



Dossier Spécial hybrides

P. 26

Les consommations
de 156 modèles

+ Dix nouveautés à l'essai

Officiel

Alpine dévoile son SUV

Nos premières
impressions
à bord de l'A390

P. 18



Actu

P. 12

Nouvelle prime électrique
**Jusqu'à 600 € et
accessible à tous**

Événement

P. 6

Vol de pièces



La liste noire
des villes
à risque

Comparatif



**La VW Polo
a 50 ans**

P. 38

Toujours
une
référence?

Essai panoramique

P. 34



**Le Peugeot
E-3008
se muscle**

4x4 et 325 ch!

Occasion



**GROS
kilométrages**

P. 48

Faites de bonnes affaires!

Ford Fiesta 6



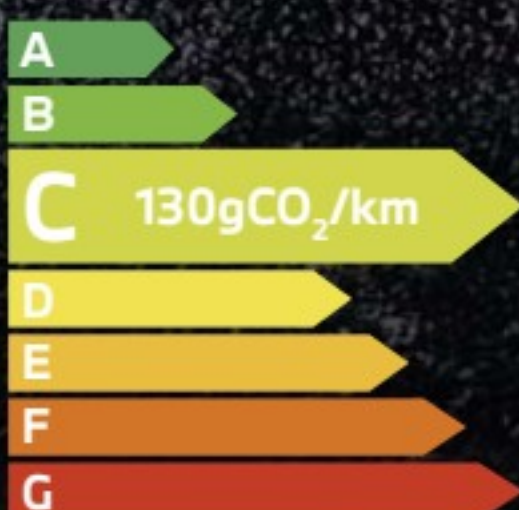
Les meilleures versions
à moins de 10 000 €

P. 52

L 14629 - 1917 - F: 2,50 €



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



Exemple pour une BMW 116 M Sport Design. 39 loyers linéaires : 390 €/mois. Location Longue Durée sur 39 mois et pour 30000 km incluant l'entretien et l'extension de garantie. Assurance perte financière à souscrire par l'intermédiaire de BMW Finance ou auprès de l'assureur de votre choix, sous réserve d'en justifier auprès de BMW Finance. Offre réservée aux particuliers pour toute commande d'une BMW 116 M Sport Design dans les concessions participantes avant le 31/05/2025, dans la limite des stocks disponibles et sous réserve d'acceptation par BMW Finance, SNC au capital de 87 000 000 € - RCS Versailles 343 606 448, inscrit à l'ORIAS sous le n°07 008 883.

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



NOUVELLE BMW SÉRIE 1. 390€/MOIS SANS APPORT*.



Consommation mixte combinée de la BMW Série 1 selon motorisations : 4,3 à 7,8 l/100 km. Émissions de CO₂ combinées : 112 à 185 g/km. Depuis le 01/09/2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. *Hors pièces d'usure.

Modèle présenté : BMW 120 M Sport avec options à 540 €/mois sans apport. LLD 39 mois. 30 000 km.



L'ÉLECTRICITÉ ENTRE DANS LA CATÉGORIE POIDS LOURD.

La mobilité électrique, c'est aussi
pour le transport lourd : il représente
le quart des émissions de CO₂
liées au transport en France*.



L'ÉLECTRICITÉ, ÇA NE FAIT QUE COMMENCER

*Chiffres clés des transports, édition 2025, Ministères de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique, page 8. [edf.fr/mobilite-electrique](https://www.edf.fr/mobilite-electrique)
L'énergie est notre avenir, économisons-la!

ACTU

- 6 **L'événement** Voitures dépouillées : la liste noire des villes à risque
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 12 **Les news**
- 16 **La photo** de la semaine
- 18 **Les nouveautés**
A bord de l'Alpine A390
- 22 **Les voitures** de la semaine : la Renault 4 Savane 4x4

ESSAIS

- 25 **Le labo**
- 26 **Dossier Spécial hybrides**
- 34 **Panoramique** Le Peugeot E-3008 Dual Motor First Edition de 325 ch
- 38 **Comparatif** La Volkswagen Polo a 50 ans : est-elle toujours une référence ?
- 44 **On a tout essayé!** Le Hyundai Staria Hybrid 9 places de 225 ch

GUIDE PRATIQUE

- 47 **Les coaches Auto Plus**
Désigner son auto sans l'abîmer
- 48 **Acheter une voiture d'occasion**
Choisir un modèle à fort kilométrage : un bon plan ?
- 51 **Ça vous est arrivé**
- 52 **Les stars de l'occasion**
Une Ford Fiesta 6 à moins de 10 000 €
- 54 **Le coin des experts**
Quels recours en cas de vice caché sur une "ancienne" ?

MAGAZINE

- 56 **Le sport F1**, les chroniques de Jean-Louis Moncet. Itinéraire d'un champion du monde, épisode 6 : Jochen Rindt
- 58 **Auto Plus Classiques**
La DeLorean DMC-12 (1981)
- 60 **Le prix des voitures neuves**



Page 18

F. GROUT



Page 34

A. CORTESI



Page 38

A. SAUNIER



Page 52

N. SOLER

Trait d'humour

Destinée à être exclusivement électrique, la Fiat 500 renoue avec le thermique



CIREBOX

Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 24 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.

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Ces marques en danger d'extinction

De gros nuages se sont récemment amoncelés au-dessus de l'industrie automobile. Grands marchés en berne, nouvelles règles douanières "surprise", normes toujours plus contraignantes, ralentissement de la demande pour les électriques... la conjoncture est loin d'être au beau fixe. Cette dépression, pour rester dans la métaphore météorologique, fait vaciller les grands constructeurs, mais elle a, sur une poignée de marques, l'effet d'un tsunami. A tel point que nombre d'entre elles se retrouvent aujourd'hui dans une situation périlleuse. Pour ne rien arranger, cela arrive à un moment où les constructeurs chinois investissent le marché européen avec de sérieux arguments, c'est-à-dire en proposant des véhicules technologiques, performants et bien placés en prix. Une concurrence nouvelle qui fragilise encore les constructeurs en position précaire.

Le groupe Stellantis en regroupe plusieurs et, malgré sa puissance, il ne semble pas avoir les moyens de tous les soutenir comme il le devrait. En dépit de son jeune âge, DS a ainsi bien du mal à rassurer sur son sort. Après une année 2024 dans le rouge (-23%), le constructeur accentue encore son décrochage sur les premiers mois de 2025. Le président de la République a beau avoir fait de l'inédite N°8 – nouvelle appellation des modèles DS – un véhicule de parade, il y a peu d'espoir que cette berline/SUV premium 100% électrique (pour le moment) ne parvienne à inverser le courant... Les futures N°7, voire N°3, auront peut-être plus de chances de succès, à condition qu'elles n'arrivent pas trop tard (prévues fin 2026 et courant 2028). Mais ce sont bien les marques italiennes qui souffrent le plus : Lancia, Maserati ou Abarth cherchent encore les moyens de s'assurer un avenir. Quant à Fiat et Alfa Romeo, elles comptent sur leurs derniers lancements – respectivement la Grande Panda et le Junior – pour espérer retrouver plus de sérénité. On pourrait également citer Jaguar, propriété de Tata, qui a tenté le tout pour le tout en présentant un concept-car ésotérique (et rose) annonçant un futur en rupture totale avec son ADN.

Sans classer trop rapidement ces marques comme étant en voie d'extinction, elles rejoignent sans aucun doute la liste des espèces menacées. Espérons que d'autres enrichissent celle des marques en voie d'expansion, comme Alpine par exemple (voir p. 18). Sans quoi, la liste des nouveaux acteurs automobiles à l'avenir prometteur risque bien d'être majoritairement... chinoise.

Mathieu

VOITURES
DÉPOUILLÉES

La liste noire des villes à risque

Marseille, Paris, Lyon... Pas de surprise quant au podium des cités où l'on déplore le plus de vols de pièces détachées. Pour autant, le bilan des autres agglomérations révèle bien des surprises, surtout au regard de l'importance de leur population. Et votre commune, où se situe-t-elle sur le grand échiquier de la fauche ?

Capots, phares, pots catalytiques... nos voitures sont des banques d'organes sur roues pour les voleurs de pièces détachées, qu'ils opèrent de manière isolée, sur commande ou qu'il s'agisse de gangs écumant les zones résidentielles. Un phénomène qui progresse en raison du vieillissement du parc automobile et de l'explosion du prix des éléments. L'an dernier, 96 200 plaintes ont ainsi été enregistrées pour vols de pièces ou d'accessoires sur véhicules, selon le baromètre annuel de la "Géographie de la délinquance à l'échelle communale" mis en ligne par le service statistique ministériel de la sécurité intérieure (SSMSI). Si un maximum de méfaits se concentrent dans les grandes agglomérations, les centres urbains sont en réalité moins touchés que leurs faubourgs. Par ailleurs, quelques coins reculés de l'Hexagone affichent des scores hallucinants au regard de leur faible population, comme en atteste, ci-dessous,

notre palmarès des villes les plus ciblées par les (dé)monte-en-l'air.

Ce qu'ils convoitent le plus

Régulièrement, les médias relatent l'arrestation de trafiquants de pots catalytiques, pièces de carrosserie, caméras de recul... Il peut s'agir aussi de voleurs isolés qui travaillent "à la commande" ou écoulent sur Leboncoin ou les messageries cryptées (Telegram, Signal) des phares, pare-chocs ou capots. Un tiers des vols concernent les optiques, dont les tarifs au garage sont passés en moyenne de 486 € à 827 € entre 2019 et 2025 (+ 70%!) selon les assureurs. Pour limiter les risques, il n'y a pas de solution miracle, à part éviter de laisser sa voiture dans un coin isolé et sombre (difficile quand les communes coupent l'éclairage public la nuit). Quoi qu'il en soit, portez plainte systématiquement, même si vous êtes assuré au tiers. Les chances d'une issue favorable sont infimes, mais cela permet aux forces de l'ordre de mieux cibler leur surveillance. ■

96 200 vols de pièces ou d'accessoires ont fait l'objet d'une plainte en 2024, en augmentation de 3,8 % par rapport à 2023. C'est moins que les 138 100 vols de voitures (- 1,6 %) et surtout que les 256 000 vols perpétrés dans les véhicules (+ 0,5 %).

1 seule ville concernée dans cinq départements. Cantal, Creuse, Lot, Lozère, Territoire de Belfort sont les seuls où les rares vols de pièces se concentrent sur une seule commune de tout le département ! Dans six autres (Hautes-Alpes, Ardennes, Ariège, Corse-du-Sud, Meurthe-et-Moselle, Hautes-Pyrénées), deux villes seulement sont touchées.

30 préfectures épargnées sur les 101. Dans 70 % cas, c'est logiquement dans la "capitale" du département que l'on compte le plus de vols. S'il s'agit d'une autre ville, c'est à cause d'une aire d'autoroute à proximité comme Saint-Ambreuil (n° 1 de Saône-et-Loire!) ou Perrogney-les-Fontaines (n° 1 en Haute-Marne) ou parce qu'une autre cité est plus active, telles Manosque (04), Millau (12), Brest (29), Reims (51), Verdun (55), Lens (62), Mulhouse (68), Le Havre (76)... En région parisienne, plusieurs "outsiders" dominant, dont Boulogne-Billancourt (92), Saint-Denis (93), Sarcelles (95), Champs-sur-Marne (77), Trappes (78).

Les grandes villes où ça craint...

RANG	COMMUNE	NBRE DE VOLS	TAUX (‰)*
1	Marseille (13)	3931	4,5
2	Paris (75)	2296	1,1
3	Lyon (69)	1605	3,1
4	Toulouse (31)	1065	2,1
5	Saint-Etienne (42)	643	3,7
6	Montpellier (34)	626	2
7	Lille (59)	572	2,4
8	Nantes (44)	542	1,7
9	Villeurbanne (69)	501	3,1
10	Aix-en-Pce (13)	491	3,3
11	Grenoble (38)	396	2,5
12	Massy (91)	350	6,9
13	Bordeaux (33)	327	1,2
14	Saint-Herblain (44)	299	5,9
15	Nice (06)	286	0,8
16	Saint-Priest (69)	284	5,8
17	Reims (51)	272	1,5
18	Trappes (78)	265	7,7
19	Vitrolles (13)	260	7,1
20	Saint-Denis (93)	249	2,2

■ Quatre métropoles squattent logiquement ce pathétique classement, avec Marseille (3931 vols signalés) très loin devant Paris, Lyon et Toulouse. ■ Dès le 9^e rang, on trouve des villes "secondaires", en particulier celles formant l'agglomération lyonnaise (Villeurbanne, Saint-Priest, Vénissieux et Vaulx-en-Velin), mais aussi Aix-en-Provence et Vitrolles (Bouches-du-Rhône), Massy (Essonne), Saint-Herblain (près de Nantes), Trappes (Yvelines). ■ Le taux de vols/habitants, critère plus pertinent pour estimer le vrai niveau de délinquance, place parmi les villes les plus à risque un maximum de communes de grandes banlieues et plusieurs quartiers de Marseille et de Lyon. En tête Trappes (7,7 vols pour 1 000 habitants) devant le 16^e arrondissement de Marseille (7,6‰), Vitrolles (7,1‰), Massy (6,9‰), St-Herblain (5,9‰), St-Priest (5,8‰), Marseille 12^e (5,4‰), Lyon 7^e (5,2‰) et Lyon 9^e (5‰), etc. ■ La douce France est plutôt épargnée, une grande majorité de communes affichant un score

quasi vierge, y compris nombre de chefs-lieux. A l'image des préfectures de la Meuse (Bar-le-Duc), Corrèze (Tulle), Allier (Moulins), Lozère (Mende), Hautes-Alpes (Gap), Ardèche (Privas), Cantal (Aurillac), Alpes-de-Haute-Provence (Digne-les-Bains), Guadeloupe (Basse-Terre) qui comptent moins de 10 actes dans l'année.

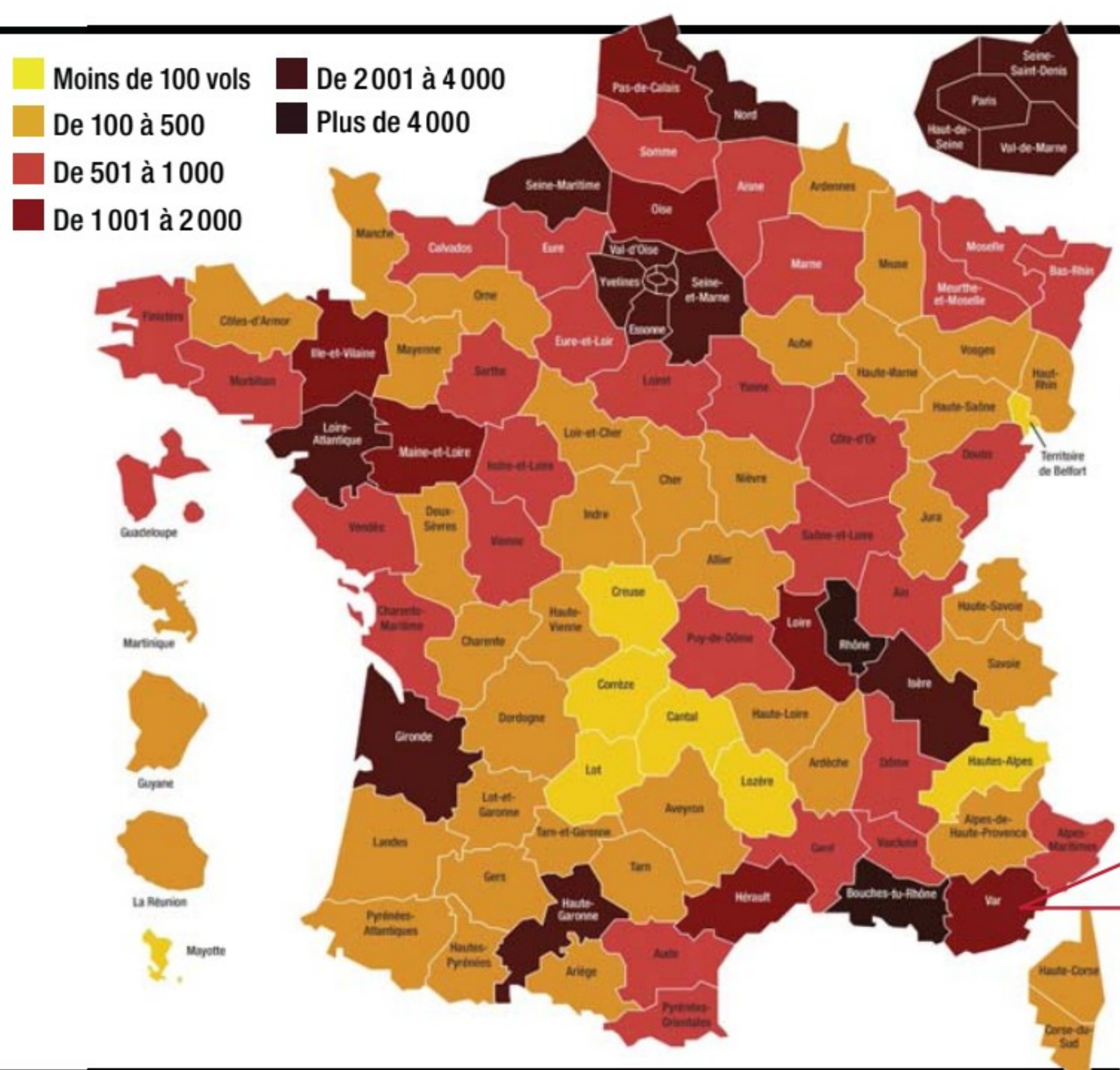


Les pièces dérobées alimentent différents réseaux : garages véreux, revente sur des sites de petites annonces, maquillage de voitures...

* Nombre de vols pour 1 000 habitants.



O. BERNIS

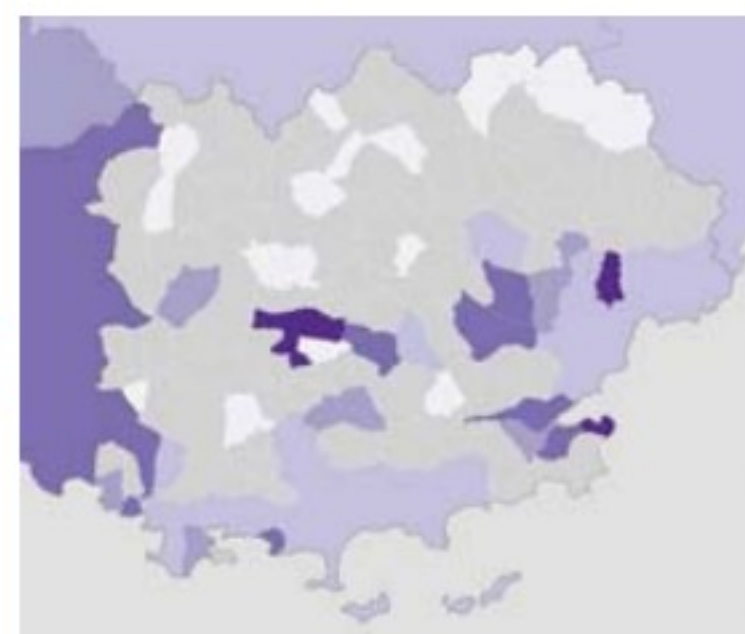


De 37 à 6 813 larcins par département !

Cette carte des vols de pièces ou d'accessoires sur véhicules met en évidence deux France : celle des villes et celle des champs, sachant que plus les zones sont foncées, plus la situation est préoccupante. Au niveau départemental, le grand écart apparaît considérable entre le Cantal (37 vols en 2024) et les Bouches-du-Rhône (6 813) !

Et chez vous ?

Pour connaître le nombre de plaintes déposées dans l'une des 34 935 communes de France, connectez-vous sur le site du ministère de l'Intérieur*. Plus la teinte est foncée et plus le taux de vols pour 1 000 habitants est important. Les données sont également disponibles depuis 2016 et pour les 14 autres indicateurs de délinquance, dont les vols de voitures et dans les habitacles.



Dans le Var, ce sont les communes de Saint-Tropez (5,6‰), de Puget-sur-Argens (4,5‰) et de Brignoles (3,5‰) qui enregistrent le plus fort taux de vols d'accessoires sur véhicules.

* <https://tinyurl.com/mutpmnjv>

... et ces petites bourgades où ça fauche !

RANG	COMMUNE	AXE ROUTIER	NBRE DE VOLS	TAUX (‰)*
1	Saint-Martin (54)	RN4	13	241
2	Perrogney-les-Fontaines (52)	A31	26	239
3	Pont (21)	A39	35	222
4	Vesvres-sous-Chalancey (52)	A31	8	170
5	Brognon (21)	A31	48	151
6	St-Georges-Armont (25)	A36	17	136
7	Sandaucourt (88)	A31	21	121
8	Saint-Ambreuil (71)	A6	60	114
9	Robécourt (88)	A31	11	106
10	L'Ecouvotte (25)	A36	10	103
11	Saint-Albain (71)	A6	46	84
12	Lozay (17)	A10	12	77
13	Merceuil (21)	A6	53	65
14	Taponas (69)	A6	53	58
15	Farges-lès-Mâcon (71)	A6	13	58
16	Banyuls-dels-Aspres (66)	A9	64	46
17	Béhen (80)	A26	23	45
18	La Veuve (51)	A4	25	42
19	Mornas (84)	A7	84	33
20	Dommartin-lès-Cuiseaux (71)	A39	24	29

■ Un vol pour 5 habitants ! Quel choc de trouver une longue liste de bourgades un peu perdues entachées de bilans proprement ahurissants. En particulier, les trois figurant sur le podium, avec 241 vols pour 1 000 habitants à Saint-Martin (Meurthe-et-Moselle), 239‰ à Perrogney-les-Fontaines (Haute-Marne) et 222‰ à Pont (Côte-d'Or). S'agirait-il de véritables nids de voleurs ?

■ Non, plutôt un tour de France des... aires d'autoroutes ! En réalité, tous ces villages mal classés ne subissent pas de délinquance particulière, mais se trouvant sur les grands axes nord/sud, ils sont plombés par une aire d'autoroute située sur leur territoire.

A Saint-Martin (54 habitants), c'est une aire de repos pour poids lourds sur la RN4 où 13 vols ont été enregistrés en

2024 ; à Perrogney-les-Fontaines, 26 vols sur l'aire de Langres-Perrogney de l'A31 ; à Pont, 35 vols sur l'aire Leclerc de l'A39 (au sud-est de Dijon). Suivent sept aires à plus de 100 %, dont quatre étapes de l'A31 à Vesvres-sous-Chalancey (aire de Fontenelle), Brognon (aire de Dijon-Brognon), Sandaucourt (station ENI) et Robécourt (aire du Bois de Chaumont), ou encore dans le Doubs à Saint-Georges-Armont et à L'Ecouvotte (A36), enfin Saint-Ambreuil (A6, Saône-et-Loire).

■ Les camions sont surtout visés. Selon les gendarmeries locales, les vols "d'accessoires" sur les aires portent davantage sur le siphonnage du gazole des poids lourds, alors que pour les voitures, ce sont plutôt les effets personnels qui attirent les voleurs (mais relèvent d'autres statistiques).



SHUTTERSTOCK

Regain de vitalité d'une batterie de Renault Zoe

Un coup de fouet qui interroge...

L'an dernier, j'ai fait tester par la société Moba l'état de santé de la batterie de ma Renault Zoe de 2020. Le "state of health" (SOH) était sous les 75% (74%), ce qui me permettait, en théorie, de faire jouer la garantie (sachant que je loue la batterie). Depuis, un autre test a été réalisé, cette fois chez Renault. Et là, le SOH est ressorti à 90%. Comment expliquer cette différence ?*

François Schellenberg, par e-mail

François Tarrain. Cette "remontada" de votre batterie n'est due ni au hasard ni à un souci de méthodologie entre les deux tests. Non, elle est liée à la "reprogrammation du BMS". Explication : avec le temps,

la dégradation des cellules de la batterie réduit sa capacité de stockage et, donc, l'autonomie affichée. Cette baisse de forme est traduite par le fameux *state of health*, qui, s'il tombe sous 75 %, peut déclencher une prise en garantie par le constructeur. Pour éviter cela, Renault a une parade : la reprogrammation du "battery management system" (BMS), qui permet d'activer des cellules cachées de la batterie. Cette "réserve" sert à faire remonter le SOH, à donner un coup de fouet à l'autonomie... et à éviter le remplacement de la batterie. D'où l'intérêt du test de la société Moba avant d'acheter une Zoe d'occasion : il permet de savoir si ce fameux "joker" a déjà été utilisé ou pas.

Remise à plat

Depuis quelque temps, nos constructeurs ont abandonné les logos en relief : le losange, le "D" de Dacia, le lion et les chevrons en 3D ont laissé place à des écussons raplaplas et tristounets. Pas sûr que leur identité visuelle s'en trouve renforcée...

Patrick Zanoni, Rouen (76)

René Demarets. La tendance au "flat design" s'est en effet imposée sur les logos de la plupart des constructeurs, français ou pas. Le principe ? Gommer les reliefs et le superflu des écussons "à l'ancienne", au profit d'un design simplifié et d'un rendu plat. Une sorte d'épure, qui présente un intérêt pratique, mais aussi symbolique. A l'heure des affichages numériques, un logo sans fioritures garde toutes ses qualités graphiques, là où le chrome et les reliefs d'avant tomberaient... à plat. Une identité visuelle monochrome peut, en outre, être éclairée, ce qui est actuellement une vraie mode. Enfin, en gommant les aspérités, le flat design évoque la recherche d'efficacité des voitures électriques. Une quête d'aérodynamisme toute symbolique, quand les logos, aussi "fluides" soient-ils, ornent la calandre de modèles au design plus inspiré du parpaing que de la goutte d'eau.



PHOTOS : TIBO/PEUGEOT

Petit problème de maths que les profs pourraient soumettre à leurs élèves : 90% des automobilistes ne respectant pas les sas vélos et 95% des cyclistes grillant les feux, quelle est la probabilité de voir une voiture et un vélo arrêtés en même temps et à leur place attitrée à un feu tricolore ?

M. Petit, Sèvres (92)

Quelle assistance choisir ?

Un plein chez TotalEnergies, donne droit à 10 ou 30 jours d'assistance offerte. En cas de pépin, vaut-il mieux l'utiliser ou faire appel à celle incluse dans son contrat d'assurance ?

Zorro33, Saint-Jean-d'Ilac (33)

Pascale Gétin. Réservée aux membres du Club TotalEnergies (adhésion gratuite), l'assistance est offerte pendant 30 jours pour un plein d'au moins 25 litres chez Total (10 jours dans un Access). Complète et sans franchise kilométrique, elle est intéressante si l'on ne bénéficie pas de l'option assistance avec son assurance. En revanche, si on est déjà couvert, qu'importe laquelle on déclenche : à peu de chose près, elles se valent toutes.

Carrosserie blindée

A la suite de l'épisode de grêle, les toits des voitures récentes, comme ma Peugeot 208, se retrouvent bosselés, alors que, sur le même parking, les modèles anciens n'ont rien eu. Preuve que la qualité des tôles a bien changé...

Jean-Marie Paillé, Le Chesnay (78)

Antoine Jacquot. Si l'acier était certes plus épais par le passé, il était aussi plus rigide. Désormais, la nature des tôles est plus variée : aluminium, acier à faible teneur en carbone ou à haute résistance, voire plastique... Les carrosseries sont devenues "techniques" dans un souci de gain de poids, mais aussi de sécurité : leur déformabilité leur permet d'absorber plus d'énergie en cas de choc. Au prix d'un surcroît de "pocs" en cas de grêle ? Probable.

Les oreilles coupées

Cette Honda que j'ai croisée l'autre jour dans la rue n'avait pas de rétroviseur extérieur, mais une petite excroissance à la place ! Serait-ce un prototype ?

Georges R., Saint-Cloud (92)

Stéphane Dupré. Non, il s'agit bien d'une Honda e tout ce qu'il y a de plus banal. A un détail près : cette citadine électrique (qui n'est plus commercialisée) fait partie des rares modèles qui pouvaient être dotés, en option, de rétroviseurs caméras. Un équipement destiné à améliorer l'aérodynamisme – moins la qualité de la rétrovision –, autorisé depuis 2018, et que l'on a aussi vu sur l'Audi e-tron...



REPORTERS AUTO PLUS

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Participez à la question de la semaine prochaine sur Autoplus.fr, X et Facebook

Seriez-vous prêt à acheter une voiture équipée d'un moteur 1.2 PureTech ?

- Oui, si la courroie a déjà été changée.
- Peut-être, mais à un prix sacrifié.
- Non, jamais de la vie !
- Ni l'un, ni l'autre, j'en ai déjà une.

Suite à un problème technique, nous ne sommes pas en mesure de publier les résultats de la question du n° 1916 (voir ci-contre). Nous la remettons donc en ligne sur Autoplus.fr, X et Facebook.



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

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



A 8 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Modèle présenté : Nouvelle Golf eHybrid Style avec option peinture nacrée incluse. Plus d'informations sur volkswagen.fr * Distance totale maximum en combinaison essence/électrique pour une Nouvelle Golf eHybrid dont 143 km en 100 % électrique, données WLTP. L'autonomie réelle en mode tout électrique dépend de nombreux paramètres dont l'équipement, le style de conduite et la vitesse.

Cycles mixtes de la gamme Nouvelle Golf 1.5 eHybrid (l/100 km) WLTP: 0,3-0,4. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP: 6-8. Valeurs au 15/02/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



CAMÉRA CACHÉE

Voiture électrique : peut-on négocier la gratuité de la carte grise ?



LA MISSION DE NOTRE ESPION A l'heure où les ventes d'électriques s'effondrent chez les particuliers (- 40 % !), devoir alourdir les devis du coût de la carte grise* ne facilite certainement pas la tâche des vendeurs qui tentent de convaincre les clients potentiels. A moins qu'ils n'acceptent d'en faire cadeau ? Qui sait, en insistant un peu...

Dacia Spring : 2 CV fiscaux



Première étape : tenter d'obtenir un rabais sur la Spring 65 ch. Verdict : rien, nada ! Le seul geste, c'est une prime CEE de 310 €**. Quid du coût de la carte grise ? Le vendeur soupire : "Ah, y en a assez de ces taxes ! Vous savez, c'est pas la fête pour les électriques en ce moment, y compris pour la Spring..."



"C'est comme si on plaçait l'électrique au même niveau que le thermique. Alors que l'enjeu écologique n'est pas le même !"

"Cette carte grise payante envoie un mauvais signal : ça donne l'impression que l'électrique est mis au même niveau que le thermique, alors que l'enjeu écologique n'est pas le même !" Alors faites-nous en cadeau ! "Je ne peux pas. Ma seule marge, c'est une remise de 600 € lissée sur les loyers d'un leasing : ça fait environ 16 € par mois de gagnés..."

Renault 5 : 5 CV



Hormis une remise de 700 € (soit 2 % du prix de la R5), on n'aura droit à rien : "Faut qu'ils arrêtent avec leurs taxes. Vivement les élections ! Je ne peux pas vous offrir cette carte grise qui nous gonfle tous... Mais, il y a la prime CEE de 310 € qui compense son coût." Pas faux.

