



Le plein de sensations !

On a déjà conduit l'Alpine A390

P. 6



Actu carburants P. 14

Baisse des prix

Les enseignes qui jouent vraiment le jeu

Dossier

P. 36

Garanties constructeur

Qui en offre le plus ?

Jusqu'à 10 ans !



Avant-première

P. 16

Le match des futures stars

Renault **Clio**



Peugeot **208**



Dacia Bigster hybride



Le comparatif exclusif des meilleurs SUV compacts

P. 24



OCCASION



Faut-il encore acheter une Peugeot récente ?

P. 46



Bonne affaire

Une MG4 dès 17 000 €

P. 32

Essai panoramique

P. 32

Skoda Enyaq

La référence restylée et bonifiée



Formule 1 P. 54

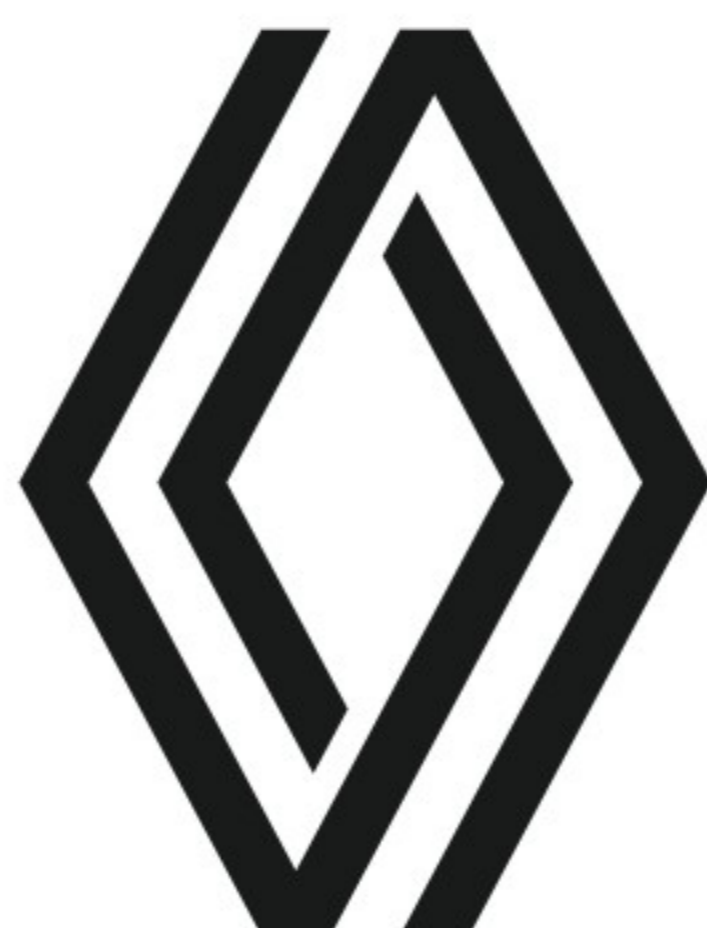
Senna vu par Jean-Louis Moncet



L 14629 - 1914 - F: 2,50 €



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



RENAULT CLIO

FULL HYBRID E-TECH SANS RECHARGE

jusqu'à 900 km d'autonomie⁽²⁾
jusqu'à 80% de conduite électrique en ville⁽³⁾
jusqu'à 40% d'économie de carburant⁽⁴⁾
version esprit Alpine

full hybrid E-Tech

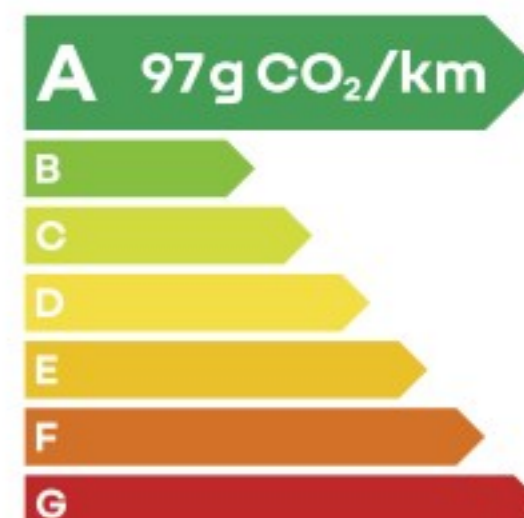
210€ à partir de /mois⁽⁵⁾

LLD 37 mois. 1^{er} loyer 3 000€
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁷⁾

Eco-G

170€ à partir de /mois⁽⁶⁾


LLD 37 mois. 1^{er} loyer 2 500€
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁷⁾



prêt
à
partir⁽¹⁾



modèle présenté : Renault clio esprit alpine full hybrid e-tech 145 avec option peinture métallisée **282€/mois⁽⁸⁾** 1^{er} loyer 3 000€. contrat sérénité Renault inclus pour 1€/mois.⁽⁷⁾ (1) marque déposée. dans la limite des stocks disponibles. (2) avec un plein d'essence.* (3) cycle urbain, suivant état de charge batterie et style conduite.* (4) vs moteur thermique équivalent, en cycle urbain.* (5) Clio evolution full hybrid e-tech 145 hors options. (6) Clio evolution eco-g 100 hors options. (5)(6)(8) locations longue durée, hors assurances facultatives, 37 mois/30 000 km max. sous réserve étude et acceptation diac, agissant sous marque commerciale Mobilize financial services, capital 415 100 500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - 702 002 221 rcs bobigny. n° orias : 07 004 966 (www.orias.fr). restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. (7) contrat sérénité Renault comprenant entretien + extension garantie constructeur et assistance selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat lld peut être souscrit sans ce contrat. détail points de vente et renault.fr. offres à particuliers, non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande Clio neuve hybride ou thermique, du 1^{er} au 31/05/25. consommations mixtes min/max (l/100 km)* : 4,1/7. émissions co₂ min/max (g/km)* : 95/121. *selon norme wltp.

Renault recommande  Castrol

renault.fr

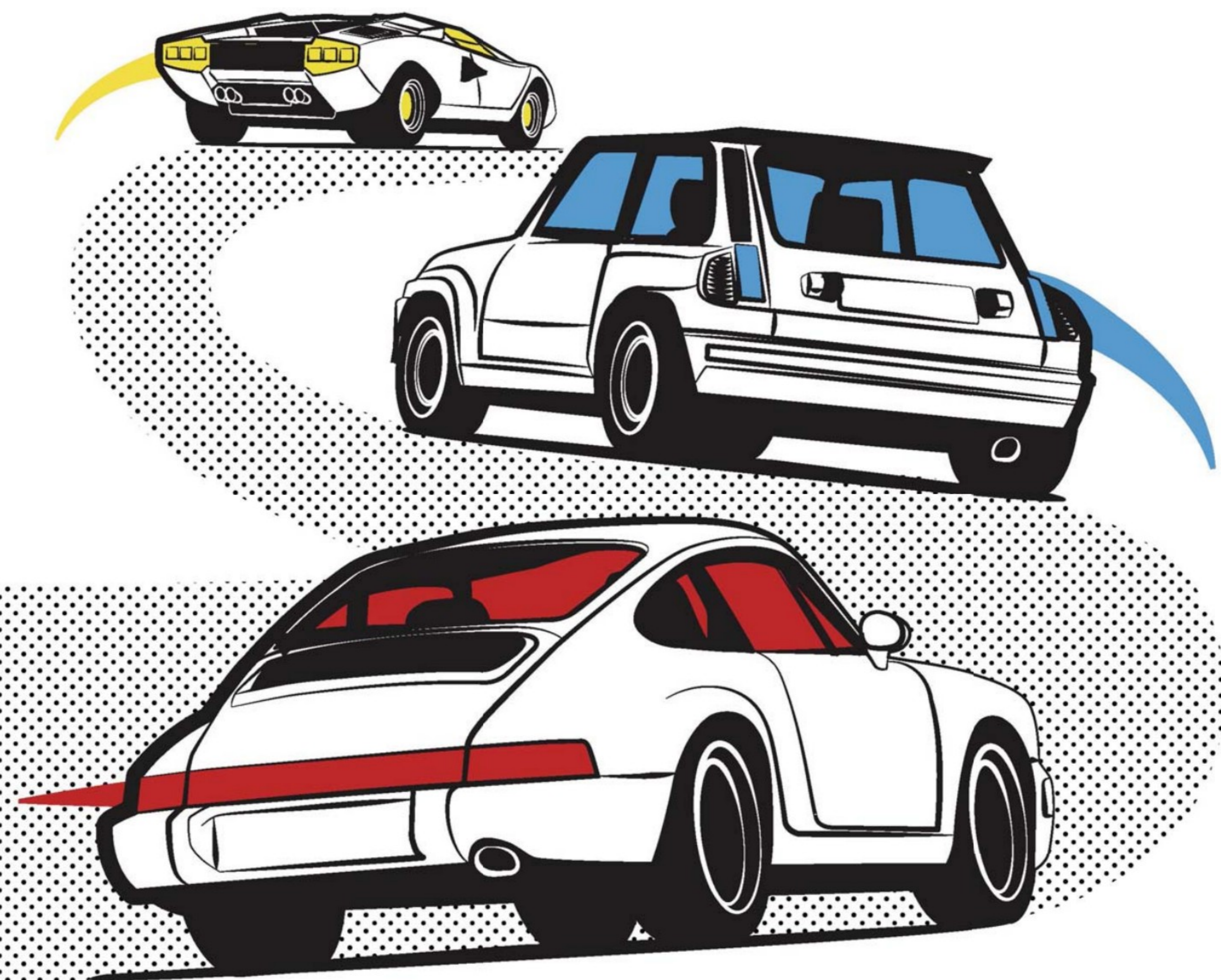
pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

— 2ÈME ÉDITION —

TRACKDAY

LES CIRCUITS DE VENDÉE
LE 20 JUIN 2025

Auto Plus **Youngtimers** & **OSRAM**



JOURNÉE OPEN UNIQUEMENT SUR INSCRIPTION

Réservez dès maintenant votre journée de roulage 160 euros TTC

billetweb.fr/autoplustrackday2



ACTU

- 6 **L'événement**
On a conduit l'Alpine A390
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs de la semaine**
- 11 **La photo de la semaine**
- 14 **Les news**
- 16 **Les nouveautés** Les futures Renault Clio et Peugeot 208 face à face
- 20 **Les voitures de la semaine**: le Jeep Compass de troisième génération

ESSAIS

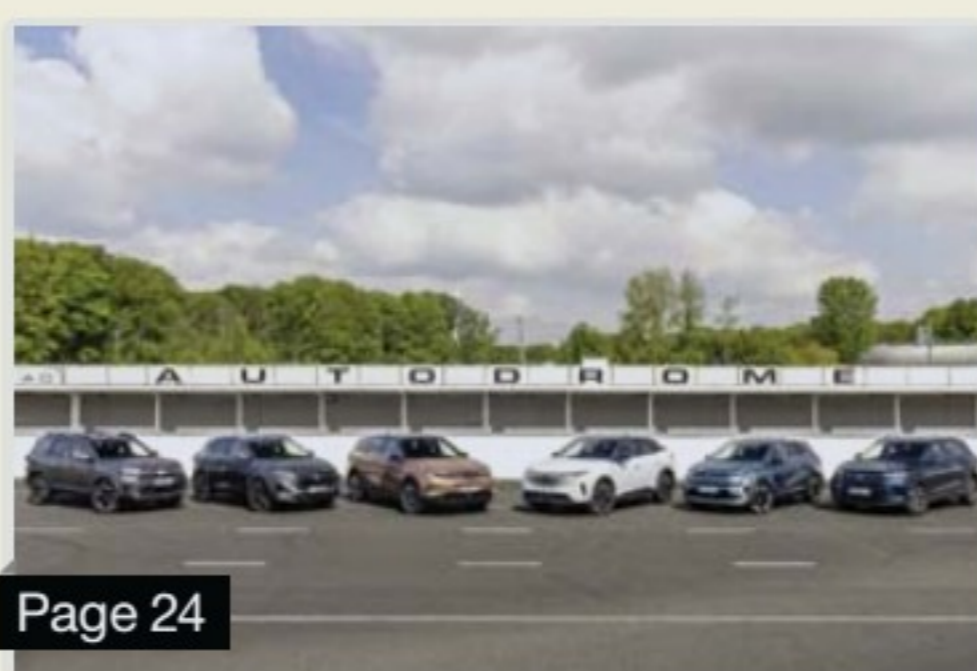
- 23 **Le labo**
- 24 **Comparatif SUV compacts**: 6 nouveautés s'affrontent
- 32 **Panoramique** Le Skoda Enyaq restylé 85 Plus 77 kWh de 286 ch
- 36 **Dossier Garanties constructeur**: qui est le plus généreux ?
- 40 **Essai** Le Mazda CX-60 3.3 e-Skyactiv D M Hybrid 2WD Homura Plus 200 ch
- 42 **Test lecteurs** Le Renault Captur

GUIDE PRATIQUE

- 45 **Les coaches Auto Plus**
Donnez un coup de jeune à votre auto
- 46 **Acheter une voiture d'occasion**
Faut-il encore choisir une Peugeot ?
- 49 **Ça vous est arrivé**
- 50 **Les stars de l'occasion**
Une MG4 à moins de 26 000 €
- 52 **Le coin des experts** Glossaire du jargon juridico-administratif

MAGAZINE

- 54 **Le sport F1**, les chroniques de Jean-Louis Moncet. Itinéraire d'un champion du monde, épisode 5: Ayrton Senna
- 56 **Auto Plus Classiques**
La Citroën 2CV Fourgonnette (1951)
- 58 **Le prix des voitures neuves**



Page 24



Page 32



Page 36



Page 50

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

La future tendance du rétro-rétrofit

Fut une époque, pas si lointaine que ça d'ailleurs, où les constructeurs multipliaient les annonces: 2035, 2033, 2030, voire 2028... Chacun rivalisait alors d'optimisme à propos de l'échéance du passage de sa gamme à l'électrique. Aujourd'hui, à dix ans de l'interdiction par l'Europe de la vente de modèles thermiques neufs, la tonalité a changé. Les projections sur le 100% zéro émission ne sont plus un axe de communication majeur et l'on voit, dans les publicités pour les modèles électriques, fleurir des mentions telles que: "Existe aussi en hybride".

Poussés par les normes draconiennes imposées par l'Union européenne, les constructeurs ont mis les bouchées doubles pour réaliser leur transition en un temps record. Problème: les automobilistes, eux, ne sont pas dans le même rythme. L'acceptation de l'électrique prend du temps, et la baisse des aides a bousculé la timide dynamique qui existait jusqu'alors. Pour l'industrie automobile, peu agile par nature, c'est un nouveau défi à relever. Et cela donne des changements de stratégie radicaux, en matière de construction de gamme notamment. Un exemple: pendant deux ans, Audi a expliqué que les futurs modèles électriques porteraient les chiffres pairs (A2, A4, A6, A8) et les thermiques les impairs. Finalement, on a vu arriver une nouvelle A6... diesel!

Après avoir revendiqué sa singularité, l'électrique fait donc profil bas. Elle préfère dorénavant se présenter comme une déclinaison d'un modèle (thermique) existant. Ou laisser le choix, de nombreuses nouveautés à batteries ayant aussi reçu un bloc hybride. Sans parler des thermiques dont la commercialisation est prolongée en parallèle d'une nouvelle génération zéro émission.

Et l'on se retrouve dans un autre paradoxe: les ingénieurs, qui ont électrifié dans l'urgence des plates-formes thermiques, vont devoir réadapter des châssis développés pour l'électrique! Une sorte de rétro-rétrofit qui va faire le jeu d'une solution que l'on croyait oubliée: le prolongateur d'autonomie. Son principe repose sur un moteur principal électrique, et un petit thermique qui recharge la batterie. Ça règle le problème de la recharge et de l'autonomie. Au salon de Shanghai, Renault a d'ailleurs présenté, avec Geely, cette technologie en précisant qu'il s'agissait d'un "groupe hybride qui s'intègre à une plate-forme de véhicule électrique". On se prend déjà à rêver d'une R5 hybride avec 1 000 km d'autonomie...

Mathieu

Trait d'humour

En 35 ans, les mesures sur circuit du labo Auto Plus ont changé de visage



Service abonnement

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



PREMIÈRES
SENSATIONS

On a conduit l'Alpine

Six mois avant les premiers essais officiels, *Auto Plus* a déjà pris le volant d'un prototype de développement de l'inédit SUV électrique Alpine, sur une piste détrempée. Et ce galop d'essai laisse augurer de belles choses pour la suite, même si, pour l'instant, les données techniques demeurent secrètes.

Les deux voitures à l'essai sont camouflées, extérieurement et intérieurement. Impossible de vous dire si l'A390 est bien fini, si son écran central répond vite, si l'équipement est conforme à celui que l'on attend d'un modèle dont on nous promet qu'il pourrait attirer des clients allé-

chés par le Porsche Macan. Mais grâce à quelques tours de circuit à son volant, sur piste mouillée, on va pouvoir vous dire s'il est fun à conduire ! Rappelons que, contrairement à l'A290, l'A390 ne dérive d'aucun modèle existant chez Renault. Il est aussi la première sportive à transmission intégrale produite à

Dieppe. Long de 4,62 m mais large d'épaules (presque 1,90 m), le SUV coupé repose sur un empattement de 2,71 m qui offrirait, aux dires de nos hôtes, le meilleur compromis entre habitabilité, efficacité et agilité. C'est en pensant à l'A110 que l'A390 est né. "Nous voulions offrir les mêmes sensations de conduite,

mais avec cinq personnes à bord", explique Robert Bonetto, responsable de l'ingénierie. Ce crossover (Alpine parle de "sport fastback") dispose pour cela de trois modes (Normal, Sport et Track), mais c'est avec le dernier que nous avons pris le plus de plaisir car il exploite une des bottes secrètes de l'auto : son système de vectorisation du couple.

Tout en glisse

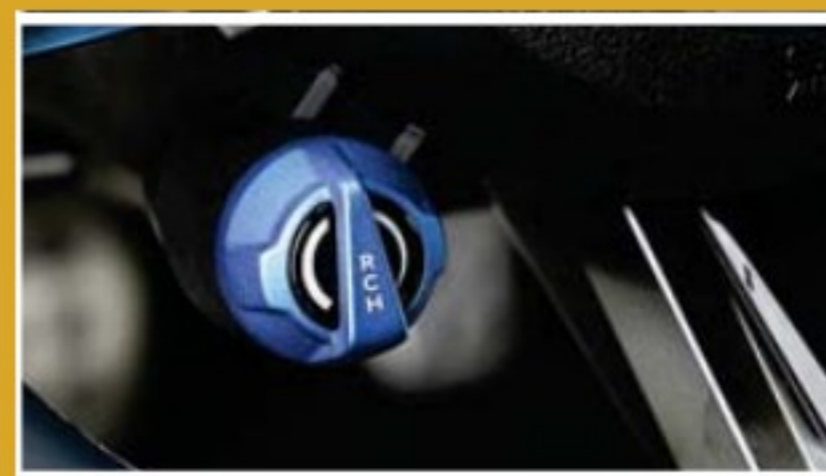
Quel est le principe de cet Active Torque Vectoring ? Si l'A390 est bien une transmission intégrale (un moteur électrique entraîne



A390



Le volant en cuir, avec repère à midi, est calqué sur celui de l'A290. Le reste de l'instrumentation était hélas totalement dissimulé sous des pans de feutrine et il nous a été interdit de vous les montrer.



La molette RCH (pour Recharge) dispose de trois crans et influe sur le frein moteur, alors que le bouton OV (Overtake) permet, une fois sollicité, un surplus de puissance momentané pour expédier les dépassements.



L'A390 est proposé avec des Michelin Pilot Sport 4S – à gauche – plus grands (21") et garantissant une meilleure motricité. Ou des Sport EV (20"), moins performants, au bénéfice de la consommation.

les roues avant), il est typé propulsion avec, sur l'essieu arrière, deux moteurs électriques. Ces derniers étant indépendants, il est possible de leur envoyer des informations dissociées, comme la distribution plus ou moins importante de couple sur la roue extérieure au virage afin d'aider la voiture à mieux tourner. Cela produit un rapide déséquilibre, mais comme l'opération est finement dosée et très brève, pas de crainte de tête-à-queue. Il suffit ensuite d'entretenir la glisse, en gardant les roues le plus droites possible. On se lance dans l'exercice : plus facile à dire qu'à faire, mais quand Terry Baillon, essayeur synthèse chez Alpine, vous en fait la démonstration, cela semble simple. "Nous avons passé des milliers d'heures à peaufiner ce système", ajoute Laurent Hurgon, pilote professionnel en plus de sa casquette de metteur au point Alpine. "Nous avons pu nous priver des roues arrière directrices, moins pour des raisons de



L'A390 est presque aussi joueur que sa petite sœur, l'A110 ! Pourtant bien plus lourd, il pivote bien autour de son axe, grâce à la dissociation de ses deux moteurs arrière.

poids que de pertinence. Avec l'Active Torque Vectoring, l'A390 lutte efficacement contre l'inertie, et les réactions sont plus naturelles." On confirme, l'A390 est agile malgré son poids, non communiqué, mais forcément élevé à cause des batteries. Ce qui manque de naturel, en revanche,

c'est le son, même si celui-ci a donné lieu à un travail considérable. "Nous voulions quelque chose qui évoque l'A110 sans pour autant paraître trop 'fake'...", conclut Robert Bonetto. A voir. Impossible aussi de jauger, sur piste mouillée, de la puissance, même si la motricité, elle, est au

rendez-vous. Il faudra patienter jusqu'à la fin de l'automne pour un essai détaillé de l'A390, mais cette prise en main nous a rassurés. La première familiale d'Alpine a montré que plaisir de conduite et performance n'ont pas été sacrifiés sur l'autel de la polyvalence.



DEUX FOIS MOINS DE CHEVAUX FISCAUX POUR L'ÉLECTRIQUE PAR RAPPORT À LA THERMIQUE : OÙ EST LE LOUP ?



FIAT, N. SOLER

Chevaux fiscaux des électriques et des thermiques

Une énigme en puissance...

Comment se fait-il que la puissance fiscale diffère tant entre une électrique et une thermique : une Alpine A290 donnée pour 220 ch n'affiche que 5 CV fiscaux, alors qu'une Abarth 500 1.4 Turbo T-Jet de "seulement" 180 ch monte à 10 CV ? Quelle est la logique ?

Nathan E., Flers (61)

François Tarrain. Cet écart est dû à la méthode de calcul de la puissance administrative et à la procédure d'homologation des voitures. Concernant le calcul, la formule diffère selon l'énergie : $(0,00018 \times \text{kW}^2) + (0,0387 \times \text{kW} + 1,34)$ pour les électriques ; $(1,80 \times (\text{kW}/100)^2) + (3,87 \times (\text{kW}/100)) + 1,34$ pour les thermiques. Dans les deux cas, c'est la puissance

nette maximale (en kilowattheure, kW) qui est utilisée (case P.2 de la carte grise). Mesurée sur banc, elle correspond à la puissance maximale qu'un modèle peut délivrer sur 30 minutes. Or, les thermiques ne s'essouffant pas à la tâche, cette puissance nette maximale est identique à celle, commerciale, mise en avant (soit 132 kW/180 ch pour l'Abarth). Les électriques, elles, ne sont pas capables de maintenir une pleine puissance aussi longtemps. Résultat, la valeur retenue pour elles est bien plus basse que celle indiquée dans les pubs. En l'occurrence, 78 kW pour l'Alpine contre les 160 kW/220 ch annoncés. Ce qui, au bout du compte, entraîne une puissance fiscale divisée par deux. CQFD!

Mauvais timing

Mi-avril, j'ai jeté mon dévolu sur une voiture de démonstration 100 % électrique dont je dois prendre livraison en juin. Devrai-je régler la carte grise, devenue payante le 1^{er} mai, sachant que j'ai validé la commande avant cette date ?

R. L., par e-mail

François Tarrain. Malheureusement, oui, le coût des chevaux fiscaux de votre électrique sera à votre charge, même si vous n'étiez pas redevable de cette taxe au moment de la commande. Et pour cause : qu'il s'agisse d'une voiture de démonstration, d'un exemplaire neuf ou même d'une occasion, la fiscalité applicable – y compris en ce qui concerne le malus – est toujours celle en vigueur le jour de l'immatriculation. Et, si vous vous posiez la question, le surcoût qui vous attend n'est pas un motif valable pour "casser" la vente. En effet, les évolutions de la fiscalité décidées par les pouvoirs publics étant indépendantes de la volonté du concessionnaire, elles ne peuvent pas lui être reprochées. En revanche, rien ne vous interdit de réclamer un petit geste commercial le jour J...



SHUTTERSTOCK

Mais quelle honte d'appeler la Renault 5 Turbo 3E alors qu'elle ne possède même pas de turbo !

Fabrice Jolie, Boulogne-sur-Mer (62)

Julien Sarboraria. Voilà une appellation qu'il ne faut pas prendre au pied de la lettre, mais comme un hommage à l'inspiratrice, la Renault 5 Turbo 2. Sachant qu'en la matière, Porsche a été le premier à associer le terme "turbo" aux versions électriques du Taycan et du Macan.

Formule tout compris

Lorsque vous évoquez les chiffres de ventes des voitures, s'agit-il uniquement de celles achetées neuves au comptant ou incluez-vous aussi celles prises en location longue durée ou avec option d'achat ?

S. De Moor, Saint-André-lez-Lille (59)

François Tarrain. Les chiffres de ventes que nous publions incluent, sauf mention contraire, toutes les voitures neuves mises en circulation, qu'elles soient achetées "cash" ou prises en leasing par des particuliers ou par des pros, mais aussi immatriculées par les constructeurs eux-mêmes. Pour info, chez les particuliers, les LOA ou LLD ont représenté 58 % des acquisitions au premier trimestre 2025.

Hydro pas gégène

Sur les forums internet, il se dit qu'en Australie "on roule à l'hydrogène !". Est-ce une good news ou une fake news ?

Franck, Bourg-en-Bresse (01)

François Tarrain. Vu les chiffres de ventes 2024 que nous avons trouvés*, on mettra plutôt un billet sur la seconde option : sur près de 1,2 million de voitures neuves immatriculées l'an dernier en Australie, on dénombre... 10 "hydrogen fuel cell electric vehicles" (HFCEV).



J. STRICKLAND / TOYOTA

*Aaa.asn.au/research-data/electric-vehicle

La R4 du pays du Soleil-Levant ?

Voyez cette "Renault 4" japonaise croisée à Kyoto. Serait-ce la preuve que Carlos Ghosn est passé par là ?

Christophe Gorczyca, par e-mail

Pierre-Louis Champeaux. L'ex-patron déchu de l'Alliance Renault-Nissan n'y est, sur ce coup-là, pour rien. Cette berline trois portes aux faux airs de R4 est certes une Nissan, mais lorsqu'elle est sortie en 1989, Carlos Ghosn ne bourlinguait pas encore au Japon : il prenait la direction de la filiale nord-américaine de Michelin ! Quant à cette craquante Pao, elle a été vendue uniquement sur le marché japonais (en conduite à droite, donc), mais peut être croisée en France (avec de la chance)...



REPORTER AUTO PLUS

LA QUESTION DE LA SEMAINE

L'extension de garantie à 10 ans de Peugeot sur le 1.2 PureTech, c'est :



La moindre des choses pour les propriétaires



Un argument pour en acheter un



Inutile, j'éviterai encore ce moteur

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

- Le lavage de votre voiture, c'est plutôt :
- A la maison et sans eau.
 - Dans votre jardin à grande eau (même si c'est interdit).
 - En station de lavage haute pression.
 - Au portique équipé d'un "rouleau".

Les deux



font la paire

**TV connectée Samsung
UHD 4K 43\"**

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

Avec la Fibre Orange.

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

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

(1) Référence du téléviseur Samsung : 43DU7175.

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



est là



CAMÉRA CACHÉE

Le bilan offert par Eurorepar révélera-t-il les failles de notre auto ?



LA MISSION DE NOTRE ESPION

Chaque saison, l'enseigne multimarque de Stellantis propose d'examiner gratuitement votre auto en 20 points de contrôle. Ce "bilan printemps", offert jusqu'au 30 juin, permettra-t-il de repérer tous les défauts de notre vieille Renault Twingo ?



Au téléphone, le patron du centre Eurorepar contacté nous propose un rendez-vous dès le lendemain. Top. Sur place, il nous accueille : "Je vous préviens, ce sont juste des contrôles visuels." C'est en effet ce qui est prévu dans l'offre. "Et là, je n'ai pas de pont de dispo", ajoute-t-il.



Notre hôte essaye-t-il de nous prévenir que le bilan sera... sommaire ? Pour l'heure en tout cas, le mécano débute les contrôles. Il commence par faire le tour du véhicule pour inspecter la carrosserie, le pare-brise et les balais d'essuie-glaces : "RAS." Il vérifie ensuite nos pneus.



"A l'avant, ils ont 10 ans mais sont à moitié de vie. S'ils ne se craquent pas, ils sont bons pour 15000 km." Bien vu. "A l'arrière, il ne faut pas tarder à les changer", dit-il avant d'en ajuster la pression. Hum, disons qu'ils peuvent encore rouler 5000 km. Puis, place au contrôle des freins.

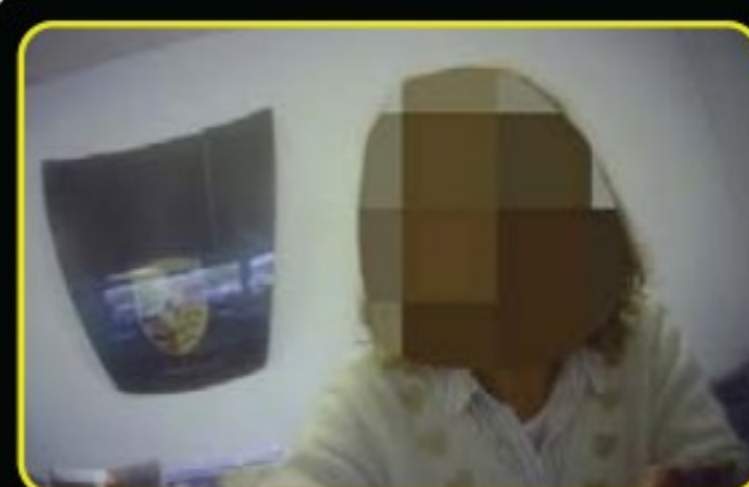
PHOTOS: DR



"A l'avant, disques et plaquettes sont à 50-60 % d'usure." C'est vrai. Puis il indique que les freins à tambour à l'arrière imposent un démontage (payant, bien sûr), "mais uniquement s'il y a un problème au freinage". Après, il ouvre le capot pour examiner le bloc-moteur.



Il nous signale les niveaux de liquides bas, sans en faire l'appoint. Ensuite, le technicien détecte une ampoule HS et la remplace par une des nôtres. Sympa. "La batterie est en bon état." Enfin, il remarque le voyant ABS allumé. Nous mentionnons avoir récemment changé l'un des capteurs.



