+1 761	8%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line Premium	34050	+1 761	nc	E
Hybride Rechargeable Lounge	41340	0	12%	FHEV
Niro				
Hybride Motion	34090	0	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Motion	40840	0	4%	FHEV
Hybride Rechargeable Active	41940	0	4%	FHEV
EV Active	46980	0	24%	Elec
EV Premium	48290	0	24%	Elec
Sportage				
1.6 T-GDi 160 MHEV Motion	33340	+2 544	2%	FHEV
1.6 T-GDi 210 Hybride Active	40190	+850	2%	FHEV
1.6 T-GDi 210 Hybride 30 Years	42790	+850	2%	FHEV
1.6 T-GDi 245 Hyb. Rehev. GT-Line Prem. 4x4	53790	+1 050	5%	FHEV
1.6 CRDi 136 MHEV Motion DCT	37440	+1 094	2%	D

MINI (suite)	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Cooper SE Classic	37 560	0	7%	Elec
eJCW	42 550	0	nc	Elec
Hatch 5p				
Cooper C Essential	29 050	+1 074	nc	E
Cooper C Classic	30 100	+1 074	3%	E
Cooper S Classic	33 450	+1 761	3%	E
Cooper S Favourite	34 530	+1 761	2%	E
Cabrio (nouveau)				
Cooper C Classic	33 450	+2 544	nc	E
Cooper S Classic	36 800	+2 726	nc	E
Cooper S Favourite	38 020	+2 726	nc	E
John Cooper Works	44 850	+4 279	nc	E

Countryman				
Cooper C Essential	37 400	nc	nc	E
Cooper C Classic	38 450	nc	nc	E
Cooper S Classic All4	43 550	nc	nc	E
Cooper S Favourite All4	44 910	nc	nc	E
John Cooper Works	53 050	+26 302	nc	E
Cooper D Essential	40 200	nc	nc	D
Cooper D Classic	41 250	nc	nc	D
Cooper E Essential	39 150	-2 000	nc	Elec
Cooper E Classic	40 200	-2 000	nc	Elec
Cooper SE Classic All4	45 200	-2 000	nc	Elec
Cooper SE Favourite All4	46 550	-2 000	nc	Elec

MITSUBISHI				
Space Star				
1.2 Mivtec 71 Inform	16 400	0	14%	E
Colt (nouvelle)				
1.0 MPI 67 Invite	18 890	+170	9%	E
1.0 MPI-T 91 Intense	23 190	+170	9%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	29 400	0	7%	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	30 400	0	7%	FHEV

ASX (nouveau)				
1.0 MPI-T 91 Invite	27 190	+898	nc	E
1.3 Di-T MHEV 140 Intense	31 290	+898	nc	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	35 890	0	nc	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	36 200	0	nc	FHEV
1.6 MPI-T GPL 101 Invite	27 590	+230	nc	GPL
1.6 MPI-T GPL 101 Intense	31 490	+230	nc	GPL

Eclipse Cross				
2.4 Mivtec PHEV 188 Invite 4WD	42 990	+1 000	22%	FHEV
Outlander (nouveau)				
Invite	51 590	+3 050	4%	FHEV
Invite +	55 790	+3 050	4%	FHEV

NISSAN				
Juke (nouveau)				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25 400	+818	12%	E
Hybrid 143 Acenta	30 700	0	7%	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta	33 200	0	7%	FHEV
Qashqai (nouveau)				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	34 700	+1 761	5%	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	36 900	+2 049	11%	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	40 000	+1 901	11%	E
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	43 200	+1 901	5%	E
e-Power 190 Tekna	45 000	+800	5%	FHEV
e-Power 190 N-Design	45 400	+800	5%	FHEV

Ariya				
63 kWh 218 Engage	39 300	0	7%	Elec
63 kWh 218 Advance	41 800	0	9%	Elec
87 kWh 242 Advance	46 300	0	9%	Elec
87 kWh 242 Evolve	52 800	0	8%	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55 800	0	8%	Elec
Nismo	58 900	0	11%	Elec

X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43 800	+2 360	10%	FHEV
e-4orce 213 Acenta	46 100	+4 874	10%	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48 300	+4 986	13%	FHEV

