

Actu

Airbags défectueux

- Le point sur le scandale Takata
- Toutes les voitures concernées



P. 6



2026
2028

LE CALENDRIER SECRET DES CONSTRUCTEURS

P. 16



188 MODÈLES
bientôt lancés,
restylés... ou arrêtés

Spécial pouvoir d'achat

P. 24

Les meilleures
LOA/LLD
à partir de 129 €/mois

24 offres
à l'essai



Stars du
marché P. 40



Les petits moteurs
sont-ils suffisants?



Toyota Yaris

Les bonnes versions
dès 4 000 € P. 48

Occasion



Opel Mokka X
Un SUV malin P. 52
à moins de 12 000 €

Match P. 36



**Volkswagen Tayron
Peugeot 5008**

Hybrides, sept places :
à la conquête des familles

Les experts P. 54

**Nouvelles
signalisations**

Ne tombez pas dans le panneau!

L 14629 - 1915 - 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 5 ROLAND-GARROS

E-TECH ELECTRIQUE

fabriquée en France
jusqu'à 410 km d'autonomie⁽¹⁾
planche de bord rétro-éclairée Roland-Garros
e-pop shifter inspiré du grip des raquettes de tennis⁽²⁾
sellerie grise avec textile graphique et logo Roland-Garros

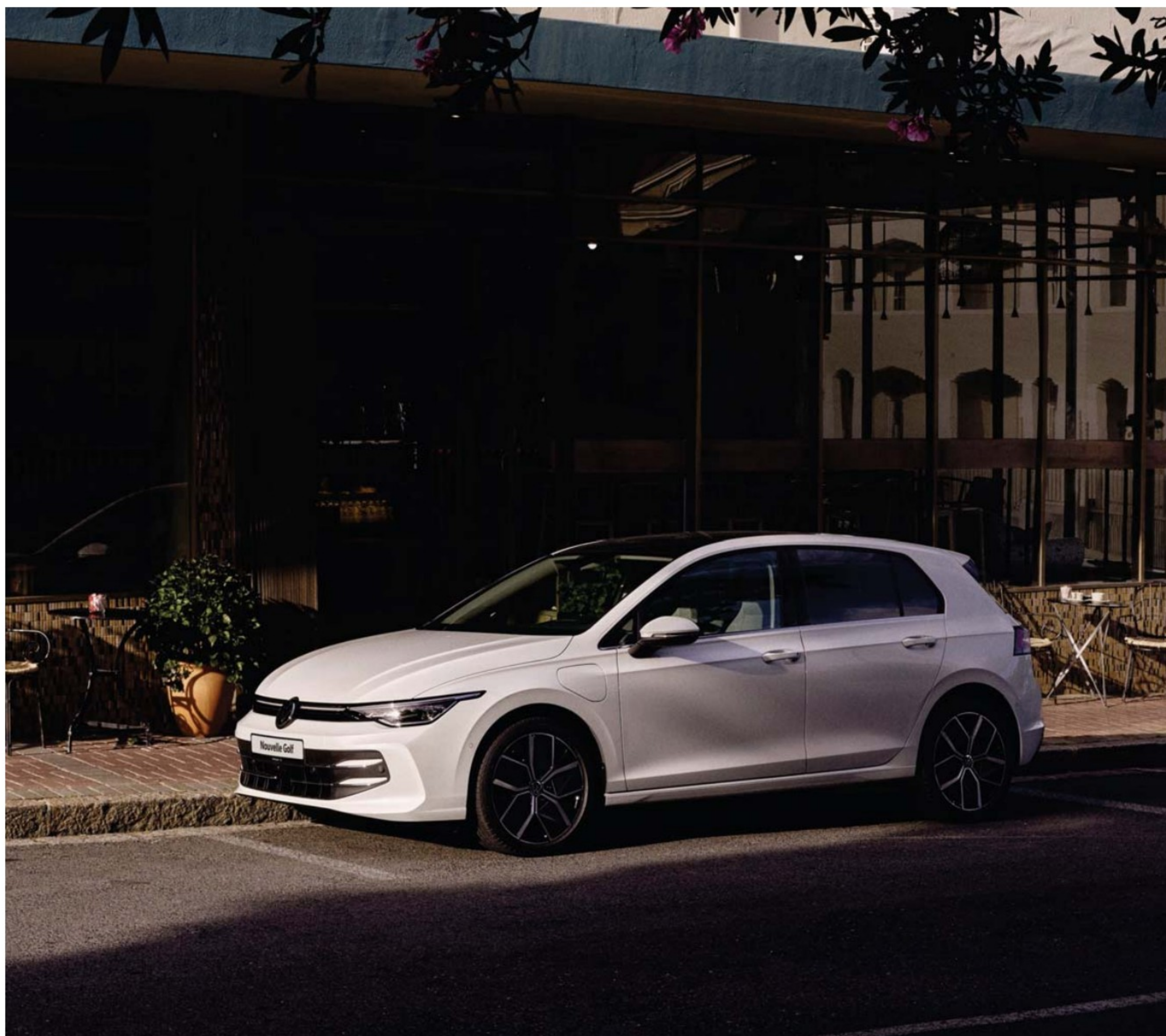




(1) selon norme wltip. (2) levier de vitesse e-pop. décor de toit disponible en option ultérieurement. **consommations min/max (kwh/100 km)⁽¹⁾: 14,5/15,5. émissions co₂ (g/km)⁽¹⁾: 0 à l'usage, hors pièces d'usure.**

renault.fr

pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**



Partez en électrique, arrivez au volant d'une thermique. Nouvelle Golf eHybrid

Jusqu'à 140 km d'autonomie en 100 % électrique
et jusqu'à 940 km d'autonomie cumulée*.



A 8 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Modèle présenté : Nouvelle Golf eHybrid Style avec option peinture nacrée incluse. Plus d'informations sur volkswagen.fr *Distance totale maximum en combinaison essence/électrique pour une Nouvelle Golf eHybrid dont 143 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 de la gamme Nouvelle Golf 1.5 eHybrid (l/100 km) WLTP: 0,3-0,4. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP: 6-8. 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.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTU

- 6 **L'événement** Airbags Takata défectueux : votre auto est-elle concernée ?
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **La photo** de la semaine
- 16 **Les nouveautés** Le calendrier secret des constructeurs
- 20 **Les voitures** de la semaine : à bord de la DS N°4

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** LOA/LLD : les nouvelles offres
- 32 **Panoramique** Le Hyundai Ioniq 9 Calligraphy de 435 ch
- 36 **Match** Le Volkswagen Tayron 1.5 eTSI DSG7 VW Edition de 150 ch contre le Peugeot 5008 1.2 Hybrid e-DCS6 GT de 145 ch
- 40 **Dossier** Les petits moteurs des stars du marché sont-ils suffisants ?

GUIDE PRATIQUE

- 46 **Les coachs Auto Plus**
Les servantes d'atelier "premier prix"
- 48 **Acheter une voiture d'occasion**
Toyota Yaris : le bilan après 20 ans
- 51 **Ça vous est arrivé**
- 52 **Les stars de l'occasion** Un Opel Mokka X à moins de 12 000 €
- 54 **Le coin des experts** Gare à ces panneaux pas si anodins

MAGAZINE

- 56 **Le sport**
Piastrì, l'étoile montante
- 58 **Auto Plus Classiques**
Le coupé Triumph GT6
- 60 **Le prix des voitures neuves**



Page 20



Page 32



Page 56



Page 58

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Est "prix" qui croyait prendre

Face au danger, il arrive que les adversaires de toujours se retrouvent côte à côte pour défendre un intérêt commun. C'est ce qui s'est passé début mai, lorsque Luca de Meo et John Elkann, respectivement grands patrons de Renault et Stellantis, ont affiché leur connivence dans les colonnes de notre confrère du *Figaro*. Il faut croire que l'union fait la force face au même "ennemi" : l'Union européenne. Ou plus exactement face à la multitude de règles établies au sein d'une administration déconnectée. Elles s'appliquent sans discernement à une industrie qui y voit, à raison, des obstacles mettant à mal sa compétitivité.

A l'heure où les Etats-Unis cherchent – certes fort maladroitement – à protéger leur économie à coups de protectionnisme, que la Chine se complaît dans un certain laxisme en matière de respect des diverses normes ou règles de la concurrence, en Europe, on impose les contraintes les plus draconiennes du monde. Les exigences en matière de sécurité et d'environnement – aussi utiles soient-elles – demandent aux constructeurs des investissements colossaux en R&D et la généralisation de technologies coûteuses ce qui, au final, fait augmenter le prix des modèles. Résultat, les ventes en pâttissent : le Vieux Continent est la seule zone géographique à ne pas avoir retrouvé son niveau d'avant la pandémie.

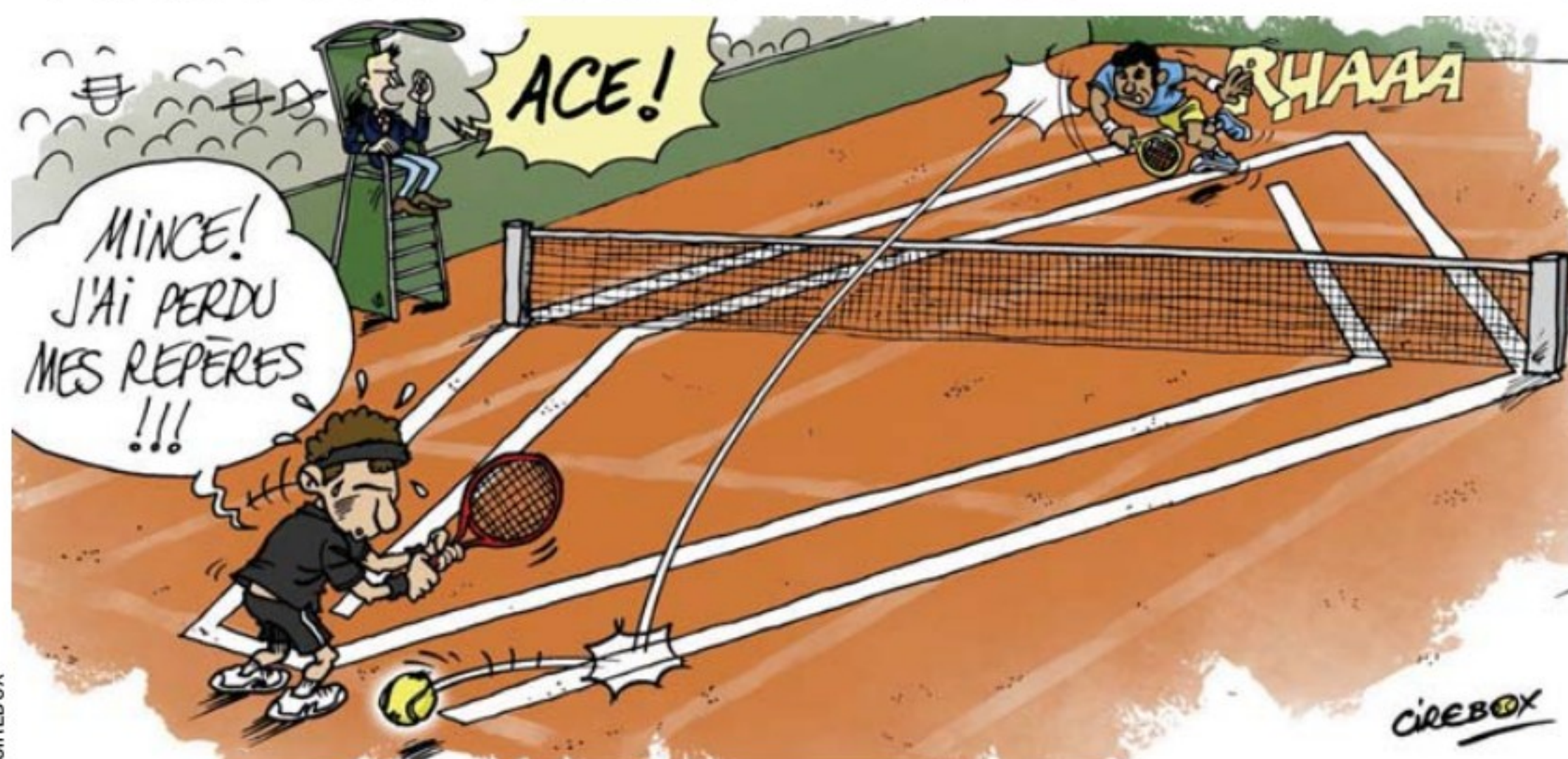
Derrière cette intervention à l'unisson se cachent toutefois des dissonances au sein même des constructeurs européens. Ainsi, Renault et Stellantis restent des marques généralistes, par nature plus exposées à l'effet prix que leurs homologues premium... et allemands. Elles sont également plus dépendantes du marché européen : l'augmentation des tarifs les touche de plein fouet. Dès lors, il s'agit plus d'un plaidoyer national (impliquant en priorité la France et l'Italie) que d'une position soutenue par l'ensemble des acteurs européens. Ce qui donne forcément moins de poids à l'union.

Parallèlement, sous couvert de défendre la voiture accessible – argument on ne peut plus légitime –, ne doit-on pas y voir, en demi-teinte, un aveu d'échec des stratégies de montée en gamme des généralistes ? Du temps, pas si lointain, de Carlos Tavares, Stellantis se faisait le chantre du "pricing power", soit l'augmentation du prix des modèles. Chez Renault, c'est Alpine, ou en tout cas son "Esprit" qui est décliné à toutes les sauces sous forme de finition avec un seul objectif : tirer les prix vers le haut. Il faudrait savoir...

Mathieu

Trait d'humour

Renault partenaire de Roland-Garros... Il faut s'y faire !



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 22 ou sur www.kiosquemag.com.
Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.
Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59 898 Lille Cedex 9.



AIRBAGS TAKATA DÉFECTUEUX

Le grand rappel Votre auto est-elle concernée ?

Le scandale Takata n'en finit pas, avec une liste de véhicules touchés qui ne cesse de s'allonger. Face à cette situation, le gouvernement intensifie ses actions pour obliger les constructeurs à remplacer rapidement les dispositifs à risque. Voici l'inventaire de tous les modèles affectés.

C'est sans conteste le plus grand rappel de l'histoire de l'industrie automobile. En volume comme en durée : près de 200 millions de véhicules à travers le monde sont équipés d'airbags défaillants et les premiers rappels ont débuté dès 2008 ! En cause, l'usage par Takata de nitrate d'ammonium. Cet agent chimique devenant instable sous l'effet de l'humidité, le déclenchement trop violent de l'airbag, notamment en cas d'accident, peut potentiellement propulser des éclats de pièces métalliques dans l'habitacle. Un risque accentué dans les régions humides et chaudes. Si un procès retentissant aux États-Unis a conduit à la faillite de l'équipementier japonais en 2017, en Europe, les rappels tardifs et sporadiques continuent d'intervenir, remettant régulièrement sur le devant de la scène le "scandale Takata". Ce constat est d'autant plus tragique que l'on déplore désormais sur le continent des

décès liés à ce défaut. En France, Charles-Henri Coppet, avocat représentant les victimes et leurs familles, a indiqué à *Auto Plus* que dix-neuf personnes sont décédées et vingt ont été blessées entre 2018 et 2024, principalement outre-mer, avec deux accidents mortels en métropole. Face à la gravité de la situation, le gouvernement a enfin décidé de prendre des mesures pour enjoindre les constructeurs à agir rapidement et à rappeler massivement tous les véhicules qui sont équipés de ces airbags.

30 marques impliquées

Dès décembre 2024, le ministère des Transports a ainsi demandé à Stellantis de lancer une campagne "stop drive" pour inciter les propriétaires à immobiliser les DS 3 et Citroën C3 touchées, jusqu'au remplacement de l'airbag. En février, Volkswagen a suivi le mouvement en publiant un rappel pour certaines Golf puis, en avril, ce fut au tour de Toyota (pour trois généra-

tions de Yaris) et de Mercedes (Classe A, C, E...). En outre, pour accélérer le processus, le ministère a publié un arrêté le 9 avril, imposant aux constructeurs et importateurs des mesures restrictives temporaires sous peine d'astreinte financière. Ceux-ci sont désormais tenus d'envoyer un courrier à tous les propriétaires concernés ou de les rechercher activement en cas de changement d'adresse. De plus, chacun d'entre eux doit mettre en place un site en ligne permettant de vérifier instantanément, grâce au numéro de série du véhicule (VIN), si celui-ci est impacté, en précisant si un arrêt de conduite est nécessaire. Après le passage en atelier, il leur faut, en outre, fournir une attestation de remplacement du ou des airbags (si celui du passager est aussi à

remplacer) au propriétaire, dans les 24 heures suivant la récupération de l'auto. Par ailleurs, le ministère a sommé chaque constructeur d'identifier tous les véhicules à risque. Cette obligation a eu pour effet... d'allonger considérablement la liste. Alors que l'an dernier, on tablait sur environ 500 000 exemplaires existants en France, impliquant une dizaine de marques, en avril, on a appris que les dispositifs de plus de 2,3 millions de véhicules n'avaient toujours pas été changés. Si la liste risque de s'étoffer encore, pour l'heure, trente marques ont été identifiées (Dacia, Renault, Volvo, Hyundai n'étant pas concernées) et deux cent dix-huit modèles. Il s'agit essentiellement d'automobiles, que nous avons toutes répertoriées ci-contre. ■

Votre modèle est dans la liste...

- Si vous n'avez pas été contacté par votre concessionnaire, vérifiez sur le site du constructeur (tous ont désormais une page prévue à cet effet) si votre véhicule est dans la liste. Pour cela, saisissez son code d'identification (VIN), un numéro de dix-sept caractères inscrit sur votre carte grise à la case "E".
- Si vous ne pouvez pas joindre le constructeur (comme Chevrolet, qui n'est plus présent en France), signalez-le au service de surveillance du marché des véhicules et des moteurs (SSMVM : ssmvm@developpement-durable.gouv.fr).
- Notez bien que si vous devez faire remplacer le(s) airbag(s), l'intervention, à la charge du constructeur, est totalement gratuite.
- Contrôle technique : depuis le 15 février, le procès-verbal indique si votre véhicule est touché par la campagne de rappel, mais cela n'est pas un motif de refus ou de contre-visite à l'examen.

200 modèles impactés

■ Fabriqués entre 1996 et 2022, environ 200 modèles d'automobiles (218 en incluant les camionnettes) de 30 marques se retrouvent sur la "liste noire". Notez que c'est la date de sortie d'usine qui est prise en considération dans le fichier des véhicules soumis au rappel. Attention, il peut s'écouler un bon moment entre la production de votre voiture et sa première immatriculation : de quelques semaines jusqu'à quatorze mois, surtout si elle vient de l'étranger ou si elle a fait un long séjour dans les stocks !

Marque/modèle	Année de production
AUDI	
A3	2006-2013
A4	2005-2008
A4 Cabriolet	2007-2009
A5 et A5 Cabriolet	2010-2011
A6	2005-2011
Q5	2009-2012
R8	2016-2017
TT	2015-2017
BMW	
Série 1	2004-2017
Série 2/Active Tourer	2013-2017
M2	2015-2017
Série 3	1997-2018
M3	2014-2017
Série 4, M4	2013-2017
Série 5	2000-2003/2009-2017
Série 6	2010-2017
X1	2009-2016
X3	2003-2017
X4	2014-2017
X5	2000-2003/2006-2017
X6, X6 M	2014-2017
Cadillac	
BLS	2006-2008
Escalade	2007-2014
Chevrolet	
Aveo T300	2011-2016
Orlando	2011-2016
Cruze	2008-2017
Trax	2012-2015
Avalanche, Silverado, Suburban, Tahoe	2007-2013
Chrysler	
300	2004-2016
Aspen	2007-2009
Crossfire	2007-2008
Citroën	
C3 "2"	2008-2017
C4 "2"	2010-2018
C-Zero	2010-2017
Daihatsu	
Charade (NSP90)	Toutes années
Dodge	
Challenger	2008-2014
Charger	2006-2015
Dakota	2005-2011
Durango	2004-2009
Magnum	2005-2008
Ram	2003-2009
DS	
DS 3 "1"	2008-2019
DS 4 "1"	2010-2018
DS 5	2010-2018
Ferrari	
California	2008-2014
California T	2014-2018
458 (toutes versions)	2009-2016
488 GTB, Spider	2015-2018
FF	2011-2016

Marque/modèle	Année de production
F12 Berlinetta, TDF	2012-2018
GTC4 Lusso	2016-2018
812 Superfast	2018
Ford	
Everest, Mustang	2004-2014
Ranger	2004-2011
Mondeo, S-Max, Galaxy	2006-2017
GT	2004-2006
P150 Ranger	2004-2011
Fusion	2006-2012
Milan	2006-2011
MKZ, Zephyr	2006-2012
Edge, MKX	2007-2010
Honda	
Accord	1998-2014
Civic	1996-2011
CR-V	1997-2012
FR-V	2005-2009
Insight	2010-2013
Jazz	2002-2015
Legend	1999-2008
Stream	2001-2005
Shuttle	1998-1999
Logo	1999
Jaguar	
XF	2007-2015
Jeep	
Wrangler	2007-2016
Lancia	
Thema	2012-2014
Land Rover	
Discovery Sport	2014-2016
Range Rover	2006-2012
Lexus	
IS	2003-2018
SC430	2001-2009
Mazda	
2	2007-2014
6	2002-2010
B Series, BT 50	1999-2014
CX-7	2006-2012
CX-9	2007-2012
RX-8	2003-2010
Xedos 9	1996-1999
Mercedes	
Classe A, C, E, M, R, GL, GLK, SLK, SLS	2004-2016
G	2014-2018
Mitsubishi	
Pajero	1996-2000/2007-2017
L200	2007-2016
i-MiEV	2010-2015
Lancer	Toutes années
Lancer SW, Colt, Space Runner	1996-2000
Nissan	
Almera, Almera Tino	2001-2008
Maxima	2000-2003
Note	2005-2013
Pathfinder	2001-2004

Marque/modèle	Année de production
Patrol 5	2001-2008
Navara	2001-2003
Terrano	2003-2006
Teana	2004-2007
Tiida	2007-2014
X-Trail	2001-2008
Opel	
Astra	2005-2018
Cascada	2012-2018
Meriva	2009-2017
Mokka	2011-2018
Vectra	2003-2008
Zafira	2011-2016
Signum	2005-2008
Peugeot	
iOn	2010-2017
Seat	
Alhambra	2011-2017
Altea	2010-2015
Ateca	2017
Exeo	2009-2013
Ibiza	2016-2017
Leon	2010-2017
Toledo	2013-2017
Skoda	
Citigo, Fabia, Octavia, Rapid	2013-2018
Kodiaq	2017-2018
Roomster	2013-2015
Superb	2014-2018
Yeti	2014-2017
Subaru	
Baja	2003-2006
Impreza, Legacy, Outback	2004-2014
Forester	2009-2022
Tribeca	2006-2014
Suzuki	
Grand Vitara	1998-2000
Tesla	
Model S	2014-2016
Toyota	
Auris	2006-2012
Avensis	2002-2008
Avensis Verso	2002-2003
Corolla	2001-2010
Picnic, Rav4	2003-2005
Yaris	2001-2017
Volkswagen	
Beetle	2012-2018
Eos	2010-2015
e-Up!	2014-2016
Fox	2007-2011
Golf	2009-2013
Golf Cabriolet	2012-2016
Golf Plus	2009-2014
Passat, break	2006-2010
Passat CC	2009-2017
Passat	2011-2015
Polo	2007-2014
Sharan	2011-2015
Tiguan	2015-2016
Up!	2012-2016



REPORTER AUTO PLUS

Carburants SP95, SP95-E10, SP98

Des prix à côté de leurs pompes ?

Je suis surpris par l'écart de moins de 2 cts entre le SP95 et l'E10. Pourtant, ce dernier contient plus d'éthanol que le SP95 "classique", non ? Son prix devrait donc fortement baisser, comme c'est le cas de l'E85 ! Autre anomalie : j'ai observé dans cette station Esso un écart de près de 20 cts entre le SP95-E10 et le SP98, soit bien plus que ce que vous estimez. Normal ?

Lionel, Ville-d'Avray (92)

François Tarrain. Depuis l'arrivée de l'E10 en 2009, la différence de prix avec le SP95 varie de 1 à 4 cts selon les mois. Certes, on a déjà connu un pic à 6 cts (en septembre/octobre 2022), mais sur la durée, la

différence moyenne n'a été que de 2,3 cts. Logique au fond, car le SP95-E10 ne contient pas beaucoup plus d'éthanol que le SP95 classique, dit "E5" : en théorie jusqu'à 5 %, dans les faits, plutôt 2 à 3 % de plus. Résultat, la fiscalité avantageuse dont bénéficie le biocarburant, mais aussi ses variations de prix (bas cette année) n'ont que très peu d'impact sur le tarif final des deux sans-plomb. Quant à l'écart que vous avez constaté dans cette Esso entre le SP98 et l'E10, il est en effet deux fois plus important que la moyenne nationale. Un cas extrême, qui s'explique en partie par le fait qu'il s'agit ici d'un SP98 "premium" avec additifs, affiché à un tarif bien plus gratiné qu'un carburant standard comme l'E10.

Carte grise et conversion à l'E85

Si la carte grise des électriques est désormais payante, qu'en est-il de celle d'un véhicule que l'on vient de convertir à l'E85 via un boîtier homologué ?

Mathilde T., Lubersac (19)

Pascale Gétin. Suite à une conversion à l'E85, la réglementation impose en effet au propriétaire du véhicule de modifier la carte grise, afin de prendre en compte la nouvelle énergie ("FE" pour bicarburant superéthanol/essence au lieu de "ES" pour essence). Le bon point, c'est que le coût de ce changement obligatoire reste le même qu'avant (soit 13,76 €). Le mauvais, c'est qu'à la revente, la carte grise est désormais payante partout en France pour tous les véhicules "dits propres", qu'ils soient hybrides, GPL ou flexfuel d'origine ou convertis. La fin de cette exonération, qui était déjà en vigueur dans la plupart des régions avant que la loi de finances ne l'impose partout, n'enlève certes rien à l'intérêt de l'E85 à l'usage, surtout vu son tarif actuel (voir p. 12). En revanche, elle retire à la conversion à l'E85 l'un de ses avantages à la revente.



BARDAL

Aujourd'hui encore, j'ai vu une maman en trottinette électrique, filer à 25 km/h avec son boutchou debout devant, sans casque ! Les radars urbains seront-ils capables de lutter contre ce type de comportement hyper dangereux ?

Didier Clément, par e-mail

Pascale Gétin. Las, en l'absence d'immatriculation sur ces engins, les radars ne peuvent sanctionner à distance ce genre de pratique.

Voie de covoiturage à Paris

Il paraît que pour circuler sur la voie réservée du périph sans risquer un PV, les titulaires d'une carte handicapé doivent s'inscrire sur un site. N'y a-t-il pas un moyen plus simple ?

Annie R., Attigny (08)

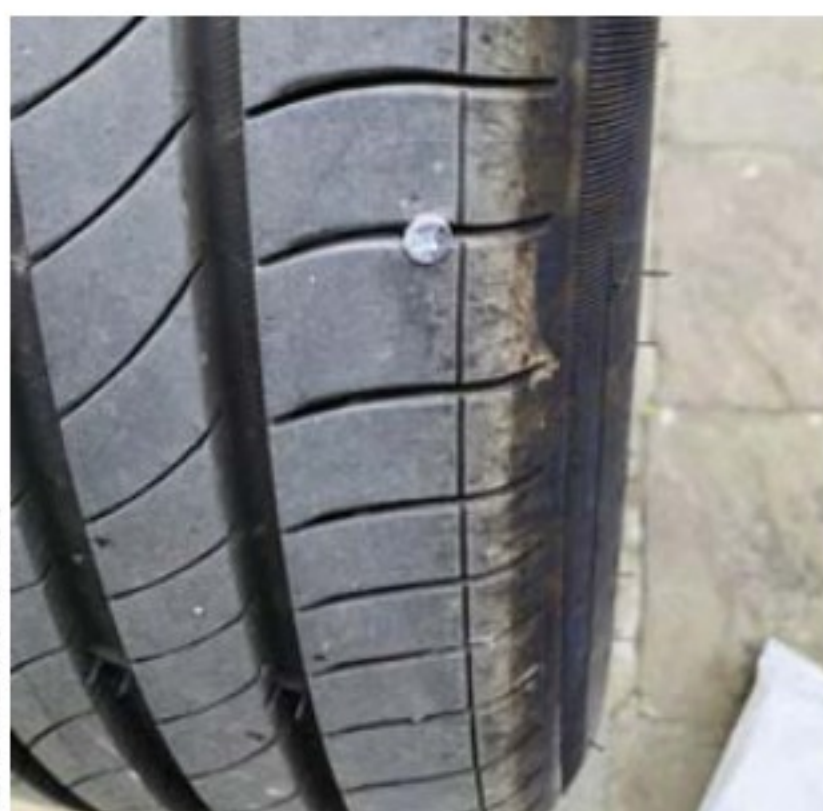
François Tarrain. Non, aucun : la seule solution est de référencer la plaque de son auto sur la base de stationnement Handi'Stat de la ville*. Une démarche qui ne coule pas vraiment de source pour les conducteurs amenés à emprunter le périph "en transit" sans rentrer dans Paris.

Mauvais tour (de vis)

J'ai pris une vis dans le pneu quasi neuf de mon Citroën C5 Aircross. Verdict du centre-auto : pas réparable, il faut le changer. Sauf qu'ils n'ont pas de Michelin Primacy e-Power en stock. Résultat, la voiture est sur cales. Je suis stupéfait !

Gérard, de l'Oise

Jérôme Fombelle. Ce qui est surtout stupéfiant, c'est que ce garage vous ait affirmé aussi catégoriquement que ça n'était pas réparable ! Certes, la vis est proche du bord extérieur de la bande de roulement, mais elle n'est plantée ni sur l'épaule, ni sur le flanc (qui sont, pour le coup, des zones de flexion) : le pneu semble donc réparable dans les règles, avec démontage et à l'aide d'un "champignon".



REPORTER AUTO PLUS

Coyote et les voitures radars

Dans le n° 1911, vous dites que la nouvelle interface Coyote est plus claire et qu'elle assume le signalement des contrôles. Même ceux effectués par les voitures radars ?

William Legros, Nîmes (30)

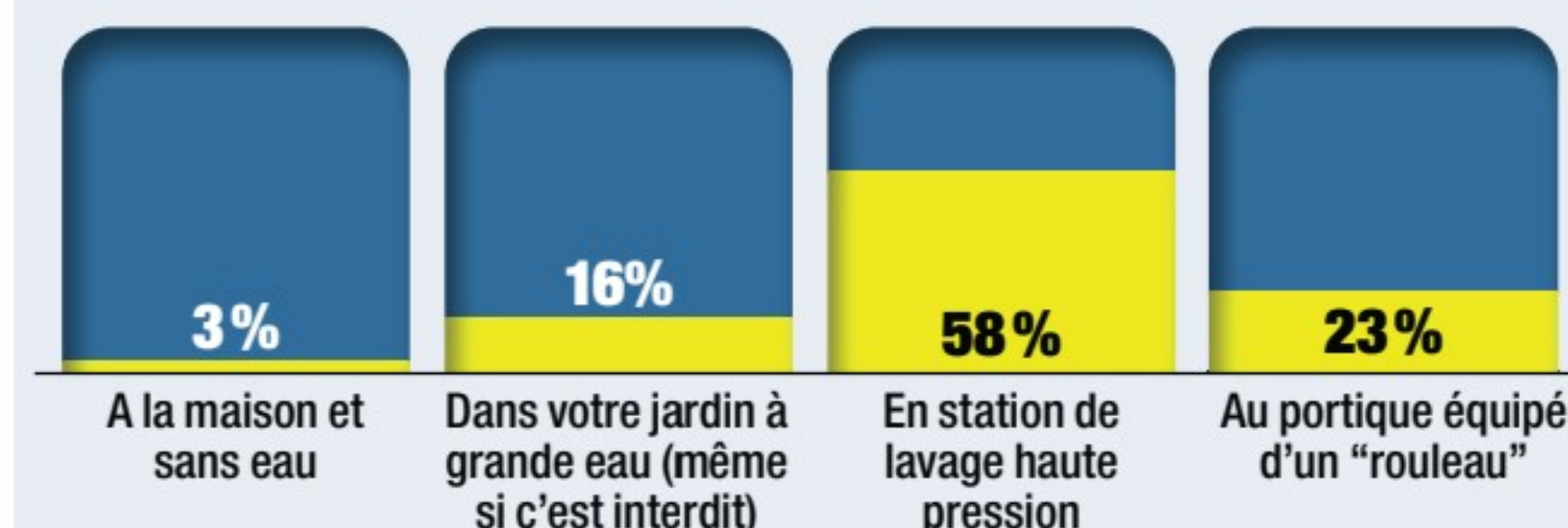
François Tarrain. "Les contrôles en mouvement" peuvent tout à fait être signalés sur l'application (et sur les boîtiers) Coyote. Encore faut-il réussir à repérer les voitures radars qui circulent anonymement. Et si on y parvient, le fait que le contrôle se déplace rend l'alerte transmise à la communauté "mouvante", donc d'une précision hasardeuse. En clair, ce n'est pas sur ce type de contrôle que Coyote (comme les Waze & Cie), excelle.