"Il faut que je passe la valise de diagnostic pour vérifier le code défaut." Coût de l'opération : 55 €. D'ailleurs, c'est la fin de la prestation et nous retournons à l'accueil, où une dame nous remet un devis. En plus des 55 € figure le tarif pour deux pneus été Eurorepar* en 14" : 160 €. C'est correct.



Pertinent mais pas exhaustif

Si notre mécano a bien repéré plusieurs "défauts" de notre auto (ampoule grillée, pneus dégonflés, voyant allumé...), l'absence de contrôle des soubassements a fait passer le diagnostic de nos amortisseurs usés à la trappe. Dommage pour un bilan destiné à vous faire rouler "en toute sécurité".

*Produits par Hankook.

INFO OU INTOX ?



"Les radars verbalisent désormais le défaut d'assurance"

Les 900 000 fraudeurs suspectés vont-ils vraiment passer à la caisse ?

Plusieurs médias plus ou moins sérieux l'ont annoncé à grand bruit : ça y est, les radars sont désormais capables de contrôler l'absence d'assurance. Pour cela, il suffirait que l'immatriculation des voitures en circulation soit scannée et croisée avec le fichier des véhicules assurés (FVA) afin d'établir le délit. Techniquement, c'est certes faisable : entre 2019 et 2020, la Sécurité routière a d'ailleurs adressé un courrier de sensibilisation aux propriétaires de véhicules non assurés flashés. Mais depuis, elle ne s'est jamais résolue à lancer la phase "active" des verbalisations automatiques à coups d'amendes à 500 €.

Verdict : intox !

"On va devoir passer le contrôle technique tous les ans"

L'Europe va-t-elle imposer une nouvelle périodicité de l'examen ?

La "rumeur" refait une énième fois surface. C'était déjà le cas en février, à la suite de la publication d'un rapport de l'organisme allemand TÜV préconisant d'annualiser l'examen, à ce jour obligatoire tous les deux ans outre-Rhin et en France (pour les véhicules de plus de 4 ans). Sauf que, depuis, la Commission européenne a officialisé la proposition dans un texte publié le 24 avril. Ce projet, visant à durcir les règles de l'examen périodique, inclut un contrôle annuel pour les voitures et camionnettes de plus de 10 ans. Cependant, avant d'être adopté, il devra être soumis, dans les prochains mois, au Parlement et au Conseil européens, et être validé par les Etats membres... ce qui est loin d'être gagné. Notons que le gouvernement français s'est déjà opposé à cette initiative. Enfin, si la mesure passait, sa mise en œuvre demanderait des années.

Verdict : encore loin d'être dans les tuyaux



Shanghai en furry *

Drôle de tendance observée lors du récent salon automobile chinois, qui s'est déroulé du 23 avril au 2 mai : plusieurs constructeurs ont paré leurs nouveautés de... fourrure. IM – pour Intelligent Mobility –, la nouvelle marque du groupe SAIC et filiale "luxe" du constructeur MG, a ainsi présenté son SUV électrique LS6 intégralement revêtu de rose. A défaut de pouvoir scruter les lignes du véhicule, les visiteurs ont pu néanmoins multiplier les selfies.

*Furry = poilu en anglais.

W. XIANG/XINHUA/AFP



Vos images

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



Ont-ils troqué leur Ford Gran Torino pour une Kia Soul ? Starsky et Hutch en version coréenne. Aperçue à Lyon.

Par Pascal Piérart



Stationnement réservé aux arbres... se demande notre lecteur. Ou quand la nature reprend ses droits. Vu à Deauville (14).

Par Baptiste C.



Ferrari Portofino contre Deudeuche : même couleur, mais pas le même compteur. Match repéré à Bergue (59).

Par Christian Tanghe

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS

PEUGEOT UNE NOUVELLE ÈRE ÉLECTRIQUE



Nous sommes à l'aube d'un nouvel « âge de l'électricité ». La formule est empruntée à Fatih Birol, directeur de l'Agence internationale de l'énergie (AIE), qui l'utilise pour décrire une transition majeure vers un système énergétique plus durable.

La « fée électricité » immortalisée dans la fresque de Raoul Dufy – et qui incarnait, à l'aube du XX^e siècle une promesse presque miraculeuse – fait aujourd'hui son retour sous le signe du progrès. À l'avant-garde de cette révolution, l'industrie automobile fait sa mue et transforme notre rapport à la mobilité. Conscient du caractère décisif de ce moment, Peugeot a placé l'électricité au cœur de sa vision et se fixe pour ambition de devenir la première marque électrique en Europe en 2030. Radical, cet engagement va bien au-delà de la tendance ou de l'obligation réglementaire : il s'incarne dans une volonté de proposer une expérience électrique unique, capable de **concilier sobriété et plaisir.**



UN PACTE ÉCOLOGIQUE

Dans le panel des solutions vertueuses pour l'environnement, les mobilités électriques occupent une place de choix. Sur l'ensemble du cycle de vie d'un véhicule, c'est aujourd'hui la motorisation la plus sobre. Pour Peugeot, la poursuite d'une stratégie « tout électrique » est indissociable d'une volonté de préserver notre avenir et de s'engager pour les générations futures. Au-delà des grandes déclarations, cette exigence environnementale s'incarne dans les faits : Peugeot propose ainsi **la gamme 100 % électrique la plus large en Europe**. Constituée de 12 véhicules, dont trois utilitaires, elle s'étend de la citadine polyvalente E-208 au SUV sept places E-5008,

en passant par le SUV emblématique E-3008 ou la toute nouvelle E-408, présentée au Mondial de l'Automobile 2024. Et parce que l'engagement environnemental n'a de sens que s'il reste accessible, l'ensemble de la gamme est éligible au **bonus écologique** jusqu'à 4 000 €, ainsi qu'à **la prime CEE (Certificats d'économies d'énergie)**^{*}. Ces aides viennent s'ajouter à un avantage souvent passé sous silence des véhicules électriques : les **gains à l'usage** qu'ils permettent de réaliser. Pour un usage de 15 000 km sur un an, le coût en carburant et entretien d'un E-3008 électrique est inférieur de 1 100 €^{**} à son homologue hybride.

^{*} Le dispositif des Certificats d'économie d'énergie (CEE) est un mécanisme réglementaire qui contraint les fournisseurs d'énergie et de carburant à favoriser les économies d'énergie, notamment en finançant les démarches d'efficacité énergétique des entreprises.

^{**} Exemple d'économies estimées à l'usage d'une 3008 GT Hybride 145 ch e-DCS6 vs. électrique 210 ch, sur la base de 15 000 km parcourus.



JUSQU'À
700KM
D'AUTONOMIE
ÉLECTRIQUE

UN TEMPS DE CHARGE
OPTIMISÉ JUSQU'À
80 % en 30 MIN ***

MOINS DE BRUIT,
DE VIBRATIONS ET D'ODEURS,
PAS DE CHANGEMENT
DE VITESSE

DESIGN ET PLAISIR AU CŒUR DE LA PROMESSE

Le passage à l'électrique n'est pas pour autant synonyme de sacrifice pour le conducteur. Au contraire, Peugeot porte **une vision de l'électrification centrée sur le plaisir**. Elle s'incarne dans un travail sur le design, félin et audacieux, tout en optimisant la performance aérodynamique. C'est ce design dynamique qui fait le succès de l'ensemble des modèles. La silhouette *fastback* de la nouvelle Peugeot E-408 est l'illustration éclatante de cette volonté. Elle laisse libre cours à l'émotion et au plaisir de conduite : comportement dynamique et direction précise avec le volant compact. Moins de bruit, de vibrations et d'odeurs, pas de changement de vitesse... La conduite électrique se distingue par une forme d'épure et de retour à l'essentiel. Enfin, la vision de l'électrification par Peugeot se manifeste dans une perpétuelle quête d'**excellence** et d'**innovation technologique**. Testées sur l'Hypercar hybride 9X8 qui court aux 24 Heures du Mans, les innovations Peugeot permettent d'atteindre les meilleures autonomies de leur catégorie sur **E-208 jusqu'à 433 km** et **E-3008**, dans la version « Long Range », **jusqu'à 700 km d'autonomie**.

UNE TRANSITION **EN DOUCEUR**

En rebattant les cartes de la mobilité, la transition électrique transforme également les usages des conducteurs qui doivent revoir certaines de leurs habitudes. Pour simplifier cette adaptation culturelle, Peugeot multiplie les services dédiés à l'accompagnement des convertis à l'électromobilité. En premier lieu, il est nécessaire de rassurer, avec la **Garantie Peugeot Care** activée automatiquement à la réalisation des entretiens tous les deux ans dans le réseau Peugeot. Elle témoigne « *de la confiance que la marque place dans la qualité et la fiabilité de ses produits* », pour reprendre les termes de Phil York, Directeur Marketing et Communication.

C'EST LA MISSION
DE PEUGEOT CARE ****
UNE GARANTIE
ALLANT
JUSQU'À **8 ANS**



OU 160 000 KM
SUR L'ENSEMBLE
DU VÉHICULE,
BATTERIE COMPRISE

SATISFAIT OU ÉCHANGÉ

Autre levier innovant d'assurance, cette nouvelle promesse permet à l'acheteur d'une Peugeot électrique neuve, s'il n'est pas satisfait, de l'échanger contre un véhicule hybride équivalent avant trois mois ou 3 000 km****.

Après la **tranquillité d'esprit**, Peugeot promet la simplicité avec une gamme d'équipements et de services dédiés à faciliter la transition. Des trajets courts du quotidien à la planification des déplacements les plus longs, l'application My Peugeot permet de surveiller l'autonomie des véhicules ou de programmer une recharge à distance. La marque s'engage également à fournir une borne de recharge murale Wallbox dédiée à la recharge à domicile et propose un service d'installation. En termes d'infrastructures de charge, Peugeot offre à ses clients un pass Free2Move Charge, qui permet d'accéder à un réseau de 800 000 stations à travers l'Europe. Pour les longs trajets, les Peugeot électriques intègrent un planificateur de trajet connecté. Et si l'ensemble de ces arguments ne suffit pas à franchir le pas du 100 % électrique, les consommateurs peuvent se diriger sur les mêmes modèles de véhicules en **motorisation hybride et hybride rechargeable**, une première étape dans la transition vers les mobilités électriques.

UNE HISTOIRE FRANÇAISE

Pour conclure ce récit dédié à la « nouvelle ère électrique » des mobilités, il est utile de rappeler qu'elle s'inscrit dans une histoire industrielle qui continue de se jouer en France. De la construction de la première usine automobile du groupe à Audincourt, dans le Doubs, en 1897, à la nouvelle génération d'E-3008 produite exclusivement dans l'usine de Sochaux, avec une batterie Grande Autonomie **produite entièrement en France**, Peugeot a toujours revendiqué son statut de fleuron industriel français. À l'heure où la question de la réindustrialisation est sur toutes les lèvres, c'est un motif de fierté pour le groupe, qui a déployé des efforts importants afin d'adapter son appareil industriel à l'électrique. Sur le site de Sochaux, les nouveaux 3008 et 5008 sortent des mêmes lignes, entièrement modernisées, avec une forte capacité de modulation de la production entre hybride et électrique.



TECHNOLOGIQUE, CULTURELLE, ESTHÉTIQUE, INDUSTRIELLE OU ÉCOLOGIQUE...
L'AVÈNEMENT DE L'AUTOMOBILE ÉLECTRIQUE EST UNE MÉTAMORPHOSE
PROFONDE POUR LE MONDE AUTOMOBILE ET LA SOCIÉTÉ DANS
SON ENSEMBLE. UNE DIMENSION SYSTÉMIQUE QUE L'ON RETROUVE DANS

L'ENGAGEMENT
100 % ÉLECTRIQUE
DE PEUGEOT

*** Recharge de 20 % à 80 % en 30 minutes sur une borne publique rapide à haute puissance (>200 kW) et courant électrique de forte puissance (>400 A).

**** Conditions de l'offre disponibles sur [Peugeot.fr](https://www.peugeot.fr)



Le meilleur moment pour ravitailler ? Le samedi, lorsqu'une opération "carburant à prix coûtant" est organisée, les habitués du genre étant E.Leclerc et Intermarché. Seuls risques : devoir faire la queue ou arriver trop tard si les cuves ont déjà été siphonnées.

BAISSE DES PRIX DES CARBURANTS

Chez qui en profiter le plus ?

En cette période de ponts, les Français qui roulent peuvent au moins compter sur une bonne nouvelle : les prix des carburants baissent ! A fortiori si, à l'heure de faire le plein, on vise les enseignes où ça se voit le plus sur les totems...

Le litre de gazole à moins de 1,60 € plusieurs semaines d'affilée, avec des incursions régulières à la frontière des 1,55 €, on n'avait pas vu ça depuis fin 2021 ! Idem pour le SP95-E10, passé ces derniers temps sous la barre des 1,70 €. Des niveaux de prix autrement plus digestes que ceux observés l'an dernier à la même période :

lors des ponts de 2024, gazole et SP95-E10 s'affichaient respectivement à 1,77 € et 1,92 €, rendant alors les pleins 10 € plus chers qu'aujourd'hui !

Merci l'Opep, merci Trump !

Les raisons de cette embellie ? D'une part, la hausse de la production de pétrole décidée par les pays de l'Opep+ sous l'impul-

sion de l'Arabie saoudite. Objectif : regagner coûte que coûte des parts de marché ! D'autre part, la guerre commerciale insensée lancée par Donald Trump : entre droits de douane délirants et bras de fer avec la Chine, les marchés – y compris celui des matières premières – ont déraillé. Corollaire : la monnaie européenne a repris des couleurs

face au dollar, ce qui a permis de minorer encore un peu le cours du baril de Brent exprimé en euros à Rotterdam. Résultat, depuis plusieurs semaines, les prix baissent sensiblement dans toutes les stations-service de France. Mais pas toujours à la même vitesse, ni avec la même amplitude. Sans surprise, ce sont les enseignes réputées les moins chères et distribuant les plus gros volumes de carburants – en clair, celles de la grande distribution – qui mènent la danse. La preuve ci-contre... **François Tarrain**

CARBURANT

Un sursaut avant une nouvelle (petite) baisse

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 2 mai 2025.

Cours du baril de Brent : 54,80 € (- 3,72 €).

GAZOLE 1,577€ + 1,4 ct en une semaine - 18,9 cts en un an	SP95-E10 1,680€ + 1,6 ct en une semaine - 23,8 cts en un an
SP95 1,703€ + 1,2 ct en une semaine - 23,6 cts en un an	SP98 1,783€ + 1,8 ct en une semaine - 21,8 cts en un an
E85 0,756€ + 1 ct en une semaine - 13,8 cts en un an	GPL 0,994€ + 0,4 ct en une semaine - 0,7 ct en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : ↘ EN BAISSÉ

CONCOURS NOUVEAUX ABONNÉS AUTO PLUS

Le gagnant de la Suzuki Swift est...

■ Roulement de tambour... Début 2025, *Auto Plus* organisait un jeu concours à l'occasion duquel ses 1 000 premiers nouveaux abonnés pouvaient tenter de remporter – en plus de six mois de lecture offerts – une Suzuki Swift neuve. Le tirage au sort a désigné le gagnant, Patrice Maury, fidèle lecteur de notre journal depuis plus de vingt ans (qui a saisi là l'occasion de se réabonner). Chose promise, chose due : les clés de sa nouvelle voiture viennent de lui être remises à la concession Suzuki Amadeus Automobiles de Nice, en présence de François Stagnaro, représentant de la rédaction d'*Auto Plus*, qui a pu souhaiter à Patrice une bonne route... et une très bonne lecture de son hebdo favori.



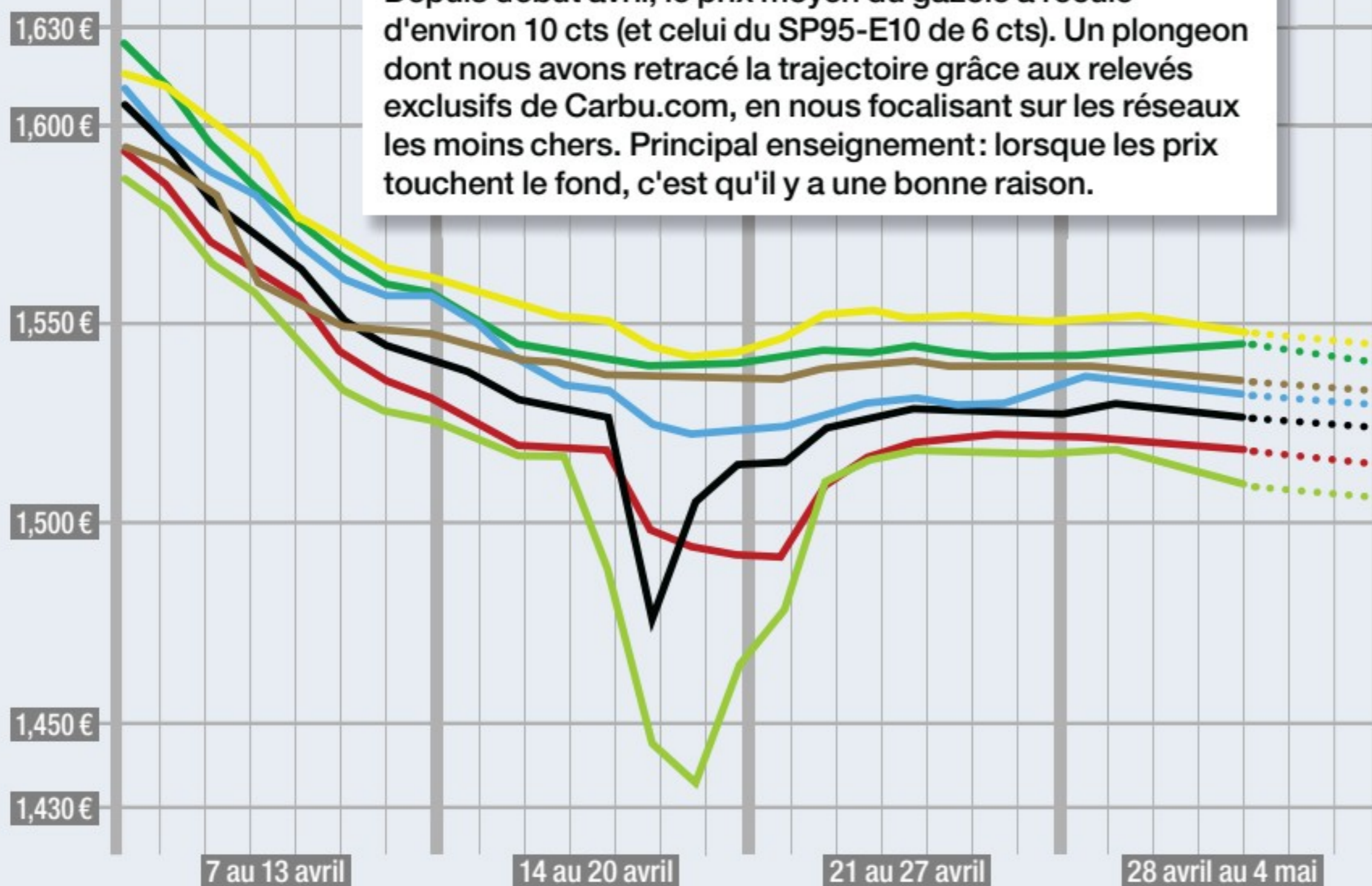
La rédaction



Cartes grises. Et de cinq ! Après la Bretagne, le Centre-Val de Loire, le Grand Est et la Normandie, la Bourgogne-Franche-Comté s'apprête à fixer le tarif du cheval fiscal au maximum du plafond légal : soit 60 € dès le 1^{er} juillet ! **Prime CEE.** Toyota propose à son tour aux acheteurs de ses électriques une prime cumulée avec le bonus, financée par les certificats d'économies d'énergie*. Montants : pour

L'effet "waouh" des opérations prix coûtant

Prix du gazole



Une tendance générale... Au sein de chaque groupe, nous n'avons considéré que le réseau comptant le plus de stations dans notre panel. Sachant que les variantes Contact, Drive et Express suivent, à quelques dixièmes de centime près, des courbes similaires. Sans surprise, les enseignes "discount" ont toutes joué le jeu de la baisse, amorcée au début du mois dernier. Et toutes affichent, depuis mi-avril, un litre de gazole sous les 1,55 € en moyenne et un SP95-E10 sous les 1,65 €.

... et des nuances. En observant l'évolution des prix pratiqués par chaque réseau (hors autoroutes), on constate que l'évolution à la baisse, mais aussi à la hausse, est légèrement moins marquée chez Auchan, Total Access,

Carrefour Market et Esso Express. A contrario, chez les trois autres, les variations sont plus franches... surtout certains week-ends.

Sacrées opérations "prix coûtant"! Selon une idée reçue, l'impact du "prix coûtant" serait limité à 1 ou 2 centimes, tant la marge des distributeurs serait faible. Sauf qu'à y regarder de plus près, lorsque Intermarché et, surtout, E.Leclerc proposent un week-end à prix coûtant, l'effet est spectaculaire, y compris quelques jours avant et quelques jours après: jusqu'à 9 centimes par litre de gagnés, en moyenne, au plus bas de l'offre! Autre détail intéressant: ce genre d'opération coup de poing incite, par ricochet, certains concurrents à modérer, eux aussi, leurs prix en fin de semaine, Super U en tête.



Les enseignes les moins chères

Ce palmarès exclusif est basé sur les relevés de prix du 2 mai 2025 fournis par Carbu.com. N'y figurent que les enseignes principales de chaque distributeur.

Rang	Enseigne	Gazole	SP95-E10
1 ^{er}	E.Leclerc	1,516 €	1,619 €
2 ^e	Super U	1,519 €	1,625 €
3 ^e	Intermarché	1,530 €	1,630 €
4 ^e	Auchan	1,534 €	1,632 €
5 ^e	Total Access	1,536 €	1,640 €
6 ^e	Carrefour Market	1,545 €	1,652 €
7 ^e	Esso Express	1,549 €	1,654 €

Et sur autoroute, qui a la main la moins lourde ?

1 ^{er}	Fulli	1,618 €	1,732 €
2 ^e	E.Leclerc	1,646 €	1,754 €
3 ^e	Esso	1,698 €	1,810 €

■ Le jeu des chaises musicales entre les rois du discount est relativement immuable. Comme vous pouvez le constater une semaine sur deux dans *Auto Plus*, le peloton change peu. Avec en tête, E.Leclerc, Super U (qui passe régulièrement devant si l'on considère les seuls Hyper U), Intermarché, Auchan, mais aussi Total Access, seul pétrolier avec Esso à se glisser dans le palmarès. Sans oublier les enseignes moins répandues, absentes ici, mais qui ne démeritent pas, comme Casino ou encore Netto.

■ Sur autoroute, comptez minimum 10 à 15 cts/l de plus pour le gazole, voire, 20 à 25 cts chez les Avia, Eni et Shell. Si vous êtes obligé de ravitailler et que vous en croisez une, privilégiez les Fulli (sur l'axe Paris-Lyon essentiellement), E.Leclerc, Esso et, sur voies rapides, les Total Access.

LA QUESTION INATTENDUE

Dans quel département trouve-t-on le plus de Renault 5 E-Tech ?



Les 10000 Renault 5 E-Tech (déjà) immatriculées ne sont pas équitablement réparties sur le territoire. Alors qu'on en dénombre 406 dans les Bouches-du-Rhône, 383 dans le Rhône et 319 dans les Hauts-de-Seine (soit le podium), elles ne sont qu'une douzaine en Ariège et en Lozère, 14 dans les Ardennes ou encore 15 dans l'Indre. Cela étant, d'un point de vue régional, c'est bien l'Île-de-France qui en accueille le plus, avec 17 % du parc.

AAA-Data

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

CABINES La journée de la semaine



GIRONDE (33)

A630, PR 10+700, Eysines (Lormont vers Mérignac), 90 km/h. Le radar autonome est installé sur la rocade extérieure au niveau de la sortie 7. 44°52'46.0"N 0°37'41.2"W



HAUTE-SAVOIE (74)

RD1005, PR 24+770, Thonon-les-Bains (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome a pris place au niveau de l'échangeur avec la D32 vers Publier. 46°22'50.9"N 6°30'32.3"E



SEINE-ET-MARNE (77)

A4, PR 27+170, Bussy-Saint-Georges (Paris vers province), 90 km/h. Le radar de chantier surveille la zone de travaux au niveau de l'aire de repos de Ferrières-en-Brie. 48°49'45.8"N 2°44'37.7"E



ESSONNE (91)

RD31, PR 32+550, Yerres (dans les deux sens), 30 km/h. Surprise! Un radar urbain est désormais positionné devant le cinéma Paradiso. 48°42'55.1"N 2°29'24.5"E

SIGNELEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

une voiture, 328 € pour les particuliers et jusqu'à 496 € pour les pros; pour un utilitaire, respectivement 2536 € et 4200 €. **Plongeon.** Si les ventes de voitures neuves ont bu la tasse au premier trimestre en France (- 7,8%), elles coulent en Russie avec un recul de 26% (dont - 45% sur le seul mois de mars).

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT



HD-123-LM 55


ILLUSTRATION **Auto Plus**

RENAULT CLIO

En Bref

Lancement: premier semestre 2026

Longueur: 4,10 m environ

Moteurs essence: 115 et 140 ch

GPL: 140 ch

Hybride simple: 160 ch

Tarif: à partir de 21 000 €*


La Renault **Clio sixième du nom**, qui restera fidèle aux motorisations thermiques, rompra clairement avec l'actuelle en matière de design. Elle s'inspirera du concept Emblème, avec des optiques très effilées, d'inédits feux de jour en losange stylisé, et une calandre réinventée.

Stratégies décalées pour

Au cours des deux prochaines années, ces deux citadines stars vont être renouvelées. Très attendues, ces illustres rivales auraient dû prendre des chemins différents – la Clio restant thermique, la 208 devenant strictement électrique. Mais, finalement, elles devraient continuer à s'affronter. Voici pourquoi.

Cela fait trente-cinq ans que cela dure, et même plus. Depuis la naissance de la Clio en 1990, qui succédait à la Supercin (déjà rivale de la 205, sortie en 1982), les deux citadines françaises se livrent une lutte sans merci pour dominer leur catégorie mais aussi pour obte-

nir la première place des meilleures ventes en France (tous segments confondus). Et si, au fil des ans, à l'inverse de la Renault Clio, la Peugeot a adopté différentes appellations (205, 206, 207, et 208 depuis 2012), cela n'a rien changé à leur rivalité, qui n'a jamais cessé. Pourtant, avec les futures générations qui

se profilent à horizon 2026-2027, leur histoire commune aurait dû s'arrêter là. En effet, sur les modèles actuels – sortis en 2019 –, les deux constructeurs français avaient déjà pris des options différentes. Un design conservateur pour la Clio 5 (très – trop – semblable à la "4") et une révolution esthétique

pour la 208 "2". Mais surtout, chez Renault, on restait fidèle aux motorisations thermiques (avec, certes, de l'hybridation), quand, chez Peugeot, on franchissait un cap en proposant la citadine à la fois en thermique et en 100% électrique.

Changement de paradigme chez Peugeot

Pour leurs remplaçantes respectives, la feuille de route était assez claire. Chez Renault, on avait choisi une stratégie dite "dérisquée", en jouant sur deux tableaux, avec la R5 E-Tech dans

PEUGEOT 208

En Bref

Lancement: 2027 (en électrique)

Longueur: 4,05 m environ

Moteurs électriques: de 120 à 280 ch*
(batteries de 40 ou 55 kWh)

Hybrides simples: 110 et 145 ch (48 V)

Tarif: à partir de 23 000 €* (en hybride)

ILLUSTRATION **Auto Plus**



La Peugeot 208 de troisième génération ne sera disponible qu'en 100 % électrique à sa sortie. Elle se remarquera par sa calandre pleine surmontée d'un fin bandeau s'étirant sur toute la largeur et englobant un logo rétroéclairé, des optiques affinées et des griffes rétrécies.

le futur duel au sommet

le rôle de la citadine 100 % électrique et la future Clio 6 pour continuer à proposer une offre thermique et hybride. Chez Peugeot, jusqu'à récemment, on avait radicalement tranché: la future 208 serait exclusivement électrique! Ainsi, le match entre les deux historiques "meilleures ennemies" aurait dû prendre fin (la R5 devenant la vraie rivale de la prochaine 208). Or, le départ du big boss du groupe Stellantis, Carlos Tavares, l'arrivée en février dernier d'un nouveau patron à la tête de la marque au lion, Alain Favey, ainsi que

le ralentissement des ventes de véhicules "à piles", semblent avoir provoqué un revirement de situation... Et, d'après nos informations exclusives, l'avenir de la troisième génération de la citadine aurait été reconsidéré. En effet, si, dans un premier temps, elle verra bien le jour en pure électrique uniquement, elle devrait, à terme, profiter de motorisations hybrides. Mais ce sera à une plus longue échéance. Car si la plate-forme STLA Small qu'elle inaugurerait est multi-énergie, la 208 n'a toutefois pas été conçue pour intégrer un mo-

teur thermique et tous les éléments qui y sont liés (système de refroidissement, échappement, réservoir, etc.). Des modifications structurelles seront donc nécessaires et devraient prendre du temps... C'est pourquoi l'actuel modèle perdurera encore plusieurs années en proposant des blocs essence hybrides, avec un éventuel restylage à la clé.

Rupture sur le plan technique

Ces contraintes font que la nouvelle Lionne devrait arriver avec un certain décalage par rapport à la Clio, qui, elle,

en est déjà à la phase des tests routiers... Une chose est sûre, ces deux nouveautés représenteront une vraie rupture avec les versions actuelles. Certes, la Clio conservera la même plate-forme (CMF-B), mais elle profitera de nombreuses évolutions, notamment au niveau des motorisations. Elle adoptera des blocs inaugurés par le Dacia Bigster, comme le quatre cylindres 1.8 full hybrid, dont la puissance sera portée à 160 ch (155 ch sur le Dacia), ainsi que l'Eco-G 140 (à bicarburation essence/GPL). L'offre sera >>>

D'une longueur accrue de 5 cm (à 4,10 m), la Clio 6 se dotera de lignes plus tendues et d'une silhouette plus élancée. La poupe, retravaillée, s'ornera de feux plus fins et de plis très marqués (comme sur les flancs d'ailleurs). Et les poignées des portes arrière devraient rester dissimulées dans les montants.