OPEL				
Corsa				
1.2 Turbo 100 GS	22 800	+170	7%	E
1.2 Turbo Hybrid 110 GS	25 400	0	9%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	27 300	0	9%	FHEV
Electric 136 Edition	32 000	-3 000	9%	Elec
Electric 136 GS	33 500	-3 000	9%	Elec
Electric 156 GS	35 000	-3 000	9%	Elec
Frontera (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 110 Edition	24 500	+170	1%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	26 000	+170	1%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	26 500	+170	1%	FHEV
Electric 113 Edition	29 000	-3 000	1%	Elec
Electric 113 GS	31 500	-3 000	1%	Elec
Mokka (nouveau)				
1.2 Turbo 130 Edition Auto.	26 800	+1 172	10%	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	30 500	+1 172	10%	E
1.2 Turbo 136 GS	26 500	+360	10%	E
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	31 500	0	9%	FHEV
Electric 156 Edition	36 900	-3 000	9%	Elec
Electric 156 GS	38 900	-3 000	9%	Elec

Astra				
1.2 Turbo 130 GS	32 800	+240	10%	E
1.2 Turbo Hybride 145 GS	36 100	0	24%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	44 050	0	20%	FHEV
GSe	49 150	0	7%	FHEV
1.5 Diesel 130 Edition Auto.	33 550	nc	nc	D
1.5 Diesel 130 GS Auto.	37 000	nc	nc	D
Electric 156 Edition	38 990	-4 000	12%	Elec
Electric 156 GS	40 990	-4 000	12%	Elec
Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo 130 GS	33 950	+540	6%	E
1.2 Turbo Hybride 145 GS	37 250	0	8%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	45 200	0	6%	FHEV
1.5 Diesel 130 GS Auto.	38 150	+450	6%	D
Electric 156 Edition	40 140	-3 000	13%	Elec
Electric 156 GS	42 140	-3 000	13%	Elec

Grandland (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	37 000	+1 010	5%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	40 400	+1 010	4%	FHEV
Hybride Rechargeable 195 GS	45 990	+1 710	5%	FHEV
Electric 73 kWh 213 Edition	42 400	-3 000	5%	Elec
Electric 73 kWh 213 GS	44 990	-3 000	5%	Elec
Electric 82 kWh 213 GS	45 990	-3 000	5%	Elec

Combo Life (nouveau)				
Electric Elegance	36 850	-3 000	nc	Elec

PEUGEOT				
208				
1.2 Turbo 100 Style	21 150	+150	13%	E
1.2 Turbo 100 Allure	23 050	+150	13%	E
1.2 Hybrid 110 Style	23 550	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 110 Allure	25 450	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 110 GT	27 350	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	26 250	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	28 150	0	8%	FHEV
Electric 136 Style	28 000	-3 000	10%	Elec
Electric 136 Allure	36 100	-3 000	10%	Elec
Electric 136 GT	38 000	-3 000	10%	Elec
Electric 156 Allure	37 400	-3 000	10%	Elec
Electric 156 GT	39 300	-3 000	10%	Elec

2008				
1.2 Turbo 100 Style	27 500	+400	16%	E
1.2 Turbo 100 Allure	29 100	+400	14%	E
1.2 Hybrid 145 Style	31 400	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	33 000	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	34 400	0	10%	FHEV
Electric 156 Style	38 000	-3 000	11%	Elec
Electric 156 Allure	40 000	-3 000	11%	Elec
Electric 156 GT	41 700	-3 000	11%	Elec

308				
1.2 Hybrid 145 Style	32 250	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	34 100	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	36 700	0	7%	FHEV
PHEV 180 Allure	42 820	0	13%	FHEV
PHEV 180 GT	45 620	0	13%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Style	34 720	+400	10%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure	36 570	+400	22%	D
Electric 156 Style	42 500	-3 000	17%	Elec
Electric 156 Allure	43 900	-3 000	17%	Elec
Electric 156 GT	46 250	-3 000	17%	Elec

308 SW				
1.2 Hybrid 145 Style	33 250	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	35 100	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	37 700	0	8%	FHEV
PHEV 180 Allure	43 820	0	11%	FHEV
PHEV 180 GT	46 620	0	11%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Style	36 720	+450	11%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure	37 570	+450	19%	D
Electric 156 Style	42 500	-3 000	10%	Elec
Electric 156 Allure	43 900	-3 000	10%	Elec
Electric 156 GT	46 250	-3 000	10%	Elec