BMW iX1 xDrive30 : 7 CV



"Stop les taxes ! C'est pas parce qu'on roule en BMW qu'on aime gaspiller son argent. La carte grise de l'iX1 xDrive30, je dois vous la facturer." Soit 384,76 € sur un iX1 à 63 900 € sans aucune remise. Mesquin... "Sinon, il y a le xDrive20 : en leasing, c'est 520 € par mois contre 980 € pour le 30."

Peugeot E-3008 : 7 CV



"Après la baisse du bonus, on n'avait vraiment pas besoin de ça ! Rendre la carte grise des électriques payante, ça revient à les assimiler à des essence... alors qu'elles ne se vendent pas autant et, surtout, pas aussi facilement. D'ailleurs, pour vous dire, on a de plus en plus de demandes sur les hybrides."

"Après la baisse du bonus, on n'avait vraiment pas besoin de ça !"

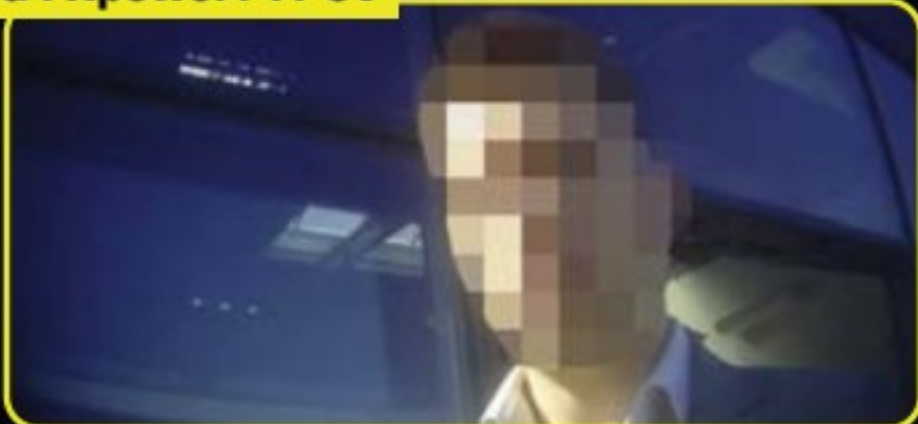
La négo ? D'office une remise de 2000 € (incluant la prime CEE). Et la carte grise ? "Je ne peux pas vous en faire cadeau, mais on peut s'arranger pour l'effacer. Voilà, on a un nouveau partenariat : si vous prenez un abonnement télépéage Ulys, je peux vous faire bénéficier de la prime de 500 € que je touche. Et dans la foulée, on résilie l'abonnement dès la livraison." Oh, le malin.

Tesla Model Y : 9 CV



"C'est compliqué pour l'électrique en ce moment, et cette carte grise n'arrange rien. Et moi, je ne peux rien pour vous : je n'ai pas la main sur les devis, qui sont gérés informatiquement sur notre site Web. Seule bonne nouvelle : les loyers du Model Y ont baissé : à partir de 534 € par mois sans apport."

MG4 Xpower : 11 CV



Ici, il n'y a pas que pour nous que les 596 € de carte grise passent mal : "C'est simple, nous, on a droit à la totale. Entre les frais de douane, la perte du bonus et maintenant les taxes à l'immatriculation, c'est la cata ! Alors pour compenser ces coups durs, la marque fait tout son possible..."



"Entre les frais de douane, la perte du bonus et les taxes à l'immatriculation, nous, on a droit à la totale !"

"Avant on accordait 4000 € de remise, désormais c'est 5000 €. Mais vu qu'on est obligés de vous facturer les 600 € de carte grise, l'un dans l'autre, pour vous l'avantage client n'augmente que de 400 €. Maintenant, MG réfléchit à construire une usine en Europe pour retrouver le bonus... Mais un tel investissement a-t-il un intérêt, si demain l'aide disparaît ?"

Un caillou dans la chaussure, des oursins dans les poches...

Le sentiment d'exaspération l'emporte par un score sans appel de 6-0 : pour les vendeurs, unanimes, cette carte grise redevenue payante est un très mauvais signal envoyé aux clients. Et tous s'avouent impuissants lorsqu'il s'agit "d'effacer l'ardoise" : les taxes à l'immatriculation étant dues aux régions, le seul moyen de les éponger est, au mieux, de jouer sur la remise commerciale. Si tant est que ce soit possible.

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*.**

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

* Autonomie gamme Enyaq : en cycle mixte WLTP.

Gamme Enyaq : WLTP min/max – Consommation (kWh/100km) : 14,9-16,7. Rejets de CO₂ (g/km) : 0 en phase de roulage.

Volkswagen Group France – SAS - Capital : 198 502 510 € – 11, av. de Boursonne – 02600 Villers-Cotterêts – RCS Soissons 832 277 370.



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

A. DUMONTIER / LE PARISIEN / MAXPPP



BYD, qui a conclu un partenariat avec TotalEnergies, rejoint le dispositif des certificats d'économies d'énergie, tout comme MG et XPeng s'apprêtent à le faire. A la clé chez eux : une prime qui devrait être comprise entre 310 à 350 € pour l'achat de n'importe quel modèle électrique "made in China".

NOUVELLE PRIME CEE

Tout le monde s'y met

Renault et Stellantis ont été les premiers à proposer une prime financée par les "certificats d'économies d'énergie". Depuis, la plupart des constructeurs les ont rejoints. Un coup de pouce à géométrie variable toujours bon à prendre, d'autant que, contrairement aux antibiotiques, il est automatique.

Largelement utilisés pour subventionner la rénovation énergétique des logements, les certificats d'économies d'énergie (CEE) ont été étendus, en 2025, à "l'achat ou [la] location d'un véhicule léger ou utilitaire léger électrique neuf". Le principe du dispositif : assigner aux fournisseurs de carburants,

de gaz ou d'électricité des obligations d'économies d'énergie sur des périodes pluriannuelles. Pour y parvenir, ils doivent promouvoir, par l'entremise de partenaires, des opérations incitant les consommateurs à la modération énergétique. Avec quel argent ? Le nôtre, pardi ! En effet, si ce mécanisme est financé

directement par les fournisseurs, son coût est en réalité répercuté sur le prix des énergies.

Accordée "sans conditions"

Depuis janvier, donc, n'importe quel constructeur peut passer un "deal" avec un énergéticien... C'est ce qu'ont fait les groupes Renault et Stellantis

dès mars, en offrant une prime CEE pour l'acquisition de tout véhicule électrique neuf. Le montant est certes modeste pour une voiture (ironiquement, il éponge tout ou partie du coût de la carte grise), mais il est accordé aux particuliers comme aux pros sans conditions : ni de ressources, ni de lieu de fabrication du véhicule (ce qui fait les affaires des constructeurs chinois privés de bonus), ni de prix maximal, ni de nombre d'exemplaires achetés. Et il est cumulable avec le bonus ! En clair, c'est "open bar". Même topo pour les utilitaires électriques, en bien plus intéressant : eux profitent de primes CEE qui dépassent, pour certaines caté-

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 22 mai 2025. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE ⁽¹⁾		Prix moyen ⁽²⁾ 1,585 €
1 ^{er}	Hyper U	1,509 €
2 ^e	E.Leclerc	1,520 €
3 ^e	Super U	1,526 €
4 ^e	Auchan (hyper)	1,531 €
5 ^e	Intermarché	1,535 €
6 ^e	Netto	1,537 €
6 ^e	Géant Casino	1,537 €
8 ^e	Auchan Supermarché	1,543 €
9 ^e	Carrefour Contact	1,544 €
9 ^e	Total Access	1,544 €

SP95-E10 ⁽¹⁾		Prix moyen ⁽²⁾ 1,694 €
1 ^{er}	Hyper U	1,617 €
2 ^e	E.Leclerc	1,628 €
3 ^e	Super U	1,630 €
4 ^e	Auchan (hyper)	1,636 €
5 ^e	Netto	1,637 €

E85 ⁽¹⁾		Prix moyen ⁽²⁾ 0,756 €
1 ^{er}	Hyper U	0,685 €
2 ^e	Auchan Supermarché	0,698 €
3 ^e	Intermarché	0,701 €

(2) | SP95: 1,713 € | SP98: 1,796 € | GPL: 0,990 € → | Baril de Brent: 56,53 €

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



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

ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

Le leasing social réservé aux ZFE ?

Pour tenter de sauver ce qu'il reste des ZFE, le gouvernement s'évertue à donner des gages aux "anti". Dernière concession en date ? Il voudrait réserver une partie du futur dispositif de leasing social – la fameuse "électrique à 100 €/mois" qui a fait un énorme carton l'an dernier – aux personnes ayant des revenus modestes et résidant ou travaillant au sein d'une zone à faibles émissions. Selon un projet d'arrêté, la "V2" du leasing social, prévue pour septembre, tablerait ainsi sur "au moins" 50 000 véhicules électriques subventionnés en 2025, dont 10 % seraient attribués à ceux qui n'ont pas d'autres choix que de circuler dans une ZFE. Enveloppe budgétaire totale prévue pour cette année : 369 millions d'euros, financés – décidément – par les mêmes certificats d'économies d'énergie que ceux mis à contribution pour l'achat d'une voiture électrique (voir ci-dessus) !



F. GROUT

F. T.

TÉLEX



Flash. Petit à petit, les voitures radars privatisées font leur nid dans les départements du Sud de la France. Après l'Aveyron, c'est le Var qui vient d'annoncer la mise en service de trois berlines "flasheuses" banalisées et conduites par des chauffeurs privés. Gageons que les 29 autres départements concernés vont suivre. **Rideau.** Fin de l'aventure pour la société Lormauto, qui ambitionnait d'électrifier en masse

De 280 à 4 715 € de prime pour l'achat d'un véhicule électrique

Constructeur	Montants pour les particuliers		Montants pour les sociétés	
	Voiture neuve	Utilitaire neuf	Voiture neuve	Utilitaire neuf
Peugeot, Citroën, DS, Fiat/Abarth, Alfa Romeo, Jeep, Lancia, Opel	353 €	2 730 €	320 à 534 €	2 710 à 4 515 €
Renault, Dacia, Alpine	310 €	2 540 €	280 à 470 €	2 520 à 4 200 €
Ford	363 €	2 803 €	329 à 548 €	2 782 à 4 636 €
Hyundai	354 €	2 730 €	354 à 535 €	2 730 à 4 515 €
Kia	310 €	2 500 €	380 à 480 €	2 520 à 4 250 €
Mercedes	354 €	2 730 €	320 à 535 €	2 710 à 4 715 €
Nissan	353 €	2 730 €	320 à 534 €	2 710 à 4 515 €
Toyota, Lexus	328 €	2 536 €	297 à 496 €	2 518 à 4 200 €
Volkswagen, Audi, Cupra, Skoda	345 €	2 690 €	315 à 525 €	2 670 à 4 450 €
Volvo	350 €	/	318 à 530 €	/
BMW, BYD, MG, Tesla, XPeng	Ils rejoignent ou s'apprêtent à rejoindre le dispositif (montant des primes à venir)			

■ La grille des primes CEE, liée à la nature du véhicule acquis (au comptant ou en leasing) et au profil du client, est d'ores et déjà connue pour 23 marques. Pour cinq autres (à ce jour), les montants précis ne sont pas encore connus.

■ La prime accordée aux pros varie selon leur type (collectivités publiques, entreprises privées, autres personnes morales) et la taille de leur flotte. Voir le détail des montants sur les sites Web respectifs des marques.

■ Chaque constructeur est libre d'ajuster précisément le niveau de sa prime en fonction du partenariat qu'il a passé avec le fournisseur d'énergie, mais aussi des frais de gestion qu'il a décidé d'imputer.



Privées de bonus depuis fin 2023, les marques chinoises s'engouffrent dans le dispositif des primes CEE. Faute de grives...



Tesla projette également de proposer cette prime, sans précision, pour l'heure, sur le timing et sur les montants accordés.



Jusqu'à 4 515 € d'aide pour l'achat, par un pro, d'un E-Expert, ça commence à causer... D'autant que le nombre d'exemplaires acquis n'est pas limité.

gories de clients professionnels, les 4 500 €. De quoi compenser la perte du bonus! Autre avantage de l'aide: pas besoin de la réclamer, elle est accordée d'office par les marques qui ont signé un accord. Et ce sont elles qui en avancent systématiquement le montant. A ce titre, gare à celles qui "noieraient" la prime

CEE dans une remise commerciale globale: c'est interdit. La subvention devant, en effet, jouer un "rôle actif et incitatif" (RAI), le constructeur doit prouver qu'elle a participé à la décision d'achat. Cela signifie qu'à l'engagement du client (devis ou commande, y compris en cas de leasing d'une durée minimale de

24 mois), la mention et le montant de la prime doivent apparaître clairement. A bon entendeur!

28 constructeurs engagés

Après un démarrage timide, le dispositif est désormais adopté par la plupart des constructeurs généralistes, mais aussi

premium et même asiatiques, chacun adaptant les montants à sa sauce, mais globalement dans les mêmes fourchettes. En revanche, inutile de vous précipiter pour être sûr d'en bénéficier: l'opération n'est, à ce jour, soumise à aucune date limite, ni à un volume maximal de véhicules éligibles. **François Tarrain**

LA QUESTION INATTENDUE

Combien de personnes possèdent l'ancienne et la nouvelle Renault 5 ?

86

Selon AAA-Data, on dénombre, à ce jour, 86 propriétaires ayant, dans leur garage, à la fois la Renault 5 ou la Supercinq "d'époque" et la version moderne électrique. Une estimation basse, sachant qu'au sein d'un foyer, les deux générations ne sont pas nécessairement au même nom. Parmi les anciennes, on compte une majorité de Supercinq Five et très peu de versions sportives (Alpine, Turbo 2...).

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



ARIÈGE (09)

A66, PR 37+900, Pamiers (dans les deux sens), 70 km/h. Un radar autonome a pris ses quartiers dans la zone de travaux au niveau de l'échangeur 4. 43°08'22.5"N 1°37'23.5"E



AUDE (11)

RD6113, PR 7+300, Montredon-des-Corbières (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome se trouve à proximité du rond-point de la polyclinique. 43°11'24.2"N 2°54'40.7"E



VOSGES (88)

RN57, PR 28+960, Digneville (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar chantier se situe dans la zone de travaux, au niveau de l'aire de repos des Neuf Lieux. 48°12'40.8"N 6°27'27.2"E



SEINE-SAINT-DENIS (93)

200, avenue Gallieni, Bondy (Paris vers Province), 50 km/h. Le radar autonome est posé juste devant le restaurant Wok Grill. 48°54'25.6"N 2°29'21.8"E

SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

des Renault Twingo 1. Lâché, selon lui, par la banque publique BPifrance, le pionnier du retrofit a été placé en liquidation judiciaire. **Carton.** Malgré un tarif élitiste de 155 000 €, 900 commandes ont déjà été enregistrées pour la Renault 5 Turbo 3E (qui ne sera produite qu'à 1 980 exemplaires).

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

HD - 123 - VD 35



RENAULT 5 ROLAND-GARROS

E-TECH ELECTRIQUE

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





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

renault.fr

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



La Chine sonne la charge

Quand le plus grand pollueur de la planète décide d'accélérer sa production d'énergies renouvelables, il ne le fait pas à moitié : en 2024, la Chine a installé 277 gigawatts de nouvelles capacités solaires, soit plus de quatre fois le potentiel du parc nucléaire français ! Pour en arriver là, le pays n'hésite pas à tapisser des montagnes entières de panneaux photovoltaïques. Résultat, des paysages défigurés à perte de vue, comme en atteste une incroyable vidéo qui fait actuellement le buzz*. Le prix à payer pour, entre autres, recharger 20 millions de véhicules électriques en circulation.

PHOTOS: G. BAKER/AFP

* [Dailymotion.com/video/x9jl4ru](https://www.dailymotion.com/video/x9jl4ru)



Vos images

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



Si la rencontre est fortuite, alors le hasard fait bien les choses... Aperçu dans le centre-ville de Bayonne (64).

Par J.-M. Demontrond



Une italienne aux plaques allemandes recouvertes d'une immatriculation égyptienne... Voilà une vision cosmopolite de l'auto. Suivie au Caire.

Par Marco



Visibilité réduite à l'arrière... y compris pour les radars que pourrait croiser cette Citroën AX dans son jus. Vu à Ballancourt-sur-Essonne (91).

Par Dom

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS

EN VENTE LE LUNDI 2 JUIN DANS VOS SUPERMARCHÉS

PRIX EXCEPTIONNEL !

Cuisiner n'a jamais été aussi **simple** !



SILVERCREST®
KITCHEN TOOLS

 monsieur
cuisine
smart

Également en ligne 

-230€

429.-€*



L'unité

199.-€

Dont 2,46 € d'éco-participation

* Prix de référence pratiqué sur Lidl.fr





PHOTOS : F. GROUT

À BORD DE L'ALPINE A390

La "cross-berline"

Après un premier baptême de piste à son volant (voir *Auto Plus* n°1914), nous avons enfin pu approcher le crossover 100 % électrique d'Alpine sans camouflage. L'occasion de découvrir ses secrets techniques et de s'installer à bord.

Drôle de cadeau d'anniversaire. Pour ses 70 ans, Alpine dévoile son tout premier crossover électrique, doté de cinq portes et de cinq places. Un modèle à contre-courant de l'esprit "berlinette" qui a fait la renommée de la marque, mais indispensable pour séduire un public plus large, plus familial. Visuellement, cet A390 reste très proche du concept-car A390_β présenté à l'automne dernier. Une bonne nouvelle pour ceux qui avaient été séduits; un peu moins pour les autres qui, comme nous, peinent à y

retrouver l'esprit "berlinette", malgré les efforts des designers pour multiplier les marqueurs: signature lumineuse en quatre parties, double bossage de toit, lunette arrière incurvée... Dommage que la marque n'ait pas poussé la filiation jusqu'à conserver des portes sans encadrement. Un choix qui aurait d'ailleurs eu du sens sur ce modèle aux allures de coupé, avec sa chute de pavillon prononcée et ses poignées arrière dissimulées. Alpine a préféré mettre l'accent sur l'aérodynamisme. En témoignent la grande ouverture dans le capot, destinée à

mieux canaliser le flux d'air, les déflecteurs latéraux aux extrémités du bouclier arrière, ainsi que l'imposant diffuseur. Même le support des rétroviseurs a été étudié pour limiter les bruits d'air. Par rapport au prototype,

l'A390 de série perd 8 cm en longueur (4,62 m) mais conserve la même largeur (1,89 m). Bien que plus bas qu'un SUV traditionnel, il repose pourtant sur la base technique électrique d'un... SUV: celle du Renault Scenic E-Tech. Pas très flatteur sur le papier pour une Alpine. Et pourtant, notre premier galop d'essai, réalisé il y a quelques semaines sur piste mouillée (voir *Auto Plus* n°1914), a révélé un réel potentiel en matière de plaisir de conduite, malgré un poids annoncé de 2 121 kg. Le double de celui d'une A110 thermique!

Trois moteurs sinon rien

Il faut dire que l'A390 bénéficie d'un châssis affûté (suspension à butées hydrauliques, amortissement piloté) et se distingue >>>

En Bref

Lancement: fin 2025

L x l x h (en m): 4,62 x 1,89 x 1,53

Électriques: 400 ch/520 km (GT); 470 ch/555 km (GTS)

Tarif: à partir de 69 000 €*

*Estimation Auto Plus.

L'A390 est le premier crossover électrique de la marque. A son lancement, il sera proposé en deux niveaux de puissance, avec quatre roues motrices et système Active Torque Vectoring. Alpine n'exclut pas, par la suite, l'arrivée d'une version propulsion afin de réduire le prix d'appel. A noter, l'absence de roues arrière directrices.



La face avant manque un peu de personnalité, mais la large ouverture dans le capot, héritée du concept-car, renforce le caractère sportif de l'A390. Les phares sont implantés sous la signature lumineuse.



Le bandeau lumineux évoque celui du Porsche Macan électrique, qu'Alpine vise clairement comme concurrent direct. Parmi ses autres rivaux figurent le BMW iX2, le Cupra Tavascan ou encore le Tesla Model Y.

tte'' des familles



Les poignées arrière, intégrées dans le montant, rappellent l'entrée d'air de l'A110. Leur position a surtout été nécessaire pour permettre le pli de carrosserie sur la portière.

Les nouveautés de la semaine

A quelques détails près (volant, commande de boîte, inserts en carbone), la planche de bord de l'A390 est celle du Renault Scenic E-Tech. La qualité perçue est soignée. Le menu "Telemetrics" de l'interface multimédia fournit diverses informations et des conseils de conduite spécifiques. Alpine a également développé un système de son artificiel du moteur.



PHOTOS: F. GROUT

» nettement du Renault sur le plan technique. Il embarque non pas un, ni deux, mais trois moteurs électriques ! Le premier, monté sur le train avant, provient de chez Renault. Les deux autres, installés à l'arrière, ont été développés spécifiquement pour ce modèle. Ces trois blocs, dont 70% de la puissance est envoyée à l'arrière en usage normal, sont pilotés par un système intelligent baptisé "Active Torque Vectoring". Son rôle ? Répartir le couple entre les roues afin d'optimiser l'agilité et la motricité, notamment en sortie de virage. Deux versions de l'A390 sont au programme : 400 ch/680 Nm pour la GT, 470 ch/808 Nm pour la GTS. Cette dernière, chaussée de pneus Michelin Pilot Sport 4S (la GT se contente de Pilot Sport EV axés sur l'autonomie), revendique un 0 à 100 km/h en 3s9. Un chrono

proche de celui du Porsche Macan 4S électrique (516 ch, 4s1), son grand rival désigné. Pour fournir une telle puissance, l'A390 peut compter sur une batterie de 89 kWh (utiles), dotée d'une nouvelle chimie "capable de garantir des performances constantes, quel que soit le niveau de charge", assure Fabrice Izzillo, responsable de la performance produit chez Alpine. Le préconditionnement de la batterie (de série) permet, par ailleurs, de la refroidir en vue d'une utilisation intensive. Enfin, malgré l'absence d'une architecture 800 V, Alpine promet une bonne puissance de recharge (190 kW en pic) et une autonomie confortable, annoncée jusqu'à 555 km.

Un habitacle très Renault

Une fois à bord, la filiation avec le Scenic devient évidente. La planche de bord, le double écran

Le chargeur bidirectionnel de 11 kW (22 kW en option) est situé au niveau de l'aile avant droite. Alpine annonce moins de 25 minutes pour passer de 15 à 80% en charge rapide (jusqu'à 190 kW de puissance).



en "L" et l'interface Google sont identiques. Le volant ainsi que les trois commandes du sélecteur de boîte sont, eux, hérités de la petite A290. Comme cette dernière, le système multimédia de l'A390 intègre un menu spécifique (Telemetrics) fournissant diverses données de conduite (température, puissance instantanée, force G...) et même des conseils

de pilotage. L'A390 GTS que nous avons photographiée bénéficie, en plus, de superbes sièges Sabelt à coque carbone et d'un nouveau système audio à 13 haut-parleurs signé Devialet.

Mais les imposants sièges baquets, la faible surface vitrée et l'absence de toit panoramique (même en option) accentuent la sensation de confinement aux



Les graphismes de l'écran d'instrumentation de 12,3"/31 cm sont spécifiques à Alpine. Plusieurs modes d'affichage sont disponibles.



Le volant à méplat est repris de l'A290. Le bouton rouge "Overtake" permet d'obtenir un boost de puissance durant quelques secondes.



Réservés à la version haut de gamme GTS, les sièges baquets Sabelt à coque carbone sont habillés de cuir. Ils sont électriques, chauffants et massants. La version de base se contente de sièges sport en Alcantara.

places arrière. Une impression renforcée par la ligne de pavillon fuyante, qui limite la garde au toit pour les passagers mesurant plus de 1,80 m (on perd 10 cm en hauteur par rapport au Scenic, selon nos mesures). Si l'espace aux jambes s'avère satisfaisant aux places latérales, il est réduit au milieu par la console centrale, trop proéminente. Par ailleurs, le confort aurait gagné à un meilleur soutien de l'assise de banquette au niveau des cuisses. Côté coffre, le volume de chargement est généreux, avec 532 dm³ annoncés. Mais, là encore, l'A390 présente quelques lacunes pour un véhicule à vocation familiale: seuil de chargement un peu haut, absence de plancher plat une fois les dossiers rabattus... Des défauts d'autant plus regrettables sur un modèle dont le prix de base approchera les 70 000 €*.



- 1 Le hayon facilite le chargement, mais le seuil est un peu élevé.
- 2 Le volume de coffre est convenable pour un usage familial, même si l'on regrette l'absence de plancher plat. Un bac, en partie inférieure, peut accueillir les câbles de charge. A noter: il n'y a, hélas, pas de coffre à l'avant.



La banquette (non coulissante) est confortable mais ne soutient pas assez les cuisses des passagers. Le pavillon fuyant limite la garde au toit.



Le châssis (rehaussé) est à l'unisson du look : gommes Goodyear UltraGrip et 4 roues motrices pour la Savane qui se prend pour un vrai tout-terrain de poche.



RENAULT 4 SAVANE 4x4

PHOTOS: RECOM PARIS / RENAULT DESIGN

Taillée pour l'aventure

En ressortant le nom Savane des tiroirs, Renault exploite au maximum le capital nostalgie. Mais cette version baroudeuse de la R4 E-Tech (transmission 4x4, châssis surélevé) est encore à l'état de concept-car.

La Renault 4 électrique commence à peine sa carrière que la famille prévoit déjà de s'élargir. Le concept-car Savane 4x4, présenté en marge du tournoi de Roland-Garros (dont le Losange est partenaire depuis 2022), préfigure une future version aventurière. Celle-ci fait revivre l'appellation Savane, associée à son aïeule. Nuance: il s'agissait à l'époque d'une finition de la Renault 4, sortie en 1986, sans aucune prétention tout-chemin.

En Bref

Lancement: début 2027*

LxIxh (en m): 4,14 x 1,81 x 1,57 m

Moteurs électriques: 200 ch cumulés environ*

Tarif: à partir de 37 000 €*

* Estimation Auto Plus.

Sa réinterprétation moderne revendique, elle, un penchant pour l'exploration. Garde au

sol rehaussée (+ 15 mm), voies élargies (+ 10 mm), jantes de 18" chaussées de pneus idoine...

Techniquement réaliste

En plus des ajustements de châssis, la Savane devient une véritable quatre roues motrices avec l'ajout d'un second moteur électrique, entraînant les roues arrière. Sans annoncer de puissance précise (estimée autour de 200 ch en cumulé), Renault se contente pour l'heure de "démontrer le potentiel de la plateforme AmpR Small" de l'auto, partagée avec la R5 et l'Alpine A290. Guère plus d'indices sur sa batterie, que l'on imagine logiquement reprise de la version classique dans sa variante Autonomie Confort (52 kWh).



La plate-forme de la R4 autorise un peu de latitude aux ingénieurs: l'essieu arrière reçoit ici un second moteur électrique. Pas de liaison mécanique, la répartition entre les roues avant et arrière s'opérant électroniquement.



Motif camouflage sur le toit, teinte verte spécifique et sellerie tendance rétro: le style est soigné, façon aventurier des beaux quartiers plutôt que franchisseur pur et dur.

Et aussi...

Clonage en cours chez Mitsubishi

Après les Colt et ASX, calqués respectivement sur les Clio et Captur, Mitsubishi poursuit ses courses chez Renault. Le futur Eclipse Cross, attendu fin 2025, sera ainsi un Scenic E-Tech rebadgé. Donc 100% électrique, contrairement à l'actuelle mouture, hybride rechargeable.

Mercedes CLA: voici la facture en électrique

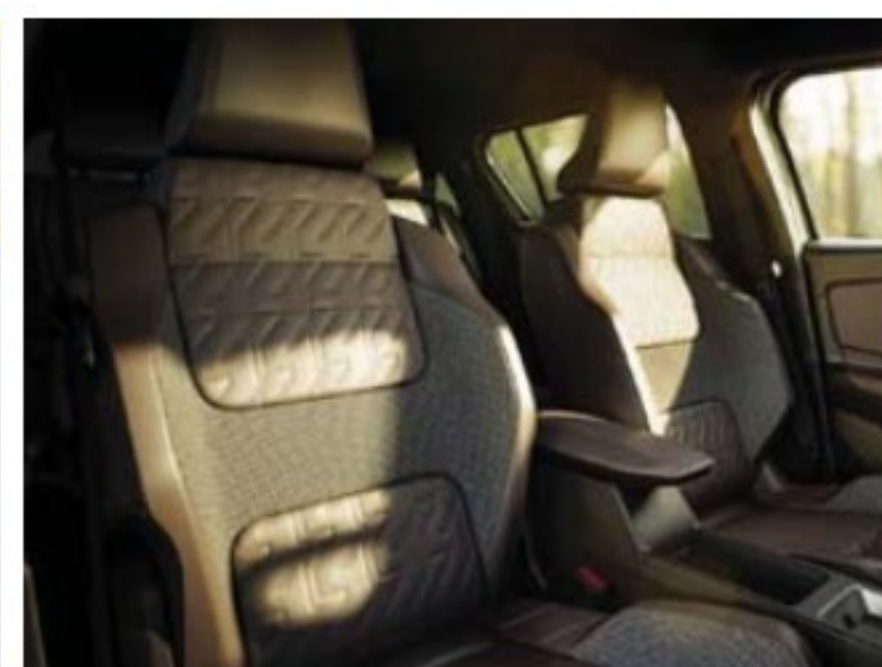
Sans surprise, le nouveau CLA 100% électrique affiche des tarifs en phase avec ses prestations (presque 800 km d'autonomie annoncée) et son contenu techno: au minimum 52 900 € pour le CLA 250+ (272 ch et 85 kWh de batterie). Le 350 4Matic, plus musclé (354 ch et batterie de 85 kWh) démarre à 62 150 €.



Soldes d'adieu pour la Clio 5

Ultime évolution de la Clio avant son remplacement en fin d'année: une inédite finition d'entrée de gamme, baptisée Génération, qui débute à 16 900 € (avec le 1.0 SCE de 65 ch), soit 3 000 € de moins qu'en Evolution à moteur identique, tout en ajoutant les jantes alliage 16" de série.

Silence radio également sur l'arrivée d'une version de série sur nos routes. Pas avant 2027, si cela se concrétise. Elle serait ainsi, avec le Suzuki eVitara, l'une des rares représentantes des petits crossovers électriques à quatre roues motrices.



Nouveau Puma Gen-E®

Le félin passe à l'électrique



À partir de

189€ /mois*

LLD 37 mois. **1^{er} loyer de 3 990€**, après déduction de 4 000€ de bonus écologique. Entretien et assistance 24h/24 inclus.

Ford

A 0 g CO₂/km



Consommations combinées WLTP Puma Gen-E (kWh/100km) : 13.1 - 13.8.

*Location longue durée 37 mois/30000 km avec maintenance/assistance d'un Puma Gen-E Standard Range neuf sans options. **1^{er} loyer de 7990€** avant déduction du bonus écologique (voir conditions d'éligibilité Code de l'Energie, article D251-1) **puis 36 loyers de 189€**. Loyers hors carte grise. Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des km supplémentaires. Offre non cumulable réservée aux particuliers **jusqu'au 30/06/2025** dans le réseau Ford participant, selon conditions générales LLD et si accord Bremany Lease SAS au capital de 39 650€, RCS Nanterre n°393 319 959, 28 allée d'Aquitaine 92000 Nanterre. Société de courtage d'assurances n°ORIAS 08040196 (orias.fr). **Modèle présenté** : Puma Gen-E Premium Standard Range avec options, mêmes conditions avec **36 loyers de 239€**. Ford France - 1 rue du 1^{er} mai. Immeuble Axe Seine. 92000 Nanterre. SIREN 425 127 362 RCS Nanterre.