ILLUSTRATION **Auto Plus**



RENAULT CLIO

» complétée par le 1.2 TCE à hybridation 48 V déclinée en 115 et 140 ch. Enfin, le diesel disparaîtra définitivement. Comme évoqué plus haut, la 208, elle, bénéficiera d'une plate-forme entièrement nouvelle (STLA Small), et débutera sa nouvelle vie en électrique avec différentes puissances au choix (de 120 à 280 ch, d'après nos estimations) et des batteries LFP de 40 et 55 kWh, moins coûteuses que les actuelles NMC. A noter, le nouveau boss de Peugeot a confirmé une version GTI de l'actuelle e-208 (elle devrait être présentée d'ici à fin 2025) et il y a donc fort à parier qu'il en existera une aussi sur la prochaine génération. Côté design, la Clio 6 se démarquera profondément de sa devancière, qui avait tout de même gagné en look lors de

Cet habitacle est celui du concept Emblème, dévoilé il y a peu par Renault. Son architecture marque une rupture par rapport aux derniers modèles de la marque, avec cet écran qui s'étend sur toute la planche de bord, et ce volant inédit. La Clio 6 héritera-t-elle de certains de ces éléments ou adoptera-t-elle (pour des raisons de coûts) l'instrumentation de la R5 E-Tech ?



son restylage en 2023. Elle inaugurera un nouveau style pour la marque, inspiré du concept Emblème présenté au Mondial 2024, avec notamment un soin tout particulier apporté à l'aéro-

dynamisme. Son gabarit devrait passer de 4,05 m à 4,10 m, ce qui favoriserait l'espace à l'arrière et le volume du coffre. La planche de bord sera aussi complètement revue. Sera-t-elle calquée sur

celle de la R5 ou empruntera-t-elle des éléments du concept Emblème (voir photo ci-dessus) ? Pour le savoir, il faudra patienter jusqu'à sa présentation officielle au salon de Munich (du

ILLUSTRATION **Auto Plus**

A l'arrière, la future 208 affichera plus de caractère, avec un bandeau élargi qui reprend les formes géométriques et le lettrage illuminé du concept Inception, tout en conservant les griffes horizontales du modèle actuel. Dans un souci d'efficacité, les poignées des portes devraient être affleurantes.



PEUGEOT 208



Cette illustration donne une idée de ce à quoi pourrait ressembler la planche de bord de la future 208, équipée de l'Hypersquare. Ce volant rectangulaire basé sur la technologie "steer-by-wire" (sans liaison mécanique), apparu pour la première fois sur le concept Inception, représente une vraie révolution. Mais il se pourrait qu'il ne soit disponible qu'en option sur la 208 de série.

déjà annoncé (voir Auto Plus n° 1903), le spectacle tournera autour de ce fameux volant rectangulaire Hypersquare qui, au-delà de sa forme atypique, se caractérise par son absence de liaison mécanique ("steer-by-wire"). Mais, là encore, d'après nos sources, Peugeot devrait se montrer prudent en proposant cette innovation seulement en option sur les versions les plus hautes. La 208 devrait donc s'équiper d'un i-Cockpit, certes de nouvelle génération, mais avec un petit volant "rond", évolution de l'actuel... Enfin, si d'autres contretemps ne viennent pas encore perturber son développement, la 208 de troisième génération sera dévoilée au Mondial en octobre 2026, et sortira de l'usine de Saragosse (en Espagne) en 2027. ■

9 au 14 septembre 2025). Elle entrera ensuite en production dans l'usine de Bursa, en Turquie, pour une arrivée dans les concessions au premier semestre 2026.

La 208 de troisième génération profitera également d'une refonte esthétique. Elle devrait ainsi se départir de ses imposantes griffes lumineuses sur le bouclier (apparues lors de son

restylage en 2023), qui se feront plus discrètes dans un bandeau vitré au-dessus d'une calandre désormais pleine (sur le modèle 100% électrique). A bord, comme nous vous l'avions



Le style Jeep est respecté, même si une pointe d'originalité touche la partie arrière. Le Compass se place entre le Renegade et le futur Wagoneer S.

PHOTOS: F. GROUT

COMPASS: L'ANTI-PEUGEOT 3008 DE JEEP

Du style et des watts

La troisième génération de Jeep Compass reprend la plate-forme et la structure de gamme du Peugeot 3008. Ce qui signifie électrification et abandon du diesel.

Produit dans l'usine italienne de Melfi, le nouveau Compass sera d'abord lancé en Europe, puis tentera sa chance outre-Atlantique en 2026. Sur le plan du style, on retrouve les fondamentaux de la marque: calandre à sept fentes (plus basse et, ici, pleine), arches de roue carrées et ceinture de caisse haute. Mais la surprise

vient de l'arrière, avec un volet de coffre redessiné, traversé par un bandeau de leds et un logo Jeep rétro-éclairé.

Il sera aussi 100% électrique
Côté technique, le Compass à batteries proposera trois versions: 213 ou 231 ch en deux roues motrices (traction) et 375 ch en transmission intégrale (à deux moteurs). Deux capacités de batterie seront disponibles (74 et 98 kWh), promettant environ 500 km d'autonomie avec la première et jusqu'à 650 km théoriques avec la seconde. La recharge sera assurée par un chargeur embarqué de 22 kW et pourra grimper jusqu'à 160 kW en pic en courant continu. Pour compléter l'offre, le Compass



existera aussi en versions hybride 48 V (145 ch) et hybride rechargeable (195 ch), cette dernière pouvant parcourir environ 80 km en 100% électrique. Au lancement, seules les versions hybride 48 V et électrique à petite batterie seront proposées.

En Bref

Lancement: automne 2025

Longueur: 4,55 m

Moteurs essence:

145 et 195 ch (hybride 48 V et hybride rechargeable)

Moteurs électriques:

de 213 à 375 ch

Tarif: de 43 000 à 59 000 €*

*Estimation Auto Plus.

L'actuel Jeep Compass



PHOTOS: JEEP



La planche de bord est plutôt réussie, avec un style propre à Jeep et des écrans de taille convenable (10"/25 cm et 16"/40,6 cm). Les rangements sont nombreux.



L'habitabilité aux places arrière progresse par rapport à celle du Compass actuel. Avec 550 dm³, le volume du coffre se situe dans la bonne moyenne du segment.



Et aussi...

Vous pouvez réserver votre R5 Turbo 3E!

Renault a ouvert les commandes de sa "mini-supercar" électrique de 540 ch. En dépit d'un acompte de 50 000 € nécessaire pour réserver l'un des 1 980 exemplaires numérotés, assemblés chez Alpine, des centaines d'acheteurs se sont manifestés en quelques heures. Le prix de lancement est fixé à 155 000 €. Un tarif qui ne comprend ni les options, ni les nombreuses possibilités de personnalisation. Premières livraisons attendues en 2027.



A. SAUNIER

Alfa Romeo Junior: série spéciale Intensa

Positionnée au sommet de la gamme, cette série spéciale est proposée aussi bien en hybride qu'en électrique. Elle se distingue notamment par des jantes spécifiques de 18" ainsi que par des sièges et un tableau de bord habillés d'Alcantara. Deux teintes sont disponibles: noir ou rouge. Les prix débutent à 35 500 €.



ALFA ROMEO

La Citroën C4 devient "Collection"

Basée sur la finition de milieu de gamme Plus, cette série spéciale s'enrichit du GPS, de compteurs numériques (7"/18 cm), de vitres arrière surteintées et de l'accès sans clé, moyennant un surcoût de 2 000 €. Elle se distingue aussi par des jantes spécifiques de 18", un toit noir et des inserts rouges en bas du bouclier. Citroën la propose en hybride de 145 ch (à partir de 33 100 €) ou en électrique de 156 ch.



CITROËN

UNE LÉGENDE FRANÇAISE



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

EN VENTE ACTUELLEMENT

5 mois OFFERTS
sur votre abonnement

+ 1 montre
EN CADEAU



M040 # D1670132

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⁽¹⁾.

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 3€** le premier mois puis 8€/mois au lieu de 15,59€*.
Résiliable sans frais à tout moment⁽²⁾.

"Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04€) et du site internet (26€). (1) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date 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. (2) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1^{er} mois, je serai prélevé de 8 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceab@kiosquemag.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, 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



Y. LEFEBVRE

P. 24, LE COMPARATIF DES NOUVEAUX SUV COMPACTS : quel est le meilleur parmi les **Dacia Bigster**, **Nissan Qashqai**, **Opel Grandland**, **Peugeot 3008**, **Renault Symbioz** et **Volkswagen Tiguan** ?

◀ P. 32, ESSAI PANORAMIQUE : le **Skoda Enyaq** arbore un tout nouveau visage.

P. 36, DOSSIER GARANTIES CONSTRUCTEUR : couverture de base, extensions payantes ou incluses dans l'entretien... Qui en offre le plus parmi **41 marques** ?

P. 40, ESSAIS : **Mazda CX-60**, le diesel fait de la résistance.

P. 42, TEST LECTEURS : vous avez essayé le **Renault Captur** restylé.

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

189 cm

profondeur maxi du coffre



Dacia Bigster

CH. ALBA

Avec le Bigster, Dacia débarque enfin sur le segment des SUV compacts. Dans ce numéro, nous le confrontons à ses principaux rivaux (voir p. 24). Mais son gabarit plutôt généreux (4,57 m de long) lui permet-il de charger facilement des objets encombrants ? Avec une profondeur maximale de coffre (une fois la banquette rabattue) de 189 cm, la réponse est clairement oui. Le Bigster domine largement sa catégorie, en offrant 7 cm de plus que les précédents champions que sont les jumeaux Suzuki Across et Toyota Rav4 (2^e avec 182 cm). Et il affiche presque 10 cm de plus que les Lynk&Co 01, MG EHS et Volkswagen Tiguan, qui occupent la troisième marche du podium avec 180 cm. Chez les français, le Renault Arkana mène la danse avec 177 cm (6^e), devant le Peugeot 408 (11^e avec 173 cm) et le Citroën C5 Aircross, futur retraité qui pointe à la 16^e place (171 cm). Vu la richesse de la catégorie, bon nombre de stars n'accèdent pas à ce top 20, comme les Renault Austral (169 cm) et Peugeot 3008 (167 cm).

Vincent Desmonts



N. SOLER

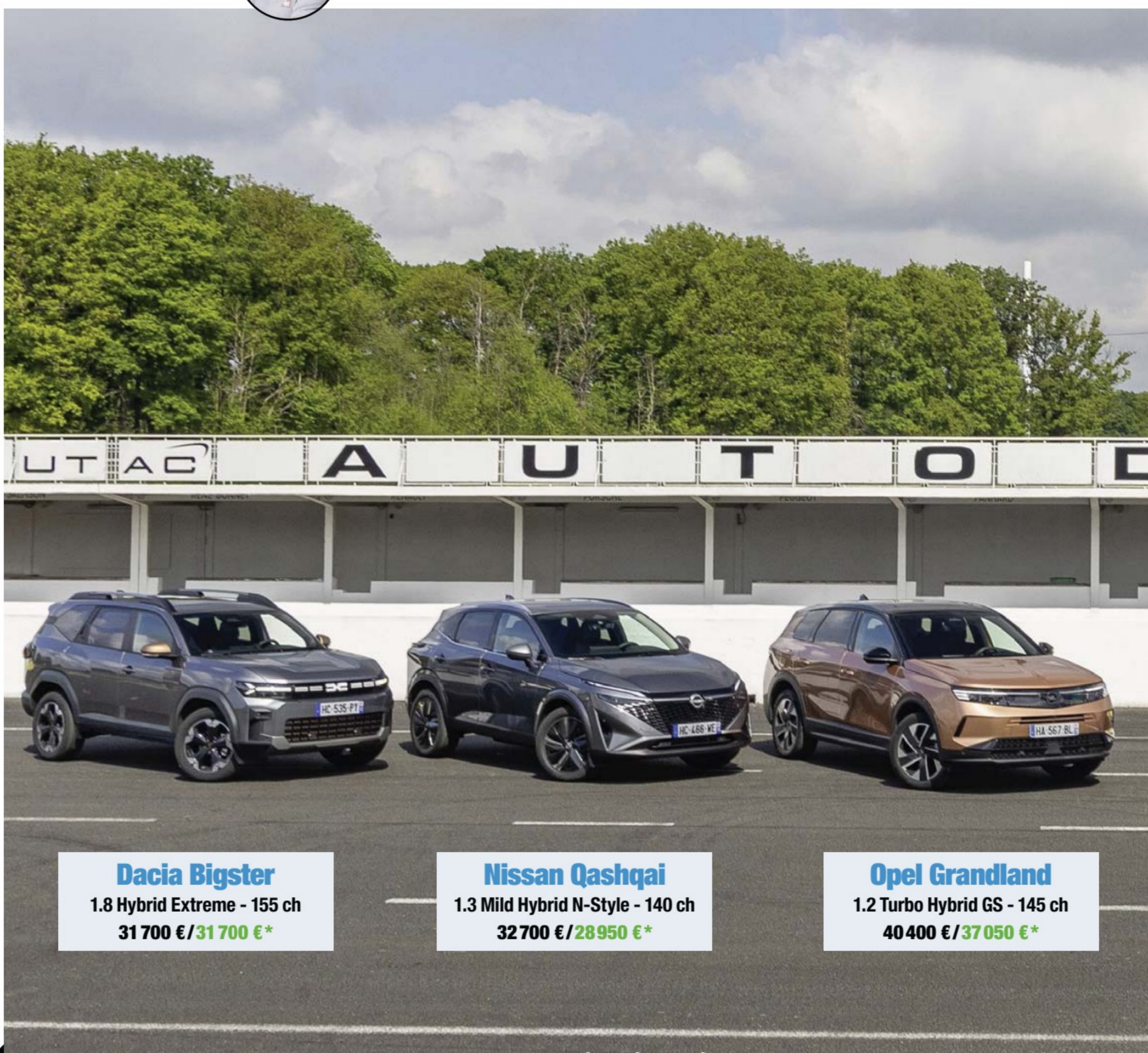
TOP 20

Le Dacia Bigster face à ses rivaux

Profondeur maxi du coffre (en cm)

1 ^{er}	Dacia Bigster	189
2 ^e	Suzuki Across/Toyota Rav4	182
3 ^e	Lynk&Co 01	180
3 ^e ex aequo	MG EHS	180
3 ^e ex aequo	Volkswagen Tiguan	180
6 ^e	Ford Kuga	177
6 ^e ex aequo	Renault Arkana	177
8 ^e	Hyundai Tucson	175
8 ^e ex aequo	Skoda Elroq	175
10 ^e	Honda ZR-V	174
11 ^e	Kia Sportage	173
11 ^e ex aequo	Peugeot 408	173
13 ^e	BMW X1	172
13 ^e ex aequo	Cupra Terramar	172
13 ^e ex aequo	Opel Grandland	172
16 ^e	Citroën C5 Aircross	171
16 ^e ex aequo	Mitsubishi Eclipse Cross	171
18 ^e	BMW X2	170
18 ^e ex aequo	Smart #3	170
18 ^e ex aequo	Volvo XC40/EX40/EC40	170

◀ Avec 170 cm, les BMW X2, Smart #3 et Volvo XC40 terminent en bas de tableau mais conservent une belle longueur de chargement dans la catégorie.

**Dacia Bigster**

1.8 Hybrid Extreme - 155 ch

31 700 € / 31 700 €*

Nissan Qashqai

1.3 Mild Hybrid N-Style - 140 ch

32 700 € / 28 950 €*

Opel Grandland

1.2 Turbo Hybrid GS - 145 ch

40 400 € / 37 050 €*

SUV COMPACTS : SIX NOUVEAUTÉS À L'ÉPREUVE

Dacia Bigster : vraiment

Après le renouvellement des Peugeot 3008 et Volkswagen Tiguan, le lancement de l'inédit Renault Symbioz et le restylage du Nissan Qashqai, c'est au tour des nouveaux Dacia Bigster et Opel Grandland d'entrer en scène.

Tous proposent une motorisation hybride (légère ou autorechargeable), mais ne boitent pas toujours dans la même catégorie de prix. Avant remises et application du malus, l'écart séparant le plus abordable (Bigster) du plus onéreux (Tiguan) s'établit à 12 700 € ! Mais la partie n'est pas gagnée d'avance pour le nouveau fer de lance de Dacia, dont l'image reste à construire...

Plus disputée que jamais, la catégorie des SUV compacts est aujourd'hui investie par un constructeur inexpérimenté à ce niveau de gamme : Dacia ! Oubliée, cette bonne vieille Logan à 7 990 €, aussi boute-en-train qu'un ex-agent de la Securitate roumaine. Le nouveau Bigster, au design avenant, au contenu technologique de pointe et à l'équipement



Peugeot 3008

1.2 Hybrid GT - 145 ch

43 800 € / 41 000 €*

Renault Symbioz

1.6 E-Tech Iconic - 145 ch

38 400 € / 36 100 €*

Volkswagen Tiguan

1.5 eTSI DSG7 VW Edition - 131 ch

44 400 € / 42 700 €*

t à la hauteur ?

dernier cri, a opté pour l'épate et l'opulence. Son prix n'a d'ailleurs plus grand-chose de "discount" : 31 700 €* pour les finitions haut de gamme Extreme ou Journey. Cher pour une Dacia, mais encore attractif pour un spacieux crossover full hybride de 4,57 m et 155 ch. Faut-il pour autant se précipiter chez le concessionnaire ? Les concurrents opposent en tout cas un atout de taille :

une image solidement établie à ce niveau de gamme. De plus, à l'inverse du Bigster, ils font tous chauffer la machine à ristournes.

Gros prix, gros rabais ?

A commencer par Nissan, dont le Qashqai, récemment restylé, agite une série limitée N-Style à 28 950 €, mue par le 1.3 Mild Hybrid de 140 ch. Du "matériel" japonais (mais "made in

UK") plus accessible que du franco-roumain. Pas banal ! Pousser le curseur à 36 100 €* (6% de remise) permet d'obtenir le plus abordable rival français du Bigster : le jeune et distingué Renault Symbioz E-Tech 145 Iconic. Toujours une bonne affaire dans la catégorie, mais, moyennant 1 000 € de plus (déjà 9% de rabais !), Opel dégage son inédit Grandland

GS 1.2 Hybrid 145, cousin – plus grand et moins cher – du Peugeot 3008 pareillement motorisé. Facturé 41 000 €* en finition GT, alors qu'il profite de 7% de remise, le premium "à la française" se heurte surtout au Volkswagen Tiguan 1.5 eTSI de 131 ch VW Edition, servi par une ristourne de 3 500 € (42 700 €*) et dont la légendaire homogénéité pourrait, ici, en surprendre plus d'un. ■

PHOTOS: N. SOLER



DACIA BIGSTER
Sans le qualifier de dynamique, le Bigster 1.8 Hybrid s'en sort plutôt bien avec son châssis neutre et ses bonnes reprises.

CONDUITE Bigster, la "big" surprise !

Dans un mouchoir de poche, nos six prétendants ! Aucun ne se démarque vraiment sur le plan dynamique. Bonnes performances d'un côté, bon châssis de l'autre : à chacun sa religion...

1^{er} - Dacia Bigster

Du brio en reprises (malgré les hésitations de la boîte multimode), un châssis équilibré (mais trépidant) et une direction correctement calibrée : le Bigster 1.8 Hybrid n'a rien d'un loukoum. Attention, en revanche, au manque de maintien des sièges sur longues distances comme aux agaçants bruits d'air.

2^e - Nissan Qashqai

Le seul de nos six prétendants avec boîte manuelle n'est pas déplaisant à conduire en dépit de rapports finaux peu favorables aux reprises (5^e/6^e trop longs). On apprécie surtout son agréable jeu de jambes et sa direction bien calibrée. Un SUV homogène.

2^e ex æ - Opel Grandland

Plus agile et mieux guidé que le 3008 dont il dérive, le Grandland est aussi plus re-

muant. On se plaindra surtout des sons émis par sa mécanique hybride et de son manque de tonus en reprises.

2^e ex æ - Peugeot 3008

Comme chez Opel, les sifflements et chouinements de la boîte électrifiée agacent, en ville notamment. Les bruits d'air sont en revanche bien maîtrisés. Mieux loti en reprises, le lourd 3008 souffre d'un comportement franchement pataud.

2^e ex æ - Renault Symbioz

Agile, le Symbioz est hélas à la traîne côté "perfs". Il pâtit surtout d'une boîte lente, qui emballe régulièrement et bruyamment le moteur. Comme chez Dacia, un mode B permet d'augmenter la puissance du frein régénératif pour recharger la petite batterie.

6^e - Volkswagen Tiguan

Les 131 ch et 220 Nm sont à la peine pour mouvoir les 1 588 kg du Tiguan. Un poids que l'on ressent également dans certains virages pris avec zèle. Très bons sièges en revanche. Le top sur longues distances ! ■

NISSAN QASHQAI



Hormis en ville, où son important rayon de braquage et sa boîte manuelle fatiguent, le Qashqai assure côté agrément.

OPEL GRANDLAND



Avec ses réglages plus "sportifs", le Grandland amuse davantage que son cousin le 3008 sur les petites routes. Mais quelle fermeté !

PEUGEOT 3008



Douillet, mais pataud dans les virages, le français exploite mieux ses 145 ch en reprises que son alter ego de chez Opel.

RENAULT SYMBIOZ



Le comportement alerte et équilibré du Symbioz séduit davantage que sa mécanique hybride bruyante et sa boîte multimode hésitante.

VOLKSWAGEN TIGUAN



Absence totale de dynamisme chez ce Tiguan de 131 ch ! Pour autant, sa conduite n'a rien de désagréable. Qui va piano va sano !

À LA LOUPE	Dacia Bigster	Nissan Qashqai	Opel Grandland	Peugeot 3008	Renault Symbioz	Volkswagen Tiguan
Agrément boîte de vitesses	■	■	■	■	■	■
Précision de la direction	■	■	■	■	■	■
Agrément du moteur	■	■	■	■	■	■
Capacités de reprises	■	■	■	■	■	■
Facilité à manœuvrer	■	■	■	■	■	■
Souplesse à basse vitesse	■	■	■	■	■	■

LES NOTES DU LABO	1 ^{er} Dacia Bigster	2 ^e Nissan Qashqai	2 ^e ex æ Opel Grandland	2 ^e ex æ Peugeot 3008	2 ^e ex æ Renault Symbioz	6 ^e Volkswagen Tiguan
Comportement/freinage	15	15	16	15	16	15
Agrément/performance	15	13	12	13	12	12
Total	30/40	28/40	28/40	28/40	28/40	27/40

J'ADHÈRE AU CLUB ET J'EN PROFITE

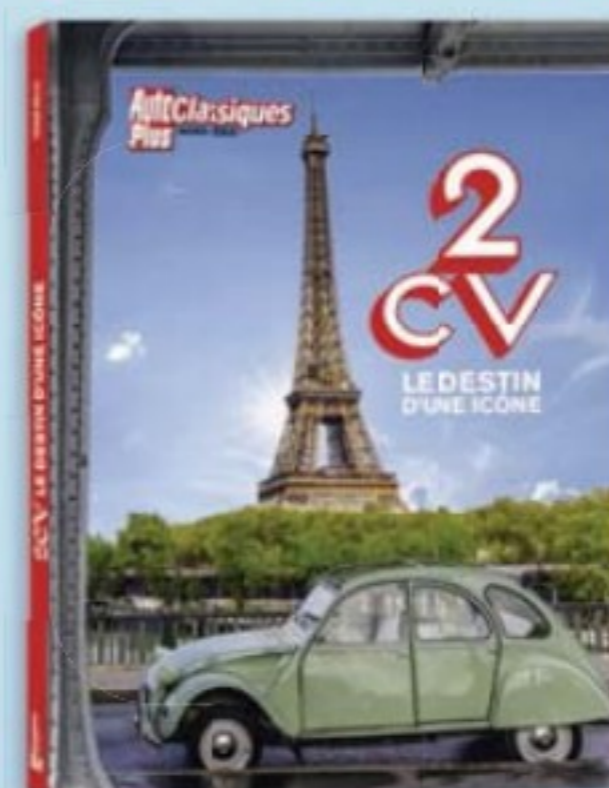
**+ DES ENTRÉES GRATUITES
À MES SALONS PRÉFÉRÉS**

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





DACIA BIGSTER

Logeable, pratique et bien équipé, le Bigster répond parfaitement aux besoins des familles. Mais on trouve plus confortable ailleurs...

VIE À BORD Le Tiguan toujours "number one"

Grosse domination du SUV Volkswagen à ce chapitre ! En effet, l'allemand ne souffre d'aucun défaut majeur à bord. Une cohérence rare dans cette catégorie, où le meilleur côtoie souvent le pire...

1^{er} - Volkswagen Tiguan

Spacieux et pourvu d'une immense soute à bagages, le Tiguan marie l'utile et l'agréable avec sa banquette coulissante, ses nombreux rangements et sa clim' à l'arrière. La finition léchée, le système multimédia convivial, l'excellente insonorisation comme le confort prévenant (roues de 17" chaussées de pneus à flancs hauts sur la finition VW Edition) lui font également gagner de précieux points.

2^e - Dacia Bigster

Principaux atouts du roumain : sa belle habitabilité (largeur aux coudes un peu juste malgré tout) et son coffre de jumbo-jet (625 dm³). Lumineux grâce au toit panoramique de série, l'habitacle manque hélas de

standing face à ses concurrents. Plastiques durs à tous les étages ! Les rangements, eux, sont nombreux et le système d'infodivertissement, très simple, se pilote sans prise de tête. En revanche, un amortissement moins trépidant serait le bienvenu.

2^e ex æ - Opel Grandland

10 cm plus long que son cousin badgé Peugeot, le Grandland propose à l'arrière davantage d'espace pour les jambes ainsi qu'un coffre plus volumineux. Sa présentation classique et ses matériaux moins chics sont compensés par une meilleure ergonomie (position des commandes de boîte et de clim'). Mais le système multimédia daté et l'amortissement ferme restent à corriger...

2^e ex æ - Peugeot 3008

Les superbes effets de style de la planche de bord, entièrement tactile, sont obtenus au détriment de l'accessibilité de certaines commandes. Vieillissant et confus, le sys-

tème d'infodivertissement est également à la traîne face à celui des Renault, Nissan et Volkswagen. La superbe finition et le confort moelleux aident à faire passer la pilule !

5^e - Nissan Qashqai

La planche de bord, très académique, ne provoque pas le coup de cœur... Mais les matériaux valorisants, les assemblages soignés et la bonne ergonomie générale (tip top, le système Google Maps !) donnent entière satisfaction. Les roues de 19", en revanche, dégradent le confort. L'espace pour les passagers et les bagages n'appelle pas de critiques.

6^e - Renault Symbioz

Habitabilité et coffre inférieurs à la moyenne, le Symbioz paye ici son lien de parenté avec le petit Captur, dont il recycle également la banquette coulissante et la planche de bord (avec l'excellent système Google). Finition très correcte dans l'ensemble, comme le confort, même avec les roues de 19".

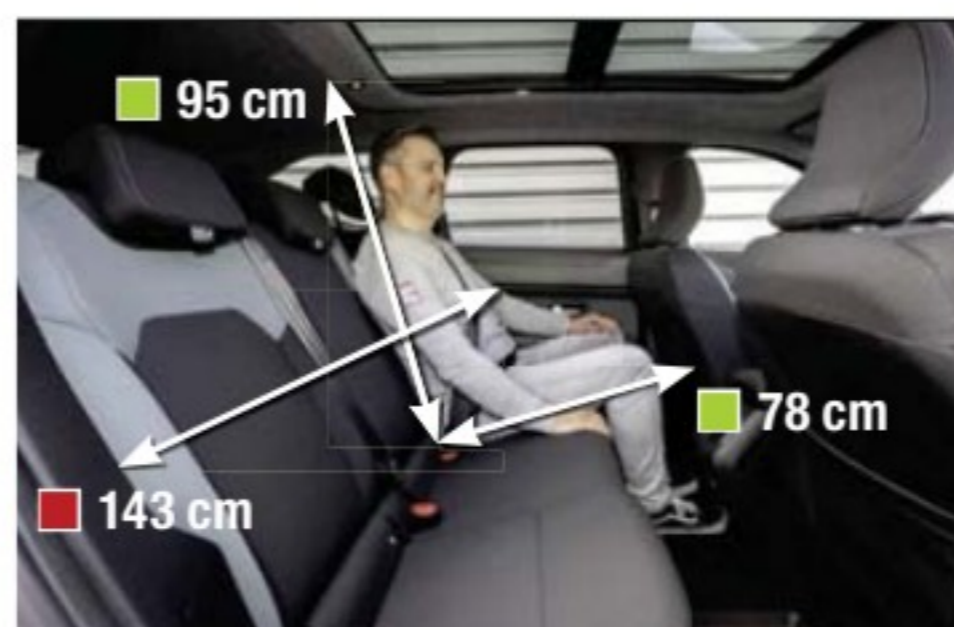
À LA LOUPE	VOLKSWAGEN TIGUAN	DACIA BIGSTER	OPEL GRANDLAND	PEUGEOT 3008	NISSAN QASHQAI	RENAULT SYMBIOZ
Installation des passagers	■	■	■	■	■	■
Simplicité des commandes	■	■	■	■	■	■
Fonctionnalité des sièges	■	■	■	■	■	■
Commodité de chargement	■	■	■	■	■	■
	1 ^{er}	2 ^e	2 ^e ex æ	2 ^e ex æ	5 ^e	6 ^e
LES NOTES DU LABO Auto Plus	VOLKSWAGEN TIGUAN	DACIA BIGSTER	OPEL GRANDLAND	PEUGEOT 3008	NISSAN QASHQAI	RENAULT SYMBIOZ
Confort/insonorisation	16	14	14	16	15	15
Habitabilité/coffre	15	15	12	11	10	7
Aspects pratiques	15	14	14	11	12	15
Présentation/finition	17	12	15	17	15	14
Total	63/80	55/80	55/80	55/80	52/80	51/80

VOLKSWAGEN TIGUAN



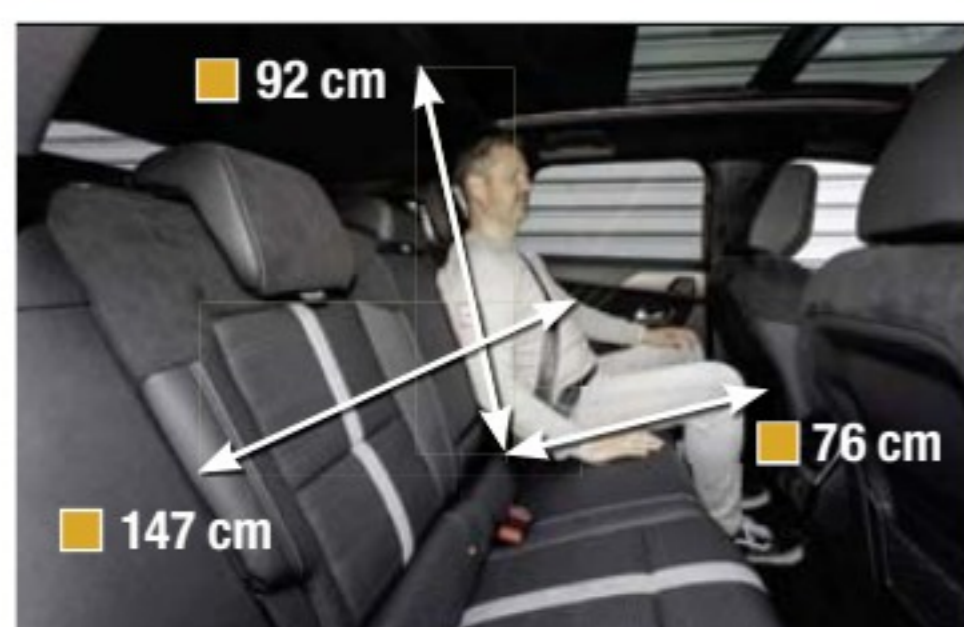
L'austérité reste de mise chez Volkswagen... Mais s'agissant du confort, de l'ergonomie, de la finition, du contenu "techno" ou de l'habitabilité, le Tiguan assure. Autre point fort : le volume de coffre. Selon la position de la banquette coulissante (de série), on obtient entre 590 et 730 dm³. Enorme !