3008				
1.2 Hybrid 145 Allure	38 990	+260	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	43 490	+260	12%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	45 490	+1 050	6%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	47 990	+1 050	6%	FHEV
Electric 210 Allure	44 900	-3 000	4%	Elec
Electric 210 GT	46 990	-3 000	4%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie Allure	48 990	-3 000	4%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie GT	51 490	0	4%	Elec

408				
1.2 Hybrid 145 Allure	37 300	+75	13%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	41 300	+75	13%	FHEV
PHEV 225 GT	51 250	0	18%	FHEV
Electric 210 Allure	43 900	-3 000	4%	Elec
Electric 210 GT	45 900	-3 000	4%	Elec

508				
Plug-in Hybrid 180 Allure	52 100	0	7%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	52 100	0	7%	FHEV
Peugeot Sport Engineered	70 650	+660	7%	FHEV

508 SW				
Plug-in Hybrid 180 Allure	51 500	0	9%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	53 400	0	9%	FHEV
Peugeot Sport Engineered	71 950	+920	8%	FHEV

5008				
1.2 Hybrid 145 Allure	40 990	+790	4%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	45 490	+790	4%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	45 490	+2 720	nc	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	48 990	+2 720	nc	FHEV
Electric 210 Allure	46 900	-3 000	2%	Elec
Electric 210 GT	51 490	0	2%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie Allure	51 490	0	2%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie GT	55 990	0	2%	Elec

Rifter				
Electric 136 Allure Taille M	37 950	-3 000	nc	Elec
Electric 136 GT Taille XL	43 250	-3 000	nc	Elec

PORSCHE				
718 Boxster				
Spyder RS	162 500	+70 000	0%	E
718 Cayman				
GT4 RS	162 500	+70 000	0%	E
911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	131 700	+70 000	0%	E
Carrera T	145 100	+70 000	0%	E
Carrera S	157 300	+70 000	nc	E
Carrera GTS	174 900	+70 000	0%	E

911 Targa (nouvelle)				
4 GTS	197 400	+70 000	nc	E

911 Cabriolet (nouvelle)				
Carrera	145 900	+70 000	nc	E
Carrera T	159 300	+70 000	nc	E
Carrera S	171 500	+70 000	nc	E
Carrera GTS	189 100	+70 000	nc	E

Taycan (nouvelle)				
Propulsion	105 011	0	0%	Elec
4S	124 296	0	0%	Elec
GTS	167 787	0	nc	Elec
Turbo	179 680	0	0%	Elec
Turbo S	216 207	0	0%	Elec
Turbo GT	246 538	0	0%	Elec

Taycan Sport Turismo (nouvelle)				
Propulsion	106 027	0	0%	Elec
4S	125 300	0	0%	Elec
GTS	153 834	0	0%	Elec
Turbo	180 550	0	0%	Elec
Turbo S	216 197	0	0%	Elec

Taycan Cross Turismo (nouvelle)				
4	117 450	0	0%	Elec
4S	130 068	0	0%	Elec
Turbo	161 045	0	0%	Elec
Turbo S	216 992	0	0%	Elec

PRESTIGE AUTO • BEAUNE

16-17-18 MAI 2025

PALAIS DES CONGRÈS DE BEAUNE

SUPERCARS / HYPERCARS / GT
MOTOS D'EXCEPTION
HAUTE HORLOGERIE / ARTS



ORGANISÉ PAR

PRESTIGEEVENTS

BFC

www.prestigeautobeaune.com

Les deux



font la paire

**TV connectée Samsung
UHD 4K 43\"**

19€
Prix constaté
sur internet : 449€⁽²⁾

Avec la Fibre Orange.

Disponible avec les offres Livebox Fibre + Smart TV à partir de 43,99€/mois, pour les nouveaux clients Fibre.

Offre soumise à conditions, valable en France métropolitaine du 10/04/2025 au 04/06/2025, sous réserve d'éligibilité. Engagement de 24 mois. Livraison de la TV après la mise en service de l'accès fibre. Frais de mise en service : 49€. Frais de résiliation Livebox : 50€.

(1) Référence du téléviseur Samsung : 43DU7175.

(2) Prix constaté au 30/01/2025 sur le site internet de distributeurs arrondi à l'unité inférieure et hors promotion.

orange™
est là