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



En avant les beaux jours

5 mois OFFERTS sur votre abonnement

+ 1 montre EN CADEAU

Version numérique incluse dans
votre abonnement, à consulter
sur kiosquemag.com



Visuels non contractuels

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1670199

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

☐ Formule
ANNUELLE **5 mois
OFFERTS**

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

☐ Formule
MENSUELLE **3 €
seulement** le 1^{er} mois

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⁾.**

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

☒ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com : bit.ly/ap_1917 la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

Date de naissance (pour fêter votre anniversaire):

Nom**:

Prénom**:

Adresse**:

Code postal**: Ville**:

Téléphone: (pour vous envoyer un SMS en cas de problèmes de livraison)

Email:

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

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

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

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :

bit.ly/ap_1917

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



Le :

Date et signature
obligatoires

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04 €) et du site internet (26 €). (1) Offre 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 serviceabommag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 05/06/2025. 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



N. SOLER

P. 26, SPÉCIAL HYBRIDES : retrouvez nos mesures de consommation des principaux modèles hybrides et hybrides rechargeables du marché, et notre point de vue détaillé concernant les **BMW X3**, **Citroën C3 Aircross**, **Dacia Bigster**, **Lancia Ypsilon**, **Lynk & Co 01**, **MG EHS PHEV**, **MG ZS**, **Peugeot 5008**, **Renault Rafale**, **Skoda Superb Combi**, **Toyota C-HR**.

P. 34, ESSAI PANORAMIQUE : le nouveau **Peugeot E-3008 4x4 de 325 ch**.

P. 38, DOSSIER : la **Volkswagen Polo** a 50 ans ! Toujours une référence ?

P. 44, ON A TOUT ESSAYÉ : l'exotique **Hyundai Staria**, un grand van hybride.

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

62 m

freinage depuis 130 km/h

Volkswagen Polo



N. SOLER

Dans ce numéro, nous célébrons le demi-siècle de la Polo, et nous nous demandons si la citadine de Volkswagen est encore dans le coup (voir p. 38). Mais que vaut-elle sur le plan du freinage ? Pour le savoir, nous avons recensé toutes les citadines passées par notre labo, et avons retenu pour chaque modèle la version offrant les distances d'arrêt les plus courtes. Dans ce contexte, la "Fourmi" s'affiche en haut du classement avec seulement 62 m pour stopper depuis 130 km/h pour sa version 1.0 TSI 95 DSG7. Elle s'installe donc sur la première marche du podium, avec ses cousines les Audi A1 25 TFSI et Seat Ibiza 1.5 TSI 150 DSG7. Un beau triplé du groupe Volkswagen, sachant que la Skoda Fabia 1.5 TSI 150 DSG7 n'est pas loin derrière (4^e avec 63 m). Meilleure française, la Peugeot 208 arrive 8^e dans sa version 1.2 de 100 ch (64 m). Quant au bonnet d'âne, il revient à la Suzuki Swift, la seule à réclamer plus de 70 m ! On notera enfin la bonne performance de la Dacia Sandero, 4^e avec 63 m.

Vincent Desmonts



A. SAUNIER

TOP 20

La Volkswagen Polo face à ses rivaux

Freinage de 130 à 0 km/h (en m)

1 ^{re}	Audi A1 25 TFSI (95 ch)	62
1 ^{re} ex ae	Seat Ibiza 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	62
1 ^{re} ex ae	Volkswagen Polo 1.0 TSI DSG7 (95 ch)	62
4 ^e	Dacia Sandero Stepway 1.0 TCe (110 ch)	63
4 ^e ex ae	Hyundai i20 1.0 T-GDi (100 ch)	63
4 ^e ex ae	Opel Corsa 1.2 Turbo BVA (100 ch)	63
4 ^e ex ae	Skoda Fabia 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	63
8 ^e	Kia Rio 1.0 T-GDi MHEV (120 ch)	64
8 ^e ex ae	Mazda 2 1.5 Hybrid (116 ch)	64
8 ^e ex ae	Peugeot 208 1.2 Turbo (100 ch)	64
8 ^e ex ae	Toyota Yaris 1.5 Hybride (116 ch)	64
12 ^e	Lancia Ypsilon 1.2 Ibrida (100 ch)	65
12 ^e ex ae	Mini Cooper 1.5 (156 ch)	65
12 ^e ex ae	Mitsubishi Colt 1.0 MPI-T (91 ch)	65
12 ^e ex ae	Renault Clio 1.6 E-Tech full hybrid (145 ch)	65
12 ^e ex ae	Citroën C3 1.2 Turbo (100 ch)	66
12 ^e ex ae	MG3 1.5 Hybrid+ (195 ch)	66
18 ^e	Mitsubishi Space Star 1.2 (71 ch)	67
19 ^e	Honda Jazz 1.5 e:HEV (122 ch)	69
20 ^e	Suzuki Swift 1.2 Hybrid AllGrip (83 ch)	73

◀ La Suzuki Swift déçoit, avec des distances d'arrêt très supérieures à la moyenne de la catégorie : elle réclame 11 m de plus que les meilleures !



SPÉCIAL

CONSOMMATION, AUTONOMIE

156 modèles sur le gril...



Les mesures exclusives du labo *Auto Plus*

Les valeurs de consommation et d'autonomie indiquées dans ce dossier sont celles mesurées par notre technicien sur notre base d'essais de Montlhéry. Pour les hybrides classiques, les consos sont relevées par un débitmètre relié au circuit d'alimentation en carburant du moteur, en suivant trois cycles (ville, route et autoroute) représentatifs des conditions de conduite réelles. Ce même protocole est appliqué aux hybrides rechargeables, mais nous évaluons d'abord l'autonomie en mode électrique, puis la consommation en mode hybride une fois la batterie vide.

Les hybrides ont la cote ! Elles représentent aujourd'hui environ une voiture vendue sur trois. On en trouve actuellement dans les gammes de presque tous les constructeurs, ce qui ne facilite pas le choix. Tant mieux, *Auto Plus* est là pour ça ! Retrouvez toutes nos mesures et dix essais détaillés dans ce dossier spécial.

Dire que les hybrides pèsent lourd sur le marché aujourd'hui serait un euphémisme. En 2024, sur 1,77 million de voitures immatriculées en France, un peu moins d'un tiers étaient hybrides (20% d'hybrides classiques et 9% de rechargeables). Un chiffre auquel on peut ajouter les 15% de véhicules micro-hybrides, même si ceux-ci ne peuvent être considérés

comme des hybrides à part entière (voir encadré page ci-contre). Dans le détail, les hybrides rechargeables régressent un peu, tandis que les hybrides classiques progressent rapidement. Outre Toyota, spécialiste du genre à qui l'on doit deux des trois modèles hybrides les plus vendus en 2024 (la Yaris et le Yaris Cross), le déferlement de ce type de motorisation est aussi à mettre au crédit de Renault, qui propose

HYBRIDES

PRIX/PRESTATIONS

10 nouveautés à l'essai



F. GROUT



Y. LEFEBVRE



Y. LEFEBVRE



F. GROUT



N. SOLER

désormais de l'hybride sur chacun de ses modèles thermiques.

Stellantis contre-attaque

Une offensive face à laquelle le groupe Stellantis a réagi en lançant, dès 2023, sa propre hybridation. Et depuis quelques mois, les moteurs hybrides de 110 et 145 ch⁽¹⁾ sont devenus légion dans le groupe, au point d'en équiper la quasi-totalité des modèles et de devenir souvent, pour le consommateur, un choix par défaut. Une façon pour ces constructeurs de répondre aux pressions de l'Europe en matière d'émissions de CO₂ sans totalement compter sur les ventes d'électriques, qui peinent aujourd'hui à décoller. Un choix rationnel pour les constructeurs, donc... Mais en est-

il de même pour l'automobiliste ? La question n'est pas simple, et dépend évidemment des usages quotidiens de chacun. Sur le papier, les hybrides rechargeables offrent le meilleur des deux mondes : les trajets de tous les jours sans une goutte d'essence et les départs en vacances sans craindre la batterie vide. Mais attention : à moins de les brancher systématiquement pour recharger la batterie, ces modèles n'ont que peu d'intérêt. Vu leurs tarifs bien plus élevés, ils sont très difficiles à rentabiliser ! D'autant que, depuis cette année, ils ne sont plus exemptés de malus au poids. Ils bénéficient certes d'une "franchise" de 200 kg, mais celle-ci ne suffit pas toujours à éviter l'impôt. L'Europe travaille aussi à mieux calculer leurs émissions de CO₂ afin de refléter

Un hybride peut en cacher deux autres

Qu'est-ce qu'un hybride ? A priori, un modèle qui profite à la fois d'un moteur thermique et d'un bloc électrique. Mais cette définition brasse large, et les constructeurs se sont engouffrés dans la brèche. Certains proposent ainsi des hybrides légers (ou mild hybrid/MHEV), qui ne disposent pas d'un vrai moteur électrique mais plutôt d'un alerno-démarrreur. Celui-ci permet principalement un fonctionnement plus fluide du stop/start, la récupération d'un peu d'énergie au freinage, ainsi qu'une légère aide à l'accélération. Mais, contrairement aux systèmes hybrides classiques ou rechargeables, le système électrique n'est pas capable de déplacer seul la voiture. Tel est le critère déterminant chez *Auto Plus* : ne sont considérés comme "vrais" hybrides que ceux qui en sont capables.

plus fidèlement leurs usages réels. Bref, avant de jeter son dévolu sur un modèle hybride, il est préférable d'étudier attentivement l'utilisation que l'on compte en faire et de se reporter à nos tableaux : ils expri-

ment la consommation réelle des hybrides du marché. Et pour vous permettre d'affiner votre choix, nous avons pris le volant des stars du moment et vous livrons notre jugement détaillé.


Les hybrides classiques


Historiquement, ce sont ces hybrides "classiques" qui ont mené la danse, depuis désormais une trentaine d'années. Ces modèles maximisent leur sobriété en mixant constamment le thermique et l'élec-

trique. Et pas besoin de recharger leurs batteries sur secteur : celles-ci récupèrent de l'énergie à chaque décélération (que l'on freine ou pas). A ce petit jeu, Toyota, pionnier du genre, reste particulièrement bien placé en matière de rendement. Mais

l'hybride simple est désormais très répandu. Renault le propose sur l'ensemble de sa gamme avec un système à boîte à crabots pas toujours très doux, mais d'une frugalité remarquable. Le groupe Stellantis s'est récemment lancé dans l'aventure, et n'a pas fait les

choses à moitié : des dizaines de modèles de presque toutes ses marques embarquent des moteurs hybrides 1.2 de 110 ou 145 ch. Plus simples techniquement (hybridation 48 V intégrée à la boîte), ils sont souvent très sobres et agréables à l'usage. ■

NOS MESURES 	Conso en ville en litres/100 km	Conso moyenne en litres/100 km
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid TCT (130 ch)	7,4	7,4
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid VGT TCT (160 ch)	7,4	7,4
Citroën C3 Aircross 1.2 Hybride (145 ch)	6	6,3
Citroën C4 1.2 Hybride e-DCS6 (145 ch)	5,7	5,8
Citroën C4 X 1.2 Hybride (145 ch)	5,7	5,7
Citroën C5 Aircross 1.2 Hybride e-DCS6 (145 ch)	6,5	6,7
Citroën C5 X 1.2 Hybride (145 ch)	6,6	6,3
Dacia Duster 1.6 hybrid (140 ch)	5,7	6,2
Dacia Jogger 1.6 hybrid (140 ch)	5,7	6,4
Dacia Bigster 1.8 hybrid (155 ch)	4,8	5,8
DS 3 1.2 Hybride (145 ch)	6	5,8
Fiat 600 1.2 Hybrid Turbo (110 ch)	6,4	6
Fiat 600 1.2 Hybrid Turbo (145 ch)	5,9	6,2
Ford Kuga 2.5 FHEV E85 (180 ch) ⁽¹⁾	7,6	8,5
Honda Jazz 1.5 e:HEV (122 ch)	4,6	5,2
Honda Civic 2.0 e:HEV (184 ch)	5,3	5,8
Honda HR-V 1.5 e:HEV (131 ch)	5,2	5,9
Honda ZR-V 2.0 e:HEV (184 ch)	5,5	6,3
Honda CR-V 2.0 e:HEV (184 ch)	5,8	6,7
Honda CR-V 2.0 e:HEV 4WD (184 ch)	6,2	7
Hyundai Kona 1.6 Hybrid (129 ch)	5,2	5,7
Hyundai Tucson 1.6 T-GDi Hybrid (215 ch)	6,4	6,9
Hyundai Staria 1.6 T-GDi Hybrid (225 ch)	7,7	8,4
Jeep Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid (110 ch)	6,2	6,1
Jeep Renegade 1.5 e-Hybrid (130 ch)	6,5	6,6
Jeep Compass 1.5 e-Hybrid (130 ch)	6,7	6,8
Kia Niro 1.6 Hybride (129 ch)	5,2	5,7
Lancia Ypsilon 1.2 Ibrida (110 ch)	5,9	5,8
Lexus LBX 1.5 Hybride (136 ch)	5	5,7
Lexus UX 250h 4WD (184 ch)	5,3	6,1
Lexus NX 350h AWD (244 ch)	5,9	6,7
Lexus RX 500h (371 ch)	9,6	9,2
Lexus LM 350h 4WD (250 ch)	7,3	8,1
MG3 1.5 Hybrid+ (195 ch)	5,3	5,4
MG ZS 1.5 Hybrid+ (197 ch)	6,1	6,5
Mitsubishi ASX 1.6 MPI HEV (143 ch)	5,6	6
Nissan Juke 1.6 Hybrid (143 ch)	5,6	5,9

NOS MESURES 	Conso en ville en litres/100 km	Conso moyenne en litres/100 km
Nissan Qashqai 1.5 e-Power (190 ch)	6,8	6,8
Nissan X-Trail 1.5 e-4orce (213 ch)	7,9	8,3
Opel Mokka 1.2 Turbo Hybrid (145 ch)	6	6
Opel Astra 1.2 Turbo Hybrid (145 ch)	6	6
Opel Astra Sportstourer 1.2 Turbo Hybrid (145 ch)	5,8	5,7
Opel Grandland 1.2 Turbo Hybrid (145 ch)	7	6,9
Peugeot 208 1.2 Hybrid e-DCS6 (110 ch)	5,2	5,4
Peugeot 208 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	5,7	5,8
Peugeot 308 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	6	6
Peugeot 408 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	6,4	6,3
Peugeot 2008 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	6	5,8
Peugeot 3008 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	6,8	6,3
Peugeot 5008 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	6,8	6,6
Renault Clio 1.6 E-Tech full hybrid (145 ch)	4,9	5,3
Renault Captur 1.6 E-Tech full hybrid (145 ch)	4,6	5,5
Renault Arkana 1.6 E-Tech full hybrid (145 ch)	6	6,3
Renault Symbioz 1.6 E-Tech full hybrid (145 ch)	5,1	5,9
Renault Austral 1.6 E-Tech full hybrid (200 ch)	5,9	6,2
Renault Espace 1.2 E-Tech full hybrid (200 ch)	6	6,2
Renault Rafale 1.2 E-Tech full hybrid (200 ch)	6	6,3
Suzuki S-Cross 1.5 Dualjet Hybrid (115 ch)	6,4	6,2
Suzuki S-Cross 1.5 Dualjet Hybrid AllGrip (115 ch)	6,9	6,7
Suzuki Vitara 1.5 Dualjet Hybrid BVA (115 ch)	6,7	6,3
Toyota C-HR 1.8 Hybride (140 ch)	4,9	5,8
Toyota C-HR 2.0 Hybride (197 ch)	5	5,8
Toyota C-HR 2.0 Hybride AWD-i (197 ch)	5,2	6,1
Toyota Corolla 1.8 Hybride (140 ch)	5,2	6
Toyota Corolla 2.0 Hybride (196 ch)	4,7	6
Toyota Corolla TS 2.0 Hybride (196 ch)	5,1	6,2
Toyota Yaris 1.5 Hybride (116 ch)	4,6	5,2
Toyota Yaris 1.5 Hybride (130 ch)	4,7	5,3
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride (116 ch)	4,7	5,7
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride (130 ch)	4,8	5,8
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride AWD-i (130 ch)	5	5,9
Toyota Rav4 2.5 Hybride (218 ch)	5,7	6,4
Toyota Rav4 2.5 Hybride AWD-i (222 ch)	5,6	6,7
Toyota Highlander 2.5 Hybride (248 ch)	7,2	7,8

Citroën C4 X 1.2 Hybride (145 ch)



M. HOWELL/CITROËN

Récemment restylée, la Citroën C4 X reprend le 1.2 Hybride de 145 ch. Sa forme plus profilée lui permet d'être un peu plus sobre que la C4 classique.

Hyundai Kona 1.6 Hybrid (129 ch)



F. GROUT

Le Kona a récemment vu sa puissance passer de 141 à 129 ch, tandis que sa conso a légèrement... augmenté ! Mais il reste frugal et doux à l'usage.

Toyota Yaris 1.5 Hybride (130 ch)



A. CORTESI

La Yaris peut troquer l'ensemble de 116 ch contre un 130 ch pour un léger supplément d'agrément. Bonne nouvelle : la conso augmente à peine.

UN SUV LOGEABLE ET ABORDABLE

Dacia Bigster

1.8 hybrid Journey - 155 ch
31 700 € / 31 700 €*

Le Bigster étrenne une évolution du système hybride maison, plus puissante mais aussi plus sobre. Une vraie réussite !



A. SAUNIER

Grand frère du Duster, le Bigster inaugure au sein du groupe Renault un tout nouvel ensemble hybride, ici de 155 ch. Par rapport à l'ancienne génération, qui équipe le Duster, le système profite à la fois d'un bloc 1.8 thermique plus puissant (107 ch contre 94 ch pour le 1.6) et d'une batterie de plus grande capacité (+ 0,2 kWh). Les moteurs électriques et la boîte auto. à crabots ne changent pas, mais ces améliorations

permettent en revanche un net gain côté conso : le Bigster, plus gros, plus puissant et plus lourd, est ainsi plus sobre que le Duster. L'agrément y gagne aussi, la boîte ayant moins besoin de "tirer" sur la partie thermique. Bref, une réussite. D'autant que, pour le reste, le rapport prix/prestations offert par le Bigster semble difficile à battre : places arrière logeables, grand coffre, châssis réussi, équipement généreux...

NOS MESURES



Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteurs électriques 49 + 20 ch
Puissance maxi combinée	155 ch
Couple maxi	172 Nm/205 Nm ⁽¹⁾
CO ₂ /Malus	104 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	1,4 kWh
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Auto., 4 + 2 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	31s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s
Consommation moyenne	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/6,5/4,8 l/100 km
Autonomie	862 km
Freinage 130 à 0 km/h	64 m
Poids	1 500 kg
Dim. L x l x h, en m	4,57 x 1,82 x 1,72
Volume de coffre	625 dm ³

Le verdict



Une référence !

UN SUV CONFORTABLE QUI CASSE SES PRIX

Citroën C3 Aircross

1.2 Ibrida Max - 145 ch
27 900 € / 28 110 €*

Affiché à des prix désormais très attractifs, le C3 Aircross a grandi et reste confortable. Son moteur hybride est agréable à l'usage.



F. GROUT

Le récent C3 Aircross hérite de la mécanique hybride 1.2 de 145 ch, répandue chez les différentes marques de Stellantis. Sous le capot de ce SUV relativement léger, elle exprime pleinement ses qualités habituelles, au premier rang desquelles un agrément réussi, malgré une insonorisation qui gagnerait à être plus poussée, tant côté moteur qu'au niveau des bruits d'air. La conso est, quant à elle, plutôt contenue, surtout

en ville où les courtes phases de démarrage en électrique sont appréciables. Repositionné pile en face du Dacia Duster, le nouveau C3 Aircross s'affiche à des tarifs particulièrement alléchants. Sans pour autant rogner sur le confort, toujours fondamental chez Citroën. Suspensions et assises souples, places arrière accueillantes : on s'y sent vraiment bien. Dommage que la direction manque de précision et le châssis de maintien...

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Puissance maxi combinée	145 ch
Couple maxi	230 Nm/55 Nm ⁽¹⁾
CO ₂ /Malus	120 g/km/+ 210 €
Batterie lithium-ion	0,9 kWh
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	30s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s1
Consommation moyenne	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9/7/6 l/100 km
Autonomie	698 km
Freinage 130 à 0 km/h	62 m
Poids	1 367 kg
Dim. L x l x h, en m	4,40 x 1,85 x 1,63
Volume de coffre	460 dm ³

Le verdict



Intéressant

UNE CITADINE CHIC ET SOBRE

Lancia Ypsilon

1.2 Hybrid Turbo LX - 110 ch
27 500 € / 27 500 €*

Ces 110 ch suffisent à la petite Ypsilon, qui marque sa différence par rapport à la 208 avec un intérieur plus original.



A. SAUNIER

Lancia place ses espoirs de renaissance dans l'Ypsilon, cette citadine chic qui reprend beaucoup de sa cousine la Peugeot 208. Logiquement, elle hérite aussi de son moteur hybride 48 V de 110 ch. Pas assez pour la transformer en héritière du passé sportif de la marque, mais suffisant pour lui offrir une polyvalence appréciable. Surtout, cet ensemble est peu porté sur la boisson, et ne passe

au-dessus des 6 l/100 km de conso moyenne qu'au moment de prendre l'autoroute. Plus chère qu'une 208, l'Ypsilon se veut aussi plus chic. Sa sellerie, qui peut se parer de velours coloré, fait illusion, de même qu'une partie du mobilier. Mais les liens de parenté avec la française sont trop évidents, et certains plastiques déçoivent. Cela dit, l'Ypsilon séduit par son agilité, sans sacrifier le confort.

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Puissance maxi combinée	110 ch
Couple maxi	205 Nm/55 Nm ⁽¹⁾
CO ₂ /Malus	103 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	0,9 kWh
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	33s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s1
Consommation moyenne	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,4/6,2/5,9 l/100 km
Autonomie	758 km
Freinage 130 à 0 km/h	65 m
Poids	1 239 kg
Dim. L x l x h, en m	4,08 x 1,76 x 1,44
Volume de coffre	345 dm ³

Le verdict



Intéressant

1. Thermique/électrique.

UN SUV SOBRE, PERFORMANT ET PAS CHER

MG ZS

1.5 Hybrid+ Luxury - 197 ch

26 990 € / 26 990 €*

Confortable en ville et performant en relances, le système hybride du ZS, fort de 197 ch maxi, montre toutefois ses limites sur autoroute.



Y. LEFEBVRE

Le récent ZS reprend la base technique déjà vue sur la citadine MG3. Au programme : un système hybride avec un moteur électrique puissant (136 ch) qui prend le plus souvent le pas sur la partie thermique. Très agréable en ville, où les phases électriques sont quasi permanentes, ce qui fait bien baisser la conso. Et en relances, la puissance confortable de l'ensemble (197 ch maxi combinés) offre des

performances de premier ordre. Le tout fonctionne un peu moins bien sur autoroute, où la boîte auto. à trois vitesses présente quelques "trous" et hésitations. Autre défaut à prendre en compte : l'ergonomie des écrans est largement perfectible. Mais pour le reste, le ZS est séduisant : logeable, doté d'un coffre correct, il fait surtout très fort sur le rapport prix/prestations, dont MG s'est fait une spécialité.

NOS MESURES



Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 136 ch
Puissance maxi combinée	197 ch
Couple maxi	250 Nm
CO ₂ /Malus	115 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	1,8 kWh
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 3 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	29s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s8
Consommation moyenne	6,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/7,6/6,1 l/100 km
Autonomie	630 km
Freinage 130 à 0 km/h	65 m
Poids	1 430 kg
Dim. L x l x h, en m	4,43 x 1,82 x 1,64
Volume de coffre	432 dm ³

Le verdict



Intéressant

UN SUV FAMILIAL ACCUEILLANT

Peugeot 5008

1.2 Hybride Allure - 145 ch

41 300 € / 39 000 €*

Un peu moins pratique que par le passé, le 5008 reste un champion du confort, y compris à sept. Et l'hybride de 145 ch lui va bien.



N. SOLER

Tout comme le 3008 dont il dérive, le 5008 hérite de l'ensemble hybride 48 V de 145 ch (puissance maxi combinée). Volontaire, cette mécanique est suffisante pour ce grand gaillard, même si elle pourrait être un peu plus discrète par moments. Elle permet surtout de contenir la facture carburant, avec des consos maîtrisées (6,7 l/100 km sur autoroute). Doté d'une suspension moelleuse, le 5008 est un SUV familial

particulièrement confortable, à défaut d'être aussi dynamique que son prédécesseur. Et s'il a perdu certains aspects pratiques avec le temps (comme les sièges indépendants au 2^e rang), il n'en reste pas moins un transporteur de troupes très compétent. Le 3^e rang est facile d'accès et praticable, tandis que le coffre, profond, reste logeable même à sept. Deux griefs : quelques bruits d'air sur autoroute et un système multimédia peu intuitif.

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Puissance maxi combinée	145 ch
Couple maxi	250 Nm
CO ₂ /Malus	130 g/km/540 €
Batterie lithium-ion	0,9 kWh
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8
Consommation moyenne	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,7/6,8 l/100 km
Autonomie	833 km
Freinage 130 à 0 km/h	64 m
Poids	1 750 kg
Dim. L x l x h, en m	4,79 x 1,89 x 1,69
Volume de coffre	330/680 dm ³ (1)

Le verdict



Une référence !

1. En configuration 7/5 places.

UN SUV COUPÉ STYLÉ ET FRUGAL

Toyota C-HR

1.8 Hybride Dynamic - 140 ch

35 250 € / 31 750 €*

Le système hybride Toyota fait toujours trop "mouliner" le moteur à haut régime en reprises, mais l'ensemble brille par sa sobriété.



A. SAUNIER

Comme son prédécesseur, le Toyota C-HR de seconde génération se démarque avant tout par son style très tranché. Le SUV coupé progresse un peu côté places arrière, mais malheureusement pas assez pour éviter aux adultes de s'y sentir un peu engoncés, à cause d'une surface vitrée réduite. Le coffre n'est pas brillant non plus. Le principal atout de ce modèle, outre son look pour ceux qui l'aiment, reste son

moteur hybride à la sobriété et à la douceur remarquables en ville, où l'on profite aussi d'un amortissement prévenant. Mais sur route et autoroute, les vrombissements générés par la transmission qui fait grimper le moteur dans les tours peuvent se montrer usants, alors que les performances sont médiocres. Enfin, le C-HR n'est pas donné, même s'il a le mérite d'offrir un équipement complet dès l'entrée de gamme.

NOS MESURES



Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 95 ch
Puissance maxi combinée	140 ch
Couple maxi	142 Nm/185 Nm ⁽¹⁾
CO ₂ /Malus	105 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	0,8 kWh
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Auto., à variation continue
Accélération 1 000 m D. A.	33s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8
Consommation moyenne	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9/6,7/4,9 l/100 km
Autonomie	741 km
Freinage 130 à 0 km/h	67 m
Poids	1 487 kg
Dim. L x l x h, en m	4,36 x 1,83 x 1,56
Volume de coffre	390 dm ³

Le verdict



Correct

1. Couple thermique/électrique.

Les hybrides rechargeables

A la faveur d'une réglementation qui les avantage sur le plan du malus, les hybrides rechargeables ont fait, en quelques années, une sacrée percée. Avec une promesse intéressante, du moins sur le papier : la possibilité de circuler tous les jours en électrique, sans se soucier d'autonomie au moment de partir en voyage puisque

l'on peut alors compter sur un fonctionnement hybride. Ces modèles embarquent d'imposantes batteries, capables de les emmener, dans certains cas, à plus de 100 km sans avoir à démarrer le moteur thermique. Le meilleur des deux mondes ? Quand ils sont religieusement branchés au quotidien pour maximiser le temps en mode électrique, oui. Sinon, les

compromis techniques peuvent être problématiques : très lourds, la plupart de ces hybrides rechargeables consomment beaucoup une fois leurs batteries vidées lorsqu'ils fonctionnent en mode hybride classique. A choisir en connaissance de cause, mais les PHEV ont le mérite d'avoir progressé récemment : autonomie électrique, sobriété...

NOS MESURES	LABO			
	Consommation en ville ⁽¹⁾ en litres/100 km	Consommation moyenne ⁽¹⁾ en litres/100 km	Autonomie électrique en ville en km	Autonomie électrique moyenne en km
Alfa Romeo Tonale 1.3 Plug-in Hybrid Q4 (280 ch)	9	8,7	46	45
Audi A3 Sportback 40 TFSI e (204 ch)	7,1	6,8	42	41
Audi A3 Sportback 45 TFSI e (245 ch)	7,1	6,8	44	42
Audi A8 Limousine 60 TFSI e (462 ch)	12,8	10,3	38	45
BMW Série 2 Active Tourer 225e xDrive (245 ch)	7,2	6,4	72	71
BMW Série 3 320e (204 ch)	9,7	7,7	44	48
BMW Série 3 330e (292 ch)	8,9	8	50	50
BMW Série 3 Touring 320e (204 ch)	10,3	8,3	36	42
BMW Série 3 Touring 330e (292 ch)	9,7	8,5	43	42
BMW Série 3 Touring 330e xDrive (292 ch)	10,2	8,8	38	39
BMW Série 5 Touring 530e xDrive (299 ch)	9,3	8	77	77
BMW X1 xDrive25e (245 ch)	7,8	7,1	68	68
BMW X1 xDrive30e (326 ch)	7,8	6,8	68	68
BMW X3 xDrive30e (299 ch)	9,4	8,1	84	85
Citroën C5 Aircross 1.6 Hybride Rech. e-EAT8 (225 ch)	8,3	7,7	46	43
Cupra Leon 1.4 e-Hybrid (245 ch)	7,8	7,7	42	39
Cupra Leon 1.5 eHybrid (272 ch)	7,3	7	100	93
Cupra Leon Sportstourer 1.5 eHybrid (272 ch)	7,5	7,2	95	89
Cupra Formentor 1.5 eHybrid (272 ch)	7,2	7	100	87
Cupra Terramar 1.5 eHybrid (272 ch)	8,2	7,5	90	83
DS 4 1.6 E-Tense (225 ch)	8,7	8,2	40	38
DS 7 1.6 Plug-in Hybrid (225 ch)	9,3	8,3	44	47
DS 7 1.6 Plug-in Hybrid AWD (300 ch)	9	8,3	48	49
DS 7 1.6 Plug-in Hybrid AWD (360 ch)	10,1	9,1	40	41
Honda CR-V 2.0 e:PHEV (184 ch)	6,5	6,7	70	60
Hyundai Tucson 1.6 T-GDi Plug-in (253 ch)	6,9	7,1	55	50
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDi Plug-in HTRAC (253 ch)	8,3	8,7	40	41
Jeep Renegade 1.3 PHEV 4xe (190 ch)	7,9	7,9	37	34
Jeep Compass 1.3 PHEV 4xe (240 ch)	8,2	8,1	38	35
Jeep Wrangler 2.0 Unlimited 4xe PHEV (380 ch)	11	11,4	41	38
Kia Niro 1.6 GDi Hybride Rechargeable DCT6 (183 ch)	5,2	5,6	48	46
Kia Ceed SW 1.6 GDi Hybride Rech. DCT6 (141 ch)	5,2	5,6	46	39
Kia XCeed 1.6 GDi Hybride Rech. DCT6 (141 ch)	6,5	6,9	41	34
Land Rover Range Rover Evoque P300e (309 ch)	9,9	9,3	40	40
Land Rover Range Rover Velar P400e (404 ch)	11,7	10,7	38	36
Land Rover Defender 110 P400e (404 ch)	13,1	12,6	33	31
Lexus NX 450h+ AWD (309 ch)	6,2	7,2	59	54
Lexus RX 450h+ (309 ch)	6,7	7,4	57	50
Lynk & Co 01 (280 ch)	8,5	7,9	61	59
Mazda CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV (327 ch)	9,2	8,3	48	54
Mercedes Classe A 250 e (218 ch)	7,9	6,9	56	57
Mercedes Classe C 300 e (313 ch)	9,6	8	76	90
Mercedes Classe C Break 300 e (313 ch)	11	9	68	78
Mercedes GLA 250 e (218 ch)	8,2	7,8	50	49

1. Consommation batterie vide.

Suite page 32

BMW X3 xDrive 30e (299 ch)



N. SOLER

Le nouveau X3 profite du récent ensemble hybride rechargeable de BMW, fort de belles autonomies (ici 85 km). Mais la conso thermique grimpe vite.