DACIA BIGSTER



Trois adultes joueront des coudes pour s'installer à l'arrière. Les assises manquent en outre de maintien. Mais pour étendre les jambes, le Bigster est parfait. Le style agréable de la planche de bord contraste avec les plastiques durs et basiques. A 31 700 €, on peut commencer à faire la moue...

OPEL GRANDLAND



Moderne, mais sans verser dans le m'as-tu-vu, le nouveau Grandland ne cède pas au tout tactile... au bénéfice de l'ergonomie ! La finition, elle, souffle le chaud et le froid. Côté habitabilité, on reste ici dans la moyenne, alors que l'allemand est le plus long de nos six prétendants (4,65 m).

PEUGEOT 3008



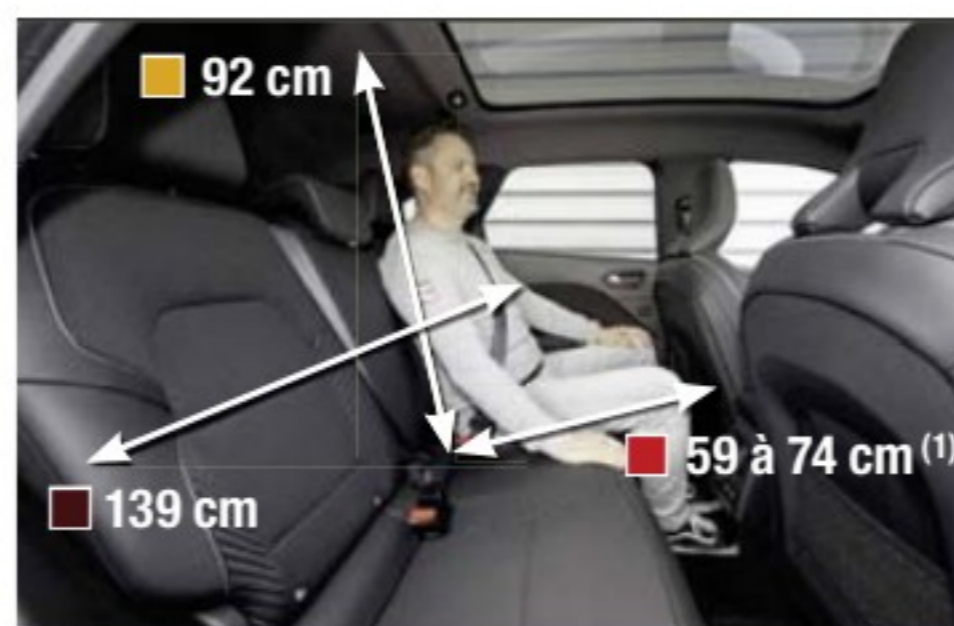
Le 3008 se démarque de ses camarades aussi bien en matière de style que de confort. Mais il serait temps que Peugeot planche sur un système d'infodivertissement digne de ce nom ! A l'arrière, l'espace limité pour les jambes est, en revanche, plus délicat à corriger.

NISSAN QASHQAI



La planche de bord du Qashqai restylé (c'était l'été dernier) ne diffère de celle de 2021 que dans le détail. Les deux écrans de 12,3"/31,2 cm font toutefois leur effet, à l'instar de la finition soignée. Court pour un compact (4,43 m), le SUV japonais n'est malheureusement pas un as de l'habitabilité.

RENAULT SYMBIOZ



Dérivé du Captur, le Symbioz en reprend la planche de bord, toutefois habillée de matériaux un peu plus chics. Le système Google, partagé avec Nissan, réjouit par sa réactivité et son ergonomie. On sourit un peu moins à l'arrière, faute de place, malgré la présence en série de la banquette coulissante.

PHOTOS: L. LACOSTE, N. SOLER

**DACIA BIGSTER**

Sobre, abordable et richement doté, le Bigster grimpe sur la première marche du podium. Mais le Qashqai avance aussi de sérieux arguments.

BUDGET Dacia rattrapé par Nissan

Vous imaginiez le Dacia Bigster imbattable? Erreur! Nissan casse en effet le prix de son Qashqai 1.3 Mild Hybrid N-Style: 500 exemplaires avec 5 800 € de remise jusqu'à fin juin!

1^{er} - Dacia Bigster

Le roumain parvient à se hisser en tête en combinant prix compétitif (sans remise) et faible consommation. Il se montre en outre généreux en finition Extreme. C'est le seul ici doté d'un toit ouvrant panoramique et de barres de toit modulables en série.

1^{er} ex æ - Nissan Qashqai

Le moins cher, c'est lui. Et pas qu'un peu: près de 2 800 €* de moins que la nouveauté de Dacia, qu'il nargue en dépit d'un malus de 2 049 €! Cerise sur le gâteau, sa dotation de série intègre la caméra 360° et Google Maps. Seul handicap: son manque de sobriété.

3^e - Renault Symbioz

Frugal (5,9 l/100 km), le Symbioz propose

également un équipement plus généreux que les trois SUV les plus chers de ce comparatif, tout en se maintenant aux alentours des 36 000 €*, grâce à une remise de 6 %.

4^e - Opel Grandland

Avec ses 9 % de remise, le nouveau cousin du 3008 est moins cher que ce dernier, mais aussi un peu moins doté. Attention, la politique des packs fait vite grimper la note.

5^e - Peugeot 3008

Chic et richement équipé, le 3008 vit hélas sur une autre planète en matière de tarifs. Même avec une remise de 7 %, cette sobre version Hybrid GT (seulement 6,2 l/100 km sur autoroute) réclame 41 000 €*. Ça pique!

6^e - Volkswagen Tiguan

Volkswagen, lanterne rouge du budget? Pas vraiment une surprise. Le Tiguan est en outre frappé de 1 761 € de malus à cause de son gros appétit. Belle dotation de série, en revanche, pour la finition VW Edition. ■

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • 6 Airbags (7 sur Qashqai et Tiguan) • Codes/phares et essuie-glaces auto. • Freinage d'urgence auto. • Lect. des panneaux • Régul. de vitesse adaptatif • Rétro int. jour/nuit auto.

Agrément: • Aide au station. AV/AR + cam. de recul⁽¹⁾ • Chargeur induction • Clé mains libres • Clim' auto. bizona (monozone sur Symbioz, trizone sur Tiguan) • Ecran tactile + GPS • Mirror Screen • Vitres AR surteintées, etc.

LES DIFFÉRENCES	Dacia Bigster	Nissan Qashqai	Renault Symbioz	Opel Grandland	Peugeot 3008	Volkswagen Tiguan
Banquette coulissante	Indisp.	Indisp.	Série	Indisp.	Indisp.	Série
Conduite semi-autonome	Indisp.	Indisp.	Indisp.	1 600 € ⁽²⁾	1 250 € ⁽²⁾	1 005 €
Hayon électrique	200 €	Indisp.	Série	2 700 € ⁽²⁾	Série	Série
Sièges AV + volant chauffants	300 €	Indisp.	Série	Série	Série	550 €
Surveillance d'angles morts	490 € ⁽²⁾	Série	Série	1 600 € ⁽²⁾	Série	Série
Toit ouvrant panoramique	Série	900 € ⁽³⁾	1 500 € ⁽⁴⁾	2 700 € ⁽²⁾	1 250 €	1 385 €

LES NOTES DU LABO Auto Plus	1 ^{er} Dacia Bigster	1 ^{er} ex æ Nissan Qashqai	3 ^e Renault Symbioz	4 ^e Opel Grandland	5 ^e Peugeot 3008	6 ^e Volkswagen Tiguan
Équipements de sécurité	12	13	13	13	13	13
Dotation de série/garantie	17	16	19	16	17	17
Consommation	15	11	15	11	13	9
Prix	16	20	10	9	3	1
Total	60/200	60/200	57/200	49/200	46/200	40/200

1. Vision 360° sur Qashqai et Symbioz. 2. Inclus dans un pack. 3. Toit fixe. 4. Toit fixe opacifiant (à cristaux liquides).

NISSAN QASHQAI

Présentation soignée et dotation irréprochable! Le nippon frappe d'autant plus fort qu'il est 2 800 € moins cher que le Bigster... Une affaire à saisir!

RENAULT SYMBIOZ

Economique à la pompe grâce à ses longues phases en électrique, et soutenu par un avantageux rapport prix/équipement, le Symbioz ménage le budget.

OPEL GRANDLAND

Un peu moins onéreux que le 3008, l'allemand oblige à passer par de coûteux packs pour profiter de la caméra 360° ou du très pratique hayon électrique...

PEUGEOT 3008

Belle générosité de la part du 3008. Mais nous n'en attendions pas moins d'un modèle à 41 000 €*... remise comprise! Folie des grandeurs?

VOLKSWAGEN TIGUAN

Certes hors de prix et fortement "malussé" (1 761 €), le Tiguan VW Edition bénéficie toutefois d'une remise de 3 500 € et d'une dotation de série plutôt généreuse.

Le classement final

Avec un rapport prix/équipement bien plus avantageux que chez leurs camarades, les Bigster et Qashqai survolent les débats. Mais ils ne pourraient pas se hisser aux avant-postes sans de réelles qualités dynamiques. A ce titre, on prendrait presque plus de plaisir au volant de ces deux-là qu'à celui du nonchalant (et trop onéreux) 3008. Le Symbioz, pour sa part, n'offre pas suffisamment d'espace à bord, alors que le Grandland secoue ses occupants. Le Tiguan ? Assurément le plus homogène. Mais à quel prix !

	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e
						
	Dacia Bigster 1.8 Hybrid Extreme - 155 ch 31 700 € / 31 700 €*	Nissan Qashqai 1.3 Mild Hybrid N-Style - 140 ch 32 700 € / 28 950 €*	Renault Symbioz 1.6 E-Tech Iconic - 145 ch 38 400 € / 36 100 €*	Opel Grandland 1.2 Turbo Hybrid GS - 145 ch 40 400 € / 37 050 €*	VW Tiguan 1.5 eTSI DSG7 VW Edition - 131 ch 44 400 € / 42 700 €*	Peugeot 3008 1.2 Hybrid GT - 145 ch 43 800 € / 41 000 €*
	Même si le Qashqai lui coupe l'herbe sous le pied côté budget, le Bigster reste une bonne affaire, sachant qu'il fait aussi preuve de sobriété à la pompe. Et nous ne l'attendions pas si performant ! Mais il gagnerait à progresser en matière de confort (amortissement, bruits d'air) pour permettre de mieux profiter de son bel espace intérieur.	Moins spacieux que le Bigster, mais plus abordable (merci la promotion du moment !), bien mieux fini, plus confortable et richement équipé (top, le système de navigation Google Maps), le Qashqai frappe très fort. Sa mécanique agréable est hélas desservie par une boîte manuelle à l'étagement bien trop long...	Si l'espace à vivre et le volume de coffre ne sont pas vos priorités, le Symbioz, agréablement présenté, confortable et fort bien équipé, est un modèle à prendre en considération. D'autant qu'il sait modérer sa consommation. Il faut toutefois se contenter d'un ensemble moteur/boîte limité en matière d'agrément.	Ce cousin du 3008 propose plus d'espace à l'arrière pour étendre les jambes et un coffre plus volumineux. Le Grandland s'avère aussi plus abordable (au prix de menus équipements en moins). Et son comportement est surtout plus agile. Au détriment du confort, hélas. C'est ferme... et sonore ! Tarif et consos ne sortent pas du lot.	Le Tiguan souffre d'un gros défaut : son prix. Même avec la remise de 3 500 €, cette version 1.5 eTSI VW Edition reste "hors sol". Dommage, car en dehors d'une mécanique un peu juste pour ses (presque) 1 600 kg, l'allemand assure. Habitabilité, modularité, confort, qualité de finition, équipement : il a tout bon !	Difficile de ne pas soupirer quand on compare le nouveau 3008 au précédent, bien plus agile et surtout plus plaisant à conduire. Très confortable, superbement présenté à bord, mais lourd, l'héritier doit aussi se contenter d'une mécanique terne et émettrice de bruits bizarres. Consommation raisonnable en contrepartie, mais au prix fort !

PHOTOS : N. SOLER



NOS MESURES	Dacia Bigster	Nissan Qashqai	Renault Symbioz	Opel Grandland	Volkswagen Tiguan	Peugeot 3008
Vitesse maxi	177 km/h	192 km/h	160 km/h	190 km/h	189 km/h	195 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s6	31s7	32s8	32s7	32s5	32s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive (4 ^e /5 ^e /6 ^e en BVM)	6s	7s8/10s6/14s4	7s6	7s3	7s8	6s9
Consommation moyenne	5,8 l/100 km	7,1 l/100 km	5,9 l/100 km	6,9 l/100 km	7,6 l/100 km	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/6,5/4,8 l/100 km	6,8/6,7/7,7 l/100 km	6/6,5/5,1 l/100 km	6,6/7,1/7 l/100 km	7,3/7,2/8,2 l/100 km	6/6,2/6,8 l/100 km
Autonomie	862 km	774 km	813 km	797 km	723 km	873 km
Poids	1 500 kg	1 435 kg	1 473 kg	1 675 kg	1 588 kg	1 663 kg
Diamètre de braquage	11,3 m	11,9 m	11,4 m	11,4 m	11,4 m	10,9 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	67 m	65 m	63 m	67 m	63 m
Volume de coffre	625 dm ³	508 dm ³	480/610 dm ³ (1)	555 dm ³	590/730 dm ³ (1)	520 dm ³



PHOTOS : L. LACOSTE

1. Banquette reculée/avancée.

LA TECHNIQUE	Dacia Bigster	Nissan Qashqai	Renault Symbioz	Opel Grandland	Volkswagen Tiguan	Peugeot 3008
Moteur essence	4 cylindres, 16S	4 cylindres, 16S + turbo	4 cylindres, 16S	3 cylindres, 12S + turbo	4 cylindres, 16S + turbo	3 cylindres, 12S + turbo
Hybridation	Moteur électr. 50 ch	Alternateur-démarrateur 12 V	Electr. 49 ch + alt. 24 ch	Moteur électr. 28 ch	Alternateur-démarrateur 48 V	Moteur électr. 28 ch
Cylindrée	1 793 cm ³	1 332 cm ³	1 598 cm ³	1 199 cm ³	1 498 cm ³	1 199 cm ³
Puissance fiscale	6 CV	7 CV	5 CV	7 CV	7 CV	7 CV
Puissance maxi combinée	155 ch à 5 300 tr/mn	140 ch à 5 500 tr/mn	145 ch à 5 600 tr/mn	145 ch à 5 500 tr/mn	131 ch à 5 000 tr/mn	145 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi combiné	172 Nm à 3 000 tr/mn	240 Nm à 1 650 tr/mn	250 Nm	230 Nm à 1 750 tr/mn	220 Nm à 1 500 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ / Bonus ou malus	104 g/km / 0 €	144 g/km / + 2 049 €	105 g/km / 0 €	124 g/km / + 280 €	142 g/km / + 1 761 €	124 g/km / + 280 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Auto., 4 + 2 vitesses	Manuelle, 6 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses	Auto., 6 vitesses	Auto., 7 vitesses	Auto., 6 vitesses
Pneus	215/60 R18	235/50 R19	225/55 R19	225/55 R19	215/65 R17	225/55 R19
Réservoir	50 litres	55 litres	42 litres	55 litres	55 litres	55 litres
Dimensions L x l x h, en m	4,57 x 1,82 x 1,72	4,43 x 1,84 x 1,63	4,42 x 1,80 x 1,58	4,65 x 1,91 x 1,67	4,54 x 1,86 x 1,66	4,55 x 1,90 x 1,65
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km	3 ans ou 100 000 km	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)



LES NOTES DU	Dacia Bigster	Nissan Qashqai	Renault Symbioz	Opel Grandland	Volkswagen Tiguan	Peugeot 3008
La conduite (sur 40)	30	28	28	28	27	28
La vie à bord (sur 80)	55	52	51	55	63	55
Le budget (sur 80)	60	60	57	49	40	46
	1 ^{er} 145/200	2 ^e 140/200	3 ^e 136/200	4 ^e 132/200	5 ^e 130/200	6 ^e 129/200



ÉLECTRIQUE

Skoda Enyaq

85 Plus 77 kWh - 286 ch

50 170 € / 41 700 €*


AU VOLANT DU SKODA ENYAQ RESTYLÉ

Bien plus qu'une alternative

Le premier modèle 100 % électrique de la marque, lancé en 2020, passe par la case restylage pour se rebooster face à une concurrence toujours plus affûtée. Voici tout ce qu'il faut savoir sur cette mise à jour.

A la différence d'autres, la marque tchèque se porte bien. En 2024, Skoda a enregistré de très bons résultats financiers, auxquels ont contribué les chiffres de ventes de l'Enyaq, notamment. L'an dernier, le SUV familial est entré dans le top 5 des modèles électriques les plus vendus en Europe ! Pour rester compétitif face à une concu-

rence à la pointe, l'Enyaq devait peaufiner quelques éléments. A commencer par son style : auparavant massif, l'avant adopte désormais les ultimes codes stylistiques de Skoda, inaugurés par l'Elroq, son petit frère récemment lancé. A l'arrière, les changements sont bien plus timides : seuls les feux ont légèrement évolué. Rien à signaler dans l'habitacle concernant la

présentation, si ce n'est qu'il est désormais possible de choisir entre six combinaisons d'ambiance. A la fois épurée, bien construite et fonctionnelle, la planche de bord séduit toujours. Et, bonne nouvelle, la dotation de série monte d'un cran avec l'arrivée d'équipements non négligeables comme les sièges avant et le volant chauffants, la surveillance des angles morts, la clim' automatique à trois zones, l'assistant de conduite dans les embouteillages... Au centre de la console, l'écran tactile de 13"/33 cm profite, quant à lui, d'une interface inédite, plus réactive et assez facile à appréhender. Mais l'un des atouts majeurs de l'Enyaq reste son habitabilité. Les places arrière, spacieuses, raviront les passagers les plus grands, tandis que l'absence de tunnel central facilite l'installation d'un troisième occupant. Cerise sur le gâteau : son vaste coffre de 588 dm³ (1) vaut à lui seul le détour. Côté groupe

motopropulseur, mis à part un nouveau fournisseur de batteries et une gestion thermique optimisée, rien ne change.

Autonomie en légère hausse

Nous avons ici pris le volant de la version 85, dotée d'une batterie de 77 kWh (utiles) et d'un moteur électrique développant 286 ch. Grâce à une calandre au dessin plus aérodynamique, Skoda annonce une autonomie portée à 581 km (WLTP), soit 20 km de plus que le modèle précédent. En attendant de pouvoir confirmer ces chiffres avec nos propres mesures, notre essai, effectué sur un parcours mixte de 450 km alliant voies rapides et routes secondaires, s'est soldé par une consommation moyenne de 19,5 kWh/100 km. Ce qui équivaut à une autonomie réelle légèrement supérieure à 400 km. Plutôt convenable pour les longs trajets. Très agréable à mener et bien amorti, ce SUV se montre par ailleurs

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : la remise potentielle de 11 % permet à notre version d'essai de profiter de 2000 à 4000 € de bonus écolo (selon les revenus).

L'entretien : un passage à l'atelier tous les deux ans ou 30000 km.

L'équipement : l'Enyaq 2025 enrichit sa dotation et ce, dès la version d'entrée de gamme. Parmi les nouveautés, notons l'arrivée de série des sièges avant et du volant chauffants, de la surveillance des angles morts, de la clim' trizone, du régulateur adaptatif, etc.



Sur la route, le SUV tchèque offre un bon rapport confort/agilité. Nous avons aussi été conquis par l'excellente insonorisation de l'habitacle.



Nombre de places: 5

A l'arrière, les ados comme les plus grands adultes n'auront pas à se plaindre de l'espace disponible. Même la place du milieu paraît très correcte pour voyager.



Volume: 588 dm³

Le grand coffre est l'un des points forts du Skoda. Le câble de recharge trouve place sous le plancher.



Sur borne rapide, il faut encore 30 mn pour monter de 10 à 80% d'énergie. Le pic de charge ne dépasse pas 135 kW.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (7) • Conduite semi-autonome de niveau 2 • Freinage d'urgence auto. • Isofix (3) • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Surveillance des angles morts, etc.

Agrément: • Aide au stationnement AV/AR avec caméra de recul • Chargeur embarqué 11 kW • Clé mains libres • Clim' auto. trizone • Ecran tactile 13"/33 cm avec GPS et Mirror Screen • Jantes alu 19" • Sièges AV et volant chauffants, etc.

En option Agrément: • Affichage tête haute (1 530 €)⁽¹⁾ • Caméra 360° (1 530 €)⁽¹⁾ • Pompe à chaleur (1 120 €) • Sièges AR chauffants (450 €) • Toit panoramique (1 150 €), etc.



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Avec son bloc électrique de 286 ch et ses 545 Nm de couple, l'Enyaq assure des relances toniques. Par ailleurs, le faible rayon de braquage permet de manœuvrer assez facilement en ville.

très sécurisant. Et quel confort de conduite! Entre l'absence de bruits d'air et les bons réglages de suspension, les kilomètres défilent en toute sérénité. On

aurait juste aimé disposer d'une conduite semi-autonome un peu plus précise et réactive. Et malgré son beau gabarit (4,66 m de longueur), l'Enyaq se manœuvre

assez facilement en ville grâce à son rayon de braquage ultra-court. Enfin, bien que les tarifs de ce Skoda soient en légère baisse, le Tesla Model Y Grande

Autonomie Propulsion est très proche en prix, et le cousin Volkswagen ID.4, 1 000 €... moins cher!

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	6s7
Autonomie cycle mixte	581 km
Temps de charge borne rapide ⁽²⁾	28 mn
Poids	2 141 kg

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	77 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	6 CV
Puissance maxi	286 ch
Couple maxi	545 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/De - 2 000 à - 4 000 €
Transmission	Aux roues arrière
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	235/55 R19
Dim. L x l x h, en m	4,66 x 1,88 x 1,62
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽³⁾

2. De 10 à 80 % de capacité, à 135 kW maxi.
3. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

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 Skoda Enyaq 85 Plus (41 700 €* , 286 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux électriques d'environ 280 ch, qui comprend notamment:

Ford Capri Extended Range 77 kWh (42 500 €* , 286 ch),

Nissan Ariya 87 kWh Advance (44 900 €* , 242 ch),

Tesla Model Y Grande Autonomie Propulsion 75 kWh (44 000 €* , 347 ch)

Volkswagen ID.4 Pro 77 kWh Life Max (40 700 €* , 286 ch), etc.

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



POSTE DE CONDUITE



On bénéficie d'une large amplitude de réglages pour l'assise. Cela permet à la plupart des conducteurs d'être bien installés et de

survoler la route. L'implantation des écrans digitaux est idéale et la visibilité générale, satisfaisante. Dès la version de base, les sièges avant et le volant deviennent chauffants. Cela ravira les plus frileux !

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

AIDES À LA CONDUITE



L'Enyaq 2025 enrichit sa dotation, en matière d'aides à la conduite notamment. En plus du régulateur de vitesse adaptatif et du système de surveillance d'angles morts désormais présents dès la version de base, le maintien au centre de la voie et l'assistant de conduite dans les embouteillages apparaissent dès la deuxième finition Clever, pour une conduite semi-autonome de niveau 2. Mais celle-ci manque encore de précision et de réactivité, comme nous l'avons constaté sur voies rapides.

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	Indisponible

ÉCRAN TACTILE



Pas de jaloux ! Toutes les déclinaisons de l'Enyaq ont droit au même écran tactile de 13" (33 cm). A la fois lisible et réactif, il bénéficie d'une interface innovante, plus intuitive et facile à prendre en main.

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

L'absence de tunnel de servitude permet l'installation d'un compartiment amovible.

Situées tout au fond du rangement central de la console, les deux prises USB-C ne sont pas faciles d'accès...



FINITION



Face à certains modèles premium, l'Enyaq restylé profite d'une clim' auto. trizone sur tous les niveaux de finition.

Face à certains modèles premium, l'Enyaq n'a vraiment pas à rougir de sa finition. Les matériaux employés sont valorisants et bien arimés. Mais pour un tableau sans ombre, nous aurions aimé profiter d'une ambiance un peu plus colorée et chaleureuse.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Un "plus" pour les passagers arrière, l'Enyaq restylé profite d'une clim' auto. trizone sur tous les niveaux de finition.

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

SYSTÈME AUDIO

Etonnamment, Skoda ne propose aucun système audio plus sophistiqué que celui de série, qui se compose de huit haut-parleurs.

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

RANGEMENTS



La boîte à gants n'est pas très spacieuse, mais les espaces de rangement sont nombreux. Le vide-poches, le bac sous l'accoudoir central et même le compartiment à parapluie intégré dans la contre-porte s'avèrent pratiques.

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

Le verdict **Auto Plus**

Une référence

En peaufinant son style et en étoffant son équipement de série, l'Enyaq franchit un cran supplémentaire sur l'échelle de la séduction. Agréable à vivre et à conduire, affichant une bonne autonomie, il reste l'un des meilleurs SUV électriques.

LES PLUS

Autonomie
Dotation de série
SUV logeable

LES MOINS

Poids élevé
Temps de charge sur borne rapide



GARANTIES CONSTRUCTEUR

Qui est le plus généreux

Si la loi impose aux constructeurs de garantir leurs modèles neufs durant deux ans sans limitation de kilométrage, nombre d'entre eux n'hésitent pas à proposer, avec ou sans supplément, des couvertures beaucoup plus longues. Pour vous aider à vous y retrouver, *Auto Plus* a analysé toutes les offres.

Garantie d'origine: un gage de sérénité ?

Au sein de l'Union européenne, la garantie minimum couvrant une voiture neuve est de deux ans, sans aucune limitation de kilométrage. C'est très souvent ce que proposent les constructeurs européens, y compris les premium. Mais, depuis longtemps, les marques étrangères qui souhaitent s'implanter sur notre continent offrent une couverture plus longue. Les japo-

naïses ont ainsi été les premières à livrer leurs autos avec des contrats de 3 ans/100 000 km. Une méthode qui avait pour objectif de rassurer les clients face à des blasons inconnus, et qui est aujourd'hui reprise par les constructeurs chinois. Dans cet exercice, ce sont toutefois les firmes coréennes qui ont poussé le bouchon le plus loin, avec 5 ans/kilométrage illimité pour Hyundai et 7 ans/150 000 km pour Kia.

Désormais, certaines marques européennes et japonaises ont leur parade: elles proposent des extensions de garanties reconductibles conditionnées par la réalisation de l'entretien dans le réseau (voir encadré p.37). Attention, ces couvertures longue durée comportent parfois quelques exclusions, comme les systèmes multimédias.

Respecter le plan d'entretien, c'est incontournable

Pour qu'un contrat de garantie puisse s'appliquer sans restriction, il est indispensable de respecter à la lettre – comme le prévoit d'ailleurs la législation – le plan d'entretien émis par le constructeur. Rappelons que, lorsque celui-ci indique un terme temporel et kilométrique (par exemple,

12 mois/20 000 km), c'est toujours le premier atteint qui s'impose. Rien ne vous oblige à faire réaliser les révisions dans le réseau, mais ne cédez pas aux sirènes de certains centres-autos ou garages indépendants qui laissent croire qu'une simple vidange fait office de révision. Si celles-ci ne sont pas effectuées chez un concessionnaire, il est



A. SAUNIER



Les garanties liées à l'entretien réseau se développent

Apparues récemment, les extensions de garantie "gratuites" font de nouveaux émules au fil des mois. Parmi les derniers arrivants sur ce marché, on relève Citroën, Dacia, Mitsubishi et Peugeot. D'autres constructeurs majeurs présents dans notre pays nous ont également confié travailler sur ce type de formule et se disent prêts à les lancer dans les prochains mois.

Face à ces nouveaux venus, certains acteurs historiques ont réagi. Ainsi, chez Toyota et Lexus, la durée maximale est toujours de 8 ans, mais le kilométrage à ne pas dépasser durant cette période

est passé de 160 000 à 185 000 km.

Bien sûr, il y a une contrepartie à ce cadeau.

En effet, la garantie n'est prolongée que dans le cas où une révision est effectuée dans le réseau officiel de la marque (c'est parfaitement légal puisque le constructeur récompense ici votre fidélité avec un bonus), et uniquement jusqu'à la révision suivante, soit 12 mois chez les constructeurs ayant adopté ce principe.

Le succès semble être de la partie puisque, chez Lexus et Toyota, ces contrats "Relax" ont eu la peau des extensions de garantie traditionnelles.

Extension de garantie offerte si l'entretien est effectué dans le réseau

Marques	Durée maximale de garantie (au premier des deux termes atteint)	Fréquence de révision (au premier des deux termes atteint)
Citroën	8 ans/160 000 km	12 mois/25 000 ou 30 000 km ⁽¹⁾
Dacia	7 ans/150 000 km	12 mois/30 000 km
Honda	10 ans/kilométrage illimité ⁽²⁾	12 mois/15 000 km
Lexus	10 ans/185 000 km	12 mois/15 000 km
Mitsubishi	8 ans/160 000 km	12 mois/15 000, 20 000 ou 30 000 km ⁽¹⁾
Nissan	8 ans/160 000 km	12 mois/20 000 ou 30 000 km ⁽¹⁾
Peugeot	8 ans/160 000 km	12 mois/25 000 ou 30 000 km ⁽¹⁾
Toyota	10 ans/185 000 km	12 mois/15 000 km

1. Selon modèle/motorisation. 2. Garantie moteur uniquement.

nombreux automobilistes, plus complexes que les modèles thermiques. Et dans l'esprit de beaucoup, complexité rime avec manque de fiabilité. Afin de lever ces inquiétudes, les constructeurs couvrent donc plus longtemps les composants spécifiques, tels que la batterie de traction. La majeure partie des marques proposent sur ceux-ci une garantie de 8 ans/160 000 km.

Extension de garantie: un investissement justifié ?

Si vous êtes du genre à conserver longtemps une voiture achetée neuve, opter pour un tel contrat, c'est acheter la tranquillité d'esprit. Et si vous prévoyez de revendre votre véhicule à un particulier avant que cette extension n'arrive à son terme, vous aurez en main un argument majeur pour séduire vos acheteurs. Car, bonne nouvelle, ce type de contrat est cessible au nouveau propriétaire, à condition que celui-ci soit un particulier. Avant de craquer, vérifiez tout de même la liste des exclusions, généralement identique à celle de la garantie constructeur d'origine. Penchez-vous aussi sur les tarifs, car certains semblent très exagérés. Enfin, si vous n'avez pas choisi une garantie prolongée

Depuis le début de l'année, les Citroën neuves peuvent bénéficier d'une garantie extensible jusqu'à 8 ans, si les révisions sont effectuées dans le réseau.