ES

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Le lavage de votre voiture, c'est plutôt :



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

Dans votre déclaration d'impôts, vous optez plutôt pour :

- L'abattement forfaitaire de 10 %.
- Les frais réels.
- Vous n'avez pas le choix (retraité).
- Vous n'êtes pas imposable.

SKODA

L'autonomie : pour les enfants ça viendra,
pour la voiture c'est fait.



**Nouveau Škoda Enyaq, le SUV familial 100 % électrique
et son autonomie jusqu'à 590 kilomètres*.**

À partir de

499 €/mois⁽¹⁾

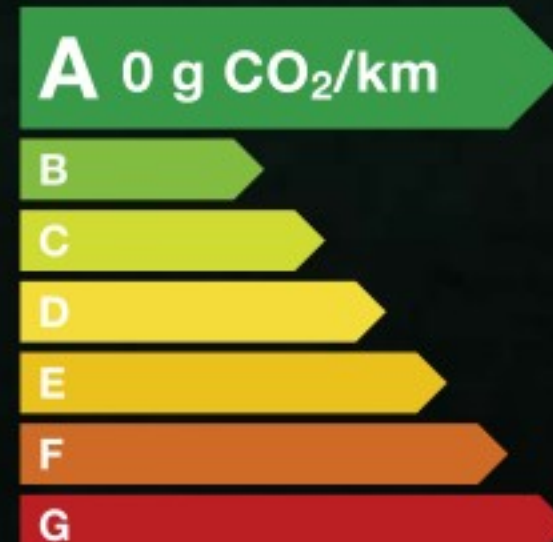
LLD 37 mois / Apport de 0€
après bonus écologique majoré de 2 000€ déduit



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

Modèle présenté: Enyaq 85 Finition Plus avec options à **615€** par mois, remise Škoda de 6 305€ déduite, aux mêmes conditions.
Offre valable du 01/05/2025 au 31/05/2025. * Autonomie gamme Enyaq : en cycle mixte WLTP. **(1) Enyaq Element 85 en location longue durée 30 000 km max, 1er loyer majoré jusqu'à 2 499€ ramené à 499€** lorsque les Distributeurs acceptent l'avance du Bonus Écologique (conditions d'éligibilité sur economie.gouv.fr) suivi de 36 loyers de 499€, remise Škoda 6 305€ déduite. Prime CEE déduite de 345€, détails sur [skoda.fr](https://www.skoda.fr). Offre à particuliers chez tous les distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GmbH – RCS Pontoise : 451 618 904.

Volkswagen Group France – SAS - Capital : 198 502 510€ – 11, av. de Boursonne – 02600 Villers-Cotterêts – RCS Soissons 832 277 370.
Gamme Enyaq : Cycle mixte WLTP min/max – Consommation (kWh/100 km) : 14,9-16,7. Rejets de CO₂ (g/km) : 0 en phase de roulage.



Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**



CAMÉRA CACHÉE

Citroën C3 Aircross : accueil, essai, remise... que proposent les vendeurs ?



LA MISSION DE NOTRE ESPION Plus grand et moins cher que son prédécesseur, le nouveau SUV se décline en électrique, hybride et essence. Vers quelle version vont nous orienter les commerciaux ? Ont-ils les bons arguments face à la concurrence ? Quid d'une ristourne ? Éléments de réponse.

Rendez-vous par téléphone



Notre premier interlocuteur nous demande d'emblée si nous préférons essayer l'hybride ou l'essence : "Les deux sont dispos." Nous partons sur l'hybride et obtenons un rendez-vous 48 h plus tard. Le jour J, le vendeur nous accueille clé en main : "Prenez le volant directement", nous invite-t-il.



"Le Peugeot 2008 est bien fini, mais à options équivalentes, on est meilleur niveau prix!"

A bord du SUV en finition Max, il attaque : "La conso sur l'hybride est top, en respectant les limitations : moins de 6 l/100 km sur route et 7 l sur autoroute." Pas loin, respectivement 5,9 et 7,4 l, selon nos mesures. Après avoir évoqué la concurrence et 20 minutes d'essai plus tard, retour en concession.



Avant la négo, notre hôte nous fait enfin un tour du véhicule et met en avant la "belle capacité du coffre". Puis, place aux chiffres, il propose l'hybride 145 ch finition intermédiaire Plus, en gris, à 27 100 € (dont 310 € de "frais administratifs" superflus) + 210 € de malus et... 0 € de rabais.

Essai réservé en ligne



En quelques clics, notre réservation pour l'hybride est confirmée par un vendeur sous 72 h. Sur place, un jeune homme gêné nous reçoit : "Mon collègue a pris l'hybride, mais on a l'essence 100 ch. A part le moteur, c'est le même modèle." On acquiesce et il commence la présentation.

"Si vos trajets ne se limitent pas à des allers-retours domicile/travail, je ne vous propose même pas la version électrique."



Après le tour du véhicule et la balade, il évoque les rivaux : "Il y a le VW T-Cross et le Peugeot 2008, mais on est moins cher. Et aussi le Dacia Duster, mais sa finition est basique." Il passe alors aux énergies : "L'essence est top au quotidien, mais pour les gros rouleurs, l'hybride, c'est mieux, mais plus onéreux."



Deux devis nous attendent pour finir. L'hybride 145 ch finition Plus, en gris, coûte 27 500 €. Soit 400 € de "frais" en sus par rapport au confrère (et 210 € de malus). La version essence 100 ch en finition Plus revient, elle, à 23 400 € (frais "annexes" compris, 1 074 € de malus s'y ajoutent. Et pas de remise.

Visite à l'improviste



Ici, nous arrivons sans rendez-vous et apercevons le nouveau SUV en finition bicolore. Un commercial nous aborde. "C'est une vraie réussite, nous avons beaucoup de demandes sur le thermique", nous dit-il... avant de nous informer qu'une cliente l'attend. Raté pour l'essai.



"C'est simple, le 2008 est plus cher. Le Captur est au même tarif, mais il ne propose rien de nouveau."

Il prend tout de même le temps de nous parler des différentes énergies : "C'est facile, l'essence c'est pour les gens qui roulent peu, je le conseille aux personnes âgées, sinon mieux vaut s'orienter vers l'hybride qui, en outre, est plus puissant." Quid de l'électrique ? "C'est un autre état d'esprit..."



Après nous avoir demandé si nous avions déjà fait un tour de la concurrence, il nous propose de caler un rendez-vous pour essayer l'hybride. "Les livraisons de cette version débuteront en octobre, mais si vous êtes pressé, l'essence arrivera dès cet été."

Accueil ☒ ☐ ☐ Remise ☐ ☐ ☒
Essai ☒ ☐ ☐ Conseil ☐ ☒ ☐

Hybride toute ! Nos vendeurs sont sur la même longueur d'onde : hormis pour les petits rouleurs, ils vantent la double motorisation. En outre, côté concurrence, le discours est rodé : "Le Peugeot 2008 est plus cher", martèlent-ils. Enfin, autre point commun, n'escomptez aucune remise pour ce nouveau modèle, mais quelques frais annexes... bien dispensables.



Simplement



DAS tête : 0,968 W/kg
DAS tronc : 0,987 W/kg
DAS membres : 2,585 W/kg

AIconique

Le mois de m**AI**

Redmi Note 14 Pro+ 5G

279 € au lieu de 499 €*

Sans forfait, sans engagement.



Montre connectée
Redmi Watch 5 active
1 €⁽¹⁾

+ Écouteurs
Redmi Buds 6 active
1 €⁽¹⁾

***100 € de remise immédiate et 120 € de bonus reprise en rapportant votre ancien téléphone.**⁽²⁾

Offres réservées aux particuliers en France métropolitaine du 15 au 21 mai 2025. Détails en boutique et sur orange.fr
5G : avec offre compatible dans les zones couvertes, couverture sur reseaux.orange.fr

(1) Prix valable pour l'achat en concomitance d'un téléphone de la gamme Xiaomi Redmi Note 14 et d'une Redmi Watch 5 active ou des Redmi Buds 6 active (prix initiaux respectivement de 39 € et 39,99 €). (2) Bénéficiez de 100 € de remise immédiate et d'un bonus reprise de votre ancien téléphone de 120 € de plus que sa valeur estimée après diagnostic, sous forme de bons d'achat.

AI = Intelligence Artificielle.

orangeTM
est là



DÉCLARATION DES REVENUS ET FRAIS RÉELS

A vos calculettes !

Montants préremplis, procédure en ligne simplifiée, validation facultative... La déclaration des revenus est devenue si "allégée", qu'on en oublierait presque de se poser LA bonne question : n'ai-je pas moyen de l'optimiser ? Car oui, c'est possible.

Si gagner de l'argent avec son auto est – sauf exception – un doux rêve, en économiser (un peu) grâce à elle est à la portée de tous. Du moins, à une condition : être un contribuable actif et utiliser un véhicule personnel dans le cadre de son travail. Si c'est votre cas, un choix s'offre à vous dans la déclaration des revenus : opter pour

l'abattement forfaitaire de 10% appliqué d'office par l'administration ou calculer les frais réels liés à vos trajets domicile-boulot en voiture ou en deux-roues.

Même barème que l'an dernier

On se lance ? Pour commencer, prenez votre distance quotidienne domicile-travail aller-retour (plafonnée à 80 km) et mul-

tipliez-la par le nombre de jours ouvrés en 2024 (autour de 220). Ajoutez, s'il y a lieu, les autres trajets professionnels (qu'il faut pouvoir justifier). Puis, appliquez au total obtenu la formule du barème kilométrique 2024 (identique pour la deuxième année consécutive), qui change en fonction de la fourchette de distance ; de la puissance fiscale et

du type de véhicule : voiture (*voir encadré*), moto ou cyclomoteur, sachant que tous les barèmes* sont bonifiés de 20% s'il s'agit de modèles 100% électriques. Notez aussi qu'il ne faut pas nécessairement être propriétaire du véhicule utilisé pour prétendre aux frais réels. Si vous pouvez, par ailleurs, justifier de frais annexes liés à votre activité, comme les intérêts d'un crédit auto au prorata de l'usage professionnel (mais pas le loyer d'un leasing), les péages ou le stationnement (y compris les forfaits de post-stationnement), n'hésitez pas à les intégrer. Cela étant fait, comparez la somme obtenue à l'abattement forfaitaire de 10%. Si les frais réels sont sensiblement plus

* Barèmes sur [Service-public.fr/particuliers/actualites/A14686](https://service-public.fr/particuliers/actualites/A14686). Simulateur sur <https://impots.gouv.fr/simulateur-bareme-kilometrique>

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 9 mai 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⁾ 1,553 € ↘
1 ^{er}	Hyper U	1,491 €
2 ^e	Casino	1,498 €
2 ^e ex aequo	E.Leclerc	1,498 €
4 ^e	Super U	1,501 €
5 ^e	Intermarché	1,508 €
6 ^e	Netto	1,509 €
7 ^e	Auchan (hypers)	1,514 €
8 ^e	Intermarché Contact	1,518 €
8 ^e ex aequo	Total Access	1,518 €
10 ^e	Carrefour	1,519 €

SP95-E10 ⁽¹⁾		Prix moyen ⁽²⁾ 1,661 € ↘
1 ^{er}	Hyper U	1,594 €
2 ^e	E.Leclerc	1,603 €
3 ^e	Super U	1,605 €
4 ^e	Netto	1,612 €
5 ^e	Intermarché	1,613 €

E85 ⁽¹⁾		Prix moyen ⁽²⁾ 0,750 € ↘
1 ^{er}	Auchan	0,699 €
2 ^e	Intermarché	0,700 €
3 ^e	E.Leclerc	0,704 €

(2) | SP95: 1,686 € ↘ | SP98: 1,763 € ↘ | GPL: 0,991 € → | Baril de Brent: 56.52 € ↗

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.

DS N°8 PRÉSIDENTIELLE

Fausse plaques, vrai symbole

■ Emmanuel Macron pris en flag sur les Champs-Élysées à bord d'une voiture officielle dotée de fausses plaques ! Mais que fait la police ? Blague à part, cette immatriculation "d'apparat" 8 PR 75 reprend la série historique des plaques



présidentielles (la "7 PR 75" orna le cabriolet Citroën 15/6 H Chapron de 1956) et est posée, ici, sur une DS N°8, spécialement modifiée pour défiler le jour des 80 ans de l'armistice du 8 mai 1945. Tout un symbole ! Première voiture présidentielle électrique, cette DS N°8 Bleu Saphir (couleur inédite) est alourdie par un blindage (ce qui doit grignoter les 750 km d'autonomie annoncés) et ornée des fanions et de badges bleu-blanc-rouge (qui ne signifient pas "made in France", vu qu'elle est produite en Italie) et possède un intérieur personnalisé par plusieurs artisans. Un exemplaire unique, exposé du 21 au 25 mai au Grand Palais, à l'occasion de la biennale des métiers d'art "Révélation". **F. T.**



Oh, les lourds ! A Bordeaux, les tarifs du stationnement sont désormais majorés de 30% pour les véhicules thermiques de plus de 1 600 kg (poids à vide) et les électriques/hybrides de plus de 1 900 kg. Notez que les modèles familiaux courants (Renault Scenic, Peugeot 3008...) sont exemptés. **Prime.** Nissan applique lui aussi une nouvelle prime CEE* sur ses électriques : pour une voiture, 353 € pour les particuliers

Barème applicable aux voitures thermiques

Puissance (en CV)	Distance (d) jusqu'à 5000 km	Distance (d) de 5001 km à 20000 km	Distance (d) plus de 20000 km
3 CV et moins	d x 0,529 €	(d x 0,316 €) + 1 065 €	d x 0,370 €
4 CV	d x 0,606 €	(d x 0,340 €) + 1 330 €	d x 0,407 €
5 CV	d x 0,636 €	(d x 0,357 €) + 1 395 €	d x 0,427 €
6 CV	d x 0,665 €	(d x 0,374 €) + 1 457 €	d x 0,447 €
7 CV et plus	d x 0,697 €	(d x 0,394 €) + 1 515 €	d x 0,470 €

Intéressant... dans certains cas

Frais réels ou abattement de 10 % ? En général, la première option est plus adaptée au profil "petit salaire/gros rouleur" ; la seconde au "gros salaire/petit rouleur". Voyez : M. X gagne 23 000 €/an et effectue, pour son travail, 9 000 km avec sa citadine de 5 CV. Ses frais réels s'élèvent à (9 000 x 0,357 €) + 1 395 € = 4 608 €. Soit le double de la déduction forfaitaire de 2 300 €. M. Y, lui, déclare 44 000 € et parcourt, pour raison "pro", 4 000 km en SUV de 10 CV. Ses frais réels : 4 000 x 0,697 € = 2 788 €. Sans intérêt comparé aux 4 400 € d'abattement. Bon à savoir : dans un foyer, chaque membre imposable peut choisir le régime qui l'arrange.

avantageux, reportez-les dans les cases 1AK à 1DK. Et pour estimer l'économie d'impôts obtenue, n'hésitez pas à "simuler" en ligne deux déclarations.

Frais réels, méthode "bis"

Le recours au barème kilométrique proposé par le fisc – qui prend en compte la dépréciation du véhicule, les frais d'entretien, le carburant, l'assurance... – n'est pas obligatoire. En effet, si vous possédez tous les justificatifs des dépenses liées à vos déplacements professionnels, vous pouvez les déduire un à un. A savoir : la dépréciation annuelle du véhicule, son entretien, les réparations, l'assurance, le stationnement et le carburant (via

un barème 2024** un peu moins intéressant que l'an dernier), le tout pour leur fraction liée à l'usage professionnel. Subtilité de cette méthode bis : les frais que l'on vient d'évoquer sont plafonnés à la déduction permise par le barème kilométrique pour un modèle de 7 CV et plus... mais on peut en ajouter d'autres, non plafonnés eux (péages, frais de garage et d'intérêts liés au crédit du véhicule). Fastidieux, sans l'aide d'un comptable. **F. Tarrain**

Dates limites de la déclaration :

- Version papier : mardi 20 mai.
- En ligne : jeudi 22 mai (départements 01 à 19), mercredi 28 mai (dept. 20 à 54), jeudi 5 juin (dept. 55 à 976).

**Service-public.fr/particuliers/actualites/A16343

LA QUESTION INATTENDUE

Quel est le modèle le plus immatriculé en jaune ?



Sur les 22 818 voitures neuves vendues en jaune en 2024 (+ 44 %, mais seulement 1,3 % de "part de nuancier"), plus de la moitié d'entre elles étaient des Peugeot 208 ! Une sacrée proportion, qui s'explique notamment par le fait que, sur ce modèle, le Jaune Faro (et désormais le Jaune Agueda) est la seule teinte... "gratuite". Et qui trouve-t-on sur les autres marches du podium ? La Renault 5 et sa couleur Jaune Pop, suivie de la Fiat 500 Amalfi Yellow.

AAA DATA

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

Des voitures radars privatisées actives dans le Sud ?

Jusqu'à présent conduites par les forces de l'ordre, les voitures radars doivent être confiées, en 2025, à des chauffeurs privés dans les 31 départements des trois régions de la zone sud (Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur). Le marché a été attribué à la société OTC mais, pour l'heure, aucun déploiement n'a été officiellement indiqué... Sauf dans l'Allier (03) où la préfecture a annoncé que, depuis le 2 mai, "des voitures radars nouvelle génération [circulent] sur les routes du département. Les contrôles seront renforcés sur les axes les plus accidentogènes..." Son de cloche un peu différent dans les Bouches-du-Rhône (13) où la préfecture précise que les futurs itinéraires de contrôle sont en cours de repérage et que les verbalisations débiteront cet



RADARS-AUTO.COM

été. Quid des 29 autres départements ? Mystère...

Pourtant, selon nos observations, près d'une vingtaine de voitures radars privatisées – notamment des Citroën C5 Aircross – ont été repérées dans sept autres départements de la région sud : en Ardèche, dans l'Aude, l'Aveyron, le Lot, le Puy-de-Dôme, le Tarn-et-Garonne et le Var (ce dernier en compte déjà trois !). Sanctionnent-elles d'ores et déjà les excès de vitesse ? En l'absence d'une confirmation officielle, qui ne devrait pas tarder, mieux vaut redoubler de vigilance. **F. Tarrain et N. Lourdin**

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS-AUTO PLUS

Hibou embarqué - Pyrénées-Atlantiques (64)

RD817, attention à cette voiture radar dans la traversée de Denguin. Elle se trouvait devant l'hôtel bar restaurant Au Sergent. Limitation à 50 km/h. 43°21'49.8"N 0°30'34.7"W

Hibou embarqué - Ain (01)

RD1079, contrôle radar dans la zone commerciale de Viriat. La voiture était stationnée en face du garage BMW, devant l'ancienne concession Fiat. Limitation à 70 km/h. 46°13'12.4"N 5°12'38.8"E



REPORTERS-AUTO PLUS

SIGNALÉZ-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



BOUCHES-DU-RHÔNE (13)

RD9, PR 30+020, Ensues-la-Redonne (Carry-le-Rouet vers Marignane), 50 km/h. Le radar chantier se trouve dans la zone de travaux juste après le parc Magic Land.

43°22'07.1"N 5°11'04.1"E



BOUCHES-DU-RHÔNE (13)

Chemin des Goudes, Marseille (dans les deux sens), 30 km/h. Le radar autonome est installé au niveau de la calanque de l'Escalette.

43°13'29.7"N 5°20'53.2"E



LOIR-ET-CHER (41)

RN10, PR 19+610, Saint-Firmin-des-Prés (Paris vers Tours), 90 km/h. Le radar autonome est placé entre le rond-point de Saint-Ouen et l'échangeur de Saint-Firmin.

47°50'15.4"N 1°05'15.8"E



MORBIHAN (56)

RN24, PR 31+230, Guillac (Josselin vers Ploërmel), 90 km/h. Le radar autonome a pris place au niveau de la sortie Josselin-La Belle Alouette.

47°57'05.2"N 2°31'42.0"W

et jusqu'à 534 € pour les pros ; pour un utilitaire, respectivement 2 730 € et 4 515 €. **Oups !** Citroën va continuer à financer l'installation de ralentisseurs, mais n'apposera plus son logo dessus, car, selon le code de la route**, il est interdit de faire de la pub sur des équipements liés à la circulation routière.

PLAQUE :
LA SÉRIE DU
MOMENT

HD - 123 - PD 82

La photo de la semaine



Le(t's) go les amis !

Le dimanche 4 mai, il n'y a pas eu un Grand Prix de F1 de Miami, mais deux. En préambule de l'épreuve reine, les pilotes se sont d'abord affrontés aux commandes de monoplaces (ou plutôt de biplaces) un peu spéciales : des F1 en Lego ! Dix bolides grandeur nature, fidèles aux vrais, composés de 400 000 briques chacun et capables d'atteindre 20 km/h grâce à leur moteur électrique. Il n'en fallait pas plus pour que les vingt as du volant se chicanent gentiment sur la piste. Et surprise, cette fois-ci, c'est la Ferrari qui a gagné.

C. LOPEZ / DPPI





Vos images

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

vosimages.autoplus@reworldmedia.com



Bon, OK, avec un peu d'élan, la sortie est peut-être envisageable. Mais pour retourner à l'intérieur, ça promet d'être coton.

Par James

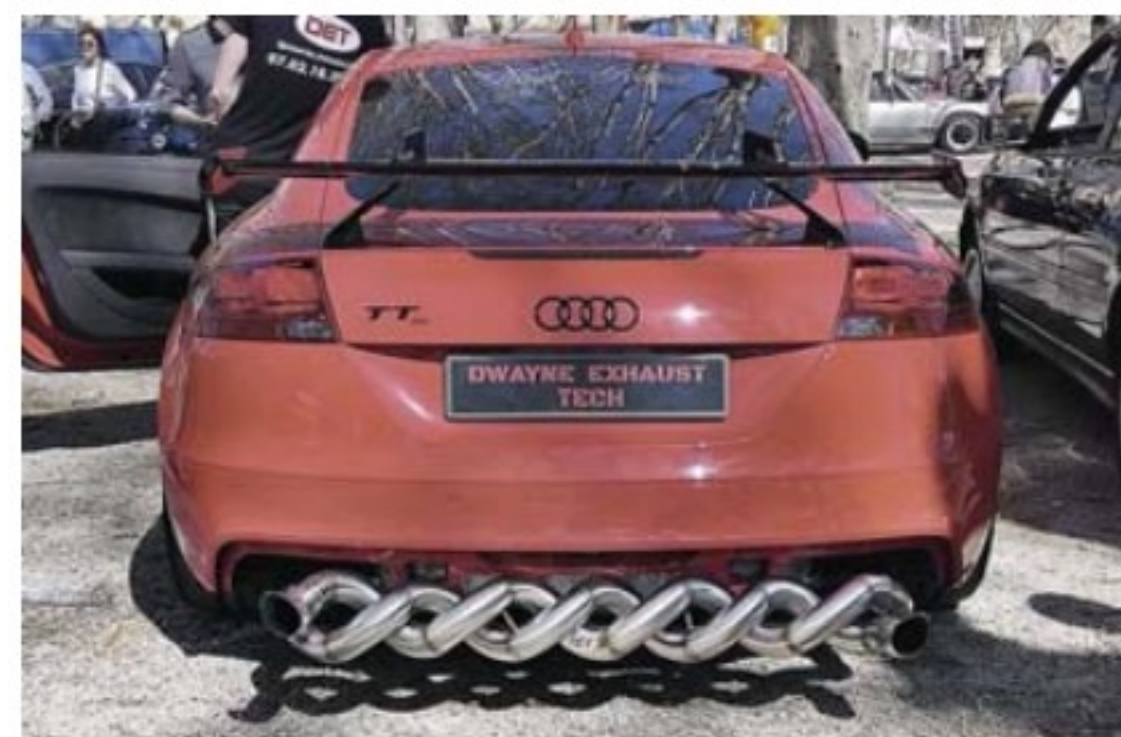
A Lisbonne (Portugal), la lecture de certains panneaux de signalisation risque de vous poser une sacrée colle!

Par Maël



Aucun doute sur l'efficacité du séchoir, mais il doit tout de même donner au linge un léger parfum d'huile moteur chaude... Vu sur une aire de service de l'A31.

Par Michel P.



Quand un spécialiste de l'échappement veut faire la promotion de son savoir-faire, il mêle les petits pots dans les grands...

Par Jean-Michel Buscaylet

H. VIVAS / GETTY IMAGES / AFP

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS



TOUS LES MODÈLES À VENIR

Le calendrier secret des constructeurs

Mieux que le calendrier de l'Avent, voici celui des nouveautés automobiles ! Marque par marque, découvrez ce que les constructeurs généralistes vous réservent pour les prochaines années, avec les dates de sortie prévues pour chacun de leurs modèles.

Dacia Stepway \ Fin 2027

Version à succès de la Sandero, la Stepway va devenir un modèle à part entière. Dacia reprendra ce nom pour baptiser son futur SUV urbain, qui viendra se positionner dans la gamme sous le Duster.



Le planning des renouvellements

N Nouveauté **R** Restylage **A** Arrêt

ALFA ROMEO

Après un léger restylage du Tonale cet automne, Alfa Romeo enchaînera avec la révélation du nouveau Stelvio, suivie par celle de la Giulia. Ces deux modèles seront multi-énergie.

Tonale Fin 2025 **R**
Giulia Fin 2026 **N**
Stelvio Printemps 2026 **N**

ALPINE

Alpine lancera cet automne l'A390, son premier crossover électrique. En 2026, la production de l'actuelle A110 prendra fin pour laisser place à sa remplaçante, 100 % électrique. La même année, une version plus musclée (et 4x4) de l'A290 enrichira la gamme. Le plan produit prévoit le retour de l'A310 sous la forme d'un coupé 2+2, ainsi que de deux grands SUV et un autre modèle encore en phase de réflexion.

A110 thermique **A**
A110 (coupé et roadster) Fin 2026 **N**
A290 R* Courant 2026 **N**
A310 Courant 2028 **N**
A390 Automne 2025 **N**
A490 * Fin 2027 **N**
A590 * Courant 2029 **N**

AUDI

La prochaine star à venir chez Audi est la nouvelle génération du Q3, qui restera proposée en variante coupé Sportback. La marque envisage aussi de renouveler son imposant Q7. En revanche, les A1 et Q2, dont la fin de carrière est actée pour 2026, seront remplacées par un unique modèle 100 % électrique. Celui-ci pourrait prendre la forme d'une berline compacte, au gabarit proche de celui de l'A3.

A1 **A**
A3 électrique Courant 2026 **N**
A6 Berline Été 2025 **N**
RS 5 Début 2026 **N**
Q2 **A**
Q3 Septembre 2025 **N**
Q3 Sportback Novembre 2025 **N**
Q5 Sportback Juin 2025 **N**
Q7 Printemps 2026 **N**
Q8 e-tron **A**

BMW

BMW va faire sa révolution cette année avec le lancement de son premier modèle (iX3), développé sur la nouvelle architecture électrique "Neue Klasse". Celle-ci promet des avancées importantes en matière de logiciels, de technologies de batterie et de design. Cette gamme s'étoffera de quatre autres modèles d'ici à 2027, dont les futures i1 et i3. Certaines innovations issues de la "Neue Klasse" profiteront aux modèles thermiques à venir (Série 3, X5...).

i1 Courant 2027 **N**
M2 CS Automne 2025 **N**
Série 3 Courant 2026 **N**
i3 Automne 2026 **N**
Série 7 / i7 Fin 2026 **R**
X1 / iX1 Courant 2026 **R**
iX3 Début 2026 **N**
X5 Printemps 2026 **N**
X5 hydrogène Courant 2028 **N**

BYD

BYD arrive sur le segment des citadines avec la Dolphin Surf, rivale directe de la Citroën ë-C3. Aujourd'hui électrique, l'Atto 2 sera bientôt décliné en version hybride rechargeable. Deux

autres nouveautés (du segment C et D) sont attendues. La première sera exposée à la rentrée, au salon de Lyon. Fin 2025, BYD lancera aussi la Z9 GT sous sa nouvelle marque haut de gamme, Denza.

Dolphin Surf Mai 2025 **N**
Atto 2 PHEV Automne 2025 **N**
Denza Z9 GT Novembre 2025 **N**

CADILLAC

Conçu pour le marché européen, mais fabriqué en Chine, l'Optiq est un grand SUV électrique (4,82 m) qui vise les Audi Q6 e-tron et Porsche Macan.

Optiq Automne 2025 **N**

CITROËN

Bien que la quasi-totalité de sa gamme (sauf la C5 X, qui disparaîtra en 2026) ait été récemment modernisée ou renouvelée, la marque française entend poursuivre sur cette dynamique. La prochaine grande nouveauté sera la future C4, dont le design pourrait être préfiguré par un concept-car attendu à l'automne.

Ami Mai 2025 **R**
C4 Courant 2027 **N**
Berlingo Courant 2028 **N**
C5 Aircross Automne 2025 **N**
C5 X **A**

CUPRA

Cupra a pris du retard dans le lancement de sa citadine électrique. Mais l'attente touche à sa fin : la Raval sera révélée à la rentrée et commercialisée mi-2026. Dans le même temps, la marque présentera un concept-car annonçant le style de ses prochains modèles.

Raval Été 2026 **N**



Alpine A310 \ Courant 2028



BMW i3 \ Automne 2026



La célèbre A310 fera son grand retour chez Alpine sous la forme d'un grand coupé électrique 2+2. Avec l'objectif de s'attaquer à la Porsche Taycan.

La nouvelle gamme "Neue Klasse" marquera une nette rupture chez BMW. L'i3 sera le pendant électrique de la Série 3, sans toutefois la remplacer.

Citroën C5 Aircross \ Automne 2025



DS N°3 \ Courant 2028



Cette seconde génération ose la couleur. Ce vert, proche de celui du concept, fera l'objet d'une série spéciale limitée à moins de 500 exemplaires.

La métamorphose de la DS3 en petit SUV ne lui ayant pas réussi, la future N°3 redeviendra une citadine. Et elle devrait être 100 % électrique.

DACIA

À peine la commercialisation du Bigster amorcée, la marque planche déjà sur la suite avec un restylage des Sandero et Jogger, puis l'arrivée d'une inédite version 4x4 hybride (équipée d'un électromoteur sur le train arrière) sur ses SUV Duster et Bigster. Dacia travaille aussi sur la remplaçante de la Spring (qui devrait changer de nom), sur le lancement d'un petit SUV (Stepway) et sur la nouvelle génération de la Sandero, qui aura une version électrique.

Spring* Fin 2026 **N**
Sandero Automne 2025 **R**
Sandero électrique Courant 2027 **N**
Jogger Automne 2025 **R**
Stepway* Fin 2027 **N**
Duster et Bigster E-4WD Fin 2025 **N**

DS AUTOMOBILES

Après des années sans véritable innovation, DS fera sa rentrée avec deux nouveautés : la grande berline surélevée N°8 (d'abord en électrique) et la compacte N°4 restylée (voir p. 20). La future génération de DS 7 (rebaptisée N°7) suivra en 2026, avant l'arrivée, d'ici à 2028, de la remplaçante de la DS 3 (N°3), qui renouera avec ses origines de citadine.

N°3 Courant 2028 **N**
N°4 Octobre 2025 **R**
N°7 Automne 2026 **N**
N°8 Automne 2025 **N**
N°9 **A**

FIAT

D'ici à la fin de l'année, la marque italienne lancera un SUV compact étroitement dérivé du Citroën C3 Aircross. La Fiat 500 recevra une motorisation hybride et pourrait bénéficier d'un restylage à cette occasion. Un SUV coupé,

annoncé par un concept-car, dévoilé début 2024, pourrait voir le jour en 2026. À plus long terme (2030), une nouvelle petite Panda, produite en Italie, est attendue.