Cupra Formentor 1.5 eHybrid DSG6 (272 ch)



N. SOLER

Performante, cette mécanique de 272 ch va comme un gant au dynamique Formentor. Elle offre surtout près de 90 km d'autonomie électrique, et reste sobre.

Hyundai Tucson 1.6 T-GDi Plug-in (253 ch)



HYUNDAI

Le Tucson n'est pas le champion du monde de l'autonomie électrique, avec 50 km en moyenne. Mais son moteur est frugal une fois la batterie vide.

Mercedes GLC Coupé 300 de 4Matic (333 ch)



Y. LEEFEBVRE

Quasi unique, le diesel hybride rechargeable de Mercedes vaut au GLC une conso batterie vide de seulement 7 l/100 km et une vignette Crit'Air 1.

Suite de la page 31

NOS MESURES	LABO Auto Plus LABO	Consommation en ville ⁽¹⁾ en litres/100 km	Consommation moyenne ⁽¹⁾ en litres/100 km	Autonomie électrique en ville en km	Autonomie électrique moyenne en km
Mercedes GLC 300 e 4Matic (313 ch)		11,5	9,8	80	85
Mercedes GLC Coupé 300 de 4Matic (333 ch)		7,8	7	77	87
Mercedes GLE 350 de 4Matic (320 ch)		8,7	8,5	69	68
Mercedes CLA Coupé 250 e (218 ch)		8,1	7,1	51	53
Mercedes Classe S Limousine 580 e (510 ch)		11,4	9,7	68	77
MG EHS 1.5 PHEV (272 ch)		6,9	7,2	96	83
Mitsubishi Eclipse Cross 2.4 Mivec PHEV AWD (188 ch)		8,7	8,6	43	37
Opel Astra 1.6 Hybride Rechargeable (180 ch)		8,2	7,2	42	42
Opel Astra 1.6 Hybride Rechargeable (225 ch)		8,2	7,2	42	42
Opel Astra Sports Tourer 1.6 Hybride Rech. (180 ch)		8,2	7,4	44	44
Peugeot 308 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (180 ch)		8,3	7,4	42	42
Peugeot 308 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (225 ch)		8,3	7,5	42	42
Peugeot 308 SW 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (180 ch)		8,1	7,3	44	44
Peugeot 308 SW 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (225 ch)		8,1	7,3	44	44
Peugeot 408 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (225 ch)		8,6	7,8	38	40
Peugeot 508 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (180 ch)		8,9	8	38	40
Peugeot 508 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (225 ch)		8,1	7,6	39	39
Peugeot 508 PSE 1.6 Plug-in Hybrid4 e-EAT8 (360 ch)		9,1	8,1	34	35
Peugeot 508 SW 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (225 ch)		8,7	8,1	38	37
Peugeot 508 SW PSE 1.6 Plug-in Hybrid4 e-EAT8 (360 ch)		9,2	8,2	34	34
Renault Rafale 1.2 E-Tech 4x4 PHEV (300 ch)		7,6	7,4	84	79
Skoda Superb Combi 1.5 TSI Hybride Rech. (204 ch)		7,3	6,8	92	91
Skoda Kodiaq 1.5 eHybrid PHEV (204 ch)		8,1	7,4	92	89
Suzuki Across 2.5 Hybride Rechargeable (306 ch)		5,8	6,6	73	64
Toyota Prius 2.0 Hybride Rechargeable (223 ch)		4,8	5,1	67	60
Toyota C-HR 2.0 Hybride Rechargeable (223 ch)		5,1	5,8	64	53
Toyota Rav4 2.5 Hybride Rechargeable (306 ch)		5,8	6,6	73	64
Volvo V60 2.0 Recharge T6 AWD (350 ch)		7,5	7,2	76	75
Volvo XC60 2.0 Hybride Rechargeable T6 AWD (350 ch)		8,6	8,6	62	59
Volkswagen Golf 1.5 eHybrid (204 ch)		6,5	6,2	103	102
Volkswagen Golf GTE 1.5 eHybrid (272 ch)		6,5	6,2	103	102
VW Arteon Shooting Brake 1.4 TSI eHybrid (218 ch)		8,4	7,7	33	34
Volkswagen Passat 1.5 eHybrid (204 ch)		7,3	6,8	92	91
Volkswagen Passat 1.5 eHybrid (272 ch)		7,3	6,8	92	91
Volkswagen Tiguan 1.5 eHybrid (204 ch)		8,1	7,4	92	89
Volkswagen Tiguan 1.5 eHybrid (272 ch)		8,1	7,4	92	89
Volkswagen Touareg R 3.0 eHybrid (462 ch)		12,1	10,8	38	39
Volkswagen Multivan 1.4 eHybrid (218 ch)		8,2	8,2	36	36

1. Consommation batterie vide.

Skoda Kodiaq 1.5 eHybrid PHEV (204 ch)



Ultra-logeable, le Kodiaq offre ici plus de 90 km en électrique, et la conso en hybride n'explose pas. Ce SUV n'aime pas être trop bousculé cependant.

Toyota Prius 2.0 Hybride Rechargeable (223 ch)



La Prius n'est plus disponible qu'en hybride rechargeable. Mais elle impressionne avec ses consos batterie vide : 5,1 l/100 km en moyenne !

Volkswagen Golf GTE 1.5 eHybrid (272 ch)



Son blason et ses performances évoquent le sport, mais la GTE joue plutôt les bourgeoises côté châssis. Les 102 km en électrique terrassent la concurrence.

UN GRAND BREAK DORÉ SUR TRANCHE

BMW Série 5 Touring

530e xDrive - 299 ch

77 250 €/79 600 €*

Le grand break de BMW hérite d'un nouvel ensemble hybride rechargeable, très doux à l'usage. Mais à quel prix...



Apparue en 2023, la dernière génération de la Série 5 a été rejointe l'année suivante par la déclinaison break Touring. Parmi la large gamme de motorisations, du diesel à l'électrique, on retrouve deux hybrides rechargeables. Le plus puissant, ce 530e, se décline aussi en version xDrive. Sans surprise, les tarifs atteignent alors des sommets : près de 80 000 €* en finition de base, et hors options ! Heureusement, pour ce

prix, ce break routier offre des prestations de premier plan. Le système hybride est extrêmement doux et discret à l'usage. De quoi lui pardonner son bloc 2.0 à 4 cylindres, un peu roturier sous le long capot d'une grande BMW. Et la grosse batterie de la 530e lui permet d'atteindre quasi 80 km d'autonomie électrique. Quand le thermique prend le relais, les consos ne sont pas démesurées. Belle homogénéité.

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 184 ch
Puissance maxi combinée	299 ch
Couple maxi	450 Nm
CO ₂ /Malus	18 g/km / + 5 420 € ⁽²⁾
Batterie lithium-ion	22,1 kWh
Transmission	Aux quatre roues
Boîte	Automatique, 8 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	27s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s3
Consommation moyenne	8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,2/7,4/9,3 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	77 km
Freinage 130 à 0 km/h	66 m
Poids	2 215 kg
Dim. L x l x h, en m	5,06 x 1,90 x 1,52
Volume de coffre	560 dm ³

Le verdict



Intéressant

2. Malus au poids.

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et le bonus/malus écolo.

LA NOUVELLE GÉNÉRATION DU SUV RECHARGEABLE LE PLUS ABORDABLE

MG EHS

1.5 PHEV Luxury - 272 ch
39 990 € / 39 300 €*

Le MG EHS est l'un des SUV hybrides rechargeables les plus abordables du marché, sans que cela se paie par des prestations décevantes.



F. GROUT

Difficile de trouver un SUV compact hybride rechargeable pour moins de 40 000 €. C'est pourtant là le tarif de la version haut de gamme du EHS! Le SUV de chez MG, récemment renouvelé, reste extrêmement compétitif. Surtout, malgré ses prix contenus, le chinois ne se contente pas de prestations de seconde zone. A l'intérieur, il est logeable et bien fini, sans parler de l'équipement complet. Même si

ses 272 ch (puissance maxi combinée) n'ont rien de sportif dans la réalité, difficile de prendre en défaut son ensemble hybride côté agrément. Pour ne rien gâcher, il offre une belle endurance électrique, et des consos correctes batterie vide. Alors, certes, il faut composer avec un châssis mollandon, un coffre peu volumineux et une ergonomie numérique à revoir. Mais pour le reste, le MG EHS est particulièrement convaincant.

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 184 ch
Puissance maxi combinée	272 ch
Couple maxi	340 Nm
CO ₂ /Malus	14 g/km/ + 560 € ⁽¹⁾
Batterie lithium-ion	21,4 kWh
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 2 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	28s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6
Consommation moyenne	7,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,4/8,2/6,9 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	83 km
Freinage 130 à 0 km/h	66 m
Poids	1 876 kg
Dim. L x l x h, en m	4,67 x 1,89 x 1,66
Volume de coffre	430 dm ³

Le verdict



Intéressant

1. Malus au poids.

LE PORTE-ÉTENDARD DE CHEZ RENAULT

Renault Rafale

1.2 hyper hybride E-Tech 4x4
Atelier Alpine - 300 ch
59 000 € / 56 800 €*

Performant, plaisant et endurant (près de 80 km en mode électrique), ce Rafale 4x4 de 300 ch ne manque pas d'arguments.



N. SOLER

L'hybride rechargeable fait son retour chez Renault, et par le sommet. Pour 9 000 € en supplément par rapport à l'E-Tech de 200 ch, le Rafale se fait hybride rechargeable. Il y gagne 100 ch et une transmission intégrale. A près de 55 000 €, voire 59 000 € en finition haute Atelier Alpine, c'est un pari pour un généraliste! Reste qu'il n'a pas à rougir face à la concurrence: les SUV hybrides rechargeables premium sont, eux,

encore plus chers. Surtout, l'ensemble mécanique de 300 ch est réussi, avec une très bonne autonomie électrique et une conso qui n'explose pas une fois la batterie vide. Les performances sont de premier ordre, et on apprécie aussi le comportement vif de ce SUV, notamment grâce aux roues arrière directrices. On regrette toutefois une pédale de frein au ressenti perfectible (gestion de la régénération).

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	2 moteurs électriques, 68 + 136 ch
Puissance maxi combinée	300 ch
Couple maxi	230 Nm/205 + 200 Nm ⁽¹⁾
CO ₂ /Malus	14 g/km/ + 1 350 € ⁽²⁾
Batterie lithium-ion	22 kWh
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 4+2 rapports
Accélération 1 000 m D. A.	27s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6
Consommation moyenne	7,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,7/7,9/7,6 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	79 km
Freinage 130 à 0 km/h	64 m
Poids	1 990 kg
Dim. L x l x h, en m	4,71 x 1,87 x 1,62
Volume de coffre	535 dm ³

Le verdict



Intéressant

1. Couple thermique/électrique. 2. Malus au poids.

UN GRAND BREAK TRÈS RATIONNEL

Skoda Superb Combi

1.5 TSI Hyb. Rech. Selection - 204 ch
53 350 € / 48 500 €*

Spacieuse, raisonnable côté tarifs, et surtout dotée d'une mécanique hybride efficiente, la Superb Combi affiche de sacrés atouts.



SKODA

Malgré la déferlante de SUV qui menace d'emporter définitivement les breaks, Skoda persiste et signe sur ce segment avec l'Octavia Combi (break familial) et la Superb Combi (break routier). Cette dernière, cousine technique de la VW Passat, en récupère notamment l'excellent système hybride rechargeable de 204 ch. L'ensemble est très doux à l'usage, même si le 4 cylindres peut parfois donner de la voix lors de

relances appuyées. Surtout, il allie une forte autonomie électrique (presque 100 km sur route) et une conso remarquable une fois la batterie vide: avec 6,6 l/100 km sur autoroute, voilà une bonne alternative au diesel. A l'intérieur, l'espace est énorme. Logique, vu les dimensions généreuses! Et si l'on perd environ 100 dm³ de coffre par rapport aux versions thermiques, il en reste bien assez, au quotidien comme en voyage.

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 115 ch
Puissance maxi combinée	204 ch
Couple maxi	350 Nm
CO ₂ /Malus	9 g/km/ 0 €
Batterie lithium-ion	25,7 kWh
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	29s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s2
Consommation moyenne	6,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,6/6,6/7,3 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	91 km
Freinage 130 à 0 km/h	64 m
Poids	1 860 kg
Dim. L x l x h, en m	4,91 x 1,85 x 1,49
Volume de coffre	585 dm ³

Le verdict



Une référence!



ÉLECTRIQUE

Peugeot E-3008

Dual Motor First Edition - 325 ch

53 990 € / 51 900 €*



DEUX MOTEURS ET QUATRE ROUES MOTRICES POUR L'E-3008

Le poids des watts...

En attendant l'efficient E-3008 Grande Autonomie (230 ch et grosse batterie de 97 kWh), Peugeot nous livre une déclinaison "plaisir" de son SUV électrique. Au menu : 2 moteurs, 4 roues motrices et 325 ch...

Depuis son lancement début 2024, la troisième génération du 3008 a déjà séduit près de 139 000 automobilistes sur le Vieux Continent. Un score plus qu'honorable en cette période tourmentée pour les constructeurs. Peugeot peut se montrer d'autant plus satisfait que la version électrique de son SUV

compact s'adjuge à elle seule 22 % des ventes, sur un segment de marché encore largement boudé par les consommateurs. Et ce, alors qu'à l'inverse de ses rivaux, adeptes de la pluralité, l'E-3008 ne propose qu'une batterie de 73 kWh utiles (213 ch). Annoncée depuis le lancement, la déclinaison Grande Autonomie de 97 kWh et 230 ch se fait

toujours attendre... Au moins connaît-on son prix : à partir de 46 990 € avant déduction du bonus. Un surcoût de 2 000 € plutôt digeste sachant que l'on bénéficie de 175 km d'autonomie supplémentaires. 700 km avec une seule charge, voilà en effet la promesse de Sochaux avec sa grosse batterie !

Pneus en souffrance...

En attendant son "chameau", la gamme E-3008 accueille un puissant guépard de 325 ch dans ses rangs. Avec lui, l'efficacité passe au deuxième plan (seulement 490 km selon Peugeot). Priorité ici au plaisir et aux performances. Les ingénieurs ont donc greffé un second électromoteur de 112 ch sur l'essieu arrière, en complément du bloc avant de 213 ch. Avec ses quatre roues motrices et son couple "camionnesque" de 509 Nm, l'E-3008 Dual Motor arrache du sol ses 2 337 kg en ordre de

marque (2 262 kg à vide) comme une fleur. Le 1 000 m départ arrêté est d'ailleurs digne d'une bonne sportive : 26s5, soit 3s3 de moins que la version monomoteur de 210 ch !

Encore faut-il coller à la route pour exploiter cette cavalerie. Le constructeur a pour cela installé de plus grosses barres antiroulis et pourvu cette version Dual Motor de combinés ressorts/amortisseurs spécifiques. La direction, recalibrée pour l'occasion, est pour sa part censée transmettre davantage de précision et de "feeling". C'est le cas ! Mais si cette version gagne effectivement en équilibre, l'agilité n'est toujours pas au rendez-vous. Lorsqu'on se laisse surprendre par la vitesse dans un virage (l'excellente insonorisation peut s'avérer piègeuse !), le français est emporté vers l'extérieur du virage par sa masse, tandis que les pneus Michelin e-Premacy manifestent leur désarroi en hurlant

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : bien placé dans sa catégorie mais privé de bonus, l'E-3008 Dual Motor peut prétendre à une remise de l'ordre de 4 %.

L'entretien : visite impérative tous les deux ans ou tous les 25 000 km maxi pour bénéficier de la généreuse garantie de 8 ans/160 000 km.

L'équipement : la finition First Edition correspond à la GT agrémentée des sièges avant électriques et chauffants, toit ouvrant panoramique, jantes 20", sellerie Alcantara et Pack Vision & Drive Assist Plus⁽¹⁾.

1. Conduite semi-autonome, caméra 360°, détection trafic AR, chargeur à induction, alarme.

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et l'éventuel bonus écolo.



Malgré ses 2337 kg en ordre de marche, ce SUV revendique des chronos dignes d'une bonne sportive (0 à 100 km/h en 6s, 1 000 m D. A. en 26s5).



Nombre de places : 5

Point faible du SUV tricolore : une habitabilité inférieure à la moyenne aux places arrière, notamment au niveau de l'espace dédié aux jambes...



Volume : 470 dm³

50 dm³ ont été sacrifiés côté coffre, afin de caser le second moteur électrique entre les roues arrière.



Comme tous les E-3008, le Dual Motor digère 11 kW de puissance de charge en alternatif et 160 kW en continu.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Codes/phares auto. • Conduite semi-autonome • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares adaptatifs à leds et essuie-glaces auto. • Surveillance des angles morts, etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° • Bluetooth + USB • Chargeur à induction • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Ecran tactile • GPS connecté • Hayon électrique • Mirror Screen • Jantes alu 20" • Vitres AR surteintées, etc.

En option Agrément : • Peinture métallisée (1 200 €) • Pompe à chaleur (800 €) • Sellerie en cuir Nappa (2 800 €).



PHOTOS : TIBO / PEUGEOT, A. CORTESI

Transmission intégrale et trains roulants optimisés ne font pas pour autant de l'E-3008 Dual Motor un engin plus agile. Déjà très lourd à la base, ce SUV s'empâte en effet de 150 kg supplémentaires !

de douleur... Ceux-ci préfèrent les grandes courbes comme les longs rubans autoroutiers, où le confort royal de ce SUV prend alors toute sa dimension. Une

très agréable machine à rouler, qui se contente, hélas, de la batterie de 73 kWh. Ce qui en fait, avec deux moteurs à alimenter, le plus cher et le moins endurant des

E-3008. Les 18,7 kWh/100 km de moyenne relevés durant notre longue journée d'essai le confirment : même en privilégiant le mode Normal (puissance

réduite à 312 ch/450 Nm) ou Eco (213 ch/343 Nm), l'autonomie plafonne à 390 km. A 51 900 €, c'est un peu la douche froide. ■

SUITE PAGE 36

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	6s
Autonomie cycle mixte WLTP	490 km
Temps de charge borne rapide	30 mn ⁽¹⁾
Poids à vide	2 262 kg

1. De 20 à 80 % de capacité, à 160 kW maxi.

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques	Synchrones à aimants permanents
Batterie lithium-ion NMC	73 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	10 CV
Puissance maxi	325 ch
Couple maxi	509 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	235/50 R20
Dim. L x l x h, en m	4,54 x 1,90 x 1,64
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km ⁽¹⁾

1. Sous réserve d'effectuer tous les entretiens dans le réseau.

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 Peugeot E-3008 Dual Motor First Edition (51 900 €, 325 ch) est évalué dans la catégorie des SUV compacts électriques à transmission intégrale de plus de 300 ch, parmi lesquels figurent les modèles suivants :

BMW iX2 xDrive30 M Sport (56 400 €, 313 ch), Cupra Tavascan VZ 4Drive (57 800 €, 340 ch), Ford Mustang Mach-E AWD Premium (62 600 €, 375 ch), Tesla Model Y Grande Autonomie 4WD (52 990 €, 440 ch), Volkswagen ID.5 GTX Life Max (54 200 €, 340 ch).

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



POSTE DE CONDUITE



Très épaisse, la jante du volant peut donner des crampes aux "petites mains". Attention aussi à l'agencement un peu fouillis de certains modes d'affichage de l'instrumentation numérique et à la position peu naturelle

de la mini-commande de boîte, en haut du tableau de bord. Pour le reste, l'E-3008 assure avec des sièges électriques aussi beaux que confortables.

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

AIDES À LA CONDUITE



Facturé 1 250 € sur la finition GT, le pack incluant la caméra à vision 360°, l'alarme périmétrique et volumique, l'alerte de trafic transversal en marche arrière et la conduite semi-autonome de niveau 2 intègre la dotation de série de l'E-3008 Dual Motor First Edition. Si aucun système de sécurité ne manque à ce SUV haut de gamme, neutraliser les plus intrusifs (alerte de survitesse, AFIL active...) oblige toutefois à répéter quelques opérations à l'écran à chaque démarrage...

Freinage d'urgence automatique	Série
Maintien actif dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Conduite semi-autonome	Série
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	Indisponible

ÉCRAN TACTILE



On connaît plus intuitif et surtout plus lisible et réactif que le système de Stellantis. Celui-ci se pilote, à bord de l'E-3008, via un écran de 21"/53 cm. Proposé de série, le planificateur d'itinéraire permet d'optimiser les étapes "recharge".

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

Essentiellement envoyé aux roues avant en mode Eco ou Normal, le couple peut-être verrouillé à 50/50 avec le mode AWD.

Ni mode One Pedal, ni Auto Hold. La pédale de frein reste obligatoire pour immobiliser l'E-3008 et le maintenir à l'arrêt.



FINITION



En partie supérieure, l'E-3008 impressionne par la qualité de ses matériaux, les valorisant jeux de matières et la justesse de ses assemblages. Une finition premium que l'on ne retrouve pas, hélas, dans les parties basses, habillées de plastiques plus rustiques.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Les réglages s'effectuant le doigt en l'air via l'écran, pas toujours facile de viser les zones de réglages pour ajuster la température en roulant...

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

SYSTÈME AUDIO

La finition First Edition profite de série de la très réussie hi-fi Focal à 10 haut-parleurs, associée à des vitres latérales avant feuilletées.

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

RANGEMENTS



Boîte à gants, bacs de portes avant et arrière, porte-gobelets, vide-poches dans la console (réfrigéré pour le plus grand, sous l'accoudoir central): l'E-3008 ne pas fait d'économies sur le nombre et la taille de ses rangements.

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

Le verdict **Auto Plus**

Correct

Des progrès (ténus) côté comportement, de belles performances et un confort de haut vol: l'E-3008 "bimoteur" réussit son pari en matière d'agrément. Las, son ratio tarif/autonomie est le moins avantageux de la gamme...

LES PLUS

Agrément et confort
Présentation/équipement
Garantie 8 ans/160 000 km

LES MOINS

Poids handicapant en virage
Autonomie décevante
Volume de coffre réduit



La Polo a



Toujours une ré

Six générations

Au début des années 1970, Volkswagen veut tourner la page des voitures à moteur arrière refroidi par air. En 1974, le groupe lance coup sur coup la VW Golf et l'Audi 50, cette dernière étant une citadine destinée à rivaliser avec la toute nouvelle Renault 5, apparue deux ans plus tôt. En 1975, l'Audi 50 donne naissance à une jumelle, baptisée Volkswagen Polo. L'Audi disparaîtra très vite (dès 1978) : la marque aux anneaux ne reviendra dans cette catégorie qu'en 2010, avec l'A1. À l'inverse, la Polo aura connu une carrière d'un demi-siècle sans interruption ! En six générations, la marque en a écoulé plus de 20 millions. L'an dernier, elle figurait encore dans le top 20 des ventes en Europe (135 000 immatriculations) et se classait 6^e citadine la plus vendue en France et 12^e toutes catégories confondues.

1975 - 1981

POLO 1 : DÉBUTS MODESTES



VOLKSWAGEN

Version rebadgée de l'Audi 50, la première Polo débute avec un bloc 900 cm³ de 40 ch. Deux carrosseries : 3 portes (l'essentiel des ventes) et 2 portes Derby à malle apparente.
Longueur : 3,50 m
Production : 1,1 million

1981 - 1994

POLO 2 : TRÈS ENDURANTE



VOLKSWAGEN

Treize ans : un record de longévité pour cette Polo 2, présentée comme la "Fourmi de Volkswagen" dans les publicités françaises. Version sportive à compresseur G40 (113 ch).
Longueur : 3,66 m
Production : 2,7 millions

50 ans



référence ?

La Polo fait pour ainsi dire partie des meubles, avec une carrière d'une exceptionnelle longévité. Mais celle qui se hissait encore l'an dernier au sixième rang des ventes de citadines en France est-elle encore dans le coup face à une concurrence plus vivace que jamais ?

Auto Plus fait le point.

En 1975, la Polo entrait sur la pointe des pieds sur le marché des citadines, qui allait bientôt exploser. Avec seulement 3,50 m de long et un modeste moteur 900 cm³ essence de 40 ch, cette première génération n'a plus rien à voir avec l'actuelle, 56 cm plus longue et dont le moteur le plus timide revendique une puissance deux fois supérieure ! Sauf qu'en cinquante ans, la concurrence a sérieusement musclé son jeu. En 1975, ses principales rivales s'appelaient Fiat 127 et Renault 5. Depuis, toutes les grandes marques s'y sont mis, y compris les japonaises, les coréennes ou une roumaine, et l'on compte désormais une quinzaine de citadines polyvalentes dans le top 100 des ventes françaises. De son côté, la Polo n'a cessé de tracer sa propre route, en cherchant à se hisser au-dessus de la mêlée grâce à une présentation flatteuse, une technologie moderne... et des tarifs plutôt élevés. Cette formule fonctionne-t-elle toujours ? La "Fourmi" de Volkswagen peut-elle encore être considérée comme une référence dans sa catégorie ? Pour y voir clair, nous l'avons opposée à ses 9 principales rivales. ■

1994 - 2001

POLO 3: L'ÂGE DE LA MATURITÉ



VOLKSWAGEN

La troisième génération grandit encore, et se décline enfin en 5 portes. Apparition du fameux diesel TDI (90, puis 110 ch), mais aussi première Polo GTI (125 ch).

Longueur: 3,71 m

Production: 3,5 millions

2001 - 2009

POLO 4: LA MONTÉE EN GAMME



N. SOLER

La Polo 4 change de regard et se pose plus que jamais en mini-Golf, avec sa finition léchée, ses équipements raffinés (clim' auto., GPS)... et des prix en rapport.

Longueur: 3,90 m

Production: 4,1 millions

2009 - 2017

POLO 5: LA BONNE AFFAIRE



N. SOLER

La cinquième Polo revient à des optiques classiques et est équipée de blocs TDI à rampe commune moins bruyants. En outre, elle calme ses tarifs. Tout bénéf' !

Longueur: 3,97 m

Production: 6,3 millions

2017 - ...

POLO 6: LA PLUS "TECHNO"



A. SAUNIER

Elle dépasse désormais 4 m de long, adopte une présentation plus cossue que jamais et des équipements high-tech (régulateur adaptatif, instrumentation numérique, etc.).

Longueur: 4,06 m

Production: plus de 2,5 millions

La gamme 2025

MOTEUR	ESSENCE				
	1.0 MPI (80 ch)	1.0 TSI (95 ch)	1.0 TSI DSG7 (95 ch)	1.0 TSI DSG7 (116 ch)	2.0 TSI DSG7 (207 ch)
FINITION					
Polo	21 630 €	–	–	–	–
Life	–	24 975 €	26 670 €	–	–
VW Edition	–	24 705 €	26 400 €	–	–
Life Plus	–	25 560 €	27 255 €	–	–
Style	–	26 145 €	27 840 €	28 880 €	–
R-Line	–	27 115 €	–	29 850 €	–
R-Line Edition	–	27 070 €	–	29 805 €	–
GTI	–	–	–	–	34 940 €

A ses débuts, cette sixième génération de Polo proposait une vaste gamme de motorisations, allant d'un petit 1.0 essence de 65 ch jusqu'à des diesels TDI de 80 et 95 ch. Mais l'offre s'est réduite au fil des ans. Ne subsistent plus qu'un 1.0 essence atmosphérique de 80 ch et le 1.0 TSI décliné en deux niveaux de puissance (95 et 116 ch, ce dernier n'étant livrable qu'en boîte auto. DSG7), tandis que le 2.0 TSI de 207 ch est réservé à la sportive GTI. Côté finitions, les VW Edition et R-Line Edition sont des séries spéciales au rapport prix/équipement intéressant. Selon les versions, les remises vont de 7 à... 17 % !



Face à elle : ses principales rivales

Pour cette évaluation, nous opposons la Polo aux neuf autres best-sellers de la catégorie des citadines, où la concurrence tend à s'éclaircir avec, en

particulier, la disparition des Ford Fiesta et Nissan Micra. Ces neuf rivales ont représenté néanmoins à elles seules près d'un quart du marché français de janvier à avril 2025. L'offre apparaît variée, de l'abordable Dacia Sandero (numéro 1 chez les particuliers l'an dernier) aux élitistes Audi A1 et Mini Cooper. De par son positionnement, la Volkswagen Polo se situe au cœur de la catégorie, entre modèles ultra-fonctionnels et citadines chics.

Opel Corsa

A partir de 20 900 €



Cousine germaine de la Peugeot 208, la Corsa arbore une présentation plus classique, mais reprend les mêmes motorisations. Remises généreuses : jusqu'à 16 %.

Peugeot 208

A partir de 21 150 €



Restylée en 2023, la 208 est le deuxième modèle le plus vendu en France derrière la Clio. Style dynamique, présentation originale, moteurs essence, hybrides et électriques. Remises allant jusqu'à 17 %.

Renault Clio

A partir de 16 900 €



Best-seller hexagonal, la Clio a profité d'un important restylage en 2023. Eventail de motorisations étendu : essence, GPL, hybride... ainsi que la dernière offre diesel de la catégorie. De 9 à 13 % de rabais.

Skoda Fabia

A partir de 20 530 €



Basée sur la plate-forme de la Polo, la Fabia en reprend les motorisations, mais se distingue par un rapport prix/prestations plus attractif, notamment grâce à des ristournes allant jusqu'à 17 %. Habitabilité généreuse.

Toyota Yaris

A partir de 24 450 €



Seul modèle de notre sélection assemblé en France (pour une partie de la production), la Yaris n'existe plus qu'en version hybride. Elle a bénéficié d'un léger restylage l'an dernier. Remises modestes (de 6 à 11 %).

Audi A1

A partir de 27 750 €



Lancée en 2018, l'A1 fait désormais partie des doyennes de la catégorie. Uniquement déclinée en essence, elle mise sur son côté chic et "techno" pour séduire. Faibles remises : de 2 à 6 %.