MGR GRIFFE AUTOMOBILES

gée lors de l'achat, pas d'inquiétude: il est presque toujours possible de souscrire un tel contrat tant que la garantie contractuelle a cours. Un conseil: au moment de choisir le kilométrage maximum, n'hésitez pas à prévoir un peu large par rapport à vos habitudes actuelles. Le surcoût pour 10 000 km supplémentaires est souvent minime et cela vous évitera de voir la couverture échoir avant que son terme temporel ne soit atteint.

Une couverture "ceinture et bretelles" ?

Il est rare que la liste des exclusions d'une extension de garan-

tie soit plus longue que celle du contrat livré de série. Mais il est beaucoup plus fréquent que des taux de vétusté s'appliquent, au-delà d'un certain âge et/ou d'un certain kilométrage. Ce sont le plus souvent les éléments périphériques les plus sollicités (turbo, systèmes de dépollution, transmission...) qui sont concernés, avec, selon les cas, des restes à charge pour le propriétaire allant de 20 à 50%. Naturellement, dans tous les contrats, les pièces dites d'usure, telles que les pneumatiques, les plaquettes de frein ou encore les lampes (même à leds), ne sont pas garanties. ■

SUITE PAGE 38

ux ?

indispensable que la facture indique que les préconisations de la marque ont toutes été respectées.

Modèles électrifiés: de quoi être rassuré sur ces technos

Qu'ils soient hybrides (rechargeables ou pas) ou 100% électriques, les véhicules dits "électrifiés" semblent, aux yeux de

Qu'elles soient de série ou optionnelles, les garanties longue durée impliquent de suivre à la lettre le plan d'entretien. Et, forcément dans le réseau de la marque s'il s'agit d'une extension reconductible activée par une révision, comme chez Dacia.



Les garanties "de série" et les

Marque	Garantie de série		Avec l'extension la plus longue		
	Durée	Kilométrage	Durée totale	Kilométrage	Tarif
Abarth	2 ans	illimité	5 ans	200 000 km	2 124 €
Alfa Romeo	2 ans	illimité	5 ans	200 000 km	De 977 € (Junior) à 3 537 € (Giulia et Stelvio)
Alpine	3 ans	100 000 km	6 ans	160 000 km	De 4 594 € (A110) à 5 984 € (A290)
Audi	2 ans	illimité	5 ans	150 000 km	De 1 059 € (A1 Sportback) à 5 126 € (A8)
BMW	2 ans	illimité	5 ans	200 000 km	De 1 944 € (Série 1) à 12 744 € (XM)
BYD	6 ans	150 000 km	Pas d'extension	–	–
Citroën	2 ans*	illimité*	7 ans	175 000 km	De 1 260 € (C3, C3 Aircross, C4 et C4 X) à 3 906 € (C5 Aircross PHEV et C5 X PHEV)
Cupra	2 ans	illimité	5 ans	100 000 km	De 905 € (Tavascan) à 1 625 € (Formentor)
Terramar, Tavascan et Born	3 ans	100 000 km	5 ans	100 000 km	
Dacia	3 ans*	100 000 km*	6 ans	160 000 km	De 917 € (Sandero) à 967 € (Duster)
DS Automobiles	2 ans	illimité	7 ans	175 000 km	De 6 048 € (DS 3 et DS 4) à 7 140 € (DS 7 et DS 9)
Fiat	2 ans	illimité	5 ans	200 000 km	De 875 € (Grande Panda et 600) à 1 400 € (500e et Tipo)
Ford	2 ans*	illimité*	5 ans	150 000 km	De 850 € (Tourneo Courier électrique) à 3 070 € (Focus)
Électriques	5 ans	150 000 km			
Honda	3 ans*	100 000 km*	5 ans	illimité	De 559 € (Jazz et e:Ny1) à 819 € (CR-V)
Hyundai	5 ans	illimité	Pas d'extension	–	–
Jaguar	5 ans	150 000 km	Pas d'extension	–	–
Jeep	2 ans	illimité	5 ans	200 000 km	De 977 € (Avenger) à 5 510 € (Wrangler et Grand Cherokee)
Kia	7 ans	150 000 km	Pas d'extension	–	–
Lancia	2 ans	illimité	5 ans	200 000 km	977 €
Land Rover	5 ans	150 000 km	Pas d'extension	–	–
Lexus	3 ans*	100 000 km*	Pas d'extension	–	–

*Extension de garantie offerte si l'entretien est effectué dans le réseau, voir tableau p. 37.

Alpine A290



F. GROUT

Certains tarifs semblent totalement ahurissants. Ainsi, pour garantir durant 6 ans/160 000 km une petite Alpine électrique, il faut quasiment déboursier 6 000 €. C'est 1 400 € de plus que pour l'A110 thermique !

Audi A3 Sportback



F. GROUT

Même en matière d'extension de garantie, les marques premium se livrent une bataille totale. Audi met en avant des tarifs plus raisonnables que ses concurrents, mais BMW ne craint pas de couvrir ses autos jusqu'à 200 000 km.

Citroën Ami



CITROËN

Alors que ses grandes sœurs avancent de nombreuses possibilités d'extension et même une année de garantie offerte après chaque révision faite dans le réseau (Citroën We Care), la puce électrique ne propose ni l'un ni l'autre.

Ford Capri



A. SAUNIER

Inaugurée par la Mustang Mach-e, la garantie 5 ans/150 000 km de série s'applique désormais à toutes les électriques Ford (hors Tourneo Courier). Sur les modèles thermiques et hybrides, un tel contrat exige jusqu'à 3 070 €.

Mazda CX-80



MAZDA

Depuis le 1^{er} janvier 2023, toutes les Mazda livrées en France sont couvertes durant 6 ans, dans la limite de 150 000 km. Avec une telle garantie fournie sans supplément, la marque peut faire l'économie d'extensions optionnelles.

Mitsubishi ASX



MITSUBISHI

Pour parvenir à vendre ses clones de Renault, le label aux trois diamants misait déjà sur sa garantie 5 ans/100 000 km livrée de série. Désormais, effectuer l'entretien dans le réseau permet de l'étendre jusqu'à 8 ans/160 000 km.

extensions payantes

Marque	Garantie de série		Avec l'extension la plus longue		
	Durée	Kilométrage	Durée totale	Kilométrage	Tarif
Maserati	3 ans	illimité	5 ans	illimité	De 2 772 € (Grecale) à 6 761 € (MC20)
Mazda	6 ans	150 000 km	Pas d'extension	–	–
Mercedes	2 ans	illimité	10 ans	200 000 km	De 2 884 € (Classe A, CLA et GLA) à 12 487 € (AMG GT et Classe S Maybach)
MG	7 ans	150 000 km	Pas d'extension	–	–
Mini	2 ans	illimité	5 ans	200 000 km	De 940 € (Hatch électrique) à 1 530 € (Aceman)
Mitsubishi	5 ans*	100 000 km*	Pas d'extension	–	–
Nissan	3 ans*	100 000 km*	5 ans	150 000 km	De 1 519 € (Juke thermique) à 2 329 € (X-Trail)
Opel	2 ans	illimité	7 ans	175 000 km	De 2 982 € (Corsa et Mokka) à 3 360 € (Grandland)
Peugeot	2 ans*	illimité*	4 ans	120 000 km	De 528 € (208 et 2008) à 1 536 € (308 PHEV, 408 PHEV, 3008 PHEV, 5008 PHEV et 508 PHEV)
Porsche	2 ans	illimité	15 ans	illimité	De 9 660 € (718) à 15 470 € (Taycan et Panamera)
Renault	2 ans	illimité	6 ans	160 000 km	De 2 541 € (Scenic E-Tech) à 4 837 € (4 E-Tech)
Seat	2 ans	illimité	5 ans	150 000 km	De 740 € (Ibiza) à 1 425 € (Ateca)
Skoda	2 ans	illimité	5 ans	150 000 km	De 990 € (Fabia, Kamiq et Scala) à 1 520 € (Kodiaq et Superb)
Smart	2 ans	illimité	Pas d'extension	–	–
Subaru	3 ans*	100 000 km*	Pas d'extension	–	–
Suzuki	3 ans	100 000 km	5 ans	150 000 km	De 449 € (Swift) à 589 € (Across)
Tesla	4 ans	80 000 km	8 ans	160 000 km	Sur devis (sous-traité à Helvetia)
Toyota	3 ans*	100 000 km*	Pas d'extension	–	–
Volkswagen	2 ans	illimité	5 ans	150 000 km	De 1 040 € (T-Cross) à 3 010 € (ID.7)
Volvo	2 ans	illimité	5 ans	200 000 km	De 1 510 € (XC40) à 2 210 € (XC60 et XC90)
Électriques	3 ans	100 000 km	5 ans	200 000 km	De 1 060 € (EX30, EX40 et EC40) à 1 510 € (ES90 et EX90)
Xpeng	7 ans	160 000 km	3 ans	300 000 km	De 990 € (G6) à 1 290 €

Porsche Taycan



A. CORTESI / ACE TEAM

Porsche est la marque qui offre la plus longue des extensions : jusqu'à 15 ans, sans limitation de kilométrage. Mais pas question d'acheter ce contrat en une seule fois : il ne se souscrit que par tronçon de 1 ou 2 ans.

Renault 5 E-Tech



A. CORTESI

Les choix du groupe Renault surprennent. Alors qu'une Dacia entretenue chez un concessionnaire ou un agent officiel peut voir sa garantie prolongée jusqu'à 7 ans, chez Renault, cette possibilité n'existe pas.

Suzuki Swift



A. SAUNIER

Déjà assurées durant 3 ans/100 000 km lors de la remise des clés, les Suzuki peuvent étendre cette couverture de deux années et/ou 50 000 km supplémentaires, à des tarifs parmi les moins élevés du marché.

Volvo EX30



N. SOLER

Comme chez Ford, les électriques sont mieux garanties que le reste de la gamme chez Volvo : 3 ans/100 000 km au lieu de 2 ans/kilométrage illimité. En revanche, dans les deux cas, l'extension ne peut excéder 5 ans/200 000 km.

Xpeng G6



A. SAUNIER

Comme Kia et MG, ce constructeur chinois a décidé de taper fort en garantissant ses autos durant 7 ans. Pour prendre le dessus sur ses concurrents, il va même jusqu'à fixer une limite kilométrique à 160 000 km, soit 10 000 km de plus qu'eux.

Le verdict



Virage amorcé

Face à des constructeurs asiatiques qui garantissent leurs autos au-delà des exigences légales, sans supplément, les européens préfèrent toujours monnayer des extensions (de plus en plus généreuses toutefois). Mais les clients semblent désormais leur préférer les contrats d'un nouveau type, presque indolores financièrement car inclus pour toute révision effectuée dans le réseau.



DIESEL

Mazda CX-60

3.3 e-Skyactiv D M Hybrid
2WD Homura Plus - 200 ch66 000 € / 66 600 €*


LE SUV FAMILIAL MAZDA ÉVOLUE EN DOUCEUR

La preuve par six

Présent depuis 2022, le Mazda CX-60 s'offre une mise à jour. Il retouche subtilement son châssis, mais conserve les mêmes moteurs, dont son très original six cylindres diesel ici à l'essai.

Le CX-60 ne vous dit pas grand-chose ? Avec seulement 1 100 exemplaires écoulés dans l'Hexagone en 2024, il fait partie en effet de ces SUV familiaux confidentiels. Sa mise à jour, disponible dès avril, se fait tout aussi discrète. Seule sa nouvelle livrée Zircon Sand (*photo*) le distingue extérieurement. Rien de neuf non plus côté moteurs, puisqu'il

conserve le même bloc essence hybride rechargeable 2.5 de 327 ch (environ 70% des ventes) et le diesel six cylindres aux solutions techniques originales. Ce moteur se distingue par sa généreuse cylindrée de 3,3 litres et, dans sa version d'entrée de gamme, par sa puissance relativement modeste de 200 ch. Sa technologie de combustion spécifique et son hybridation légère

lui permettent de demeurer tout à fait fréquentable fiscalement parlant. Il l'est encore plus dans la vraie vie, tant son onctuosité, sa souplesse, sa douceur, sa force tranquille et son incomparable agrément renvoient les quatre cylindres rivaux à leurs chères études ! L'absence de vibrations, sa sonorité flatteuse et son alerno-démarrage qui coupe parfois le moteur à allure stabilisée en font aussi un compagnon fort discret. Difficile de deviner qu'il s'agit d'un diesel, sauf à sa consommation : avec une moyenne mesurée à 6,2 l/100 km (sur la version non restylée, au moteur identique), il reste le meilleur choix pour les gros rouleurs face à un hybride rechargeable affiché entre 4 300 et 4 550 € plus cher. Un défaut ? Peut-être la gestion parfois peu inspirée de sa boîte auto...

Encore un effort

Le CX-60 revoit également ses réglages châssis, dont l'amortis-

sement arrière. Le résultat progresse, mais n'offre pas encore toute la douceur attendue. Sans verser dans un inconfort rédhibitoire, quelques trépidations exacerbées par les roues de 20" persistent à basse vitesse. Les réactions sèches sur les raccords d'autoroute et les mouvements de caisse sur les grosses déformations rappellent que tout n'est pas encore parfait. C'est d'autant plus dommage que le CX-60 est plutôt plaisant à conduire, avec une direction offrant un ressenti correct. Il rassure également sur chaussée humide, grâce à une bonne adhérence et un train arrière imperturbable, même avec un pied droit un peu lourd en sortie de virage. Seul le freinage pourrait se montrer plus mordant. A l'intérieur, la présentation devient encore plus valorisante et la finition tirée à quatre épingles persiste. Bien qu'agréable à vivre, le CX-60 oublie toutefois quelques aspects pratiques : pas

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : la micro-hybridation 48 V permet une franchise de 100 kg sur le calcul du malus au poids. On peut par ailleurs négocier environ 5 % de remise quand aucun offre officielle n'est en cours.

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

L'équipement : six finitions, parmi lesquelles les inédites Homura Plus et Takumi Plus. L'Homura Plus affiche complet (toit ouvrant panoramique, prise 150 W, hi-fi Bose 12 HP, caméra à 360°...) mais revient cher.



L'Homura Plus comprend de nouveaux placages, un garnissage de planche de bord en cuir artificiel... et une interface dépassée.



Nombre de places : 5

En dépit d'une porte un peu étroite qui limite leur accessibilité et d'une assise courte, les deux places arrière latérales sont confortables.



Volume : 570 dm³

Le seuil haut pénalise le vaste coffre. En se rabattant, les dossiers arrière libèrent une surface plane.



D'un autre temps : l'écran n'est pas tactile et la navigation dans les menus s'effectue via une molette.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Essuie-glaces auto. • Freinage d'urgence auto. avec détection piétons • Lecture panneaux • Phares à leds adaptatifs • Régul. adaptatif • Surveillance angles morts/attention conducteur, etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° • Apple CarPlay/Android Auto • Banquette 40/20/40 • Chargeur à induction • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Ecran 12,3"/31,2 cm + GPS • Hayon motorisé • Instrumentation numérique • Jantes alu 20" • Sellerie cuir • Sièges AV électriques, chauffants et ventilés • Système audio hi-fi Bose • Toit ouvrant panoramique, etc.

En option Agrément : • Peinture métallisée (de 750 à 1 050 €).



Le CX-60 diesel de 200 ch est le seul SUV à propulsion de sa catégorie. Pour 3 600 € de plus (prix catalogue), il passe à 254 ch et reçoit alors une transmission intégrale.

de banquette coulissante, place arrière du milieu encombrée par un tunnel de servitude et seuil de chargement un peu haut, malgré l'arrivée d'un hayon à ouverture mains libres sur cette nouvelle finition Homura Plus.

Celle-ci ajoute également un toit ouvrant et une caméra à 360°, appréciable en ville, même si le CX-60 braque très court. Encore faut-il pouvoir dépenser 66 600 €, une jolie somme, même pour du premium !

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	212 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	8s4
Consommation cycle mixte	5,1 l/100 km
Poids	1 972 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	6 cylindres en ligne, 24 S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48 V
Puissance maxi	200 ch à 3 600 tr/mn
Couple maxi	450 Nm à 1 400 tr/mn
CO ₂ /Malus	133 g/km/+ 3 913 € ⁽¹⁾
Transmission	Aux roues arrière
Boîte	Automatique, 8 rapports
Pneus	235/50 R20
Réservoir	58 litres
Dim. L x l x h, en m	4,74 x 1,89 x 1,69
Durée de garantie	6 ans ou 150 000 km

1. Malus au poids de 3 095 € inclus.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Mazda CX-60 3.3 e-Skyactiv D M Hybrid 2WD Homura Plus (66 600 €, 200 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux diesel à boîte auto. d'environ 200 ch, parmi lesquels : Alfa Romeo Stelvio 2.2 AT8 Q4 Veloce (70 500 €, 210 ch), Audi Q5 2.0 TDI quattro S line (74 000 €, 204 ch), BMW X3 20d xDrive M Sport (73 200 €, 197 ch), Mercedes GLB 220d 4Matic AMG Line (65 600 €, 190 ch), etc.

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

Le verdict



Intéressant

Subtilement revu, l'exotique CX-60 continue de proposer la meilleure offre diesel parmi les SUV familiaux. Malgré un amortissement en progrès, il lui manque encore une pointe de confort et sa connectivité dépassée agace, mais quel moteur !




Le nouveau Renault Captur

HYBRIDE

1.6 E-Tech full hybrid

Esprit Alpine

145 ch - 5,5 l/100 km

34 300 € / 30 900 €*


Cette semaine, nous avons confié le Renault Captur restylé à trois propriétaires de véhicules équivalents. Nawel, Jean et Pascale nous livrent leurs impressions.

**NAWEL** Responsable ventes, St-Martin-de-Bréthencourt (78)

Elle possède un **Peugeot 2008**
1.2 Hybrid e-DCS6 GT
34 400 € - 145 ch - 5,8 l/100 km



Un léger manque de confort entache le bilan

Le design

Avec ses phares affinés ainsi que le graphisme moderne de ses leds et de sa calandre, le Captur évolue dans le bon sens. Malgré de très belles jantes, sa ligne s'avère toutefois moins racée que celle de mon 2008. Quant à l'arrière, il était déjà réussi et parvient à rester d'actualité.

La vie à bord



Le coffre est juste, comme celui du Peugeot... La banquette coulissante (malgré, hélas, une certaine fermeté) apporte toutefois un avantage au Captur. A l'arrière, la luminosité fait aussi la

différence. La planche de bord, pour sa part, n'a pas le côté classe de celle du 2008. Mais elle a le bon goût d'éviter les éléments en noir laqué, trop salissants. Points positifs, l'instrumentation est bien lisible et le rappel du GPS fait son effet (*photo*). La dalle multimédia se révèle plus claire et réactive. Enfin, les rangements sont plus nombreux.

Au volant

Avec son volant de grande taille (par rapport au Peugeot), pas très esthétique, le Captur me semble moins maniable. En revanche, le dessin du siège maintient davantage mon dos. Le fonctionnement du moteur hybride est convaincant, comme sa faible consommation. Je note cependant une insonorisation moins poussée que celle du 2008 et, surtout, point crucial pour moi, une fermeté de suspension qui entache le confort.

**JEAN** Technicien d'usinage, Les Ulis (91)

Il possède un **Renault Captur**
E-Tech full hybrid RS Line
33 450 € - 145 ch - 5,5 l/100 km



Une mise à jour réussie, à un point près...

Le design

L'avant totalement revu gagne en modernité: le dessin des leds de jour et l'expression des optiques apportent du style. Les roues 19" améliorent aussi l'aspect du profil. En revanche, bien que j'apprécie l'effet des feux arrière translucides, je regrette la disparition des sorties d'échappement factices.

La vie à bord



La nouvelle sellerie et les rappels bleu-blanc-rouge font leur petit effet. Je suis moins fan du bandeau en textile placé face au passager. Sans gêner l'ergo-

nomie, la suppression des jolis boutons rotatifs de clim' permet de gagner un rangement de plus, mais laisse un vide sur la console (*photo*). En revanche, l'évolution du bloc d'instrumentation et du GPS (Google Maps) signe une belle mise à jour. Enfin, je note qu'à l'arrière, la banquette gagne du relief et qu'elle maintient davantage le corps.

Au volant

D'expérience, si la consommation est faible en ville, elle augmente nettement sur autoroute... Je retrouve également ce phénomène de changement inopiné de rapport de boîte, sans trop comprendre pourquoi. Il faut donc juste améliorer la gestion de ce moteur E-Tech pour que tout soit parfait. Car, pour le reste, je valide l'agréable dynamisme du châssis en virage, ainsi qu'un confort de roulage toujours appréciable.



PHOTOS: A. PAUMARD



PASCALE Responsable infographie, Briis-sous-Forges (91)

Elle possède un **Toyota Yaris Cross**
1.5 Hybride Collection
33 700 € - 130 ch - 5,8 l/100 km



Ce Captur hybride cumule les atouts

Le design

Les motifs en relief de la calandre et les leds de jour dissociées des phares apportent de la singularité au Captur. De profil, sa ligne est moderne, quoique moins originale que celle de mon Yaris Cross. A l'arrière, les nouveaux feux gris sont plutôt sympas.

La vie à bord



D'emblée, je suis convaincue par l'ergonomie: le siège conducteur offre une bonne position et l'écran central se révèle lisible, simple à manipuler et très réactif. Juste en dessous, les touches

"piano" facilitent l'accès aux différentes fonctions. Et on ne manque pas de rangements. Les passagers arrière ont plus d'espace que dans le Toyota et profitent d'une présentation cossue avec des buses de clim' (photo). Bref, ce Captur est bien pensé, même si, avec sa largeur de chargement réduite, son coffre me semble étrié.

Au volant

Je tiens à redire que je suis très bien installée. Les commandes sont douces, c'est agréable. Hormis un léger temps de réponse au démarrage, ce Captur a davantage de punch que mon Yaris Cross, et se montre plus dynamique sur la route. Le point du plaisir de conduite lui revient donc, d'autant que j'apprécie le mode B qui génère une plus forte décélération (pour recharger la batterie). Un plus pour la conso, et la conduite dans les bouchons!



Convaincu par le nouveau faciès du Captur restylé, Jean apprécie également la légère évolution des feux arrière (effet translucide). Néanmoins, il regrette l'abandon des fausses canules d'échappement, pourtant spécifiques à l'esprit sportif de ce type de finition.



Grâce à sa douceur de fonctionnement et à la sobriété de son moteur hybride, le Captur marque des points avec Nawel. Cependant, sur route dégradée, elle constate un effet rebondissant de la suspension et des remontées de bruits.



Pascale est frappée par le coffre manquant de largeur comparé à celui du Yaris Cross. Sa déception s'atténue en découvrant la possibilité d'avancer la banquette coulissante du Captur.

Le bilan Des changements visibles

Au-delà d'un profond remodelage qui lui permet d'adopter les codes stylistiques des dernières Renault, le Captur reçoit à son tour l'excellente interface Google sur un écran tactile majoré (10,4"/26,4 cm). De récents réglages du châssis améliorent aussi le compromis confort/dynamisme. Brillant par sa sobriété, le bloc E-tech se montre à nouveau doux et silencieux... tant que l'on roule à allure modérée! Car, en cas de sollicitations plus vives, le niveau sonore grimpe et on ressent les lenteurs et hésitations de la boîte auto. à crabots.



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Support de téléphone magnétique Tetrax Fix



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Support de téléphone magnétique Tetrax Fix,
9,99 € dans les centres-autos Feu Vert.

Dans la liste des accessoires indispensables pour la voiture, le support dédié au téléphone trône à la première place. Le modèle Fix, de la marque Tetrax, propose une alternative aux systèmes à pince ou à ventouse: un socle magnétique simple et discret, qui permet de fixer son appareil en un seul geste, sans manipulation.

Comment ça marche ?

Le Tetrax Fix se compose d'une base carrée aimantée, à coller n'importe où sur le tableau de bord (2 x 2 cm), et d'une pastille ronde (1 cm de diamètre) à plaquer directement au dos du smartphone ou de sa coque. L'adhésif double face utilisé est annoncé puissant. Une fois l'accessoire positionné, l'aimant attire le téléphone (jusqu'à

150 g) et le maintient en place. Le fabricant souligne que, dès lors, il ne bougera plus.

Au final ●●●●●

L'idée du support magnétique est bonne, simple à utiliser et dans l'air du temps. Mais le Tetrax Fix, lui, est dépassé: la limite de 150 g exclut quasiment tous les smartphones récents (iPhone 8 maxi), surtout avec une coque et une protection d'écran. De plus, si la pastille n'est pas centrée avec précision, le téléphone pivote. L'adhésif, bien puissant, est à usage unique et ne peut donc pas être repositionné. Enfin, avec une seule fixation au dos "façon pivot", impossible d'utiliser l'écran tactile sans faire bouger l'appareil: on doit le reprendre en main... A oublier!

Bien ●●●●● Moyen ●●●●● Décevant ●●●●●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

La pompe à chaleur

Elle est souvent proposée, de série ou en option, sur les autos électriques. Mais comment fonctionne-t-elle et quels sont ses avantages ?

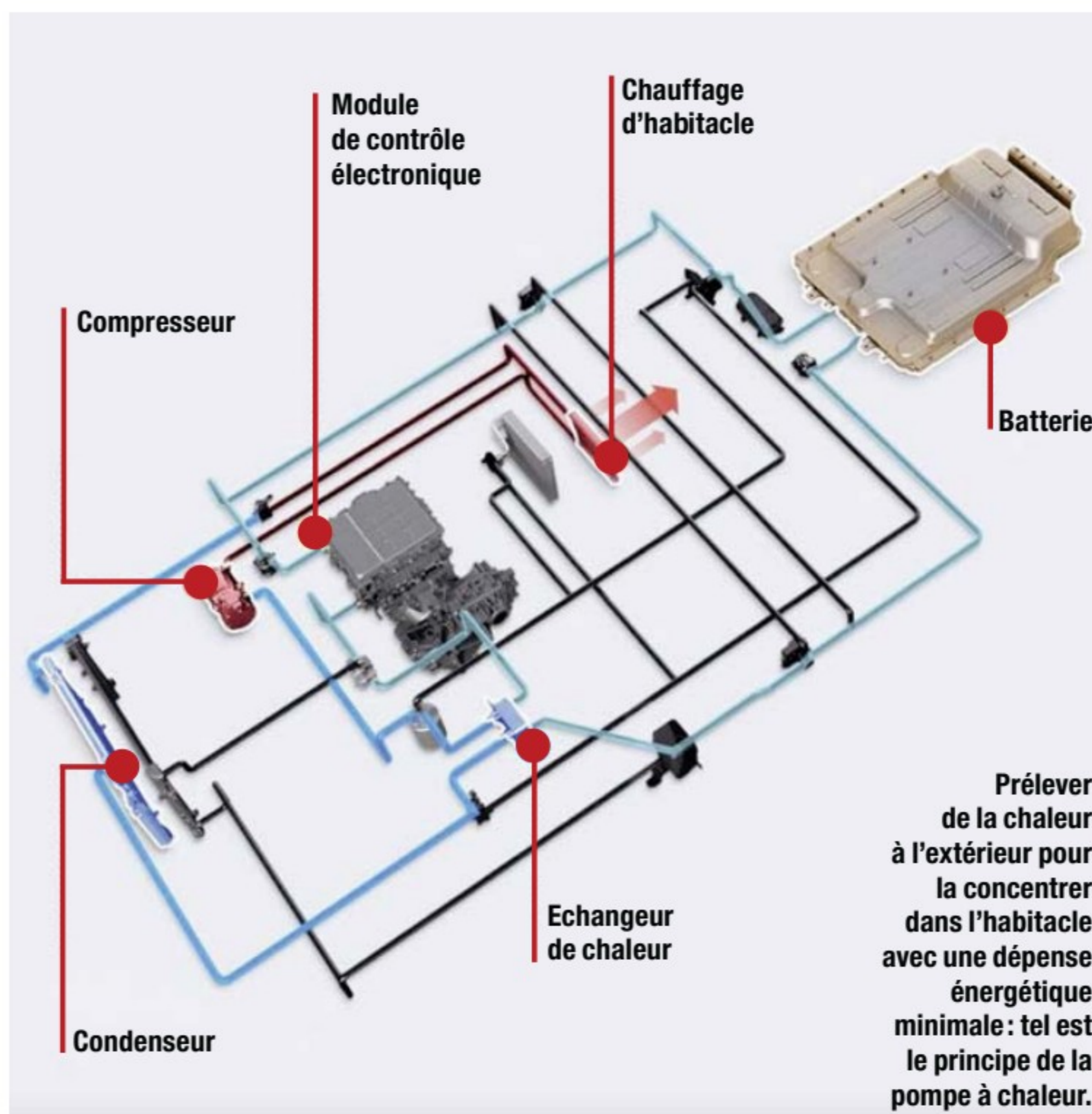
Comment ça marche ?

A la différence d'une voiture thermique, une électrique ne produit pas (ou peu) de chaleur lorsqu'elle roule. En tout cas, pas assez pour réchauffer son habitacle en hiver. La solution de facilité consiste à installer un chauffage par résistance électrique. Peu coûteuse, cette option a un inconvénient: une consommation électrique élevée, pouvant aller jusqu'à 4000 watts à pleine puissance. Or, cette énergie est puisée dans la batterie de traction, réduisant d'autant l'autonomie. L'autre solution, plus onéreuse mais plus efficace, est d'installer une pompe à chaleur, aussi appelée

climatisation réversible. Elle fonctionne un peu selon le même principe qu'une clim' classique. En utilisant un fluide caloporteur circulant dans un circuit fermé mis sous pression par un compresseur, elle concentre les calories contenues dans l'air ambiant pour réchauffer l'habitacle, tout en ne consommant que 500 à 1000 watts en régime constant.

À l'usage

La pompe à chaleur rencontre ses limites lorsque l'air extérieur est très froid et ne contient plus assez de calories pour que le système ait une efficacité suffisante. Il faut alors recourir... à une résistance électrique, au moins pour chauffer durant les premières minutes, avant que la pompe à chaleur ne vienne prendre le relais.





Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

PRATIQUE

Par J. Palaz

Donnez un coup de jeune à votre auto

Votre voiture commence à dater et vous souhaitez la moderniser ou la vendre ? Offrez-lui un restylage maison à moindres frais. Grâce à quelques éléments bien choisis, valorisez son style et sa dotation : phares, jantes alu, écran tactile... Voici comment relooker malin avant de passer la main.

Phares



Passez des halogènes aux leds.