Pandina Courant 2030 **N**
500 hybrida Novembre 2025 **N**
Grande Panda Hybrida ... Automne 2025 **N**
Grande Panda Family Fin 2025 **N**
Grande Panda Coupé* Courant 2026 **N**

FORD

Après plusieurs lancements l'an dernier (Capri, Puma électrique), Ford traverse une année 2025 plus calme. Des annonces sont attendues à l'automne concernant un futur SUV multi-énergie, prévu pour 2027 et qui sera fabriqué en Espagne. La Focus, elle, s'arrête cette année.

Nouveau SUV Courant 2027 **N**
Focus **A**
Explorer Courant 2026 **R**
Ranger PHEV Automne 2025 **N**

HONDA

Après le HR-V en début d'année, ce sera au tour de la Civic d'être restylée à l'automne. Le nouveau coupé Prelude (hybride) arrivera dans un an. D'ici à 2027, Honda lancera une nouvelle génération de modèles 100 % électriques misant sur la légèreté et le plaisir de conduite.

Civic Automne 2025 **R**
Prelude Printemps 2026 **N**

HYUNDAI

Le grand SUV Ioniq 9 (voir p. 32) débarque cet été, puis viendront le Nexo (SUV à hydrogène) et une Ioniq 6 remise au goût du jour. La suite reste à confirmer, mais une nouvelle citadine i20 est pressentie pour 2026, avant le renouvellement du Tucson l'année suivante.

i20 Fin 2026 **N**
Tucson Courant 2027 **N**
Ioniq 6 Fin 2025 **R**
Nexo Automne 2025 **N**
Ioniq 9 Juin 2025 **N**

JEEP

À l'automne, Jeep introduira son nouveau Compass (cousin du Peugeot 3008), avant l'arrivée de deux modèles du segment supérieur en 2026 : le Recon (sorte de Wrangler électrique) et le Wagoneer S, un luxueux SUV. Une nouvelle génération du Renegade est aussi attendue.

Renegade Courant 2027 **N**
Compass Automne 2025 **N**
Recon Début 2026 **N**
Wagoneer S Printemps 2026 **N**

KIA

Kia multiplie les nouveautés. Rien que sur le second semestre 2025, la marque sortira la berline compacte EV4, le SUV compact EV5, l'utilitaire PV5, ainsi que les restylages des Stonic, Sportage et EV6. Cela se poursuivra en 2026 avec l'arrivée du petit SUV EV2 et de la nouvelle Ceed (qui changera de nom). Fidèle au thermique, elle sera une proche cousine de la K4, vendue aux États-Unis.

Stonic Novembre 2025 **R**
Sportage Octobre 2025 **R**
K4 (Ceed) Courant 2026 **N**
EV1 Courant 2027 **N**
EV2 Début 2026 **N**
EV3 GT Automne 2026 **N**
EV4 Septembre 2025 **N**
EV5 Automne 2025 **N**
EV6 Automne 2025 **R**
EV9 GT Fin 2025 **N**
PV5 Novembre 2025 **N**

Les nouveautés de la semaine

Le planning des renouvellements

N Nouveauté **R** Restylage **A** Arrêt

» LANCIA

Portée par le retour de l'Ypsilon (bientôt déclinée en version sportive électrique HF), Lancia poursuivra sa renaissance en 2026 avec la Gamma, un SUV dérivé du futur DS N°7. La Delta est programmée pour 2028, tandis qu'un modèle emblématique de la marque (probablement la Stratos) s'apprête, lui aussi, à faire son grand retour.

Ypsilon HF Eté 2025 **N**
Gamma Automne 2026 **N**
Delta Courant 2028 **N**
Stratos Courant 2029 **N**

LEAPMOTOR

Distribuée en Europe par Stellantis, cette marque chinoise lancera son troisième modèle à l'automne : le B10, un SUV compact (4,52 m) 100 % électrique. En 2026, une berline compacte électrique baptisée B01 devrait les rejoindre.

B10 Octobre 2025 **N**
B01 Printemps 2026 **N**

LEXUS

Le moment fort de l'année est prévu en août avec la présentation aux Etats-Unis d'une nouvelle hypercar, héritière de la mythique LFA. A la différence notable qu'elle devrait être électrique. La nouvelle berline ES arrivera en 2026 et sera, pour la première fois, déclinée en électrique (en plus de l'hybride). Un petit SUV (également à pile) viendra étoffer la gamme d'ici deux ans.

B-SUV électrique Courant 2027 **N**
RZ Automne 2025 **R**
ES Printemps 2026 **N**
Hypercar Courant 2026 **N**

MAZDA

Mazda prépare la sortie de deux modèles électriques, la berline 6e et le SUV CX-6e, tous deux produits en Chine. En 2027, la marque introduira son premier véhicule 100 % électrique conçu en interne et fabriqué au Japon. Cette même année, le nouveau CX-5 fera ses débuts avec une motorisation hybride inédite. Quant à la future MX-5, elle restera finalement – et heureusement – thermique et s'inspirera des lignes du concept Iconic SP.

6e Automne 2025 **N**
CX-6e Courant 2026 **N**
CX-5 Fin 2027 **N**
Modèle électrique Courant 2027 **N**
MX-5 Courant 2027 **N**

Mazda MX-5 \ Courant 2027



MAZDA

La future Miata reprendra le style du concept-car Iconic SP (photo), mais pas sa chaîne de traction hybride. Elle restera fidèle au thermique. Ouf !

Nissan Micra \ Automne 2025



NISSAN

Elle hérite de la plate-forme et des motorisations de la R5 E-Tech, mais s'en distingue par un style spécifique, inspiré de la Micra des années 2000.

Mercedes CLA \ Eté 2025



MERCEDES

Le nouveau CLA sera proposé en électrique cet été, puis en hybride en fin d'année. La version break Shooting Brake est prévue au printemps 2026.

Peugeot 208 \ Début 2027



R. DEMARETS

Initialement prévue comme un modèle 100 % électrique, la future 208 pourrait, finalement, être multi-énergie. Son style sera entièrement repensé.

MERCEDES

Le réseau ne va pas chômer, tant les nouveautés s'annoncent nombreuses. Cela commencera dès cet été avec le nouveau CLA. Suivront un important restylage de la Classe S, le renouvellement des GLA et GLB (7 places), l'arrivée d'une version électrique du GLC, ainsi que la nouvelle Classe C. Une version raccourcie du mythique Classe G et une Classe E électrique ont été confirmées pour 2027.

Classe A/Classe B **A**
CLA électrique Eté 2025 **N**
CLA hybride Fin 2025 **N**
CLA Shooting Brake Printemps 2026 **N**
Classe C Eté 2026 **N**
Classe E électrique Courant 2027 **N**
Classe S Début 2026 **R**
GLA/GLB Courant 2026 **N**
GLC électrique Début 2026 **N**
GLE/GLS Courant 2026 **R**
"Petit" Classe G* Courant 2027 **N**

MG MOTOR

L'année est déjà bien entamée, mais de nombreuses nouveautés sont encore attendues en 2025. A commencer par le S5 EV, le SUV électrique qui succède au ZS EV, et le S6 EV qui, lui, remplace le Marvel R. La MG4 bénéficiera d'un important restylage. Enfin, les L6 (berline) et LS6 (SUV) marqueront les débuts européens d'IM, la nouvelle marque premium de MG Motor (architecture 800 V, batteries semi-solides).

S5 EV Juin 2025 **N**
EHS full hybrid Eté 2025 **N**
MG4 Automne 2025 **R**
S6 EV Automne 2025 **N**
IM L6 / LS6 Automne 2025 **N**

MINI

A court terme, Mini va sortir les versions sportives JCW de sa Cooper (3p.) électrique et de son petit SUV électrique, l'Aceman.

Hatch 3p. JCW Electric Eté 2025 **N**
Aceman JCW Eté 2025 **N**

MITSUBISHI

Le japonais s'apprête à lancer deux nouveaux SUV dérivés de modèles Renault : le Grandis (cousin du Symbioz) et un modèle compact électrique (proche du Scenic E-Tech), dont le nom sera annoncé fin mai.

Space Star **A**
Eclipse Cross **A**
Grandis Automne 2025 **N**
C-SUV électrique Automne 2025 **N**

NISSAN

Deux nouveautés électriques sont prévues à l'automne : la Micra, cousine de la Renault 5 E-Tech, et la nouvelle Leaf. La marque proposera ensuite une version à pile du Juke, ainsi qu'une petite citadine électrique (Pixo ?) basée sur la future Twingo.

Pixo* Courant 2027 **N**
Micra Automne 2025 **N**
Juke électrique Courant 2026 **N**
Leaf Automne 2025 **N**
Qashqai électrique Courant 2027 **N**

OPEL

Cette année, Opel prévoit une mise à jour de l'Astra et l'arrivée d'une version sportive GSe du Mokka électrique. La future Corsa n'est pas attendue avant 2027.

Corsa Fin 2027 **N**
Astra Novembre 2025 **R**
Mokka GSe Automne 2025 **N**

ILLUSTRATION
Auto Plus

La R5 n'a pas eu la peau de la Clio ! Cette dernière se renouvelle l'an prochain dans une version plus grande (environ 4,10 m) et exclusivement hybride. Visuellement, impossible de la confondre avec le modèle actuel.

Toyota C-HR+ \ Automne 2025



Le C-HR+ est un SUV électrique qui mise sur son look de coupé et sur une bonne autonomie (600 km annoncés) pour se faire une place sur le marché.

Volkswagen T-Roc \ Fin 2025

ILLUSTRATION
Auto Plus

Il fera peau neuve près de 10 ans après sa sortie. Le T-Roc 2 inaugurera un nouveau moteur hybride, en attendant l'arrivée d'une version 100 % électrique.

PEUGEOT

La future 208 se fait désirer : elle ne verra le jour qu'en 2027. D'ici là, plusieurs nouveautés sont heureusement prévues : le retour de la 208 GTI, en électrique, sur l'actuelle génération, un restylage de la 308, ainsi qu'une version 5 places du 5008.

208	Début 2027	N
E-208 GTI	Automne 2025	N
308	Automne 2025	R
508		A
2008	Eté 2027	N
5008 5 places	Automne 2025	N

POLESTAR

Le différend avec Citroën et DS à propos du logo de Polestar étant désormais résolu, la marque suédoise peut enfin s'implanter en France. Aux trois modèles électriques déjà existants (Polestar 2, 3 et 4), elle prévoit d'ajouter trois nouveautés : une GT 4 portes (5), un roadster 2+2 (6) et un SUV compact (7) qui sera fabriqué en Europe.

5	Début 2026	N
6	Courant 2026	N
7	Courant 2027	N

RENAULT

A peine sortie, la R4 E-Tech se décline déjà dans une nouvelle version Savane. L'année 2026 s'annonce (encore) bien remplie pour le Losange, avec l'arrivée de la Clio 6, de la Twingo E-Tech et de plusieurs utilitaires électriques. En 2027, les premières R5 Turbo 3E seront livrées, tandis que le Scenic E-Tech de seconde génération pointera le bout de sa calandre.

Twingo E-Tech	Eté 2026	N
R4 E-Tech Savane	Eté 2025	N
R5 Turbo 3E	Courant 2027	N
Clio	Eté 2026	N
Megane E-Tech	Début 2026	R
Scenic E-Tech	Courant 2027	R

Arkana		A
Austral	Eté 2025	R
Espace	Eté 2025	R
Trafic, Estafette et Goelette	Eté 2026	N

SEAT

La marque fête ses 75 ans avec une maigre actualité : les seules nouveautés confirmées concernent un restylage du duo Ibiza/Arona.

Ibiza	Automne 2025	R
Arona	Automne 2025	R

SKODA

Après l'Elroq l'an passé, Skoda poursuit son offensive électrique avec l'Epiq. Suivront ensuite un SUV à 7 places, dérivé du concept Vision 7S, et un break du gabarit de l'Octavia.

Epiq	Début 2026	N
Elroq RS	Courant 2026	N
Combi électrique	Fin 2027	N
Grand SUV électrique	Début 2027	N

SMART

Smart a lancé trois SUV depuis 2022 (dont le nouveau #5). La marque va maintenant s'accorder une "pause" pour renforcer sa présence en Europe. Mais d'autres projets sont déjà en cours de réflexion, dont un retour de la célèbre Fortwo (qui sera baptisée #2).

#2	Fin 2027	N
#5	Juin 2025	N

SUZUKI

D'ici à 2030, Suzuki prévoit de sortir cinq modèles électriques. Le premier à voir le jour sera l'eVitara. Les autres n'ont pas encore été dévoilés, mais le futur petit 4x4 Jimny pourrait en faire partie.

eVitara	Eté 2025	N
Jimny	Courant 2026	N

TOYOTA

Longtemps réfractaire à l'électrique, Toyota va accélérer la cadence en présentant six nouveaux modèles d'ici fin 2026, dont un grand SUV et un pick-up. La future Yaris devrait aussi avoir sa variante électrique (sans abandonner l'hybride). Le japonais envisage aussi de proposer un petit quadricycle pour concurrencer la Citroën Ami. Les amateurs de sportives ne seront pas en reste avec le retour d'un coupé à moteur thermique en position centrale arrière. Enfin, une hypercar dérivée d'un futur modèle de compétition verra bientôt le jour.

Quadricycle	Courant 2027	N
Aygo X	Fin 2025	R
Yaris	Courant 2026	N
Urban Cruiser	Automne 2025	N
C-HR+	Automne 2025	N
bZ4X	Eté 2025	R
bZ4X Touring	Début 2026	N
RAV4	Automne 2025	N
Land Cruiser électrique ...	Courant 2026	N
Hilux électrique	Courant 2026	N
Celica/GT86/MR2*	Courant 2027	N
Supra	Courant 2028	N
Hypercar	Courant 2026	N

VOLKSWAGEN

Le nouveau T-Roc fera l'actualité fin 2025. Il inaugurera une motorisation hybride et aura aussi droit à une déclinaison électrique. On verra aussi une nouvelle génération de citadines électriques (ID.1 et ID.2).

ID.1	Courant 2027	N
ID.2	Automne 2026	N
ID.2 GTI	Courant 2027	N
ID.2 X	Courant 2027	N
T-Roc	Fin 2025	N
T-Roc électrique	Courant 2027	N
T-Roc Cabriolet		A
Golf électrique	Courant 2029	N

VOLVO

Le constructeur va lancer sa grande berline électrique, l'ES90. Sans tourner le dos aux modèles thermiques : un gros restylage des XC40 et XC60 se fera à l'automne. L'EX60, équivalent électrique du XC60, arrivera l'an prochain. En 2027, c'est le petit EX40 qui fera peau neuve.

XC40	Automne 2025	R
XC60	Automne 2025	R
S60 / V60	Automne 2025	R
EX30 Cross Country	Eté 2025	N
EX40	Courant 2027	N
EX60	Courant 2026	N
ES60	Courant 2026	N
ES90	Automne 2025	N

XPENG

Une grande berline électrique (5,05 m) verra le jour début 2026. Avant cela, la marque chinoise va restyler ses deux SUV existants (G6 et G9).

G6	Septembre 2025	R
G9	Septembre 2025	R
P7 Plus	Début 2026	N



DS vise 20% des ventes avec cette inédite version électrique. Celle-ci propose un freinage régénératif réglable et un planificateur d'itinéraire. Mais puissance de charge limitée à 120 kW et pas de fonction One Pedal.



À BORD DE LA DS N°4

Nouveau départ

Devenue N°4, la berline compacte de DS s'offre un léger lifting et accueille enfin une version 100 % électrique. De quoi relancer sa (discrète) carrière ?



Sur le papier, elle avait de sérieux arguments : présentation soignée, confort de roulement... Mais quatre ans après sa sortie, force est de constater que la DS 4 peine à s'imposer, y compris en France, face à ses rivales directes que sont les Audi A3, BMW Série 1 et Mercedes Classe A. La compacte tricolore profite de son restylage pour changer de nom (N°4) et de faciès : capot allongé, nouvelle grille de calandre,

signature lumineuse inédite avec logo éclairé de série, absence de chrome. A bord, le combiné numérique passe de 7" (18 cm) à 10,25" (26 cm), tandis que le pad tactile entre les sièges avant disparaît. Son utilité était, il est vrai, assez limitée.

Côté moteurs, la grande nouveauté est l'arrivée d'une version électrique de 213 ch, alimentée par une batterie NMC de 58,3 kWh (utiles). DS annonce une autonomie de 450 km, une valeur qui n'a rien d'exceptionnel aujourd'hui. Quant à la version hybride rechargeable, elle affiche toujours 225 ch, mais reçoit un électromoteur plus puissant (125 ch), une plus grosse batterie (14,6 kWh utiles) et une nouvelle boîte e-DCT à sept rapports. DS promet jusqu'à 81 km d'autonomie en mode électrique, contre 62 km auparavant.

L'actuelle DS 4



PHOTOS : N. SOLER

En Bref

Lancement : octobre 2025
Longueur : 4,40 m
Essence : 145 ch (hybride) et 225 ch (hybride rechargeable)
Électrique : 213 ch
Diesel : 130 ch (début 2026)
Tarif : à partir de 40 000 €*
 *Estimation Auto Plus.



Peu de changements à bord, si ce n'est l'arrivée de compteurs numériques plus grands et la disparition du pad tactile entre les sièges. La présentation reste à la page.

L'habitabilité à l'arrière est moyenne. Le volume de coffre varie selon la motorisation : 430 dm³ pour l'hybride, 390 dm³ pour l'électrique et seulement 360 dm³ pour l'hybride rechargeable, d'après les chiffres annoncés par la marque.

Et aussi...

Future Smart Fortwo : c'est bien parti !

Si le projet n'a pas encore reçu le feu vert du groupe chinois Geely, il est en bonne voie pour voir le jour. Cette petite Smart biplace, baptisée #2, restera fidèle à l'esprit du modèle originel, avec un gabarit ultra-compact inférieur à 2,75 m. Elle corrigera l'un des principaux défauts de son aînée : une autonomie électrique trop limitée. Le nouveau modèle offrira au minimum 200 km. Son lancement en Europe est prévu pour fin 2027, à un tarif estimé entre 20 000 et 22 000 €. Une version Brabus est également à l'étude.

Skoda annonce le prix de l'Elroq RS

Ce SUV compact électrique arrivera dans sa version sportive en juillet. Comptez 50 230 € pour ce modèle fort de 340 ch grâce à ses deux électromoteurs (un par essieu). La marque annonce une autonomie de 550 km (batterie de 79 kWh). L'Elroq RS se distingue par une présentation plus dynamique (boucliers spécifiques, jantes de 21") et une teinte verte exclusive (*en photo*). Les suspensions pilotées font partie de la dotation de série.



SKODA

TOP 10 DES VENTES

Modèles les plus immatriculés au mois d'avril

1	Renault Clio	9 397	+ 17%
2	Peugeot 208	5 676	- 31%
3	Dacia Sandero	5 109	- 36%
4	Peugeot 2008	4 312	- 17%
5	Dacia Duster	4 175	/
6	Renault Symbioz	4 083	/
7	Toyota Yaris	3 646	+ 20%
8	Renault Captur	3 332	- 24%
9	Citroën C3	3 301	/
10	Peugeot 3008	3 213	/

Sur un marché à - 5,6 %, plombé par les ventes aux particuliers en berne (- 18 %), tout le monde déguste, sauf Renault qui progresse légèrement (+ 0,3 %).

Avec notre partenaire AAA DATA



Pourquoi choisir
entre le prix et le goût
quand on peut choisir Lidl ?



Aiguillettes de poulet
400 g (1 kg = 13,98 €)

5.59 €

Étude Monadia : testé par 60 consommateurs entre septembre et décembre 2024



Aiguillettes de poulet
400 g (1 kg = 13,98 €)

5.59 €

Selon arrivage en supermarché

Origine
FRANCE ALLEMAGNE DANEMARK PAYS-BAS

Pour votre santé, évitez de grignoter entre les repas www.mangerbouger.fr



En avant les beaux jours

Votre abonnement à

3€
LE 1^{er} MOIS



Visuels non contractuels

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1670140

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 éditrice d'Auto Plus, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de ERAS. Créancier: ERAS, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, France - Identifiant du créancier: FR 77 ZZZ 434057.

☒ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com : bit.ly/ap_1915 la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

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

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal :

Ville :

Email :

Téléphone :

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur Kiosquemag.com et gérer votre abonnement)

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

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :

bit.ly/ap_1915

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 et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92220 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



A. SAUNIER

P. 24, LOA/LLD, LES NOUVELLES OFFRES À L'ESSAI : **Audi A5**, **BMW Série 1**, **Citroën ë-C3 Aircross**, **Dacia Bigster**, **Ford Puma**, **Hyundai Inster**, **MG ZS**, **Mini Cooper Cab**, **Peugeot 208** et **E-3008**, **Renault 5** et **Symbioz**, **Skoda Fabia** et **Octavia**, **Tesla Model Y**, **Toyota Yaris Cross**, **Volkswagen Golf**...

P. 32, ESSAI PANORAMIQUE : l'inédit **Hyundai Ioniq 9**, grand SUV électrique.

P. 36, MATCH : le nouveau **Volkswagen Tayron** face au **Peugeot 5008**.

P. 40, DOSSIER : les petits moteurs sont-ils suffisants ? Avec l'**Alpine A290**, la **BMW Série 1**, le **Citroën C3 Aircross**, le **Dacia Bigster**, la **Mini Cooper C**, la **Renault 5 E-Tech**, le **Toyota C-HR** et le **Volkswagen Tiguan**.

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

7,8 l/100 km
consommation moyenne



Volkswagen Tayron 1.5 eTSI DSG7 (150 ch)

Jusqu'à récemment, la catégorie des SUV familiaux était dominée par les motorisations diesels. Mais cela change avec l'émergence de blocs essence électrifiés. Dans ce numéro, le nouveau Volkswagen Tayron 1.5 eTSI DSG7 affronte d'ailleurs le Peugeot 5008 Hybrid e-DCS6 (voir p. 36). L'allemand préfère une micro-hybridation en 48 volts à une "vraie" hybridation. Cela se traduit par une consommation moyenne de 7,8 l/100 km, une valeur honorable, qui lui vaut le 14^e rang de notre classement. Le Tayron reste néanmoins loin des références de la catégorie, et notamment du podium – 100 % français ! – sur lequel trônent les Renault Espace (6,2 l/100 km) et Rafale full hybrid E-Tech (6,3 l/100 km) aux deux premières places, et le Peugeot 5008 Hybrid e-DCS6 au troisième rang (6,6 l/100 km). Meilleur modèle hybride rechargeable, le Honda CR-V e:PHEV se classe pour sa part 4^e, avec 6,7 l/100 km mesurés une fois la charge initiale de sa batterie épuisée.

Vincent Desmonts



N. SOLER

TOP 20

Le Volkswagen Tayron face à ses rivaux

Consommation moyenne (en l/100 km)

1 ^{er}	Renault Espace full hybrid E-Tech (200 ch)	6,2
2 ^e	Renault Rafale full hybrid E-Tech (200 ch)	6,3
3 ^e	Peugeot 5008 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	6,6
4 ^e	Honda CR-V e:HEV (184 ch)	6,7
4 ^e ex aequo	Honda CR-V e:PHEV (184 ch) ⁽¹⁾	6,7
4 ^e ex aequo	Lexus NX 350h AWD (244 ch)	6,7
7 ^e	Skoda Kodiaq 1.5 TSI Hybrid (150 ch)	7,1
8 ^e	Lexus NX 450h+ AWD (309 ch) ⁽¹⁾	7,2
9 ^e	Renault Rafale hyper hybride E-Tech (300 ch) ⁽¹⁾	7,4
9 ^e ex aequo	Skoda Kodiaq 1.5 TSI PHEV (204 ch)	7,4
11 ^e	Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDi Hybrid (230 ch)	7,5
11 ^e ex aequo	Kia Sorento 1.6 T-GDi Hybrid (230 ch)	7,5
13 ^e	BMW X3 20 xDrive (208 ch)	7,7
14 ^e	Volkswagen Tayron 1.5 eTSI DSG7 (150 ch)	7,8
15 ^e	BMW X3 30e xDrive (299 ch) ⁽¹⁾	8,1
16 ^e	DS7 Plug-in Hybrid AWD (300 ch) ⁽¹⁾	8,3
16 ^e ex aequo	DS7 Plug-in Hybrid (225 ch) ⁽¹⁾	8,3
16 ^e ex aequo	Mazda CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV (327 ch) ⁽¹⁾	8,3
16 ^e ex aequo	Nissan X-Trail e-4orce (213 ch)	8,3
20 ^e	Kia Sorento 1.6 T-GDi PHEV (265 ch) ⁽¹⁾	8,4

◀ **Seulement 6,2 l/100 km : le Renault Espace full hybrid E-Tech bat des records de sobriété dans la catégorie des SUV familiaux !**



LOA/LLD : les no

Après des années de hausse, on note enfin, début 2025, une accalmie sur le prix des voitures neuves. Une tendance qui se ressent dans les offres de location longue durée, avec des loyers et des apports en baisse. Est-ce le moment de craquer ? Nous faisons le point en décryptant 24 offres proposées actuellement.

Au premier trimestre, le prix moyen d'une voiture neuve vendue en France a reculé de 2,4 %, selon les données de notre partenaire AAADData. Une baisse timide pour des tarifs qui restent élevés dans l'absolu (près de 36 000 € selon la même source), mais un pas dans la bonne direction après cinq années d'inflation continue. Il faut dire que les constructeurs n'ont plus trop le choix : les ventes sont durablement en berne, avec un marché hexagonal qui a encore chuté de 7,8 % au premier trimestre. Autant dire que l'inflexibilité qui a longtemps prévalu côté remises... n'est plus de mise ! Les promotions ne sont plus taboues, et cela se traduit dans le cas des LLD et LOA par des budgets globaux (apports plus mensualités, voire options d'achat pour les LOA) qui redeviennent plus raisonnables... et même par de vraies bonnes affaires. Tout en gardant à l'esprit que si la location permet de toujours rouler dans une voiture récente, elle sera bien plus coûteuse qu'un achat sec, a fortiori si l'on dépasse le kilométrage inscrit au contrat et/ou que l'on doit payer des frais de remise en état (voir lexique ci-contre) lors de la restitution du véhicule. ■



OFFRES DE LOCATION : LES MOTS-CLÉS

Apport : également appelé "premier loyer", il n'est pas systématique (notamment dans le cas des LLD). Souvent majoré, il est par conséquent rarement mis en avant dans les pubs...

Assurance : elle doit être souscrite indépendamment. Une garantie "perte financière" (vol ou destruction de l'auto) peut être proposée en supplément : elle intervient en complément de l'indemnité versée par l'assureur pour solder votre dossier auprès du loueur (loyers restants + valeur résiduelle).

Bonus : sur les modèles électriques qui peuvent en bénéficier, il sert souvent à réduire l'apport. Son montant (de 2 000 à 4 000 €) dépend de votre revenu fiscal de référence.

Durée du contrat : toujours

exprimée en mois, elle peut être modulée dans la plupart des offres, avec un ajustement des loyers.

Entretien : il est parfois compris dans le loyer, directement ou via une option. Si le "cadeau" est dérisoire sur un contrat de trois ans portant sur une voiture électrique ne devant passer à l'atelier que tous les vingt-quatre mois, il peut représenter jusqu'à 1 500 € pour une auto avec révision annuelle qui serait conservée cinq ans. Cependant, même avec une offre "tout inclus" (y compris les pièces d'usure), le changement des pneus reste presque toujours à votre charge.

Extension de garantie : pour des contrats d'une durée de trois ans et plus, elle peut être incluse dans le

loyer. Attention, les offres de location avec entretien compris ne l'intègrent pas forcément.

Frais de remise en état : un pare-chocs rayé, des pneus jugés trop usés ? Tout cela vous sera facturé au prix fort à la restitution du véhicule ! Un conseil : chargez-vous-en au préalable, en cherchant les meilleurs plans. Notez aussi que l'entretien doit être à jour.

LLD : location longue durée.

LOA : location avec option d'achat. Même principe que pour la LLD, sauf qu'elle laisse la possibilité d'acquiescer l'auto en fin de contrat.

Loyer : également appelé "mensualité", il correspond au montant dû chaque mois pour la location.

Malus : l'éventuel malus écologique

ouvelles offres

ssai



VAN MOSSEL RENAULT / DACIA / NISSAN

Audi A5 Avant

LLD: 690 € par mois



A. CORTESI

ESSENCE

2.0 TFSI S tronic S line - 150 ch - 56 170 €

LES CHIFFRES (données constructeur)

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
Couple maxi	280 Nm à 1 400 tr/mn
CO ₂ /Malus	157 g/km/+ 4 818 €
Accélération 0 à 100 km/h	9s8
Consommation mixte	6,7 l/100 km
Coffre	476 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,83 x 1,86 x 1,46

Presque 700 € par mois après un apport de 2 400 €. Rouler dans le dernier break Audi se mérite! Et si la présentation ne manque pas d'allure, force est de reconnaître que ni l'habitabilité ni le volume de chargement n'impressionnent. L'équipement comprend l'essentiel attendu à ce niveau de gamme (GPS, caméra de recul, régulateur adaptatif, hayon électrique...), mais pas davantage: clé mains libres, caméra à 360° ou conduite semi-autonome restent en option. Et si le comportement routier donne satisfaction, c'est au prix de suspensions fermes (châssis sport de série sur cette finition S line), tandis que les performances de cette version 2.0 TFSI d'entrée de gamme sont quelconques. ■

NOTRE DÉCRYPTAGE

En quoi consiste l'offre?

Il s'agit d'une LLD sur 37 mois et 30 000 km, avec un apport de 2 400 € suivi de 36 loyers de 690 €. L'entretien et l'extension de garantie sont compris dans le contrat.

Combien ça coûte?

La facture finale s'élèvera à 27 240 €, soit 48,5 % du prix catalogue. Un peu cher vu le faible kilométrage figurant dans le contrat, d'autant que le "cadeau" de l'entretien se résume à une révision incluse au bout de deux ans (ou... 30 000 km).

L'avis **Auto Plus**

Décevant

Une offre LLD "premier prix" (tout est relatif!) pas folichonne pour une version manquant d'intérêt.

BMW Série 1

LLD: 390 € par mois



N. SOLER

ESSENCE

116 M Sport Design - 122 ch - 36 950 €

NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Non
Couple maxi	230 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	135 g/km/+ 983 €
Accélération 1 000 m D. A.	32s2
Reprise 80 à 120 km/h en D	7s
Consommation moyenne	6,8 l/100 km
Coffre	380 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,37 x 1,80 x 1,46

BMW propose sa nouvelle compacte à 390 €/mois sans apport. Pour ce prix, vous devrez vous contenter de la version de base 116, dotée d'un trois cylindres turbo associé à une boîte auto. à sept vitesses. L'ensemble se montre plutôt volontaire à bas régime, mais ce bloc 1.5 s'essouffle sur les grands axes. Dépourvu de la moindre hybridation, il ne fait par ailleurs pas de miracle côté consommation. Et si l'habitabilité comme le coffre sont moyens, on se consolera avec la présentation plutôt cossue de cette finition M Sport Design et sa dotation de série correcte (sièges AV chauffants, clim' auto., phares à leds...), même si trop d'équipements figurent dans de coûteux packs. ■

NOTRE DÉCRYPTAGE

En quoi consiste l'offre?

Cette location longue durée sans apport repose sur 39 mensualités de 390 €. Sont inclus: 30 000 km, ainsi que l'entretien et l'extension de garantie.

Combien ça coûte?

Au terme du contrat, vous aurez déboursé 15 210 €, soit 41,2 % du tarif catalogue. Plutôt une bonne affaire, même si l'entretien inclus se résume à une seule révision pendant la durée de la location.

L'avis **Auto Plus**

Correct

Une offre financièrement assez intéressante, mais avec une version qui manque de peps, surtout pour une BMW.

est à la charge du locataire pour les contrats d'une durée supérieure à deux ans.

Mensualité: voir "Loyer".

Pénalités kilométriques: chaque kilomètre excédant la limite fixée par le contrat vous sera facturé fort cher: entre 0,01 et... 0,50 € (par exemple, jusqu'à 2 500 € pour un dépassement de 5 000 km)! Évaluez donc précisément vos besoins avant de vous engager.

Premier loyer majoré: voir "Apport".