Citroën C3

A partir de 15 750 €



La C3 s'est réinventée : plus spacieuse et moins chère, elle se pose désormais en alternative à la Dacia Sandero. Existe en essence, hybride et électrique. De 3 à 4 % de remise.

Dacia Sandero

A partir de 12 990 €



On ne présente plus la Sandero, gros succès en Europe et en France auprès de la clientèle des particuliers. Rapport prix/prestations imbattable, coût d'utilisation réduit en version GPL. Peu de remises.

Mini Cooper (5 p.)

A partir de 29 050 €



Renouvelée en 2023 (ou plutôt, profondément restylée), la Mini Cooper joue toujours sur son hyper-personnalisation et son chic à l'anglaise. Tarifs coquets, malgré de 2 à 7 % de remise.

Conduite | Pas le grand frisson !



F. GROUT

Direction très assistée, tenue de route rassurante, douceur générale : la Polo met immédiatement en confiance. Mais les amateurs de conduite trouveront son comportement un peu emprunté.

A ce chapitre, la Polo doit se contenter du milieu de peloton. Non qu'elle démérite : une vraie quiétude de conduite s'en dégage, grâce à ses commandes douces et à sa tenue de route rassurante en toutes circonstances. Mais ceux qui veulent davantage de sensations au volant se tourneront vers d'autres modèles. A commencer par la Renault Clio, dotée d'une direction précise à l'assistance bien dosée, et d'un comportement dynamique. Autre digne représentante de la "French Touch", la Peugeot 208 séduit également par son petit volant commandant un train avant très incisif. La Polo fait cependant preuve d'un peu plus de dynamisme que sa cousine, la Skoda Fabia... et d'une excellente tenue de cap, contrairement à la Citroën C3, lanterne rouge, molle et à la direction manquant de franchise sur les grands axes.

L'ÉVALUATION 		
1 ^{re}	Renault Clio	■
2 ^e	Peugeot 208	■
3 ^e	Opel Corsa	■
4 ^e	Mini Cooper	■
5 ^e	Audi A1	■
6 ^e	Volkswagen Polo	■
7 ^e	Skoda Fabia	■
8 ^e	Toyota Yaris	■
9 ^e	Dacia Sandero	■
10 ^e	Citroën C3	■



Y. LEFEBVRE

Motorisation | Elle résiste toujours à l'hybride

On l'a vu, la Polo comportait à son lancement une gamme de motorisations assez large, incluant notamment des diesels. Mais ces derniers ont disparu en 2020. Cependant, la "Fourmi" est loin d'être la seule citadine à avoir tourné le dos à "l'huile lourde", puisque seule la Renault Clio se trouve encore aujourd'hui en version diesel. La VW ne peut donc recevoir que trois moteurs essence. En entrée de gamme, le 1.0 MPI atmosphérique a surtout pour but d'afficher un premier prix séduisant (il est d'ailleurs le seul bloc livrable avec la finition de base). Un peu mou, il a au moins le mérite de rester sobre. Vient ensuite le 1.0 TSI, avec turbo, décliné en 95 et 116 ch, un bloc qui se distingue par sa bonne éducation : il figure parmi les trois cylindres les plus doux et discrets du marché, tout en se montrant volontaire, même si une boîte à 6 rapports aiderait bien pour les reprises. La boîte auto. DSG7, disponible sur le 95 ch et de série sur le 116 ch, donne pour sa part satisfaction, avec une bonne fluidité et une réactivité très correcte. Enfin, la version GTI a l'exclusivité du "gros" 2.0 TSI de 207 ch, obligatoirement avec boîte DSG7. Un ensemble plus "GT" que vraiment "GTI", mais les petites sportives thermiques étant en voie d'extinction, c'est mieux que rien. Et les hybrides dans

N. SOLER



La Polo peut compter sur un trois cylindres essence parmi les plus doux et discrets du genre. En revanche, elle persiste à faire l'impasse sur toute hybridation.

tout ça ? Rien, nada ! Si la Polo brille par l'agrément de ses motorisations essence, elle refuse toujours toute électrification. Bien que le 1.0 TSI ne se montre pas trop gourmand, il ne peut lutter contre l'efficacité d'un bloc hybride : en version 95 ch DSG7, la Polo réclame plus de 1 l/100 km de plus qu'une Renault Clio E-Tech full hybrid de 145 ch (6,5 l/100 km contre 5,3) ! En outre, à l'exception de la version 1.0 TSI 95 en boîte manuelle, plus aucune Polo n'échappe au malus écologique... lequel peut atteindre 3 784 € sur la GTI ! A titre de comparaison, la Peugeot 208 n'écope d'un malus que sur sa version essence (ex-PureTech) non hybride de 100 ch, pour un montant maximal de 170 €. ■


Essence

L'ÉVALUATION 		
1 ^{re}	Skoda Fabia	■
2 ^e	Volkswagen Polo	■
3 ^e	Audi A1	■
4 ^e	Mini Cooper	■
5 ^e	Renault Clio	■
6 ^e	Dacia Sandero	■
7 ^e	Citroën C3	■
7 ^e ex aequo	Opel Corsa	■
7 ^e ex aequo	Peugeot 208	■
10 ^e	Toyota Yaris	Indisponible



Y. LEFEBVRE

Hybride

L'ÉVALUATION 		
1 ^{re}	Renault Clio	■
2 ^e	Toyota Yaris	■
3 ^e	Opel Corsa	■
3 ^e ex aequo	Peugeot 208	■
5 ^e	Citroën C3	■
6 ^e	Audi A1	Indisponible
6 ^e	Dacia Sandero	Indisponible
6 ^e	Mini Cooper	Indisponible
6 ^e	Skoda Fabia	Indisponible
6 ^e	Volkswagen Polo	Indisponible

Confort | Au meilleur niveau



N. SOLER

Dotée de suspensions conciliantes et d'une insonorisation soignée, la Polo offre un confort digne de la catégorie supérieure. Seule la Clio fait encore (un peu) mieux.

Autrefois destinées à un usage urbain, les citadines n'ont cessé d'améliorer leur confort et leur polyvalence. La Polo illustre bien ce progrès : entre la bruyante première génération et l'actuelle, dotée d'un amortissement très conciliant et d'une insonorisation poussée, il y a un monde ! Seule la Renault Clio la devance, avec une filtration un peu plus fine des inégalités. La Peugeot 208 bénéficie, elle aussi, d'un amortissement bien calibré, conjugué à une bonne insonorisation, tandis que la Citroën C3 profite de ses suspensions à butées hydrauliques pour gommer efficacement les grosses bosses. Les Audi A1 et Skoda Fabia font un peu moins bien que leur cousine de chez VW, tandis que la Dacia Sandero est trahie par son insonorisation légère. Quant à la Mini Cooper, elle a le confort d'une planche à roulettes... ■

L'ÉVALUATION	
1 ^{re}	Renault Clio
2 ^e	Volkswagen Polo
3 ^e	Peugeot 208
4 ^e	Citroën C3
5 ^e	Audi A1
6 ^e	Skoda Fabia
7 ^e	Opel Corsa
8 ^e	Dacia Sandero
9 ^e	Toyota Yaris
10 ^e	Mini Cooper

Y. LEFEBVRE

Habitabilité | Le sens de l'accueil



A. SAUNIER

Bon espace aux jambes, habitacle large et garde au toit généreuse : les passagers sont choyés à l'arrière de la Polo. Quant au coffre (388 dm³), il est aussi vaste que facile à charger.

Parmi les dix stars de la catégorie des citadines, la Polo est celle qui présente l'espace intérieur le plus généreux. A l'avant, on dispose de la meilleure largeur aux coudes (145 cm, à égalité avec l'Audi A1). A l'arrière, la longueur aux jambes est également au top : 70 cm, à égalité avec la Dacia Sandero (la Yaris atteint les 71 cm, mais perd des points avec son coffre médiocre). La garde au toit y est également ample, avec 95 cm, valeur qui n'est dépassée que par la Skoda Fabia (96 cm). Quant au coffre, c'est tout simplement le plus vaste du plateau, avec 388 dm³ (323 dm³ avec roue de secours). Très spacieuse aussi, la Dacia Sandero doit sa deuxième place à une soute moins généreuse (de 356 à 380 dm³ selon les motorisations). En bas du tableau, les Opel Corsa et Peugeot 208 manquent d'espace aux jambes pour les passagers arrière. ■

L'ÉVALUATION	
1 ^{re}	Volkswagen Polo
2 ^e	Dacia Sandero
3 ^e	Skoda Fabia
4 ^e	Citroën C3
5 ^e	Toyota Yaris
6 ^e	Audi A1
7 ^e	Renault Clio
8 ^e	Opel Corsa
9 ^e	Peugeot 208
10 ^e	Mini Cooper

Y. LEFEBVRE

Présentation/ finition | Toujours la référence



A. SAUNIER

Les citadines bien finies ne manquent pas, mais la Polo va un peu plus loin que les autres, avec des matériaux mieux assortis et un plus grand soin apporté aux petits détails.

Certaines Volkswagen ont pu décevoir sur ce point : on pense notamment à la Golf 5 ou, plus récemment, au T-Roc phase 1. La Polo, en revanche, a toujours été au top, et ce sixième opus n'est pas une exception. Elle excelle dans le soin du détail, en coordonnant judicieusement les matériaux, affichant des ajustages irréprochables et en faisant attention aux plastiques des parties basses, trop souvent négligées. D'autres modèles font presque aussi bien, au premier rang desquels figurent l'A1 (dont la première génération employait toutefois des plastiques plus valorisants) et la Renault Clio. Accessit à la 208 (même si celle-ci verse parfois dans le clinquant), et à la Mini (malgré trop de plastiques durs, habillés d'un bandeau de tissu). Sans surprise, Sandero et C3 ferment la marche. ■

L'ÉVALUATION	
1 ^{re}	Volkswagen Polo
2 ^e	Audi A1
3 ^e	Renault Clio
4 ^e	Peugeot 208
5 ^e	Mini Cooper
6 ^e	Skoda Fabia
7 ^e	Toyota Yaris
8 ^e	Opel Corsa
9 ^e	Dacia Sandero
10 ^e	Citroën C3

Y. LEFEBVRE

Prix | Chère, mais elle se soigne



La Polo a toujours affiché des tarifs supérieurs à ceux de la concurrence. Mais Volkswagen propose heureusement des ristournes intéressantes qui la remettent dans la course.

A. SAUNIER

A première vue, avec un prix d'attaque à 21 630 €, la Polo n'a pas trop pris la grosse tête côté tarifs. Oui, mais ce prix d'accès est en lui-même une anomalie: il ne concerne qu'une version spécifique, la seule à recevoir le terne 1.0 de 80 ch et la finition de base "Polo", heureusement pas dépouillée (voir ci-dessous). Le "vrai" premier prix, qui concerne la motorisation 1.0 TSI 95 ch en finition Life, s'établit en réalité à 24 975 €! Pour à peine plus cher (25 700 € prix catalogue), la Renault Clio propose sa motorisation hybride de 145 ch en finition Techno (GPS, caméra de recul...). Quant à la plus "huppée" des Dacia Sandero, elle ne dépasse pas les 20 500 €! Heureusement, Volkswagen, conscient du problème, est enclin à la négociation: il est possible de glaner entre 7 et 17% de remise selon les finitions, histoire d'adoucir la facture. ■

L'ÉVALUATION	
1 ^{re}	Dacia Sandero
2 ^e	Citroën C3
3 ^e	Renault Clio
4 ^e	Skoda Fabia
5 ^e	Opel Corsa
6 ^e	Peugeot 208
7 ^e	Volkswagen Polo
8 ^e	Toyota Yaris
9 ^e	Mini Cooper
10 ^e	Audi A1



Y. LEFEBVRE

Équipement/technologie | La politique du "tout compris"



Toutes les Polo possèdent un écran tactile, le Mirror Screen, une instrumentation numérique et des phares à leds. Et la conduite semi-autonome est de série dès la finition Style.

F. GROUT

Indéniablement, cette Polo n'est pas donnée. Mais côté équipement, on en a pour son argent! Tous les modèles reçoivent la clim', l'instrumentation numérique et le Mirror Screen. Dès le deuxième niveau de finition Life, les jantes alliage, le plancher de coffre réglable ou encore le chargeur de smartphone à induction sont du voyage. Le GPS? Il arrive dès le quatrième niveau Life Plus. Quant aux finitions les plus huppées, elles bénéficient d'une dotation de série digne de la catégorie supérieure: conduite semi-autonome, phares à leds matriciels, sièges avant chauffants... On voyage en première classe! En outre, les (rares) options restent à des tarifs raisonnables, à l'image de la clé mains libres et de la clim' bizona (450 € chacune), ou du stationnement assisté couplé à la surveillance des angles morts (595 €). ■

L'ÉVALUATION	
1 ^{re}	Volkswagen Polo
2 ^e	Skoda Fabia
3 ^e	Audi A1
4 ^e	Mini Cooper
5 ^e	Renault Clio
6 ^e	Toyota Yaris
7 ^e	Peugeot 208
8 ^e	Opel Corsa
9 ^e	Dacia Sandero
10 ^e	Citroën C3



Y. LEFEBVRE

Les principaux équipements de série

Polo: • ABS + ESP + AFU • Aide au station. AV/AR • Airbags (6) • AFIL • Banquette rabattable • Bluetooth • Clim' manuelle • Détection de somnolence • Essuie-glaces auto. • Fixations Isofix • Freinage d'urgence auto. • Instrumentation numérique • Lecture des panneaux • Mirror Screen • Phares à leds • Prises USB à l'AV (2) • Radio numérique DAB • Régulateur-limiteur de vitesse • Rétro intérieur jour/nuit auto. • Rétros électriques et dégivrants • Vitres AV/AR électriques • Volant

multifonction réglable en hauteur/profondeur. **Life: Polo +** • Assistant feux de route • Banquette 2/3-1/3 • Chargeur smartphone à induction • Jantes alliage 15" • Mirror Screen sans fil • Plancher de coffre ajustable en hauteur • Poches aumônières au dos des sièges AV • Prises USB à l'AR (2) • Sièges AV réglables en hauteur • Volant cuir. **VW Edition: Life +** • Caméra de recul • Vitres AR surteintées. **Life Plus: Life +** • GPS • Roue de secours.

Style: Life + • Antibrouillards • Baguette lumineuse entre les phares • Clim' auto. bizona • Conduite semi-autonome • GPS • Jantes alliage 16" • Phares à leds matriciels • Roue de secours • Sièges AV chauffants. **R-Line: Style +** • Jantes alliage 17" • Pédalier en inox. **R-Line Edition: R-Line +** • Assistance au créneau • Caméra de recul • Peinture métallisée • Surveillance des angles morts • Vitres AR surteintées.

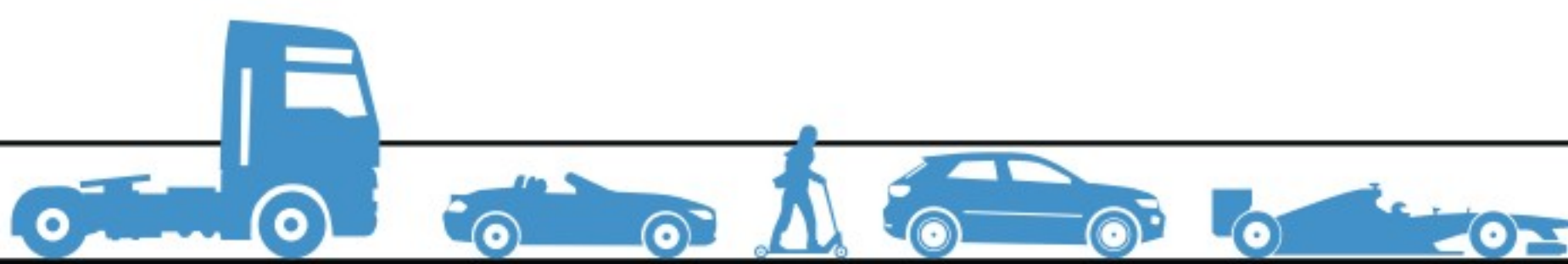
Le bilan **Auto Plus** Quinqu, mais toujours fraîche!

C'est vrai qu'elle reste plutôt chère et que des motorisations hybrides lui donneraient un petit avantage côté consommation, notamment en ville. Enfin, concernant le châssis, la Polo apparaît quelque peu empruntée. Mais, pour le reste, carton plein! Dotée d'une présentation aussi sérieuse que

cossue, d'une habitabilité généreuse, d'un vaste coffre et d'un excellent niveau de confort, la "Fourmi" parvient à rester au cœur du jeu, même la cinquantaine arrivée! En outre, elle compense ses tarifs assez coquets (même s'il faut reconnaître qu'elle fait des efforts) par un équipement riche.



A. SAUNIER



Hyundai Staria Un van de 9 places avec un immense coffre

Hybrid Executive - 225 ch - 61 500 € / 84 700 €*



PHOTOS: N. SOLER

Transporteur de troupes futuriste

Derrière une face digne de la science-fiction se cache un grand van de 5,26 m de long et 1,99 m de haut. L'habitacle du Staria est plus conventionnel, mais il profite de ce généreux gabarit pour accueillir jusqu'à neuf personnes sur trois rangées. Chacune compte trois places, y compris à l'avant. Celle située entre le conducteur et le passager est la moins confortable: étroite et ferme, elle ne convient qu'aux petits gabarits. Mais son dossier peut se rabattre, et sert alors de tablette avec porte-gobelets et rangement. Au contraire, les rangs deux et trois sont spacieux, et les deux larges portes latérales coulissantes et motorisées ménagent un accès facile jusqu'au fond. Autre atout, le coffre est gigantesque, même

avec tous les sièges en place: 933 dm³! Seul bémol: la modularité limitée (la banquette du fond se replie mais ne se retire pas) peut gêner le chargement d'objets volumineux. D'un confort perfectible, à cause des suspensions trépidantes, le Staria n'est proposé qu'avec un moteur hybride essence de 225 ch. Une puissance à la hauteur du gabarit et du poids de ce véhicule, mais celui-ci affiche un appétit solide (près de 10 l/100 km sur autoroute), malgré l'aide d'un bloc électrique de 73 ch. Onéreux à l'usage, le Staria est aussi hors de prix à l'achat, même avec 7% de remise. Et les 27 527 € de malus sont dissuasifs, sauf pour les professionnels ou les familles nombreuses (qui ont droit à des abattements).

Charles Thouluc



NOS MESURES

Vitesse maxi	170 km/h
Accélération 1 000 D. A.	32s8
Reprises 80 à 120 km/h en D	6s8
Poids	2 284 kg
Consommation moyenne	8,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,8/9,8/7,7 l/100 km
Freinage 100 à 0 km/h	73 m



LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 73 ch
Puissance maxi combinée	225 ch
Couple maxi	350 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	172 g/km / + 27 527 € ⁽¹⁾
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 rapports
Pneus	235/55 R18
Réservoir	65 litres
Dim. L x l x h, en m	5,26 x 1,97 x 1,99
Durée de garantie	5 ans (km illimités)

Le verdict **Auto Plus** **Correct**

1. Dont 10 280 € de malus au poids.



La position de conduite, haute et droite, manque de naturel. En revanche, on profite d'une excellente visibilité. Les multiples rangements sont pratiques, mais la finition pas irréprochable.



Les banquettes des 2^e et 3^e rangs sont faciles d'accès et assez spacieuses pour accueillir jusqu'à trois adultes, tous leurs bagages allant dans l'immense coffre.

J'ADHÈRE AU CLUB ET J'EN PROFITE

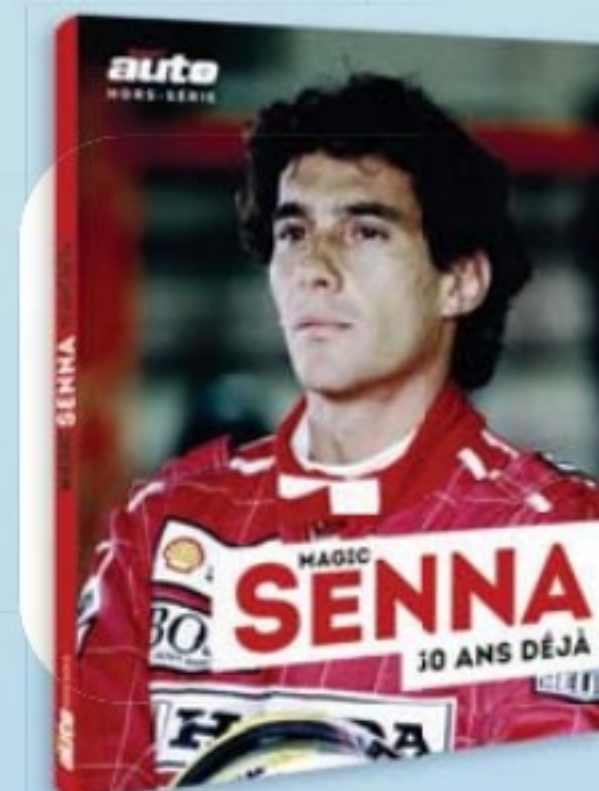
**+ DES ENTRÉES GRATUITES
À MES SALONS PRÉFÉRÉS**

**+ 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
Magic SENNA, 30 ans déjà
(176 pages, valeur 16.90€)

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 #D1556935

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 31 juillet 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/fr> *** Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.





UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Efface-rayures Tech9



Efface-rayures Tech9, 2,60 €
dans les supermarchés
E.Leclerc (rayon auto).

Créneau mal négocié, plot de trottoir caché, et la carrosserie trinque. L'efface-rayures a de beaux jours devant lui ! Et les magasins E.Leclerc en proposent un à petit prix, 2,60 €, qui promet d'éliminer les égratignures superficielles, pas plus profondes que le vernis.

Comment ça marche ?

Le tube de 100 ml contient une crème blanche enrichie en micro-abrasifs qui assurent le polissage. Après avoir nettoyé la zone, déposez une noisette du produit sur un chiffon ou directement sur la griffure, puis frottez avec des mouvements circulaires. Au départ, la crème paraît trop fluide, elle s'étale sans friction. Mais quand l'humidité s'évapore,

la texture se raffermie, devient plus abrasive et donc ainsi plus efficace. Une fois le travail terminé, la partie traitée doit être essuyée avec un chiffon propre pour ôter les résidus et redonner de la brillance au vernis. Attention, l'efface-rayures Tech9 laisse des traces blanches tenaces sur les plastiques bruts non peints.

Résultat ● ● ●

Sur les stries superficielles ou les dépôts de peinture causés par des frottements, ce produit fait le job. En répétant l'opération, il atténue même les rayures de vernis plus profondes sans les supprimer complètement. Pour 2,60 €, en moyenne cinq fois moins cher que les références concurrentes, c'est un bon plan !

Bien ● ● ● Moyen ● ● Décevant ● ● ●



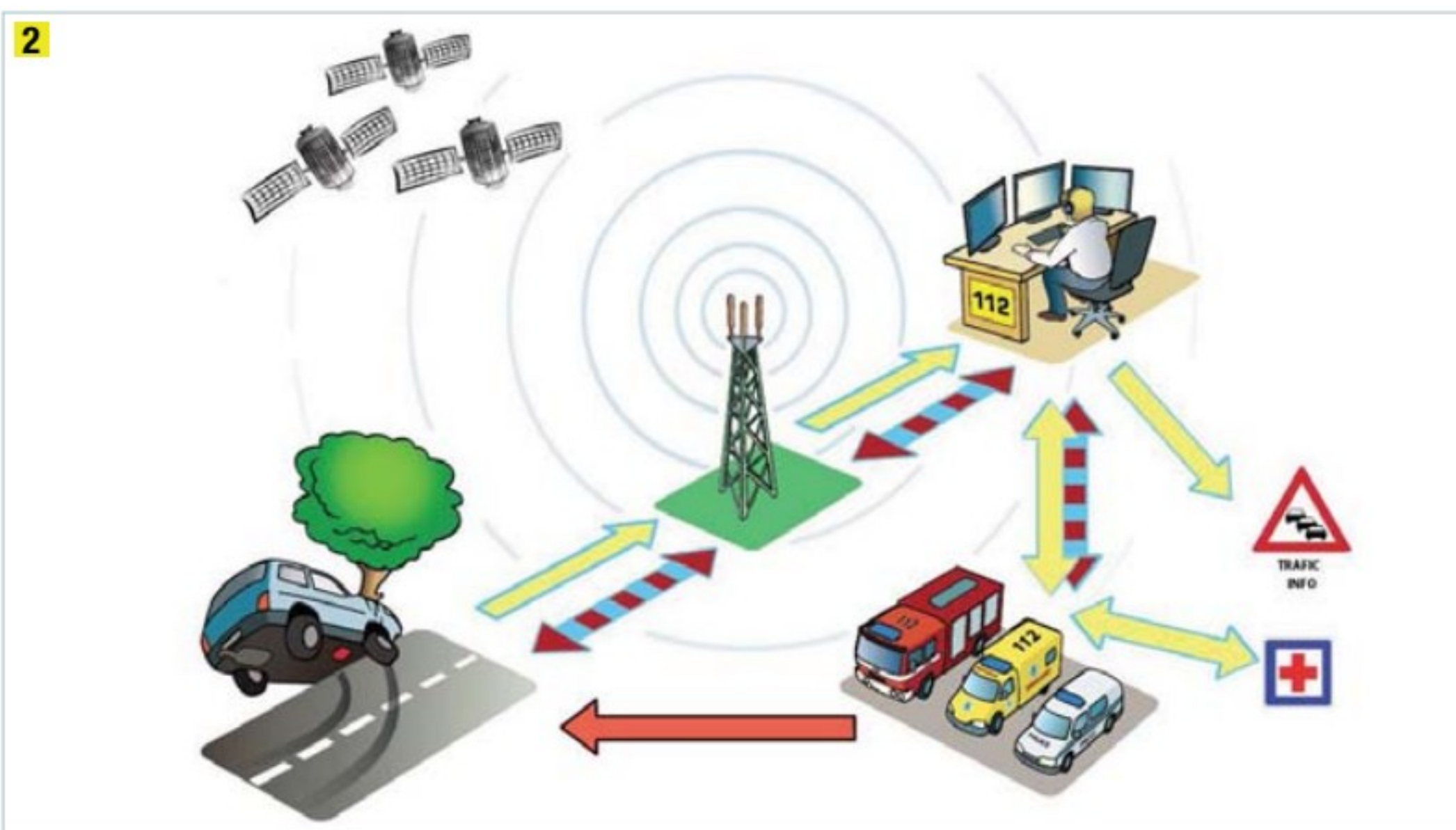
UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

L'appel d'urgence automatique (eCall)



En procurant des informations plus précises, **1** l'eCall facilite l'intervention des services de secours sur les lieux **2** d'un accident.



Ce système est obligatoire sur toutes les voitures neuves depuis 2018. Mais à quoi sert-il exactement et quel est son fonctionnement ?

Comment ça marche ?

L'appel d'urgence automatique est pensé pour accélérer l'intervention des secours en cas d'accident de la circulation. Les autos qui en sont équipées

intègrent une puce téléphonique complétée par un récepteur GPS. Lorsqu'une collision est détectée (déclenchement des airbags) ou que la voiture part en tonneau, le dispositif déclenche automatiquement un appel au 112, le numéro d'urgence européen, afin de mettre les secours en liaison avec les occupants du véhicule. Mais l'eCall ne s'arrête pas

là : grâce au GPS, il communique également la position exacte de l'auto, son sens de circulation (utile sur les voies à chaussées séparées), mais aussi le numéro de châssis (afin d'identifier le modèle) ainsi que le nombre de personnes à bord.

À l'usage

En 2024, 371 000 alertes ont été émises par l'eCall... dont

moins de 5 % ont nécessité le déplacement des secours. Cela reste cependant un atout très utile pour augmenter drastiquement les chances de survie en cas d'accident grave. Toutefois, les systèmes les plus anciens, reposant sur les technologies 2G et 3G, ne seront bientôt plus fonctionnels avec la fermeture prévue des fréquences GSM correspondantes...

Désigler son auto : un gage de tranquillité

Au-delà de la convoitise que suscitent les versions sport ou haut de gamme, logos et sigles attirent désormais vandalisme et dégradations, en particulier sur les Tesla. Une raison de rester discret en retirant tout signe distinctif.

AVANT DE VOUS LANCER...

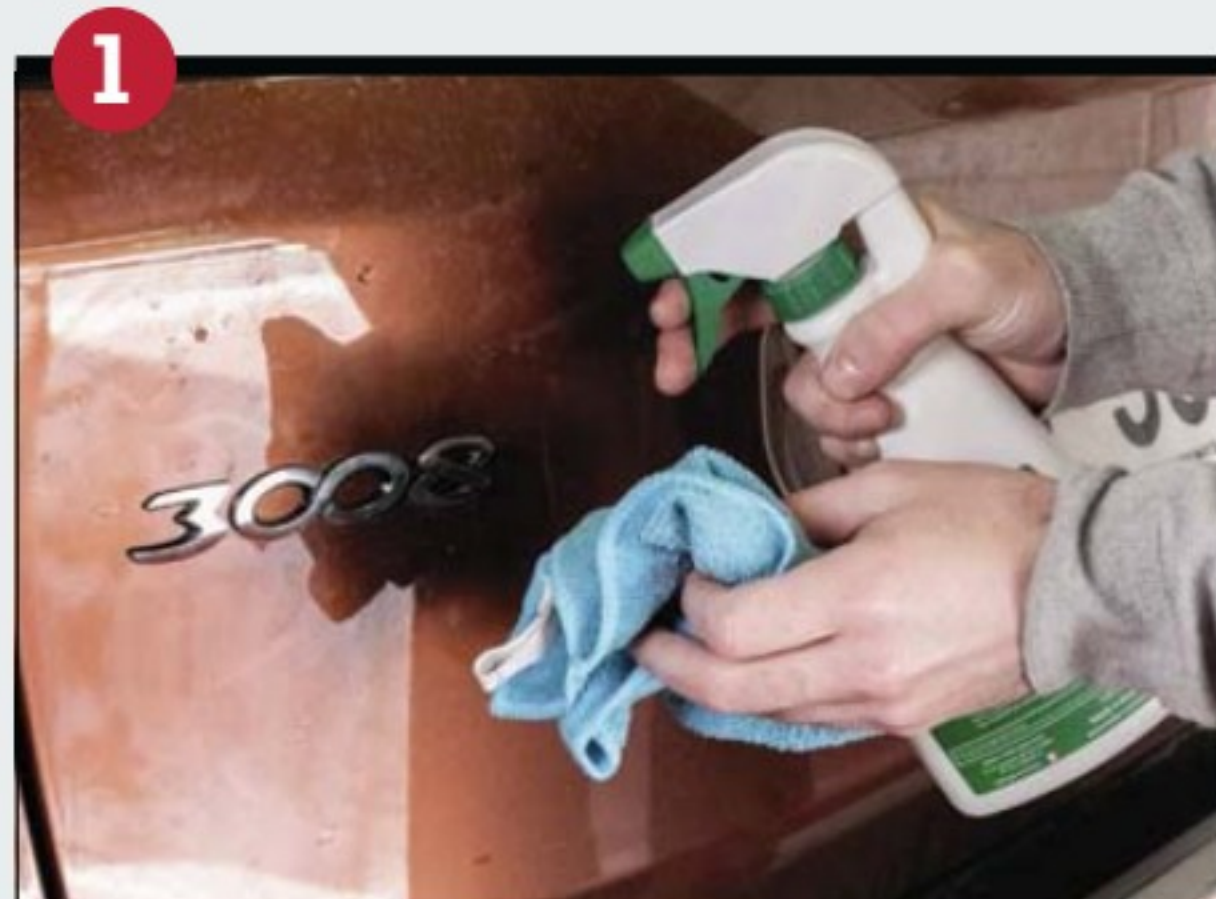
■ Comment le badge est-il fixé ? Essayez de l'ébranler à la verticale ou à l'horizontale. Si vous y parvenez, il est sans doute collé. S'il ne bouge pas du tout, la présence d'un clip est à craindre. Plus difficile à retirer, mais plus rare, il peut être vissé dans le panneau.