Plus puissants et plus design, les phares à leds rajeunissent l'allure de l'auto et apportent un gain important en matière d'éclairage. Bonne nouvelle, sur beaucoup de modèles, les blocs optiques de finitions hautes ou de versions restylées peuvent être installés à la place des feux halogènes d'origine. Il faut toutefois s'assurer que le nombre et le positionnement des fixations coïncident parfaitement. Par ailleurs,

le faisceau électrique peut aussi nécessiter un adaptateur ou une modification de câblage. Enfin, si des alertes apparaissent au tableau de bord, une reprogrammation OBD permettra de les neutraliser une fois les feux montés. Notez que seuls les phares homologués avec marquage ECE sont acceptés au contrôle technique.

■ Ainsi, une Peugeot 208 de première génération peut accueillir les phares leds de la phase 2 avec un faisceau adapté. Même principe sur une Volkswagen Golf 6, où les optiques leds d'une GTI conviennent à une version d'entrée de gamme Trendline, moyennant un raccordement spécifique.

Système multimédia et Mirror Screen



Modernisez votre tableau de bord.

De nombreux véhicules permettent l'installation d'un système multimédia tactile plus récent, même sur des versions d'entrée de gamme. Le remplacement d'un simple autoradio par un écran moderne

implique souvent de s'assurer que le logement de la console centrale est bien au format double DIN. Ensuite, la connectique varie : les systèmes d'origine utilisent souvent un faisceau Quadlock (Fakra), tandis que les autoradios de base sont en ISO. Des adaptateurs existent pour faire la jonction, et il peut s'avérer nécessaire d'ajouter une antenne GPS. Il faut également récupérer l'unité centrale associée à l'écran, comme les modules SMEG, NAC ou Discover Media, sans quoi l'écran ne fonctionnera pas. Une reprogrammation via une valise constructeur est souvent indispensable pour activer des fonctions comme le Mirror Screen ou la caméra de recul. Enfin, les commandes au volant, si elles sont présentes, réclament parfois un boîtier CAN-Bus pour être opérationnelles.

■ Vous possédez un Peugeot 2008 Active ? Il peut recevoir le système d'une version Allure. Une Volkswagen Polo 6C en Trendline accepte, elle, le Discover Media d'une Highline.

Jantes aluminium

Offrez-vous un look premium à petit prix.

Ici, il est impératif de respecter les dimensions homologuées prévues par le constructeur. Le diamètre, l'entraxe, la largeur de jante et le déport doivent rester conformes aux spécifications pour éviter tout déséquilibre ou/et refus au contrôle technique. Bonne nouvelle, plusieurs tailles sont souvent validées d'origine pour un même véhicule, selon les finitions.

■ Par exemple, une Renault Clio 4 équipée de jantes en tôle de 15" accepte de recevoir les jantes alu 16" de la version GT, tandis qu'une Peugeot 308 "2" (type T9) Access peut être dotée des jantes 17" de la finition Allure.



Volant, levier de vitesses, sellerie



Pensez aux détails qui changent tout.

Un volant en cuir, un pommeau de levier de vitesses de meilleure facture, ou une sellerie en tissu ou en simili issue d'une finition supérieure donnent immédiatement le sentiment de s'élever en gamme.

Dans la majorité des cas,

ces pièces sont compatibles entre les différentes finitions d'un même modèle et peuvent être montées sans difficulté.

D'autres éléments sont aussi faciles à moderniser, comme les rétroviseurs rabattables électriquement, souvent précâblés.

■ Sur ce principe, une Renault Megane 3 en finition Authentique est en mesure d'accueillir un volant en cuir emprunté à une version Bose. Sur une Volkswagen Golf 7, le volant multifonction d'une GTD s'installe facilement sur une Trendline.

Où trouver vos pièces ?

■ Les casses automobiles et centres de recyclage restent les meilleures adresses. On peut y dénicher des éléments d'origine à moindre coût, comme chez GPA 26, Careco ou France Casse. Sur internet, des sites comme Leboncoin, eBay, Oscaro ou Mister-Auto permettent de comparer les références et de commander des pièces neuves ou d'occasion. Les forums spécialisés et les groupes Facebook de passionnés offrent, quant à eux, de nombreux tutoriels et conseils de montage (Planète-Citroën, Forum-Peugeot, VW Vag-Technique ou Clio RS Concept...). Enfin, pour vérifier la compatibilité des pièces, il est recommandé de consulter les bases de données techniques des constructeurs, telles que Service Box pour Peugeot, Dialogys pour Renault ou ETKA pour Volkswagen...

Acheter une voiture d'occasion



Rubrique coordonnée par
Pierre-Louis Champeaux

Alors que ses ventes en neuf se maintiennent à des niveaux élevés, Peugeot connaît plus de difficultés en seconde main, avec une réputation de fiabilité écornée par de nombreux (et graves !) soucis. On fait le point...



Faut-il encore choisir une Peugeot ?

208 "2" (depuis 2019)

■ Après une première génération à succès, la 208 est renouvelée fin 2019. Au passage, elle se convertit enfin à l'électrique (appellation E-208) et abandonne la carrosserie trois portes. En thermique, elle est équipée des inévitables 1.2 PureTech et 1.5 BlueHDi...



LE BON CHOIX : UNE E-208

Electrique ■ 4 CV ■ 136 ch ■ 150 km/h ■ Autonomie : 265 km ■ 310 dm³

Entre les soucis de distribution du 1.2 essence et ceux de l'arbre à cames du 1.5 diesel, l'électrique s'apparente à un choix par défaut. Mais vu que les tarifs sont en baisse d'environ 5000 € sur les douze derniers mois, il s'agit d'une bonne affaire ! Car cette E-208 convainc : performances intéressantes, conduite plaisante, autonomie suffisante... La recharge de la batterie de 50 kWh se fait en 8 heures sur Wallbox (7,4 kW). A bord, le combiné digital 3D est livré de série sur l'Allure comme les jantes alu et la clim' bizona. Soyez vigilant sur le kilométrage : les autos sous 50000 km réclament 2000 € de plus, quand celles avec plus de 100000 km ne sont pas toujours moins chères !

Vu une Allure de 2020 avec 63000 km à 11990 €

VERDICT Un vrai bon plan

2008 "2" (depuis 2019)

■ Dérivé de la 208 "2", le 2008 souffre logiquement des mêmes maux sur le plan de la fiabilité. En version électrique, l'autonomie inférieure à 200 km sur autoroute colle mal à son rôle de petit SUV polyvalent. Reste des tarifs très attractifs, y compris dans le réseau.



LE BON CHOIX : UN 1.2 PURETECH 130

Essence ■ 6 CV ■ 130 ch ■ 191 km/h* ■ 6,9 l/100 km ■ 410 dm³

Sur le papier, le 1.2 PureTech de 130 ch s'impose sans hésiter. Encore plus sobre que le 100 ch, il offre davantage de tonus et donne accès à la finition GT Line. Phares full led, GPS, vitres surteintées, elle en met plein la vue sans coûter beaucoup plus cher qu'une Allure. La difficulté qu'ont les vendeurs (particuliers comme professionnels) à se séparer d'une auto mue par ce 1.2 tire les prix vers le bas. Si vous êtes "joueur", aucune raison de vous priver. Mais d'emblée, il faudra prévoir une vidange annuelle et une enveloppe de 800 € pour le changement de la courroie de distribution (tous les six ans maximum). A noter, la boîte auto. EAT8 séduit par sa douceur mais fait grimper l'appétit.

Vu un GT Line de 2020 avec 79000 km à 12990 €

VERDICT Tentant mais risqué

*Donnée constructeur.



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

308 "2" (2013-2021)

■ Reléguée au second plan par les SUV de la gamme, l'ancienne 308 reste très présente dans les annonces, souvent à des tarifs abordables. Son choix de moteurs et de carrosseries (berline cinq portes et break) est un atout, mais sa fiabilité a parfois été douteuse.



LE BON CHOIX : UNE 1.6 E-HDi 115

Diesel ■ 5 CV ■ 115 ch ■ 188 km/h ■ 5,3 l/100 km ■ 451 dm³

En essence, le bon choix se nomme 1.6 THP 125, mais il est rare sur le marché. En diesel, l'avènement des BlueHDi fin 2014 incite à viser les "anciens" 1.6 e-HDi. Un peu rustique en 92 ch (boîte 5 vitesses, absence de stop/start), ce moteur délivre plus d'agrément en 115 ch. Hormis quelques soucis d'injecteurs (ralenti instable, à-coups), il est capable d'encaisser des forts kilométrages sans trop dépenser. Sa discrétion et sa sobriété en font d'ailleurs un excellent choix pour les gros rouleurs. Courante en Active et Business, la 308 séduit davantage en Allure avec ses phares full led, sa caméra de recul et son GPS. Versions break SW (coffre de 574 dm³) sans surcoût.

Vu une Allure de 2014 avec 142 000 km à 8 500 €

VERDICT Visez les premiers modèles

308 "3" (depuis 2021)

■ La troisième 308 a pu d'emblée s'appuyer sur une déclinaison électrique, alors que l'hybride n'est arrivée qu'en début d'année. Elle permet de contourner les problèmes de fiabilité des blocs PureTech et BlueHDi sans trop casser sa tirelire, l'auto étant bradée en occasion.



LE BON CHOIX : UNE HYBRID 180

Hybride ■ 8 CV ■ 180 ch ■ 225 km/h* ■ 7,4 l/100 km ■ 397 dm³

Certes, on trouve des 308 essence à boîte manuelle à partir de 15 000 € (au moins 1 200 € de plus pour la boîte EAT8). Mais elles sont dotées du 1.2 PureTech. Les versions hybrides rechargeables, chères en neuf, voient leur cours diminuer rapidement, et se trouvent dès 20 000 € en occasion. Offrant une autonomie de 42 km en électrique et déjà très performante, la version de 180 ch suffit. A bord, le côté high-tech est marqué dès la finition Allure, plus répandue que l'entrée de gamme Active Pack. En Allure Pack, l'instrumentation 3D et les aides à la conduite renforcent cette impression sans réel supplément. Le réseau propose souvent des tarifs inférieurs à ceux des particuliers.

Vu une Allure Pack de 2021 avec 47 000 km à 20 990 €

VERDICT Déjà à moitié prix !

*Donnée constructeur.

ACHETER UN PURETECH GARANTI, UNE BONNE IDÉE ?



Entre les prix canon affichés dans le réseau et la garantie étendue à 10 ans ou 180 000 km, il est légitime de se demander dans quelle mesure l'achat d'un 1.2 PureTech est un bon plan. Si la couverture proposée par Peugeot rassure, elle ne met pas à l'abri de la panne (le problème de fiabilité de départ demeure) et des tracas qui en découlent (dépannage, immobilisation...). Après un changement de référence de courroie en 2017, une nouvelle pièce a fait son apparition en 2022, tandis que le moteur basculait peu à peu vers une distribution à chaîne à partir de 2023. Hélas, ces deux dernières solutions doivent faire leurs preuves, quelques avaries ayant déjà été signalées. Autre bémol, la difficulté à prévoir la cote lors de la future revente de l'auto, à cause de la mauvaise réputation du bloc et du nombre grandissant de professionnels refusant la reprise de modèles ainsi équipés.

Rifter (depuis 2018)

■ Remplaçant du Partner, le Rifter confirme la montée en gamme du ludospace, et se présente comme une alternative aux SUV en conservant un volume de chargement XXL. C'est l'un des rares modèles Peugeot moins prisés que l'homologue chez Citroën, le Berlingo.



LE BON CHOIX : UN 1.5 BLUEHDI 100

Diesel ■ 5 CV ■ 100 ch ■ 164 km/h ■ 6,3 l/100 km ■ 632 dm³

Toujours ultra-polyvalent mais plus confortable, le Rifter se positionne un cran au-dessus de son aïeul. D'où ses tarifs, en neuf comme en occasion. Attention avec les versions les plus accessibles : le 1.2 essence n'est pas assez fiable, et le 1.5 diesel manque de ressources en 75 ch. Le BlueHDi 100 présente un meilleur compromis, avec une sobriété préservée et des relances plus toniques. Mais la chaîne reliant ses arbres à cames, fragile, peut poser problème. A peine plus onéreuse que l'Active, l'Allure soigne sa présentation (clim' bizona, siège passager rabattable). Les autos de 3 ou 4 ans ne coûtent pas forcément plus que les premiers modèles à kilométrage équivalent.

Vu un Allure de 2020 avec 115 000 km à 14 990 €

VERDICT Un choix qui n'est pas sans risque

Acheter une voiture d'occasion

3008 "2" (2016-2024)

■ L'ancienne star des SUV compacts apparaît en nombre dans les annonces. Mais le manque de fiabilité de ses moteurs les plus répandus incite à viser juste à l'achat. Joliment restylé à la rentrée 2020, il se trouve à des tarifs attractifs depuis le lancement de l'opus 3.



D. MEUNIER



LE BON CHOIX: UN 1.6 THP 165

Essence ■ 9 CV ■ 165 ch ■ 199 km/h ■ 8,2 l/100 km ■ 547 dm³

Difficile de conseiller un 3008 "2"! Le 1.2 a une courroie de distribution fragile, les 1.6 et 2.0 BlueHDi connaissent de nombreux soucis d'AdBlue et le 1.5 BlueHDi subit des casses de la chaîne qui relie ses arbres à cames... Bref, le salut passe par le 1.6 essence. Sur les premiers modèles, il prend l'appellation THP, est associé d'office à une (plaisante) boîte auto. EAT6. Certes, l'ensemble manque un peu de sobriété mais se révèle agréable à l'usage. Et comme il fait l'impasse sur les finitions de base Access et Active, aucune crainte à avoir côté équipement. Pour un phase 2 convaincant, prévoyez un budget de 23 000 € pour un Hybrid 225 avec environ 50 000 km.

Vu un Allure de 2017 avec 118 000 km à 13 990 €

VERDICT Un vrai bon plan

5008 "2" (2017-2024)

■ La deuxième génération du 5008 troque son habit de monospace contre celui de SUV familial en reprenant la base du 3008 "2". Résultat, un engin séduisant pour la famille mais qui souffre des mêmes maux que son petit frère.



N. SOLER



LE BON CHOIX: UN 2.0 BLUEHDI 150

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 200 km/h ■ 6,3 l/100 km ■ 639 à 797 dm³

On vous aurait bien conseillé le même moteur que pour le 3008, mais la vocation familiale du 5008 incite à viser un diesel. Parmi les trois disponibles, le 2.0 est celui qui s'en sort le mieux au chapitre fiabilité, avec des soucis d'AdBlue moins fréquents qu'avec un 1.6. Associé à une boîte manuelle (le 180 ch est livré avec une boîte auto. EAT), le 150 ch apporte déjà satisfaction, avec des performances très convaincantes et un appétit raisonnable. Il faudra s'assurer que l'alerte de niveau insuffisant d'AdBlue n'apparaît pas sans raison. La première finition proposée avec ce bloc étant l'Allure, la dotation est complète: caméra de recul, GPS, jantes de 18" et accès mains libres.

Vu un Allure de 2018 avec 138 000 km à 17 990 €

VERDICT Un bon choix sous conditions

408 "2" (depuis 2022)

■ Basée sur la 308 "3", la 408 est, selon Peugeot, une berline crossover. Le résultat s'apparente à un SUV coupé avec une hauteur de "seulement" 1,48 m. La 408 se distingue aussi de la 308 par son absence de diesel et ses tarifs élevés en neuf.



Y. LEFEBVRE



LE BON CHOIX: UNE PHEV 225

Hybride ■ 10 CV ■ 225 ch ■ 233 km/h* ■ 7,8 l/100 km ■ 414 dm³

La 408 se déniche dès 23 000 € chez les particuliers comme dans le réseau. A ce tarif, on dispose du 1.2 PureTech associé à la boîte EAT8. En attendant de voir si les modifications opérées en 2022 sur la distribution l'ont rendu plus fiable, le choix d'une version hybride rechargeable est plus judicieux. Surprise, la 225 ch ne se négocie pas plus cher que la 180 malgré un surcoût initial de près de 2 000 €. A l'usage, les 42 km d'autonomie électrique suffisent, tout comme le coffre, amputé par la batterie. On apprécie l'habitabilité, bien meilleure qu'attendu, et l'agrément de conduite dans la plus pure tradition Peugeot. Hormis en Allure, cette PHEV 225 jouit d'une dotation riche.

Vu une Allure Pack de 2022 avec 39 000 km à 27 990 €

VERDICT Un cocktail séduisant

508 "2" (depuis 2018)

■ Pour la deuxième mouture de sa 508, Peugeot a choisi une ligne de coupé quatre portes. Si elle a séduit à ses débuts, celle-ci n'a pas empêché la sochaliennne d'être rapidement reléguée au second plan par les SUV de la marque. D'où des tarifs attrayants...



N. SOLER



LE BON CHOIX: UNE 2.0 BLUEHDI 160

Diesel ■ 9 CV ■ 225 ch ■ 217 km/h ■ 6,7 l/100 km ■ 488 dm³

Alors que l'offre démarre dès 14 000 € avec des 1.5 BlueHDi 130 et des carrosseries noires (parfois d'anciens VTC), mieux vaut ajouter 2 000 € et passer au 2.0 de 160 ch. Associé à l'EAT8, il se targue de performances en net progrès, mais son appétit grimpe de 1 l/100 km. Il est aussi plus robuste que son petit frère, le seul point faible étant le système d'AdBlue qui provoque l'allumage du voyant, alors que le niveau est bon. Il est disponible en Allure et en GT Line, qui incluent l'écran tactile de 10", le GPS et les aides à la conduite. Notre préférence va à la seconde, mieux présentée (phares full led, jantes de 18"). Le break SW (539 dm³) coûte de 500 à 1 000 € de plus à modèle équivalent.

Vu une GT Line de 2019 avec 98 000 km à 16 900 €

VERDICT Un bon plan

*Donnée constructeur.

Dacia Sandero

Cécile Marty est sidérée par la mauvaise foi de Dacia. En effet, le constructeur lui a fait savoir, par la voix du concessionnaire, que la panne de sa Sandero Stepway était uniquement due à sa conduite.



C. RANMA/ANDIA

2 425 € pour remplacer l'embrayage à 68 000 km !

Une bien belle surprise ! En guise de cadeau de Noël 2023, Cécile Marty, de Limoges (87), se voit offrir par ses parents, une Dacia Sandero Stepway 1.5 Blue dCi de 2021. Acquisée chez un concessionnaire de la marque, la citadine n'affiche alors que 33 000 km et semble "comme neuve". Pendant plus d'une année, et plus de 30 000 km, notre lectrice est d'ailleurs totalement ravie de sa voiture. Jusqu'à ce que, il y a quelques semaines, elle ressente

comme un "broutage" en provenance de l'embrayage. Sans hésiter, et pour ne pas risquer d'aggraver la situation, Cécile confie son véhicule à un représentant de la marque.

Responsable à 100 %

La conductrice avait vu juste. Le technicien qui examine la Sandero repère rapidement que l'embrayage et le volant moteur sont à remplacer. Mais Cécile ne comprend pas qu'à seulement 68 000 km, elle se retrouve avec un devis de 2 425 € à régler.

Le concessionnaire se veut toutefois rassurant : selon lui, si le démontage prouve que le volant moteur est la cause première du problème, Dacia prendra en charge 80 % du montant des réparations. Le suspense ne dure toutefois pas très longtemps. Après quelques jours, notre infortunée lectrice apprend qu'elle ne recevra aucune aide financière de la marque. En résumé, le constructeur considère que sa conduite est seule responsable de la panne.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Cécile est une conductrice qui prend soin de son véhicule. Elle entretient sa Sandero Stepway selon les directives de Dacia, en respectant les échéances imposées. De plus, si sa conduite était la cause de cette panne, l'embrayage aurait rendu l'âme bien avant que le volant moteur soit très abîmé. Comme le confirment nos experts, notre lectrice se trouve donc face à un défaut de fabrication qui, au vu de l'âge et du kilométrage de l'auto, doit être pris en charge à hauteur de 90 %.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Peugeot 208

Sellerie fragile

Notre Peugeot 208 1.2 PureTech 100 de 2020 affiche 40 200 km. Pourtant, la sellerie du siège conducteur, déjà déchirée, a dû être remplacée. Peugeot n'a payé que 50 % du devis (596 €).

Nicolas Harribey, 40400 Bégaar

NOTRE CONSEIL Les défauts de sellerie se multiplient chez Peugeot et, à ce jour, la marque n'assume pas totalement sa part de responsabilité. En effet, le problème découle d'un mauvais choix de matériaux. Dans le cas de votre 208, le constructeur doit donc prendre l'opération entièrement à sa charge. Mettez Peugeot en demeure de vous rembourser la totalité de la facture.

Renault Megane

Changements multiples

Mon concessionnaire Renault m'a indiqué que plusieurs pièces, dont la pompe à eau, de ma Megane 1.3 TCe 160 de 2019 (51 800 km) devaient être changées en raison de signes d'usure. Dois-je payer la totalité de la facture (861 €) ?

Benjamin Rombaux, 59780 Camphin-en-Pévèle

NOTRE CONSEIL Votre Megane a plus de 5 ans, mais son faible kilométrage joue en votre faveur. Le barème de nos experts indique que la durée de vie d'une pompe à eau est de 200 000 km. Ainsi, même en appliquant le taux de vétusté correspondant à l'âge de votre véhicule, Renault doit assumer 70 % du coût de l'intervention.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Kia a payé 99 % de l'écran tactile

Tout est bien qui finit bien pour Jean-Baptiste Pontais, de Martinvast (50), et sa Kia Ceed SW de 2019. Dans notre n° 1895, ce lecteur nous faisait part de la nécessité de remplacer l'écran tactile du système multimédia de son break. Comme toujours en pareil cas, le devis était exorbitant (12 026 €). Et, une fois de plus, Kia refusait de prendre en charge cette panne. Du moins, jusqu'à l'intervention de nos experts. Finalement, la marque est revenue à la raison et Jean-Baptiste n'aura déboursé que 153 €. Ouf !



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

Les stars de l'occasion



BIEN CHOISIR UNE...

MG4 (2022-...) à moins de 26 000 €

A sa sortie, la MG4 a remporté un vif succès avec son super rapport prix/prestations, dopé par le bonus écolo. Aujourd'hui, les occasions affichant peu de kilomètres abondent sur le marché. Voyons les meilleurs choix.

Fin 2022, MG a frappé fort avec sa compacte électrique. Une auto bien née aux tarifs très tentants. Et pour cause: elle profitait alors du bonus écologique de 7 000 € et revenait au bas mot à 10 000 € de moins que ses rivales (Renault Megane, VW ID.3). Désormais privée de bonus et pénalisée par une surtaxe (elle est produite en Chine), elle est moins attrayante en neuf... En revanche, en occasion, l'offre s'étoffe et mérite l'attention: on y trouve nombre de MG4 sous les 25 000 € affichant moins de 30 000 km et

encore garanties pendant quatre ou cinq ans (couverture d'origine 7 ans/150 000 km, batterie comprise). Et cette compacte compte de nombreux atouts, dont des qualités dynamiques inattendues: le comportement routier très agile de cette propulsion (dont le moteur est à l'arrière) donne le sourire. En contrepartie, la suspension est peu ferme. Malgré son gabarit contenu (4,29 m), la MG est également assez spacieuse. A l'arrière les passagers apprécieront le plancher plat et l'espace aux genoux généreux. Celui du mi-

lieu sera toutefois moins à l'aise à cause d'une assise bombée et dénuée d'appuie-tête (avant 2023). A l'avant, la présentation fait mouche. La console centrale flottante et le grand espace de rangement entre les sièges participent à la sensation d'espace.

Bien construite et généreuse

Sans atteindre des sommets, la qualité des matériaux et des assemblages ne prête pas le flanc à la critique. L'instrumentation est lisible, l'écran central offre une belle définition, mais l'ergonomie générale s'avère complexe: de nombreuses manipulations sont nécessaires pour accéder à des fonctions essentielles. La commande vocale disponible en Luxury évite cet écueil. Cette finition, majoritairement représentée dans les

annonces, comporte des indispensables pour les gros rouleurs, comme la pompe à chaleur ou le GPS (même s'il n'a pas de planificateur d'itinéraire). Reste que l'équipement de la Standard est déjà très convaincant.

Avec un budget de 26 000 €, on trouve toute la gamme en occasion, sauf la X-Power de 435 ch (dès 28 000 € avec 25 000 km). La version Standard de 170 ch (batterie de 51 kWh) est suffisante pour un usage en ville. Mais son autonomie limitée et sa recharge assez lente brident sa polyvalence. La version de 204 ch (64 kWh) offre des prestations à la hauteur de la compacte: les longs trajets deviennent envisageables. C'est un peu mieux encore avec la 245 ch (77 kWh) lancée mi-2023, mais celle-ci est assez rare sur le marché... **Soufyane Benhammouda**

La présentation est correcte, mais l'intérieur emploie des matériaux basiques et affiche une finition légère. L'ergonomie de l'écran laisse sceptique, elle aussi.



Nombre de places: 5



Volume: 350 dm³

A l'arrière, les passagers ne manquent pas d'espace, même à l'inconfortable place centrale. Le moteur arrière empiète sur le volume du coffre. A noter, la version Luxury perd 15 dm³, mais offre un plancher modulable.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

■ La Standard, uniquement associée à la batterie de 51 kWh, est déjà généreuse: la clim' auto, les écrans numériques et les aides à la conduite essentielles sont de série. Et, dès 2023, elle est enrichie. La Comfort, proposée uniquement avec la 64 kWh, n'en offre pas beaucoup plus. Au contraire de la Luxury, reconnaissable à son aileron, qui fait le plein, avec le système semi-autonome MG Pilot, la caméra 360°, le volant chauffant et la précieuse pompe à chaleur.

LA DOTATION DE SÉRIE

Standard: • Aide au maintien dans la voie • Bluetooth • Clim' auto. • Compteurs 7" et écran 10" • ESP • Jantes 16" • Mirror Link • Phares à leds • Radar de recul • Régulateur de vitesse adaptatif • Vitres électriques.

Standard (dès 2023): • Essuie-glace arrière • Jantes 17" • One Pedal • Poignées de maintien.

Comfort: • Vitres AR surteintées • Volant cuir.

Luxury: • Aileron de coffre • Caméra 360° • Chargeur de smartphone à induction • Commande vocale • GPS • Jantes 18" • Pompe à chaleur • Rétro int. électrochrome • Sièges électr. (conducteur) et chauffants • Toit noir (avant 2023 et sur la version 77 kWh) • Volant chauffant • Wi-fi.



PHOTOS : N. SOLER

Côté moteurs

LES CHIFFRES	51 kWh - 170 ch	64 kWh - 204 ch	77 kWh - 245 ch
Vitesse maxi	167 km/h	167 km/h	187 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s3	29s6	27s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s3	4s8	4s4
Autonomie moyenne	284 km	365 km	420 km
Route/Autoroute/Ville	314/222/318 km	410/285/400 km	470/325/470 km
Poids	1 645 kg	1 690 kg	1 782 kg
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	61 m	61 m
Moteur électrique	Synchrone	Synchrone	Synchrone
Batterie (utile)	Lithium (LFP) 50,8 kWh	Lithium (NMC) 61,7 kWh	Lithium (NMC) 74,4 kWh
Puissance maxi	170 ch	204 ch	245 ch
Couple maxi	250 Nm	250 Nm	350 Nm
CO₂/Pastille Crit'Air	0 g/km/0	0 g/km/0	0 g/km/0
Transmission	Aux roues arrière, 1 rapport	Aux roues arrière, 1 rapport	Aux roues arrière, 1 rapport

Une enveloppe de 25 000 € permet de choisir parmi les trois niveaux de puissance différents de la MG4, chacun associé à une batterie spécifique. La plate-forme est identique, avec un moteur électrique qui entraîne les roues arrière.

51 kWh - 170 ch: avec son autonomie sensiblement inférieure et ses faibles capacités de charge, elle devra être branchée un peu plus souvent et plus longtemps que les autres versions. Elle reste néanmoins suffisante pour le quotidien, se montre déjà

très performante et fait peu de compromis sur l'équipement. Enfin, c'est, de loin, la plus abordable: comptez 17 000 € pour un modèle de 2023 avec 25 000 km.

64 kWh - 204 ch: cette version occupe plus de la moitié des annonces. Sa batterie assure une autonomie satisfaisante et c'est elle qui se recharge le plus vite, passant de 10 à 80 % en 25 mn sur une borne rapide. Cependant, il faudra multiplier les arrêts sur autoroute. Les bonnes affaires ne manquent pas: avec 25 000 km, une Comfort se déniche dès

20 000 €, et l'on trouve des Luxury de 2023 moyennant 2 000 € de plus.

77 kWh - 245 ch: sa batterie offre davantage d'autonomie, en particulier sur autoroute, où elle dépasse les 320 km. Un atout à relativiser dans la pratique, car la recharge rapide prend 10 mn de plus qu'avec la 64 kWh (la puissance de charge acceptée manque de constance). Au final, les longs trajets ne sont donc pas beaucoup moins contraignants. Comptez un peu moins de 26 000 € pour une Luxury avec 25 000 km.

Côté fiabilité

A surveiller

Climatisation. Le système peut parfois être bruyant, voire cesser de fonctionner temporairement. Faites les tests lors de l'essai. A noter que la clim' produit trop d'air froid. N'hésitez pas à augmenter la température pour être à l'aise.

Electronique. Bugs, GPS figé, messages inopinés... les pépins électroniques ne sont pas rares. Des mises à jour peuvent corriger les problèmes (sous garantie).

Carrosserie. Elle est très vulnérable aux chocs, et l'indisponibilité des pièces est régulièrement pointée du doigt par les propriétaires. Scrutez l'extérieur.

Mise à jour. Des améliorations logicielles ont permis de corriger de nombreux défauts. Vérifiez que le modèle soit à jour après son passage en concession.

Recharge. De nombreux problèmes de recharge ont été remontés, qui semblent causés par des soucis logiciels. Si possible, branchez la voiture lors de l'essai.

Nous vous conseillons

Une MG4 51 kWh Standard de 2023

Offrant suffisamment d'autonomie pour les trajets du quotidien et déjà bien équipée, cette version d'accès permet de passer à l'électrique à moindre coût:

comptez 17 000 € pour un modèle ayant 25 000 km, encore garantie 4 ou 5 ans. Difficile de trouver mieux!

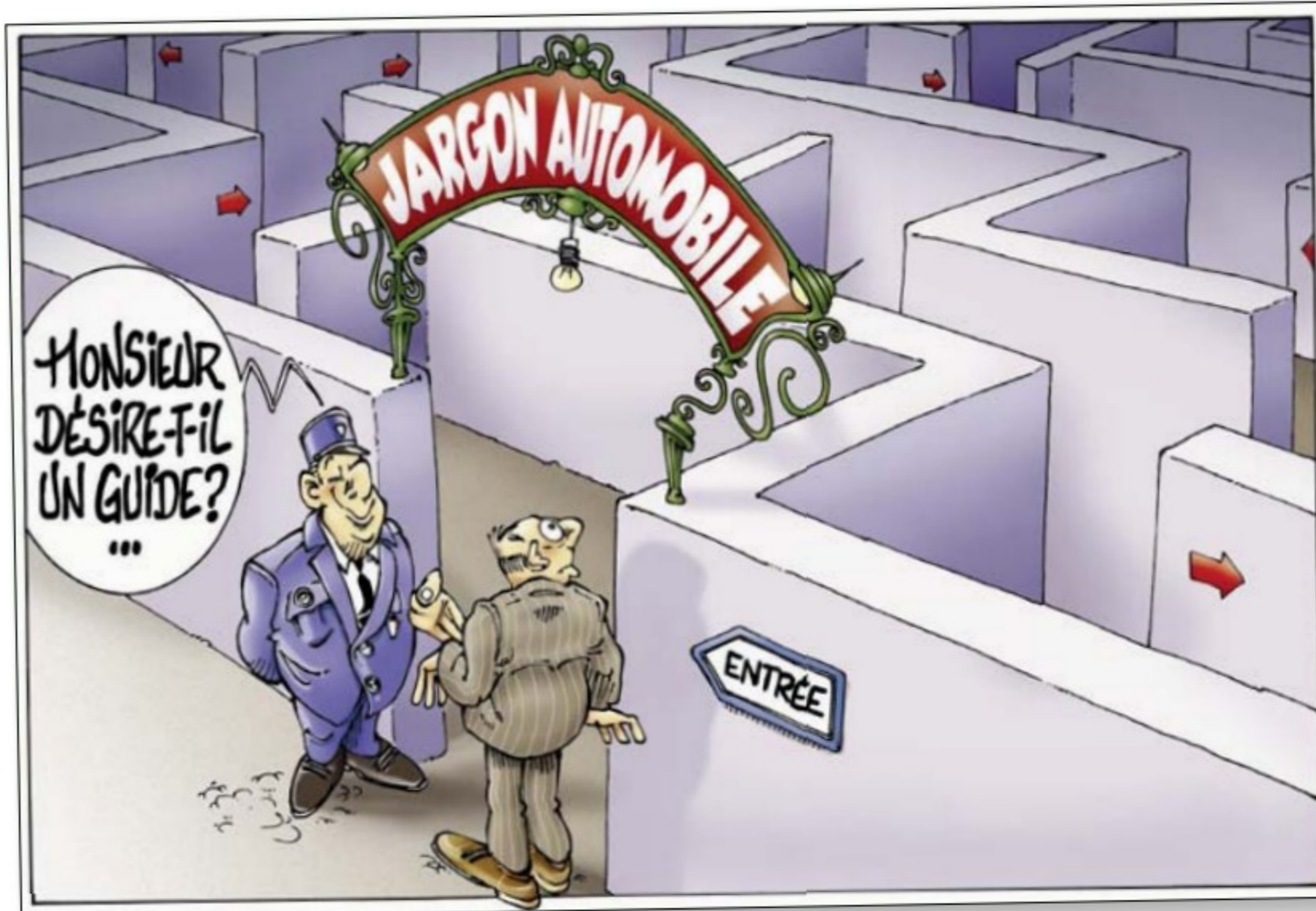


N. SOLER



AGIRA, BCT, FPS, LAPI, OMP, OP, PV, TSP, VEI, VGE, VRADE...

Glossaire du jargon juridico-administratif



En lisant *Auto Plus*, certains de ces termes et abréviations spécifiques mais courants vous sont sans doute devenus familiers. D'autres moins. D'où l'idée de ce petit "dico" qui traduit le charabia administratif en français. Avec ça, vous devriez être incollable.

ACO: avis de contravention. Il s'agit du document que vous recevez après avoir commis une infraction. Et que vous appelez familièrement (et à tort) PV. Il arrive par courrier ou désormais par e-mail (eACO) si vous avez transmis votre adresse électronique lors d'une démarche d'immatriculation ou bien à un agent lors d'un contrôle routier.

AFD: amende forfaitaire délictuelle. Conduire sans assurance et/ou sans permis est un délit qui expose respectivement à 3750 € et 15000 € d'amende en sus de peines complémentaires (travaux d'intérêt général, jours-amendes, confiscation du véhicule, etc.). S'il est majeur et que c'est son premier délit, le conducteur peut s'en sortir avec une "simple" AFD, qui lui évite un passage devant le juge. Comptez 500 ou 800 €, minorés à 400 et 640 € et majorés à 1000 et 1600 €.

AFM: amende forfaitaire majorée. Pour désengorger les tribunaux après l'arrivée des radars, le législateur a créé le système d'amendes forfaitaires. Avantage: les montants, qui peuvent grimper jusqu'à 150 €, 450 € et 750 € selon l'infraction, sont passés à 35 €, 68 € et 135 €. Et pour que l'argent rentre plus vite dans les caisses de l'Etat, ils ont été minorés à 22 €, 45 € et 90 € à condition de régler sous 15 jours (30 jours en cas de paiement électronique). Reste que si vous tardez à payer ou à contester, l'amende est majorée (AFM) à 75 €, 180 € ou 375 € selon le cas.

AGIRA: Association pour la gestion des informations sur le risque en assurance. Créé par les assureurs, cet organisme gère le fichier des résiliations automobiles. Il permet à ces professionnels de vérifier l'historique des assurés et de voir

si leurs déclarations de sinistralités sont exactes. L'Agira est aussi en charge du fichier des véhicules assurés et de celui de l'indemnisation des victimes (voir FVA et FVI).

ACO/AFM



AIPP: atteinte à l'intégrité physique et psychique. Ceux qui ont déjà eu à être indemnisés pour des dommages corporels à la suite d'un accident connaissent ce terme, tout comme celui d'ITT (voir plus loin). Cette AIPP, exprimée en pourcentage, correspond à l'évaluation faite par un médecin expert des séquelles permanentes de la victime après consolidation, autrement dit, quand l'état de santé du patient a cessé d'évoluer.

ANTAI: Agence nationale de traitement automatisé des infractions (Antai.gouv.fr). Sous la tutelle du ministère de l'Intérieur, cette institution traite les amendes forfaitaires issues des contrôles automatisés (radars), électroniques (PVe), les FPS (forfaits de post-stationnement) de certaines communes, ainsi que les AFD. Depuis l'arrivée des radars, c'est

sans doute l'organisme le plus connu des automobilistes.

ANTS: Agence nationale des titres sécurisés. Cet établissement public en charge de tous les titres sécurisés (permis de conduire, certificat d'immatriculation, carte d'identité, passeport) vient d'être rebaptisé "France Titres - Agence nationale des titres sécurisés". Depuis la fermeture, fin 2017, des services idoines dans les préfectures, le site Ants.gouv.fr est devenu incontournable pour les démarches concernant ce type de documents.

ATD: avis à tiers détenteur. Ou encore SATD pour saisie administrative à tiers détenteur, le véritable terme depuis 2019. Faire l'objet d'un ATD n'annonce rien de bon. Cela signifie qu'une procédure est engagée à votre encontre par l'administration (Etat, commune...) pour recouvrer une dette (amendes impayées, taxes, redevances...). L'autre mauvaise nouvelle, c'est que cela implique une saisie sur votre salaire ou/et vos comptes bancaires.

BCT: Bureau central de tarification. Cette autorité administrative s'occupe de faire respecter l'obligation d'assurance en responsabilité civile auprès de l'assureur de votre choix, lorsque vous avez été résilié ou que vous êtes jugé "à risque" et qu'aucun ne souhaite vous couvrir.

BNDC: Bureau national des droits à conduire. Plus connu sous son ancienne appellation SNPC (Service national du permis de conduire),

PV radar/Antai





Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste



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

ce bureau, qui dépend du ministère de l'Intérieur, enregistre tous les mouvements sur vos permis (date de délivrance, catégories, retraits et restitutions des points après une infraction, suspension, annulation, etc.). Vous (ou votre avocat) pouvez avoir à le saisir en cas d'erreur de sa part, par exemple pour un point qui ne vous aurait pas été restitué ou pour ceux qui n'auraient pas été crédités sur votre permis après un stage de récupération.

CCSP: commission du contentieux du stationnement payant (voir TSP).

CI: certificat d'immatriculation. Ce terme a remplacé en 2009 celui de CG pour carte grise. C'est le document officiel qui permet d'identifier un véhicule.

CGC: carte grise de collection. Réservée aux véhicules de plus de 30 ans, la CGC offre des avantages à son titulaire (voir CT, ZFE).

CMI-S: carte mobilité inclusion stationnement. Appelée couramment "carte handicapé", elle permet à son titulaire et à la personne qui l'accompagne de se garer gratuitement et sans durée limitée (sauf sur décision contraire de la municipalité, auquel cas celle-ci ne peut être inférieure à 12 heures) sur toutes les places ouvertes sur la voie publique, et ce dans toute l'Union européenne.

CNT: Centre national de traitement des amendes. Il dépend de l'Antai et est chargé de traiter les clichés de l'infraction et d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation (PV radars).

CRM: coefficient de réduction majoration. Vous le connaissez surtout sous l'appellation bonus/malus. C'est lui qui fait la pluie et le beau temps sur votre cotisation d'assurance auto. Pour

faire simple, vous démarrez au coefficient 100, puis vous gagnez 5 % par année sans sinistre responsable. Au terme de treize ans sans pépin à vos torts, vous atteignez le coefficient 50 (50 % de bonus). A l'inverse, vous écotez de 25 % de majoration sur la prime de référence à chaque couac à vos torts (de 12,5 % s'ils sont partagés), sauf si votre bonus est à 50 % depuis au moins trois ans et que c'est votre premier accident responsable.

CT: contrôle technique. Il est obligatoire aux 4 ans du véhicule, puis tous les deux ans (tous les cinq ans s'il est en carte grise de collection). Les voitures de plus de 10 ans pourraient, à terme, avoir à le passer tous les ans. A suivre.

EDPM: engin de déplacement personnel motorisé. Cette catégorie de véhicules inclut les trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards et autres monoroues.

FPS: forfait de post-stationnement. Comme vous le savez, le bon vieux PV de 17 € pour cause d'insuffisance ou d'absence de paiement à l'horodateur s'est transformé en FPS en 2018 lorsque la gestion du stationnement payant est passée aux mains des collectivités locales. Notez que si le FPS initial n'est pas réglé sous 90 jours, il est alors majoré de 50 € (FPSM).

FVA: fichier des véhicules assurés. Créé en janvier 2019, le FVA est géré par l'Agira et actualisé par les assureurs sous 72 heures maximum après toute souscription d'un contrat auto. Il permet aux forces de l'ordre de s'assurer que votre véhicule est couvert en responsabilité civile, la garantie minimale obligatoire. Et ainsi de lutter contre la non-assurance. De votre côté, il vous est possible de vérifier si votre véhicule y est inscrit sur Consultation-fva.fr

FVI: fichier des victimes indemnisées. Mis en place en 1985 dans le cadre de la loi Badinter, il est destiné à vous informer sur les indemnités allouées aux victimes d'accidents de la circulation dans des situations similaires à la vôtre.

ITT: incapacité totale de travail ou incapacité temporaire de travail. En droit pénal, l'ITT est utilisée pour évaluer la gravité d'une infraction. Exemple, si l'ITT dépasse huit jours, cela peut entraîner une qualification plus sévère des faits. En réparation du dommage corporel, ce terme concerne la période de soins jusqu'à ce que l'état de santé de la victime soit stabilisé. Le préjudice fonctionnel temporaire est chiffré en jours et indemnisé en fonction.

LAPI: lecture automatisée des plaques d'immatriculation. Il s'agit d'un scanner utilisé notamment par les "sulfateuses à PV" (ou scancars), chargées de contrôler à la chaîne le respect du stationnement payant: si la plaque lue n'est pas associée à un paiement en cours, alors un FPS est émis.

OMP: officier du ministère public. Ce commissaire du CNT examine la contestation d'un PV et détermine si elle est recevable ou pas. Puis il la transmet à l'OMP local ou au juge pour suite à donner, ou la rejette pour vice de forme.

OP: ordonnance pénale. C'est un jugement sans comparution au tribunal. L'OP, envoyée par courrier, est contestable dans les 30 jours.

PV et PVe: procès-verbal et procès-verbal électronique. Le second tend à remplacer le PV manuscrit pour les infractions qui prévoient une amende forfaitaire. A ne pas confondre avec l'ACO. Le PV est le document officiel sur lequel se base le juge. Il existe aussi le PV d'accident, qui est un constat établi sur les lieux par la police.

RAPO: recours administratif préalable obligatoire. C'est le nom un peu alambiqué du premier recours à adresser à la commune (ou à son gestionnaire) qui vous a collé un FPS pour stationnement non payé ou dépassé. Vous avez 30 jours pour transmettre votre contestation par courrier recommandé avec AR (ou en ligne). Un passage obligé avant de saisir le TSP si le recours est rejeté.

TSP: tribunal du stationnement payant. Depuis janvier 2025, c'est le nouveau nom de la CCSP. Ce tribunal administratif traite uniquement des requêtes concernant le stationnement payant (FPS et FPS majorés).

SIV: système d'immatriculation des véhicules. Tout véhicule immatriculé depuis avril 2009 a son propre numéro SIV sous la forme AB-123-CD. Ce numéro est conservé à vie, même si le véhicule change de propriétaire.

VR2+: voie réservée "deux personnes et plus". C'est le nom officiel des fameuses voies dites "de covoiturage". Sont autorisés à y circuler tous les véhicules avec au moins deux occupants à bord.

VEI/VGE: véhicule économiquement irréparable/gravement endommagé. Il s'agit de procédures mises en place par l'expert mandaté par l'assureur après un sinistre. Un véhicule est classé VEI si, après un accident, le coût des réparations est supérieur à sa valeur (VRAD). Et VGE lorsque qu'il ne peut plus circuler dans des conditions normales de sécurité. Le CI peut être gelé ou bloqué le temps d'une décision ou des réparations.



VRAD: valeur de remplacement à dire d'expert. A la suite d'un vol, d'un incendie ou d'une casse de votre véhicule, un expert mandaté par l'assureur va déterminer la somme nécessaire pour racheter un modèle équivalent dans un état semblable (avant sinistre). Cette estimation sert de base de calcul pour l'indemnisation.

ZFE ou ZFE-m: zone à faibles émissions mobilité. Ce sont des espaces en grands centres urbains (Lyon et Paris en tête) où la circulation de certains véhicules est restreinte. La vignette Crit'Air permet d'identifier ceux autorisés, ou pas, à y circuler. Dans le même registre, une ZTL est une zone à trafic limité (actuellement Paris centre) que l'on n'a pas le droit de traverser sans une bonne raison de s'y arrêter.

LAPI



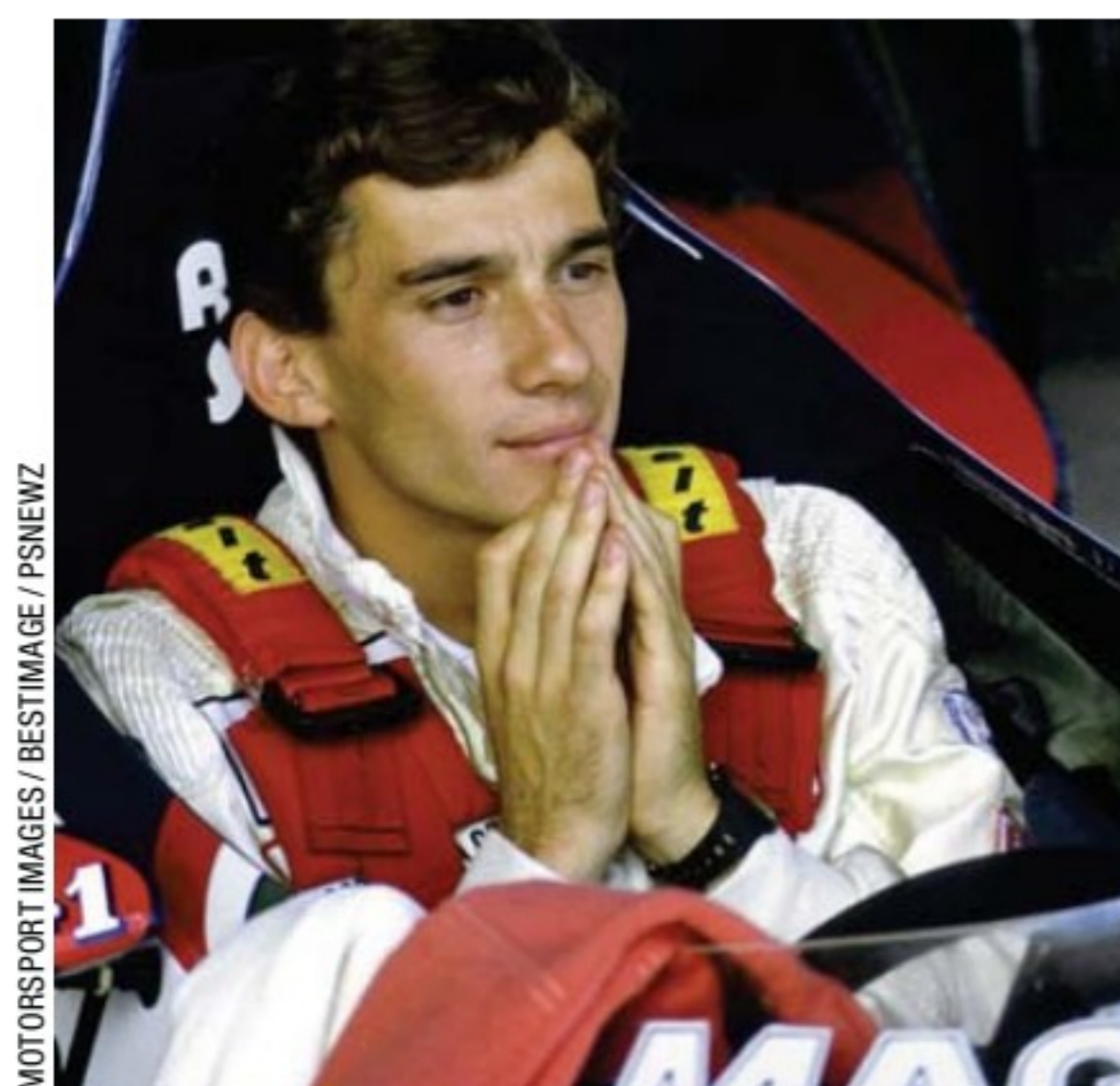
F. DUBRAY/MAXPPP

Figure emblématique des paddocks de Formule 1, Jean-Louis a été au plus près des écuries et des pilotes pendant cinquante ans. Au-delà des récits de courses, il nous livre les histoires, souvent rocambolesques, des plus grands champions qu'il a côtoyés.

**ITINÉRAIRE
D'UN CHAMPION
DU MONDE**

Episode 5

Ayrton SENNA



MOTORSPORT IMAGES / BESTIMAGE / PSNEWZ



J.-L. TAILLAGE / DPPI

La célèbre Toleman TG184 à moteur Hart 4 cylindres turbo, ici aux essais à Monaco en 1984. Le dimanche sous la pluie battante, Senna se révélera au monde de la F1 et deviendra aussitôt l'étoile montante des Grands Prix.

Le 1^{er} mai 1994, lors du Grand Prix de Saint-Marin, une étoile s'éteignait au firmament de la course automobile. Une étoile, une super-comète nommée Senna : Ayrton Senna da Silva, trois fois champion du monde de F1 en trois années magiques, 1988, 1990, 1991, quitta brusquement ce monde pour entrer dans la mémoire collective planétaire. Le 24 mars 1995, onze mois plus tard, à la veille du Grand Prix du Brésil, la famille Senna recevait à São Paulo tous ceux qui, par leurs commentaires (écrits, parlés ou télévisés) ou leur aide apportée à la Fondation Senna, avaient accompagné Ayrton au cours de sa carrière, jusqu'à ce fatal 1^{er} mai. Ce fut une façon de célébrer le champion et son image de géant.

Pourquoi, comment Senna était-il ainsi devenu cette sorte de demi-dieu de la course, adoré par les jeunes amateurs de Grands Prix encore aujourd'hui ? Ils évoquent son indiscutable talent, sa bravoure, la précision de ses trajectoires et sa technique particulière pour attaquer les grandes courbes qui font la beauté du pilotage. Mais Senna n'était pas seulement ce pilote exceptionnel, il était aussi un personnage quasi-mystique, dont la manière de penser, de percevoir le monde, de poursuivre ses conquêtes le distinguait de tous les autres champions.

Le parcours de Senna prend appui sur trois bases solides : sa famille, la métropole géante de São Paulo, au Brésil, et le karting. Ses parents, Milton et Neide, sont propriétaires d'une ferme géante avec des centaines d'employés, mais ils possèdent aussi des garages et des voitures. Alors que Senna va sur ses 12 ans, les noms d'Emerson et Wilson Fittipaldi résonnent à São Paulo, où ils sont nés eux aussi. Emerson devient

champion du monde sur Lotus en 1972 et sur McLaren en 1974, et les médias brésiliens accordent de plus en plus de place aux Grands Prix de F1.

Milton Senna, le papa d'Ayrton, se montre passionné par les automobiles et la course bien avant cette date, et son pilote préféré s'appelle Jim Clark. Dès l'âge de 4 ans, le petit Ayrton tient déjà entre ses mains le volant d'un simili-kart, bricolé maison, propulsé par un petit moteur. A 7 ans, disent certains de ses biographes, il conduira une Jeep. Mais Milton Senna ne cède pas sur un point : son fils doit continuer d'être assidu à l'école et ne pas se montrer le cancre de la classe. Ayrton obéira et, à 10 ans, il reçoit le cadeau de ses rêves : un vrai kart à moteur Parilla 100cc. Un bonheur pour le garçon, qui s'entraîne partout dans la propriété familiale. Puis s'engage dans les courses au Brésil. Il a alors une quinzaine d'années. Le déclic intervient lorsque Milton Senna, qui suit de près la carrière de son fils, lui présente un personnage haut en couleur, qui connaît bien la famille Fittipaldi : il s'appelle Lucio Gascon, il est mécanicien préparateur de karts, son surnom est "le Tché". Il travaille au Brésil auprès des frères Fittipaldi. Le Tché enseigne

au jeune Ayrton tout son savoir sur le karting, les épreuves, les pneus, une culture mécanique indispensable. Et si le karting s'inscrit dans les débuts de carrière de la plupart des pilotes, il fut, pour Senna, le véritable ancrage d'une passion dans la compétition. Ainsi en 1981, il disputait le championnat de Formule Ford de Grande-Bretagne mais il fit un détour par Parme, en Italie, pour disputer le championnat du monde de karts.

Malgré son amour pour cette discipline, Senna comprend très bien que son avenir se trouve à l'étape supérieure : la course automobile. Pour réaliser son projet, la direc-

“Idole de tout un peuple au Brésil, mystique, combattant de tous les instants, il entra dans la légende avant même de se tuer à Imola, le 1^{er} mai 1994.”

Jean-Louis Moncet

tion à prendre est celle de la Grande-Bretagne. Il doit alors surmonter deux difficultés. Tout d'abord, trouver le financement nécessaire à une saison en formule de promotion, ce qu'il réussit, en faisant en partie appel à ses parents. Mais ces derniers considèrent qu'il s'agit d'une parenthèse et qu'il lui faudra, après la saison, revenir au Brésil pour travailler dans l'entreprise familiale. Ayrton s'est marié avec Liliane et les voilà tous les deux débarquant à Londres, parlant un anglais bredouillant, dans un pays que Liliane qualifie de "glacial". Là réside la seconde difficulté : s'adapter à



Avec Lilliane, sa première épouse, qui l'accompagnera en Grande-Bretagne. Ils se sont mariés en 1981.



Au volant de sa Formule Ford 1600 en 1981. La voiture est une Van Diemen RF81. Avec elle, il gagne la plupart des courses des différents championnats auxquels il participe.



DPPI



L. FROISSART / DPPI

En 1981, retour au karting pour disputer une nouvelle fois le championnat du monde, à Parme, en Italie. Le titre lui échappera.



DPPI

Prince de la F3 en 1983. Senna et sa Ralt-Toyota précèdent ici Brundle, sur une machine identique. Le succès le plus important pour le jeune Brésilien en dehors de l'Europe sera le célèbre Grand Prix de Macao F3 où il fera partie de l'équipe locale de Teddy Yip.

la vie en Angleterre. *"Tout était nouveau pour moi, se souvient Ayrton. Je ne connaissais pas bien la langue, ni les gens, ni les habitudes. Quant à la météo, n'en parlons pas."*

Une victoire sous des trombes d'eau

Néanmoins, le Brésilien a pris ses précautions, trouvé un volant dans l'équipe Van Diemen de Ralph Firman, et s'offre une saison. Sa première course de Formule Ford se déroule le 1^{er} mars 1981 à Brands Hatch. Rien de sensationnel : 8^e sur la grille, 5^e au classement final. Cependant, à cette époque, la Formule Ford 1600 est en pleine expansion et il y a plusieurs championnats à disputer. Firman lui propose un programme complet. Deux semaines plus tard, Senna retrouve Brands Hatch, sous une pluie battante. Le biographe Tom Rubython rappelle que, pour cette course, les organisateurs britanniques faisaient peu de cas des pilotes étrangers, et Senna se retrouva engagé sous le nom de "Ayerton de Silva". Il entreprit alors de rectifier son identité en remportant une victoire stupéfiante, avec près de 10 secondes d'avance sur ses poursuivants.

Gagner à Brands Hatch sous des trombes d'eau, voilà qui vous forge une réputation au Royaume-Uni. D'autres faits d'armes, d'autres victoires font de Senna l'une des attractions des formules de promotion de 1981 et il pourrait viser la Formule Ford 2000. Mais il faut un budget...

Or Milton Senna refuse de financer son fils. Tout d'abord les sommes demandées sont élevées et, de plus, il est grand temps qu'Ayrton rentre au Brésil pour travailler dans les entreprises familiales. Mais c'est mal connaître le garçon, bien déterminé à changer de vie. Il va sur ses 22 ans, il divorce de Lilliane, il se débrouille d'un financement obtenu auprès d'une banque, et il repart vers la Grande-Bretagne pour viser un programme européen en 1982. Au Danemark, il remporte le titre de champion d'Europe 1982 de Formule Ford 2000.

Au terme de ce parcours très brillant, Senna fait partie des stars en devenir, et 1983 le voit arriver en F3. Car son aventure a attiré l'attention de deux grands patrons de la F1 : Ron Dennis, qui dirige McLaren, et Alex Hawkridge, homme de confiance de Ted

Toleman, qui lui propose un financement bienvenu. Un nouveau mentor s'occupe de lui, Dick Bennett, qui connaît par cœur les arcanes de la F3 et qui prend Senna dans son équipe. Nous sommes alors assez loin de la stupide série brésilienne de Netflix sur Ayrton. Certes, son nouveau rival se nomme Martin Brundle : un Anglais bon teint, retors, qui a toujours su réserver des chausse-trappes à ses adversaires et qui ne réussira jamais à gagner un Grand Prix. Le duel sera terrible, orné de multiples accrochages. Mais rien n'empêchera Senna de gagner le fleuron de la F3 cette année-là, le Grand Prix de Macao, le 20 novembre 1983.

Mais avant cela, Senna avait déjà fait connaissance avec la Formule 1. Le 19 juillet 1983, il s'installe pour la première fois dans une Williams, une FW08C à moteur Ford. Le test se déroule à Donington, (où, en 1993, il remportera une victoire magistrale sous la pluie) et Senna ne manque pas d'impressionner Frank Williams et ses techniciens, pas seulement par sa vitesse, mais surtout par son analyse de la voiture et de ses performances. Tout se sait très vite en F1, et les tests pour Senna vont se succéder. Après les vacances, l'équipe Toleman le convie à un essai à Silverstone. Puis c'est McLaren à Silverstone. Et puis Brabham, sur le circuit Paul-Ricard.

Senna choisira pour 1984, sa première saison en Grands Prix, la Toleman TG183B à moteur Hart-turbo. Elle lui paraît assez originale, même si le monde de la F1 la trouve un peu frêle. Mais l'ingénieur qui l'a conçue, Rory Byrne, rappelons-le, sera celui qui concevra la plupart des Ferrari de Michael Schumacher. Au Grand Prix de Monaco, le 3 juin 1984, avec la Toleman TG184, Ayrton Senna entre dans l'histoire... Ensuite ce sera Lotus, McLaren et Williams. Il deviendra à jamais un héros de la course automobile. ■



DPPI

Couronné en 1988 pour la première fois, Senna arbore en 1989 le n° 1, la marque du champion du monde, sur sa McLaren MP4-5 à moteur Honda V10-3,5 litres. Avec cette machine simplissime, il remportera six victoires au cours de la saison.



Moteur: 2 cylindres à plat refroidi par air
Cylindrée: 425 cm³
Puissance: 10,5 ch DIN à 3500 tr/mn
Vitesse maxi: 70 km/h
Production: 1 246 299 fourgonnettes (1950-1981, sur 5 114 961 modèles 2CV)
Cote actuelle: de 8 000 à 15 000 €

L'indescriptible, l'inimitable silhouette de la 2CV ! Même en version utilitaire, elle est tout de suite reconnaissable. Le capot n'est plus en tôle ondulée à partir de 1961, année de sortie de cet exemplaire. Mais l'auto a encore sa jolie petite calandre métallique et ses portes suicide.



IL Y A 74 ANS, CITROËN LANCE LA 2CV FOURGONNETTE

Une 2CV en version bête de somme

Avec sa frêle structure, son poids plume et son moteur fluët, la berline économique de la marque ne semblait pas prête à jouer les gros bras. Pourtant, elle va opérer cette mutation avec sérénité. Sans complexe.

Quand vous partez d'une voiture d'à peine 500 kg, motorisée par un minuscule bicylindre développant 8,5 ch, en dériver une version destinée à transporter de gros chargements peut apparaître comme une aberration. Ou comme un invraisemblable défi. Pourtant, Citroën ose le pari. A raison : immédiatement, il va se trouver des clients, artisans pour la plupart, très heureux de pouvoir disposer d'un petit utilitaire, certes très lent, certes limité à 250 kg de charge, mais peu cher à l'achat, franchement économique à usage, et dont, finalement, ils s'accommoderont au quotidien, malgré ses défauts. D'autant qu'à l'époque, en France, n'existait dans la même catégorie que la Renault Juvaquatre, héritée d'un ancestral modèle d'avant-guerre ; ou, à la limite, un dérivé des petites Panhard,



Une porte à deux volets : c'est la seule configuration proposée pour accéder au compartiment arrière. Un compartiment géant pour une auto aussi courte : 1 880 dm³ !

mais fabriqué au compte-goutte et vendu hors de prix. Une fois convertie en utilitaire avec un gros compartiment arrière en guise de sac à dos, la petite "deux pattes" est méconnaissable : finie, sa toile repliable qui habille le toit depuis le pare-brise jusqu'à la porte de malle ! Son arrière cubique est là pour transporter du volume.