Valeur résiduelle: c'est la valeur du véhicule à l'issue de sa période de location. Elle sert de base au calcul des mensualités, l'organisme loueur y ajoutant les éventuelles prestations supplémentaires (entretien, extension de garantie) et sa marge!

Citroën ë-C3 Aircross

ÉLECTRIQUE

You - 42 kWh - 113 ch - 27 400 €

LLD : 182 € par mois



NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	124 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/De - 2000 à - 4000 €*
Accélération 1 000 m D. A.	31s7
Reprise 80 à 120 km/h en D	5s8
Autonomie moyenne	305 km
Coffre	460 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,40 x 1,80 x 1,66

* Selon revenu fiscal.

Citroën propose son tout nouveau petit SUV électrique à 182 € par mois, mais après un apport de 4 500 € tout de même. Une offre moins intéressante qu'il n'y paraît, l'ë-C3 Aircross perdant en partie son atout prix par rapport à l'achat comptant. Il a certes d'autres arguments à faire valoir, comme un espace intérieur généreux aux places arrière comme dans le coffre. Quant

aux assises, elles rivalisent de moelleux avec les suspensions. Mais le châssis est pataud et la direction plutôt floue, tandis que le petit moteur de 113 ch s'essouffle sur les voies rapides, même si l'autonomie reste correcte pour la catégorie. Enfin, cette offre concerne la finition de base You, peu équipée (radar de recul et clim' manuelle, mais jantes en tôle et pas d'écran tactile).

NOTRE DÉCRYPTAGE

En quoi consiste l'offre ?

Il s'agit d'une LLD sur 36 mois et 30 000 km, avec un premier loyer de 4 500 € (bonus médian de 3 000 € déduit) et 35 mensualités de 182 €.

Combien ça coûte ?

10 870 € tout compris au bout des trois ans de location, ce qui représente 44,5 % du tarif catalogue. Plutôt cher, sachant qu'aucune prestation supplémentaire n'est incluse : ni extension de garantie, ni entretien...

L'avis



Décevant

Citroën ne fait pas de cadeau avec cette offre, qui retire à l'ë-C3 Aircross son argument n°1 : un prix serré.

Dacia Bigster

HYBRIDE

1.8 Hybrid Expression - 155 ch - 29 700 €

LLD : 393 € par mois



NOS MESURES



Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteurs électr. 49 + 20 ch
Couple maxi	172 Nm à 3 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	105 g/km/0 €
Accélération 1 000 m D. A.	31s6
Reprise 80 à 120 km/h en D	6s
Consommation moyenne	5,8 l/100 km
Coffre	625 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,57 x 1,82 x 1,71

Dacia propose ici une LLD à 393 €/mois sans apport et entretien inclus. Un "deal" pas si économique que ça (voir encadré). Mais que vaut vraiment le nouveau SUV ? Pour ce loyer, on accède à la version hybride dans sa finition la plus accessible, Expression. Cette dernière n'est cependant pas dépouillée : on dispose déjà de jantes alliage, d'une clim' auto. bizone, de

la caméra de recul ou encore du Mirror Screen sans fil. On retrouve, par ailleurs, les qualités du Bigster en matière d'habitabilité et de volume de coffre. Quant à la mécanique, elle donne satisfaction avec des performances honnêtes et une très bonne sobriété, mais le 1.8 "braille" un peu trop au moindre faux plat, ce qui s'ajoute à des bruits d'air trop présents sur autoroute.

NOTRE DÉCRYPTAGE

En quoi consiste l'offre ?

Cette location longue durée (49 mois et 50 000 km) est sans apport, avec 49 loyers de 393 €. L'entretien est inclus, mais pas la quatrième année de garantie.

Combien ça coûte ?

Plutôt cher : au bout des quatre ans de souscription, il vous en aura coûté 19 257 €, soit quasiment les deux tiers du tarif catalogue. Certes, la durée est plutôt longue et la maintenance (jusqu'à 4 révisions prévues) est incluse, mais tout de même...

L'avis



Correct

Le Bigster Hybrid ne manque pas d'intérêt, mais la facture finale apparaît un tantinet élevée...

Ford Puma Gen-E

ÉLECTRIQUE

Standard Range - 43 kWh - 168 ch - 33 990 €

LLD : 189 € par mois



LES CHIFFRES (données constructeur)

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	290 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/De - 2000 à - 4000 €*
Accélération 0 à 100 km/h	8s
Autonomie mixte	376 km
Coffre	523 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,22 x 1,81 x 1,55

* Selon revenu fiscal.

Converti à l'électrique, le Puma s'affiche à seulement 189 €/mois... après cependant un copieux apport (voir ci-contre). L'affaire n'en mérite pas moins le détour, d'autant que ce bon génie (Gen-E, vous l'avez ?) réserve son lot d'agréables surprises. A commencer par un agrément de conduite remarquable, avec une belle vivacité, un amortissement douillet et une excel-

lente insonorisation. Seule la direction, lourde et peu informative, déçoit, tout comme le mode "one pedal", un peu trop brutal. Côté autonomie, les 376 km annoncés sont optimistes : la petite batterie de 43,6 kWh sera à plat avant 300 km. Mais elle se recharge rapidement (23 mn de 10 à 80 % avec un pic à 100 kW). Coffre immense, mais places arrière médiocres.

NOTRE DÉCRYPTAGE

En quoi consiste l'offre ?

Après un apport de 4 990 € (bonus médian de 3 000 € déduit), cette LLD comporte 36 mensualités de 189 € et l'entretien (mais pas l'extension de garantie).

Combien ça coûte ?

Comptez très exactement 11 794 € au terme des trois ans du contrat, soit 38,1 % du tarif catalogue. Une bonne affaire, avec une révision "offerte" dans l'intervalle. Notez qu'une offre similaire (mais avec 3 990 € d'apport) est proposée sur le Puma thermique.

L'avis



Intéressant

Une offre attractive pour un modèle certes tardivement converti à l'électrique, mais convaincant.

Hyundai Inster

LLD: 129 € par mois

ÉLECTRIQUE

"base" 5 places - 42 kWh - 95 ch - 25 000 €



WWW.WEIGL.BIZ

L'offre de Hyundai sur sa nouvelle Inster attire l'œil: seulement 129 €/mois pour cette citadine moderne et originale! Oui, mais c'est sans compter un apport de... 7 400 €, heureusement réduit à 4 400 € grâce au bonus (montant médian). Pour ce prix, il faudra se contenter de la petite batterie de 42 kWh et de 95 ch sous le capot. Cette Inster n'affolera donc pas les chro-

nos, mais elle devrait préserver une autonomie correcte (environ 280 km dans la vraie vie) et dispose toujours de l'agréable mode One Pedal. Elle revendique en outre un équipement riche (clé mains libres, caméra de recul, clim' auto., régulateur adaptatif, GPS...) et un bon confort, malgré une insonorisation parfois légère. Un dernier regret: l'habitacle est un peu étroit. ■

LES CHIFFRES (données constructeur)

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	147 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/De -2000 à -4000 €*
Accélération 0 à 100 km/h	11s7
Autonomie mixte	323 km
Coffre	280 dm ³
Dim. L x l x h, en m	3,83 x 1,61 x 1,58

* Selon revenu fiscal.

NOTRE DÉCRYPTAGE

En quoi consiste l'offre?

C'est une LLD sur 37 mois (30 000 km inclus). L'apport de 7 400 € (ramené à 4 400 € grâce au bonus médian de 3 000 €) est suivi de 36 loyers de 129 €.

Combien ça coûte?

Au moment de rendre les clés, vous aurez déboursé un total de 9 044 €, soit 41,1 % du tarif catalogue, bonus déduit. Très correct, d'autant que la garantie constructeur court sur toute la durée de la location.

L'avis **Auto Plus**

Intéressant

Une citadine maligne et richement dotée. Dommage que l'apport soit aussi peu digeste!

MG ZS

LLD: 299 € par mois

HYBRIDE

1.5 Hybrid+ Standard - 197 ch - 22 990 €



Y. LEFEBVRE

Moins de 300 €/mois sans apport pour le nouveau SUV hybride MG, à première vue, cela semble séduisant. En faisant ses comptes, on s'aperçoit cependant que le bilan financier n'est pas aussi flatteur (voir ci-contre). Et que vaut le ZS? Il présente bien avec ses lignes dans l'air du temps et son habitacle élégant et moderne. On apprécie par ailleurs l'espace géné-

reux, tant aux places arrière que dans le coffre. Très sobre, sa mécanique hybride donne la part belle à la propulsion électrique, le quatre cylindres restant discret la plupart du temps... sauf sur autoroute, où l'on note également quelques à-coups de transmission. Côté châssis, le dynamisme fait défaut et l'amortissement pourrait être plus doux, mais le comportement rassure. ■

NOS MESURES

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 136 ch
Couple maxi	128 + 250 Nm
CO ₂ /Malus	115 g/km/+ 100 €
Accélération 1 000 m D. A.	29s7
Reprise 80 à 120 km/h en D	6s6
Consommation moyenne	6,5 l/100 km
Coffre	432 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,43 x 1,82 x 1,64

NOTRE DÉCRYPTAGE

En quoi consiste l'offre?

Cette location sur 49 mois inclut 40 000 km et est dépourvue d'apport. La garantie est comprise (toutes les MG sont garanties 7 ans), mais pas la maintenance.

Combien ça coûte?

Comptez un budget total de 14 651 € au bout des quatre ans du contrat, soit... 63,7 % du tarif catalogue! Très cher, d'autant que vous aurez payé les quatre révisions annuelles dans l'intervalle, l'entretien n'étant pas prévu dans la facture...

L'avis **Auto Plus**

Décevant

Pourtant doté d'un prix catalogue "cassé", le MG ZS manque d'intérêt avec cette offre peu séduisante.

Mini Cooper Cabrio

LLD: 420 € par mois

ESSENCE

2.0 C Favoured Pack S - 163 ch - 37 080 €



A. SAUNIER

Rouler dans un mignon cabriolet sans avoir à se préoccuper d'autre chose que de l'essence et de l'assurance (et des loyers de la LLD, évidemment!): voilà une offre séduisante en ce printemps ensoleillé. Cette "nouvelle" Mini Cooper Cabrio (avec des guillemets, car il s'agit d'un profond restylage de la précédente génération) reprend la formule qui a fait son succès: un

look sympa, une ambiance intérieure chaleureuse et même un équipement complet avec le Pack S (affichage tête haute, sièges chauffants, clé mains libres, phares full led...). En revanche, le coffre reste du genre riquiqui! Souple et volontaire, le moteur sied bien à ce modèle qui n'a aucune prétention sportive du fait d'un train avant parfait et d'une boîte auto. un peu lente. ■

LES CHIFFRES (données constructeur)

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
Couple maxi	250 Nm à 1 520 tr/mn
CO ₂ /Malus	148 g/km/+ 2 726 €
Accélération 0 à 100 km/h	8s2
Consommation mixte	6,5 l/100 km
Coffre (capote repliée/dépliée)	160/210 dm ³
Dim. L x l x h, en m	3,88 x 1,75 x 1,44

NOTRE DÉCRYPTAGE

En quoi consiste l'offre?

Il s'agit d'une LLD sans apport courant sur 39 mois (30 000 km). Les loyers de 420 € comportent l'extension de garantie, ainsi que l'entretien.

Combien ça coûte?

A la restitution du véhicule, vous aurez déboursé un total de 16 380 €, soit 44,2 % du tarif catalogue. Très honnête, même si l'entretien inclus sur cette courte période se résume à une seule révision.

L'avis **Auto Plus**

Intéressant

Voilà une offre rafraîchissante et pas du tout aberrante sur le plan financier. Pourquoi ne pas se laisser tenter?

Peugeot 208

HYBRIDE

1.2 Hybrid Style - 110 ch - 23550 €

LLD : 220 € par mois



NOS MESURES



Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	102 g/km/0 €
Accélération 1 000 m D. A.	32s2
Reprise 80 à 120 km/h en D	7s2
Consommation moyenne	5,4 l/100 km
Coffre	345 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,06 x 1,75 x 1,43

Plus de 200 €/mois pour une citadine, fut-elle hybride, cela représente déjà un joli budget, sans même parler des 2 500 € d'apport. Pour ce prix, la 208 dispose du récent bloc 1.2 électrifié de 110 ch (identique au 100 ch commercialisé jusqu'alors), une mécanique volontaire et fort sobre, associée à une boîte à double embrayage réactive. Cette dernière manque cependant de

douceur à basse vitesse et se montre un tantinet bruyante. Pour le reste, la 208 séduit toujours par sa présentation moderne et son très bon compromis confort/tenue de route. En revanche, on peste contre son ergonomie perfectible et ses places arrière exiguës. Enfin, cette finition Style se contente de l'essentiel (clim' manuelle, radar de recul, Mirror Screen sans fil).

NOTRE DÉCRYPTAGE

En quoi consiste l'offre ?

Cette LLD sur 49 mois et 40 000 km se compose d'un apport de 2 500 € suivi de 48 loyers de 220 €.

Combien ça coûte ?

Au bout des quatre ans, il vous en aura coûté 13 060 €, soit tout de même 55,5 % du tarif catalogue. Un montant plutôt élevé, d'autant qu'aucune prestation additionnelle (extension de garantie ou entretien) n'est comprise.

L'avis



Correct

Cette version de la 208, quoique peu équipée, se montre séduisante. Mais cette offre est un peu trop onéreuse.

Peugeot E-3008

ÉLECTRIQUE

Allure - 73 kWh - 210 ch - 44990 €

LLD : 310 € par mois



NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	345 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/De -2000 à -4000 €*
Accélération 1 000 m D. A.	30s9
Reprise 80 à 120 km/h en D	5s6
Autonomie moyenne	400 km
Coffre	520 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,55 x 1,90 x 1,65

*Selon revenu fiscal.

L'offre de Peugeot sur l'E-3008 attire l'œil avec son loyer raisonnable : 310 €/mois. Mais il faut composer avec un apport "maousse" (voir ci-contre) qui grève le budget total ! Voilà qui n'arrange pas le SUV électrique, qui manque par ailleurs d'atouts pour séduire. Certes, il en "jette" avec son look agressif, sa présentation intérieure ultra-moderne et sa finition léchée, tout en ga-

rantissant une autonomie de bon niveau. Mais ses 210 ch ont fort à faire avec les 2,2 tonnes à vide, une masse qui pèse aussi sur le comportement routier, un peu pataud dans les virages. Quel contraste par rapport à l'ancien 3008 ! On se console avec la qualité de l'insonorisation et l'amortissement feutré, tout en déplorant une habitabilité arrière toujours comptée.

NOTRE DÉCRYPTAGE

En quoi consiste l'offre ?

Cette LLD sur 49 mois et 40 000 km impose un apport de... 9 353 €, ramené à 6 000 € grâce au bonus écologique médian et à la prime CEE de 353 €. Suivent 48 loyers de 310 €.

Combien ça coûte ?

Le budget total de cette location s'établit à 20 400 €, soit 48,6 %. Même si la durée est assez longue, cela reste plutôt cher pour une offre sans aucune prestation supplémentaire (ni extension de garantie, ni entretien).

L'avis



Décevant

Une proposition un peu trop coûteuse pour un modèle qui manque d'arguments face à la concurrence...

Renault 5 E-Tech

ÉLECTRIQUE

Autonomie Urbaine Evolution - 40 kWh - 120 ch - 25990 €

LLD : 201 € par mois



NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Couple maxi	225 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/De -2000 à -4000 €*
Accélération 1 000 m D. A.	32s2
Reprise 80 à 120 km/h en D	6s7
Autonomie moyenne	255 km
Coffre	310 dm ³
Dim. L x l x h, en m	3,93 x 1,81 x 1,50

*Selon revenu fiscal.

La nouvelle star de Renault à 201 €/mois ? Tentant... même si le coût global de l'opération reste assez élevé (voir ci-contre). D'autant que, même dans cette version de base, la RS conserve un fort pouvoir de séduction, avec un look charmeur préservé, une mécanique volontaire, une direction précise et une belle agilité. Les jantes sont certes en tôle (mais le dessin des

enjoleurs trompe l'œil !) et la planche de bord s'habille ici de plastique et non plus de tissu, mais la finition reste soignée. On apprécie également le coffre spacieux, tandis que l'habitabilité est correcte (sauf pour les pieds à l'arrière). Bémol : si la pompe à chaleur est fournie de série, l'équipement manque de générosité, et l'autonomie est tout juste dans la moyenne de la catégorie.

NOTRE DÉCRYPTAGE

En quoi consiste l'offre ?

Une LLD sur 37 mois et 30 000 km incluant l'entretien et l'extension de garantie. Le premier loyer est ramené à 3 700 € grâce au bonus écologique médian, et les loyers sont de 201 €/mois. La borne de recharge est offerte (990 € HT).

Combien ça coûte ?

Comptez un budget total de 10 936 €, soit 47,6 % du tarif catalogue. C'est dans la fourchette haute pour ce type de contrat, mais si vous n'avez pas encore de borne de recharge, cela vaut le coup.

L'avis



Intéressant

Une citadine séduisante (et pas que pour son look !) et une bonne offre pour se lancer dans l'électrique.

Renault Symbioz

HYBRIDE 1.6 E-Tech full hybrid Evolution - 145 ch - 33400 €

LLD : 321 € par mois



N. SOLER

Joli succès pour le Symbioz, qui s'est classé 12^e au hit-parade des immatriculations françaises au premier trimestre. Mérité, car ce SUV compact taillé au plus juste présente un très bon compromis entre encombrement et habitabilité, tout en choyant modularité (banquette coulissante) et présentation. On apprécie notamment la planche de bord, reprise du Captur, bien finie

et dotée d'interfaces intuitives. Quant à l'équipement, il n'omet ici rien d'essentiel : Mirror Screen, chargeur à induction, radar de recul, clim' auto. ou encore clé mains libres sont de série. Et si la mécanique un brin mollassonne se montre parfois bruyante sur route (et la boîte un peu lente), rien à redire en matière de sobriété. Bon compromis confort/tenue de route, enfin.

1. Banquette reculée/avancée.

NOS MESURES

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteurs électr. 49 + 20 ch
Couple maxi combiné	250 Nm
CO ₂ /Malus	104 g/km/0 €
Accélération 1 000 m D. A.	32s8
Reprise 80 à 120 km/h en D	7s6
Consommation moyenne	5,9 l/100 km
Coffre ⁽¹⁾	De 480 à 610 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,42 x 1,80 x 1,58

NOTRE DÉCRYPTAGE

En quoi consiste l'offre ?

Un premier loyer de 4 000 € et 36 mensualités de 321 € composent cette LLD, qui comprend un forfait de 30 000 km, ainsi que l'entretien et l'extension de garantie.

Combien ça coûte ?

Le budget total s'établit à 15 556 € sur ces trois années, soit 46,6 % du tarif catalogue. Un montant élevé au vu de la durée du contrat, sachant que l'entretien inclus se résume à une seule révision.

L'avis **Auto Plus**

Décevant

Ne vous y trompez pas : le Symbioz est un modèle fort recommandable. Mais cette offre manque d'intérêt.

Skoda Fabia

ESSENCE 1.0 TSI Selection - 95 ch - 23670 €

LLD : 199 € par mois



N. SOLER

Presque 200 €/mois pour une citadine ? Cela paraît beaucoup sauf si l'on considère qu'il s'agit d'une offre sans apport et incluant l'entretien ! Voilà qui la rend donc particulièrement intéressante, d'autant qu'elle ne concerne pas la version d'entrée de gamme, mais cette 1.0 TSI 95 Selection, dotée d'un trois cylindres turbo aussi discret que volontaire et d'un équipement

sans lacune majeure (clim' manuelle, instrumentation numérique, Mirror Screen sans fil ou encore... parapluie dans la portière conducteur !). Spacieuse et confortable, dotée d'un coffre aussi grand que modulable, elle ne pêche au final que par une finition en retrait des références de la catégorie que sont les VW Polo ou Renault Clio. Une Skoda à (re)découvrir !

NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Non
Couple maxi	175 Nm à 1 600 tr/mn
CO ₂ /Malus	113 g/km/+ 50 €
Accélération 1 000 m D. A.	32s8
Reprise 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	10s2/15s6
Consommation moyenne	6 l/100 km
Coffre	358 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,11 x 1,78 x 1,46

NOTRE DÉCRYPTAGE

En quoi consiste l'offre ?

Il s'agit d'une LLD sur 37 mois et 30 000 km, sans apport, avec l'entretien et l'extension de garantie inclus.

Combien ça coûte ?

Seulement 7 363 € au total, tout compris, soit 31,1 % du tarif catalogue. Une offre très attrayante, notamment au vu des prestations comprises dans le contrat !

L'avis **Auto Plus**

Foncez !

Une citadine spacieuse et plaisante dans une formule "all inclusive" au meilleur prix !

Skoda Octavia Combi

ESSENCE 1.5 TSI Hybrid DSG7 Selection - 116 ch - 34230 €

LLD : 339 € par mois



F. GROUT

Restylée l'an dernier, la Skoda Octavia est proposée dans cette version break Combi à 339 €/mois sans apport, tout compris. L'offre ne manque pas d'intérêt, mais quid de l'auto en elle-même ? Ce grand break a de l'allure, y compris à l'intérieur, avec une finition soignée et une présentation valorisante. Les places arrière offrent de l'espace aux jambes et le coffre est car-

rément géant ! Quant à l'équipement de cette finition Selection, il comprend l'essentiel (caméra de recul, instrumentation numérique...), mais impose de passer par les options pour le GPS ou la clé mains libres. La douce mécanique dotée d'une micro-hybridation limite le malus, cependant, sa boîte auto. pourrait être plus réactive. Bon confort et comportement rassurant.

1. Mesure labo Auto Plus.

LES CHIFFRES (données constructeur)

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48V
Couple maxi	220 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	116 g/km/+ 125 €
Accélération 0 à 100 km/h	10s7
Consommation mixte	5,1 l/100 km
Coffre ⁽¹⁾	653 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,70 x 1,83 x 1,47

NOTRE DÉCRYPTAGE

En quoi consiste l'offre ?

Sans apport, cette LLD sur 37 mois et 30 000 km inclut l'entretien et l'extension de garantie.

Combien ça coûte ?

Au terme des trois ans du contrat, vous aurez déboursé un total de 12 543 €, soit 36,6 % du tarif catalogue. Une bonne affaire vu les prestations comprises.

L'avis **Auto Plus**

Intéressant

Un break accueillant proposé à un prix compétitif ! Cependant, la dotation de série pourrait être plus riche.

Toyota Yaris Cross

HYBRIDE

1.5 Hybride Dynamic - 116 ch - 28800 €

LOA: 289 € par mois



NOS MESURES	
Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique 80 ch
Couple maxi	120 Nm à 3600 tr/mn ⁽¹⁾
CO ₂ /Malus	101 g/km/0 €
Accélération 1 000 m D. A.	33s8
Reprise 80 à 120 km/h en D	8s2
Consommation moyenne	5,7 l/100 km
Coffre	436 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,18 x 1,77 x 1,60

Pour son best-seller français, Toyota propose une offre de LOA qui manque sérieusement d'intérêt sur le plan financier (voir ci-contre). Elle concerne la version premier prix, déjà très correctement équipée (clim' auto., clé mains libres, caméra de recul, régulateur adaptatif). Très doux en ville, le bloc hybride y fait par ailleurs preuve d'une sobriété étonnante (4,7 l/100 km).

Sur route, le tableau est moins flatteur, avec des performances quelconques et une transmission qui emballe bruyamment la mécanique. Ce Yaris Cross manque donc de polyvalence. Autant se tourner vers son grand frère, le C-HR: proposé en LLD à 299 €/mois en version Hybride 140 Dynamic (4990 € d'apport), il revient à peine plus cher (15 754 € sur 37 mois)...

1. + 141 Nm électriques.

NOTRE DÉCRYPTAGE

En quoi consiste l'offre?

C'est une LOA sur 37 mois (30 000 km) avec un apport de 4 590 €, des loyers de 289 € et une option d'achat à 17 316 €. La garantie constructeur court sur la durée de la location et l'entretien est inclus.

Combien ça coûte?

Si vous rendez l'auto à l'issue du contrat, il vous en aura coûté 14 994 € (52,1 % du tarif catalogue). Et si vous vous en portez acquéreur, la facture atteindra 32 310 € (112,2 % du tarif). Dans les deux cas, c'est cher!

L'avis **Auto Plus** Décevant

Une location cher payée pour un modèle qui se destine avant tout à un usage (péri-)urbain...

Tesla Model Y

ÉLECTRIQUE

Propulsion - 299 ch⁽¹⁾ - 44 990 €

LOA: 349 € par mois



NOS MESURES	
Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	440 Nm ⁽¹⁾
CO ₂ /Bonus	0 g/km/De - 2000 à - 4000 €*
Accélération 1 000 m D. A.	27s7
Reprise 80 à 120 km/h en D	3s7
Autonomie moyenne	360 km
Coffre	695 + 105 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,79 x 1,98 x 1,63

1. Estimations. Tesla ne communique pas ces données.
* Selon revenu fiscal.

Habituellement peu compétitif en matière d'offres de location, Tesla fait un petit effort sur son Model Y restylé, avec une LOA au coût raisonnable (voir ci-contre). Outre une face et des feux arrière revus, cette nouvelle version bénéficie de réglages de suspensions modifiés procurant enfin le confort attendu à ce niveau de gamme. On apprécie aussi l'insonorisation

en progrès... ou le commodo de clignotant toujours présent, contrairement à la Model 3! Et si l'autonomie n'impressionne plus guère, elle reste suffisante à l'usage (300 km sur autoroute). En revanche, la visibilité arrière est toujours aussi restreinte, tandis que le diamètre de braquage XXL embarrasse lors des manœuvres. Quant à l'Autopilot, il est parfois capricieux.

NOTRE DÉCRYPTAGE

En quoi consiste l'offre?

Cette location avec option d'achat consiste en un apport de 5 280 € (bonus médian de 3 000 € déduit) suivi de 35 loyers de 349 € (30 000 km inclus). Au terme du contrat, si l'on souhaite conserver l'auto, il faut déboursier 26 739 €.

Combien ça coûte?

Si vous vous portez acquéreur, comptez 44 234 €, soit 105,3 % du tarif catalogue, bonus déduit. Dans le cas contraire, vous aurez payé 41,7 % du tarif. Au final, il paraît plus pertinent de conserver l'auto.

L'avis **Auto Plus** Intéressant

Une offre plutôt intéressante, surtout pour une LOA, avec ce Model Y judicieusement rajeuni.

ET AUSSI

BMW i4

ÉLECTRIQUE

eDrive35 M Sport - 66 kWh - 286 ch - 61 700 €

LLD: 490 € par mois



Pas d'apport pour cette offre sur 48 mois et 40 000 km qui inclut l'extension de garantie, mais pas l'entretien. Une bonne affaire: on ne paie que 38,1 % du tarif catalogue au final! Châssis efficace, bonne autonomie (385 km en moyenne), mais habitabilité quelconque.

L'avis **Auto Plus** Intéressant

Une offre attrayante pour une berline électrique qui ne manque pas de piquant... mais aux vertus familiales émoussées.

Citroën ë-C3

ÉLECTRIQUE

You - 42 kWh - 113 ch - 23 300 €

LLD: 129 € par mois



Une électrique à petit prix, certes, mais uniquement après avoir déboursé 3 400 € d'apport (bonus médian de 3 000 € déduit). L'opération reste cependant valable (39 % du tarif catalogue, en fin de location), malgré l'équipement chic de cette version de base.

L'avis **Auto Plus** Correct

Une bonne manière de débiter dans l'électrique sans (trop) se ruiner, même si la polyvalence de cette ë-C3 reste limitée.

Hyundai Tucson

HYBRIDE

1.6 Hybrid Initia - 215 ch - 37 550 €

LLD: 249 € par mois



249 €/mois pour un Tucson hybride? Oui, mais avec un apport de 4 800 €! Cela dit, au bout des 49 mois (ou 40 000 km), on n'aura payé que 44,6 % du tarif. Pas si mal, même si l'entretien reste à votre charge. Intérieur spacieux, bel agrément et dotation complète.

L'avis **Auto Plus** Intéressant

Une proposition tout à fait honnête pour la location (d'assez longue durée!) d'un modèle parfaitement recommandable.

Volkswagen Golf

HYBRIDE RECHARGEABLE

1.5 eHybrid DSG6 VW Edition - 204 ch - 43 990 €

LLD : 389 € par mois

TIBO/VOLKSWAGEN



NOS MESURES



Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation (rechargeable)	Moteur électrique 116 ch
Couple maxi combiné	350 Nm
CO ₂ /Malus	6 g/km/0 €
Accélération 1 000 m D. A.	28s2
Reprise 80 à 120 km/h en D	4s5
Consommation moyenne ⁽¹⁾	6,2 l/100 km
Autonomie électr. moyenne	102 km
Coffre	280 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,29 x 1,79 x 1,48

Chère à l'achat, la Golf hybride rechargeable apparaît plus accessible grâce à cette offre à moins de 400 €/mois. Et cette proposition ne concerne pas une finition dépouillée, mais la série spéciale VW Edition, dotée du régulateur adaptatif, du GPS, de l'assistant au créneau ou encore de la clé mains libres! Avec sa grosse batterie de 19,7 kWh utiles, la Golf eHybrid at-

teint les 102 km d'autonomie moyenne en 100 % électrique (le record de notre labo!), et se montre très sobre une fois sa "pile" vidée. Voilà qui incite à voyager, d'autant que les performances sont plus que suffisantes et le confort, très bon. Quant à l'ergonomie, elle a progressé lors du restylage. Attention au coffre, cependant: amputé par la batterie, il est à peine digne d'une citadine...

1. Batterie vide.

NOTRE DÉCRYPTAGE

En quoi consiste l'offre?

Il s'agit d'une LLD sur 37 mois et 30 000 km avec un apport de 4 000 € et des mensualités de 389 €. Entretien et extension de garantie sont inclus.

Combien ça coûte?

L'opération reviendra au final à 18 004 €, soit 40,9 % du tarif catalogue. Un très bon plan pour une offre "all inclusive" sur un modèle fraîchement restylé!

L'avis



Foncez!

Une compacte qui frise le sans-faute (coffre excepté), et une offre au très bon rapport prix/prestations.

Volkswagen Tiguan

ESSENCE

1.5 eTSI Evo DSG7 VW Edition - 131 ch - 44 400 €

LLD : 419 € par mois

N. SOLER



NOS MESURES



Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48V
Couple maxi	220 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	139 g/km/+ 1 386 €
Accélération 1 000 m D. A.	32s5
Reprise 80 à 120 km/h en D	7s8
Consommation moyenne	7,6 l/100 km
Coffre ⁽¹⁾	De 590 à 730 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,54 x 1,86 x 1,66

Volkswagen propose son nouveau Tiguan à 419 €/mois, avec l'entrée de gamme essence et une finition VW Edition plutôt riche (GPS, régulateur adaptatif, clé mains libres...). Modeste sur le papier pour un tel engin, le 1.5 eTSI micro-hybride se distingue par sa douceur, moins par ses performances ou par sa sobriété, malgré l'aide électrique. Ce Tiguan

manque par ailleurs d'agilité en comportement, mais se montre très sûr. A bord, il brille par son habitabilité, sa finition et son confort. On apprécie aussi la très pratique banquette coulissante. Enfin, le tarif catalogue élevé se reflète dans le coût de cette offre, d'autant que les 30 000 km inclus sont un peu justes pour un SUV aux vertus familiales aussi développées...

1. Banquette reculée/avancée.

NOTRE DÉCRYPTAGE

En quoi consiste l'offre?

Cette LLD sur 37 mois (30 000 km inclus) implique le versement d'un apport de 5 000 €, suivi de 36 loyers de 419 €. Entretien et extension de garantie inclus.

Combien ça coûte?

Prévoyez un budget de 20 084 €, soit 45,2 % du tarif catalogue. Plutôt pas mal au vu des prestations, même si le kilométrage inclus apparaît faible pour ce genre de modèle à vocation familiale.

L'avis



Correct

Un SUV accueillant et bien présenté, mais au moteur un peu juste, et une offre correcte, sans plus.

Kia EV3

ÉLECTRIQUE

Autonomie Standard - 58,3 kWh - 204 ch - 35 990 €

LLD : 357 € par mois



A. SAUNIER

Cousin du Hyundai Inster, cet EV3 affiche des mensualités plus élevées. Oui, mais sans apport, et avec une batterie plus grosse (340 km d'autonomie mesurée)! Sur 49 mois, il vous en coûtera 48,6 % du tarif catalogue. Un peu cher, même si l'EV3 ne manque pas d'intérêt.

L'avis



Correct

A ce tarif-là, on aimerait que cette location sur 49 mois comprenne l'entretien. Ce n'est malheureusement pas le cas.

Renault Rafale

HYBRIDE RECHARGEABLE

1.2 E-Tech hyper hybrid Esprit Alpine - 300 ch - 54 500 €

LLD : 491 € par mois



A. SAUNIER

Pas hyper chère la LLD cet "hyper hybrid": même avec l'apport de 5 500 €, on s'en tire pour 40,7 % du tarif au bout de 37 mois (dont 2 offerts), trois révisions et garantie comprises! Belle autonomie électrique, conso mesurée, excellent compromis confort/tenue de route.

L'avis



Intéressant

Une offre "all inclusive" pertinente, mais qui le serait encore plus si elle était plus généreuse en kilométrage maxi (30 000 km inclus)...

Volkswagen ID.3

ÉLECTRIQUE

Pure Life Max - 52 kWh - 170 ch - 33 490 €

LLD : 159 € par mois



Y. LEFEBVRE

Certes, l'apport de 6 000 € (bonus médian de 3 000 € déduit!) "pique" un peu. Mais, au final, cette ID.3 ne revient qu'à 35 % du tarif catalogue, entretien et garantie compris. Pas mal! Gare cependant à l'autonomie, un peu faible sur cette version (250 km sur autoroute).

L'avis



Intéressant

Cette version à petite batterie n'est pas la plus polyvalente de la gamme. Mais le coût très raisonnable de cette offre incite à l'indulgence...



ÉLECTRIQUE

Hyundai Ioniq 9

Calligraphy - 435 ch

Environ 90 000 €⁽¹⁾

LE PLUS GROS SUV ÉLECTRIQUE DE LA GAMME HYUNDAI À L'ESSAI

Esprit d'ouverture

Le Ioniq 9 compte sur sa technologie, son autonomie, son habitacle à six ou sept places et son look décalé pour percer parmi les gros SUV électriques. Premier contact dans sa version haut de gamme de 435 ch.

Avec 5,06 m de long, 1,98 m de large et 1,79 m sous la toise, le Hyundai Ioniq 9 est un gros SUV électrique haut de gamme, essentiellement taillé pour le marché américain. On peut donc logiquement s'interroger sur sa pertinence chez nous, même si ses capacités d'accueil dignes d'un long-courrier et son silence de cathédrale donnent envie d'en

profiter. Essentiellement destiné à renforcer son image dans l'Hexagone et à séduire une clientèle technophile friande d'espace, ce géant coréen partage sa plateforme E-GMP avec son cousin, le Kia EV9. Il s'en distingue par sa batterie d'une capacité supérieure (110,3 kWh contre 99,8 kWh), sa meilleure puissance de charge (350 kW contre 310 kW), son style différent et son articulation

de gamme : propulsion (217 ch) et quatre roues motrices de 312 ch ou 435 ch sur notre version d'essai haut de gamme Calligraphy. Il suffit de fermer ses imposantes portes pour se sentir coupé du monde. Derrière une ambiance technologique un peu tape-à-l'œil, l'habitacle multiplie les aspects pratiques pour faciliter la vie à bord.

Familles, je vous aime !

Le Ioniq 9 peut embarquer sept personnes de série, même si l'occupant installé au milieu du deuxième rang doit composer avec un espace plus étroit. Notre version haut de gamme Calligraphy est la seule à proposer l'option six places, avec, au choix, au rang intermédiaire, deux fauteuils pivotants ou de type "relax", comme dans une classe Business. Les deux sièges d'appoint situés à l'arrière font mieux que dépanner. Ils accueillent correctement deux adultes, tout en laissant un peu d'espace pour les

bagages. Merci aux dimensions généreuses ! Les places arrière s'escamotent intégralement, au besoin, pour libérer un espace de chargement géant et parfaitement plat, comme dans un monospace. À l'avant, le préposé au volant profite de la douceur que l'on attend d'un véhicule électrique. Le Ioniq 9 y ajoute un freinage offrant de bonnes sensations à la pédale, ce qui n'est pas toujours le cas sur ce type de véhicule. De quoi rendre la conduite reposante, dans un confort tout à fait correct, en l'absence de suspensions pilotées (seules quelques percussions engendrées par les grosses roues se ressentent surtout) au troisième rang. Encore faudra-t-il confirmer ces bonnes impressions sur les versions européennes, dont le châssis risque d'être un peu raffermi. Un peu encombrant en ville, même si la caméra à 360° aide lors des manœuvres, le Ioniq 9 conserve une bonne tenue sur les rares virages de notre

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : ni bonus ni malus pour ce grand SUV électrique produit aux États-Unis, dont les tarifs officiels devraient être dévoilés en juin.

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

L'équipement : la dotation exacte des modèles vendus en France n'est pas encore validée. Notre version huppée Calligraphy devrait profiter d'une panoplie complète intégrant la conduite autonome de niveau 2 et les rétros extérieurs par caméra.



Disponible avec une seule batterie d'une capacité nette de 110,3 kWh, la gamme Ioniq 9 comprend trois versions: propulsion 217 ch ou intégrale de 312 ou 435 ch.



Nombre de places: 7

En option sur Calligraphy, les deux sièges électriques du second rang proposent une position "relax", pour le plus grand bonheur de ses occupants.



Volume: 1 323 dm³ (jusqu'au toit)

Belle longueur de chargement, mais le seuil est haut perché. Un cache-bagages est prévu pour l'Europe.



L'accès au troisième rang est moyen, mais les places vastes et rembourrées conviennent parfaitement aux adultes.

1. Banquette reculée/avancée.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • Aide au maintien dans la voie • Affichage des angles morts • Airbags (10) • Assistant à la sortie des occupants en sécurité • Conduite semi-autonome • Détection de trafic en marche AR • Lecture des panneaux • Phares à leds.

Agrément: • Accès et démarrage mains libres • Affichage tête haute • Caméra à 360° • Chargeur de smartphone par induction • Clim' auto. multizone • Connexion Apple CarPlay et Android Auto • Ecran tactile 12,3"/31 cm • GPS avec planificateur d'itinéraire • Hayon motorisé • Jantes 21" • Ports USB 100 W • Rétroviseurs extérieurs par caméra • Sellerie cuir • Sièges AV et AR électriques (chauffants et ventilés à l'AR) • Système audio Bose 14 HP • Tableau de bord numérique 12,3" • Volant électrique.

En option Agrément: • Configuration six places (prix non communiqué).



Le Ioniq 9 dispose de quatre types de régénérations, au lever de pied, allant de la roue libre à un mode "One Pedal" au fonctionnement particulièrement judicieux.

parcours. Ses mouvements de caisse maîtrisés le rendent suffisamment précis et sûr, même si le poids élevé finit par se ressentir. Le mode Sport qui convoque les 435 ch distille des accélérations

vraiment toniques, même s'il ne faut pas en abuser pour préserver l'autonomie. Les 420 km effectués sans escale sur un parcours limité à 110 km/h témoignent d'une polyvalence correcte pour

ce modèle appelé à voyager. A cela s'ajoute la recharge rapide de la batterie XXL (350 kW) permettant de récupérer 70 % en 24 mn. On note au passage la possibilité de ranger les câbles

dans un petit logement sous le capot. Reste à connaître la dotation définitive et les tarifs exacts de cette version haut de gamme sur le marché tricolore.

SUITE PAGE 34

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	200 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	5s2
Consommation	19,4 kWh/100 km ⁽²⁾
Autonomie moyenne	Environ 600 km
Temps de charge prise rapide	24 mn ⁽³⁾
Poids	A partir de 2 549 kg

2. Version de base. 3. De 10 à 80 % de capacité à 350 kW maxi.

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques AV/AR	Synchrone/Synchrone
Batterie lithium-ion	110,3 kWh (capacité utile)
Puissance maxi	435 ch
Puissance fiscale	NC
Couple maxi	700 Nm
CO ₂ / Bonus ou malus	0 g/km/ 0 €
Transmission	Aux quatre roues
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	285/45 R21
Dim. L x l x h, en m	5,06 x 1,98 x 1,79
Durée de garantie	5 ans (km illimités)

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Hyundai Ioniq 9 (env. 90 000 €, 435 ch) est évalué dans la catégorie des SUV électriques de 400 à plus de 500 ch, qui comprend notamment:

BMW iX xDrive 45 (88 600 €, 408 ch),
Kia EV9 GT Line (86 000 €, 385 ch),
Tesla Model X Dual Motor (114 990 €, 670 ch),
Volvo EX90 Twin Ultra (105 200 €, 408 ch).

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



POSTE DE CONDUITE



Installé un peu haut, le conducteur du Ioniq 9 dispose de sièges électriques dont l'amplitude de réglages est plutôt limitée, tout comme celle du volant en profondeur. Les bourrelets latéraux des dossiers se resserrent

en position Sport, offrant davantage de maintien. La mauvaise rétrovision impose de se fier à la caméra à 360° lors des manœuvres.

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

AIDES À LA CONDUITE



Le Ioniq 9 dispose de série d'une conduite semi-autonome. Celle-ci maintient la trajectoire sur la file, tout en obligeant le

conducteur à garder les mains sur le volant. Le régulateur adaptatif se cale sur les limitations de vitesse, mais, comme souvent, la lecture des panneaux parfois fantaisiste peut entraîner un ralentissement imprévu. Certaines de ces aides électroniques se déconnectent via l'un des menus de l'écran central ou au moyen d'une touche raccourci personnalisable.

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

ÉCRAN TACTILE



L'écran de 12,3" (31 cm) regroupe les fonctions via des menus déroulants de gauche à droite. L'ergonomie est plutôt intuitive, malgré les nombreux paramètres. Le planificateur d'itinéraire est livré de série, mais le GPS peine parfois à trouver le trajet le plus rapide.

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

BIEN VU



Les sièges des deuxième et troisième rangs s'escamotent au moyen de ces commodos accessibles dans le coffre.

RATÉ



En série sur Calligraphy, les rétroviseurs extérieurs caméras demandent de l'accoutumance et génèrent quelques angles morts.



FINITION



La présentation moderne séduit, mais certains matériaux clinquants gâchent un peu la fête. Notre finition haut de gamme Calligraphy mérite un peu mieux qu'un simple placage horizontal en plastique gris qui traverse la planche de bord ! Heureusement, les ajustements sont irréprochables.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Les commandes de clim' ont droit à un bandeau spécifique sur la console centrale, et les passagers du troisième rang disposent d'aérateurs. Bien vu !

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

SYSTÈME AUDIO

Notre finition Calligraphy intègre de série une sono Bose comprenant 14 haut-parleurs. Les réglages sont aisément accessibles sur l'écran central.

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

RANGEMENTS



A l'exception de bacs de porte étroits, le Ioniq 9 fourmille d'aspects pratiques. L'imposant et astucieux rangement central coulissant comprend une grande ouverture centrale et un tiroir au pied des passagers arrière. La console centrale y ajoute un surprenant espace stérilisable grâce aux UV.

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

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Une forte puissance de charge, de l'autonomie et une qualité de vie à bord digne d'un long-courrier : le Ioniq 9 propose une offre pertinente sur le marché des gros SUV électriques, confidentiel chez nous. Reste à connaître son prix exact, qui s'annonce élitiste.

LES PLUS
 Vie à bord
 Technologie
 Silence

LES MOINS
 Place centrale arrière
 Poids élevé
 Encombrement

PHOTOS : C. BITTMANN / HYUNDAI



MICRO-HYBRIDE ESSENCE

Volkswagen Tayron

1.5 eTSI DSG7 VW Edition⁽¹⁾ - 150 ch

50 800 € / 50 900 €*



LE VOLKSWAGEN TAYRON AFFRONT LE PEUGEOT 5008

A la conquête des familles

Dérivé du dernier Tiguan, le Tayron a pour mission de satisfaire les familles nombreuses avec son châssis rallongé et ses 7 places. Le nouveau Peugeot 5008 est, quant à lui, dérivé du 3008, avec la même feuille de route. Lequel remplit le mieux son rôle familial ?

Besoin de beaucoup d'espace à bord pour transporter jusqu'à sept personnes ? Le choix se réduit comme peau de chagrin... Après la quasi-disparition des monospaces, les familles en quête de volume doivent se tourner vers les rares SUV familiaux à proposer sept places. Dernier en date, le Volkswagen Tayron : long de 4,80 m, il est dérivé du Tiguan (4,54 m).

Cet engin imposant comporte une banquette coulissante au deuxième rang et deux sièges escamotables dans le coffre. Un peu la même recette que le Peugeot 5008, dérivé du 3008, et au gabarit similaire à celui de son nouveau rival allemand.

Des nuances au dernier rang

Commençons par le cœur du sujet : l'habitabilité, véritable nerf de la guerre pour ces modèles.

Les occupants apprécieront les larges ouvertures proposées tant par l'un que par l'autre, facilitant l'accès aux places arrière. Au deuxième rang, aucun de nos deux rivaux ne parvient réellement à prendre l'avantage. Chacun d'eux offre un espace généreux, capable d'accueillir confortablement trois adultes, et ce malgré l'absence de sièges indépendants. On retrouve également quelques attentions bienvenues, comme les poches aumônières au dos des sièges avant ou les stores pare-soleil intégrés aux vitres arrière. Petit détail appréciable dans les deux cas : les passagers disposent de leur propre réglage de clim'. Autre point commun,

mais négatif cette fois : l'absence de tablettes aviation au dos des sièges avant, pourtant bien pratiques pour occuper les enfants. Quant à l'accès au troisième rang, s'il est facilité dans le Volkswagen par la banquette qui coulisse pour libérer le passage, le Peugeot fait mieux : l'assise de la banquette bascule, rendant l'accès encore plus aisé. Et une fois assis tout au fond, les passagers jouissent d'un meilleur soutien au niveau des cuisses (on voyage moins "les genoux en l'air"). Malgré tout, en cotes d'habitabilité pures, le Tayron se montre légèrement plus généreux à ce dernier rang que le 5008, notamment en matière de largeur



HYBRIDE ESSENCE

Peugeot 5008

1.2 Hybrid e-DCS6 GT - 145 ch

45 800 € / 43 400 €*

PHOTOS: N. SOLER

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: on peut compter sur une remise d'environ 5 % sur le VW et de 2 900 € (6 %) sur le Peugeot. Cependant, le Tayron pâtit d'un malus écologique de 2 205 €, auquel s'ajoute un malus au poids de 480 €, tandis que le 5008, lui, n'est soumis qu'à une taxe écolo de 540 €.

L'entretien: préconisé tous les deux ans ou tous les 30 000 km pour le Tayron/tous les 25 000 km pour le 5008.

L'équipement: il apparaît plutôt complet chez l'un comme chez l'autre, mais le 5008 se distingue par sa garantie mécanique de 8 ans ou 160 000 km⁽²⁾.



Le 1.5 eTSI 150 du Tayron se distingue par sa douceur d'utilisation. Un peu moins par sa sobriété. En moyenne, il consomme 1,2 l/100 km de plus que le sochalien.

et d'espace aux jambes. Mais, avec l'un comme avec l'autre, pour garantir un minimum de confort aux occupants du fond, il faudra de toute façon avancer le deuxième rang de quelques centimètres. Au moment de



Sur la route, le 5008 met l'accent sur le confort grâce à ses suspensions moelleuses. En revanche, sur les grands axes, on subit des bruits d'air prononcés.

charger les bagages, les deux modèles affichent, là encore, des prestations très proches. En configuration cinq places, la capacité de leur coffre impressionne (685 dm³ pour le Tayron contre 675 dm³ pour le 5008).

Cerise sur le gâteau, même avec les sept sièges en place, le volume disponible permet encore de loger quelques valises. Un vrai plus pour les grandes familles. On apprécie également la présence de petits >>>



Volkswagen Tayron

Certes, la console du Volkswagen apparaît plus conventionnelle et plus austère que celle du Peugeot, elle se révèle néanmoins soignée et fonctionnelle. Les rangements se situent à portée de main, la commande de boîte de vitesses se manipule un peu plus facilement que celle du Peugeot, et les deux grands écrans s'avèrent très lisibles. Notez également que le nouveau système multimédia qui équipe le Tayron est intuitif et bien pensé.



Peugeot 5008

A la fois très contemporaine et originale, la planche de bord du Peugeot suscite l'étonnement lorsque l'on monte à bord. En dessous de la grande dalle numérique, un petit écran personnalisable propose quelques raccourcis. Néanmoins, le système multimédia ne se montre pas toujours très intuitif ni réactif. Par ailleurs, le petit volant et l'implantation très haute des écrans ne conviendront pas forcément à tous. Et les rangements au centre manquent d'accessibilité.

» compartiments pratiques pour ranger le cache-bagages lorsqu'il n'est pas utilisé. A l'avant, le Volkswagen mise sur une planche de bord fonctionnelle et au design plus classique. Elle s'organise autour d'un grand écran central de 12,3"/31 cm, à la fois lisible, réactif et assez simple à manipuler. Le Peugeot, de son côté, adopte un tout autre style. Avec son imposante dalle

numérique et son mobilier très contemporain, il joue une carte plus futuriste. L'effet est saisissant, mais cette approche se révèle un peu moins ergonomique au quotidien.

Un 5008 plus économique

Sur la route, les différences entre les deux modèles se confirment. Animé par un quatre cylindres essence de 150 ch associé à un

alternateur 48 V, le Tayron séduit par sa douceur de conduite et son silence remarquable. Les bruits de fonctionnement sont parfaitement filtrés. Sur voie rapide, on pourrait presque se croire au volant d'un SUV 100 % électrique. Seul bémol : un léger manque de couple lors des relances, notamment en charge. En face, le Peugeot s'appuie sur une motorisation

hybride 48 V de 145 ch combinant un trois cylindres essence et un petit moteur électrique de 28 ch intégré à la boîte, capable d'agir seul en manœuvres. Malgré sa modeste cylindrée, le 5008 ne démérite pas. Il suit le rythme sans peine et se montre même plus agile en virage grâce à un châssis réglé un peu moins neutre. Ses suspensions plus souples garantissent aussi un



1. On ne manque vraiment pas d'espace à l'arrière du Tayron, notamment au niveau des jambes. Royal! **2.** Le coffre est géant et, à 7 à bord, il reste de la place. **3.** Pour accéder au 3^e rang, les adultes devront faire preuve de souplesse, mais l'espace y apparaît convenable pour les petits trajets.



1. Même si l'on regrette les trois sièges indépendants au 2^e rang du précédent modèle, la place centrale se révèle correcte ici. **2.** En plus d'être très spacieux, le coffre est facile à charger. **3.** L'astucieux système de bascule de la banquette permet de s'installer assez facilement aux deux places du fond.

1. Banquette reculée/avancée. 2. En configuration 7/5 places.

confort légèrement supérieur. Mais c'est surtout en consommation que le SUV français prend l'ascendant : avec une moyenne de 6,6 l/100 km, il réclame, d'après nos mesures, 1,2 l/100 km de moins que le Tayron (7,8 l/100 km), et jusqu'à 1,6 l/100 km de moins en ville. Ce qui allège d'autant le chapitre budgétaire. En outre, le Peugeot revient 6 400 €* moins cher à

l'achat : à 43 400 €, il reste onéreux, certes, mais bien mieux placé que le Volkswagen, facturé finalement 50 900 €* en tenant compte d'un malus CO₂ de 2 205 € (au lieu de 540 € pour le 5008) et d'un malus au poids de 460 €, auquel son rival échappe. Et la dotation du Tayron, assez proche de celle du français, ne l'aide pas à faire la différence. La messe est dite!



NOS MESURES	Volkswagen Tayron	Peugeot 5008
Vitesse maxi	193 km/h	193 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	32s2	32s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s2	7s8
Consommation moyenne	7,8 l/100 km	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,6/7,3/8,4 l/100 km	6,3/6,7/6,8 l/100 km
Poids	1 710 kg	1 750 kg
Diamètre de braquage	12,1 m	11,6 m
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	64 m

LA TECHNIQUE	Volkswagen Tayron	Peugeot 5008
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48 V	Moteur électrique 28 ch
Cylindrée	1 498 cm ³	1 199 cm ³
Puissance fiscale	8 CV	7 CV
Puissance maxi	150 ch à 5 000 tr/mn	145 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	145 g/km/+ 2 665 € ⁽¹⁾	130 g/km/+ 540 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 6 vitesses
Pneus	215/65 R17	225/55 R19
Réservoir	55 litres	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,80 x 1,86 x 1,67	4,79 x 1,89 x 1,69
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	8 ans ou 160 000 km ⁽²⁾

1. Malus CO₂ + malus au poids. 2. Groupe motopropulseur, sous condition d'entretien. Autres éléments garantis 2 ans (km illimités).

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (8) • Allumage auto. des phares et des essuie-glaces • Isofix (3 sur Tayron) • Lecture des panneaux • Phares à leds (matriciels sur 5008) • Régulateur de vitesse adaptatif, etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR avec caméra de recul • Banquette coulissante et rabattable 60/40 • Clé mains libres • Clim' auto. trizone • Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen • Hayon motorisé, etc.

LES DIFFÉRENCES	Volkswagen Tayron	Peugeot 5008
Attelage	1 260 €	800 €
Conduite semi-autonome	1 030 € ⁽³⁾	1 300 € ⁽³⁾
Sièges AV chauffants	Série	1 900 € ⁽³⁾
Toit panoramique ouvrant	1 410 €	1 250 € ⁽³⁾

3. Compris dans un pack.

LES NOTES DU	Volkswagen Tayron	Peugeot 5008
Comportement routier	12	14
Équipements de sécurité	12	12
Agrément/performance	14	12
Confort/insonorisation	16	16
Équipements de confort/garantie	17	18
Habitabilité/coffre	15	12
Aspects pratiques	17	14
Présentation/ finition	15	17
Consommation	13	17
Prix	7	14
	2^e 138/200	1^{er} 146/200



Le verdict

Victoire : Peugeot 5008

Très spacieux, bien fini et doté d'un moteur à la fois très discret et suffisamment performant, le Tayron ne manque pas d'atouts pour séduire les familles nombreuses. Mais le Peugeot possède un argument de poids : son prix. Facturé 7 500 €* de moins que le Volkswagen, le français se révèle aussi plus économique à l'usage.

PHOTOS : N. SOLER



STARS DU MARCHÉ

Les petits moteurs

Equipements de sécurité imposés, fuite en avant technologique, électrification à tout va, fin des mini-citadines : en cinq ans, le prix moyen des voitures neuves a bondi de 26 600 à 36 700 € ! Il est donc tentant de se rabattre sur une motorisation d'entrée de gamme pour ménager son budget. Judicieux ?

Vous l'avez peut-être constaté vous-même en poussant la porte de quelques concessions automobiles : les modèles mis en avant par les constructeurs sont rarement les plus abordables. Sous les projecteurs des showrooms comme dans les pu-

blicités télévisées, on vante en effet plus aisément les mérites des versions haut de gamme, plus rentables pour le vendeur (jolie prime de fin de mois) mais aussi pour la marque... Pas toujours facile d'ailleurs, à ce petit jeu du chat et de la souris, d'obtenir à l'essai un véhicule animé

Au sommaire

Alpine A290	P. 41
BMW Série 1	P. 42
Dacia Bigster	P. 42
Citroën C3 Aircross	P. 43
Mini Cooper C	P. 43
Renault 5 E-Tech	P. 43
Toyota C-HR	P. 44
Volkswagen Tiguan	P. 44



sont-ils suffisants ?

par la plus modeste mécanique de la gamme, ou la plus limitée des batteries si vous visez une électrique. Autre inconvénient : bénéficier de l'équipement des finitions hautes sans faire de folies côté moteur vous est souvent interdit. Idem s'agissant de la boîte automatique... Alors qu'en

réalité, certains trois cylindres en valent parfois largement quatre, tandis qu'une hybridation légère peut se montrer aussi efficiente à l'usage que celle, lourde et onéreuse, d'une hybride classique ou rechargeable. Alors, pour vous aider à faire le bon choix, nous avons épluché

les gammes de huit stars du marché, thermiques et électriques, afin d'en comparer les motorisations. Grâce aux tests routiers et aux mesures implacables de notre labo (performances, reprises, consommations), et à une simple calculatrice (le malus comme les remises accordées par

les constructeurs varient fortement selon le moteur et le niveau de finition), vous saurez si le "petit" bloc suffit amplement à vous contenter ou s'il s'avère au contraire judicieux de monter le curseur d'un cran. Investir un peu plus d'argent change parfois radicalement la vie ! ■



Alpine A290 - 52 kWh - 180 ch



N. SOLER

Dérivée de la Renault 5 E-Tech, la très lookée Alpine A290 ne manque pas d'atouts pour séduire. D'autant que, depuis peu, la marque propose une déclinaison plus accessible. Disponible à partir de 35 700 €, l'A290 GT développe 180 ch, soit 40 ch de moins que la version GT Performance, tout en conservant la même batterie de 52 kWh. A l'usage, les prouesses sont plutôt modestes pour une sportive, en particulier en matière

de relances. Et si vous avez l'habitude de fréquenter les circuits, sachez que la vitesse maximale de cette A290 plafonne à 157 km/h ! Cela dit, le comportement routier reste toujours aussi joueur, porté par un châssis d'une grande efficacité et un train arrière mobile quand on le sollicite. Un régal ! Surtout, l'autonomie moyenne dépasse ici les 300 km (315 km). C'est 50 km de plus que la version de 220 ch.

NOS MESURES	52 kWh GT 180 ch	52 kWh GT Performance 220 ch
	38 700 € / 35 700 € *	41 700 € / 38 700 € *
Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion (capacité utile)	52 kWh	52 kWh
Couple maxi	285 Nm	300 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/de -2000 à -4000 €	0 g/km/de -2000 à -4000 €
Transmission boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Accélération 1 000 m D. A.	30s1	28s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8	4s
Autonomie moyenne	315 km	265 km

QUE VAUT LE "PETIT" ?	
Economie à l'achat *	3000 €
Agrément de conduite	Bon
Performances	Décevantes
Autonomie	Correcte
LE VERDICT	Moteur suffisant et autonomie en hausse



F. GROUT

BMW Série 1 - 116 - 122 ch



N. SOLER

La Série 1 d'entrée de gamme reçoit un petit trois cylindres turbo-essence de 122 ch, épaulé par une boîte auto. à double embrayage et à 7 rapports. Suffisant au quotidien, cet ensemble avoue ses limites sur les grands axes : les relances, peu toniques, nuisent à l'agrément et témoignent du manque de brio de cette BMW. Sur la même base mécanique, la 120 ajoute une hybridation légère 48 V

et revendique 48 ch de plus ainsi qu'un couple en hausse de 50 Nm. De quoi lui permettre une conduite bien plus tonique et une meilleure polyvalence, au quotidien comme sur longues distances. Et ce, tout en épargnant, par rapport au petit moteur, 0,6 l/100 km de carburant en moyenne et jusqu'à 0,9 l/100 km en ville ! Bien sûr, le surcoût de 2900 € n'est pas anecdotique, mais la 120 offre le standing attendu d'une compacte premium.

NOS MESURES	116 "base" 122 ch	120 "base" 170 ch
	35 650 € / 33 400 €*	39 650 € / 36 300 €*
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 499 cm ³	1 499 cm ³
Hybridation	Non	Alternateur-démarrateur 48 V
Couple maxi	230 Nm à 1 500 tr/mn	280 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	135 g/km / + 983 €	121 g/km / + 230 €
Transmission boîte	Auto., 7 vitesses	Auto., 7 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s2	29s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s	5s
Consommation moyenne	6,8 l/100 km	6,2 l/100 km

QUE VAUT LE "PETIT" ?	
Economie à l'achat*	2 900 €
Agrément de conduite	Correct
Performances	Décevantes
Consommation	Correcte
LE VERDICT	Montez en gamme

Dacia Bigster - 1.2 mild hybrid - 140 ch



A. SAUNIER

Le Bigster débarque avec une gamme qui s'articule principalement autour du 1.2 TCe à hybridation légère. En version 4x4, il se contente de 130 ch, alors que le 4x2 (bientôt disponible aussi au GPL) bénéficie de 140 ch. Le haut de gamme, lui, étrenne un quatre cylindres 1.8 full hybrid de 155 ch, assez souple, mais guère plus tonique. Hormis en reprises, grâce à la boîte auto. pourtant assez lente. Facturé 3 120 € de moins,

le Bigster 1.2, lui, se contente d'une boîte manuelle au maniement un rien rugueux. Pas de miracle par ailleurs côté consommation, son trois cylindres plus vorace réclamant un supplément de 0,5 l/100 km en moyenne. Et l'amortissement ? C'est kif-kif : ça trépide ! Beaucoup de bruits d'air aussi à bord... Le coffre de la version 1.2 grimpe en revanche à 700 dm³, contre 625 dm³ au crédit du 1.8 full hybrid, déjà énorme.

NOS MESURES	1.2 mild hybrid Extreme 140 ch	1.8 hybrid Extreme 155 ch
	28 300 € / 28 580 €*	31 700 € / 31 700 €*
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 199 cm ³	1 793 cm ³
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48 V	Moteur électrique 50 ch
Couple maxi	230 Nm à 2 100 tr/mn	172 Nm à 3 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	124 g/km / + 280 €	106 g/km / 0 €
Transmission boîte	Manuelle, 6 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	31s8	31s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	6s8/10s2/15s2	6s (en Drive)
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	5,8 l/100 km

QUE VAUT LE "PETIT" ?	
Economie à l'achat*	3 120 €
Agrément de conduite	Bon
Performances	Bonnes
Consommation	Correcte
LE VERDICT	Suffisant et bien moins cher !

Citroën C3 Aircross - 1.2 Turbo - 100 ch

Les versions 1.2 Turbo et Hybride du C3 Aircross partagent le même trois cylindres, dont la discrétion n'est pas le point fort à bord. Ce SUV citadin est assez mal insonorisé (et souffre de bruits d'air). Si vous n'avez pas 26 000 € à débours, vous devrez vous contenter du bloc non électrifié de 100 ch et à boîte manuelle, facturé 3 136 € de moins que son frangin de 145 ch. Le surcoût de ce dernier est dû à la fois à la boîte auto. à-DCS6, et au petit électromoteur de 28 ch qu'elle intègre. Un ensemble bénéfique pour l'agrément

(reprises d'un bien meilleur niveau) et surtout pour la réduction des émissions de CO₂: sans lui, le 1.2 de base écope d'un malus de 1 074 € (210 € "seulement" avec l'hybridation)... Heureusement, cela n'empêche pas le C3 Aircross le plus modeste de rester très attractif financièrement. Y compris – et c'est assez surprenant – en consommation. Même en ville, la version de 100 ch ne réclame pas plus que l'hybride, selon nos mesures! Par conséquent, si vous n'empruntez pas régulièrement l'autoroute, le petit moteur suffit amplement.

NOS MESURES	1.2 Turbo Plus 100 ch	1.2 Hybride Plus 145 ch
	21 800 € / 22 874 €* 	25 800 € / 26 010 €*
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³	1 199 cm ³
Hybridation	Non	Moteur électrique 28 ch
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	136 g/km / + 1 074 €	120 g/km / + 210 €
Transmission boîte	Manuelle, 6 vitesses	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	33s9	30s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	10s/12s2/15s8	6s1 (en Drive)
Consommation moyenne	6,4 l/100 km	6,6 l/100 km
QUE VAUT LE "PETIT" ?		
Economie à l'achat*	3 136 €	
Agrément de conduite	Correct	
Performances	Décevantes	
Consommation	Modérée	
LE VERDICT	Suffisant pour les petits rouleurs	

Mini Cooper C - 1.5 - 156 ch



La nouvelle Mini Cooper débute à moins de 30 000 € avec un petit trois cylindres essence de 156 ch. Ce bloc reçoit d'emblée une boîte auto. à sept rapports très convaincante, qui participe au confort de conduite. Grâce à des performances honorables, la version Cooper C est déjà très attractive. En outre, son 1.5 turbo se contente de 6,3 l/100 km en moyenne, soit 0,2 l/100 km de moins que le quatre cylindres

de 204 ch de la Cooper S – assez sobre aussi au demeurant pour un moteur non hybride de cette puissance. Au volant, la Cooper C séduit par son agilité et ses suspensions plus conciliantes que celles de sa grande sœur, offrant ainsi plus de confort au quotidien. Restent les défauts classiques de la Mini: habitabilité réduite, coffre minuscule et équipement décevant si l'on ne recourt pas aux (chères) options.

NOS MESURES	Cooper C 1.5 156 ch	Cooper S 2.0 204 ch
	28 050 € / 27 700 €* 	31 400 € / 31 400 €*
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 499 cm ³	1 998 cm ³
Hybridation	Non	Non
Couple maxi	230 Nm à 1 500 tr/mn	300 Nm à 1 450 tr/mn
CO ₂ /Malus	133 g/km / + 818 €	138 g/km / + 1 276 €
Transmission boîte	Auto., 7 vitesses	Auto., 7 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	29s5	27s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s1	4s2
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	6,5 l/100 km
QUE VAUT LE "PETIT" ?		
Economie à l'achat*	3 700 €	
Agrément de conduite	Bon	
Performances	Correctes	
Consommation	Correcte	
LE VERDICT	Suffisant	

Renault 5 E-Tech - Autonomie Urbaine - 120 ch



En attendant la Five (95 ch) programmée pour cet été, la Renault 5 E-Tech, la plus abordable, s'équipe d'une petite batterie de 40 kWh utiles et d'un moteur à rotor bobiné de 120 ch. La grande sœur, de son côté, bénéficie de 52 kWh et 150 ch. En toute logique, cette dernière roule plus loin: 320 km en moyenne (355 km en ville) contre 255 km au crédit de la version la plus modeste (295 km en ville). Il s'agit malgré

tout de distances honorables pour la catégorie, et suffisantes si vos trajets quotidiens ne vous éloignent pas trop du domicile. Intéressant, donc, sachant qu'en dehors d'une puissance de charge maxi réduite de 100 à 80 kW sur borne rapide, la "petite" R5 conserve la pompe à chaleur comme le chargeur bidirectionnel de 11 kW. A peine moins tonique que la 150 ch, la "120" reste agile et confortable, et vous fera économiser 3 300 €*.

NOS MESURES	Autonomie Urbaine Techno - 120 ch	Autonomie Confort Techno - 150 ch
	29 990 € / 25 500 €* 	33 490 € / 28 800 €*
Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion (capacité utile)	40 kWh	52 kWh
Couple maxi	225 Nm	245 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/de -2 000 à -4 000 €	0 g/km/de -2 000 à -4 000 €
Transmission boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Accélération 1 000 m D. A.	32s2	31s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s7	5s6
Autonomie moyenne	255 km	320 km
QUE VAUT LE "PETIT" ?		
Economie à l'achat*	3 300 €	
Agrément de conduite	Bon	
Performances	Bonnes	
Autonomie	Correcte	
LE VERDICT	Suffisant pour les petits rouleurs	

Toyota C-HR - 1.8 Hybride - 140 ch



N. SOLER

Vous avez craqué pour le design spectaculaire du C-HR et son châssis plaisant à mener ? Avant de causer motorisation, sachez que les passagers ne sont toujours pas à la fête à l'arrière de ce SUV coupé. Espace compté, surfaces vitrées de char d'assaut, train arrière ferme... Le confort, ce n'est pas son truc. En outre, le coffre n'est pas plus grand que celui d'une citadine : 365 dm³ pour

la 2.0 hybride de 197 ch et 390 dm³ au mieux pour la 1.8 hybride de 140 ch. Cette dernière est à la fois sobre, douce à conduire et polyvalente, mais le manque de couple à bas régime se fait hélas sentir lors des relances. Résultat, la transmission emballe souvent – et surtout bruyamment – le quatre cylindres. Un phénomène que la version 2.0 contient davantage en raison de ses

NOS MESURES	1.8 Hybride Collection 140 ch	2.0 Hybride Collection 197 ch
	41 750 € / 38 250 €* 	43 750 € / 38 250 €*
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 798 cm ³	1 987 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 95 ch	Moteur électrique 113 ch
Couple maxi essence/électrique	142/185 Nm	190/206 Nm
CO ₂ /Malus	109 g/km/0 €	109 g/km/0 €
Transmission boîte	Auto. à variation continue	Auto. à variation continue
Accélération 1 000 m D. A.	33s	29s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8	5s3
Consommation moyenne	5,8 l/100 km	5,8 l/100 km

QUE VAUT LE "PETIT" ?	
Economie à l'achat*	Aucune
Agrément de conduite	Correct
Performances	Décevantes
Consommation	Faible
LE VERDICT	Montez en gamme !

valeurs de couple plus généreuses. Nettement plus vif en reprises (malgré l'absence, là aussi, de turbo), le gros moteur a aussi la délicatesse de ne pas consommer plus que son petit frère (5,8 l/100 km en moyenne). Cerise sur le gâteau, Toyota offre

actuellement (sur les modèles en stock) une remise de 5 500 € sur la version de 197 ch, contre 3 500 € "seulement" pour celle de 140 ch. Les deux modèles s'affichent ainsi au même prix, à finition équivalente ! Alors, vraiment pas d'hésitation, montez en gamme.

Volkswagen Tiguan - 1.5 eTSI DSG7 - 131 ch



N. SOLER

L'entrée de gamme essence du Tiguan mérite l'attention : avec le 1.5 eTSI 130, elle s'obtient à 36 100 €, soit 14 400 € de moins que la version 150 ch, disponible uniquement à partir de la finition intermédiaire Elegance. Un gouffre ! Certes, le bloc eTSI manque parfois de souffle avec seulement 131 ch pour emmener famille et bagages lors des départs en vacances. Notamment

dans les montées où, face aux 1 600 kg de l'engin, son couple modeste (220 Nm) oblige la boîte DSG7 à rétrograder pour maintenir le rythme. Néanmoins, ce quatre cylindres suffit déjà au quotidien, où l'on apprécie sa douceur et sa discrétion. Et tout comme le eTSI 150, il profite d'un système micro-hybride 48 V. Celui-ci ne réalise pas de miracle en consommation, la moyenne

NOS MESURES	1.5 eTSI DSG7 "base" 131 ch	1.5 eTSI DSG7 Elegance 150 ch
	40 800 € / 36 100 €* 	51 500 € / 50 500 €*
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 498 cm ³	1 498 cm ³
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48 V	Alternateur-démarrateur 48 V
Couple maxi	220 Nm à 1 500 tr/mn	250 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	139 g/km/+ 1 386 €	144 g/km/+ 2 049 €
Transmission boîte	Auto., 7 vitesses	Auto., 7 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s5	31s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8	6s9
Consommation moyenne	7,6 l/100 km	7,8 l/100 km

QUE VAUT LE "PETIT" ?	
Economie à l'achat*	14 400 €
Agrément de conduite	Correct
Performances	Correctes
Consommation	Décevante
LE VERDICT	Suffisant et beaucoup plus abordable

s'établissant à 7,6 l/100 km selon nos mesures. Sur autoroute, ça s'améliore, avec 7,2 l/100 km. Et si la finition de base n'est pas des plus luxueuses, elle se montre néanmoins déjà bien équipée : aide au stationnement AV/AR avec caméra de recul, clim' auto.,

démarrage sans clé, écran tactile de 12,9"/32,7 cm... Une dotation très correcte, renforcée par une excellente habitabilité – l'autre point fort de ce Tiguan – et une banquette coulissante, présente dès la version de base, appréciée en usage familial.

J'ADHÈRE AU CLUB ET J'EN PROFITE

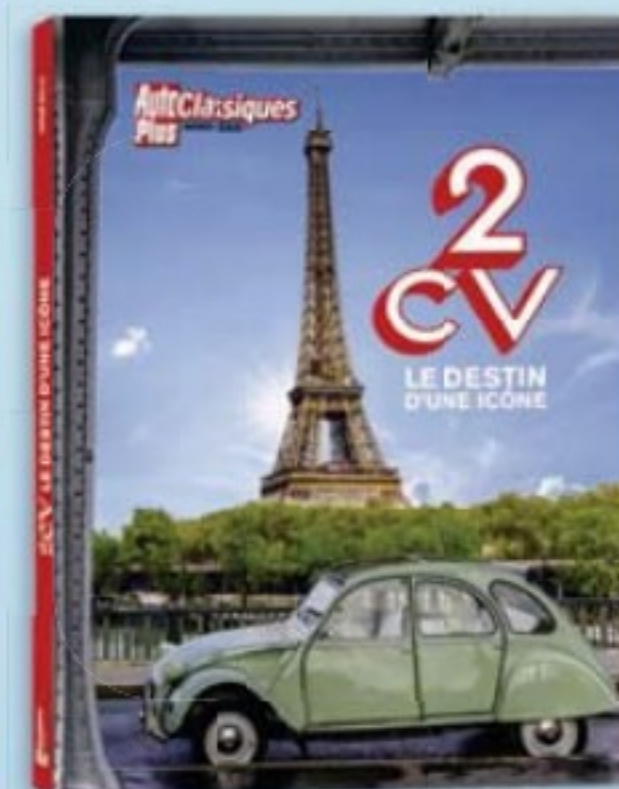
**+ DES ENTRÉES GRATUITES
À MES SALONS PRÉFÉRÉS**

**+ 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 2CV,
le destin d'une icône
(176 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 #D1674738

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 dpd@newworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/fr> *** Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.





8 MODÈLES À MOINS DE 160 € TESTÉS PAR NOTRE LABO

Par J. Palaz

Les servantes d'atelier "premier prix" à l'essai

Si tous les pros sont équipés d'une servante d'atelier, ce n'est pas un hasard. En plus d'y ranger bon nombre d'outils, on peut la déplacer à sa guise. Mais avant d'investir entre 100 et 160 €, mieux vaut savoir laquelle choisir. Verdict !

La sécurité avant tout

Parce qu'elle a vocation à supporter du poids, la servante doit être munie d'options garantissant la sécurité de l'utilisateur.

- Des roues freinées : une zone de travail en légère pente peut causer des dégâts si la servante n'est pas immobilisée. Bonne nouvelle, sept des huit modèles testés sont équipés de freins. Seule exception, la Def'Pro, qui n'offre aucune solution de ce côté-là. Un manque qui la rend dangereuse et nuit à son classement.

- Des tiroirs verrouillés : de la même manière, si tous les tiroirs

chargés d'outils sont ouverts en même temps, le risque de basculement est important. Pire encore, ils pourraient s'ouvrir d'eux-mêmes lors d'un déplacement de la servante et tomber sur l'utilisateur. Un critère qui pénalise la Keter, la Masko et, à nouveau, la Def'Pro.

Des formes différentes

Si la servante classique prend la forme d'un caisson muni de tiroirs sur toute sa hauteur, certains modèles, comme la Def'Pro et la Masko, offrent un élément amovible. Dans ce cas, la partie basse accueille cette "mini-servante" qui peut être désolidarisée et emportée comme une caisse à outils. Pratique dans certains cas.

Attention à la livraison

Afin de tester le plus grand nombre de modèles "premier prix", notre choix s'est porté, en plus des magasins de bricolage traditionnels, vers des sites internet. Dans ce cas, le risque

NOTRE MÉTHODE DE TEST

Utilisation : parce que la servante d'atelier doit être facile d'emploi, nous évaluons ses aspects pratiques comme les tiroirs (nombre, dimensions intérieures, présence d'un frein de fermeture, verrouillage et possibilité de les démonter), les roues (diamètre, matière, freinées/pivotantes ou non). Si la partie basse comporte un caisson, sa hauteur, la présence d'étagères et son mode d'ouverture sont pris en compte dans notre classement (note sur 20, coef. 3).

Solidité : ici, nous lestons la servante à l'aide de poids. Le but ? S'assurer qu'elle reste aisément déplaçable même chargée. De même, nous testons les tiroirs qui doivent accueillir de lourds outils (clés à molette, marteaux...) sans faiblir. Si la Einhell et la Scheppach offrent une bonne résistance au poids, les modèles en bas du tableau affichent vite leurs limites (note sur 20, coef. 3).

Équipement : nous notons la présence d'accessoires tels que serrure, rangements supplémentaires, encoches latérales pour tournevis ou crochets à installer sur le côté, et garniture en caoutchouc dans les tiroirs, bien utile pour éviter que les outils ne glissent (note sur 20, coef. 1).

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



de recevoir un produit endommagé ou de constater un élément manquant (comme la clé de l'Eberth par exemple) est à craindre. Le plus sûr est donc de

se rendre en magasin, de pouvoir apprécier, au toucher, la qualité des matériaux et, en cas de défaut, de rapporter le produit sans complications. ■

Facom - Roll 6 tiroirs

Réf.

A. SAUNIER



Scheppach - TW1300

 1^{re}


Einhell - TC-TW 100

 2^e


Arebos

 3^e


Masko

 4^e


Eberth

 5^e


Durhand

 6^e


Def'Pro

 7^e


Keter - 7 tiroirs

 8^e




Jérôme
Fombelle



Vincent
Coppin



Soufyane
Benhammouda



Vincent
Desmonts



PHOTOS: B. ASKET/VIRAGE AGENCY

	Marque	Lieu d'achat	Prix	Utilisation	Solidité	Equipement	■ Les + / ■ Les -	
Réf.	Facom - Roll 6 tiroirs	Master-outillage.com	399 €	19,8	20	12,5	<ul style="list-style-type: none"> Qualité et robustesse dignes d'un matériel professionnel Prix élevé 	● ● ● ● ●
1^{re}	Scheppach - TW1300	Castorama	99 €	15,3	15,4	5	<ul style="list-style-type: none"> Prix imbattable, système de verrouillage des tiroirs, grand rangement bas Diamètre des roues un peu juste 	● ● ● ● ●
2^e	Einhell - TC-TW 100	Amazon.fr	144,95 €	14,9	15,4	5	<ul style="list-style-type: none"> Qualité globale correcte, freins de tiroirs efficaces Absence de serrure 	● ● ● ● ●
3^e	Arebos	Manomano.fr	129,90 €	11,3	12,2	15	<ul style="list-style-type: none"> Verrouillage par clé, servante très maniable Qualité globale des matériaux 	● ● ● ● ●
4^e	Masko	Amazon.fr	157,80 €	10,3	13,6	17,5	<ul style="list-style-type: none"> Qualité et diamètre des roues, verrouillage par clé Supporte mal les charges excessives 	● ● ● ● ●
5^e	Eberth	Manomano.fr	159,90 €	11,5	13,6	10	<ul style="list-style-type: none"> Grand volume de rangement, 3 crochets pour suspendre les outils Maniabilité réduite si très chargée, prix 	● ● ● ● ●
6^e	Durhand	Amazon.fr	154,90 €	10,5	10,8	15	<ul style="list-style-type: none"> Longueur d'ouverture des tiroirs, diamètre des roues Verrouillage par clé mais absence de cette dernière dans le colis 	● ● ● ● ●
7^e	Def'Pro	Leroy Merlin	129,99 €	5,5	6,4	12,5	<ul style="list-style-type: none"> Caisse à outils indépendante Mauvaise qualité, pas de poignée de chariot, petites roues 	● ● ● ● ●
8^e	Keter - 7 tiroirs	Amazon.fr	134,99 €	6,4	7,2	6,3	<ul style="list-style-type: none"> 3 compartiments indépendants les uns des autres Totalement en plastique, pas de poignée de chariot 	● ● ● ● ●



TOYOTA YARIS

Le bilan au bout de 20

DE 2005 À 2011 : YARIS 2

PHOTOS : TOYOTA



N. SOLER

DE 2011 À 2020 : YARIS 3

PHOTOS : TOYOTA



N. SOLER

DEPUIS 2020 : YARIS 4

PHOTOS : TOYOTA



A. SAUNIER

LES DATES CLÉS

Décembre 2005 : lancement de la **Yaris 2** (3 et 5 portes) en 1.0 VVT-i de 69 ch et 1.3 VVT-i de 87 ch en essence et 1.4 D-4D de 90 ch en diesel. Finitions "base" ainsi que Luna et Sol.

Mars 2007 : version sportive TS avec 1.8 VVT-i de 132 ch (BVM5). En juillet, Luna Pack remplace Luna ; séries Techno, Création, Les Bleus et Multimédia.

Janvier 2009 : retouches (boucliers, feux, calandre). Le 1.3 VVT-i passe à 100 ch, le 1.8 à 133 ch. BVM6 ou BVA Multimode 6 sur l'ensemble (sauf VVT-i 69 en BVM5). Finitions In, Up, Confort, TS, Excellia et Lounge.

Janvier 2010 : nouvelle gamme avec finitions In, Confort, Excellia Pack et TS. En août, filtre à particules d'office sur diesel, séries Les Bleus et Millenium, arrêt de la version TS.

Septembre 2011 : nouvelle **Yaris 3** (3 et 5 portes) avec 1.0 VVT-i de 69 ch, 1.3 VVT-i de 100 ch et 1.4 D-4D de 90 ch. Finitions Active, Dynamic, Style et Lounge.

Février 2012 : finition Tendence intercalée entre Active et Dynamic. En juillet, version hybride 100h (100 ch) avec boîte CVT.

Février 2013 : finitions Style et Lounge remplacées par Design.



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean



TOYOTA

ans

La citadine “made in France” rencontre un joli succès sur notre marché en neuf comme en seconde main. Mais, réputation (justifiée) de fiabilité et engouement pour les petites essence et hybrides obligent, les vendeurs ont tendance à se montrer gourmands. Raison de plus pour faire le bon choix !

LES POINTS À SURVEILLER

YARIS 2

Boîtes de vitesses: les passages de rapports peuvent devenir difficiles sur la version manuelle. Comptez alors 2 000 € pour son remplacement. La boîte robotisée Multimode se distingue par son actionneur fragile et ses à-coups.

Fuites: les VVT-i 87 ch d'avant 2008 peuvent présenter des fuites d'huile côté distribution. Vérifiez son étanchéité et les niveaux.

Injecteurs: démarrages difficiles et claquements au ralenti signalent des injecteurs grippés (400 € pièce) sur le diesel.



STARK AUTOMOTIVE

Pompe à eau: sur les essence d'avant 2007, surtout le 69 ch, la pompe peut lâcher de bonne heure. Prévoyez son remplacement avec le kit de distribution (600 €).

Turbo: en diesel, son usure précoce entraîne des sifflements et une surconsommation d'huile. Il faut alors le changer (1 200 €).



A. SAUNIER

YARIS 3

Boîte manuelle: quelques soucis, surtout en diesel. Les synchros perfectibles ou la tringlerie déréglée bloquent parfois la boîte.

Consommation d'huile: sur quelques VVT-i 69 et 100, la conso importante a pu mener à la casse moteur faute de lubrification. Vérifiez régulièrement le niveau d'huile par sécurité.

Embrayage: sur le D-4D surtout, plus rarement sur le 1.0 VVT-i 69 ch, la pièce s'use rapidement. Bruits et patinages excessifs annoncent une facture de 1 200 €.

Feux de jour: sur les modèles restylés de 2017-2018, ils lâchent parfois prématurément.

Filtre à particules (Fap): sur le diesel, il arrive qu'il se bouche en cas d'utilisation essentiellement urbaine (1 000 €).

Freins: disques et plaquettes arrière peuvent s'user en 60 000 km sur l'hybride (350 €).

YARIS 4

Fiabilité: c'est un (quasi) sans-faute ! Reprenant les solides blocs de son aïeul, l'opus 4 affiche une solidité difficile à prendre en défaut. Seule exception, la batterie 12 V qui flanche dans certains cas au bout de deux ou trois ans seulement. Un phénomène qui touche également le dérivé SUV Yaris Cross.

Finition: les progrès en la matière sont indéniables, mais insuffisants pour remonter dans le peloton de tête de la catégorie. En cause, des assemblages approximatifs côté carrosserie et l'emploi systématique de plastiques bon marché peu valorisants à bord. Un défaut pour lequel les Toyota sont fréquemment pointées du doigt...



N. SOLER

Juillet 2014: retouches (boucliers, feux, calandre); finitions Active, Tendence, Dynamic, Style et Lounge.

Janvier 2016: nouvelle gamme avec finitions Active, France, Dynamic, Design et Collection.

Avril 2017: restylage (boucliers, feux, hayon, calandre, bas de caisse, combiné). Blocs 1.0 VVT-i de 69 ch et 1.5 VVT-i de 110 ch (BVM6 ou CVT) en essence; hybride 100h (100 ch).

Finitions Active, France, Dynamic, Collection et Chic. En juillet, série limitée sportive GRMN avec 1.8 essence de 210 ch et BVM6.

Janvier 2018: retour de la finition Design. En mai, le 1.0 passe à 72 ch.

Janvier 2020: 1.0 et 1.5 VVT-i uniquement disponibles en Ultimate, arrêt de la 3 portes.

Juillet 2020: arrivée de la **Yaris 4** en Europe, 1.0 VVT-i de 70 ch et 1.5 VVT-i de 120 ch en

essence; hybride 116h (116 ch). Finitions France, Design, Iconic, Collection et Première.

Mars 2021: finition France remplacée par Dynamic, version haute inédite Style, caméra de recul sur toute la gamme.

Mars 2022: nouvelle finition GR Sport.

Avril 2024: retouches, moteurs hybrides 116h et arrivée du 130h (130 ch) en Dynamic, Design, Collection, GR Sport et Première.

Acheter une voiture d'occasion



TOYOTA



TOYOTA



N. SOLER

Votre budget : 4 000 €

■ La deuxième génération de Yaris se démarque de la concurrence par son gabarit réduit (3,75 m de long). Son habitabilité apparaît pourtant satisfaisante, d'autant qu'elle profite d'une banquette coulissante rabattable en deux parties. A noter, cet opus n'existe qu'en essence et en diesel.



N. SOLER

LE BON CHOIX

Yaris 2 VVT-i 100 ■ 5 CV ■ 100 ch ■ 168 km/h
■ 6,2 l/100 km ■ Coffre : 264 à 362 dm³

Vu une Confort 5 portes de 2009 avec 138 000 km à 4 290 €

Ses rares soucis réglés lors de retouches opérées début 2009, la Yaris fait preuve depuis d'une fiabilité à la hauteur de sa réputation. Surtout en essence, le diesel restant moins endurant. Si le 1.0 suffit pour la ville, le 1.3 de 100 ch affiche une polyvalence supérieure. Sa boîte manuelle à six rapports lui assure de meilleures relances tout en réclamant 1 l/100 km de moins en moyenne. De quoi compenser le surcoût à l'achat, qui s'explique aussi par une dotation souvent plus généreuse. En Confort, les airbags genoux et rideaux sont de la partie, tout comme le volant réglable et la clim' auto. Côté bémols, citons une présentation datée et des plastiques "cheap".

ET EN DIESEL ?

Si vous roulez beaucoup, l'idée d'acheter une Yaris diesel paraît tentante. Hélas, le 1.4 D-4D affiche une solidité très en deçà des bonnes habitudes maison. Turbo défaillant, injecteurs fragiles, il cumule les pannes coûteuses. Dommage, car il se montre volontaire et sobre (5,2 l/100 km selon notre labo). Et, à 4 000 €, les autos en vente ont largement dépassé les 150 000 km.

Votre budget : 8 000 €

■ Comme son aïeule, la Yaris 3 conserve un gabarit de poche (3,88 m) pour la catégorie tout en offrant une habitabilité arrière très correcte. Dommage, la banquette coulissante passe à la trappe. Bon point en revanche pour l'apparition de la version hybride, vite devenue majoritaire dans les ventes car sans concurrence.



N. SOLER

LE BON CHOIX

Yaris 3 100h ■ 3 CV ■ 100 ch ■ 164 km/h
■ 5,3 l/100 km ■ Coffre : 299 dm³

Vu une Dynamic 5 portes de 2012 avec 148 000 km à 8 490 €

Certes, la surcote qui l'accompagne fait grimper la mise de départ. Mais la Yaris hybride, longtemps seule sur le marché, se révèle globalement convaincante. Sa fiabilité sans faille, son extrême douceur en ville et sa sobriété exemplaire en font une citadine accomplie. Sur la route, l'impression de faire mouliner le moteur peut surprendre, mais est typique du modèle, dont l'insonorisation n'est pas le point fort. A bord, la présentation rentre dans le rang, tandis que la finition ne progresse que légèrement. On se console avec un bel équipement dès la version Dynamic, qui emporte le Bluetooth, la caméra de recul, la clim' auto. et l'écran tactile.

ET EN THERMIQUE ?

A 6 000 €, on trouve nombre de Yaris VVT-i 69 affichant moins de 140 000 km. Un bon choix si vous ne faites que de la ville. Une rallonge de 800 € donne accès aux 1.3 de 100 ch et 1.4 diesel de 90 ch. Le premier séduit par son allant mais consomme davantage que son petit frère (6,8 l/100 km contre 6,4), le second est très sobre (4,8 l/100 km) mais connaît des avaries de Fap et use vite son embrayage.

Votre budget : 12 000 €

■ Comme certaines de ses rivales, l'actuelle Yaris délaisse la motorisation diesel et la carrosserie trois portes. La gamme n'utilise que des trois cylindres essence (1.0 et 1.5) et voit sa version hybride dédoublée en 116 et 130 ch. Deux variantes qui représentent environ 85 % de l'offre en seconde main !



N. SOLER

LE BON CHOIX

Yaris 4 116h ■ 5 CV ■ 116 ch ■ 173 km/h
■ 4,3 l/100 km ■ Coffre : 295 dm³

Vu une France Business de 2020 avec 94 000 km à 12 990 €

Fini le temps où la Yaris hybride était sans concurrence ! Bousculée, la japonaise a dû réagir et a progressé. En ville, elle gagne encore en douceur et en vivacité. Les progrès ne sont que plus flagrants sur route, avec des relances plus toniques et moins sonores. Elle conserve par ailleurs sa solidité exemplaire et sa sobriété record. Résultat, sa cote se maintient, elle aussi, à des niveaux élevés. Pour limiter la mise de départ sans rogner sur l'équipement, la France Business (réservée aux pros en neuf) est un choix malin, avec antibrouillards, clim' auto., caméra de recul et GPS de série. Le tout sans surcoût par rapport à l'entrée de gamme France.

ET EN THERMIQUE ?

Les solides trois cylindres (70 ou 120 ch) semblent en mesure d'intéresser ceux qui veulent une Yaris 4 à prix doux. Hélas, leur relative rareté maintient les tarifs à des niveaux élevés en seconde main. Ainsi, les quelques autos en vente s'affichent à partir de 13 000 €, à moins de dénicher un exemplaire ayant plus de 100 000 km. Sans intérêt, donc.

Volvo XC40

Avoir l'impression d'être pris pour un "gogo" par le constructeur de son auto, surtout s'il s'agit d'un modèle premium, c'est vexant. Une expérience que vit actuellement Didier Le Monnier avec Volvo.



A. WHEELER / ANDIA

1 663 € pour un injecteur d'AdBlue HS à 95 500 km !

Lecteur fidèle parmi les fidèles, Didier Le Monnier, d'Evreux (27), est le propriétaire d'un Volvo XC40 D4 190 AWD de 2019. Lorsqu'il rencontre un problème lié à son véhicule, c'est donc naturellement vers notre magazine qu'il se tourne. Et depuis quelques semaines, ce conducteur a vraiment l'impression que le constructeur suédois se moque de lui. En effet, en janvier, son SUV a connu une panne et a dû être remorqué chez un concessionnaire de la marque. Après

quelques recherches, ce dernier a finalement conclu à un dysfonctionnement de l'injecteur d'AdBlue et a procédé au remplacement de celui-ci.

Pourcentage à revoir

Son XC40 ne totalisant que 95 500 km au compteur, Didier considère que cette défaillance doit, du moins en partie, être prise en charge par Volvo. Pourtant, lorsqu'il récupère les clés de son auto, il lui faut s'acquitter de l'intégralité de l'intervention. Une facture qui se monte

tout de même à 1 663 €. Notre lecteur décide alors de prendre les choses en main et contacte directement Volvo France. Après la constitution d'un dossier, la marque revient assez rapidement vers son client et lui accorde un geste de 30% sur la somme qu'il a dû déboursier. Un bon début pour Didier. Cependant, il estime que ce pourcentage est trop faible au vu de l'âge et du kilométrage de son véhicule, mais aussi du suivi parfait de son plan d'entretien.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Après avoir étudié en détail le dossier de Didier, et vérifié notamment le scrupuleux respect du plan d'entretien, condition indispensable pour pouvoir mettre en cause un constructeur, nos experts sont arrivés à la même conclusion que notre lecteur. En effet, la durée de vie normale d'un injecteur d'AdBlue est de 200 000 km. Aussi, ce XC40 ayant à peine parcouru la moitié de cette distance, Volvo doit revaloriser son offre à hauteur de 50% du montant de la facture.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Hyundai i10

Allumage avorté

L'une des bobines d'allumage de ma Hyundai i10 1.0 67, mise en circulation en 2019, vient de rendre l'âme. Bien que mon auto n'ait que 41 700 km, le constructeur n'a rien payé de la réparation (449 €).

Hortense Robert, 45650 Saint-Jean-le-Blanc

NOTRE CONSEIL C'est inacceptable. Cette pièce a une durée de vie de 150 000 km et, comme l'indique le barème de nos experts, sa défaillance doit être intégralement assumée par le constructeur jusqu'à 50 000 km. Toutefois, votre i10 ayant plus de 5 ans, lui appliquer un taux de vétusté est justifié. Vous êtes ainsi en droit d'exiger un remboursement à hauteur de 80 %.

Renault Captur

Ça grince

Mon Renault Captur 1.3 TCe 130 de 2020 affiche 52 800 km. En raison de forts grincements provenant de l'avant du véhicule, mon concessionnaire a changé, sans aucun geste de la marque, les deux bras inférieurs de demi-train (479 €).

Georges Robert, 42340 Veauville

NOTRE CONSEIL A un si faible kilométrage, cette panne est anormale. Votre Captur n'a pas encore 5 ans, mais le fait qu'il ait dépassé les 50 000 km donne à Renault le droit de vous imputer une part (minime) de la facture. Mettez la marque en demeure de vous accorder une participation de 90 %.

AFFAIRE RÉGLÉE!

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

Mercedes a payé 100 % du calculateur

Retournement de situation dans le dossier de Harold Diehl, de Grabels (34), paru dans notre n° 1858. Son GLA 200 de 2021 subissait une panne d'essuie-glaces nécessitant le remplacement du calculateur pilotant cette fonction. Et, alors que le SUV n'avait que 33 400 km, Mercedes refusait toute participation. L'intervention de nos experts et notre publication ont radicalement changé la donne puisque, finalement, Harold n'a pas déboursé le moindre centime, pour un devis initial qui se montait à 616 €.



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.



BIEN CHOISIR UN...

Opel Mokka X (2016-2019) à moins de 12 000 €

Moins en vogue que ses rivaux tricolores, le Mokka X se distingue par son rapport prix/équipement attrayant et ses motorisations assez puissantes. Mais un choix s'impose pour éviter les écueils.

Lancé en 2013, le Mokka a souffert de la concurrence des stars françaises, les Peugeot 2008 et Renault Captur. Pour revenir dans la course, il s'est offert un restylage de mi-carrière, fin 2016, ajoutant au passage un X à son patronyme. Au menu, un avant redessiné et surtout une nouvelle planche de bord qui améliore nettement l'ergonomie. Tant mieux, il s'agissait d'un des principaux défauts de ce SUV, au demeurant bien fini et doté de matériaux robustes. L'équipement se modernise également

via un écran tactile intégrant le Mirror Screen, adopté en série dès le second niveau. Celui-ci, baptisé Edition Business, est à privilégier en occasion : ses prix sont identiques à ceux de l'entrée de gamme Edition.

Avec 4,28 m de long, le Mokka X fait toujours partie des "grands" du segment, même si son espace intérieur n'a rien d'exceptionnel. Vu son diamètre de braquage élevé (11,7 m), sa maniabilité est également décevante. Heureusement, ses pourtours en plastique protègent efficacement la carrosserie, et les radars

avant et arrière facilitent les manœuvres. Ces derniers sont de série à partir du nouveau Edition Business. A noter, on trouve au même prix des modèles en finition Innovation, globalement mieux équipés, mais dépourvus de GPS et livrés avec des roues en 18" (gare au confort!). Pour respectivement 500 € et 1 000 € de plus, les versions Color Edition et Elite complètent encore la dotation. A noter, la lecture des panneaux, l'avertisseur de changement de voie et l'alerte anticollision étaient inclus dans un pack optionnel, pas toujours mis en avant dans les annonces.

Une offre pléthorique, mais...

Bien que le poids assez élevé du Mokka X se ressente en virage, le comportement reste rassurant. En revanche, l'amortissement

franchement ferme pousse à éviter les modèles (haut de gamme) chaussés en 18"! Côté moteur, le 1.4 essence se décline en quatre variantes. Celle associée à une transmission 4x4 et celle capable de fonctionner au GPL sont très rares sur le marché. La majeure partie de l'offre concerne donc des versions 4x2, à boîte manuelle ou automatique, allant de 9 000 à 12 000 €. Hélas, elles, n'ont pas été épargnées par des soucis de refroidissement!

Dans la même fourchette de prix, on trouve des diesels mus par le 1.6 CDTi de 110 ou 136 ch. Le plus costaud se décline en boîte auto. ou transmission 4x4 (rare aussi). Mais cette fois, c'est la chaîne de distribution du CDTi 136 qui fait parfois des siennes. Le choix est donc assez réduit.

Par Guillaume Jean

Position surélevée et ergonomie des commandes s'appréciant au volant du Mokka X. Point notable, les matériaux et la sellerie conservent un bon aspect.



Au regard de la taille du Mokka X, l'espace aux jambes est juste. En revanche, le volume de coffre profite de belles dimensions. De plus, l'ouverture est large et, en l'absence de roue de secours, un vaste espace s'ajoute sous le plancher.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Coté équipements

■ Pas ridicule, l'entrée de gamme Edition fait toutefois l'impasse sur l'écran tactile et la connexion CarPlay. L'Edition Business rectifie ces lacunes et ajoute aussi GPS et aide au parking AV/AR... L'Innovation soigne la présentation, la clim' devient automatique, mais elle perd le GPS et l'écran tactile est réduit à 7". Caméra de recul et sièges ergonomiques (AGR) s'ajoutent en Color Edition, l'Elite se réservant la sellerie cuir et les sièges électriques, chauffants.

LA DOTATION DE SÉRIE

Edition: • ABS + AFU + ESP • Airbags front., lat. AV et rideaux AV/AR • Bluetooth • Clim' manuelle • Jantes alu 17" • Phares auto. • Radio MP3 • Régul./limit. de vitesse • Rétros électr. dégivrants • Vitres électr. AV/AR • Volant cuir.

Edition Business: • Aide au parking AV/AR • Ecran tactile 8" • Essuie-glaces auto. • GPS • Mirror Screen • Rétros rabattables électriquement.

Innovation: • Clim' auto. • Ecran tactile 7" (sans GPS) • Jantes 18" • Sellerie cuir/tissu • Vitres AR surteintées.

Color Edition: • Caméra de recul • Ecran 8" (avec GPS)

Elite: • Sièges AV électriques et chauffants • Sellerie cuir • Volant chauffant.



PHOTOS: A. SAUNIER

Coté moteurs

LES CHIFFRES	Essence		Diesel		
	1.4 Turbo - 140 ch	1.4 Turbo BVA - 140 ch	1.6 CDTi - 110 ch	1.6 CDTi - 136 ch	1.6 CDTi BVA - 136 ch
Vitesse maxi	185 km/h	180 km/h	175 km/h	183 km/h	181 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s2	31s4	33s5	32s3	32s4
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	9s8/14s/19s	6s8 en Drive	8s8/10s4/13s5	7s8/9s6/14s3	7s4 en Drive
Consommation moyenne	7,9 l/100 km	9 l/100 km	5,9 l/100 km	6,4 l/100 km	7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,4/8,2/8 l/100 km	8,6/9,3/9,1 l/100 km	5,7/6,3/5,8 l/100 km	6,4/6,5/6,3 l/100 km	6,5/7/7,5 l/100 km
Poids	1 390 kg	1 402 kg	1 438 kg	1 475 kg	1 484 kg
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	66 m	68 m	69 m	67 m
Moteur	4 cyl. en ligne, 16S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo
Cylindrée	1 364 cm ³	1 364 cm ³	1 598 cm ³	1 598 cm ³	1 598 cm ³
Puissance maxi	140 ch à 4 900 tr/mn	140 ch à 4 900 tr/mn	110 ch à 3 500 tr/mn	136 ch à 3 500 tr/mn	136 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi	200 Nm à 1 850 tr/mn	200 Nm à 1 850 tr/mn	300 Nm à 2 000 tr/mn	320 Nm à 2 000 tr/mn	320 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	138 g/km/1	144 g/km/1	103 g/km/2	109 g/km/2	132 g/km/2
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Automatique, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Automatique, 6 rapports

Pour un budget maxi de 12 000 €, on peut acquérir les principales déclinaisons des blocs 1.4 essence et 1.6 diesel.

1.4 Turbo 140: toujours impacté par des défauts de refroidissement, ce bloc essence peine à convaincre. S'y ajoutent un fort appétit (près de 8 l/100 km en moyenne) et des relances laborieuses. Il s'échange pour 10 000 € avec 130 000 km.

1.4 Turbo 140 BVA: l'adoption d'une boîte automatique à 6 rapports apporte de la douceur au bloc 1.4. Hélas, elle accroît

aussi sa consommation qui dépasse facilement 9 l/100 km en ville et sur autoroute. Consolation, dans les annonces, les versions équipées de cette transmission sont au même prix que celles à boîte mécanique.

1.6 CDTi 110: l'entrée de gamme diesel procure des performances suffisantes pour s'aventurer sereinement sur les grands axes. Et il est de loin le plus sobre du lot. Largement diffusé en Edition Business, on le déniché à partir de 10 000 € avec environ 130 000 km.

1.6 CDTi 136: ce niveau de puissance ne

transcende pas le 1.6 CDTi et augmente sa consommation. Surtout, des cas de chaînes de distribution défectueuses laissent planer le risque d'une facture salée. Disponible à partir de la finition Innovation, ce bloc se trouve autour de 11 000 € avec environ 130 000 km.

1.6 CDTi 136 BVA: c'est en ville que cette version à boîte automatique sera la plus appréciée. Hélas, sur ce type de parcours, la consommation augmente nettement, tout comme le prix d'achat, supérieur de 1 000 € à ceux des CDTi 136 à boîte manuelle.

Coté fiabilité

A surveiller

Distribution. Certains 1.6 CDTi 136 ont connu un défaut de tension de la chaîne, toutefois moins fréquemment que sur le Mokka "phase 1". Au moindre bruit métallique, passez votre chemin, car il en coûte 2 000 € pour la changer.

Refroidissement. Sur les 1.4 Turbo, une pompe à eau défectueuse (800 €) et plus rarement une fuite du bocal de liquide de refroidissement provoquent un risque de surchauffe, voire une casse moteur (5 500 €).

Rappel. Les Mokka X fabriqués jusqu'au 6 juin 2018 ont fait l'objet d'une campagne de rappel en juin 2024. L'opération consistait au changement de l'airbag conducteur défectueux. Assurez-vous auprès du vendeur que celui a bien été réalisé.

Vanne EGR. Sur les 1.6 CDTi circulant essentiellement en ville, des fumées noires ou ratés à l'accélération indiquent son encrassement (1 000 € pour la remplacer).

Nous vous conseillons

Un Mokka X 1.6 CDTi 110 Edition Business

Ce moteur, le plus fiable et sobre de la gamme, assure déjà une belle polyvalence au Mokka X. En Edition Business, la dotation est assez complète et les roues en 17" préservent le confort. On trouve des modèles avec un peu plus de 100 000 km à moins de 12 000 €.



N. SOLER



CHAUSSIDOU, CORRIDOR DE SÉCURITÉ,
PRIORITÉ DE PASSAGE...

Gare à ces panneaux pas si anodins



Face à une signalisation routière devenue pléthorique, bien malin qui arrive à suivre. Dès lors, connaître la signification de tous les panneaux, dont certains sont pourtant implantés de longue date, et savoir s'il y a risque de PV en cas de non-respect n'est pas gagné d'avance. La preuve par l'exemple.

Voici quelques réglementations qui peuvent échapper aux plus chevronnés des conducteurs, et nos explications pour y voir enfin plus clair.

Corridor de sécurité



Expérimenté sur le réseau Vinci Autoroutes depuis 2022 pour sensibiliser les conducteurs à la sécurité des patrouilleurs, le principe de "barrière virtuelle" vient d'être intégré dans la réglementation relative à la signalisation routière (arrêté du 4 avril 2025). Le dispositif, qui comprend trois panneaux successifs, a pour but de vous alerter sur la présence éventuelle d'un véhicule immobilisé ou circulant à faible allure, et sur le comportement à adopter. Il vous engage, dans l'ordre, à ralentir, vous déporter et respecter une distance de sécurité suffisante. Cela, afin d'éviter tout drame : dix-neuf véhicules d'intervention ont déjà été heurtés en ce début

d'année sur le réseau Vinci ! Si vous ne pouvez pas effectuer cette manœuvre, vous devez au moins vous écarter au maximum.

Un PV possible ? Oui. Le non-respect de ce corridor vous expose à 135 € d'amende, minorée à 90 € (article R.412-11-1 du code de la route).

Itinéraire sécurisé

Il est annoncé par un panneau radar couplé à un panneau indiquant un nombre de kilomètres. Sur cet itinéraire, s'étendant sur de faibles distances comme sur une centaine de kilomètres et plus, vous êtes susceptible (sans certitude) de croiser un ou plusieurs contrôles de vitesse (radars autonomes, cabines fixes, voitures radars...) qui ne seront pas signalés précisément. Pour info, ce panneau est répété tous les 5 à 10 km (voir photo).

Un PV possible ? Oui. À défaut de respecter la ou les limitations maximales autorisées, vous encourez une ou plusieurs amendes pour excès de vitesse de 68 € ou 135 € (minorées à 45 et 90 €),



L'horodateur virtuel

Pour remplacer les horodateurs physiques, Strasbourg (dans le quartier de Neudorf) et Schiltigheim (Bas-Rhin) ont imaginé des versions virtuelles : de simples panneaux dotés d'un QR code XXL.

■ Le principe ? En scannant le code avec son smartphone, on est dirigé vers le site de paiement de l'opérateur local, où l'on peut régler son écot sans avoir à créer un compte.

Le risque ? Que des escrocs aient remplacé le véritable QR code par un faux. Raison pour laquelle vous devez toujours vérifier, sur la page qui apparaît, la concordance entre le code de sécurité présent et celui inscrit sur le panneau.

■ Il vous suffit ensuite d'indiquer votre plaque d'immatriculation, de choisir la durée du stationnement et de renseigner les données de votre carte bancaire pour déclencher le paiement.



voire 1500 € si le dépassement est égal ou supérieur à 50 km/h. Au-delà de 4 km/h de trop, l'infraction peut entraîner un retrait de un à six points.

Chaussidou

Ces chaussées à voie centrale banalisée (CVCB) poussent comme des champignons, en ville comme à la campagne, quand la route est trop étroite pour accueillir une piste cyclable dédiée. Les règles restent néanmoins toujours aussi obscures pour beaucoup. En réalité, c'est une voie bidirectionnelle sans marquage central que l'on partage avec les vélos. Ces derniers circulent dans chaque sens sur une partie de l'accotement aménagé appelée rive. Le hic, c'est que la chaussidou ne permet pas aux véhicules motorisés de se croiser sans chevaucher ces lignes. Lorsque vous en voyez un arriver en face, vous devez donc

vous déporter sur votre droite en l'absence de cycliste. En revanche, en sa présence, il faudra patienter derrière lui jusqu'à ce que la voie centrale se libère.

Un PV possible ? Potentiellement.

Un défaut de priorité et/ou une vitesse inadaptée peuvent vous être reprochés (135 € et quatre points et/ou 135 €). Encore faut-il qu'un agent soit là.

Circulation alternée

Cette signalisation, qui a pour but de vous obliger à ralentir, n'a a priori pas de secret pour vous. Elle est très présente un peu partout pour signaler un rétrécissement de chaussée (chicane, pont, etc.). Mais aviez-vous percuté sur le fait qu'il existe deux sortes de panneaux ? L'un est rond avec un





Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste



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

CHABE01 / WIKIMEDIA COMMONS



TABL-TRAI / WIKIMEDIA COMMONS

sens unique à l'envers (135 € et 4 points), et pour le cycliste en l'absence de panonceau "sauf cycle" (sans perte de points).

"Zone 30" et rue limitée à 30 km/h

La différence entre ces deux réglementations est subtile. Le panneau carré "zone 30" indique que toute la zone, y compris les rues adjacentes, est limitée à 30 km/h (et ce, jusqu'au panneau "fin de zone 30"). Alors que le panneau "30" réserve uniquement cette limitation à l'axe sur lequel il est implanté. Raison pour laquelle un panneau "30" peut très bien prendre le relais à la fin d'une "zone 30".



REPORTER AUTO PLUS

Un PV possible ? Oui, de 135 €, si vous ne respectez pas les 30 km/h. Retrait de points éventuel si un radar sévit et selon l'excès.

Voie dédiée au covoiturage

Depuis le temps qu'on parle de ce losange, il ne devrait plus avoir de secret pour vous. Mais les règles n'étant pas identiques partout, voici un rappel : lorsque le losange est allumé, la file de gauche est réservée aux véhicules accueillant au moins deux passagers à bord, à ceux de transport en commun ou de secours et aux taxis. Voire, selon les villes, aux voitures électriques et aux personnes titulaires d'une carte CMI-S. En revanche, si le panneau est éteint, tout le monde peut circuler sur la file de gauche.



L. FRANGELLA / GRENOBLE ALPES METROPOLE

Un PV possible ? Oui. Lorsque la voie réservée est active (en permanence à Lyon, à certaines heures à Paris), des "radars" en fonction peuvent compter le nombre de passagers. Un agent vérifie à distance les images et verbalise s'il y a lieu : 135 € l'amende.

Par Pascale Gétin

P. GETIN



Un PV possible ? Oui. Le fait de prendre un sens interdit expose à 135 € d'amende et à la perte de quatre points. Mais l'absence de définition légale du "sauf riverains" peut être invoquée pour contester.

Sens unique, sauf cycliste

Les cyclistes sont autorisés à emprunter à contre-sens les rues à sens unique limitées à 30 km/h, dans une zone 30 ou non (voir paragraphe suivant), à la condition expresse que le panneau d'interdiction soit complété d'un panonceau "sauf cycle". Si celui-ci n'est pas présent, le sens interdit s'applique aussi aux cyclistes.

Un PV possible ? Oui, pour l'automobiliste qui prendrait le



P. GETIN

VOS QUESTIONS

Conso Livraison voiture à rallonge

"Ma commande d'un Citroën Berlingo en juillet dernier tarde à m'être livrée. Quels sont mes droits ?"

Mathieu A., 81000 Albi

Pascale Gétin. Les retards de livraison sont récurrents depuis la crise sanitaire. Ils sont liés à une pénurie de composants électroniques ou à une défaillance d'un des fournisseurs. Si la date de livraison inscrite sur le bon de commande est dépassée, vos droits se limitent, hélas, à demander l'annulation de la vente et la restitution de l'acompte. Rien de bien réjouissant, car il faudra alors commander un nouveau véhicule et risquer une autre attente, sauf à vous rabattre sur un modèle disponible en parc. Et si la loi vous autorise à réclamer des dommages et intérêts*, encore faut-il prouver qu'il y a eu préjudice, et que la marque ne fasse pas valoir un cas de force majeure. Autant dire que rien n'est gagné.

*Articles L.216-6 du code de la consommation et 1611 du code civil.

Expertise Erreur du garagiste

"Le garage a mal resserré le cardan de ma voiture suite à la réparation d'un choc pris en charge par mon assureur. Qui va payer la nouvelle casse ?"

Géraldine B., par e-mail

Antoine Jacquot. Les travaux réalisés sur votre auto sont manifestement entachés de malfaçons. C'est au garage fautif de régler à ses frais les nouveaux dommages, au titre de son obligation de résultat d'une part, et de sa responsabilité civile* professionnelle de l'autre. Vous êtes même en droit d'exiger un véhicule de remplacement. Comme les travaux avaient été pris en charge par votre assureur, vous pouvez demander qu'un expert soit mandaté pour constater les désordres et vous assister face au professionnel, en établissant notamment un nouveau rapport. Mais votre compagnie ne fera pas l'avance des travaux. Si vous avez une protection juridique, activez-la si le garage en question est de mauvaise foi, elle se chargera du recours, y compris sur le terrain judiciaire s'il y a lieu.

*Article 1240 du code civil.



SHUTTERSTOCK

Assurance Partage de la rue

"Dans une rue étroite, la responsabilité de l'automobiliste est-elle engagée, en cas d'accident de nuit, avec un cycliste arrivant d'en face sans éclairage ?"

Bruno C., 75014 Paris

Pascale Gétin. Un cycliste est, au même titre qu'un piéton, considéré comme un usager vulnérable. A moins qu'il ne soit établi qu'il s'est jeté délibérément sous vos roues, vous serez tenu responsable de l'accident à 100 %. Ses dommages corporels seront indemnisés par votre assureur dans leur totalité, même s'il est prouvé qu'il a enfreint les règles les plus élémentaires de prudence et qu'il était alcoolisé. Concernant les dégâts matériels, les torts peuvent en revanche être partagés s'il est prouvé que le cycliste a commis une faute. Notez que, dans les rues limitées à 20 et 30 km/h, les chaussées sont, sauf exception, à double sens pour les cyclistes* (lire ci-contre).

*Article R.110-2 du code de la route.



ADOBE STOCK



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



Sourire timide pour leader solide. Oscar Piastri, vainqueur en Chine le 23 mars, a ensuite enchaîné les succès à Bahreïn, Djeddah et Miami. Le pilote McLaren s'affirme déjà en favori pour le titre.

FORMULE 1

Piastri, l'étoile montante

Leader du championnat au moment d'aborder le septième Grand Prix de la saison à Imola, marquant l'arrivée de la F1 en Europe, Oscar Piastri gère sa domination avec calme. Qui est cet Australien au caractère placide dans la vie, mais au talent redoutable au volant ?

Il n'est plus une révélation, il ne sera jamais un second rôle. Oscar Piastri vise haut en Formule 1. L'Australien est le personnage central après le premier quart de la saison : six Grands Prix disputés et quatre victoires pour l'Australien de 24 ans. Les statistiques impressionnent mais ne surprennent pas, tant Piastri dispose d'une réputation de champion en puissance depuis de nombreuses années. Il est le seul à avoir enchaîné trois titres consécutifs dans les catégories inférieures : Formule Renault en 2019, Formule 3 en 2020, Formule 2 en 2021. Membre de l'académie Renault/Alpine, il doit se contenter, en 2022, du rôle de troisième pilote de l'écurie française. Quand Fernando Alonso décide, cet

été-là, de quitter l'équipe en fin de saison, Alpine annonce la promotion de Piastri pour la suivante. Mais le natif de Melbourne, lassé d'attendre, et officiellement libre de s'engager où il veut, a déjà signé avec McLaren. Une bonne intuition, car le voilà leader du championnat, alors qu'Alpine végète en avant-dernière position du classement constructeurs. Pour sa première saison en 2023, Piastri décroche deux podiums en Grand Prix, une victoire en sprint, et se classe à la 9^e place, avec 108 points de retard sur son coéquipier Lando Norris. L'an passé, alors que le Britannique termine vice-champion avec quatre victoires, Piastri se classe 4^e et compte encore 82 points de retard bien qu'il ait obtenu ses deux premiers succès en Formule 1. "Je suis

un pilote plus complet que les deux années précédentes, annonce-t-il. Je ne sous-estime pas le défi qui m'attend face à mes adversaires, mais l'équipe et moi-même faisons du bon travail. Il y a deux ans ici à Miami, nous étions les plus lents, on avait terminé avec un tour de retard, et aujourd'hui je gagne devant Lando avec 37 secondes d'avance sur le 3^e, c'est incroyable. Néanmoins, je n'ai pas réalisé un week-end parfait, je dois améliorer mon pilotage, car il paraît peu probable de gagner à nouveau en partant 4^e sur la grille." Pourtant, le plus gros progrès cette année se mesure lors des qualifications. Alors qu'il avait été dominé 24 à 6 l'an passé par Norris dans cet exercice (en additionnant les qualifications pour les GP et les sprints), Piastri mène cette

FORMULE 1

La F1 voit loin

Le championnat de Formule 1 a prolongé son contrat avec Miami jusqu'en 2041 ! Un engagement à long terme jamais vu jusque-là (l'Australie détient un contrat jusqu'en 2037). Cela démontre l'intérêt croissant pour la F1 aux Etats-Unis et sur tout le continent américain, puisque le GP du Mexique a, lui aussi, renouvelé son contrat jusqu'en 2028. Dans le même temps, l'incertitude règne quant à l'avenir du GP d'Emilie Romagne dont l'échéance tombe ce dimanche soir. On ne verra peut-être plus de F1 à Imola dans le futur.





Oscar Piastri s'appuie sur l'expérience de son manager Mark Webber, 9 fois vainqueur en F1, leader du championnat en 2010, mais jamais titré.



Pilote de réserve d'Alpine au côté des titulaires Ocon et Alonso en 2022, Piastri n'a jamais roulé pour l'écurie française en course.

année 5 à 3 ! Dans le garage voisin, Lando Norris semble accuser le coup, déboulonné de son statut de leader de l'écurie McLaren, avec seulement une victoire depuis le début de l'année, et un retard de 16 points. *"Il n'y a aucune raison d'être inquiet après un quart de la saison seulement, tempère l'Anglais. Oscar fait du bon travail et mérite ses résultats. Je fais de mon mieux, j'ai clairement fait des erreurs et je n'ai pas toujours été au niveau voulu. Mais je crois pouvoir y être prochainement."* La domination de McLaren en ce début de saison laisse poindre l'idée d'un duel entre Piastri et Norris pour le titre mondial. Mais si Verstappen et les autres viennent s'immiscer, l'écurie devra peut-être favoriser l'un de ses hommes. *"McLaren n'a pas de pilote numéro 1, dit Piastri. Seulement à la fin de la saison, s'il y a un écart de points, une décision devra être prise. En ce qui concerne compétences, rapidité et talent, c'est très difficile de nous départager et de prioriser un pilote. Avec Lando, nous vou-*



Devant Max Verstappen sur la piste, Oscar Piastri ne craint pas les joutes musclées contre le quadruple champion du monde. A Djeddah comme à Miami, l'Australien en est sorti vainqueur.

lons tous les deux être champions du monde. Si la McLaren reste la meilleure voiture, le titre pourrait se jouer entre nous deux. Nous avons conscience qu'il y aura une lutte acharnée, nous voulons gagner, mais il ne s'agit pas que de cette année. En tant qu'équipe, nous avons l'ambition de nous battre pour le titre pendant les saisons futures, il faut donc préserver notre relation de travail avec respect."

Un pilote calme au mental solide

Cinq jours avant le début de cette saison, McLaren avait prolongé d'au moins deux années le contrat d'Oscar Piastri qui courrait initialement jusqu'à fin 2026. Une preuve de leur confiance réciproque. Lando Norris, également engagé sur le long terme, les deux jeunes hommes vont devoir cohabiter pendant longtemps, tout en étant relativement différents. Lando Norris est très expansif, parfois même exubérant, sur les circuits et les réseaux sociaux. Oscar Piastri est beaucoup plus discret, presque timide. Ses pas de danse pour célébrer sa victoire à Miami sont une anomalie. *"J'ai rencontré Justin Jefferson, qui a rendu cette danse célèbre en football américain, raconte-t-il. J'ai bêtement parié que si je remportais la course, je l'imiterai. J'ai respecté le pari, mais c'est la seule et unique fois où vous me verrez faire cela."* Ce garçon à l'humour subtil est aussi très bien élevé. Il dit toujours bonjour quand vous le croisez dans le paddock, ce qui n'est pas le cas de tous les pilotes. Sa mère, Nicole, très drôle sur les réseaux sociaux, aime raconter quelques anecdotes sur ce fils qui *"ne ressent aucune émotion"*. Qu'il gagne ou qu'il perde, il est parfois difficile de voir la différence sur le visage du jeune homme. Dans le feu de l'action, il semble toujours calme, presque détaché, en contrôle de ses émotions, que

ce soit à la radio ou sur la piste. Piastri n'est pourtant pas un gentil, il n'a absolument pas peur de se frotter aux autres comme il l'a démontré avec autorité face à Max Verstappen au premier virage à Djeddah, ou encore à Miami. Là où Lando Norris semble perdre ses moyens dans le combat rapproché avec le quadruple champion du monde, Piastri affiche une confiance supérieure. *"Oscar est très solide pour sa troisième saison en F1, reconnaît Verstappen. J'aime le fait qu'il soit calme dans son approche. En piste, il montre tout son talent, obtient des résultats, fait très peu d'erreurs, il a tout ce qu'il faut pour se battre pour le titre mondial. A ses côtés, je pense que Mark Webber l'aide beaucoup. Les anciens pilotes ont tiré les leçons de leurs carrières, de la même manière que mon père m'a guidé, Mark conseille Oscar."* Webber (215 GP de F1 entre 2002 et 2013 pour 9 victoires) a terminé plusieurs fois 3^e du championnat sans jamais décrocher le titre. Aujourd'hui manager, il guide le jeune Piastri depuis cinq ans. *"Oscar a un talent unique, explique Webber. Il est très stable et solide mentalement, alors qu'il affronte des pilotes plus expérimentés. Il a une grande confiance en lui, avec une grande capacité à mettre de côté les distractions pour se concentrer sur sa performance, on travaille beaucoup là-dessus. En cinq ans, il est devenu un animal totalement différent, il arrive à gérer tous les aspects de sa profession."*

En 2015, Oscar Piastri, 14 ans, était "grid kid" sur la grille de départ à Melbourne, chargé de porter le drapeau du pilote Daniil Kvyat. Dix ans plus tard, il vient de remporter un troisième GP consécutif. Dans ce laps de temps, seuls Hamilton, Rosberg et Verstappen y sont parvenus. Tous des champions du monde.

WRC

Retour sur terre

Après l'asphalte des îles Canaries, les pilotes du championnat du monde des rallyes se défieront sur les pistes du Portugal ce week-end, pour entamer une série de sept manches consécutives sur terre. L'équipe Toyota, victorieuse des quatre premiers rallyes, dont un éblouissant quadruplé avec Rovanpera en vainqueur aux Canaries, sera encore favorite. Evans mène au championnat alors qu'Ogier visera un deuxième succès cette saison. Toutes les spéciales seront à suivre sur les antennes de Canal+.



LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

Formule 1 - GP d'Emilie Romagne

Vendredi 16 mai

13h15	Essais libres 1	CANAL+ SPORT
16h45	Essais libres 2	CANAL+ SPORT

Samedi 17 mai

12h15	Essais libres 3	CANAL+ SPORT
15h40	Qualifications	CANAL+ SPORT

Dimanche 18 mai

14h00	La Grille	CANAL+
15h00	Grand Prix	CANAL+
17h00	Formula One le debrief	CANAL+

Formule 2 - Emilie Romagne

Samedi 17 mai

14h10	Course 1	CANAL+ SPORT
-------	----------	--------------

Dimanche 18 mai

9h55	Course 2	CANAL+ SPORT
------	----------	--------------

Formule 3 - Emilie Romagne

Samedi 17 mai

10h00	Course 1	CANAL+ SPORT
-------	----------	--------------

Dimanche 18 mai

8h30	Course 2	CANAL+ SPORT
------	----------	--------------



Moteur : 6 cylindres en ligne, arbre à cames latéral, 2 carburateurs SU
Cylindrée : 1998 cm³
Puissance : 96 ch DIN à 4700 tr/mn
Vitesse maxi : 180 km/h
Production : 40926 exemplaires (1966-1973)
Cote actuelle : 17 000 à 23 000 €

Deux gros yeux dans un petit minois, des chromes en abondance, un avant effilé et racé : le faciès de ce coupé fait plaisir. Le bossage sur le capot indique qu'une mécanique "augmentée" a pris la place du 4 cylindres vu sur le roadster.



IL Y A 59 ANS, TRIUMPH LANCE LE COUPÉ GT6

Un drôle d'insecte, ce petit engin !

Pour élaborer ce petit, tout petit deux places, la belle marque anglaise aux accents de sportivité est partie du mini-roadster Spitfire. Puis elle a décidé de lui greffer un six cylindres. Oui, oui, dans ce tout petit engin !

Une longueur de 3,70 m et un six cylindres sous le capot ! Et même un six cylindres en ligne, forcément encombrant ! vous avez sous les yeux la plus courte voiture de ce gabarit ayant adopté ce profil mécanique. Mais comme les Anglais insulaires et imaginatifs ne font rien comme les autres, la surprise se comprend mieux. N'empêche... En partant du cockpit du minuscule Spitfire, et en logeant un tel moteur sous le capot, vous allez vite comprendre que le volume à bord va vous être compté. Déjà, pour descendre dans l'habitacle, quelques contorsions sont requises, tant la portière est étroite. Et une fois installé, croyez-moi, vous ne souffrirez d'aucun vertige provoqué par un excès d'espace. Les larges gabarits seront gênés aux entournures... Le plus surprenant reste quand même la présence d'un six cy-



L'arrière fastback est digne des plus belles Ford Mustang ! Le hayon ouvre sur un coffre généreux vu l'encombrement extérieur : 400 dm³. Il faut dire qu'il n'y a pas de banquette arrière.

lindres sur cette auto dérivée d'un roadster à quatre cylindres né avec un très modeste 1,1 litre. Et vous vous dites : une telle greffe, ça va permettre évidemment des chronos de folie !

Espiègle et chic

Calmez vos ardeurs : ce six en ligne ne cube que 2 litres et n'a absolument aucune prétention sportive. Sa puissance maximale limitée à 96 ch s'obtient à un régime digne d'un diesel : 4700 tr/mn. Malgré son antique arbre à cames latéral, sa conception qui remonte aux années 1950 et sa construction lourde 100 % en fonte, il offre un fonction-

nement agréable. Impression renforcée par les aimables résonances graves qu'il émet avec volupté à chaque accélération. Et, au final, ses élans font plaisir, aidés en cela par le poids plume de cet insecte routier : 865 kg ! Séduisante par le caractère enjôleur de son moteur, la conduite ne réserve pas que des sensations positives : la pédale de frein dure comme du bois et qui provoque des ralentissements sans mordant peut vous rebuter. Le train arrière, affublé d'un antique pont rigide, agace par sa folle tendance aux sautilllements dès que la chaussée n'est pas lisse. Pourtant, surprise : le confort n'est pas trop raide, bien moins que ce que vous auriez



La planche de bord est un délice pour les yeux, moins pour l'ergonomie. Le vrai bois de sa façade est extrêmement chaleureux et flatteur, la série de compteurs évoque tout de suite les ivresses du sport et de la performance...



Le 6 cylindres en ligne Triumph a existé en 1,6 (!), 2 et 2,5 litres. Apparu en 1960, il est issu d'un 4 cylindres lancé sur la berline Standard Eight en 1953. Tempérament placide, joli bruit et performances aidées par le poids limité.



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

De profil, vous diriez une petite Jaguar Type E en réduction. Il y a pire comme ressemblance... Admirez, au passage, les très belles jantes optionnelles en alu: des Minilite au dessin sportivement évocateur.

1966, cette année-là



Sortie de *La Grande Vadrouille*, film de Gérard Oury, avec Bourvil et Louis de Funès. Immense succès: 17,3 millions d'entrées! Événement: la Citroën Ami 6 déloge la Renault 4 en tête des ventes en France. La R4 était pourtant première sur le marché français depuis 1962. Mais en 1966, l'Ami 6 a été vendue à un peu plus de 162 000 unités: quelques-unes de plus que la Renault!

redouté. La boîte à quatre vitesses, dotée du fameux overdrive (rapport surmultiplié à commande électrique), extrêmement britannique, se laisse manier avec facilité. A l'intérieur, ambiance sport avec un joli tableau de bord bien pourvu en cadrans. Mais aussi du luxe, grâce au magnifique bois bien veiné qui garnit sans compter toute la surface de la planche de bord. Ah, ces Anglais! A sa sortie, ce petit coupé coûtait 50% de plus qu'une Spitfire à quatre cylindres: cher payé pour une auto si minuscule. Mais la formule n'existait nulle part ailleurs. D'ailleurs, les ventes n'ont pas été si marginales. Et la cote se soutient joliment aujourd'hui.



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

- **Nouveauté:** Mercedes s'apprête à renouveler son SUV star. Découvrez nos illustrations du futur GLA.
- **Essai:** très attendue, la nouvelle Renault 4 tient-elle ses promesses? Verdict après notre prise en main.
- **Match:** le Citroën C3 Aircross essence 100 ch peut-il battre le Dacia Duster GPL de même puissance?

En kiosque le vendredi 23 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: Danielle Molson

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	
Électriques 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 €
Électriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
Hybrides rechargeables	0 €

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

Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO			
Junior (nouveau)			
1.2 Ibrida 136	29 500	0	3% FHEV
1.2 Ibrida 136 Techno	32 000	0	0% FHEV
Elettrica 156	38 500	-3 000	6% Elec
Elettrica 156 Techno	41 000	-3 000	6% Elec
Elettrica 280 Veloce	46 900	-3 000	6% Elec
Tonale			
1.5 Ibrida 160 Sprint	44 000	+360	5% FHEV
1.5 Ibrida 160 Veloce	49 500	+360	3% FHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Sprint Q4	53 300	+750	6% PHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Veloce Q4	58 800	0	6% PHEV
1.6 Mjet II 130 Sprint	42 500	+1 372	5% D
Giulia			
2.0T 280 Sprint Q4	58 100	+24 291	5% E
2.2 Diesel 160 Sprint	50 800	+540	5% D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55 800	+1 761	5% D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	61 100	+1 761	12% D
Stelvio			
2.0T 280 Sprint Q4	63 300	+58 934	2% E
2.2 Diesel 160 Sprint	55 800	+3 170	2% D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 800	+6 854	2% D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66 300	+6 854	5% D
ALPINE			
A290 (nouvelle)			
180 GT	38 700	-3 000	0% Elec
180 GT Premium	41 900	-3 000	0% Elec
220 GT Performance	41 700	-3 000	0% Elec
220 GTS	44 700	-3 000	0% Elec
220 Première Edition	46 200	-3 000	0% Elec
A110			
A110	65 000	+3 784	1% E
A110 GTS	79 500	nc	nc E
A110 R 70	122 500	nc	nc E
ASTON MARTIN			
Vantage	199 700	+70 000	nc E
Vantage Roadster	210 900	+70 000	nc E
DB12 Coupé	236 000	+70 000	nc E
DB12 Volante	252 100	+70 000	nc E
DBX 707	252 100	+70 000	nc E
Vanquish	389 300	+70 000	nc E
Valhalla	988 300	+70 000	nc E
AUDI			
A1 Sportback			
25 TFSI Design	27 750	+310	4% E
30 TFSI Design	28 750	+330	4% E
30 TFSI S line	31 480	+330	6% E
35 TFSI S line S tronic	36 300	+650	6% E
35 TFSI S line Plus S tronic	37 300	+650	4% E
40 TFSI S line Plus S tronic	39 100	+2 918	4% E
A1 Allstreet			
30 TFSI	30 350	+650	nc E
35 TFSI S tronic	34 200	+983	nc E

Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Q2			
30 TFSI Design	34 900	+898	8% E
35 TFSI Design	36 850	+1 172	8% E
35 TFSI S line	38 250	+1 172	5% E
SQ2	58 750	+64 456	11% E
30 TDI Design	36 750	+540	8% D
35 TDI S line S tronic	43 900	+1 386	5% D
35 TDI S line Plus S tronic	46 850	+1 386	5% D
A3 Sportback			
30 TFSI Design	34 800	+400	6% E
30 TFSI S line	39 550	+400	12% E
30 TFSI Hybride S line	41 730	+240	12% E
35 TFSI S line	40 850	+400	12% E
35 TFSI Hybride S line	43 030	+230	12% E
S3	63 000	+67 567	0% E
RS 3	75 000	+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	55 900	0	0% PHEV
35 TDI Design	40 600	+400	6% D
35 TDI S line	45 550	+400	12% D
A3 Allstreet			
35 TFSI Design	37 800	+650	3% E
35 TFSI Avus	42 250	+650	6% E
35 TFSI Hybride Avus	44 430	+280	6% E
40 TFSI e Avus	54 250	0	5% PHEV
35 TDI Design	42 500	+650	3% D
A3 Berline			
30 TFSI Design	35 185	+280	5% E
30 TFSI S line	40 115	+280	8% E
30 TFSI Hybride S line	42 285	+190	8% E
35 TFSI S line	41 415	+310	8% E
35 TFSI Hybride S line	43 595	+190	8% E
S3	63 565	+46 090	0% E
RS 3	77 000	+60 000	0% E
35 TDI Design	41 165	+330	5% D
35 TDI S line	46 115	+330	8% D
Q3			
35 TFSI Design	40 890	+2 918	10% E
35 TDI Design	45 790	+2 451	10% D
40 TDI S line Quattro S tronic	55 550	+11 031	5% D
Q3 Sportback			
35 TFSI Design	43 390	+3 119	5% E
35 TDI Design	48 290	+2 599	5% D
40 TDI S line Quattro S tronic	58 050	+13 153	6% D
Q4 e-Tron			
45	46 990	-3 000	5% Elec
55 S line Quattro	70 450	0	5% Elec
Q4 Sportback e-Tron			
45	46 990	-3 000	5% Elec
55 S line Quattro	72 450	0	4% Elec
A5 (nouvelle)			
2.0 TFSI 150 Design	45 500	+4 819	0% E
2.0 TFSI 150 S line	54 870	+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	79 750	+19 139	2% E
e-hybrid 299 S line Quattro	82 150	nc	nc PHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	89 500	nc	nc PHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	74 150	nc	nc PHEV
2.0 TDI Hybride 204 S line	83 800	+3 735	0% D
2.0 TDI Hybride 204 S line	82 770	+3 735	4% D
A5 Avant (nouvelle)			
2.0 TFSI 150 Design	47 000	+5 402	0% E
2.0 TFSI 150 S line	56 170	+5 402	8% E
2.0 TFSI 204 S line	61 070	+5 634	8% E
S5	81 250	+23 747	0% E
e-hybrid 299 Design Quattro	83 850	nc	nc PHEV
e-hybrid 299 S line Quattro	71 000	nc	nc PHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	75 850	nc	nc PHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	85 100	+4 060	0% D
2.0 TDI Hybride 204 S line	84 270	+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	65 950	+6 426	0% E
SQ5	98 930	+57 351	0% E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61 470	+10 793	0% D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	68 870	+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	7% Elec
Performance S line	81 500	0	7% Elec
Quattro S line	87 550	0	7% 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 (nouvelle)			
2.0 TDI 204 Hybride S line	72 450	nc	nc D
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	67 820	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	106 520	0	4% Elec
e-Tron GT			
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	97 170	+12 800	6% PHEV
55 TFSI e Avus	110 320	+12 800	6% PHEV
60 TFSI e Compétition	105 480	+12 800	9% PHEV
50 TDI S line	91 150	+70 000	0% D
Q8 (nouveau)			
SQ8	137 720	+70 000	6% E
RS Performance	191 550	+70 000	6% E
55 TFSI e S line	106 960	+13 700	7% PHEV
55 TFSI e Avus	116 980	+13 700	7% PHEV
60 TFSI e Compétition	116 280	0	8% PHEV
A8			
S8	170 967	70 000	8% E
60 TFSI e Advanced	136 749	+11 000	35% PHEV
50 TDI Advanced	116 185	+69 030	8% D
BENTLEY			
Flying Spur V8	212 773	+70 000	nc E
Flying Spur Speed	280 675	+70 000	nc E
Flying Spur Mulliner W12	301 412	+70 000	0% E
Flying Spur Hybrid	219 128	+14 150	nc PHEV
Continental GT V8	228 982	+70 000	0% E
Continental GT S	253 050	+70 000	nc E
Continental GT Speed	282 454	+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	310 888	+70 000	nc E
Continental GTC Mulliner W12	352 185	+70 000	nc E
Bentayga V8	238 538	+70 000	0% E
Bentayga S	238 790	+70 000	nc E
Bentayga Hybrid	238 538	+14 300	nc PHEV
BMW			
Série 1 (nouvelle)			
116	34 950	+983	9% E
116 M Sport Design	36 250	+983	7

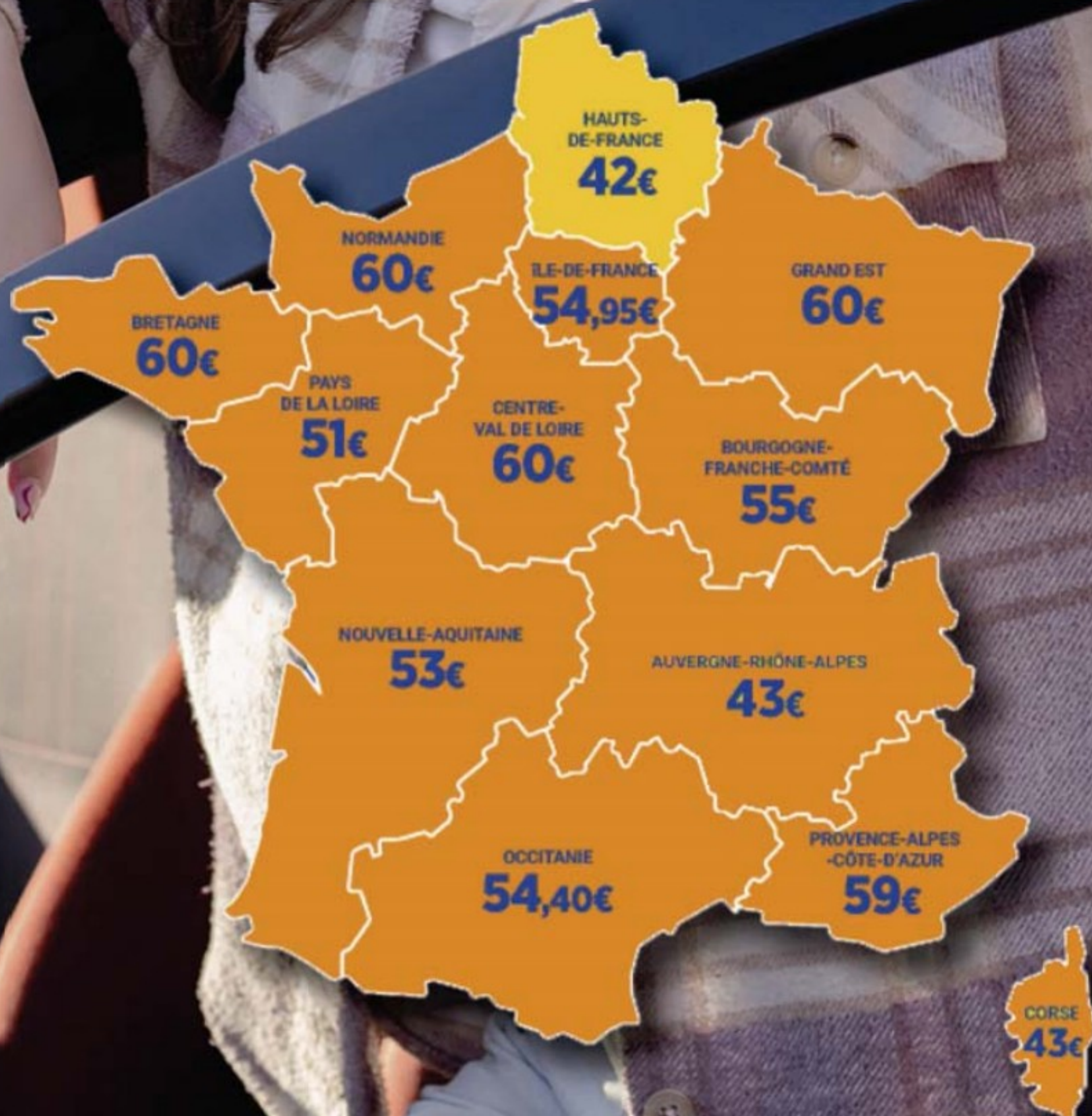
	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Hybride 145 Edition France	35900	0	4%	FHEV
1.2 Hybride 145 Antoine de St Exupéry	40700	0	4%	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42900	-3000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	43000	-3000	nc	Elec
DS 4				
1.2 PureTech 130 Pallas	38450	+1276	26%	E
1.2 PureTech 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%	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Cuir Nappa	53500	0	10%	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	53800	0	10%	PHEV
1.5 BlueHdi 130 Pallas	39400	+1172	26%	D
1.5 BlueHdi 130 Etoile - Alcantara	43700	+1172	17%	D
DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	55550	0	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63150	0	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas	64750	+360	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 A. de St Exupéry AWD	69350	+360	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70000	+360	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 360 A. de St Exupéry AWD	74550	+850	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	75800	+850	11%	PHEV
1.5 BlueHdi 130 Pallas	40750	+2205	28%	D
1.5 BlueHdi 130 Antoine de St Exupéry	54350	+2205	nc	D
N°8 (nouveau)				
FWD Pallas	59200	0	nc	Elec
FWD Etoile	65450	0	nc	Elec
FWD Long Range Pallas	63300	0	nc	Elec
FWD Long Range Etoile	70900	0	nc	Elec
AWD Long Range Etoile	74600	0	nc	Elec
DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	68500	+640	8%	PHEV
E-Tense 250 Opéra	76800	+640	3%	PHEV
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	79850	+1310	8%	PHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	87950	+1310	3%	PHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	89500	+1310	3%	PHEV
FERRARI				
Roma	246524	+70000	nc	E
12Cilindri	357751	+70000	nc	E
12Cilindri Spider	427056	+70000	nc	E
296 GTB	315577	+2049	nc	PHEV
296 GTS	423514	+2726	nc	PHEV
SF90 Stradale	770000	+18558	nc	PHEV
SF90 Spider	465714	+4818	nc	PHEV
F80	3900000	+70000	nc	PHEV
Purosangue	364229	+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	35900	-3000	9%	Elec
Abarth Pack	35900	-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)				
Electricue 113 (RED)	24900	-3000	8%	Elec
Electricue 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 e (RED)	31400	0	9%	FHEV
Abarth Turismo	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	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+400	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line Powershift	31590	+400	15%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	33290	+1074	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33990	-3000	4%	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	35490	-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
1.0 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	41090	+590	10%	FHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39490	0	10%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44490	0	10%	E85
Explorer				
Standard Range 170 Style	39990	-3000	nc	Elec
Extended Range 285 Select	46900	-3000	nc	Elec
Extended Range 340 Select AWD	53900	0	nc	Elec
Capri (nouvelle)				
Standard Range 170 Style	42400	-3000	nc	Elec
Extended Range 285 Select	46400	0	nc	Elec
Extended Range 340 Select AWD	55400	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	68990	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	30600	+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				
eHEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar				
eHEV Advance	31510	0	nc	FHEV

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
HR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	34590	nc	nc	FHEV
e:HEV Advance	37340	nc	nc	FHEV
e:Ny1				
Advance	47700	0	28%	Elec
Civic				
e:HEV Executive	37720	0	7%	FHEV
e:HEV Sport	39020	+50	7%	FHEV
Type R	57220	+48901	7%	E
Type R S	65800	+45990	7%	E
ZR-V				
e:HEV Sport	45950	+650	4%	FHEV
CR-V				
e:HEV Executive	49980	+3213	4%	FHEV
PHEV Advance Tech	55150	+1880	2%	PHEV
HYUNDAI				
i10				
1.0 63 Eco Intuitive	18400	0	8%	E
1.0 63 Intuitive BVR	19300	+190	8%	E
1.0 63 Creative BVR	20360	+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)	28500	-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	7%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22800	+150	7%	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	4%	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	+1629	11%	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	36450	+1629	6%	E
Hybrid 129 Intuitive	34350	0	0%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36700	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	35650	-3000	7%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3000	7%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3000	7%	Elec
i30 (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	29200	+540	8%	E
1.5 T-GDi 140 Hybrid 48V N Line DCT	35650	+2205	11%	E
i30 SW (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	30200	+540	14%	E
Ionix 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	15%	FHEV
Plug-in 253 Creative	47200	+250	8%	FHEV
Plug-in 253 Executive	53200	+250	8%	FHEV
Ionix 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	+7526	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	54300	+7526	0%	FHEV
Plug-In 253 Creative HTrac	62700	+4800	8%	FHEV
Plug-In 253 Executive	66700	+4800	8%	FHEV
Staria (nouveau)				
Hybrid 215 Creative	57400	+30497	7%	FHEV
JAGUAR				
E-Pace				
P270e S R-Dynamic	63600	+5550	3%	PHEV
P270e SE R-Dynamic	67100	+5550	3%	PHEV
D200 S R-Dynamic	55400	+14050	0%	D
D200 SE R-Dynamic	61900	+14050	nc	D
F-Pace				
SVR	115100	+70000	nc	E
P400e SE R-Dynamic	89700	+6050	7%	PHEV
D200 MHEV SE R-Dynamic	74100	+15001	4%	D
D300 MHEV SE R-Dynamic	83800	+66584	4%	D
I-Pace				
EV400 SE R-Dynamic	93100	0	nc	Elec
Jeep				
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	25150	+450	4%	E
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Longitude	27150	0	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Altitude	29150	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
Electricue 156 Longitude	35500	-3000	3%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	32190	+310	12%	FHEV
4xe 240 North Star	44900	+450	nc	PHEV
Compass				
e-Hybrid 130 Altitude	35900	+280	5%	E
4xe 190 Altitude	46950	+1350	9%	PHEV
4xe 240 Summit	51450	+1350	9%	PHEV
4xe 240 North Star	49450	+1350	9%	PHEV
Wrangler Unlimited				
2.0 T 4xe 380 Sahara	61700	+11090	0%	PHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	95500	+18170	10%	PHEV
KIA				
Picanto (nouvelle)				
1.0 DPl 63 Motion	16290	+100	5%	E
1.0 DPl 63 Active	17390	+100	5%	E
1.2 DPl 79 Active	17690	+190	5%	E
1.2 DPl 79 GT-Line	16790	+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	4%	Elec
204 81,4 kWh Earth	43090	0	4%	Elec
204 81,4 kWh GT-Line	45990	0	1%	Elec
Ceed				
1.0 T-GDi 100 Active	27990	+360	16%	E
1.0 T-GDi 100 GT-Line	30790	+360	10%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	31990	+740	10%	E
Ceed SW				
1.0 T-GDi 100 Active	26990	+540	10%	E
1.0 T-GDi 100 GT-Line	32290	+540	7%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	33490	+818	7%	E
Hybride Rechargeable Premium	45040	0	8%	PHEV
ProCeed				
1.5 T-GDi 140 GT Line	33250	+818	8%	E
Xceed				
1.0 T-GDi 100 Motion	28550	+1074	8%	E
1.5 T-GDi 140 Active	31060	+1761	8%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line Premium	34050	+1761	nc	E
Hybride Rechargeable Lounge	41340	0	12%	PHEV
Niro				
Hybride Motion	34090	0	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Motion	40940	0	4%	FHEV
Hybride Rechargeable Active	41940	0	4%	FHEV
EV Active	46990	0	24%	Elec
EV Premium	48290	0	24%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
MINI (suite)				
Cooper S Favoured	38020	+2726	0 %	E
John Cooper Works	44850	+4279	0 %	E
Aceman (nouveau)				
E Essential	33550	0	0 %	Elec
E Classic	35000	0	0 %	Elec
SE Classic	40500	0	0 %	Elec
SE Favoured	42180	0	0 %	Elec
SE JCW	43370	0	0 %	Elec
eJCW	45450	0	nc	Elec
Countryman				
Cooper C Essential	37400	nc	nc	E
Cooper C Classic	38450	nc	nc	E
Cooper S Classic All4	43550	nc	nc	E
Cooper S Favoured All4	44910	nc	nc	E
John Cooper Works	53050	+26302	nc	E
Cooper D Essential	40200	nc	nc	D
Cooper D Classic	41250	nc	nc	D
Cooper E Essential	39150	-2000	nc	Elec
Cooper E Classic	40200	-2000	nc	Elec
Cooper SE Classic All4	45200	-2000	nc	Elec
Cooper SE Favoured All4	46550	-2000	nc	Elec
MITSUBISHI				
Space Star				
1.2 MIVEC 71 Inform	16400	0	14 %	E
Colt (nouvelle)				
1.0 MPI 67 Invite	18890	+170	9 %	E
1.0 MPI-T 91 Intense	23190	+170	10 %	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	29400	0	7 %	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	30400	0	7 %	FHEV
ASX (nouveau)				
1.0 MPI-T 91 Invite	27180	+898	nc	E
1.3 Di-T MHEV 140 Intense	31250	+898	nc	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	35890	0	nc	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	39290	0	nc	FHEV
1.6 MPI-T GPL 101 Invite	27580	+230	nc	GPL
1.6 MPI-T GPL 101 Intense	31400	+230	nc	GPL
Eclipse Cross				
2.4 MIVEC PHEV 188 Invite 4WD	42990	+1000	22 %	FHEV
Outlander (nouveau)				
Invite	51590	+3050	4 %	FHEV
Invite +	55790	+3050	4 %	FHEV
NISSAN				
Juke (nouveau)				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+818	12 %	E
Hybrid 143 Acenta	30700	0	9 %	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta	33200	0	9 %	FHEV
Qashqai (nouveau)				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	34700	+1761	5 %	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	38900	+2049	11 %	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	40000	+1901	11 %	E
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	43200	+1901	5 %	E
e-Power 190 Tekna	45000	+800	11 %	FHEV
e-Power 190 N-Design	45400	+800	11 %	FHEV
Ariya				
63 kWh 218 Engage	39300	0	7 %	Elec
63 kWh 218 Advance	41800	0	12 %	Elec
87 kWh 242 Advance	49300	0	12 %	Elec
87 kWh 242 Evolve	52800	0	8 %	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55800	0	8 %	Elec
Nismo	59300	0	11 %	Elec
X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43900	+2360	11 %	FHEV
e-4orce 213 Acenta	46100	+4874	11 %	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48300	+4986	12 %	FHEV
OPEL				
Corsa				
1.2 Turbo 100 GS	22000	+170	7 %	E
1.2 Turbo Hybrid 110 GS	25400	0	9 %	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	27300	0	9 %	FHEV
Electric 136 Edition	32000	-3000	9 %	Elec
Electric 136 GS	33500	-3000	9 %	Elec
Electric 156 GS	35000	-3000	9 %	Elec
Frontera (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 110 Edition	24500	+170	1 %	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	26000	+170	1 %	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	28500	+170	1 %	FHEV
Electric 113 Edition	29000	-3000	1 %	Elec
Electric 113 GS	31500	-3000	1 %	Elec
Mokka (nouveau)				
1.2 Turbo 130 Edition Auto.	28500	+1172	10 %	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	30500	+1172	10 %	E
1.2 Turbo 136 GS	28500	+360	10 %	E
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	31500	0	9 %	FHEV
Electric 156 Edition	36900	-3000	9 %	Elec
Electric 156 GS	38900	-3000	9 %	Elec
Astra				
1.2 Turbo 130 GS	32800	+240	10 %	E
1.2 Turbo Hybride 145 GS	36100	0	26 %	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	44050	0	20 %	FHEV
GSe	49150	0	7 %	FHEV
1.5 Diesel 130 Edition Auto.	33550	nc	nc	D
1.5 Diesel 130 GS Auto.	37000	nc	nc	D
Electric 156 Edition	38990	-4000	12 %	Elec
Electric 156 GS	40990	-4000	12 %	Elec
Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo 130 GS	33950	+540	6 %	E
1.2 Turbo Hybride 145 GS	37250	0	8 %	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	45200	0	6 %	FHEV
1.5 Diesel 130 GS Auto.	38150	+450	6 %	D
Electric 156 Edition	40140	-3000	13 %	Elec
Electric 156 GS	42140	-3000	13 %	Elec
Grandland (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	37000	+1010	5 %	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	40400	+1010	4 %	FHEV
Hybride Rechargeable 195 GS	45990	+1710	5 %	FHEV
Electric 73 kWh 213 Edition	42480	-3000	5 %	Elec
Electric 73 kWh 213 GS	44990	-3000	5 %	Elec
Electric 82 kWh 213 GS	45990	-3000	5 %	Elec
Combo Life				
Electric Elegance	36550	-3000	nc	Elec
PEUGEOT				
208				
1.2 Turbo 100 Style	21150	+150	12 %	E
1.2 Turbo 100 Allure	23050	+150	15 %	E
1.2 Hybrid 110 Style	23550	0	11 %	FHEV
1.2 Hybrid 110 Allure	25450	0	11 %	FHEV
1.2 Hybrid 110 GT	27350	0	11 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	26250	0	11 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	28150	0	11 %	FHEV
Electric 136 Style	28000	-3000	14 %	Elec
Electric 136 Allure	36100	-3000	14 %	Elec
Electric 136 GT	38000	-3000	14 %	Elec
Electric 156 Allure	37400	-3000	14 %	Elec
Electric 156 GT	38300	-3000	14 %	Elec
2008				
1.2 Turbo 100 Style	27500	+400	16 %	E
1.2 Turbo 100 Allure	29100	+400	13 %	E
1.2 Hybrid 145 Style	31400	0	10 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	33000	0	10 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	34400	0	10 %	FHEV
Electric 156 Style	38000	-3000	11 %	Elec
Electric 156 Allure	40000	-3000	11 %	Elec
Electric 156 GT	41700	-3000	11 %	Elec
308				
1.2 Hybrid 145 Style	32250	0	6 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	34100	0	6 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	36700	0	6 %	FHEV
PHEV 180 Allure	42820	0	19 %	FHEV
PHEV 180 GT	45820	0	19 %	FHEV
1.5 BlueHdi 130 Style	34720	+400	10 %	D
1.5 BlueHdi 130 Allure	36570	+400	23 %	D

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
Electrique 156 Style				
Electrique 156 Allure	43900	-3000	17 %	Elec
Electrique 156 GT	46250	-3000	17 %	Elec
308 SW				
1.2 Hybrid 145 Style	33250	0	8 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	35100	0	8 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	37700	0	8 %	FHEV
PHEV 180 Allure	43820	0	11 %	FHEV
PHEV 180 GT	46820	0	11 %	FHEV
1.5 BlueHdi 130 Style	35720	+450	11 %	D
1.5 BlueHdi 130 Allure	37570	+450	24 %	D
Electrique 156 Style	42500	-3000	10 %	Elec
Electrique 156 Allure	43900	-3000	10 %	Elec
Electrique 156 GT	46250	-3000	10 %	Elec
3008				
1.2 Hybrid 145 Allure	38990	+260	12 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	43490	+260	14 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	43480	+1050	6 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	47990	+1050	6 %	FHEV
Electrique 210 Allure	44990	-3000	4 %	Elec
Electrique 210 GT	46990	-3000	4 %	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie Allure	46990	-3000	4 %	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie GT	51490	0	4 %	Elec
408				
1.2 Hybrid 145 Allure	37300	+75	13 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	41300	+75	13 %	FHEV
PHEV 225 GT	51250	0	18 %	FHEV
Electrique 210 Allure	43900	-3000	4 %	Elec
Electrique 210 GT	45900	-3000	4 %	Elec
508				
Plug-in Hybrid 180 Allure	50200	0	7 %	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	52100	0	7 %	FHEV
Peugeot Sport Engineered	70650	+660	7 %	FHEV
508 SW				
Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	9 %	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	53400	0	9 %	FHEV
Peugeot Sport Engineered	71950	+920	8 %	FHEV
5008				
1.2 Hybrid 145 Allure	40990	+790	4 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	45490	+790	10 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	45480	+2720	nc	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	49990	+2720	nc	FHEV
Electrique 210 Allure	46990	-3000	2 %	Elec
Electrique 210 GT	51490	0	2 %	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie Allure	51490	0	2 %	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie GT	55990	0	2 %	Elec
Rifter				
Electrique 136 Allure Taille M	37950	-3000	nc	Elec
Electrique 136 GT Taille XL	43250	-3000	nc	Elec
PORSCHE				
718 Boxster				
Spyder RS	162500	+70000	0 %	E
718 Cayman				
GT4 RS	162000	+70000	0 %	E
911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	131700	+70000	0 %	E
Carrera T	145100	+70000	0 %	E
Carrera S	167300	+70000	nc	E
Carrera GTS	174900	+70000	0 %	E
911 Targa (nouvelle)				
4 GTS	197400	+70000	nc	E
911 Cabriolet (nouvelle)				
Carrera	145900	+70000	nc	E
Carrera T	159300	+70000	nc	E
Carrera S	171500	+70000	nc	E
Carrera GTS	189100	+70000	nc	E
Taycan (nouvelle)				
Propulsion	105011	0	0 %	Elec
4S	124286	0	0 %	Elec
GTS	167787	0	nc	Elec
Turbo	179880	0	0 %	Elec
Turbo S	216207	0	0 %	Elec
Turbo GT	246538	0	0 %	Elec
Taycan Sport Turismo (nouvelle)				
Propulsion	108027	0	0 %	Elec
4S	125300	0	0 %	Elec
GTS	163834	0	0 %	Elec
Turbo	180550	0	0 %	Elec
Turbo S	216167	0	0 %	Elec
Taycan Cross Turismo (nouvelle)				
4	117450	0	0 %	Elec
4S	130088	0	0 %	Elec
Turbo	181045	0	0 %	Elec
Turbo S	216062	0	0 %	Elec
Panamera				
2.9	109728	+70000	0 %	E
GTS	167787	+70000	0 %	E
4 E-Hybrid	125306	+8150	0 %	FHEV
4S E-Hybrid	140640	+8900	0 %	FHEV
Turbo E-Hybrid	200434	+12050	0 %	FHEV
Turbo S E-Hybrid	232397	+12200	0 %	FHEV
Macan (nouveau)				
Propulsion	82959	0	0 %	Elec
4	96439	0	0 %	Elec
4S	93061	0	0 %	Elec
Turbo	118610	0	0 %	Elec
Cayenne (nouveau)				
3.0	102200	+70000	0 %	E
S	122400	+70000	0 %	E
GTS	144700	+70000	0 %	E
E-Hybrid	118800	+14000	1 %	FHEV
S E-Hybrid	128700	+13550	1 %	FHEV
Turbo E-Hybrid	168400	+18350	1 %	FHEV
Cayenne Coupé (nouveau)				
3.0	105900	+70000	0 %	E
S	127400	+70000	0 %	E
GTS	148100	+70000	0 %	E
E-Hybrid	118600	+14900	1 %	FHEV
S E-Hybrid	130700	+14450	1 %	FHEV
Turbo E-Hybrid	192000	+19100	1 %	FHEV
RENAULT				
Clio				
1.0 SCo 65 Evolution	19600	+210	13 %	E
1.0 Tce 90 Evolution	21200	+170	13 %	E
1.0 Tce 90 Techno	22700	+170	12 %	E
1.0 Tce 90 EspritAlpine	25000	+190	13 %	E
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	24200	0	8 %	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Techno	25700	0	8 %	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine	28000	0	8 %	FHEV
1.0 Eco-G 100 Evolution	20700	0	13 %	GPL
1.5 Blue dCi 100 Evolution	22900	0	13 %	D
5 E-Tech (nouvelle)				
120 Autonomie Urbaine Evolution	27990	-3000	0 %	Elec
120 Autonomie Urbaine Techno	29990	-3000	2 %	Elec
150 Autonomie Confort Techno	34490	-3000	2 %	Elec
150 Autonomie Confort Iconic Cinq	35490	-3000	0 %	Elec
150 Autonomie Confort Roland-Garros	36490	-3000	nc	Elec
Captur				
1.0 Tce 90 Evolution	26900	+818	19 %	E
1.0 Tce 90 Techno	29200	+740	19 %	E
E-Tech Full Hybrid 145 Evolution	29700	0	9 %	FHEV
E-Tech Full Hybrid 145 Techno	32000	0	9 %	FHEV
E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	34300	0	9 %	FHEV
1.0 Eco-G 100 Evolution	28400	+210	19 %	GPL
1.0 Eco-G 100 Techno	28700	+210	19 %	GPL
4 E-Tech (nouvelle)				
120 Autonomie Urbaine Evolution	29990	-3000	nc	Elec
150 Autonomie Confort Evolution	33490	-3000	nc	Elec
150 Autonomie Confort Techno	35490	-3000	nc	Elec
150 Autonomie Confort Iconic	37490	-3000	nc	Elec
Megane E-Tech				
220 Autonomie Confort Techno	39500	-3000	6 %	Elec

**En HAUTS-DE-FRANCE
la carte grise est
la moins chère
de France
métropolitaine.**



**Région
Hauts-de-France**

La Région qui aime la voiture !

GlassAuto.

Pare-brise • Vitrage

Diagnostic

Réparation

Remplacement

GlassAuto

350 centres en France

RDV en ligne sur glassauto.fr



0 800 847 514

Service & appel gratuit.