■ Si le badge est collé et que vous recourez au décapeur thermique, attention à bien gérer la température de l'appareil ! Sans mouvements ou en insistant trop longtemps, le risque d'endommager la peinture est réel. Ne vous pressez surtout pas et arrêtez-vous souvent afin de tester la souplesse de la colle. La chaleur peut aussi provoquer des brûlures. Protégez votre main avec un gant adéquat.

■ Certains constructeurs allemands (Audi, BMW ou Mercedes) proposent de retirer les logos de motorisation ou de finition à la livraison. D'autres marques premium ou sportives, comme Porsche, permettent de recevoir une voiture sans sigle en optant pour une personnalisation à la carte.

CE QU'IL VOUS FAUT

Fil dentaire	4 €
Chiffons microfibre	5 €
Nettoyant carrosserie	10 €
Dissolvant	5 €
Disque de polissage	10 €
Polish	12 €



Préservez la carrosserie. Afin d'éviter tout risque de microrayure, la zone autour de l'élément à déposer doit être débarrassée de la crasse et des poussières. Procédez à un nettoyage en règle à l'aide d'un produit dédié et d'un chiffon microfibre, suivi d'un rinçage et d'un séchage.



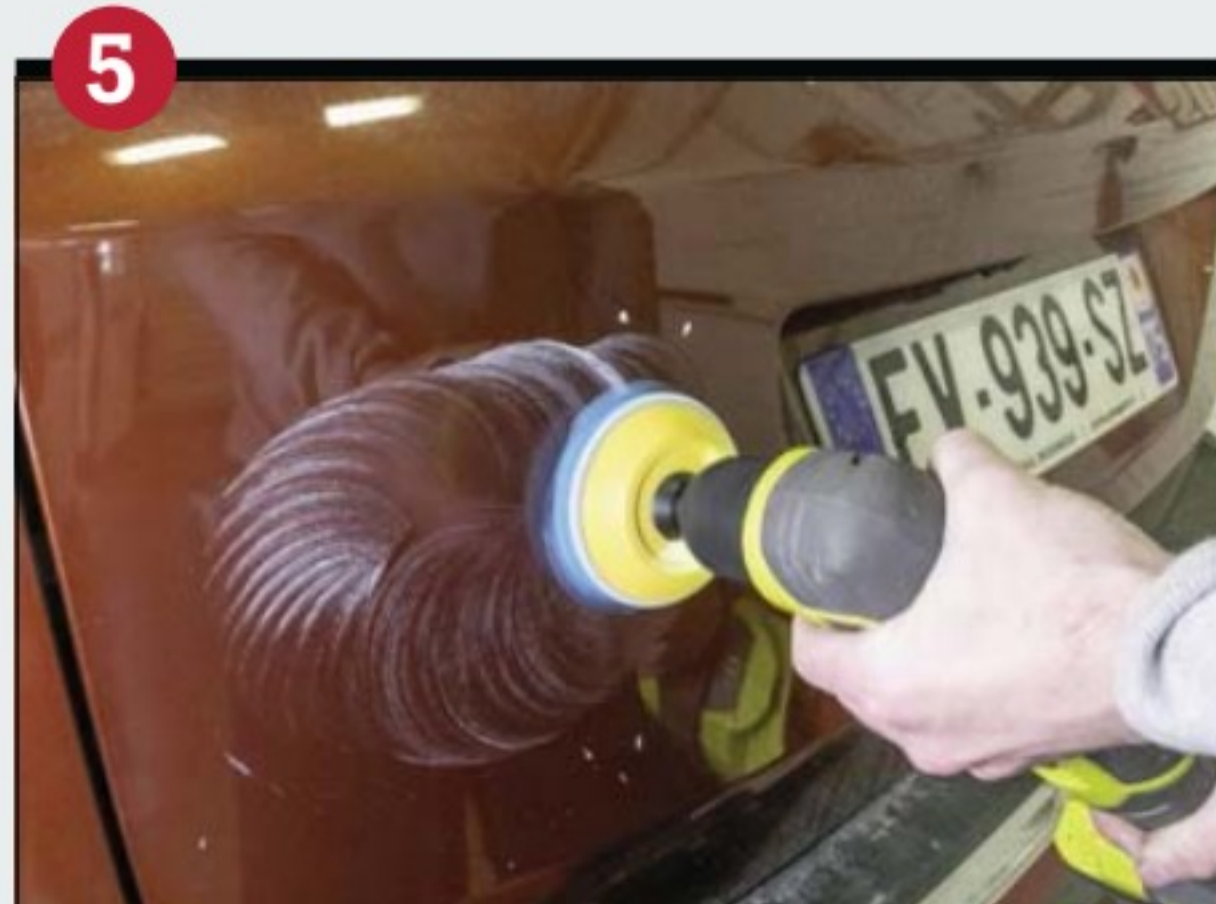
Chauffez avec un décapeur thermique. Réglez d'abord l'appareil sur la température la plus basse, puis effectuez des mouvements continus. Une fois le badge bien chaud et un peu souple, vous pouvez passer à l'étape suivante. Veillez à ne jamais rester statique pour ne pas abîmer la peinture.



Déposez le badge. Glissez du fil dentaire derrière l'insigne et sciez tout doucement en tirant vers vous. Allez-y tranquillement, sans jamais forcer, afin de n'occasionner aucune rayure ou éclat de vernis. Si la colle résiste, réchauffez encore un peu et recommencez.



Retirez les résidus de colle. Imbibez un chiffon microfibre avec un peu de dissolvant et frottez délicatement jusqu'à voir disparaître les traces. Oubliez les lames ou tout autre objet métallique. Un faux mouvement, et la peinture sera marquée. Enfin, essuyez bien afin d'éliminer le produit.



Harmonisez le lustre. Ternie par le solvant, la peinture située sous le badge doit retrouver de la brillance. Munissez-vous de polish et d'une perceuse dotée d'un disque de polissage. A vitesse lente, passez doucement le produit sur l'espace concerné jusqu'à retrouver une surface uniforme.



Passez au crible le résultat. Une fois la zone séchée, inspectez la carrosserie sous tous les angles possibles, et n'hésitez pas à recourir à des jeux de reflets et d'éclairage. Assurez-vous ainsi qu'aucun résidu de colle ne subsiste et que l'uniformité de la partie traitée est parfaite...



Choisir un modèle à fort kilométrage

UN BON PLAN ?

A prix équivalent, des autos récentes ayant beaucoup roulé côtoient des modèles plus anciens avec moins de kilomètres dans les bielles. Voyons si le gain côté prestations compense le risque supposé plus élevé de panne mécanique...

Pour en avoir plus sans dépenser davantage

L'achat d'un véhicule affichant un kilométrage supérieur à la moyenne permet souvent de s'offrir un modèle plus récent sans dépasser son budget. Un choix qui présente de nombreux avantages, mais aussi quelques inconvénients...

Des prestations en hausse



La vie d'une voiture est rythmée par des évolutions plus ou moins importantes au fil de sa carrière. D'une année à l'autre, l'équipement est parfois enrichi, notamment côté sécurité et aides à la conduite. Lorsqu'un restylage intervient, il s'accompagne en général d'un rajeunissement de la ligne pour rester au goût du jour. Un (bon) point qui limitera la future décote par rapport au modèle antérieur. Enfin, les retouches vont souvent de pair avec quelques progrès au chapitre finition, gage d'un meilleur vieillissement dans le temps. Bref, vous êtes gagnant sur tous les tableaux !

Ce choix vous offre une autre possibilité : monter en gamme (de moteur ou d'équipement, voire les deux) sans devoir augmenter votre mise de départ ni vous rabattre sur une auto plus ancienne.

Une usure mécanique plus saine

Si la moyenne nationale est aujourd'hui inférieure à 13 000 km par an, certains effectuent plus de 30 000 km dans le même temps. Des parcours bien souvent réalisés sur autoroute, à allure constante. Conséquence, la mécanique travaille dans de bonnes conditions, moteur chaud. La boîte de vitesses (on reste généralement sur le dernier rapport) ne sert quasiment pas, les liaisons au sol sont peu sollicitées (absence de nids-de-poule et de ralentisseurs, changements de direction doux et peu nombreux...). À l'inverse, une auto qui roule une dizaine de kilomètres chaque jour en ville le fait principalement moteur froid, dans un environnement plus contraignant. Risque de petits chocs urbains, manipulations incessantes de la boîte et de l'embrayage, changements de direction : tout est fait pour user prématurément la mécanique. Sur les diesels, le risque d'encrassement du filtre à particules et de la vanne EGR s'ajoute à ces contraintes. Dans les deux cas, la facture oscille entre 500 et 2 000 € lorsqu'un nettoyage en concession ne suffit plus. Autant d'éléments qui réduisent l'intérêt de viser un véhicule ayant effectué peu de kilomètres mais sur de courts trajets.

Un entretien parfois plus coûteux

Si certaines échéances ont une limite de temps et de kilométrage (courroie de distribution, liquides de frein et de refroidissement), d'autres n'obéissent qu'à la seconde variable. Ainsi, la préconisation de rempla-

cement d'un filtre à particules ne tient pas compte de l'âge du véhicule. Idem pour la durée de vie d'éléments tels que les amortisseurs, insensibles au temps qui passe. En contrepartie, les pièces d'usure comme les freins et les pneus atteignent des kilométrages plus élevés dans le cas d'une auto essentiellement utilisée sur longue distance. À noter, ces deux logiques cohabitent également dans les contrats de garantie. Les couvertures de deux ans sont sans limite kilométrique, les plus longues se terminent souvent au bout de 100 000 à 150 000 km. Et dans le cas d'une garantie occasion, la prise en charge diminue avec le kilométrage, pour devenir nulle au-delà de 100 000 à 150 000 km selon les contrats.

Une revente plus délicate

Achetée à un prix sous la cote en raison de son kilométrage supérieur à la moyenne, une auto a de grandes chances de se revendre dans les mêmes conditions quelques années plus tard. À moins que vous soyez un petit rouleur, ce qui compensera au moins une partie du kilométrage excédentaire au moment de l'achat.





Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean



A. SAUNIER



La preuve par l'exemple

Dacia Duster



A. SAUNIER

LE BON CHOIX: un 1.3 TCe 130

Essence ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 178 km/h
■ 7,2 l/100 km ■ 479 dm³

Avant d'adopter le nouveau logo de la marque courant 2022, le Duster a eu droit à quelques retouches en juin 2021. Au menu, un écran de 8" (au lieu de 7") à l'aspect plus moderne et quelques ajustements au chapitre équipement. La finition Confort reçoit ainsi un nouveau système multimédia, enrichi du Mirror Screen sur la Prestige qui se dote également de l'avertisseur d'angles morts. Des détails qui effacent encore un peu plus le côté low cost du Dacia. Le tout sans surcoût en visant un exemplaire affichant plus de 80 000 km plutôt qu'un modèle non restylé comptant moins de 60 000 km. Sous le capot, le meilleur choix est le 1.3 TCe, plus vif (et plus sobre!) que le 1.0 et infiniment plus solide que le tristement célèbre 1.2 TCe de 125 ch.

► Vu un Prestige de 2021 avec 93 000 km à 14 990 €

VERDICT: des détails appréciables

Peugeot 3008



N. SOLER

LE BON CHOIX: un Hybrid 225

Hybride ■ 10 CV ■ 225 ch ■ 225 km/h*
■ 7,6 l/100 km⁽¹⁾ ■ 408 dm³

Spectaculaire à l'extérieur, le restylage du 3008 "2" se voit également à bord, avec l'apparition d'un écran large dès le niveau de finition Allure. Deux points qui permettent au SUV Peugeot de rester dans le coup face à une concurrence rajeunie et limiteront sa décote future. Au passage, certaines aides à la conduite (freinage auto. d'urgence et lecture des panneaux) sont améliorées, tandis que la gestion électronique des phases avec batterie vide progresse, réduisant la consommation dans cette configuration. A l'usage, ce 3008 se montre toujours aussi fiable (contrairement aux versions thermiques...), performant et bien équipé en déclinaison Allure Pack. Bon à savoir, à ce tarif, les modèles non restylés comptent au moins 70 000 km.

► Vu un Allure Pack de 2021 avec 113 000 km à 16 990 €

VERDICT: une aubaine!

Renault Megane E-Tech



N. SOLER

LE BON CHOIX: une EV60

Electrique ■ 4 CV ■ 220 ch ■ 165 km/h
■ Autonomie : 311 km ■ 407 dm³

A moins de 20 000 €, on trouve déjà de nombreuses Megane E-Tech âgées de deux ou trois ans. Dans le lot, les versions EV40 (130 ch) côtoient les EV60, en 130 et en 220 ch. Cette dernière, la plus courante, offre les meilleures affaires. Car, avec un kilométrage oscillant entre 60 000 et 100 000 km, vous la trouverez au même prix qu'une EV40 ayant roulé deux fois moins. A la clé, une autonomie qui dépasse les 300 km en moyenne, soit une cinquantaine de kilomètres de plus qu'une EV40, grâce à des besoins en électricité limités en ville et sur le réseau secondaire. En revanche, son appétit grimpe sur autoroute, faisant chuter la distance entre deux recharges autour de 200 km. Comptez alors 30 h sur secteur, et un peu plus de 9 h sur une Wallbox.

► Vu une Techno de 2022 avec 86 000 km à 19 500 €

VERDICT: une montée en gamme utile

1. Consommation batterie vide.

* Donnée constructeur.

Acheter une voiture d'occasion

Pour accéder au premium à prix raisonnable

Inaccessible pour beaucoup en neuf, le premium allemand devient nettement plus abordable lorsqu'on vise des autos ayant déjà parcouru de 150 000 à 200 000 km. Des valeurs qui font peur à certains, ce qui tire les prix vers le bas. A tort ?

Une qualité de fabrication à l'abri des kilomètres

Audi, BMW, Mercedes : ces trois constructeurs figurent parmi les références en matière de finition. Résultat, leurs voitures



N. SOLER

affichent souvent un état proche du neuf après avoir roulé 200 000 km, surtout sur une période inférieure à dix ans. Et si vous êtes face à un exemplaire présentant un habitacle défraîchi, c'est le signe d'un propriétaire peu soigneux. La probabilité qu'il n'ait pas fait plus attention à la mécanique étant grande, tournez les talons !

Un historique à blinder

La finition léchée permet aussi à certains de "rajeunir" des autos sans laisser de traces apparentes. Un historique avec une évolution régulière du kilométrage est donc primordial lorsqu'on vise une allemande premium. Méfiance également avec les autos achetées très récemment, notamment à l'étranger. Il peut s'agir du business d'un faux particulier qui acquiert et revend à la va-vite des modèles au passé

parfois douteux. Demandez systématiquement le rapport HistoVec au vendeur et, en cas de doute, n'hésitez pas à solliciter le réseau de la marque pour en savoir plus sur l'entretien.

RÉSUMÉ		Informations utiles
BMW SERIE X	Puissance fiscale : 15 ch	
Propriétaire actuel : 1 ^{er} propriétaire depuis 2 mois		Le nombre exact de titulaires ne peut être calculé avec précision (première immatriculation à l'étranger)
Première immatriculation le 08/10/2012		
Ce véhicule a été importé		Vérifier les options incluses qui peuvent être différentes
Rien à signaler du point de vue administratif (logement, occupation, vol...)		
Éligible vignette Crit'Air 2		
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES		
Marque	0.1	BMW
Typ	0.2	X524i1540V6
Non-commercial	0.3	SERIE X
Numéro CMT	0.2.1	W10BMWVPS054351
Couleur		NOIR
Type de réception		CE

HISTOVEC



La preuve par l'exemple

Audi A6



AUDI

LE BON CHOIX : une 40 TDI

Diesel ■ 11 CV ■ 204 ch ■ 214 km/h
■ 7,1 l/100 km ■ 544 dm³

Facturée plus de 60 000 € en concession, une A6 Avant 40 TDI se trouve aujourd'hui sous la barre des 25 000 € avec environ 150 000 km. Une paille pour une auto qui figure parmi les mieux construites du marché. Finition léchée, fiabilité difficile à prendre en défaut, cette A6 est faite pour avaler les kilomètres sans que cela se voie. Apparue près d'un an avant la version 35 TDI (163 ch) d'entrée de gamme, cette déclinaison du 2.0 offre des performances plus en rapport avec le standing de l'auto sans consommer davantage. En Avus, la sellerie cuir, les sièges chauffants et la caméra de recul complètent judicieusement la dotation de base sans imposer le châssis sport des S line. Bon point, l'élégant break Avant, très répandu, est au prix de la berline.

► Vu une Avant Avus de 2019 avec 159 000 km à 23 990 €

VERDICT : un cocktail séduisant

BMW X5



BMW

LE BON CHOIX : un 30D

Diesel ■ 16 CV ■ 265 ch ■ 225 km/h
■ 9,5 l/100 km ■ 604 dm³

Avec un ticket d'entrée à plus de 66 000 € en neuf, le dernier X5 est cher, très cher. Et, en occasion, il décote assez lentement. Parmi les premiers prix, le 3.0 diesel de 265 ch est à préférer à la version 25d (231 ch) apparue quelques mois plus tard. Car, avec 2,2 tonnes sur la balance, cette impressionnante cavalerie n'est pas de trop pour mouvoir l'engin. Les prestations sont à la hauteur, avec quatre roues motrices de série et une dotation généreuse (hayon et sièges électriques, aide au stationnement AV/AR, GPS), le X5 offre d'emblée ce qu'il faut. Le faible écart de prix entre la Lounge et la xLine incite toutefois à viser la seconde, qui a droit à une sellerie en vrai cuir et des jantes de 19". Bons points, la finition et la fiabilité sont quasiment irréprochables.

► Vu un xLine de 2019 avec 154 000 km à 39 990 €

VERDICT : une machine à rouler

Mercedes CLA



A. CORTESI / MERCEDES-BENZ

LE BON CHOIX : une 200 d Shooting Brake

Diesel ■ 10 CV ■ 150 ch ■ 210 km/h
■ 5,7 l/100 km ■ 465 dm³

Vous souhaitez vous offrir une désirable CLA Shooting Brake pour la moitié de son prix en neuf ? Visez les autos ayant plus de 130 000 km, leur décote augmente nettement passé ce seuil. Cela vous permettra de choisir une 200 d, qui profite d'une mécanique plus en adéquation avec le standing de la belle. Sous le capot, le 1.5 Renault et la boîte 7G-DCT laissent place à un binôme 2.0 maison – boîte 8G-DCT tout aussi sobre et solide : l'agrément y gagne beaucoup. A bord, la présentation flatte tout autant l'œil que la carrosserie, surtout en version AMG Line (sellerie cuir, volant sport assorti, sièges sport), pas forcément plus chère que les Progressive et Business Line. Le tout avec un coffre plus accessible, à défaut d'être plus vaste, que celui de la quatre portes.

► Vu une AMG Line de 2020 avec 148 000 km à 22 900 €

VERDICT : un bon plan

Hyundai Tucson

Si Michaël Berthon reconnaît que la garantie qu'accorde Hyundai sur ses voitures neuves est très généreuse, il regrette que le constructeur ne l'applique pas avec un minimum de souplesse.



GREGORY TACHET / ANDIA

1 731 € pour un capteur de particules HS à 61 500 km !

Voilà un peu plus d'un an, Michaël Berthon, de Thann (68), décide de changer de voiture. Son choix se porte sur un Hyundai Tucson 1.6 CRDi 136 de fin 2019, vendu par un concessionnaire de la marque. Le fait que le SUV soit toujours couvert par la garantie véhicules neufs du constructeur – elle court sur cinq ans, sans limitation du nombre de kilomètres, à compter de la date de mise en circulation – n'a pas été le moindre des arguments à peser dans la

balance. D'ailleurs, durant plus d'une année, notre lecteur n'a cessé de se féliciter de son achat. Hélas, les ennuis ont commencé quelques semaines après l'expiration de la fameuse garantie.

Après l'heure...

Lors d'un trajet, Michaël s'aperçoit qu'un voyant d'alerte s'allume au tableau de bord. Intrigué, il confie son Tucson à un concessionnaire qui lui annonce, après examen de l'auto, que le capteur de particules du système de dépollution est

défaillant. A la clé, un devis de 1 990 € que Hyundai refuse de prendre en charge, même partiellement. En effet, le constructeur s'estime dégagé de toute responsabilité une fois le terme des cinq ans atteint, même sur un exemplaire ayant peu roulé et qui a toujours été parfaitement entretenu. Après discussion, notre conducteur parvient toutefois à ramener l'addition à 1 731 €, soit un rabais de 13 %. Une offre bien trop basse pour le satisfaire.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Chez Hyundai, un contrat est un contrat. Ce n'est pas la première fois que l'un de nos lecteurs se plaint du fait que le coréen refuse toute prise en charge au-delà de cinq ans, même à quelques jours près. Pas question cependant que Michaël baisse les bras, et se contente du petit geste qui lui a été accordé. En effet, la durée de vie de ce capteur étant de 150 000 km, nos experts considèrent clairement que l'âge et le kilométrage de ce Tucson justifient une participation de 60 % sur le montant initial.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Citroën Grand C4 Spacetourer

Bloc qui débloque

Je possède un Grand C4 Spacetourer 1.5 BlueHDi 130 de 2022, qui n'a roulé que 35 800 km. Le bloc de commandes situé au niveau de la colonne de direction a dû être remplacé. Le devis de 1 005 € n'a été pris en charge qu'à 50 % par Citroën.

Jérôme Levert, 44 980 Sainte-Luce-sur-Loire

NOTRE CONSEIL Dans votre cas, l'équation est des plus simples. En effet, sur un véhicule ayant 3 ans et totalisant moins de 40 000 km, cette panne doit être assumée financièrement à 100 % par le constructeur. Mettez donc Citroën en demeure, par lettre recommandée avec accusé de réception, de vous rembourser.

Volkswagen Polo

Gaz volatils

Le tube du réservoir à charbon actif du dispositif de dépollution de ma Polo 1.0 TSI 116 de 2019 (40 900 km) s'est cassé sans raison apparente. Volkswagen refuse de me rembourser la facture de 609 €.

Olivier Kempnich, 21 850 Saint-Apollinaire

NOTRE CONSEIL Votre Polo ayant plus de 5 ans, il est normal que Volkswagen ne paie pas la totalité de l'intervention. En revanche, ce réservoir, qui sert à stocker temporairement les gaz d'échappement non brûlés, est censé avoir une durée de vie de 150 000 km. Aussi, dans votre cas, vous êtes parfaitement en droit d'exiger un remboursement à hauteur de 80 %.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Audi a payé 100 % de la centrale d'ABS

Le dossier principal de notre n° 1901 était consacré à Philippe Besnard, de Caen (14), et à son Audi A4 Allroad 2.0 TDI 190 de 2020. Bien qu'elle n'ait parcouru que 85 600 km au moment des faits, cette auto a été victime d'une défaillance de la centrale d'ABS. Sur le devis de 3 734 €, Philippe n'avait obtenu, lors de la publication de notre article, que 42 % de prise en charge, bien loin des 80 % que préconisaient nos experts. L'intervention de ces derniers n'aura pas été vaine, puisqu'Audi a finalement réglé la totalité de la réparation. Bravo !



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.



N. SOLER

BIEN CHOISIR UNE...

Ford Fiesta 6 (2017-2023) à moins de 10 000 €

La Fiesta a longtemps été l'une des citadines les plus attractives en neuf comme en occasion. Voyons si son ultime opus reste un bon plan : fiabilité, choix des motorisations et versions... voici l'essentiel à savoir.

Il y a deux ans, la sixième et dernière génération de la Fiesta tirait sa révérence.

Domage, car, au-delà de ses tarifs bien placés, cette Ford ne manque pas d'atouts. Elle reste ainsi l'une des citadines les plus sympas à mener : profitant d'une bonne installation et d'une ergonomie sans chichis, le conducteur peut apprécier pleinement le comportement routier très équilibré, qui mêle agilité et stabilité. En ce qui concerne la présentation, la planche de bord, plutôt cossue, et la sellerie conservent un aspect satisfaisant dans le

temps. Seuls les plastiques durs du couvercle de la boîte à gants et des contre-portes, sensibles aux rayures, sont à surveiller. Bien que la Fiesta existe en version trois portes, on trouve sur le marché une majorité de cinq portes. Celles-ci ne sont pas plus chères et offrent un accès à la banquette bien plus aisé. Au global, l'espace intérieur, très moyen, n'est pas le point fort de cette citadine, pas plus que son volume de coffre. En revanche, la dotation de série est honorable. Dès le second niveau Trend, on dispose d'un équipement moderne avec un écran

tactile (6,5"/16,5 cm) simple à manipuler, une connexion Mirror Screen et des radars de recul. Néanmoins, si votre budget vous le permet (comptez environ 1 000 € de plus), nous vous conseillons de viser le cran supérieur Titanium et ses nombreux automatismes. A noter : à partir d'avril 2019, l'écran central tactile passe à 8"/20 cm sur l'ensemble de la gamme et la finition Cool & Connect remplace la Trend.

Prestations au-dessus du lot

Côté moteurs, s'il existe un diesel 1.5 TDCi 85 que l'on peut viser avec cette enveloppe, les petits blocs essence représentent près de 90% de l'offre. Parmi ceux-ci, le 1.0 en version Flexifuel (éthanol) est hélas inaccessible sous les 12 000 €. Les déclinaisons plus

puissantes (125, 140 et 155 ch) du bloc 1.0 et celle à boîtes automatiques sont également au-dessus du budget. En entrée de gamme, le 1.1 offre des prestations modestes quel que soit son niveau de puissance (70, 75 ou 85 ch). Et la vigilance est de mise avec sa boîte de vitesses. Bien plus tonique, le 1.0 EcoBoost va comme un gant à la Fiesta. Mais, attention à la fiabilité : dans sa version 100 ch, il emploie une courroie immergée dans l'huile. Un système analogue au 1.2 PureTech du groupe Stellantis, tant décrié. Heureusement, Ford propose en 2020 une profonde évolution de ce bloc trois cylindres, qui développe 95 ch et adopte une chaîne de distribution ainsi qu'un système de désactivation d'un cylindre (pour favoriser la sobriété).

Guillaume Jean

La facilité d'utilisation de l'écran tactile et des commandes marque un point. En revanche, certains plastiques de qualité ordinaire sont sensibles aux rayures.



A. CORTESI



A. CORTESI



A. CORTESI

L'assise de banquette moelleuse fait d'autant plus regretter l'exiguïté de l'espace, tout particulièrement au niveau des jambes. Et si les parois planes facilitent le chargement, le volume du coffre se situe dans la moyenne basse du segment.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

■ Bien que l'entrée de gamme Essential soit déjà correctement dotée, le second niveau Trend fait nettement mieux (radars de recul, écran tactile et connexion CarPlay) pour à peine plus cher. Sur cette base, la ST-Line s'habille de boucliers spécifiques et d'un habitacle à l'esprit sportif. Orientée confort, la finition Titanium ajoute aides à la conduite, clim' et essuie-glaces automatiques, tandis que la chic Vignale s'identifie à ses roues en 17" et une sellerie mi-cuir.

LA DOTATION DE SÉRIE

Essential: • ABS + AFU + ESP • Aide au maintien dans la voie • Airbags front, lat. AV, rideaux AV/AR • Bluetooth • Clim' manuelle • Limiteur de vitesse • Phares auto. • Radio MP3 • Rétros électr., dégivrants • Vitres AV électr.

Trend/Cool & Connect: • Aide au stationnement AR • Écran tactile • Mirror Screen • Régulateur de vitesse.

ST-Line: • Démarrage sans clé • Pack Sport int./extérieur. **Titanium:** • Accoudoir AV • Alerte de vigilance conducteur • Clim' auto. • Essuie-glaces automatiques • Feux de jour à leds • Jantes alu 16" • Lecture des panneaux de vitesse.

Vignale: • Clé mains libres • Écran tactile 8" • Jantes alu 17" • Sellerie cuir/tissu • Vitres AR électriques.



N. SOLER

Côté moteurs

LES CHIFFRES	Essence				Diesel
	1.1 - 70 ou 75 ch	1.1 - 85 ch	1.0 EcoBoost - 95 ch	1.0 EcoBoost - 100 ch	1.5 TDCi - 85 ch
Vitesse maxi	159 km/h	162 km/h	176 km/h	177 km/h	173 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	36s3	35s3	33s	32s9	34s5
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	15s6/26s3/-	15s5/24s8/-	9s2/12s1/16s4	10s3/13s8/20s2	10s8/14s6/20s7
Consommation moyenne	5,9 l/100 km	6,2 l/100 km	6 l/100 km	6,6 l/100 km	5,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/5,9/6,2 l/100 km	5,8/6/6,7 l/100 km	5,8/5,8/6,3 l/100 km	6,5/6,5/6,8 l/100 km	4,9/5,1/5,6 l/100 km
Poids	1 091 kg	1 104 kg	1 140 kg	1 177 kg	1 181 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	65 m	67 m	69 m	66 m
Moteur	3 cyl. en ligne, 12S	3 cyl. en ligne, 12S	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	4 cyl. en ligne, 8S + turbo
Cylindrée	1 084 cm ³	1 084 cm ³	999 cm ³	998 cm ³	1 499 cm ³
Puissance maxi	75 ch à 5 500 tr/mn	85 ch à 6 300 tr/mn	95 ch à 4 500 tr/mn	100 ch à 4 500 tr/mn	85 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	110 Nm à 3 500 tr/mn	110 Nm à 3 500 tr/mn	170 Nm à 1 500 tr/mn	170 Nm à 1 500 tr/mn	215 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	121 g/km/1	121 g/km/1	115 g/km/1	123 g/km/1	112 g/km/1
Boîte de vitesses	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports

Pour un budget maxi de 10 000 €, on trouve quatre variantes de 3 cylindres à essence et un diesel sous le capot de la Fiesta.

1.1 - 70 ou 75 ch: qu'il développe 70 ou 75 ch (à partir de 2020), ce bloc est surtout adapté à une utilisation urbaine. Et attention à la fragilité de sa boîte de vitesses. En finition de base Essential, il est accessible dès 7 500 € pour environ 100 000 km.

1.1 - 85 ch: retirée du catalogue début 2020, cette variante du 1.1 offre un peu plus de peps, à condition de jouer de la boîte

de vitesses (elle aussi fragile) pour obtenir des relances franches. Sa consommation reste mesurée. Autour des 100 000 km, les prix affichés dans les annonces sont comparables à ceux des 1.1 de 70 et 75 ch.