Inutile de fignoler avec l'accélérateur

Bien sûr, vous reconnaissez son minois caractéristique : un capot bombé et deux yeux ronds qui vous regardent d'un petit air gentil. Sur la route, il va falloir vous montrer doux et patient avec elle : rien ne sert de

la brusquer, elle donne tout ce qu'elle peut quand vous la sollicitez avec compréhension. De toute manière, la pédale d'accélérateur ne connaît que deux positions : relâchée ou enfoncée à fond, inutile de fignoler. En revanche, il sera judicieux d'anticiper : si vous apercevez une côte ou un faux plat, prenez votre élan. Sinon, la vitesse s'écroule. Et tout cela, déjà à vide. Alors, en charge... A l'image de son moteur dont la cylindrée fait davantage penser à celle d'une moto que d'une auto, tout est archi minimaliste dans une 2CV. Tout, jusqu'à son réservoir de 20 litres, suffisant pour couvrir 190 km sans forcer et sans chargement lourd. Tout... sauf



Une planche de bord ? Vous rêvez ! Juste un petit compteur trapézoïdal derrière le volant. Et c'est tout ! C'est quand même un tout petit peu mieux que le minuscule compteur type vélo monté à gauche du volant jusqu'en octobre 1962.



Deux cylindres et très peu de volume : 425 cm³. Sur le papier, vous diriez plutôt un moteur de moto. Dans les faits, le pauvre peine et s'essouffle au moindre faux plat. Et ses remises en vitesse sont lentes, très lentes...



PHOTOS: TIBO

Par rapport à la berline, la fourgonnette perd 18 cm en longueur : 3,60 m. Mais toute la partie arrière, élargie et rehaussée, permet d'accueillir un sacré chargement ! Dans la limite de 250 kilos, bien sûr.

1951, cette année-là



prestigieuse d'après-guerre : la 300. Limousine de 4,95 m de long, dotée d'un 6 cylindres en ligne 3.0 de 115 ch.

Premier ordinateur commercialisé, aux Etats-Unis. Cet Univac occupe 35,5 m² au sol et pèse 13 tonnes. Il peut effectuer 1905 opérations par seconde. Dérisoire aujourd'hui... Produit à vingt exemplaires, il est uniquement livré à des centres de recherche. Première Mercedes

les décibels : là, c'est une effervescence prolifique et diabolique. Bruit mécanique, bien sûr, mais aussi tout un éventail de couinements et grincements variés. Consolerez-vous avec la réjouissante élasticité de sa suspension et sa tenue de route : en virage, elle penche... mais elle s'accroche !

La cote des 2CV a explosé depuis quinze ans, atteignant des sommets frénétiques : des prix de dingue étaient demandés même pour des autos en piteux état. Aujourd'hui, les cours s'assagissent. D'autant que les offres ne sont pas rares en berline. Mais il faudra au contraire ramer avant de la trouver en carrosserie utilitaire !



Prolongez le plaisir du rétro avec le magazine **Auto Plus Classiques**, en vente actuellement

A ne pas manquer dans le prochain numéro d'Auto Plus

- **Nouveautés** : quand sortira votre prochaine voiture ? Réponse dans le calendrier secret des constructeurs.
- **Dossier essais** : les LOA et LLD ont le vent en poupe. Découvrez les meilleures offres du moment.
- **Occasion** : quelle version de Toyota Yaris choisir parmi les trois dernières générations (depuis 2006) ?

En kiosque le vendredi 16 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 Cruyenninck, Jean-François Marais

Magazine experts
Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)
Correspondants particuliers :
Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coaches
Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport
Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction
1^{re} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette
Chef de studio :
Nathalie 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 Coeuru
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	
Electricques 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	Montant
Electricques 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
Electrica 156	38 500	-3 000	6% Elec
Electrica 156 Techno	41 000	-3 000	6% Elec
Electrica 280 Veloce	46 900	-3 000	6% Elec
Tonale			
1.5 Ibrida 160 Sprint	44 000	+360	5% FHEV
1.5 Ibrida 160 Veloce	46 500	+360	3% FHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Sprint Q4	63 300	-750	6% FHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Veloce Q4	58 900	0	6% FHEV
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	50 000	+540	5% D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55 600	+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	36 700	-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	262 100	+70 000	nc E
DBX 707	262 100	+70 000	nc E
Vanquish	389 300	+70 000	nc E
Valhalla	888 300	+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	31 450	+330	6% E
35 TFSI S line S tronic	35 300	+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
BMW			
Série 1 (nouvelle)			
116	34 950	+983	9% E
116 M Sport Design	36 250	+983	3% E
120 M Sport Design	40 250	+230	3% E
120 M Sport	42 400	+230	10% E
123 M Sport xDrive	48 400	+948	10% E
M135i xDrive	57 250	+19 108	5% E
120d	41 550	0	9% D
120d M Sport Design	42 850	0	3% D
X1			
sDrive18i	43 700	+2 049	8% E
sDrive18i xLine	46 100	+2 049	5% E
sDrive20i xLine	48 100	+400	5% E
sDrive20i M Sport	48 350	+400	5% E
M35i xDrive	62 900	+21 219	0% E
xDrive25e	55 950	+550	5% FHEV
xDrive25e xLine	58 350	+550	5% FHEV
xDrive30e xLine	61 350	+600	5% FHEV
xDrive30e M Sport	62 600	+600	5% FHEV
sDrive18d	46 400	+650	5% D
sDrive18d xLine	48 800	+650	5% D
sDrive20d xLine	50 900	+250	5% D
sDrive20d M Sport	52 150	+250	5% D
xDrive23d M Sport	56 400	+1 180	5% D
IX1			
eDrive20	46 950	-3 000	13% Elec
xDrive30	57 200	0	13% Elec
xDrive30i xLine	58 800	0	23% Elec
X2 (nouveau)			
sDrive20i	47 700	+850	10% E
M35i xDrive	64 950	+24 080	0% E
sDrive18d	48 400	+1 568	10% D
sDrive20d	50 900	+1 290	10% D
sDrive20d M Sport	54 500	+1 290	7% D
IX2 (nouveau)			
eDrive20	46 950	-3 000	11% Elec
xDrive30	58 200	0	11% Elec
xDrive30 M Sport	63 200	0	11% Elec
Série 2 Active Tourer			
218i	38 880	+1 504	5% E
220i	40 880	+400	5% E
220i Luxury	42 880	+400	2% E
225e xDrive	50 600	+250	8% FHEV
225e xDrive Luxury	52 650	+250	8% FHEV
218d	41 350	+330	5% D
220d	43 450	+150	5% D
220d Luxury	45 500	+150	2% D
Série 2 Coupé (nouveau)			
220i	50 650	+2 205	5% E
230i	54 250	+3 119	5% E
M240i xDrive	66 650	+47 640	5% E
M2	84 750	+70 000	0% E
220d	53 550	+1 000	5% D

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 FHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	89 500	nc	nc FHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	74 150	nc	nc FHEV
2.0 TDI Hybride 204 S line	63 800	+3 735	0% D
2.0 TDI Hybride 204 S line	62 770	+3 735	4% D
A5 Avant (nouvelle)			
2.0 TFSI 150 Design	47 000	+5 402	0% E
2.0 TFSI 150 S line	50 170	+5 402	8% E
2.0 TFSI 204 S line	81 070	+5 634	8% E
S5	81 250	+23 747	0% E
e-hybrid 299 Design Quattro	83 050	nc	nc FHEV
e-hybrid 299 S line Quattro	71 000	nc	nc FHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	75 050	nc	nc FHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	55 100	+4 060	0% D
2.0 TDI Hybride 204 S line	64 270	+4 060	8% D
Q5 (nouveau)			
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57 550	+6 426	0% E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	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	96 870	0	2% Elec
Q6 e-tron Sportback (nouveau)			
251 Design	74 570	0	6% Elec
251 S line	78 670	0	6% Elec
Performance S line	83 900	0	6% Elec
Quattro S line	89 950	0	6% Elec
SQ6	102 270	0	6% Elec
A6 Avant (nouvelle)			
2.0 TDI 204 Hybride S line	74 450	+6 275	nc D
A6 e-tron Sportback (nouvelle)			
285 Design	96 420	0	6% Elec
285 S line	73 310	0	6% Elec
Performance S line	84 080	0	6% Elec
Quattro S line	91 210	0	6% Elec
S6	105 020	0	6% Elec
A6 e-tron Avant (nouvelle)			
285 Design	67 920	0	6% Elec
285 S line	74 810	0	4% Elec
Performance S line	85 580	0	4% Elec
Quattro S line	92 710	0	4% Elec
S6	106 520	0	4% Elec
e-Tron GT (nouvelle)			
S Base	128 250	0	0% Elec
S	138 250	0	1% Elec
RS	162 400	0	0% Elec
RS Performance	175 350	0	3% Elec
Q7 (nouveau)			
SQ7	133 130	+70 000	0% E
55 TFSI e S line	97 170	+12 800	6% FHEV
55 TFSI e Avus	110 320	+12 800	6% FHEV
60 TFSI e Compétition	105 480	+12 800	9% FHEV
50 TDI S line	91 150	+70 000	0% D
Q8 (nouveau)			
SQ8	137 720	+70 000	6% E
RS Performance	191 550	+70 000	6% E
55 TFSI e S line	108 960	+13 700	7% FHEV
55 TFSI e Avus	116 960	+13 700	7% FHEV
60 TFSI e Compétition	119 280	0	8% FHEV
A8			
S8	170 967	70 000	8% E
60 TFSI e Advanced	138 749	+11 000	35% FHEV
50 TDI Advanced	118 185	+69 030	8% D
BENTLEY			
Flying Spur V8	212 773	+70 000	nc E
Flying Spur Speed	280 975	+70 000	nc E
Flying Spur Mulliner W12	301 412	+70 000	0% E
Flying Spur Hybrid	219 126	+14 150	nc FHEV
Continental GT V8	228 992	+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	320 168	+70 000	nc E
Continental GTC	248 861	+70 000	nc E
Continental GTC S	279 673	+70 000	nc E
Continental GTC Speed	310 689	+70 000	nc E
Continental GTC Mulliner W12	362 185	+70 000	nc E
Bentayga V8	208 538	+70 000	0% E
Bentayga S V8	238 790	+70 000	nc E
Bentayga Hybrid	208 538	+14 300	nc FHEV
BMW			
Série 1 (nouvelle)			
116	34 950	+983	9% E
116 M Sport Design	36 250	+983	3% E
120 M Sport Design	40 250	+230	3% E
120 M Sport	42 400	+230	10% E
123 M Sport xDrive	48 400	+948	10% E
M135i xDrive	57 250	+19 108	5% E
120d	41 550	0	9% D
120d M Sport Design	42 850	0	3

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
E-Tense 156 Pallas	42 300	-3 000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	43 000	-3 000	nc	Elec
DS 4				
1.2 PureTech 130 Pallas	38 450	+1 276	21 %	E
1.2 PureTech 130 Etoile - Alcantara	42 760	+1 276	17 %	E
1.2 Hybrid 145 Pallas	39 950	+125	12 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 Etoile - Alcantara	44 260	+125	12 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 Etoile - Cuir Nappa	46 750	+125	12 %	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Alcantara	61 000	0	10 %	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Cuir Nappa	63 600	0	10 %	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63 600	0	10 %	PHEV
1.5 BlueHdi 130 Pallas	39 400	+1 172	21 %	D
1.5 BlueHdi 130 Etoile - Alcantara	43 700	+1 172	17 %	D
DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58 550	0	11 %	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63 160	0	11 %	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas	64 750	+360	11 %	PHEV
Plug-In Hybrid 300 A, de St Exupéry AWD	69 950	+360	11 %	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70 000	+360	11 %	PHEV
Plug-In Hybrid 360 A, de St Exupéry AWD	74 550	+850	11 %	PHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	76 800	+850	11 %	PHEV
1.5 BlueHdi 130 Pallas	49 750	+2 205	27 %	D
1.5 BlueHdi 130 Antoine de St Exupéry	64 350	+2 205	nc	D
N°B (nouveau)				
FWD Pallas	69 200	0	nc	Elec
FWD Etoile	66 490	0	nc	Elec
FWD Long Range Pallas	63 600	0	nc	Elec
FWD Long Range Etoile	70 900	0	nc	Elec
AWD Long Range Etoile	74 800	0	nc	Elec
DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	66 600	+640	8 %	PHEV
E-Tense 250 Opéra	76 600	+640	3 %	PHEV
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	79 850	+1 310	8 %	PHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	87 950	+1 310	3 %	PHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	89 500	+1 310	3 %	PHEV
FERRARI				
Roma	246 524	+70 000	nc	E
12Cilindri	387 761	+70 000	nc	E
12Cilindri Spider	427 056	+70 000	nc	E
296 GTB	315 377	+2 049	nc	PHEV
296 GTS	423 614	+2 726	nc	PHEV
SF90 Stradale	770 000	+18 858	nc	PHEV
SF90 Spider	465 714	+4 818	nc	PHEV
F80	360 000	+70 000	nc	PHEV
Purosangue	364 229	+70 000	nc	E
FIAT				
Panda Classic (nouvelle)				
1.0 70 BSG Hybrid City	15 900	+50	7 %	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	17 900	+125	7 %	E
500e				
23,8 kWh (RED)	30 400	-3 000	12 %	Elec
23,8 kWh La Prima	34 400	-3 000	7 %	Elec
42 kWh La Prima	37 900	-3 000	7 %	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41 500	-3 000	11 %	Elec
Abarth	36 900	-3 000	9 %	Elec
Abarth Pack	38 900	-3 000	9 %	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh (RED)	32 400	-3 000	nc	Elec
42 kWh (RED)	35 900	-3 000	nc	Elec
42 kWh La Prima	39 900	-3 000	7 %	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh (RED)	33 800	-3 000	nc	Elec
42 kWh (RED)	37 300	-3 000	nc	Elec
42 kWh La Prima	41 300	-3 000	7 %	Elec
Abarth Pack	42 300	-3 000	12 %	Elec
Abarth Turismo	44 300	-3 000	5 %	Elec
Grande Panda (nouvelle)				
Electrique 113 (RED)	24 900	-3 000	8 %	Elec
Electrique 113 La Prima	27 900	-3 000	8 %	Elec
600				
1.2 Hybrid 100	24 900	0	4 %	FHEV
1.2 Hybrid 100 La Prima	29 900	0	9 %	FHEV
1.2 Hybrid 136 La Prima	31 400	0	9 %	FHEV
e (RED)	35 900	-3 000	13 %	Elec
Abarth Turismo	44 900	-3 000	nc	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	48 900	0	nc	Elec
Tipo (nouvelle)				
1.6 Multijet 130	16 900	+260	0 %	D
1.6 Multijet 130 City	18 900	+260	0 %	D
FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27 490	+230	11 %	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30 090	+400	11 %	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line Powershift	31 690	+400	9 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38 290	+1 074	4 %	E
Gen-E 168 Standard Range	33 990	-3 000	4 %	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36 490	-3 000	4 %	Elec
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31 450	+210	13 %	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34 250	+230	13 %	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift ST	40 200	+40 468	4 %	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34 550	+650	13 %	D
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31 450	+260	8 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34 250	+310	8 %	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34 550	+998	8 %	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32 650	+260	5 %	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35 450	+280	5 %	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift ST	41 400	+40 468	3 %	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35 750	+818	5 %	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32 650	+310	9 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35 450	+330	9 %	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35 750	+983	9 %	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41 490	+540	10 %	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46 090	+590	10 %	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51 090	+590	10 %	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39 490	0	10 %	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44 490	0	10 %	E85
Explorer (nouveau)				
Standard Range 170 Style	39 990	-3 000	nc	Elec
Extended Range 286 Select	46 900	-3 000	nc	Elec
Extended Range 340 Select AWD	53 900	0	nc	Elec
Capri (nouvelle)				
Standard Range 170 Style	42 490	-3 000	nc	Elec
Extended Range 286 Select	49 400	0	nc	Elec
Extended Range 340 Select AWD	56 400	0	nc	Elec
Mustang (nouvelle)				
GT	59 300	+70 000	0 %	E
Dark Horse	71 300	+70 000	0 %	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63 600	+70 000	0 %	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	62 990	0	6 %	Elec
294 Extended Range Premium	66 990	0	10 %	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58 990	0	10 %	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73 990	0	10 %	Elec
GT	81 990	0	3 %	Elec
Rally	84 990	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30 800	+2 370	7 %	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32 000	+400	7 %	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33 200	+400	7 %	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34 300	+540	8 %	D
HONDA				
Jazz (nouvelle)				
eHEV Advance	30 190	0	6 %	FHEV
Jazz Crosstar (nouvelle)				
eHEV Advance	31 510	0	nc	FHEV
HR-V				
eHEV Executive	34 340	+240	18 %	FHEV
e:Ny1 (nouveau)				
Advance	47 700	0	28 %	Elec

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
Civic (nouvelle)				
eHEV Executive	37720	0	7%	FHEV
eHEV Sport	39020	+50	7%	FHEV
Type R	67220	+48901	7%	E
Type R S	66800	+45990	7%	E
ZR-V (nouveau)				
eHEV Sport	46960	+650	4%	FHEV
CR-V (nouveau)				
eHEV Executive	54980	+3213	4%	FHEV
PHEV Advance Tech	63150	+1880	2%	PHEV
HYUNDAI				
				
i10				
1.0 63 Eco Intuitive	18400	0	5%	E
1.0 63 Intuitive BVR	19300	+190	5%	E
1.0 63 Creative BVR	20350	+190	10%	E
1.2 79 N Line	20500	+150	15%	E
1.0 T-GDi 90 N Line	21250	+280	15%	E
Instar (nouveau)				
42 kWh (5 places)	25000	-3000	2%	Elec
42 kWh Intuitive (5 places)	26500	-3000	2%	Elec
49 kWh Intuitive (5 places)	28250	-3000	2%	Elec
49 kWh Creative (5 places)	29250	-3000	5%	Elec
Instar Cross (nouveau)				
49 kWh Creative	30450	-3000	nc	Elec
49 kWh Executive	31950	-3000	nc	Elec
i20				
1.2 79 Initia	20200	+150	7%	E
1.2 79 Intuitive	21500	+150	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	24600	+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	38650	-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	36650	+2205	11%	E
i30 SW (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	30200	+540	14%	E
Ioniq 5				
170 Intuitive	44800	0	6%	Elec
229 Intuitive	48800	0	6%	Elec
229 Creative	52400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	62800	0	5%	Elec
N	76000	0	0%	Elec
Tucson				
Hybrid 215 Initia	37650	+900	14%	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39450	+900	7%	FHEV
Plug-in 253 Creative	47200	+250	8%	PHEV
Plug-in 253 Executive	53200	+250	8%	PHEV
Ioniq 6				
229	52400	0	7%	Elec
325 HTrac	65400	0	7%	Elec
Nexo				
Executive	80600	0	0%	Hyd
Santa Fé (nouveau)				
Hybrid 215 Intuitive	50400	+7526	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	54300	+7526	0%	FHEV
Plug-in 253 Creative HTrac	62700	+4800	8%	PHEV
Plug-in 253 Executive	66700	+4800	8%	PHEV
Staria (nouveau)				
Hybrid 215 Creative	57400	+30497	7%	FHEV
JAGUAR				
				
E-Pace				
P270e S R-Dynamic	63800	+5550	3%	PHEV
P270e SE R-Dynamic	67100	+5550	3%	PHEV
D200 S R-Dynamic	58400	+14050	0%	D
D200 SE R-Dynamic	61900	+14050	nc	D
F-Pace				
SVR	115100	+70000	nc	E
P400e SE R-Dynamic	69700	+6050	7%	PHEV
D300 MHEV SE R-Dynamic	74100	+15001	4%	D
D300 MHEV SE R-Dynamic	83800	+66584	4%	D
i-Pace				
EV400 SE R-Dynamic	83100	0	nc	Elec
JEEP				
				
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	24750	+450	4%	E
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Longitude	26750	0	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Altitude	26750	0	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 Upland 4xe	32750	+240	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 The North Face 4xe	36750	+240	4%	FHEV
Electrique 156 Longitude	36500	-3000	3%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	32190	+310	12%	FHEV
4xe 240 North Star	44600	+450	nc	PHEV
Compass				
e-Hybrid 130 Altitude	36900	+280	5%	FHEV
4xe 190 Altitude	48950	+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	81700	+11090	0%	PHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	99500	+18170	10%	PHEV
KIA				
				
Picanto (nouvelle)				
1.0 DPi 63 Motion	16290	+100	5%	E
1.0 DPi 63 Active	17390	+100	5%	E
1.2 DPi 79 Active	17890	+190	5%	E
1.2 DPi 79 GT-Line	18790	+190	4%	E
Stonic				
1.0 T-GDi 100 Motion	22790	+260	10%	E
EV3 (nouveau)				
204 58,3 kWh	35990	0	0%	Elec
204 58,3 kWh Earth	36390	0	3%	Elec
204 81,4 kWh Earth	43090	0	3%	Elec
204 81,4 kWh GT-Line	45990	0	1%	Elec
Ceed				
1.0 T-GDi 100 Active	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	26550	+1074	8%	E
1.0 T-GDi 140 Active	31050	+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%	PHEV
Hybride Rechargeable Active	41840	0	4%	PHEV
EV Active	46890	0	24%	Elec
EV Premium	46290	0	24%	Elec
Sportage				
1.6 T-GDi 160 MHEV Motion	33340	+2544	2%	E
1.6 T-GDi 160 MHEV Active	40190	+850	2%	FHEV
1.6 T-GDi 160 MHEV 30 Years	42790	+850	2%	FHEV
1.6 T-GDi 245 Hyb. Rech. 30-Line Prem. 4xe	53890	+1050	5%	PHEV
1.6 CRDi 136 MHEV Motion DCT	37440	+1094	2%	D

	Prix en €	Bonus (n) ou malus	Remise possible	Energie
MINI (suite)				
Cooper SE Essential	34460	0	7%	Elec
Cooper SE Classic	37560	0	7%	Elec
eJCW	42550	0	nc	Elec
Hatch 5p				
Cooper C Essential	29050	+1074	nc	E
Cooper C Classic	30100	+1074	3%	E
Cooper S Classic	33450	+1761	3%	E
Cooper S Favourite	34530	+1761	2%	E
Cabrio (nouveau)				
Cooper C Classic	33450	+2544	0%	E
Cooper S Classic	36900	+2726	0%	E
Cooper S Favourite	38020	+2726	0%	E
John Cooper Works	44560	+4279	0%	E
Aceman (nouveau)				
E Essential	33550	0	0%	Elec
E Classic	35600	0	0%	Elec
SE Classic	40590	0	0%	Elec
SE Favourite	42180	0	0%	Elec
SE JCW	43370	0	0%	Elec
eJCW	46460	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 Favourite 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 Favourite All4	46580	-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	9%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	29490	0	7%	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	30490	0	7%	FHEV
ASX (nouveau)				
1.0 MPI-T 91 Invite	27190	+898	nc	E
1.3 Di-T MHEV 140 Intense	31290	+898	nc	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	35890	0	nc	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	39290	0	nc	FHEV
1.6 MPI-T GPL 101 Invite	27590	+230	nc	GPL
1.6 MPI-T GPL 101 Instyle	31490	+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	13%	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta	33200	0	13%	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	7%	FHEV
e-Power 190 N-Design	46400	+800	7%	FHEV
Ariya				
63 kWh 218 Engage	39300	0	7%	Elec
63 kWh 218 Advance	41800	0	9%	Elec
87 kWh 242 Advance	46300	0	9%	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	10%	FHEV
e-4orce 213 Acenta	46100	+4874	10%	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48300	+4986	13%	FHEV
OPEL				
Corsa				
1.2 Turbo 100 GS	22800	+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	48150	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	38900	-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	5%	FHEV
Hybride Rechargeable 195 GS	45990	+1710	5%	FHEV
Electric 73 kWh 213 Edition	42490	-3000	5%	Elec
Electric 73 kWh 213 GS	44990	-3000	5%	Elec
Electric 82 kWh 213 GS	45990	-3000	5%	Elec
Combo Life (nouveau)				
Electric Elegance	36950	-3000	nc	Elec
PEUGEOT				
208				
1.2 Turbo 100 Style	21150	+150	13%	E
1.2 Turbo 100 Allure	23050	+150	16%	E
1.2 Hybrid 110 Style	23550	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 110 Allure	25450	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 110 GT	27350	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	28250	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	28150	0	8%	FHEV
Electric 136 Style	28000	-3000	16%	Elec
Electric 136 Allure	36100	-3000	16%	Elec
Electric 136 GT	38000	-3000	16%	Elec
Electric 156 Allure	37400	-3000	16%	Elec
Electric 156 GT	39300	-3000	16%	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

	Prix en €	Bonus (n) ou malus	Remise possible	Energie
Electrique 156 GT				
308	41700	-3000	11%	Elec
1.2 Hybrid 145 Style	32250	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	34100	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	36700	0	7%	FHEV
PHEV 180 Allure	42820	0	13%	FHEV
PHEV 180 GT	45620	0	13%	FHEV
1.5 BlueHdi 130 Style	34720	+400	10%	D
1.5 BlueHdi 130 Allure	36570	+400	19%	D
Electric 156 Style	42500	-3000	17%	Elec
Electric 156 Allure	43900	-3000	17%	Elec
Electric 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	46620	0	11%	FHEV
1.5 BlueHdi 130 Style	35720	+450	11%	D
1.5 BlueHdi 130 Allure	37570	+450	23%	D
Electric 156 Style	42500	-3000	10%	Elec
Electric 156 Allure	43900	-3000	10%	Elec
Electric 156 GT	46250	-3000	10%	Elec
3008				
1.2 Hybrid 145 Allure	38990	+260	9%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	43400	+260	14%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	43480	+1050	6%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	47990	+1050	6%	FHEV
Electric 210 Allure	44990	-3000	4%	Elec
Electric 210 GT	46990	-3000	4%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie Allure	46990	-3000	4%	Elec
Electric 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
Electric 210 Allure	43900	-3000	4%	Elec
Electric 210 GT	45900	-3000	4%	Elec
508				
Plug-in Hybrid 180 Allure	52000	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	4%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	45490	+2720	nc	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	49990	+2720	nc	FHEV
Electric 210 Allure	46990	-3000	2%	Elec
Electric 210 GT	51490	0	2%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie Allure	51490	0	2%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie GT	55990	0	2%	Elec
Rifter				
Electric 136 Allure Taille M	37950	-3000	nc	Elec
Electric 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	167400	+70000	nc	E
911 Cabriolet (nouvelle)				
Carrera	145900	+70000	nc	E
Carrera T	169300	+70000	nc	E
Carrera S	171500	+70000	nc	E
Carrera GTS	189100	+70000	nc	E
Taycan (nouvelle)				
Propulsion	105011	0	0%	Elec
4S	124296	0	0%	Elec
GTS	167767	0	nc	Elec
Turbo	179980	0	0%	Elec
Turbo S	216207	0	0%	Elec
Turbo GT	246536	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	216187	0	0%	Elec
Taycan Cross Turismo (nouvelle)				
4	117450	0	0%	Elec
4S	130068	0	0%	Elec
Turbo	181045	0	0%	Elec
Turbo S	216092	0	0%	Elec
Panamera				
2.9	109726	+70000	0%	E
GTS	167767	+70000	0%	E
4 E-Hybrid	125306	+8150	0%	FHEV
4S E-Hybrid	140434	+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	98439	0	0%	Elec
4S	93061	0	0%	Elec
Turbo	118910	0	0%	Elec
Cayenne (nouveau)				
3.0	102200	+70000	0%	E
S	122400	+70000	0%	E
GTS	144700	+70000	0%	E
E-Hybrid	118900	+14000	1%	FHEV
S E-Hybrid	126700	+13550	1%	FHEV
Turbo E-Hybrid	188400	+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	182000	+19100	1%	FHEV
RENAULT				
Clio				
1.0 S&E 65 Evolution	19900	+210	14%	E
1.0 Tce 90 Evolution	21200	+170	14%	E
1.0 Tce 90 Techno	22700	+170	12%	E
1.0 Tce 145 Full Hybrid Alpine	25000	+190	12%	E
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	24200	0	9%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	25700	0	9%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine	28000	0	9%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Evolution	20700	0	14%	GPL
1.5 Blue dCi 100 Evolution	22900	0	14%	D
5 E-Tech (nouvelle)				
120 Autonomie Urbaine Evolution	27990	-3000	0%	Elec
120 Autonomie Urbaine Techno	29990	-3000	3%	Elec
150 Autonomie Confort Techno	33490	-3000	3%	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	28900	+818	19%	E
1.0 Tce 90 Techno	29200	+740	19%	E
E-Tech Full Hybrid 145 Evolution	29700	0	10%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 145 Techno	32000	0	10%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	34300	0	10%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Evolution	28400	+210	19%	GPL
1.0 Eco-G 100 Techno	29700	+210	19%	GPL

**Les HAUTS-DE-FRANCE,
la seule Région
de France à
conserver la
GRATUITÉ de
la carte grise
pour les
véhicules
électriques.**

**La Région qui aime
la voiture !**



Région
Hauts-de-France



MASCOTTE assurances

assurance collection et prestige



Nous allons vous aider à prendre soin de votre jouet, et plus encore...

A partir de

16€
par an*

COMPAREZ ET ÉCONOMISEZ JUSQU'À 30%

- VÉHICULES ANCIENS ET DE COLLECTION
- AUTOMOBILE DE PRESTIGE
- AUTOMOBILE MODERNE
- HABITATION PRINCIPALE ET SECONDAIRE
- ASSOCIATIONS DE COLLECTIONNEURS
- PROFESSIONNELS DE L'AUTOMOBILE DE COLLECTION



04 94 09 79 70

Prox. d'un appel local

DEVIS GRATUIT ET ASSURANCE IMMÉDIATE 24H / 24 SUR MASCOTTE-ASSURANCES.FR **

Mascotte Assurances - Siège social : 1191 Avenue de la Résistance CS 40573 83041 Toulon Cedex 09 - SAS de courtage d'assurance au capital de 345 000 € - RCS Toulon B 799 646 203 - N° Orias 14 001 768 (www.orias.fr) - Soumis au contrôle de l'ACPR, 4 place de Budapest - CS92459 75436 Paris cedex 09 - Compagnie souscriptrice Generali. Garanties d'assistance souscrites auprès de Mondial Assistance.

* Tarif annuel TTC au 01/01/2023 en formule Essentielle pour un véhicule d'avant 1976 hors frais de courtage. ** Sous réserve d'acceptation.

Boiteatelier.eu

Leader Européen en Échange Standard et Réparation



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

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



AVIA

ADDITIF CONCENTRÉ, ANTI-CRISTALLISANT POUR VOTRE ADBLUE®

Complément indispensable pour votre AdBlue® Formule brevetée



250mL traite
125L d'AdBlue®



Monodose de 100mL
pour 10L d'AdBlue®



Voyant qui reste allumé ?



Cristallisation dans le SCR



Capteur bloqué ?



Problème d'injecteurs
et de pompe de réservoir
d'adblue ?

OÙ LE TROUVER ?

Disponible dans les stations services participant à l'opération.



98% des composants
actifs d'origine végétale.



THEVENIN *DUCROT
2, Rue de l'ardoise
69007 LYON
04.72.80.84.60
<https://thevenin-ducrot.fr/>



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**