1.0 EcoBoost - 95 ch: lancée en 2020, cette évolution du 1.0 EcoBoost 100 reste aussi tonique, améliore les relances et réduit la consommation. De plus, l'arrivée d'une chaîne de distribution augmente la fiabilité. En finition Cool & Connect, les prix débutent autour de 8 500 € pour 100 000 km.

1.0 EcoBoost - 100 ch: s'il profite d'un prix d'accès inférieur de 500 € (dû à l'âge des modèles), ce bloc est sensiblement plus gourmand que le 95 ch et, surtout, présente des risques de défaillance de sa courroie de distribution. À éviter.

1.5 TDCi - 85 ch: arrêté à l'automne 2020, ce diesel est certes le plus économe du lot, mais il est mollasson, particulièrement lors des relances sur les cinquième et sixième rapports. On le trouve dès 8 000 € pour environ 100 000 km affichés au compteur.

Côté fiabilité

A surveiller

La boîte de vitesses. Sur les blocs 1.1 70, 75 et 85 ch, on recense plusieurs cas de boîtes défectueuses. Au moindre bruit suspect (grondement) ou passage de rapport difficile, passez votre chemin car il en coûte jusqu'à 3 000 € pour la remplacer.

La direction. Des à-coups et/ou bruits de cognement ressentis en tournant le volant imposent de remplacer la colonne de direction (1 200 €).

La distribution. Le 1.0 EcoBoost 100 ch utilise une courroie immergée dans l'huile qui s'effiloche parfois. Elle finit par boucher la crépine et déclenche le témoin d'alerte de niveau d'huile. Il faut alors changer la courroie (800 €), voire remplacer le moteur si celui-ci a été endommagé par une baisse de pression d'huile (5 000 €).

Le multimédia. Ralentissement d'exécution des menus et/ou déconnexion d'Apple CarPlay ou Android Auto se règlent par une mise à jour dans le réseau (150 €).

Nous vous conseillons

Une Fiesta 1.0 EcoBoost 95 d'à partir de 2020

Cette variante fiabilisée du 1.0 EcoBoost optimise sa sobriété sans perdre son peps. Pour environ 8 500 €, on trouve la finition Cool & Connect avec 100 000 km.

Et pour 1 000 € de plus, on dégote des versions Titanium, mieux dotées et plus joliment présentées.



N. SOLER

VIEILLE VOITURE EN CARTE GRISE
DE COLLECTION (OU PAS)Quels recours
en cas de vice
caché sur une
"ancienne" ?

On entend souvent dire qu'il n'y a pas de recours possible en cas de découverte d'un vice caché sur une voiture de collection. Mais lorsque l'on examine les textes officiels, rien n'indique que cette garantie légale serait inopérante pour cette catégorie de véhicules. Alors, qu'en est-il réellement ?

De nombreux acheteurs d'autos anciennes se heurtent à une fin de non-recevoir de la part de leur vendeur lorsqu'ils découvrent une avarie qui était indétectable à l'achat. Qu'il soit pro ou particulier, leur interlocuteur leur oppose une réponse pratiquement invariable: il n'y a pas de vices cachés sur un véhicule de collection! Cette idée reçue est née de l'interprétation d'un arrêt de 1993 de la Cour de cassation, qui avait débouté l'acheteur d'une voiture avec carte grise de collection (CGC), arguant que l'usage de l'auto n'était pas altéré par les désordres, vu les importantes restrictions de circulation qu'imposait ce statut. Or, depuis une évolution notable en 2009 (voir encadré), plus rien ne justifie ce "régime" d'exception. La jurisprudence est désormais constante: "la garantie légale des vices cachés est universelle et s'applique bien à tout véhicule, y compris de collection". Avec discernement toutefois. Décryptage...

La garantie légale des vices cachés: comment ça marche ?

Cette garantie (article 1641 du code civil) dispose que: "Le vendeur est tenu de la garantie à rai-

son des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou qui diminuent tellement cet usage que l'acheteur ne l'aurait pas acquise, ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus." De ce texte, il ressort qu'une action est recevable lorsque trois conditions sont réunies: le défaut doit être grave, pour ne pas dire rédhibitoire, et affecter fortement le fonctionnement de l'auto, comme un châssis faussé, ou un bloc-moteur fêlé; il devait en outre être présent au moment de la vente et non décelable par un acheteur effectuant des investigations normales. Si une seule de ces conditions n'est pas remplie, le recours est irrecevable. Par ailleurs, seul un juge peut qualifier, au sens juridique, un désordre de "défaut caché" et décider si sa gravité justifie une diminution du prix de vente, ou carrément l'annulation de cette vente, comme le prévoit l'article 1644. Les tribunaux apprécient la situation en fonction de l'âge et du prix du bien vendu. Ils prennent aussi en compte les intentions des parties au moment de l'achat, et l'information qu'a pu recevoir l'acheteur.

Carte grise "collection": késako ?

- Est considéré comme "de collection" tout véhicule présentant les critères suivants: il a été construit ou immatriculé pour la première fois il y a au moins trente ans; son type particulier n'est plus produit; il est maintenu sans modification dans son état d'origine (article R.311-1 du code de la route, alinéa 6.3).
- Pour obtenir un certificat d'immatriculation avec mention "véhicule de collection" (case Z.1), il faut une attestation délivrée par le constructeur ou par la FFVE⁽¹⁾, puis effectuer une demande sur le site Ants.gouv.fr. Grâce à cette carte grise, l'échéance du contrôle technique passe de deux à cinq ans (dispense totale avant 1960); on peut circuler dans les ZFE⁽²⁾ et apposer des plaques d'immatriculation à fond noir.
- Avant 2009, la circulation était limitée à son département d'immatriculation et à ceux limitrophes. Depuis, cette restriction géographique n'existe plus. Enfin, l'usage d'une voiture en carte grise collection (CGC) est exclusivement limité à la promenade.

1. Fédération française des véhicules d'époque (Ffve.org). 2. Zones à faibles émissions.

En carte grise normale: le bon sens prime

Nul ne peut ignorer, même un profane, qu'une voiture de collection, qui, par définition, a plus de 30 ans (voir ci-dessus) ne permet pas le même usage qu'un véhicule récent. Une "ancienne" peut présenter des problèmes de surchauffe en ville, ne pas être totalement étanche en cas de pluie, consommer beaucoup d'huile, avoir un désembuage approximatif ou une boîte de vitesses rétive... Outre le temps qui s'est écoulé et qui a forcément altéré certaines fonctions, il faut être conscient que les critères de l'époque n'étaient pas ceux d'aujourd'hui. Et même si l'acheteur arrivait à prouver que de tels défauts étaient présents avant la vente, ceux-ci seraient difficilement assimilables à des vices ca-

chés, car faisant partie des tracasseries inhérents à l'usage d'un véhicule ancien. En revanche, une auto, même de collection, a fortiori si elle a été achetée à un prix élevé par rapport au marché, doit être en mesure de rouler. En particulier lorsqu'elle dispose d'une carte grise normale et n'est donc concernée par aucune restriction d'usage.

La Cour de cassation a ainsi considéré, en 2021, que l'acheteur d'une Lancia Fulvia de 43 ans au prix de 30 000 €, qui n'avait pu parcourir que 2 500 km avant une casse moteur due à un défaut d'entretien antérieur à la vente, devait être légitimement indemnisé des frais de remise en état (plus de 18 000 €), en vertu de l'article 1644 du code civil. Les tribunaux considèrent en



Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste



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

revanche que la découverte de désordres, comme des fuites d'huile ou la présence de mastic masquant des déformations de la carrosserie, sur une auto tout juste roulante acquise à bas prix pour être restaurée, étaient prévisibles.

En carte grise de collection : quelques restrictions

Le grand distinguo entre véhicule de plus de 30 ans disposant d'une carte grise normale et celui bénéficiant d'une CGC repose sur l'usage que le document délivré autorise. L'arrêté de 2009 précise qu'un véhicule de collection ne peut être utilisé qu'à des fins non professionnelles. De cette définition, il faut comprendre que l'auto est destinée exclusivement aux loisirs : promenades, déplacements à des rassemblements automobiles. A cet égard, les petits malins qui passeraient un véhicule de 30 ans en carte grise collection pour contourner la réglementation des zones à faibles émissions (ZFE) s'exposent à des sanctions. Car pas question de s'en servir tous les jours pour aller au travail ! Dès lors, quelqu'un qui tenterait d'effectuer un recours en prétextant que le véhicule ne lui permet pas un usage quotidien normal – parce qu'il a beaucoup de mal à démarrer le matin, par exemple – sera systématiquement débouté, même s'il en apporte la preuve. Dès lors, côté vendeur, il n'y a pas de paranoïa à avoir si l'on a été transparent.

Par ailleurs, l'article 1642 du code civil, qui dispose que l'acheteur n'a pas de recours en cas de défauts apparents, joue pleinement son rôle. C'est ce qu'a rappelé la cour d'appel de Metz en 2021. Elle a débouté un acquéreur qui demandait l'annulation de la vente d'une auto dont il prétendait avoir découvert tardivement une importante corrosion perforante, alors qu'un expert judiciaire a affirmé qu'elle était bien visible, et signalée sur le contrôle technique remis à l'acheteur.

Et les moins de 30 ans "collectionnables" ?

Dans cette catégorie, on trouve les "youngtimers", qui sont souvent des versions sportives, mais aussi des modèles d'exception car construits en peu d'exemplaires, tels des coupés ou des cabriolets. Ils commencent à être recherchés et collectionnés... mais sans pouvoir (encore) bénéficier d'une carte grise de collection à cause de leur "jeune" âge. Certains vendeurs sont tentés de surfer sur cette vague et "survendent" des autos pas toujours toutes en état de prendre la route. Les acheteurs peuvent ainsi vite se retrouver avec des réparations coûteuses, d'autant que les pièces de rechange ne sont pas bon marché sur certains modèles. Rassurez-vous, là encore, les juges rendent leur décision en tenant compte du prix de vente par rapport au marché.

Antoine Jacquot



Mieux vaut savoir à quoi s'en tenir lorsque l'on achète une voiture ancienne, avec ou sans carte grise de collection !

VOS QUESTIONS

Assurance Voiture grêlée

"Les dégâts causés par la grêle (carrosserie, pare-brise) sont-ils systématiquement indemnisés par l'assureur ?"

Régis L., 78126 La Celle-Saint-Cloud

Pascale Gétin. Tout dépend de vos garanties. Assuré en responsabilité civile (RC), autrement dit "au tiers" simple, vous en serez de votre poche. Il faut avoir souscrit au moins à une "au tiers étendu" au vol et incendie, une garantie qui comprend la tempête, pour avoir une chance de voir indemnisés les dommages dus à la grêle. Mais attention, certains assureurs (souvent les "Spécial malusés") l'excluent. Les formules "tous risques", en revanche, prennent en charge ce type de dégâts, déduction faite de la franchise dommages prévue au contrat. Notez qu'il peut vous être réclamé un certificat d'intempéries délivré sur Meteofrance.com ou sur Catnat.net (respectivement 66,50 € et 45,60 €). Votre mairie peut parfois vous le délivrer gratuitement.

* Voir article "Intempéries : êtes-vous suffisamment couvert ?", Auto Plus n° 1881.



N. SOLER

Conso Recherche de panne

"Est-il normal qu'on me facture la recherche de panne alors que j'ai accepté d'effectuer les réparations ?"

Albert M., 62152 Neufchâtel-Hardelot-Plage

Pascale Gétin. Il fut une époque où nous vous aurions répondu par un non catégorique. Mais les temps ont changé. La moindre prestation est payante (comme le plus petit boulon). La "recherche de panne", qui consiste à brancher une valise électronique sur la prise OBD de votre auto, est incontournable, même lorsque l'avarie semble évidente. Et que dire de son tarif qui est passé du simple au double ? Alors qu'il se situait naguère, selon le réseau, entre 60 et 150 €, il dépasse à présent souvent les 100 €, voire les 200 €, une somme désormais à régler, que vous effectuiez les réparations ou pas. Cela ne vous empêche pas, néanmoins, de la "négocier" avant d'engager la remise en état. On ne sait jamais !



FOTOLIA

Expertise Plaques d'immatriculation

"Mes plaques noires ont été considérées comme non conformes lors du contrôle technique, alors que la loi les autorise pour les véhicules de plus de 30 ans. Normal ?"

Sylvain S., par e-mail

Antoine Jacquot. Selon l'article 4 du décret paru au *Journal officiel* du 17 juillet 1996, les plaques à fond noir, dépourvues des identifiants territoriaux et européens, sont autorisées sur les véhicules mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1993*. Par dérogation, ceux de plus de 30 ans qui ont fait l'objet d'une immatriculation en tant que véhicule de collection le sont aussi (*lire encadré page ci-contre*). Mais le simple fait d'avoir plus de 30 ans ne donne pas droit à l'appellation officielle "collection". Entrent exclusivement dans cette catégorie les véhicules qui disposent d'une carte grise avec mention "véhicule de collection" (case Z.1). Si ça n'est pas le cas, le contrôleur considérera que vos plaques ne sont pas conformes, et notifiera sur le procès-verbal la défaillance 0.1.1.d.2, assortie d'une contre-visite. Une amende de 135 € est aussi possible en cas de contrôle de police.

* Date à laquelle les plaques minéralogiques sont passées de fond noir à fond blanc à l'avant, et à fond jaune à l'arrière (leur fond est blanc à l'avant et à l'arrière depuis 2009).



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



Les chroniques de
**Jean-Louis
Moncet**

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 6

Jochen RINDT



DPPI

Après l'accident mortel de Jochen Rindt à Monza en 1970, il restait encore deux Grands Prix à disputer. Mais Rindt avait pris une telle avance au classement mondial qu'aucun autre pilote ne put le dépasser. Il devint donc champion du monde à titre posthume. Un cas unique en F1 à ce jour.

Le 11 septembre 1970, dans la cathédrale de Graz, l'une des grandes villes d'Autriche, une foule immense assiste au départ de Jochen Rindt vers sa dernière demeure. Dans l'assistance recueillie, on reconnaît de nombreux pilotes, dont Joakim Bonnier, Pedro Rodriguez, Alan Rees, Tony Maggs, et ses amis Jackie et Helen Stewart. Colin Chapman, propriétaire et constructeur de Lotus et de son équipe de F1, est également présent. Rindt courait pour lui. Six jours auparavant, le samedi 5 septembre 1970, le vacarme des essais du Grand Prix d'Italie sur l'autodrome de Monza cesse brusquement. Dans un silence de plomb, le public et le paddock apprennent que Jochen Rindt vient de se tuer à l'entrée de la Parabolique. Rindt, alors largement en tête du championnat du monde, comptait cinq victoires en cette saison 1970: Monaco, Pays-Bas, France, Grande-Bretagne, Allemagne. A Monza, Jackie Stewart accepte de répondre à une interview. Au bout de quelques secondes, il éclate en sanglots et s'en va. Au sommet de sa gloire avant cet accident, Rindt apparaît comme un curieux garçon, dont la façon – appelons-la intransigente – de piloter et de se comporter dans le paddock suscite l'admiration et quelque-



DPPI

La Lotus 72 avec laquelle Rindt s'illustra : une machine résolument moderne. Notez la cascade d'ailerons arrière, la forme du nez dite "en coin" et les prises d'air de refroidissement des freins avant "in board".

fois la crainte de ses pairs. Il ne s'en laisse pas conter. De plus, avec sa femme Nina, ils forment un couple dont les magazines raffolent. Lui, pilote de Grands Prix, elle, mannequin, ravissante, élégante, fluide, "Femme de l'année" en quelque sorte pour faire référence au cinéma hollywoodien, et dont tous les photographes de F1 tombent amoureux.

Rindt a moins de 20 ans quand il fait les quatre cents coups avec un ami et compatriote nommé Helmut Marko, aujourd'hui éminence grise de l'équipe Red Bull F1. Des acrobaties d'adolescents au volant, des courses de voitures de tourisme dans les grands espaces autrichiens, non loin de Graz, où, à la suite de la mort de ses parents en Allemagne pendant la guerre, le jeune Jochen a été recueilli par ses grands-parents. Muni d'une rente confortable, le garçon vise plus haut dans le monde de la compétition. Il s'essaye d'abord à la Formule Junior – la F3 de l'époque –, puis accède à la

F2. Il peut s'acheter une Brabham car il en a les moyens, et Jack Brabham l'aidera discrètement à trouver sa place dans les épreuves britanniques. Il commence à se faire un nom en menant une double carrière : en F2 et en F1 de façon assidue à partir de 1965, et surtout en Endurance. Il a touché à tout dans ce domaine : Ferrari 250 LM en 1964, Porsche 904 en 1965, et de nouveau Fer-

rari 250 LM également en 1965. Avec un immense succès à la clé : les 24 Heures du Mans. Cette année-là, Ferrari et Ford se livrent un duel sans merci. L'auteur de ces lignes, étudiant, assiste à la course en tant que spectateur. A 23h, au bout de sept heures de course, les superbes GT40 ne figurent

“Un pilote ambitieux, sûr de lui en course comme dans la vie de tous les jours, acceptant difficilement l'autorité. Mais un homme d'honneur également.”

Jean-Louis Moncet

plus au classement tandis que les Ferrari s'émiettent. Personne n'avait fait attention à cette 250 LM, semi-privée, engagée par Luigi Chinetti, du North American Racing Team (NART), ami d'Enzo Ferrari et importateur de Ferrari aux Etats-Unis. La 250 LM avait été retardée en début de course. La rumeur,



E. ZURINI / DPPI

Jackie Stewart (à gauche) et Jochen Rindt se lièrent d'amitié. Jackie avait débuté de façon très modeste, comme apprenti mécanicien. Jochen, issu d'une famille aisée, avait les moyens de s'acheter des monoplaces pour commencer à courir.

invérifiable pour le pauvre spectateur que j'étais, disait que l'ordre avait été donné à l'équipage d'attaquer sans réserve. Ce que ne manquèrent pas de faire l'Américain Masten Gregory, 33 ans, et son jeune équipier de 23 ans, un nommé Jochen Rindt. Ce succès amena la lumière sur le pilote autrichien, autant que ses succès en F2. Car Jochen Rindt, avec sa Lotus 69, fut incontestablement "le roi de la F2" à l'époque où les pilotes de F1 couraient assidûment en F2 de façon à soutenir un vrai programme annuel. Rindt les dominait souvent.

Il projetait d'arrêter la compétition...

En F1, la progression du jeune Autrichien s'avère plus ardue. Ses succès en F2 et en Endurance lui permettent d'être perçu par l'équipe Cooper comme un brillant pilote d'avenir. Las, les Cooper amorcent leur pente descendante et, malgré quelques podiums en 1966 avec la Cooper-Maserati, Rindt ne pourra faire mieux qu'une 3^e place au championnat du monde. C'est un résultat très convaincant, mais l'Autrichien est, lui, déçu car il vise le sommet. En 1967, la situation se détériore et Rindt se classe 13^e dans la hiérarchie mondiale, ce qui lui apparaît tout à fait insatisfaisant au regard de ses objectifs. En effet, Rindt estime qu'il ne passera pas toute sa vie d'actif dans la course automobile. Il vise une position dans le commerce, souhaitant lancer des produits dérivés sous son nom, ouvrir des magasins et développer de multiples activités. Pour l'heure, il ne trouve pas, avec Cooper, la réussite escomptée : de fait, l'équipe et le pilote vont se séparer, chacun en claquant la porte au nez de l'autre. A cette époque déjà, le paddock de F1 considérait Rindt comme un personnage rugueux, s'exprimant sèchement dans un anglais approximatif, dicit Gérard "Jabby" Crombac, le rédacteur en chef fondateur de *Sport Auto*, qui m'a fait débiter en 1971 et avec lequel



DPPI

5 octobre 1969, Grand Prix des Etats-Unis, première victoire. Rindt, en pole position avec sa Lotus 49B, partage la première ligne de la grille avec Hulme (McLaren). Après une bataille avec Stewart, Rindt prit le large à 200 km/h de moyenne pour terminer à plus de 45 secondes devant Courage.



AFP

Les 24 Heures du Mans 1965. Un équipage victorieux inattendu : Jochen Rindt et Masten Gregory sur cette Ferrari 250 LM engagée par le NART (North American Racing Team), importateur de Ferrari aux Etats-Unis. La 250 LM était destinée aux seconds rôles, mais ni Rindt ni Gregory ne la ménagèrent pour pouvoir gagner.

je partageais un bureau. Il me raconta que Rindt lui avait, à l'époque, confié son désir d'arrêter la compétition. *"Si tu veux t'arrêter, fais-le tout de suite"*, lui avait répondu Jabby. Le 7 avril 1968, le grand Jim Clark se tua avec sa Lotus à Hockenheim, en Allemagne, dans une épreuve de F2, et, d'après Jabby Crombac, Colin Chapman se mit à la recherche d'un talent capable de le remplacer. Objectif très difficile tant Clark multipliait les qualités. A ce moment, Lotus comptait déjà dans ses rangs Graham Hill. Celui-ci avait conquis douze victoires en Grands Prix à la date de Monaco, en mai 1968, dont deux avec Lotus, et un titre mondial en 1962. Chapman estima cependant que Rindt, étant donné ses résultats, pouvait tenir un rôle dans son équipe. Rindt n'avait pas gagné le moindre Grand Prix, Chapman le plaça pourtant au même rang que Graham Hill.

Après la saison 1968 passée chez Brabham et deux podiums seulement en guise de succès, Rindt débuta donc chez Lotus en 1969. Dès le deuxième Grand Prix en Espagne, à Montjuïc, aux portes de Barcelone, il fut victime d'un grave accident. La F1 connaissait alors sa pleine période des ailerons extravagants. Au 9^e tour, celui de la Lotus 49B de Hill, trop fin, se plia en son centre et Hill tapa violemment dans le rail, sans toutefois se blesser. Rindt, lui, menait la course lorsque, au 20^e tour, son aileron connut le même sort. En sang, il fut évacué vers l'hôpital avec une fracture du crâne. Entre Chapman et le pilote autrichien, les relations se tendirent, d'autant que Rindt avait pris fait et cause contre les ailerons. Dans sa biographie du patron de Lotus, Crombac rapporte qu'en cette période *"quand Chapman voulait parler à Rindt, il me téléphonait, et lorsque je vou-*

lais parler à Rindt, c'était son manager et ami, Bernie Ecclestone, qui me répondait."

L'aventure de Rindt avec Lotus se poursuivit néanmoins l'année suivante, avec succès. Au volant de la Lotus 49C, puis de la 72C, toujours à moteur Cosworth, le pilote autrichien connut une saison exceptionnelle. Il accumula ses cinq victoires en six Grands Prix, et il comptait 45 points au championnat du monde devant Jack Brabham à seulement 25 points lorsque la F1 aborda le Grand Prix d'Italie à Monza. John Miles remplaçait Graham Hill, parti tenter sa chance avec Lotus dans l'équipe privée de Rob Walker. La querelle sur les ailerons recommença : fallait-il retirer les ailerons arrière pour obtenir une meilleure vitesse de pointe, essentielle à Monza ? Miles raconte : *"Juste avant la fin des essais, je me trouvais en piste avec Jochen, qui tournait sans ailerons... La voiture semblait difficile à maîtriser, particulièrement dans des endroits comme la courbe Ascari et Lesmo."* Elle zigzaguait.

Ce fut finalement un arbre de frein (in-board sur la Lotus 72) qui cassa. La Lotus tira tout droit vers l'extérieur de la Parabolique. Depuis l'accident de Piers Courage cette même année à Zandvoort (Pays-Bas), Jochen Rindt ne voulait plus attacher ses cuisses avec le harnais. Sous le choc, il glissa vers l'avant de la voiture et les brins supérieurs de son harnais le blessèrent mortellement à la gorge. Ainsi disparut le seul champion du monde à titre posthume de l'histoire de la F1. Dur, impitoyable, mais laissant ses proches dans une peine infinie. *"Il voulait être champion du monde, et il n'a pas vécu assez longtemps pour savoir qu'il l'est devenu"*, dira Nina Rindt. Et Jackie Stewart : *"C'était le seul homme pour lequel j'éprouvais du respect en tant que pilote... C'était un ami fidèle."* ■



Moteur : V6 tout alu, injection électronique
Cylindrée : 2849 cm³
Puissance : 130 ch DIN
Vitesse maxi : 200 km/h
Production : 8583 exemplaires (1981-1982)
Cote actuelle : de 60 000 à 70 000 €

Un look original et puissamment démonstratif pour ce coupé hors catégorie, qui est propulsé par un six cylindres en position arrière. Vous serez conquis par sa ligne et ses portes papillon. Mais déçu par ses performances timides et son caractère mécanique éteint.



IL Y A 44 ANS, DELOREAN LANCE LA **DMC-12**

Ovni intercontinental, tendance bizarre

Une carrosserie en inox brossé sans peinture, des portes papillon, un moteur en position arrière, tout dans cette américaine surprend ! Cerise sur le gâteau, elle a été la star du film *Retour vers le futur*.

Le film de science-fiction a évidemment beaucoup contribué à sa notoriété. Mais ses origines ne manquent pas de piment non plus. L'initiative vient d'un homme, John DeLorean. Ancien vice-président de General Motors et auteur de la première muscle car américaine, il veut concevoir et produire un coupé totalement hors norme, surtout au pays du gigantisme automobile et du conservatisme technique : un coupé à châssis-poutre, habillé d'acier inoxydable brossé et doté de voluptueuses portes papillon. Un projet qu'il va réaliser avec l'ingénieur anglais Colin Chapman, créateur des Lotus, et le designer italien surdoué Giorgetto Giugiaro. Au début, les ingénieurs envisagent un moteur rotatif, qui serait fourni par Citroën et gavé par un turbo. Dément ! Sagement, ils se rabattent sur une mécanique classique. Mais le compartiment moteur



Un des charmes du modèle, c'est l'effet de surprise qu'il provoque à l'ouverture des portières. Et cette DMC-12 est quand même moins chère qu'une Mercedes 300 SL Papillon, qui cote autour de 1,5 million...

est étroit. Ils optent donc pour un V6 peu encombrant et complètement inattendu sur une américaine : le six cylindres français PRV, vu chez Peugeot, Renault et Volvo. Oui, celui des 604 et R25 !

Surtout pour les yeux...

Evidemment, avec six cylindres dans le dos et une auto à deux places qui culmine à seulement 1,14 m du sol, vous vous attendez à une bête de circuit, en tout cas un engin bourré de caractère qui va vous décoiffer à chaque accélération. Oubliez tout ! Catalysé, le 2,8 l n'offre que 130 ch du genre timide, qui n'ont rien de pur-sang fougueux. Les

chronos attestent un tempérament placide, et le V6 se montre avare en agrément. Son seul atout : disposer d'un couple bienfaisant dès les bas régimes, ce qui lui donne une certaine souplesse. Il peut être servi par une boîte mécanique à cinq rapports de bon aloi, ou par une automatique nettement plus ennuyeuse et à trois rapports seulement. Chose rarissime sur une américaine, la boîte auto. n'a été retenue que par une minorité de clients, à peine un tiers. Grâce à une mise au point sérieuse, le comportement routier s'avère équilibré et précis. La direction non assistée est directe et assez nette, mais le rayon de braquage exécrable



PHOTOS: C. MARTIN

Spectaculaire extérieurement, l'auto est peu démonstrative à l'intérieur: la planche de bord plate affiche un dessin banal. Les sièges et le volant, peu inspirés, ne vont pas vous donner de frisson d'extase.



Par réalisme technique et financier, DeLorean choisit un V6 existant: celui de Peugeot, Renault et Volvo. Sur le papier, sa construction tout alu et son injection électronique le rendent séduisant. Hélas, son agrément reste faible. Dans cette version américaine, le catalyseur lui rogne les ailes.



UNIVERSAL/COLL. CHRISTOPHE/AFP

Sorti en 1985, le film *Retour vers le futur* montre une DeLorean bardée d'appendices étranges, censés assurer les voyages dans le temps. Des escapades rendues possibles par l'acier inoxydable de sa carrosserie... qui permet une dispersion plus efficace des flux du champ temporel.

1981, cette année-là



RENAULT

Sortie du film *Viens chez moi, j'habite chez une copine*, avec Michel Blanc, Bernard Giraudeau, Thérèse Liotard et Anémone. Après avoir impressionné le monde avec sa Formule 1 à V6 suralimentée, Renault transpose le turbo dans sa gamme grand public: la R18 sort en version turbo 110 ch. En fin d'année, la R5 Alpine turbo, aussi dotée de 110 ch, est annoncée. Ça déménage!

fait pester dans les manœuvres. Le freinage à quatre disques se révèle bon. A bord, déception. L'ambiance ne respire ni la gaîté, ni la qualité. Comme si l'imagination qui avait présidé au style extérieur s'était brusquement échappée de l'esprit des concepteurs... Ce coupé devait être fabriqué à 35 000 unités par an. Mais ce fut un échec. La production, démarrée le 11 janvier 1981, s'arrêta en avril 1982, après moins de 9 000 exemplaires. La notoriété de l'auto sera posthume! Grâce à la trilogie *Retour vers le futur*. Depuis dix ans, l'engouement s'est accru et les tarifs s'élèvent maintenant à des altitudes... inattendues.



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:** première rencontre entre le Citroën C5 Aircross et le Dacia Bigster, son plus grand rival.
- **Dossier essais:** Audi/BMW/Mercedes, 3 matches pour savoir qui est le meilleur des premium allemands.
- **Occasion:** les LLD et LOA se développent aussi pour la seconde main. Profitez des meilleures offres!

En kiosque le vendredi 6 juin



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

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

Rédaction

Directeur de la rédaction

Mathieu Chevalier

Rédacteur en chef

Nicolas Bernard

Assistante de la rédaction

Karine Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints

Actualité: François Tarrain (5200)

Essais: Stéphane Dupré

Technique: Stéphane Julien

Directeur artistique

Cédric Niel (5781)

Secrétaire générale de la rédaction

Laurence Combes

Chefs de service

Occasion, coaches: Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo: Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique: Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique: René Demarets

Rédaction: Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Sarboraria

Essais

Rédaction: David Bouillaux (5582),

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

Coordination: Christophe Alba (5164)

Mesures: Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage: Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Cruyppenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique: Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers:

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coaches

Chef de rubrique: Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{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 Haïtaïan

Editeur: Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing: Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice: Catherine Grimaud

Chef de groupe: Davina Champaigne

Chef de produit: Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion: Philippe Merrien

Responsable des ventes: Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale: Elodie Bretaudeau Fontelles (5634)

Directeur commercial pôle automobile: Franck Graisset

Directrice commerciale adjointe pôle automobile:

Anne Buré-Emmel (2921)

Planning: Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic: Laurie Bennevent

Marchés directs

Directrice de publicité: Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chef de fabrication: Didier Biron

Finance manager

Editeur: Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

Siège social: 40, avenue Aristide-Briand,

92220 Bagneux

Co-gérants

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

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: 1029 K 85544 -

Dépôt légal: mai 2025

Tarif d'abonnement légal: 133,99 €

Affichage environnemental

Origine du papier: Belgique

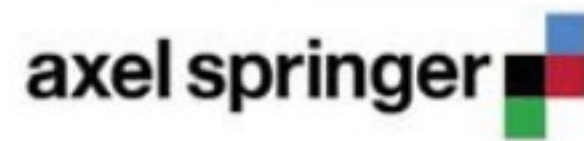
Taux de fibres recyclées: 100 %

Certification: PEFC

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



Président: REWorld MEDIA SA



Président Axel Springer France: Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail: formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

Guide d'achat *Le prix des voitures neuves*

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

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

Le barème

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

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

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

ALFA ROMEO				
Junior (nouveau)				
1.2 Ibrida 136	29 500	0	3%	FHEV
1.2 Ibrida 136 Techno	32 000	0	0%	FHEV
Elettrica 156	38 500	-3 000	6%	Elec
Elettrica 156 Techno	41 000	-3 000	6%	Elec
Elettrica 280 Veloce	46 900	-3 000	6%	Elec
Tonale				
1.5 Ibrida 160 Sprint	44 000	+360	5%	FHEV
1.5 Ibrida 160 Veloce	49 500	+360	3%	FHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Sprint Q4	53 300	+750	6%	FHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Veloce Q4	58 800	0	6%	FHEV
1.6 Mjet 1130 Sprint	42 500	+1 372	5%	D
Giulia				
2.0T 280 Sprint Q4	58 100	+24 291	5%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	50 600	+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	55 900	+3 170	2%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 800	+6 854	2%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66 300	+6 854	5%	D
ALPINE				
A290 (nouvelle)				
180 GT	38 700	-3 000	0%	Elec
180 GT Premium	41 900	-3 000	0%	Elec
220 GT Performance	41 700	-3 000	0%	Elec
220 GTS	44 700	-3 000	0%	Elec
220 Première Edition	46 200	-3 000	0%	Elec
A110				
A110	65 000	+3 784	1%	E
A110 GTS	79 500	nc	nc	E
A110 R 70	122 500	nc	nc	E
ASTON MARTIN				
Vantage	199 700	+70 000	nc	E
Vantage Roadster	210 800	+70 000	nc	E
DB12 Coupé	236 000	+70 000	nc	E
DB12 Volante	252 100	+70 000	nc	E
DBX 707	252 100	+70 000	nc	E
Vanquish	399 300	+70 000	nc	E
Valhalla	988 300	+70 000	nc	E
AUDI				
A1 Sportback				
25 TFSI Design	27 750	+310	4%	E
30 TFSI Design	28 750	+330	4%	E
30 TFSI S line	31 450	+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

Q2				
30 TFSI Design	34 800	+898	8%	E
35 TFSI Design	36 850	+1 172	8%	E
35 TFSI S line	39 250	+1 172	5%	E
SQ2	58 750	+64 456	11%	E
30 TDI Design	36 750	+540	8%	D
35 TDI S line S tronic	43 900	+1 386	5%	D
35 TDI S line Plus S tronic	46 850	+1 386	5%	D
A3 Sportback				
30 TFSI Design	34 800	+400	6%	E
35 TFSI Design	36 550	+400	12%	E
30 TFSI S line	41 730	+240	12%	E
35 TFSI Hybride S line	40 850	+400	12%	E
35 TFSI S line	43 030	+230	12%	E
35 TFSI Hybride S line	63 000	+67 567	0%	E
RS 3	75 600	+60 000	0%	E
40 TFSI e Design	47 900	0	0%	FHEV
40 TFSI e S line	51 850	0	0%	FHEV
45 TFSI e S line	55 900	0	0%	FHEV
35 TDI Design	40 800	+400	6%	D
35 TDI S line	45 550	+400	12%	D
A3 Allstreet				
35 TFSI Design	37 800	+650	3%	E
35 TFSI Avus	42 250	+650	6%	E
35 TFSI Hybride Avus	44 250	+280	6%	E
40 TFSI e Avus	54 250	0	5%	FHEV
35 TDI Design	42 500	+650	3%	D
A3 Berlina				
30 TFSI Design	35 165	+280	5%	E
30 TFSI S line	40 115	+280	8%	E
30 TFSI Hybride S line	42 295	+190	8%	E
35 TFSI S line	41 415	+310	8%	E
35 TFSI S line	43 695	+190	8%	E
35 TFSI Hybride S line	63 655	+46 090	0%	E
S3	77 000	+60 000	0%	E
RS 3	41 105	+330	5%	D
35 TDI Design	46 115	+330	8%	D
35 TDI S line	48 115	+330	8%	D
Q3				
35 TFSI Design	40 800	+2 918	10%	E
35 TDI Design	45 790	+2 451	10%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	55 550	+11 031	5%	D
Q3 Sportback				
35 TFSI Design	43 390	+3 119	5%	E
35 TDI Design	48 290	+2 599	5%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	58 050	+13 153	6%	D
Q4 e-Tron				
45	46 990	-3 000	5%	Elec
55 S line Quattro	70 450	0	5%	Elec
Q4 Sportback e-Tron				
45	46 990	-3 000	5%	Elec
55 S line Quattro	72 450	0	4%	Elec
A5 (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	45 500	+4 819	0%	E
2.0 TFSI 150 S line	54 670	+4 819	4%	E

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	218 126	+14 150	nc	FHEV
Continental GT V8	226 982	+70 000	0%	E
Continental GT S	253 650	+70 000	nc	E
Continental GT Speed	262 454	+70 000	nc	E
Continental GT Mulliner W12	320 168	+70 000	nc	E
Continental GTC	249 681	+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	382 185	+70 000	nc	E
Bentayga V8	208 638	+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	7%	E
120 M Sport Design	40 250	+230	7%	E
120 M Sport	42 400	+230	9%	E
123 M Sport xDrive	48 400	+948	9%	E
M135 xDrive	57 250	+19 108	13%	E
120d	41 550	0	9%	D
120d M Sport Design	42 850	0	7%	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	49 350	+400	5%	E
M35i xDrive	62 900	+21 219	0%	E
xDrive25e	55 950	+550	6%	FHEV
xDrive25e xLine	58 350	+550	6%	FHEV
xDrive30e xLine	61 350	+600	6%	FHEV
xDrive30e M Sport	62 600	+600	6%	FHEV
sDrive18d	46 400	+650	8%	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	11%	Elec
xDrive30	57 200	0	11%	Elec
xDrive30 xLine	59 600	0	23%	Elec
X2 (nouveau)				
sDrive20i	47 700	+850	10%	E
M35i xDrive	64 950	+24 080	0%	E
sDrive18d	46 400	+1 568	10%	D
sDrive20d	50 600	+1 290	10%	D
sDrive20d M Sport	54 500	+1 290	7%	D
iX2 (nouveau)				
eDrive20	46 950	-3 000	11%	Elec
xDrive30	59 200	0	11%	Elec
xDrive30 M Sport	63 200	0	12%	Elec
Série 2 Active Tourer				
218i	38 890	+1 504	5%	E
220i	40 890	+400	5%	E
220i Luxury	42 900	+400	2%	E
225e xDrive	50 800	+250	11%	FHEV
225e xDrive Luxury	52 850	+250	11%	FHEV
218d	41 350	+330	5%	D
220d	43 450	+150	5%	D

	Prix en €	Bonus ^(*) ou malus	Remise possible	Energie
220d Luxury	45500	+150	2%	D
Série 2 Coupé (nouveau)				
220i	50850	+2205	5%	E
230i	54250	+3119	5%	E
M240i xDrive	66650	+47640	5%	E
M2	64750	+70000	0%	E
220d	53550	+1000	5%	D
Série 2 Gran Coupé (nouvelle)				
220	42450	+190	5%	E
220 M Sport Design	43750	+190	5%	E
M235i xDrive	60750	+14825	5%	E
220d	45050	0	5%	D
220d M Sport Design	46350	0	5%	D
Série 3 (nouvelle)				
318i	46750	+2205	4%	E
318i M Sport	63100	+2205	9%	E
320i M Sport xDrive	57550	+3784	9%	E
M340i xDrive	72550	+27552	0%	E
M3 Competition M xDrive	120050	+70000	0%	E
330e	61450	0	11%	PHEV
330e M Sport	64450	0	11%	PHEV
318d	50750	+450	4%	D
318d M Sport	55100	+450	9%	D
320d M Sport xDrive	60600	+1472	9%	D
M340d xDrive	72550	+7105	0%	D
Série 3 Touring (nouvelle)				
318i	50850	+3331	6%	E
318i M Sport	54400	+3331	11%	E
M340i xDrive	73650	+39807	0%	E
M3 Competition M xDrive	122250	+70000	0%	E
M3 CS	165500	nc	nc	E
330e	62750	+250	3%	PHEV
330e M Sport	65600	+250	3%	PHEV
318d	52050	+1198	6%	D
318d M Sport	56400	+1198	11%	D
320d M Sport xDrive	61900	+2629	11%	D
M340d xDrive	73650	+9176	0%	D
Série 4 Coupé (nouvelle)				
420i	54250	+1901	1%	E
M440i xDrive	70550	+22794	1%	E
M4 Competition M xDrive	121050	+70001	1%	E
M4 CS	162050	+70000	1%	E
420d xDrive	69750	+2433	1%	D
M440d xDrive	70550	+9004	1%	D
Série 4 Gran Coupé (nouvelle)				
420i	54200	+4069	4%	E
420i M Sport	58350	+4069	6%	E
M440i xDrive	76000	+55412	4%	E
420d xDrive	59700	+5411	4%	D
420d M Sport xDrive	63850	+5411	6%	D
430d M Sport xDrive	70650	+2321	6%	D
Série 4 Cabriolet (nouvelle)				
420i	61750	+5202	6%	E
M440i xDrive	83550	+42657	2%	E
M4 Competition M xDrive	127750	+70000	2%	E
420d	64750	+3824	6%	D
M440d xDrive	83550	+17567	2%	D
i4 (nouvelle)				
eDrive35	57600	0	0%	Electric
eDrive35 M Sport	61700	0	0%	Electric
eDrive40 M Sport	68100	0	0%	Electric
M50	78650	0	0%	Electric
Z4				
eDrive20i	55550	+6126	6%	E
M40i	70950	+31024	2%	E
X3 (nouveau)				
20i xDrive	63950	+8643	0%	E
20i xDrive M Sport	67700	+8643	1%	E
M50i xDrive M Sport	89950	+33177	1%	E
30e xDrive	71950	+4300	3%	PHEV
30e xDrive M Sport	75000	+4300	3%	PHEV
20d xDrive	64950	+8584	0%	D
20d xDrive M Sport	68700	+8584	1%	D
iX3				
iX3 Inspiring	74200	0	0%	Electric
iX3 Impressive	82300	0	19%	Electric
X4				
M Competition	119200	+70000	7%	E
xDrive20d xLine	62500	+8343	4%	D
xDrive30d xLine	69300	+20075	4%	D
xDrive30d M Sport	76100	+20075	7%	D
M40d	83900	+48343	7%	D
Série 5				
520i	62650	+1790	4%	E
530e	71650	+2075	0%	PHEV
550e xDrive	83650	+6400	0%	PHEV
550e M Sport xDrive	86750	+6600	0%	PHEV
M5	159050	+14300	1%	PHEV
520d	65150	+2568	4%	D
540d xDrive	76150	+7152	4%	D
540d M Sport xDrive	80500	+7152	9%	D
Série 5 Touring				
520i	64350	+2922	9%	E
520i M Sport	68700	+2922	0%	E
530e	73150	+2975	4%	PHEV
530e M Sport	77500	+2975	4%	PHEV
550e M Sport xDrive	82250	+5750	4%	PHEV
M5	162050	+15500	nc	PHEV
520d	66650	+4029	9%	D
540d xDrive	77650	+9818	9%	D
540d M Sport xDrive	82000	+9818	0%	D
i5				
eDrive40	76250	0	7%	Electric
M60i xDrive	107550	0	16%	Electric
i5 Touring				
eDrive40	77700	0	10%	Electric
M60i xDrive	109000	0	6%	Electric
Série 8 Coupé				
840d xDrive	116850	+29591	2%	D
Série 8 Gran Coupé				
840d xDrive	113650	+40185	0%	D
Série 8 Cabriolet				
840d xDrive	124650	+41085	0%	D
X5				
xDrive50e xLine	105150	+11600	8%	PHEV
xDrive30d xLine	90050	+60501	1%	D
iX (nouvel)				
xDrive45	88600	0	nc	Electric
xDrive45 M Sport	94200	0	nc	Electric
xDrive60 M Sport	112000	0	nc	Electric
M70i xDrive	136800	0	nc	Electric
XM				
50e	136900	+19850	9%	PHEV
V8 4.4	179500	+22550	9%	PHEV
Label Red	205000	+22850	1%	PHEV
Série 7				
750e xDrive	133350	+12650	9%	PHEV
M760e xDrive	156700	+14750	7%	PHEV
740d xDrive	121200	+18365	1%	D
i7				
eDrive50	128550	0	13%	Electric
xDrive60	151650	0	13%	Electric
xDrive60 M Sport	156800	0	17%	Electric
M70i xDrive	192200	0	1%	Electric
X7				
xDrive40d	111550	+70000	6%	D
xDrive40d M Sport	116500	+70000	6%	D
BYD				
Atto 2 (nouveau)				
Active	29990	0	nc	Electric
Dolphin				
204 Comfort	33990	0	4%	Electric
Atto 3 (nouveau)				
Comfort	36990	0	nc	Electric

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Eco-G 140 Expression	28500	nc	0%	GPL
1.2 Eco-G 140 Extreme	28300	nc	0%	GPL
1.2 Eco-G 140 Journey	28300	nc	0%	GPL

DS AUTOMOBILES

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
DS 3				
1.2 Hybride 145 Pallas	36180	0	4%	FHEV
1.2 Hybride 145 Etoile - Cuir Nappa	38660	0	4%	FHEV
1.2 Hybride 145 Etoile	39200	0	nc	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42300	-3000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	43000	-3000	nc	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
DS 4				
1.2 Hybride 145 Pallas	41000	+125	15%	FHEV
1.2 Hybride 145 Etoile - Alcantara	45300	+125	15%	FHEV
1.2 Hybride 145 Etoile - Cuir Nappa	47800	+125	15%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Alcantara	61000	0	10%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Cuir Nappa	63500	0	10%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	40450	+1172	26%	D
1.5 BlueHDi 130 Etoile - Alcantara	44760	+1172	17%	D

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58510	0	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Edition France	59510	nc	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas AWD	65010	nc	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Edition France AWD	65710	nc	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70200	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	76060	+850	11%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	61260	+2205	28%	D
1.5 BlueHDi 130 Edition France	61950	nc	nc	D

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
N°8 (nouveau)				
FWD 230 Pallas	59200	0	0%	Elec
FWD 230 Etoile	66480	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Pallas	63500	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Etoile	70900	0	0%	Elec
AWD Long Range 350 Etoile	74600	0	0%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
FERRARI				
Roma	240524	+70000	nc	E
12Cilindri	387751	+70000	nc	E
12Cilindri Spider	427058	+70000	nc	E
296 GTB	315977	+2049	nc	FHEV
296 GTS	423514	+2726	nc	FHEV
SF90 Stradale	770000	+18588	nc	FHEV
SF90 Spider	485714	+4818	nc	FHEV
F80	3600000	+70000	nc	FHEV
Purosangue	384229	+70000	nc	E

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
FIAT				
Panda Classic				
1.0 70 BSG Hybrid City	15900	+50	7%	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	16300	+125	7%	E
500e				
23,8 kWh (RED)	30400	-3000	12%	Elec
23,8 kWh La Prima	34400	-3000	7%	Elec
42 kWh La Prima	37900	-3000	7%	Elec
42 kWh GiorgioArmani Collector's Edition	41500	-3000	11%	Elec
Abarth	38900	-3000	9%	Elec
Abarth Pack	38900	-3000	9%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
500e 3+1				
23,8 kWh (RED)	32400	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	35900	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	39900	-3000	7%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
500e Cabriolet				
23,8 kWh (RED)	33800	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	37300	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	41300	-3000	7%	Elec
Abarth Pack	42300	-3000	12%	Elec
Abarth Turismo	44300	-3000	5%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Grande Panda (nouvelle)				
1.2 Hybrid Turbo 110 Pop	16900	nc	nc	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 Icoñe	20900	nc	nc	FHEV
Electrique 113 (RED)	24900	-3000	8%	Elec
Electrique 113 La Prima	27900	-3000	8%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
600				
1.2 Hybrid Turbo 110	25200	0	4%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 La Prima	30200	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 145 La Prima	31700	0	9%	FHEV
e (RED)	35900	-3000	13%	Elec
Abarth Turismo	44900	-3000	9%	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	46900	0	8%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Tipo (nouvelle)				
1.6 Multijet 130	16900	+260	0%	D
1.6 Multijet 130 City	16900	+260	0%	D

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	+230	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+400	14%	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	31690	+400	15%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	36200	+1 074	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33990	-3000	4%	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-3000	4%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	+210	13%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34260	+230	13%	E
ST	40200	+40468	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	+650	13%	D

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	+260	8%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34260	+310	8%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	+898	8%	D

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32050	+260	5%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	+280	5%	E
ST	41400	+40468	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	+818	5%	D

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32050	+310	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+983	9%	D

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+540	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	+590	12%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	+590	12%	FHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Titanium	39490	0	10%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexiFuel ST-Line X	44490	0	10%	E85

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Explorer				
Standard Range 170 Style	39990	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	46990	-3000	9%	Elec
Extended Range 340 SelectAWD	53990	0	9%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Capri (nouvelle)				
Standard Range 170 Style	42490	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	49400	0	9%	Elec
Extended Range 340 SelectAWD	56400	0	9%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+70000	0%	E
Dark Horse	71300	+70000	0%	E

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+70000	0%	E

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	52990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	16%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58990	0	16%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	16%	Elec
GT	81990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+2370	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+540	8%	D

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
HONDA				
eHEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar				
eHEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V (nouveau)				
eHEV Executive	34590	nc	nc	FHEV

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
eHEV Advance	37340	nc	nc	FHEV
e:Ny1				
Advance	47700	0	28%	Elec
Civic				
eHEV Executive	37720	0	7%	FHEV
eHEV Sport	39020	+50	7%	FHEV
Type R	67220	+48 901	7%	E
Type R S	65800	+45 990	7%	E
ZR-V				
eHEV Sport	45950	+650	4%	FHEV
CR-V				
eHEV Executive	49980	+3213	4%	FHEV
PHEV Advance Tech	58150	+1880	2%	FHEV

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
HYUNDAI				
i10				
1.0 63 Eco Intuitive	18400	0	9%	E
1.0 63 Intuitive BVR	19300	+190	9%	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

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
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

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
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

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Initia	23000	+150	5%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24800	+150	4%	E
Kona				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	28100	+400	6%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	30450	+400	11%	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	33300	+1629	11%	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	36450	+1629	6%	E
Hybrid 129 Intuitive	34350	0	0%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36700	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	36850	-3000	7%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3000	7%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3000	7%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
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

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Ioniq 5				
170 Intuitive	44800	0	6%	Elec
229 Intuitive	46800	0	6%	Elec
229 Creative	52400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	62800	0	5%	Elec
N	78000	0	0%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Tucson				
Hybrid 215 Initia	37550	+900	14%	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39450	+900	15%	FHEV
Plug-in 253 Creative	47200	+250	8%	FHEV
Plug-in 253 Executive	53200	+250	8%	FHEV

Ioniq 6				
229	52400	0	7%	Elec
325 HTac	65400	0	7%	Elec

MINI (suite)	Prix en €	Bonus ^(*) ou malus	Remise possible	Energie
Cooper S Classic	33450	+1761	3%	E
Cooper S Favoured	34530	+1761	2%	E
Cabrio (nouveau)				
Cooper C Classic	33450	+2544	0%	E
Cooper S Classic	36900	+2726	0%	E
Cooper S Favoured	38020	+2726	0%	E
John Cooper Works	44850	+4279	0%	E
Aceman (nouveau)				
E Essential	33550	0	0%	Elec
E Classic	36000	0	0%	Elec
SE Classic	40590	0	0%	Elec
SE Favoured	42180	0	0%	Elec
SE JCW	43370	0	0%	Elec
eJCW	45450	0	0%	Elec

Countryman				
Cooper C Essential	37400	nc	nc	E
Cooper C Classic	38450	nc	nc	E
Cooper S Classic All4	43550	nc	nc	E
Cooper S Favoured All4	44910	nc	nc	E
John Cooper Works	63050	+26302	nc	E
Cooper D Essential	40200	nc	nc	D
Cooper D Classic	41250	nc	nc	D
Cooper E Essential	39150	-2000	nc	Elec
Cooper E Classic	40200	-2000	nc	Elec
Cooper SE Classic All4	45200	-2000	nc	Elec
Cooper SE Favoured All4	46590	-2000	nc	Elec

MITSUBISHI				
Space Star				
1.2 Mivec 71 Inform	16490	0	14%	E
Colt (nouvelle)				
1.0 MPI 67 Invite	18990	+170	9%	E
1.0 MPI-T 91 Intense	23190	+170	10%	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	35990	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 Intense	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	9%	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta	33200	0	9%	FHEV
Qashqai (nouveau)				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	34700	+1761	5%	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	36900	+2049	11%	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	40000	+1901	11%	E
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	43200	+1901	5%	E
e-Power 190 Tekna	45000	+800	12%	FHEV
e-Power 190 N-Design	45400	+800	12%	FHEV
Ariya				
63 kWh 218 Engage	39300	0	7%	Elec
63 kWh 218 Advance	41800	0	10%	Elec
87 kWh 242 Advance	46300	0	10%	Elec
87 kWh 242 Evolve	52800	0	8%	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55900	0	8%	Elec
Nismo	59300	0	11%	Elec
X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43900	+2360	11%	FHEV
e-4orce 213 Acenta	46100	+4874	11%	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48300	+4986	12%	FHEV

OPEL				
Corsa				
1.2 Turbo 100 GS	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 Hybrid 145 GS	36100	0	26%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	44050	0	20%	FHEV
GSe	49150	0	7%	FHEV
1.5 Diesel 130 Edition Auto.	33550	nc	nc	D
1.5 Diesel 130 GS Auto.	37000	nc	10%	D
Electric 156 Edition	38990	-4000	12%	Elec
Electric 156 GS	40990	-4000	12%	Elec
Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo 130 GS	33950	+540	6%	E
1.2 Turbo Hybride 145 GS	37250	0	8%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	45200	0	6%	FHEV
1.5 Diesel 130 GS Auto.	38150	+450	6%	D
Electric 156 Edition	40140	-3000	13%	Elec
Electric 156 GS	42140	-3000	13%	Elec

Grandland (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	37000	+1010	5%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	40400	+1010	4%	FHEV
Hybride Rechargeable 195 GS	46990	+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				
Electric Elegance	36850	-3000	7%	Elec
PEUGEOT				
208				
1.2 Turbo 100 Style	21150	+150	12%	E
1.2 Turbo 100 Allure	23050	+150	17%	E
1.2 Hybrid 110 Style	23550	0	11%	FHEV
1.2 Hybrid 110 Allure	25450	0	11%	FHEV
1.2 Hybrid 110 GT	27350	0	11%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	28250	0	11%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	28150	0	11%	FHEV
Electric 136 Style	28000	-3000	14%	Elec
Electric 136 Allure	36100	-3000	14%	Elec
Electric 136 GT	38000	-3000	14%	Elec
Electric 156 Allure	37400	-3000	14%	Elec
Electric 156 GT	38300	-3000	14%	Elec

2008				
1.2 Turbo 100 Style	27500	+400	16%	E
1.2 Turbo 100 Allure	29100	+400	19%	E
1.2 Hybrid 145 Style	31400	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	33000	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	34400	0	10%	FHEV
Electric 156 Style	38000	-3000	11%	Elec
Electric 156 Allure	40000	-3000	11%	Elec
Electric 156 GT	41700	-3000	11%	Elec
308				
1.2 Hybrid 145 Style	32250	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	34100	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	36700	0	6%	FHEV

PHEV 180 Allure	42820	0	19%	FHEV
PHEV 180 GT	45620	0	19%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Style	34720	+400	10%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure	36570	+400	26%	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	46820	0	11%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Style	36720	+450	11%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure	37570	+450	24%	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	12%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	43490	+260	14%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	43490	+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	50200	0	7%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	52100	0	7%	FHEV
Peugeot Sport Engineered	70550	+660	7%	FHEV
508 SW				
Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	9%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	53400	0	9%	FHEV
Peugeot Sport Engineered	71950	+920	8%	FHEV
5008				
1.2 Hybrid 145 Allure	40990	+790	4%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	45490	+790	10%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	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	162600	+70000	0%	E
911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	131700	+70000	0%	E
Carrera T	145100	+70000	0%	E
Carrera S	157300	+70000	nc	E
Carrera GTS	174900	+70000	0%	E
911 Targa (nouvelle)				
4 GTS	197400	+70000	nc	E
911 Cabriolet (nouvelle)				
Carrera	145900	+70000	nc	E
Carrera T	159300	+70000	nc	E
Carrera S	171500	+70000	nc	E
Carrera GTS	189100	+70000	nc	E

Taycan (nouvelle)				
Propulsion	105011	0	0%	Elec
4S	124296	0	0%	Elec
GTS	167787	0	nc	Elec
Turbo	179880	0	0%	Elec
Turbo S	218207	0	0%	Elec
Turbo GT	246538	0	0%	Elec

Taycan Sport Turismo (nouvelle)				
Propulsion	106027	0	0%	Elec
4S	125300	0	0%	Elec
GTS	183834	0	0%	Elec
Turbo	180550	0	0%	Elec
Turbo S	216197	0	0%	Elec

Taycan Cross Turismo (nouvelle)				
4	117450	0	0%	Elec
4S	130088	0	0%	Elec
Turbo	181045	0	0%	Elec
Turbo S	216992	0	0%	Elec

Panamera				
2.9	109728	+70000	0%	E
GTS	167787	+70000	0%	E
4 E-Hybrid	125300	+8150	0%	FHEV
4S E-Hybrid	140040	+8900	0%	FHEV
Turbo E-Hybrid	200434	+12050	0%	FHEV
Turbo S E-Hybrid	232387	+12200	0%	FHEV

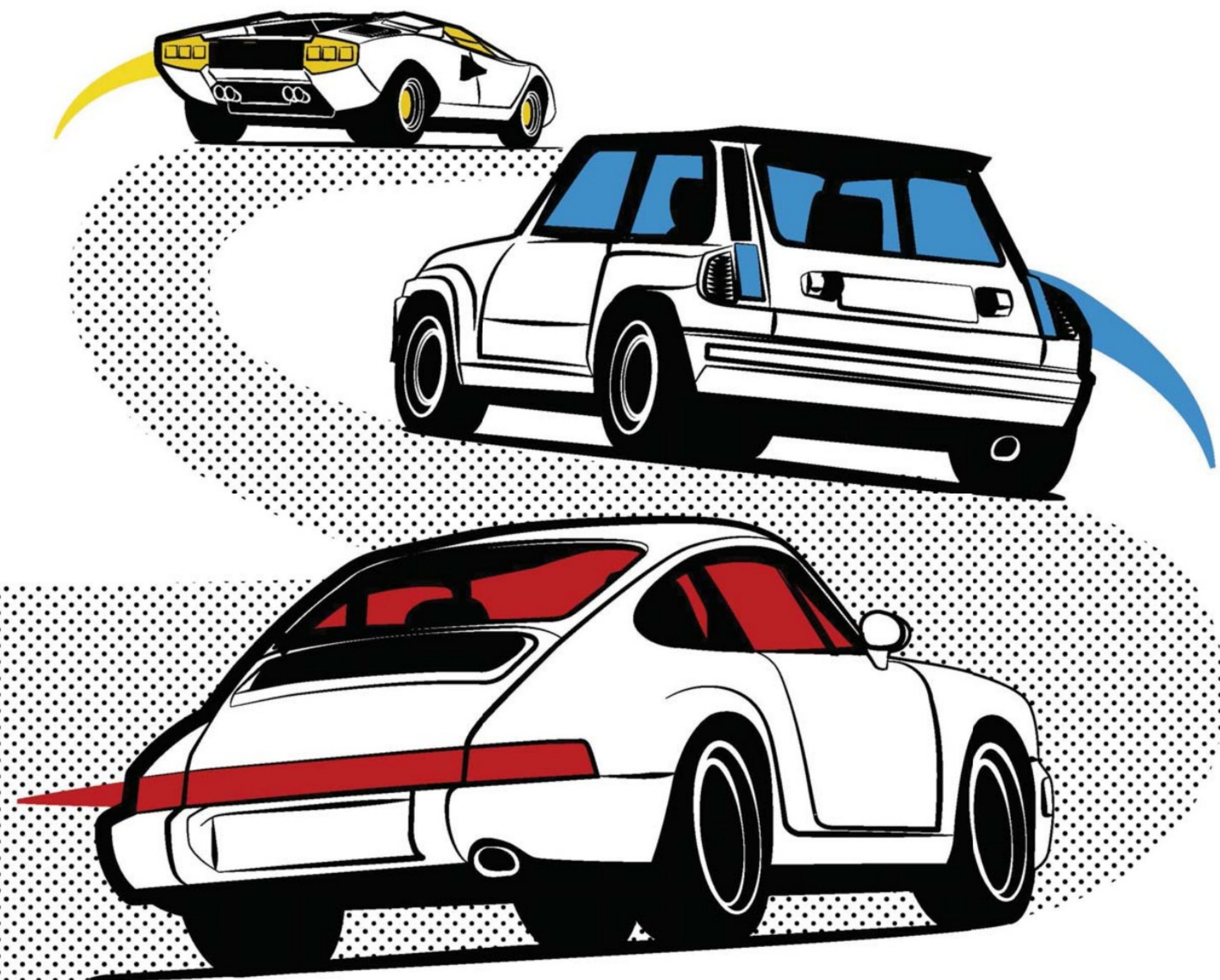
4 GTS	197 400	+70 000	nc	E
911 Cabriolet (nouvelle)				
Carrera	145 900	+70 000	nc	E
Carrera T	159 300	+70 000	nc	E

2ÈME ÉDITION

TRACKDAY

LES CIRCUITS DE VENDÉE
LE 20 JUIN 2025

Auto Plus **Young timers** & **OSRAM**



JOURNÉE OPEN UNIQUEMENT SUR INSCRIPTION

Réservez dès maintenant votre journée de roulage 160 euros TTC

billetweb.fr/autoplustrackday2





PEUGEOT GAMME ÉLECTRIQUE



SATISFAIT OU ÉCHANGÉ⁽¹⁾

3 MOIS POUR ADOPTER L'ÉLECTRIQUE OU CHANGER POUR UNE HYBRIDE.

A 0g CO₂/km



(1) Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande jusqu'au 15/07/25 d'un véhicule neuf électrique en Location avec Option d'Achat (LOA) ou Location Longue durée (LLD), livrée au plus tard le 31/07/25, auprès du réseau Peugeot participant, et sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR, loueur et SA au capital de 138.517.008 €, RCS Versailles n° 317 425 981, ORIAS 07004921 (www.orias.fr), 43 Rue JP Timbaud 78300 POISSY. Un échange est possible si le client demande à changer pour un véhicule thermique ou hybride, dans un délai de 90 jours ou 3 000 km à compter de la livraison (au 1er des 2 termes atteint), soumis à l'acceptation de la LOA ou LLD de ce 2nd véhicule par CREDIPAR. (2) Allure Care : 2 ans de garantie constructeur et jusqu'à 6 ans de garantie additionnelle Allure Care offerte, activée à chaque entretien prévu au plan d'entretien effectué dans le réseau Peugeot participant, valable jusqu'à l'entretien suivant dans la double limite de 8 ans et 160 000 km. Conditions sur Peugeot.fr

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer