SEPM TOP ventes

Auto Plus

N° 1919 - Vendredi 13 juin 2025



Evénement

2,5 milliards d'euros
L'indécent jackpot des radars ! P. 6

SPÉCIAL SUV

Stars de l'occasion

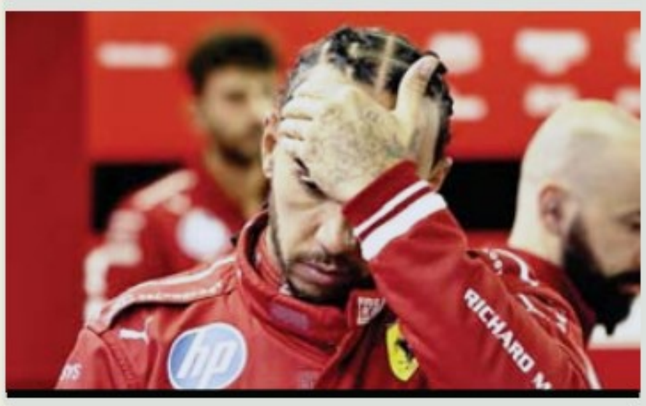


Les bonnes versions...
et celles à éviter P. 50



Formule 1 P. 64

Hamilton/Ferrari
Du rêve à la (dure) réalité



Test lecteurs P. 44

Vos avis sur la Renault Clio hybride restylée



Exclusif P. 59

La listes 2025 des Garages Confiance

L 14629 - 1919 - F: 2,50 €

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

Dossier P. 26

12 modèles incontournables à l'essai

LABO Auto Plus LABO



Nouveautés P. 18

L'offensive Toyota



6 crossovers dévoilés

Panoramique P. 34



S5 EV
La nouvelle pépite de MG ?

Match P. 38



Renault 4
Encore plus aboutie que la R5 !

generation
renault

portes ouvertes 12-16 juin[1]

RENAULT 4
E-TECH ELECTRIQUE

borne de recharge offerte[2]

assemblée en France
jusqu'à 409 km d'autonomie[3]
dossier passager avant rabattable
volume de coffre de 420 L à 1405 L[4]
seuil de chargement bas et large
Google intégré[5] & plus de 100 applications

profiter
de l'offre

(1) ouverture exceptionnelle le 15/06/25. (2) borne Mobilize powerbox verso de 990€ ht, hors installation, pour achat R4 neuve si souscription forfait borne + installation. offre à particuliers **du 1er au 30/06/25.** borne non substituable par une autre contrepartie, ni par borne équivalente. offre à particuliers résidant en maison individuelle. forfait borne avec installation de Mobilize power solutions. voir renault.fr. (3) autonomie réelle suivant conditions roulage (type de route, de conduite et conditions météorologiques)/source interne Renault 2025, en cycle wltp. (4) avec banquette arrière rabattue. mesure en litres liquides ; 1149 dm^3 en norme VDA. (5) Google, Google Play, Google Maps, Waze sont des marques déposées de Google LLC. **consommations min/max (kwh/100 km)*: 14,7/15,6. émissions co_2 (g/km)*: 0 à l'usage, hors pièces d'usure. *selon norme wltp.**

renault.fr

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



On a souvent tendance à se tromper sur le prix d'une Volkswagen.

T-Cross



*T-Cross VW Edition 1.0 TSI 95 ch BVM5 en Location Longue Durée 37 mois, 30 000 km maximum. 1er loyer de 4 000 € suivi de 36 loyers de 139 €. Offre valable **du 01/06/2025 au 30/06/2025 et immatriculation avant le 31/07/2025** dans le réseau participant en France métropolitaine. Dans la limite des stocks disponibles.

Modèle présenté : T-Cross R-Line avec jantes 18" en option. Location Longue Durée pour 30 000 km maximum, 1er loyer de 4 000 € suivi de 36 loyers de 309€. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande **entre le 01/06/2025 et le 30/06/2025 et immatriculation avant le 31/07/2025** dans la limite des stocks disponibles, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank Gmbh – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 8 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle.

Cycles mixtes du T-Cross R-Line (l/100 km) WLTP : 5,9. Rejets de CO_2 (g/km) WLTP : 135. Valeurs au 01/01/2024, susceptibles d'évolution.
Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Sommaire

Numéro 1919 – Semaine du 13 au 19 juin 2025

ACTU

6 **L'événement** Business des radars, des PV et des FPS : qui perd gagne !
8 **Le courrier**
10 **Les vérifs** de la semaine
12 **Les news**
16 **La photo** de la semaine
18 **Les nouveautés** Toyota passe à l'offensive : 6 modèles en approche
22 **Les voitures** de la semaine : la nouvelle Audi A6 berline et la Fiat Grande Panda 4x4

ESSAIS

25 **Le labo**
26 **Dossier** Spécial SUV : nouveaux modèles, les meilleurs choix
34 **Panoramique** Le MGS5 EV de 231 ch
38 **Match** La nouvelle Renault 4 E-Tech affronte la R5 E-Tech
42 **Essai** Le Lynk & Co 08 de 345 ch
44 **Test lecteurs** La Renault Clio restylée
46 **On a tout essayé !** La Bentley Continental GT hybride rechargeable de 782 ch

GUIDE PRATIQUE

48 **Les coachs Auto Plus** Six chargeurs USB allume-cigare à l'essai
50 **Acheter une voiture d'occasion** Stars des ventes : les bonnes versions et celles à éviter
53 **Ça vous est arrivé**
54 **Les stars de l'occasion** Un BMW X2 à moins de 20 000 €
56 **Le coin des experts** Bien voyager avec son animal de compagnie

MAGAZINE

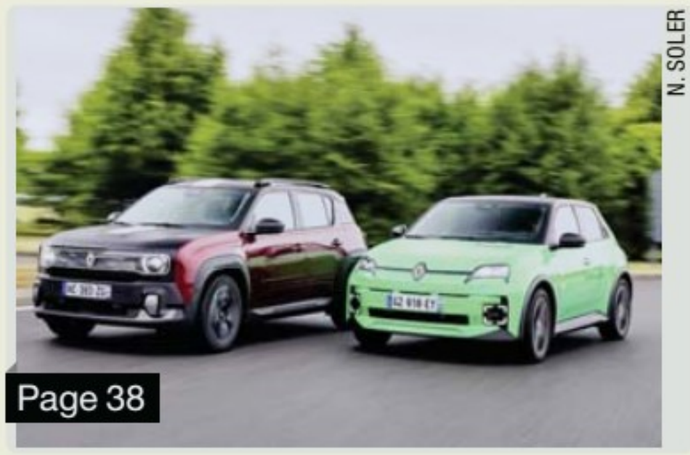
64 **Dossier** La liste 2025 des Garages Confiance d'*Auto Plus*
64 **Le sport** F1 : Hamilton, le coup de blues
66 **Auto Plus Classiques** Le NSU Spider Wankel (1964)
68 **Le prix des voitures neuves**



CETADI PROD/TOYOTA



A. SAUNIER



N. SOLER



Y. LEFEBVRE

Trait d'humeur

La fin annoncée des ZFE produit déjà des effets concrets…



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.

Une partie de la diffusion est vendue en pack avec Auto Plus Classiques.
Ce numéro comporte un encart Suzuki broché en central sur la totalité de la diffusion kiosque et abonnés.

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Tout va très bien, madame la marquise

Plus on décourage les automobilistes de rouler… moins ils roulent. Voilà comment on pourrait résumer le premier rapport de l'Apur sur l'impact des nouvelles règles imposées aux utilisateurs du périphérique parisien. Pour rappel (ou information pour les non-Franciliens), il est question d'évaluer les effets de la limitation à 50 km/h (depuis sept mois) et de la voie réservée au covoiturage, affectueusement appelée VR2+ (depuis deux mois).

Réfrénons notre impatience à découvrir les conclusions de cette étude pour préciser, en préambule, ce qu'est l'Apur. Il s'agit de l'Atelier parisien d'urbanisme, une association à but non lucratif financée à 70 % par la mairie de Paris et présidé par Christophe Najdovski, adjoint à la maire de Paris en charge de la végétalisation, de l'espace public, des espaces verts, de la biodiversité et de la condition animale. Maintenant que nous sommes sûrs de l'indépendance de cette instance, penchons-nous sur les résultats…

Globalement, la mise en place de ces mesures est un éclatant succès. En sept mois, le trafic horaire moyen s'est contracté de 3 %. Bien, même si la baisse est entamée de longue date : le ruban parisien a perdu 17 % de ses utilisateurs entre 2004 et 2023. La vitesse moyenne, elle, a reculé de 18 % la nuit (50,7 km/h) et de 7 % le jour (34,9 km/h), ce qui paraît plutôt logique étant donné que le passage de 70 à 50 km/h signifie une baisse de… 29 %. Autre point dont beaucoup d'automobilistes franciliens ne se sont pas encore rendu compte : les embouteillages ont drastiquement diminué (23 %) depuis la mise en place de la VR2+. On apprend même qu'ils ont chuté de 46 % sur la voie de covoiturage (- 15 % sur les autres) lorsqu'elle est active : on s'en serait doutés, vu que presque personne n'a le droit de l'emprunter ! Moins de trafic, une vitesse plus faible, cela entraîne – et on ne peut que s'en réjouir – moins d'accidents (- 16 % sur sept mois) et moins de nuisances sonores. Nous sommes même prêts à parier que réduire la vitesse autorisée de 50 à 20 km/h permettrait encore d'améliorer ce bilan ! Comme doubler, voire tripler la VR2+…

Seul hic officiel, la pollution (dioxyde d'azote NO_2 et particules PM10) a augmenté depuis la mise en place de la voie de covoiturage. Mais les auteurs du rapport d'avancer le facteur climatique comme explication à cette contre-performance. Ouf, l'espace d'un instant, on a eu peur qu'une décision de la mairie de Paris puisse ne pas être totalement parfaite.

Mathieu

L'événement de la semaine **Par Pascal Charles**

BUSINESS DES RADARS, DES

QUI PERD G

Ce qui a déraillé

4 753 radars : un record pour rien

A fin 2024, jamais le parc des radars n'a été aussi consistant, dépassant le seuil des 4 750 appareils automatisés. Cela représente 92 dispositifs fixes ou mobiles de plus en un an, soit moins que les 131 supplémentaires en 2023. Le nombre de tourelles a atteint son plafond avec 252 unités de plus (135 appareils contrôlant la vitesse et 117 les feux rouges), alors que celui des voitures radars et des redoutables radars autonomes (dits aussi "de chantier") a – provisoirement – diminué respectivement de 54 et 48 unités !

Tant de flashs dans le vide

Les radars ont crépité 20,9 millions de fois, soit 3,75 millions de moins qu'en 2023 (- 15,2 %) ! Un bilan 20 % en dessous des prévisions, qui anticipaient un record avec 26,2 millions de flashs. Deux grandes raisons à ce plantage…

• **Les actes de malveillance** sur fond de crise agricole n'ont pas cessé tout au long de l'année. Principales cibles : les tourelles et les radars autonomes, en général seulement aveuglés par des bâches ou des pneus, ou bien retournés. Mais il a souvent fallu attendre de longues semaines avant leur remise en service. Conséquences chiffrées : le taux de disponibilité du parc (période effective de fonctionnement) est retombé en moyenne à 85,8 %, loin des 93 % prévus.

• **Les radars autonomes "abandonnés" à leur sort.** Le changement du prestataire chargé de leur maintenance et de leurs déplacements s'est révélé laborieux. Même si le nouvel élu (le duo Fayat/Ineo) assurait déjà l'entretien des radars fixes, il lui a fallu de longues semaines pour être opérationnel partout, plombant le bilan des radars autonomes, d'habitude de loin les plus efficaces (8 % du parc en 2023 mais un quart des flashs à eux seuls).



REPORTERAUTO PLUS

Que de millions envolés

• **Gros coup de mou sur l'édition des avis de contravention (ACO).** Seuls 14,1 millions d'avis issus des radars ont été envoyés, soit 2,7 millions de moins qu'en 2023 (- 16 %), et carrément 3,6 millions en dessous des prévisions ! Car aux dispositifs HS s'est ajouté un élément inattendu…

• **Un ratio flashs/ACO en baisse.** Le taux de conversion atteint 73,6 % pour les véhicules immatriculés en France (inférieur à l'objectif de 75 %) et 69,9 % pour les pays de l'Union. Parmi les causes ? Trop de photos floues ! Bercy signale en effet que le taux d'images inexploitables fournies par les radars tourelles s'est encore dégradé de 3 points par rapport à 2023.

• **Conséquence : des recettes en berne.** Elles atteignent 658 millions d'euros (M€), soit 111 millions de moins qu'anticipé. A toutes fins utiles, rappelons que l'Etat n'est pas lésé par le vandalisme, car sa part de recettes est fixe. Le grand perdant est l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), qui n'a donc perçu que 122 M€ sur les 233 escomptés.

Ces autres chiffres qui causent

76,6 km/h, la vitesse moyenne sur route, en baisse de 1 km/h : 74,69 km/h sur le réseau limité à 80 km/h et 81,7 km/h sur celui à 90.

48 % de petits excès de vitesse (moins de 5 km/h). Ouf, cette part n'a pas explosé avec la fin du retrait d'un point de permis.

9 millions de "lettres 48" en moins ! Il s'agit des courriers annonçant un retrait de points. Son volume a plongé, passant de 22,77 millions en 2023 à 13,6 millions.

5,6 millions d'avis de contravention électroniques (3,5 millions en 2023) grâce à la mise en place du recueil des adresses e-mail (47 % issues du SIV et 34 % via les déclarations).

71,9 % des amendes radars payées (32 % au stade des AFM), seulement 53,7 % des PV électroniques. 80 % par télépaiement et encore 12 % par chèque.

PV ET DES FPS

AGNE !

C'était prévisible : les radars ont moins cartonné en 2024, victimes, entre autres, de la colère paysanne. Malgré tout, la manne faramineuse générée par les PV est restée à un niveau record, selon deux rapports de Bercy et de la Cour des comptes. Retour chiffré sur une année tout en contraste…

Ce qui a cartonné

Le bonus des PV électroniques et AFM

Au piètre bilan des radars s'ajoute celui des PV dressés par les forces de l'ordre tant nationales que municipales, émis sur-le-champ ou sournoisement via les caméras.

• **Les agents moins suractifs.** Les policiers et gendarmes (disposant de 111 674 terminaux NEO) ainsi que les agents municipaux des 4 800 communes recourant au PV électronique ont permis de dresser 11,7 millions de contraventions selon la Cour des comptes, soit - 10 %.

• **Des millions tombés du ciel.** Bizarrement, les bilans rendus publics cumulent l'argent généré par les PV électroniques et celui des amendes forfaitaires majorées (AFM), dont la somme a pulvérisé les pronostics : 1,412 milliard d'euros encaissés au lieu des 1,195 escomptés, soit un bonus de 217 M€! Sachant que le nombre de PV électroniques a diminué, les AFM auraient-elles rapporté deux fois plus qu'en 2023 ? Pas de détail, hélas. Peut-être qu'une partie de la différence provient des amendes forfaitaires délictuelles (AFD), dont le nombre a bondi de 30 % pour dépasser les 465 000 [1]. A 750 € la contravention pour défaut d'assurance, dont 500 € pour l'Etat, ça chiffre vite.

• **Un tiers pour la dette nationale.** Sur les 2 milliards d'euros de recettes des radars et PV, la part filant dans le puits sans fond de la dette a atteint 715 millions d'euros. Quel gâchis.



G. BONNEFONT / IP3 PRESS / MAXPPP

Les sulfateuses à FPS font un malheur



G. BONNAUD / SUD OUEST / MAXPPP

La Cour des comptes et Bercy ne divulguent pas le montant de la manne des forfaits de post-stationnement, puisque ces sommes ne transitent pas par les caisses de l'Etat, filant directement dans celles des collectivités. Cependant, l'Antai [2] assure le traitement et l'envoi des FPS de 99 % des collectivités pratiquant le stationnement payant (642 villes). Verdict : 16,3 millions de FPS émis l'an dernier, soit 20 % de plus en un an, grâce notamment au nombre croissant de villes recourant aux scan-cars (65 selon notre décompte).

2,5 milliards d'euros de recettes !

• **Au cumul, plus de 42,56 millions de prunes ont été émises en 2024,** en léger recul de 2,7 %. Dans le détail : 14,1 millions d'amendes radars (- 16 %), 11,7 millions de PV électroniques (- 10 %), 465 000 amendes forfaitaires délictuelles (+ 30,2 %), 16,3 millions d'avis de paiement de forfaits de post-stationnement (+ 19,7 %).

• **Le bilan des FPS devrait tourner autour de 420 M€,** en ajoutant au jugé *(voir chapitre ci-dessus)* 20 % aux 340 millions d'euros de 2023.

• **L'addition de toutes les prunes approcherait alors les 2,5 milliards d'euros…**

38 240 € de maintenance pour chaque voiture radar (dont le carburant), contre 2 700 € pour les vieux mobiles embarqués (qui sont sous-utilisés). Forte inflation pour l'entretien des vieux dispositifs : + 25 % pour les radars classiques (7 053 € chaque), + 13 % pour les autonomes (9 340 € chaque) hors vandalisme.

Bilan

Accalmie avant le tour de vis

Après une année 2024 stable (mais record), le pire est à venir avec le doublement en cours du nombre de radars autonomes, le transfert au privé (entamé le 1er mai) des voitures radars dans la zone Sud (soit 31 départements supplémentaires concernés), entre 3 000 et 5 000 radars urbains multifonctions installés par les maires entre 2026 et 2029. A ce rythme, le cap des 50 millions de prunes par an sera vite atteint !

1. La liste des AFD n'en finit pas de s'allonger, au point que les infractions routières sont probablement désormais minoritaires.
2. Agence nationale de traitement automatisé des infractions.

Le courrier des lecteurs

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



F. SCHEIBER / HANS LUCAS / AFP

FIN DES ZFE : QUID DES PASTILLES CRIT'AIR ?

Vote de la suppression des zones à faibles émissions

Les vignettes Crit'Air à la trappe ?

Les députés ont voté pour abroger les ZFE et, puisqu'on pourra circuler partout, je n'ai plus besoin d'avoir de certificat de qualité air (Crit'Air), n'est-ce pas ?

Marc N., Le Thillay (95)

Saïda Djerrada. Pas si vite ! Si le glas semble bel et bien avoir sonné pour les quelques zones à faibles émissions en vigueur, il reste néanmoins plusieurs étapes parlementaires avant leur suppression définitive. En effet, le 28 mai dernier, une majorité de députés de divers bords a adopté un article du projet de loi sur la simplification de la vie économique qui comprend cette mesure. Ils doivent cependant se pencher encore sur des centaines d'autres amendements avant de voter l'ensemble du projet de loi. Une fois adopté, le texte doit être examiné par le Sénat, puis le Conseil constitutionnel aura la possibilité de le censurer… Ainsi, concernant la vignette Crit'Air, même si son caractère obligatoire est lié au respect des conditions de circulation dans les ZFE, elle reste nécessaire en cas de pic de pollution, lorsque le préfet impose une restriction de circulation temporaire, basée sur ce "certificat qualité de l'air". En outre, l'après-ZFE n'a pas encore été évoqué. En l'état actuel, vous risquez donc toujours une amende de 68 € (minorée à 45 €) si roulez sans la pastille.

Vidange de boîte (pas) automatique ?

J'ai une Peugeot 308 GT line, 1.2 PureTech 130, qui affiche 100000 km au compteur. J'aimerais avoir votre avis : souhaitant faire une vidange de la boîte automatique (EAT 8), j'ai demandé un devis à mon garagiste Peugeot, mais celui-ci m'a dit que ce n'était pas obligatoire à ce kilométrage.

Michel Thedy, Villefranche-sur-Saône (69)

Pierre-Louis Champeaux. Même si votre mécano vous dit que ce n'est pas obligatoire à cette échéance, l'huile de la boîte se dégradant avec le temps et l'usage, elle perd ses propriétés. Il est donc conseillé d'effectuer une vidange tous les 80000 à 100000 km sur une boîte hydraulique classique. L'entretien régulier est essentiel pour préserver la santé de votre transmission et éviter des pannes impliquant des réparations qui peuvent atteindre des milliers d'euros *(voir n° 1884)*. Si votre garagiste se montre frileux à l'idée de procéder à la vidange, mieux vaut se tourner vers un pro des boîtes auto.



FOTOLIA

La réglementation GSR2 a truffé nos voitures de nombreuses aides à la conduite, ce qui a entraîné l'augmentation de leur prix. Mais à quoi cela sert-il, puisque tous les constructeurs ont ajouté un dispositif permettant de les déconnecter rapidement ? Il faut soit les supprimer soit interdire leur désactivation !

Didier A.-M., par e-mail

Permis de conduire senior

J'ai subi un AVC il y a trois ans, sans séquelles, et j'ai été autorisé à reprendre le volant pour deux ans. Lors de ma visite pour le renouvellement l'an dernier, une commission spéciale n'a prolongé mon autorisation que d'un an. Existe-t-il une loi qui limite cette durée en raison de mon âge, 83 ans ?

Daniel M., Meuse

Saïda Djerrada. L'Union européenne a récemment établi des règles concernant le renouvellement du permis de conduire *(voir n° 1913, p. 12)*, mais chaque État membre va être libre de définir ses propres conditions. En France, il n'existe pas de loi qui lie le renouvellement du permis à un âge spécifique. Quant aux personnes atteintes d'une affection* susceptible de compromettre la sécurité, elles doivent passer devant un médecin agréé ou une commission médicale pour obtenir leur permis ou le renouveler, et ce quel que soit leur âge. Dans le cas d'un accident vasculaire cérébral, il est possible de reprendre le volant après un bilan spécialisé, et en général, l'autorisation est bien octroyée pour une durée d'un an.



SHUTTERSTOCK

**Arrêté du 28 mars 2022 fixant la liste des affections concernées : Tinyurl.com/385ajva6*

"Jeep" Wallyscar

Pouvez-vous m'en dire plus sur cette voiture que j'ai photographiée lors d'un séjour en Tunisie. Est-elle commercialisée en Europe ?

Jean-Yves Gognet, Lillebonne 76170

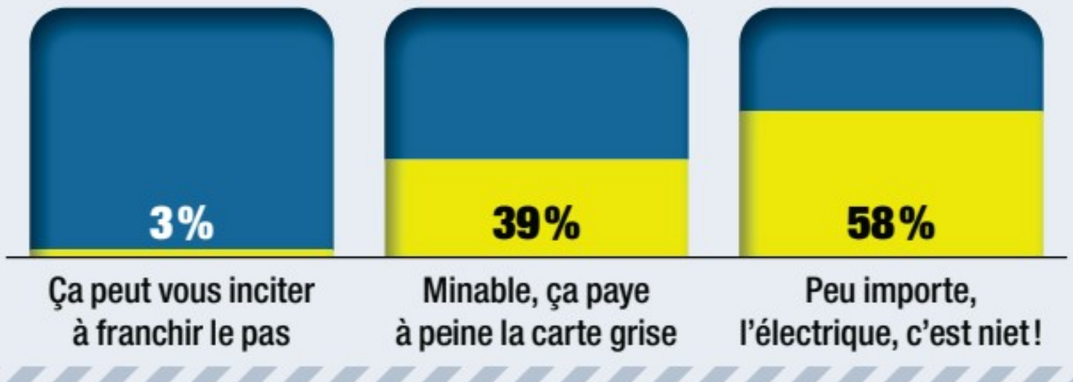
Julien Sarboraria. Le modèle que vous avez croisé, baptisé Iris, est un petit SUV (940 kg, 3,90 m de long) de la marque Wallyscar, un jeune constructeur tunisien fondé par deux frères en 2006. A l'instar de plusieurs de leurs opus (Dallas, Izis), l'Iris – vendu entre (l'équivalent de) 8000 à 20000 € selon les options – fait penser à une mini-Jeep Willys. Sous le capot de ce modèle à deux portes, qui offre quatre places, se trouve un trois cylindres 1.2 VTi atmosphérique de 82 ch fabriqué par… Peugeot. Mais les normes d'homologation européennes étant trop contraignantes, ce véhicule n'a, pour l'heure, pas vocation à traverser la Méditerranée.



JEAN-YVES GOGNET

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Jusqu'à 350 € de prime supplémentaire (cumulable avec le bonus) pour l'achat d'une voiture électrique neuve :



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

Suppression des ZFE :
- Top, les automobilistes circuleront librement.
- C'est une erreur, ça va aggraver la pollution.
- Indifférent, cela ne change rien pour moi.

Nouveau Puma Gen-E®

Le félin passe à l'électrique

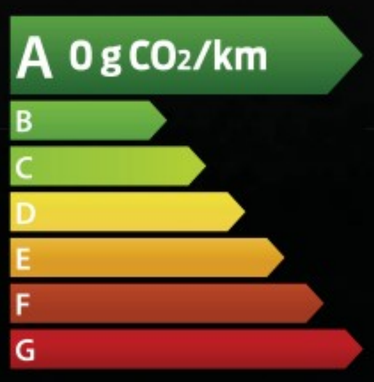
À partir de

189€ /mois*

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

Portes ouvertes les 14 et 15 juin

Ford



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. **1er 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€**
Ouverture selon autorisation.
Ford France - 1 rue du 1er mai, Immeuble Axe Seine, 92000 Nanterre. SIREN 425 127 362 RCS Nanterre.

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

Les vérifs de la semaine



Par Saïda Djerrada

CAMÉRA CACHÉE



Voiture sans permis Mobilize Duo : on a mis les vendeurs à l'épreuve

LA MISSION DE NOTRE ESPION Malgré le flop du Twizy, le groupe Renault est de retour sur le marché du quadricycle électrique via sa filiale Mobilize. Avec son atypique Duo (sièges en tandem), le constructeur veut rivaliser avec la Citroën Ami et la Fiat Topolino. Accueil, essai, remise… les commerciaux sont-ils convaincants ?

Rendez-vous par téléphone



Avec deux concessions nous avons fait chou blanc : dans l'une, l'unique modèle a été vendu, et l'autre indique *"un problème technique"*. Outch. La troisième est la bonne : *"C'est bien la Duo 45*, sans permis que vous voulez essayer ?"* Nous confirmons. 48 h plus tard, nous voilà sur place.



"Elle est fun et la configuration en tandem (deux places l'une derrière l'autre) lui permet de mieux se faufiler en ville que l'Ami."

Le vendeur amorce la présentation : *"Recharge complète sur une prise maison en 5 h 30, bridée à 45 km/h, autonomie de 160 km…"* Puis il nous invite à nous installer : *"La place arrière est étroite, mieux vaut y accéder par le côté droit"*. En effet, c'est étriqué. C'est parti pour un tour ? Eh bien non !



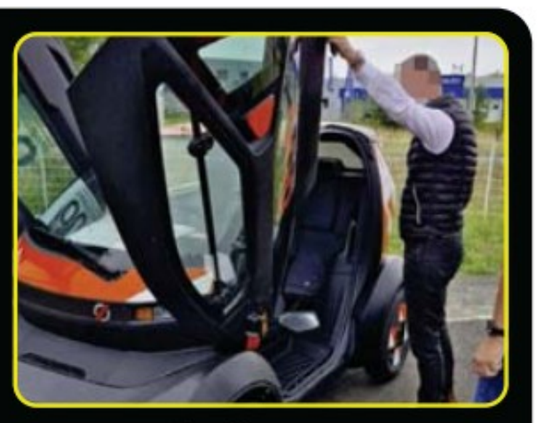
"Désolé, on a prêté le modèle dédié à l'essai à une autre concession. On n'a pas eu le temps de vous prévenir." Sympa. Il informe tout de même sur son offre : une location longue durée de 3 ans, 30 000 km à 158 €/mois, sans apport (prime CEE de 240 € comprise). Et 0 € de remise. Chérot.

Essai réservé en ligne



Ici, la visite est calée directement en ligne avec un créneau disponible sous 72 h. Le jour J, dans une concession Renault avec un emplacement réservé à Mobilize, le commercial nous accueille. *"Vous avez de la chance, on n'en a qu'une qu'on prête parfois"*. Puis il nous fait le tour du véhicule.

"Ce n'est pas vraiment une voiture, c'est plus un scooter à quatre roues, fermé qui protège mieux vos enfants."



Il nous montre ensuite comment la démarrer avant de récupérer notre permis pour nous laisser l'essayer seul. *"Profitez-en pour rouler en centre-ville"*. Au retour, après une balade de 20 mn, notre homme évoque la concurrence : *"L'Ami ou la Topolino c'est 75 km d'autonomie, la Duo c'est 160 km !"*

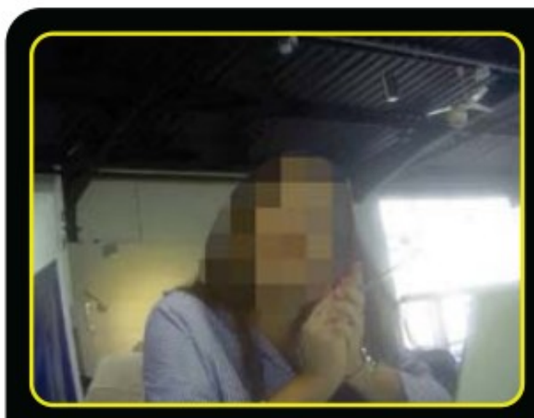


On s'installe au bureau, place aux chiffres. Au comptant, la Duo revient à 11 040 €, incluant une prise Type 2 (pour borne de recharge) à 200 €, un kit pack couleur gris (stickers !) à 600 € et des frais… superflus de 250 €. Ou en LLD sur 3 ans et 22 500 km à 159 €/mois. Ni prime CEE, ni rabais.

Visite à l'improviste

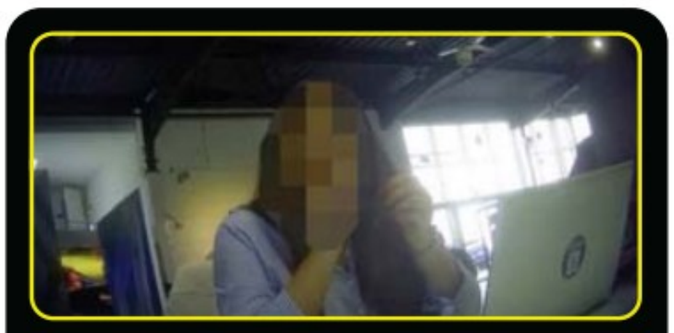


Nous nous invitons au débotté dans cet établissement Renault/Mobilize, où trône le quadricycle. Nous abordons une vendeuse : *"On l'a uniquement en expo et, pour être honnête, je ne pense pas qu'on va en recevoir pour les essais."* Raté pour le tour. Elle propose néanmoins de la présenter.



"La Duo est plus étroite qu'une Ami ou une Topolino, c'est plus simple pour circuler dans les grandes villes."

"Vous avez connu le Twizy ? C'est une version nettement améliorée de ce véhicule". Et de poursuivre : *"Les places ont toujours cette disposition particulière qui permet de mieux se faufiler et se garer en agglomération."* Tiens, elle évoque le même argument que son confrère.



Elle aussi avance l'avantage de l'autonomie sur les concurrentes avant d'admettre : *"Pour l'instant, je n'en ai pas encore vendu"*. Enfin, elle nous laisse sa carte et nous propose de la rappeler seulement *"si l'on est vraiment intéressé"*. Pour voir, car *"une autre concession pourrait la prêter"*.

PHOTOS : DR

Accueil	✗	Remise	✗
Essai	✗	Conseil	✗

Rodage en cours… Vendre une voiturette électrique difficile à essayer, à partir de 2 000 euros de plus que l'Ami, leader du marché, sans possibilité de rabais et avec une disposition des sièges atypique n'est pas une mince affaire. Néanmoins nos vendeurs ont bien assimilé le "discours" pour défier la concurrence, en mettant l'accent sur l'autonomie et la manœuvrabilité.

**La Duo 45 bridée à 45 km/h est la version "sans permis", la Duo 80 bridée à 80 km/h nécessite un permis.*

ŠKODA

Saviez-vous qu'un colibri était capable d'extraire
le nectar d'une fleur en quelques secondes ?



NOUVEAU ŠKODA ELROQ
RECHARGE RAPIDE DE 10 À 80 % EN 28 MINUTES*

À partir de

339 €/mois(1)

LLD 37 mois / apport de 0 € après bonus écologique
majoré de 2 000 € déduit. Éligible à la prime CEE.(2)

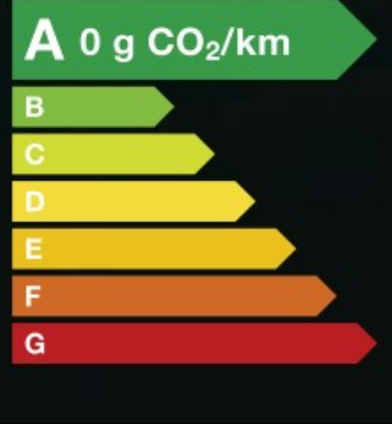
Découvrez-le dès maintenant en concession ou sur skoda.fr

Modèle présenté : Elroq 85 Plus avec options à 521 € par mois, remise Škoda de 4 845 €, remise CEE déduite, aux mêmes conditions.

Offre valable du 01/06/2025 au 30/06/2025. *Sur borne de recharge DC sur Elroq 85. **(1) Elroq 50 City en Location Longue Durée 30 000 km max, 1er loyer majoré jusqu'à 2 339 € ramené à 339 €** lorsque les Distributeurs acceptent l'avance du Bonus Écologique (conditions d'éligibilité sur economie.gouv.fr) suivi de 36 loyers de 339 €, remise Škoda de 5 095 €, prime CEE déduite. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GmbH – RCS Pontoise : 451 618 904. (2) Éligible à la prime CEE, détails sur skoda.fr/skoda-iv/certificats-economies-energie

Gamme Elroq : WLTP min/max – Consommation (kWh/100km) : 15,2-17,2. Rejets de CO_2 (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.



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

Les news de la semaine



PUMSD83

RALENTISSEURS NON CONFORMES

Malgré la non-conformité d'une large majorité des quelque 450 000 dos-d'âne et autres ralentisseurs qui émaillent le territoire, ils ne sont pas près d'être détruits !

Illégaux… mais épargnés

Le Conseil d'Etat a implicitement admis que la plupart des "gendarmes couchés" ne respectent pas les normes, tout en rejetant leur destruction. Une décision ambivalente qui encourage les associations à poursuivre leur lutte pour les faire disparaître.

Dangereux, polluants, générateurs de nuisances sonores, non conformes… les divers arguments des associations Pour une Mobilité Sereine et Durable (PUMSD) et La ligue de défense des conducteurs (LDC), qui se battent pour supprimer les ralentisseurs de nos routes, n'ont pas fait mouche auprès de la plus haute juridiction administrative.

Le Conseil d'Etat vient ainsi de rejeter leur recours, déposé en juillet 2024, qui demandait la destruction de la totalité des ouvrages qu'elles jugent illégaux. En effet, pour implanter un ralentisseur, les collectivités sont censées s'appuyer sur le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 qui encadre strictement les conditions d'installation de ce type de dispositifs. Ceux-ci, notamment, peuvent uniquement prendre place sur un axe à 30 km/h, à plus de 25 mètres d'un pont et à plus de 40 mètres d'un virage, sont interdits sur les routes où circulent plus de 3000 véhicules par jour en moyenne ou une ligne régulière de transport en commun. De surcroît, la norme Afnor NF P 98-300, qui régit leur taille et leur forme, prévoit qu'ils ne doivent pas excéder une hauteur de 10 centimètres…

9 sur 10 non conformes

Déjà, en 2013, *Auto Plus* avait examiné plus de 300 ouvrages et relevé que 40% d'entre eux dépassaient (parfois largement !) cette hauteur. Mais selon l'association PUMSD, c'est au total 90% des quelque 450000 "gendarmes couchés" émaillant notre territoire qui ne répondent pas à l'ensemble des normes. Depuis 2010, les localités s'appuient sur les recommandations du *Guide des coussins et plateaux* du Cerema*, jouant sur le nom de l'ouvrage (coussin lyonnais ou berlinois, plateau ralentisseur, surélevé ou traversant…) pour ne pas se conformer au décret. Sauf que le 30 avril 2024, la cour administrative du tribunal de Marseille a acté que tous les ralentisseurs, quelle que soit leur

**Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.*

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 5 juin 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) 1,569 € ↗
1er	Hyper U	1,499 €
2e	E.Leclerc	1,509 €
3e	Super U	1,510 €
4e	Auchan (hyper)	1,515 €
5e	Intermarché©	1,520 €
6e	Cora	1,522 €
7e	Auchan (supers)	1,530 €
7e ex ae	Intermarché Contact	1,531 €
9e	Carrefour	1,534 €
10e	Total Access	1,536 €

SP95-E10 (1)		Prix moyen (2) 1,686 € →
1er	Hyper U	1,609 €
2e	E.Leclerc	1,622 €
3e	Super U	1,623 €
4e	Auchan (hypers)	1,629 €
5e	Intermarché	1,633 €

E85 (1)		Prix moyen (2) 0,750 € ↘
1er	Super U	0,700 €
2e	Auchan (hypers)	0,701 €
3e	E.Leclerc	0,704 €

(2) I SP95 : 1,704 € ↘ I SP98 : 1,789 € ↗ I GPL : 0,981 € ↗ I Baril de Brent : 57,20 € ↘

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.

BONUS ÉCOLOGIQUE

L'aide revalorisée ?



A. SAUNIER

L'enveloppe de 700 millions d'euros dédiée au bonus pour l'année 2025 serait déjà bientôt épuisée !
Mais, paradoxalement, les montants du bonus pourraient tout de même être revus à la hausse. En effet, le gouvernement voudrait faire financer l'aide à l'achat de véhicules électriques neufs par le dispositif des CEE (certificats d'économie d'énergie), pris en charge par les fournisseurs de carburants, de gaz ou d'électricité *(voir n° 1917)*.
Dans un projet d'arrêté pour transférer le financement du bonus, qui sera présenté lors du Conseil supérieur de l'énergie le 17 juin prochain, le texte indique les nouveaux montants accordés : 4200 € pour les ménages les plus modestes contre 4000 € actuellement, et 3100 € pour les autres ménages (au lieu de 2000 €). S'il est adopté, le dispositif actuel sera remplacé dès le 1er juillet et jusqu'au 31 décembre 2025.

Saïda Djerrada

TÉLEX

Permis pour tous. L'épreuve du code de la route va être accessible en langue des signes à partir de cet été. Jusqu'alors les candidats sourds et malentendants devaient payer un traducteur pour passer l'examen. **Le neuf à la peine.** En mai, seulement 123 918 voitures neuves ont trouvé preneur, soit une dégringolade de - 12% en un an, selon les données de AAA Data. Pire, avec seulement

dénomination, doivent strictement respecter le décret de 1994. Une décision qui fait jurisprudence avec effet rétroactif et a abouti à la condamnation du département du Var à la destruction de deux ouvrages. Fortes de cette décision, les deux associations, aidées par des avocats spécialistes de la route, espéraient que le Conseil d'Etat se prononce enfin en faveur de la suppression de tous les ouvrages problématiques… en vain.

Une histoire de sous

Néanmoins, si la juridiction a rejeté le recours, *"elle n'a pas remis en cause le caractère de non-conformité des ralentisseurs concernés"*, explique la LDC qui y voit là tout de même une petite victoire. En d'autres termes, les collectivités ne pourront désormais plus s'affranchir de la réglementation et faire installer à tout va des ralentisseurs non conformes. Et pour ceux déjà installés, elles pourraient voir engagée leur responsabilité civile et même pénale en cas d'accident. D'ailleurs la PUMSD, qui gère des centaines de dossiers, compte bien continuer d'accompagner juridiquement les victimes d'accidents de ces ouvrages impropres. En outre, les associations veulent aussi engager la responsabilité des entreprises de travaux publics qui les ont réalisés. En effet, le coût de la destruction de tous les ralentisseurs, estimé entre cinq et sept milliards d'euros, a vraisemblablement freiné le Conseil d'Etat, qui y a vu une charge lourde pour les collectivités. *"Ce n'est pas avec nos impôts qu'il faut payer. Les entreprises qui ont réalisé ces travaux ont l'obligation de répondre aux prescriptions légales et devraient donc supporter le prix de leur destruction ou de leur remise en conformité"*, explique à *Auto Plus,* Thierry Modolo porte-parole de PUMSD.

Rendre l'illégal… légal ?

Ces dernières semaines, plusieurs députés ont interpellé le gouvernement à ce sujet, dont Jean-Luc Warsmann (Ardennes), qui a demandé notamment comment l'Etat entend *"renforcer la sécurité juridique des équipements existants"*. Dans une réponse publiée le 20 mai dernier, le ministère des Transports confirme que ce n'est ni la norme Afnor ni le *Guide coussins et plateaux* du Cerema qui régit les règles d'implantation, mais bien le seul décret de 1994 et que celui-ci fait actuellement l'objet de concertations, notamment avec l'Association des maires de France, pour *"actualiser les documents existants"*. Selon Thierry Modolo, le Cerema serait aussi de la partie. *"Ils vont sortir un autre guide et pondre un décret ou un arrêté qui va expliquer que tous sont finalement conformes"*, craint-il. Et de conclure : *"S'ils font cela, nous n'hésiterons pas à porter l'affaire en justice et à multiplier les recours."* En somme, le bras de fer est loin d'être terminé. ***Saïda Djerrada***

LA QUESTION INATTENDUE

Quel est le modèle le plus prisé par les quinquagénaires ?



N. SOLER

En quoi roulent les automobilistes âgés de 50 à 59 ans ? Le modèle le plus populaire auprès des automobilistes de cette tranche d'âge est la quatrième génération de la citadine du Losange. Derrière, on trouve respectivement les Peugeot 207 et 208. Du côté des sexagénaires, le top 3 diffère un peu, avec, dans l'ordre : Dacia Sandero, Renault Clio (troisième génération) et Peugeot 208.

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

FLASH INFO

Radars & compagnie

Stationnement : embouteillage de recours

Depuis sa création, le Tribunal du stationnement payant (anciennement CCSP) est submergé par un flot incessant de contestations. Actuellement, le délai d'attente pour qu'un recours soit jugé est de 2 ans et 4 mois. Ce délai peut même être encore plus long, étant donné que les dossiers concernant des personnes en situation de handicap bénéficiant de la gratuité du stationnement ou des victimes de fraude à l'immatriculation sont traités en priorité.

La dépénalisation du stationnement payant a vu le nombre de forfaits de post-stationnement (FPS) plus que doubler, passant de 7,8 millions en 2018 à 16,3 millions en 2024 *(voir p. 6)*. Cette augmentation s'explique par la multiplication des places payantes et également par l'usage de plus en plus généralisé de véhicules lapi. En conséquence, le nombre de recours devant le TSP a naturellement explosé : en 2024, 201 705 affaires ont été enregistrées, soit une hausse de 23 % par rapport à l'année précédente, incluant 1,24 % des FPS faisant l'objet d'un recours, un ratio stable.

L'activité du TSP est en hausse constante depuis sa création. On dénombre ainsi 146 376 jugements en 2024 contre 130 686 en 2023. Mais le travail du tribunal n'a pas suffi à résorber le nombre de dossiers en instance, qui, au contraire, ne cesse d'augmenter. Il y en avait 279 966 au 31 décembre dernier soit 29 % de plus qu'à la même date un an plus tôt !

Nicolas Lourdin

CONTRÔLES

Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Hibou embarqué - Moselle (57)
RD603, voiture radar stationnée dans la traversée de Hombourg-Haut, entre les Meubles Filliung et la station-service Leclerc. Contrôle dans le sens Freyming-Merlebach vers Saint-Avold. 50 km/h.
49°07'34.5"N 6°47'10.8"E

Hibou débarqué - Nord (59)
A25, Megane banalisée planquée derrière une construction en béton à la jonction de la fin de la rocade nord-ouest au niveau d'Englos. Le hibou est posé dans le sens Lille-Dunkerque. 90 km/h.
50°37'45.2"N 2°57'29.1"E Laurent D.



REPORTERS AUTO PLUS

SIGNALEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES !

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

CABINES

La fournée de la semaine

Seine-et-Marne (77)
RD1004, PR 44+750, Jouy-le-Châtel (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome est installé dans la zone de travaux de construction du rond-point avec la D215.
48°41'25.5"N 3°08'50.7"E

Seine-Maritime (76)
RN338, PR 7+050, Le Petit-Quevilly (Rouen vers Paris), 50 km/h. Le radar autonome se trouve dans la zone de travaux après le pont Flaubert.
49°25'42.1"N 1°03'22.0"E

Haute-Saône (70)
RN19, PR 77+330, Frotey-lès-Lure (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar contrôle la zone de travaux au niveau de la sortie Frotey-lès-Lure.
47°39'50.1"N 6°33'01.4"E

Pas-de-Calais (62)
A16, PR 234+500, Condette (dans les deux sens), 70 km/h. Un radar autonome à chaque entrée du tunnel d'Hardelot, un pour chaque sens de circulation.
50°38'11.5"N 1°39'56.7"E et 50°38'40.6"N 1°39'55.8"E

19 914 immatriculations, l'électrique recule de 19 % par rapport à mai 2024. **L'occasion stagne.** Du côté du marché de la seconde main, c'est moins catastrophique : 430 000 autos d'occasion ont été vendues en mai d'après Auto Scout24, soit peu ou prou le même volume qu'en mai 2024.

PLAQUE : LA SÉRIE DU MOMENT



STAR DAYS

Jusqu’au 30 juin

Mercedes-Benz





Location Longue Durée** 45 000 km : EQA 250+ Pack AMG Line ou EQB 250+ Pack AMG Line, **1er loyer majoré de 2399€ ramené à 399€ après déduction du bonus écologique de 2000€* puis 36 loyers de **399€**. **Modèles présentés :** EQA 250+ Pack AMG Line, peinture argent high-tech métallisé, jantes alliage AMG multibranches 50,8 cm (20’’), rampes de toit, toit ouvrant panoramique, 1er loyer majoré de **2460€** ramené à **460€** après déduction du bonus écologique de 2000€** puis 36 loyers de 460€. EQB 250+ Pack AMG Line, Pack Sport Black, peinture rouge Patagonie métallisé, jantes alliage AMG 50,8 cm (20’’) multibranches noires, train de roulement avec amortissement adaptatif, rampes de toit noires, toit ouvrant panoramique, 1er loyer

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

EQA & EQB 100% ÉLECTRIQUES

avec Pack AMG Line

Dès 399€/mois*

1er loyer de 399€ après déduction du bonus écologique de 2000€**

LLD 37 mois - 45 000 km

Profitez du SUV compact EQA avec son autonomie jusqu'à 560 km et du SUV EQB 7 places.

Découvrez toutes nos offres Star Days :



majoré de **2479€** ramené à **479€** après déduction du bonus écologique de 2000€** puis 36 loyers de 479€. Offre à particuliers, valable dans la limite des stocks disponibles pour toute commande d'un véhicule neuf avant le **30/06/25** et livraison avant le **27/12/25** chez distributeurs participants, sous réserve d'acceptation par Mercedes-Benz Financial Services SA, 7 av. Niepce, 78180 Montigny. RCS Versailles 304 974 249, N° ORIAS 07009177. **Selon décret en vigueur. Conditions sur www.service-public.fr. Données WLTP cycle mixte au 06/02/25 : Gamme EQA : autonomie électrique = **435-561 km** ; consommation électrique = **14,4-18,6 kWh/100km**. Gamme EQB : autonomie électrique = **425-535 km** ; consommation électrique = **15,2-19,1 kWh/100km**. Mercedes-Benz France - RCS Versailles 622 044 287. Star Days = Journées étoilées.

#SeDéplacerMoinsPolluer

La photo de la semaine



HOLLYWOOD CARS MUSEUM BY JAY OHRBERG

Guitare mobile

Cette étonnante Cadillac de 1970 ayant appartenu à Elvis Presley vient d'émerger en France, près d'Orléans. Son actuel propriétaire, un Frenchy, a décidé de la mettre en vente fin mai sur le site d'enchères eBay*, regrettant de devoir s'en séparer *"faute de place"*. Et pour cause, la voiture-guitare, commandée par le célèbre chanteur à Jay Ohrberg (connu pour avoir notamment conçu, pour le cinéma, la première Batmobile et la DeLorean de *Retour vers le futur),* mesure 12,5 mètres de long. Son créateur a utilisé une Cadillac Eldorado, l'a coupée en deux, a ajouté une structure en acier en forme de tube au centre, puis façonné la fibre de verre pour lui donner l'apparence de l'instrument. Équipée d'un moteur V8 de 8,2 litres, cette monoplace défraîchie, mise à prix à 10000 euros, a été vendue le 1er juin à 88050 euros. Probablement à un musée ou un fan du King… disposant de suffisamment d'espace!



EBAY

Vos images

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



PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS

Du champ de bataille au rayon baskets, ce Jeep Willys prouve qu'on peut tout recycler. Repéré à Lisbonne par notre jeune lecteur (14 ans!).

Par Maël



L'avantage de la carrosserie de la Citroën Ami est qu'en cas de pépin, on peut se lancer dans la haute couture… ou pas. Vue à Aubagne (13).

Par Famcan10.



Quand tu veux faire briller ta Peugeot 407 break sous une autre étoile.

Par Fred Dupont

*Ebay.com/itm/297332765214#COVERAGE

EN VENTE LE JEUDI 19 JUIN DANS VOS SUPERMARCHÉS

LIDL



Inédit

Chaise de plage Basic

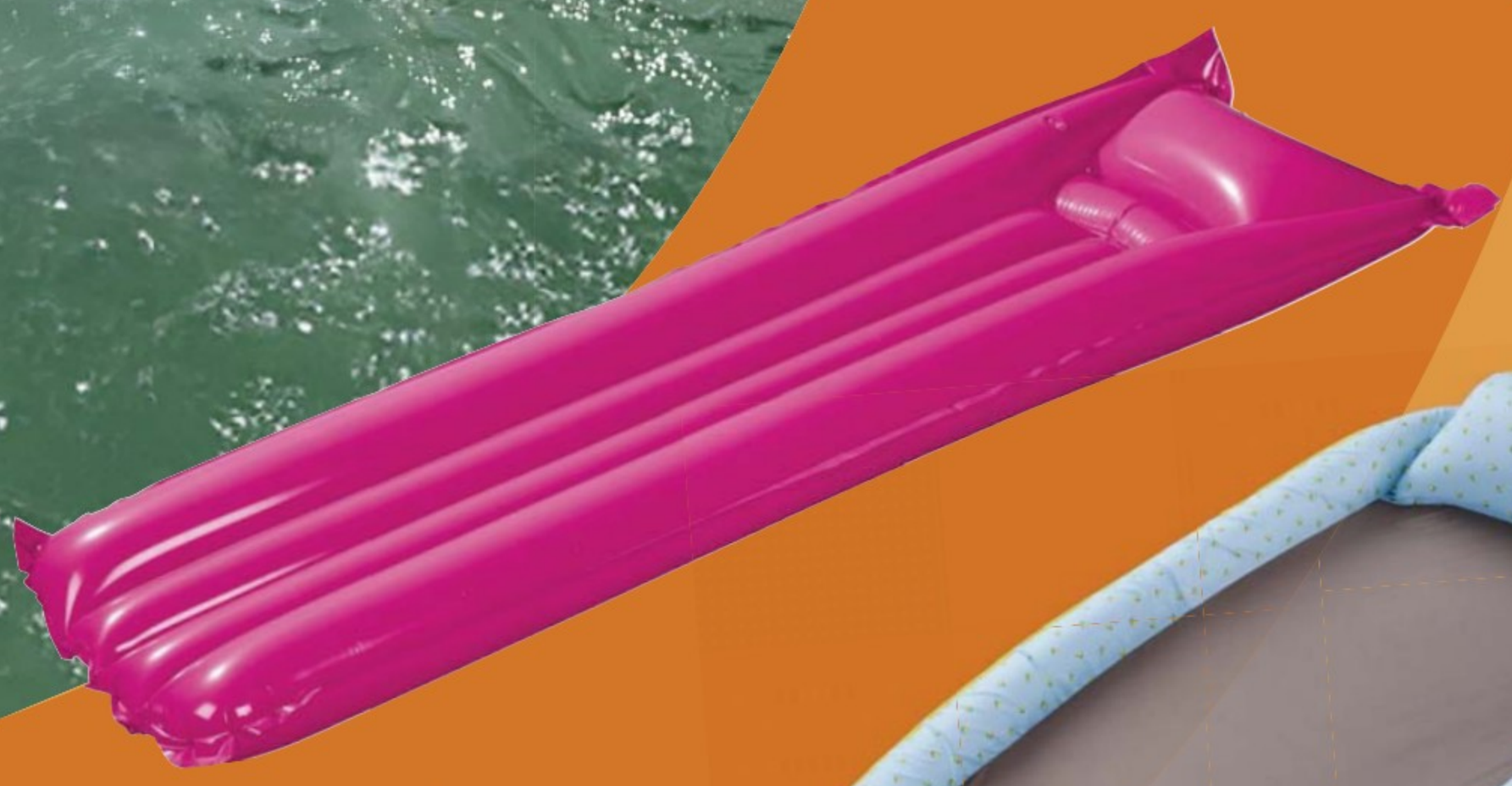
GARANTIE 3 ANS JAAR JAHRE GARANTIE

L'unité au choix

7.99 €

Dont 0,14 € d'éco-participation





Matelas gonflable Basic

GARANTIE 3 ANS JAAR JAHRE GARANTIE

L'unité au choix

-50% ~~5,99**~~

2.99 €

AUTRES COLORIS



AUTRE COLORIS

Hamac flottant

GARANTIE 3 ANS JAAR JAHRE GARANTIE

L'unité au choix

9.99 €

CRIVIT

FIND YOUR MOVE*

Année 2025 - LIDL RCS Nanterre 343 262 622 - Imprimé en UE - *Trouvez votre rythme - ** Prix de référence pratiqué sur Lidl.fr

Les nouveautés de la semaine



Par Julien Sarboraria

SIX MODÈLES EN APPROCHE

Toyota pas

Toyota accélère sur l'électrique avec une avalanche de nouveautés attendues sur tous les segments clés en Europe. Mais pas question pour la marque japonaise d'abandonner l'hybride. La preuve avec le nouveau RAV4, qui profite même d'évolutions notables sous le capot.

Cette année, le plan produit de Toyota est aussi fourni que la liste d'options d'un modèle premium allemand. C'est particulièrement vrai dans l'électrique. Longtemps réfractaire à cette motorisation, le constructeur japonais met aujourd'hui les bouchées doubles pour rattraper son retard dans un marché désormais en perte de vitesse. Osé. Le programme prévoit le lancement de six nouveaux modèles en Europe d'ici à la fin 2026. Parmi eux, quatre ont déjà été dévoilés. Le premier est l'Urban Cruiser, un SUV urbain dérivé

A bord du nouveau RAV4



Le RAV4, deuxième modèle le plus vendu de Toyota dans le monde après la Corolla, fait peau neuve. Il conserve un gabarit proche de l'actuel, mais muscle son look et embarque de nombreuses nouveautés techniques et technologiques.

PHOTOS : D. MEUNIER/TOYOTA

En Bref

Lancement: printemps 2026

Longueur: 4,60 m environ

Hybrides: 183 ch (4x2) et 191 ch (4x4)

Hybrides rechargeables: 268 ch (4x2) et 304 ch (4x4)

A partir de: 46000 €*

La crise de la trentaine

C'est l'une des nouveautés les plus attendues chez Toyota. Le RAV4 constitue, en effet, la pierre angulaire du succès de la marque depuis trente ans. Rien qu'en Europe, plus de 2,5 millions d'exemplaires ont été écoulés depuis le lancement de la première génération en 1994. Trois décennies plus tard, voici donc le sixième opus, qui bouscule les codes stylistiques de ce SUV. En le dotant d'un design plus anguleux, le japonais affirme plus que jamais son caractère de baroudeur. Et, preuve de la notoriété du modèle, le logo Toyota se fait discret sur le hayon, au profit de l'inscription "RAV4" bien visible entre les feux. Avec sa planche de bord massive et ses commandes carrées sur la console centrale, la présentation intérieure évoque clairement l'univers du 4x4. Si la qualité perçue n'impressionne guère, on apprécie en revanche les nombreux rangements et la présence de deux chargeurs à induction. Toutes les versions disposent désormais de compteurs numériques, tandis que la dalle tactile s'agrandit (12,9"/33 cm contre 10,5"/27 cm auparavant). Ce nouvel écran embarque un système multimédia modernisé, doté d'une interface personnalisable via des "widgets". L'espace aux jambes et la garde au toit sont très corrects à l'arrière,

*Estimation Auto Plus.

sse à l'offensive

d'un modèle Suzuki qui viendra chasser sur les terres des Peugeot E-2008 et Kia EV3 dès cet automne. Suivra le C-HR+, un nouveau SUV compact à la silhouette élancée, bien dans l'air du temps. Toyota a également présenté une version améliorée de son grand frère, le bZ4X (nouveaux moteurs, autonomie en hausse), ainsi qu'une inédite déclinaison plus spacieuse, baptisée bZ4X Touring. Deux autres modèles, encore secrets, prendront la forme d'un pick-up Hilux électrifié et d'un Land Cruiser à 7 places, qui succédera à l'actuel Highlander. Parallèlement, Toyota ne renonce pas pour autant à l'hybride, technologie qui a largement contribué à sa notoriété. Une nouvelle génération du RAV4, son SUV best-seller, est attendue l'an prochain, avec une inédite motorisation hybride rechargeable promettant jusqu'à 100 km d'autonomie en mode électrique, ainsi qu'une recharge possible sur les bornes rapides. Enfin, alors que plusieurs constructeurs font le pari de la petite citadine 100% électrique, le japonais mise sur l'hybridation de l'Aygo X pour offrir une meilleure polyvalence et des prix plus compétitifs. ■



Malgré la présence d'un grand écran, Toyota a eu la bonne idée de conserver de nombreux boutons physiques, notamment pour le réglage de la clim'. En revanche, la qualité des plastiques déçoit.



Le nouveau RAV4 ne propose pas de banquette coulissante, mais l'habitabilité reste très satisfaisante. Les passagers profitent d'aérateurs, mais pas d'un réglage indépendant de la température à l'arrière.



Si les phares scindés en deux évoquent les dernières nouveautés de la marque, le dessin de l'arrière, lui, est inédit. Sur le hayon, le nom du modèle est désormais plus visible que le logo de Toyota.



PHOTOS: N. SOLER, B. ASKET AGENCY



Toyota promet un volume de coffre supérieur à celui de l'actuel modèle, et identique sur toutes les versions. Une fois rabattus, les dossiers arrière forment un plancher plat.

tandis que la banquette se montre confortable à toutes les places. Il est même possible d'incliner les dossiers et de profiter d'un grand toit panoramique. Avec ses formes carrées, le coffre se révèle pratique. Toyota n'a pas encore dévoilé sa capacité, mais assure qu'elle sera supérieure à celle de l'ancien modèle (jusqu'à 580 dm^3) et qu'elle sera désormais identique quelle que soit la motorisation. Un progrès rendu possible grâce à une meilleure intégration de l'architecture du système hybride rechargeable et de la batterie, pourtant plus grosse (22,7 kWh contre 18,1 kWh). L'autonomie en mode électrique est ainsi annoncée jusqu'à 100 km, contre 75 km sur l'actuel. Parmi les autres nouveautés du RAV4 "PHEV": la compatibilité avec la recharge rapide en courant continu (jusqu'à 50 kW) et l'arrivée d'une version à deux roues motrices de 268 ch, en plus de celle à transmission intégrale (304 ch). La déclinaison "Full Hybrid" reste bien sûr au catalogue, avec des puissances cumulées légèrement revues à la baisse: 183 ch en 4x2 (contre 218 ch auparavant) et 191 ch en 4x4 (contre 222 ch). Enfin, Toyota annonce des progrès en matière d'agilité et de confort acoustique. Des promesses que nous ne manquerons pas de vérifier lors de notre premier essai, prévu en fin d'année.

Les nouveautés de la semaine

Aygo X restylée

Début 2026



PHOTOS : CETADI PROD/TOYOTA



La qualité perçue reste basique et l'ambiance assez austère, malgré les rappels de la couleur de la carrosserie sur les portières. A l'arrière, ce sont clairement des enfants qui se sentiront le mieux.

Elle change de look et passe à l'hybride

A contre-courant de la plupart des constructeurs, Toyota reste présent sur le segment des minicitadines avec l'Aygo X (prononcé "Cross"). Et revient même avec une version profondément remaniée. Outre la nouvelle face avant et l'équipement enrichi (compteurs numériques, frein à main électrique, chargeur à induction), la grande nouveauté se trouve sous le capot : le petit trois cylindres de 72 ch cède sa place au moteur hybride de 116 ch de la Yaris. La greffe a nécessité d'allonger le porte-à-faux avant (+ 7,6 cm) et de libérer de la place sous les sièges arrière pour loger les batteries, sans rogner ni sur l'habitabilité ni sur le coffre (231 dm³). Avec 44 ch de plus, on veut bien croire le constructeur lorsqu'il promet des accélérations plus vives et un comportement plus dynamique. Surtout sur l'inédite version GR Sport *(photo du haut)*, qui, en plus d'un look spécifique (teinte jaune, capot noir, jantes 18"), bénéficie de réglages de suspension raffermis. Reste à connaître le prix de cette nouvelle Aygo X, qui devrait, lui aussi, monter en puissance…

Tarif : à partir de 19 500 €*



J. PEETERS/TOYOTA

bZ4X restylé

Automne 2025



J. PEETERS/TOYOTA

Mise à jour technique

Son lancement avait été retardé en raison de problèmes techniques. Cette fois, le bZ4X entend bien repartir du bon pied dans cette version restylée. Si les évolutions esthétiques restent discrètes, les changements techniques sont plus nombreux. A la clé : de nouveaux moteurs (167, 224 et 343 ch en 4x4) et des batteries inédites (57,7 ou 73,1 kWh), avec jusqu'à 573 km d'autonomie annoncée. La dotation de base s'enrichit d'équipements appréciables sur un modèle électrique, comme la pompe à chaleur, le préconditionnement de la batterie ou le planificateur d'itinéraire.

Tarif : à partir de 40 000 €*

Urban Cruiser

Début 2026



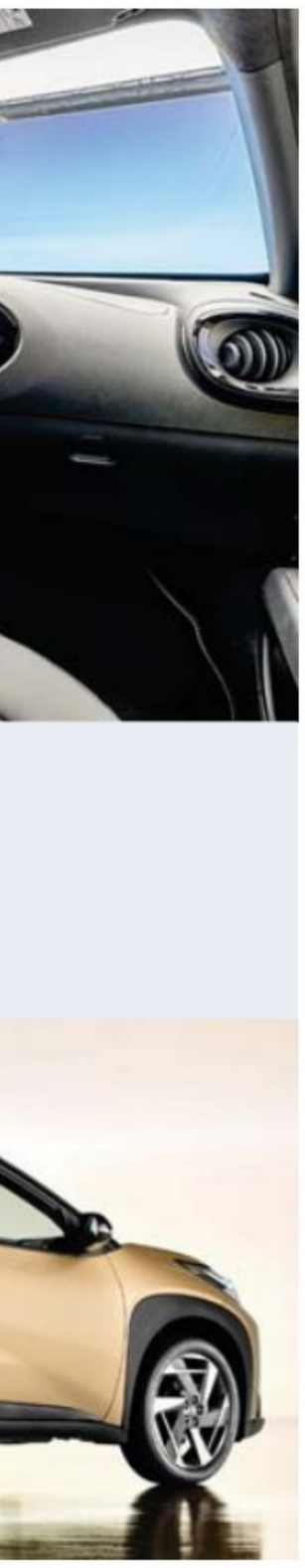
J. PEETERS/TOYOTA

Il s'attaque au Peugeot E-2008

Chez nous, le premier Urban Cruiser n'aura pas laissé un souvenir impérissable. Le voici de retour sous les traits d'un SUV électrique de 4,28 m. Développé sur la base du Suzuki e Vitara, il s'en distingue seulement par sa proue spécifique. Il avance de solides arguments, à commencer par sa banquette coulissante permettant de moduler l'habitabilité ou le coffre. Sa gamme est également bien fournie : trois moteurs (de 144 à 184 ch), deux batteries (44 et 61 kWh), et transmission intégrale disponible. En revanche, les autonomies annoncées (de 300 à 400 km) restent dans la moyenne.

Tarif : à partir de 34 500 €*

**Estimation* Auto Plus.



bZ4X Touring

Printemps 2026

Le SUV électrique familial

Prenez le bZ4X, étirez-le de 14 cm en longueur (à 4,83 m), de 2 cm en hauteur (à 1,67 m), et vous obtenez cette nouvelle déclinaison “Touring”. Ce format lui donne des allures de break tout en renforçant son côté tout-terrain (barres de toit, protections de carrosserie). Avec ses dimensions revues à la hausse, ce modèle offre un coffre généreux de 600 dm³ (148 dm³ de plus que le bZ4X). L’espace est tel qu’on pourrait presque y installer une troisième rangée de sièges, une configuration que Toyota réserve à un futur modèle (Land Cruiser). Les passagers arrière profitent d’une belle habitabilité, ainsi que d’une banquette offrant un bon soutien des cuisses. Proposé en traction (224 ch) ou en 4x4 (380 ch), le Touring promet 560 km d’autonomie (batterie de 74,7 kWh).

Tarif : à partir de 44000 €*



PHOTOS : CETADI PROD/TOYOTA





L’habitabilité et le volume de coffre font partie des points forts de ce SUV électrique familial. La large ouverture de la soute, le seuil assez bas et le plancher plat facilitent le chargement.



Le design de la partie arrière est spécifique à ce modèle, mais le mobilier intérieur (volant, écran tactile) est repris du bZ4X restylé. La vitre de custode améliore la visibilité périphérique.

C-HR+



Début 2026

TOYOTA

Un look tendance pour séduire

S’il reprend le nom d’un modèle à succès en Europe, ce CH-R+ 100 % électrique présente bien plus de points communs avec le bZ4X : même plate-forme technique, même planche de bord, mêmes motorisations. Il peut ainsi être vu comme une version “SUV coupé” de celui-ci. Une carrosserie dans l’air du temps, qui lui permet en outre d’annoncer une meilleure autonomie (jusqu’à 600 km selon la marque) grâce à une silhouette plus aérodynamique. Toyota a soigné le design et promet par ailleurs une conduite plus enjouée que celle du bZ4X.

Tarif : à partir de 38000 €*

Corolla Cross hybride : pas pour la France



G. THILL/TOYOTA

Il est disponible chez nos voisins depuis trois ans, mais son arrivée en France a été maintes fois repoussée. Toyota a finalement tranché : le Corolla Cross (version SUV de la Corolla) ne sera pas lancé chez nous. Pourquoi ? Officiellement, pour respecter les normes CAFE, qui imposent aux constructeurs de réduire leurs émissions de CO_2. En fait, il s’agirait surtout d’éviter de cannibaliser les ventes des autres modèles de la gamme, en particulier celles du C-HR.

Les voitures de la semaine



Par Julien Sarboraria



L'A6 profite de la nouvelle plate-forme de l'A5 et propose un diesel avec système hybride 48 V évolué, capable de rouler en 100 % électrique lors des manœuvres.

PHOTOS: AUDI

NOUVELLE **AUDI A6** : APRÈS LE BREAK, VOICI LA BERLINE

Elle fait de la résistance

Enfin une nouveauté qui n'est pas un SUV !
La nouvelle berline A6 joue la carte du classicisme et ne renonce pas au diesel.
Les tarifs démarrent à 68 550 €, soit 2 000 € de moins qu'en break.



A 4,99 m, la berline affiche la même longueur que le break. Son coffre de 452 dm³ est nettement inférieur à celui d'une Mercedes Classe E (540 dm³).



La planche de bord est identique à celle du break. L'ambiance est très high-tech, avec la présence de trois écrans, dont un dédié au passager (en option).

Dans la foulée du break, davantage prisé des Européens (et déjà essayé dans le n° 1912 d'*Auto Plus*), Audi présente la nouvelle A6 berline. Elle vient compléter une offre thermique parallèle à celle des récentes A6 e-tron 100 % électriques (berline et break, là aussi). Par rapport à l'ancienne génération, l'A6 berline gagne 5 cm pour atteindre 4,99 m, soit une longueur égale à celle du… break. Identiques à l'avant, les deux variantes se distinguent surtout à l'arrière, bien que les feux (reliés par un bandeau lumineux) soient là aussi très similaires. Le break garde l'avantage du hayon, plus pratique que la malle de la berline, mais leurs coffres affichent des volumes très proches : respectivement 466 et 452 dm³. En France, la gamme de motorisations débute avec un quatre cylindres diesel de 204 ch associé à une micro-hybridation 48 V, permettant de rouler en électrique sur de courtes distances. Elle comprend également deux essence hybrides rechargeables de 299 et 367 ch (à partir de 74 850 €), dont la batterie, d'une capacité nette de 20,7 kWh, permettrait de parcourir plus de 100 km en mode électrique, selon Audi. ■

L'actuelle A6





En Bref

Lancement : été 2025
Longueur : 4,99 m
Moteur diesel : 204 ch (traction ou quattro)
Moteurs essence hybrides rechargeables : 299 et 367 ch
A partir de : 68 550 €

Et aussi…

Lexus LBX Morizo RR : il sera proposé en France

C'est confirmé : Lexus France va lancer la déclinaison musclée de son petit SUV, malgré le malus qui pourrait faire grimper son prix au-delà des 100 000 €. Mais si la version japonaise développe 304 ch, celle proposée en Europe devra "se contenter" de 280 ch, soit la puissance délivrée par la Toyota Yaris GR, dont elle reprend le 3 cylindres 1.6 turbo.
La sortie est prévue pour début 2027, à l'occasion du restylage du LBX.



LEXUS

Cadillac lance le Vistiq, un luxueux SUV électrique

La marque de luxe américaine enrichit son offre avec l'arrivée en France d'un SUV XXL : 5,22 m de long, de 6 à 7 places, près de 3 tonnes. Fort de 615 ch et alimenté par une batterie de 91 kWh, il impressionne davantage par ses accélérations (0 à 100 km/h en 3s7) que par son autonomie (460 km annoncés). Prix de départ : 100 540 €.



CADILLAC



FIAT

FIAT GRANDE PANDA 4x4

Le retour d'un modèle culte

En 2022, Fiat a mis fin à la production de la Panda 4x4, après près de quarante ans de carrière. Mais ce prototype montre clairement qu'un retour est envisagé.
Outre sa teinte bordeaux spécifique, ce concept-car de Grande Panda 4x4 se distingue par des phares additionnels, des pneus tout-terrain, des skis de protection et une galerie de toit. Côté transmission, Fiat pourrait simplement puiser dans le catalogue du groupe Stellantis, en adoptant la technologie 4x4 du Jeep Avenger 4xe : un moteur 1.2 hybride associé à un électromoteur placé sur l'essieu arrière.



La vie de tous les jours, vos projets, avoir des envies de changement : le Prêt personnel Auto, Travaux, Projet[1].

À La Banque Postale, quels que soient vos besoins, bénéficiez d'un accompagnement pour financer le projet qui vous tient à cœur, avec notre gamme de Prêts personnels.

Retrouvez notre offre sur labanquepostale.fr

LA BANQUE POSTALE
Citoyenne

UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.

(1) Offre réservée aux particuliers, sous réserve d'étude et d'acceptation définitive de votre dossier par le prêteur. Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours calendaires révolus.

Prêteur : La Banque Postale Consumer Finance – SA à Directoire et Conseil de Surveillance. Capital social 222 859 420 €. 1 avenue François Mitterrand 93212 La Plaine Saint-Denis Cedex. RCS Bobigny n° 487 779 035. IDU EMPFR232875_01MFVK.
Distributeur/Intermédiaire de crédit : La Banque Postale – SA à Directoire et Conseil de Surveillance. Capital social 6 585 350 218 €. 115 rue de Sèvres, 75275 Paris Cedex 06. RCS Paris n° 421 100 645. Orias n° 07 023 424. © Getty Images.



Visuels non contractuels

En avant les beaux jours

Votre abonnement à

3€ LE 1er MOIS

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

PLUS RAPIDE, rendez vous sur :

bit.ly/ap_1919

ou flashez le Qr code pour voir l'offre.

KIOSQUE mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

 # M040 # D1670249

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

☐ **Formule MENSUELLE** — **3€** le 1er mois **seulement**

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

☐ **Formule ANNUELLE** — **5 mois OFFERTS**

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

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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

Le:

Date et signature obligatoires

Par carte bancaire (**Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé !**). Je me rends sur Kiosquemag.com : **bit.ly/ap_1919** 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** : | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Tous les modèles testés cette semaine


N. SOLER

P. 26, NOUVEAUX SUV, LES MEILLEURS CHOIX : avec les **BMW X3**, **Citroën ë-C3 Aircross**, **Dacia Duster** et **Bigster**, **Ford Puma**, **MG ZS**, **Opel Grandland**, **Peugeot 5008**, **Renault Austral** et **Rafale**, **Skoda Elroq** et **Tesla Model Y**.

P. 34, ESSAI PANORAMIQUE : le nouveau **MGS5 EV**, SUV compact électrique.

P. 38, MATCH : la **Renault 4 E-Tech** face à sa petite sœur la **Renault 5 E-Tech**.

P. 42, ESSAI : le **Lynk & Co 08**, nouveau SUV familial hybride rechargeable.

P. 44, TEST LECTEURS : ils ont essayé la **Renault Clio** restylée.

P. 46, ON A TOUT ESSAYÉ : la **Bentley Continental GT** hybride rechargeable.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile

LABO Auto Plus LABO


Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS


Stéphane Dupré


Christophe Alba


François Stagnaro


Agnès Lasbarrères


David Bouillaux


Clément Raoul-Réa


Vincent Desmonts


Thierry Réaubourg


Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

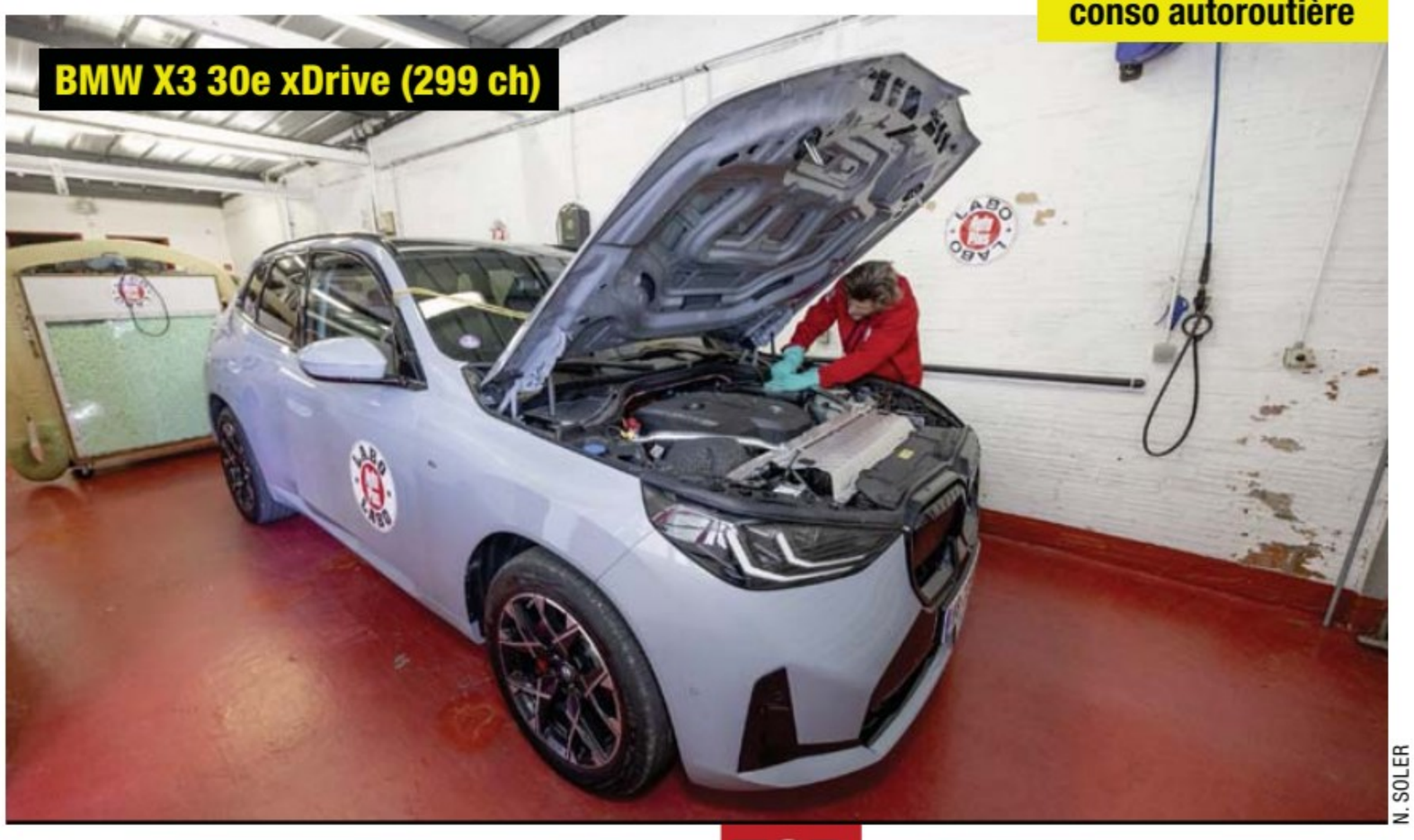
Nos essayeurs cumulent des centaines d'heures de roulage au volant de toutes les voitures du marché. Une base de références et de comparaisons exceptionnelle. Avec les relevés du service "mesures", cela permet à nos équipes de s'affranchir des données et des discours des constructeurs.

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir

7,5 l/100 km
conso autoroutière



N. SOLER

Dans ce numéro, nous nous intéressons à 12 nouveaux SUV, dont le BMW X3 en version hybride rechargeable. Celui-ci revendique une belle autonomie électrique (85 km en moyenne), mais qu'en est-il de son appétit lors des longs trajets, une fois sa batterie épuisée ? Selon nos mesures, le X3 30e xDrive réclame 7,5 l/100 km sur autoroute, une valeur très respectable pour un engin de ce gabarit et de cette puissance. Il se classe ainsi au 8e rang des SUV "PHEV", toutes catégories confondues, et deuxième chez les modèles familiaux, derrière le Mercedes GLC Coupé 300 de 4Matic, qui a pour particularité de carburer au gazole (3e avec 6,7 l/100 km). Champion toutes catégories, le Kia Niro Hybride Rechargeable se contente, lui, de 6,3 l/100 km. Quant au trio de tête français, il se compose de la Peugeot 408 Plug-in Hybrid 225 ch (7,6 l/100 km), du Citroën C5 Aircross Hybride Rechargeable 225 ch (7,8 l/100 km) et du Renault Rafale hyper hybrid 300 ch (7,9 l/100 km).

Vincent Desmonts


N. SOLER

TOP 20 Le BMW X3 30e xDrive face aux autres SUV hybrides rechargeables

Conso sur autoroute, batterie vide (en l/100 km)

1er	**Kia Niro 1.6 Hybride Rech. (183 ch)**	**6,3**
2e	Toyota C-HR 2.0 Hybride Rech. (223 ch)	**6,5**
3e	BMW X1 xDrive30e (326 ch)	**6,7**
3e ex ae	Mercedes GLC Coupé 300 de 4Matic (333 ch)	**6,7**
5e	BMW X1 xDrive25 e (245 ch)	**7,3**
5e ex ae	Cupra Formentor 1.5 eHybrid (204 et 272 ch)	**7,3**
7e	**BMW X3 30e xDrive (299 ch)**	**7,5**
7e ex ae	Kia Xceed 1.6 Hybride Rechargeable (141 ch)	**7,5**
7e ex ae	Skoda Kodiaq 1.5 eHybrid (204 ch)	**7,5**
7e ex ae	Toyota RAV4/Suzuki Across 2.5 PHEV (306 ch)	**7,5**
7e ex ae	Volkswagen Tiguan 1.5 eHybrid (204 et 272 ch)	**7,5**
12e	Cupra Terramar 1.5 eHybrid (272 ch)	**7,6**
12e ex ae	Peugeot 408 1.6 Plug-in Hyb. e-EAT8 (225 ch)	**7,6**
14e	Mercedes GLA 250 e (218 ch)	**7,7**
15e	Citroën C5 Aircross 1.6 Hybride Rech. (225 ch)	**7,8**
16e	Honda CR-V 2.0 e:Phev (184 ch)	**7,9**
16e ex ae	Mazda CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV (327 ch)	**7,9**
16e ex ae	Renault Rafale 1.2 hyper hybrid 4x4 (300 ch)	**7,9**
19e	Hyundai Tucson 1.6 Plug-in (253 ch)	**8**
19e ex ae	Lexus NX 450h+ AWD (309 ch)	**8**

Seulement 6,3 l/100 km sur autoroute une fois sa batterie vidée : le Kia Niro est le plus sobre des SUV hybrides rechargeables.

Dossier





Par David Bouillaux, Vincent Desmonts et Clément Raoul-Réa



Spécial S

Nouveaux modèles, les meille

Ultra-populaires, les SUV représentent désormais la moitié des immatriculations ! Les constructeurs l'ont bien compris, et multiplient les lancements. Voici 12 nouveautés qui méritent le détour, sélectionnées par la rédaction.

Plus de 270 000 SUV neufs ont été immatriculés en France entre janvier et avril, confirmant que ce type de carrosserie est devenu la coqueluche de la clientèle hexagonale. C'est simple, on ne compte pas moins de six de ces crossovers dans le top 10 des ventes ! La déferlante du SUV prend une telle ampleur que certaines marques n'hésitent plus à ostraciser les berlines classiques… voire à tout bonnement les éliminer, à l'image de Ford, qui a déjà sacrifié sa Fiesta et débranchera bientôt la Focus. Chez Renault, seules les R5, Clio et Megane E-Tech résistent au rouleau compresseur. Chez Citroën, c'est la nouvelle C3 qui se donne des airs de SUV… alors que la version Aircross existe dans la gamme ! Bref, les constructeurs se font un plaisir d'entretenir cette tendance – au demeurant lucrative pour eux – en étoffant l'offre. Dans ce dossier, nous revenons sur 12 nouveautés qui font l'actualité. Il y en a pour tous les goûts, du citadin à petit prix au modèle familial cossu, en essence,



DACIA

SUV

eurs choix

en hybride (rechargeable ou non) et, bien sûr, en électrique. Vous y trouverez des vedettes très attendues comme le Citroën ë-C3 Aircross, le Dacia Bigster ou le Renault Austral restylé, des valeurs sûres comme le Dacia Duster ou le Ford Puma (fraîchement restylé), mais aussi de bonnes surprises comme le MG ZS. En clair, si vous avez un projet d'achat et voulez être certain de choisir un modèle bien dans le coup et pertinent, vous trouverez forcément votre bonheur dans les pages qui suivent ! ■

Au sommaire

Les citadins



N. SOLER

Citroën ë-C3 Aircross P. 28



N. SOLER

Dacia Duster P. 28



Y. LEFEBVRE

Ford Puma P. 29



F. GROUT

MG ZS P. 29

Les compacts



A. SAUNIER

Dacia Bigster P. 30



A. CORTESI

Opel Grandland P. 30



A. CORTESI

Renault Austral P. 31



A. SAUNIER

Skoda Elroq P. 31

Les familiaux



N. SOLER

BMW X3 P. 32



N. SOLER

Peugeot 5008 P. 32



F. GROUT

Renault Rafale P. 33



Y. LEFEBVRE

Tesla Model Y P. 33

Un électrique à prix serré

ÉLECTRIQUE

Citroën ë-C3 Aircross Electrique Plus - 113 ch - 42 kWh 29500 € / 26500 €*



SES POINTS FORTS

C'est le SUV électrique le moins cher du marché, tout simplement ! Et quel confort…

PHOTOS : N. SOLER



NOS MESURES LABO Auto Plus LABO

Moteur électrique	Synchr. à aimants permanents
Couple maxi	124 Nm
CO_2/Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km / de - 2000 à - 4000 €
Batterie lithium-ion	42 kWh (capacité utile)
Transmission	Automatique, 1 vitesse
Accélération 1000 m D. A.	35s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s8
Autonomie moyenne	225 km
Route/Autoroute/Ville	235/180/260 km
Dimensions L x l x h, en m	4,40 x 1,80 x 1,66
Coffre	460 dm³

La question du budget reste un sujet épineux quand on parle de véhicules électriques, mais certains s'en sortent mieux que d'autres. A commencer par ce Citroën : vous ne trouverez pas de SUV électrique moins cher que l'ë-C3 Aircross, proposé à partir de 27400 €. Certes, la finition d'attaque You est un peu dégarnie : pas d'écran central, ni de jantes alliage. Il suffit toutefois de monter en gamme pour profiter d'une dotation correcte au niveau Plus (écran 10,25"/26 cm, caméra de recul, clim' auto…), si l'on met de côté la clé à insérer pour démarrer (anachronique, sur un électrique !). Pour le reste, l'ë-C3 Aircross ne rogne pas sur les prestations. Tradition Citroën oblige, le confort est remarquable, grâce à l'amortissement moelleux et à la sellerie accueillante (sièges Advanced Comfort à partir du 2e niveau). Dommage que des bruits d'air marqués viennent gâcher cette quiétude sur voie rapide. Cela dit, les longs trajets seront parsemés de pauses : sur autoroute, l'autonomie ne dépasse pas 180 km… C'est peu, surtout pour un SUV qui a par ailleurs quelques prétentions familiales (grand coffre, belle habitabilité). Heureusement, les charges rapides sont brèves, en grande partie grâce à la petite batterie (42 kWh utiles). Enfin, l'ë-C3 Aircross pâtit d'une direction surassistée peu précise et d'un châssis pataud. Mais à ce prix, l'indulgence est de mise…

De la place à petit prix

ESSENCE-GPL

Dacia Duster 1.0 Eco-G Expression - 100 ch 22300 € / 22600 €*



SES POINTS FORTS

Le nouveau Duster reste le champion du rapport prix/prestations et du coût à l'usage en GPL.

PHOTOS : N. SOLER



NOS MESURES LABO Auto Plus LABO

Moteur turbo-essence + GPL	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Non
Couple maxi (1)	170 Nm à 2000 tr/mm
CO_2/Malus	123 g/km / + 260 €
Transmission	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1000 m D. A. (1)	35s
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e/6e (1)	9s8/12s2/17s8
Consommation moyenne GPL/SP95	9,6/6,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville (1)	9,1 / 10 / 9,7 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,35 x 1,82 x 1,66
Coffre	495 dm³

Bien qu'il ait fait un bond en avant en adoptant une plate-forme et des équipements modernes, le Duster reste fidèle à sa philosophie : proposer un excellent rapport prix/prestations. Certes, ses tarifs ont un peu augmenté, mais ils demeurent très compétitifs. Comptez 22600 € pour la finition intermédiaire Expression avec le moteur d'entrée de gamme à bicarburation essence/GPL. A l'usage, le trois cylindres se distingue par son coût d'utilisation modéré : 94 € pour parcourir 1000 km au GPL, contre plus de 115 € lorsqu'il carbure au SP95-E10. Les deux réservoirs permettent en outre de profiter d'une autonomie cumulée plus que confortable (1270 km). Les SUV électriques peuvent s'accrocher ! Malgré une puissance plutôt modeste, les performances sont très correctes, et le Duster négocie les virages avec maîtrise grâce à un roulis contenu. Ses amortisseurs bien réglés assurent aussi un bon niveau de confort, auquel participent par ailleurs les assises à la fois épaisses et moelleuses. Autre atout du Duster : son habitabilité aux places arrière, où les passagers bénéficient d'un bel espace pour les jambes, tandis que le coffre se montre spacieux. L'habitacle, bien agencé et composé de matériaux solides, offre ici un équipement satisfaisant (compteurs numériques, caméra de recul, phares et essuie-glaces auto…), à défaut d'une finition très raffinée.

1. Mesures en roulant au GPL.

***Vrai prix d'achat** intégrant la remise potentielle, l'éventuel malus ou le bonus écolo (montant médian de 3000 €).

Pour l'agrément de conduite

ESSENCE

Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid DCT7 Finition - 125 ch — 30590 € / 26500 €*

SES POINTS FORTS

Il est le plus plaisant à conduire de sa catégorie. Son intérieur a été modernisé avec succès.



PHOTOS: Y. LEFEBVRE



NOS MESURES (LABO Auto Plus LABO)

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Alterno-démarreur 48V
Couple maxi thermique	200 Nm à 1750 tr/mm
CO_2/Malus	129 g/km / + 450 €
Transmission	Automatique, 7 vitesses
Accélération 1000 m D. A.	32s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s1
Consommation moyenne	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1 / 6,4 / 6,3 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,19 x 1,81 x 1,55
Coffre	475 dm³

Vieux de 6 ans déjà, le Puma ne semble pas avoir pris de rides. Grâce à un dessin originel réussi, mais aussi au lifting qu'il vient de subir et qui profite surtout à l'habitacle, remis au goût du jour. La planche de bord a été totalement revue, et accueille désormais deux grands écrans (12"/30,5 cm et 12,8"/32,5 cm), réactifs, lisibles et assez faciles d'utilisation. La qualité des matériaux employés n'est toujours pas le point fort du Puma, mais saluons son tarif raisonnable assorti d'un équipement complet. Le tout grâce à une généreuse remise de 15 % négociable en concession. Surtout, le petit Ford est toujours, et de loin, le modèle le plus agréable à mener de son segment. Sa direction, précise et directe, aide à le placer parfaitement sur la route. Une fois en courbe, son amortissement sport (de série sur cette finition ST-Line et, certes, un peu trop ferme), lui évite tout roulis parasite. Un régal pour le conducteur! Dommage que son moteur micro-hybride de 125 ch ne soit pas plus démonstratif, alors qu'il affiche des performances correctes. Il est relativement sobre, même si certains moteurs à l'hybridation plus poussée font mieux. Et sa boîte auto. fait preuve d'une belle douceur, en ville comme ailleurs. Le Puma dispose en outre d'un grand coffre, en contre-partie d'une habitabilité médiocre à l'arrière.

Un hybride puissant et économe

HYBRIDE

MG ZS 1.5 Hybrid+ Luxury - 197 ch — 26990 € / 26990 €*

SES POINTS FORTS

Sobre, performant, bien placé, il affiche le meilleur rapport prix/prestations parmi les hybrides.



PHOTOS : F. GROUT



NOS MESURES (LABO Auto Plus LABO)

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique 136 ch
Couple maxi combiné	250 Nm
CO_2/Malus	115 g/km / 0 €
Transmission	Automatique, 3 vitesses
Accélération 1000 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
Dimensions L x l x h, en m	4,43 x 1,82 x 1,64
Coffre	432 dm³

Le rapport prix/prestations a toujours été – du moins depuis son passage sous pavillon chinois – le créneau de MG. Le nouveau ZS n'y fait pas exception. Bien moins cher qu'un Dacia Duster Hybride, pourtant déjà attractif, il propose en outre une puissance de près de 200 ch avec des consommations particulièrement faibles. Imbattable sur le papier! Ce petit SUV propose par ailleurs un intérieur plutôt cossu, un équipement complet, des places arrière logeables et une garantie de 7 ans… N'en jetez plus! Heureusement pour la concurrence, il lui reste aussi quelques défauts. La position au volant est imparfaite car trop haute pour beaucoup de conducteurs, les écrans sont trop peu intuitifs, et les aides à la conduite parfois mal calibrées. Quant au système hybride, il combine un puissant moteur électrique de 136 ch et un moteur thermique de 102 ch. Ce dernier est souvent en veille (en ville et à basse vitesse), ce qui fait chuter les consos et profite à l'agrément. Malheureusement, c'est l'inverse sur l'autoroute: la boîte auto, à trois rapports seulement, hésite fréquemment, quitte à faire ronfler le quatre cylindres et à causer quelques à-coups. Mais on lui pardonne bien ces quelques faiblesses face à ses nombreuses qualités intrinsèques… et à sa facture, bien plus douce que chez la concurrence.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Un hybride spacieux et économe

HYBRIDE

Dacia Bigster 1.8 Hybrid Journey - 155 ch — 31 700 € / 31 700 €*

SES POINTS FORTS

Un bel espace intérieur, un appétit d'oiseau et un très bon rapport prix/équipement.





PHOTOS : N. SOLER

NOS MESURES (LABO Auto Plus)

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	2 moteurs électriques 49 + 20 ch
Couple maxi (thermique/électrique)	172/205 Nm
CO_2/Malus	104 g/km/0 €
Transmission	Automatique, 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
Dimensions L x l x h, en m	4,57 x 1,82 x 1,71
Coffre	625 dm³

Dacia débarque enfin sur le marché des SUV compacts avec ce Bigster, grand frère du Duster (+ 22 cm en longueur). Ses amples dimensions lui permettent de disposer d'un coffre généreux, y compris sur cette variante hybride (les batteries sont juste en dessous), et de places arrière accueillantes, bien qu'il faille jouer des coudes pour s'y installer à trois. Cette version Journey offre une dotation généreuse (clim' bizone, régulateur de vitesse adaptatif, siège conducteur partiellement électrique…), mais les plastiques tous durs et brillants pourront surprendre à ce niveau de gamme. D'un autre côté, le Bigster s'affiche au moins 6 000 € moins cher que ses rivaux! Sous le capot, on trouve ici une évolution de la chaîne de traction hybride bien connue dans le groupe Renault, avec un moteur thermique plus costaud (1.8 et 107 ch au lieu de 1.6 et 94 ch) et une batterie un peu plus grosse. Des évolutions qui profitent à l'agrément de conduite en offrant des performances très correctes, ainsi qu'à la sobriété, qui se révèle excellente. En revanche, la boîte auto. "Multimode" à crabots (sans embrayage) manque toujours de réactivité, et ses quatre rapports imposent de bruyants rétrogradages au moindre faux plat. Le Bigster pèche d'ailleurs au niveau du confort, tant sur le plan sonore (bruits d'air) qu'en matière de suspensions, trépidantes sur mauvaises routes…

Un hybride "plug-in" homogène

HYBRIDE RECHARGEABLE

Opel Grandland 1.6 Hybride Rechargeable GS - 195 ch — 47 990 € / 47 300 €*

SES POINTS FORTS

Une belle habitabilité, un rapport prix/équipement convaincant et une autonomie électrique prometteuse.





PHOTOS : A. CORTESI

LES CHIFFRES *(données constructeur)*

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation (rechargeable)	Moteur électrique 125 ch
Couple maxi combiné	300 Nm à 2 000 tr/mm
CO_2/Malus	19 g/km/+ 1 720 €(1)
Batterie lithium-ion	17,9 kWh (capacité utile)
Transmission	Automatique, 7 vitesses
Accélération 0 à 100 km/h	7s8
Consommation mixte	0,8 l/100 km
Autonomie électrique	87 km
Dimensions L x l x h, en m	4,65 x 1,91 x 1,67
Coffre	555 dm³

Stellantis lance un nouveau groupe motopropulseur hybride rechargeable, et c'est l'Opel Grandland qui l'inaugure! Au programme, un bloc thermique 1.6 revu, une nouvelle boîte auto. à double embrayage électrifiée et une batterie d'une capacité utile nettement plus élevée que celle du précédent Grandland hybride rechargeable: 17,9 kWh contre 10 kWh, ce qui fait bondir l'autonomie électrique. Lors de notre premier essai, le moteur thermique ne s'est réveillé qu'au bout de 72 km, contre 40 km pour le précédent modèle selon nos mesures. Autre bonne nouvelle, la consommation batterie vide est prometteuse, avec 6,8 l/100 km lors de notre essai, contre 7,6 l/100 km mesurés sur l'ancien Grandland. Côté agrément, le bilan apparaît plus mitigé. La mécanique fait globalement preuve de douceur, mais on note des à-coups à basse vitesse, tandis que le 1.6 se montre trop sonore lors des accélérations. Quant au poids élevé (1 971 kg à vide), il nuit au comportement routier, qui manque d'agilité. Enfin, la pédale de frein souffre de variations d'assistance désagréables. L'habitabilité d'un bon niveau et le coffre spacieux compensent, pour leur part, une présentation intérieure austère et une finition imparfaite. Enfin, le tarif plutôt compétitif pour la catégorie s'accompagne d'un équipement riche (phares matriciels, régulateur adaptatif, GPS…).

1. Malus au poids.

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

Un haut de gamme bien placé

HYBRIDE

Renault Austral 1.2 E-Tech full hybrid Esprit Alpine - 200 ch 45 900 € / 45 900 €*

SES POINTS FORTS

Sobre et accueillant, l'Austral améliore son confort et reçoit de nouveaux équipements.





PHOTOS : A. CORTESI

LES CHIFFRES *(données constructeur)*

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	2 moteurs électriques 68 + 136 ch
Couple maxi (thermique/électrique)	205/205 Nm
CO_2/Malus	106 g/km / 0 €
Boîte	Automatique, 4 + 2 vitesses
Accélération 0 à 100 km/h	8s4
Poids	1 538 kg
Consommation cycle mixte	4,7 l/100 km
Dimensions L x l x h, en m	4,53 x 1,83 x 1,64
Coffre	525/650 dm³ (1)

Après l'arrivée de son nouveau petit frère le Symbioz (4,42 m), l'Austral (4,53 m) se repositionne un peu plus sur le haut de gamme à l'occasion de son restylage. L'évolution du style est flagrante, avec l'adoption des codes stylistiques de son grand frère le Rafale (calandre, feux). L'Austral corrige au passage les petits défauts pointés du doigt par les clients et nous-mêmes. Les nouveaux réglages de suspensions, désormais plus souples, offrent davantage de confort, tandis que les roues arrière directrices (1 500 €) assurent toujours une excellente maniabilité.
A bord, l'insonorisation a été retravaillée et l'ambiance reste toujours aussi soignée, avec une ergonomie bien pensée et une habitabilité appréciable. Notez aussi l'arrivée de nouveaux sièges estampillés Alpine (de série sur la finition Esprit Alpine) et de l'inédit système de reconnaissance du conducteur qui ajuste de façon automatique les réglages d'assise, de rétroviseurs, de radio, de température…
Sous le capot, le 1.2 E-Tech full hybrid de 200 ch (seul moteur restant) gagne en douceur grâce à une gestion de boîte améliorée, tandis que les performances apparaissent suffisantes. On est surtout convaincu par les excellentes valeurs de consommation : comme précédemment, la moyenne devrait se situer autour de 6,5 l/100 km dans la réalité.

1. Banquette reculée/avancée.

Un électrique abordable

ÉLECTRIQUE

Skoda Elroq 85 Plus - 286 ch - 77 kWh 44 430 € / 37 000 €*

SES POINTS FORTS

Bien placé côté tarifs, l'Elroq est logeable et confortable. Et il peut se montrer endurant.





PHOTOS : A. SAUNIER

NOS MESURES LABO Auto Plus LABO

Moteur électrique	Synchr. à aimants permanents
Couple maxi	545 Nm
CO_2/Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km / de - 2 000 à - 4 000 €
Batterie lithium-ion	77 kWh (capacité utile)
Transmission	Automatique, 1 vitesse
Accélération 1 000 m D. A.	27s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s8
Autonomie moyenne	440 km
Route/Autoroute/Ville	490/360/470 km
Dimensions L x l x h, en m	4,49 x 1,89 x 1,65
Coffre	470 dm³

Skoda a offert un petit frère à son Enyaq, jusque-là le seul modèle électrique de sa gamme. Plus court de 17 cm, l'Elroq est, surtout, bien plus abordable. Et pas de peu : 13 000 € séparent les entrées de gamme des deux modèles ! Mais il n'est pourtant pas question ici de prestations au rabais. Profitant de la même plate-forme que son aîné, il peut aussi en récupérer ses batteries et ses moteurs, comme ici sur ce haut de gamme de 286 ch.
L'autonomie est alors plus que correcte, et permet de parcourir plus de 350 km d'une traite sur autoroute, la recharge à 175 kW se faisant alors en environ 28 minutes de 10 à 80 %.
Un bon voyageur, donc, d'autant que l'espace disponible est particulièrement généreux à l'arrière, sans pour autant rogner sur le coffre.
La présentation générale de l'intérieur ne s'éloigne pas des classiques déjà adoptés par les cousins du groupe Volkswagen, avec un grand écran de 13"/33 cm au centre et un petit combiné d'instruments derrière le volant.
La qualité de la finition est par ailleurs sérieuse.
Sur la route, on profite aussi de belles prestations, avec un niveau de confort et de silence très réussi. Tout juste pourrait-on regretter l'absence d'un mode de conduite "One Pedal", pourtant pratique en ville. Les tarifs sont moins amicaux en haut de gamme, mais une belle remise de 10 % compense le tout.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Un premium sobre et dynamique

HYBRIDE RECHARGEABLE

BMW X3 30e xDrive M Sport - 299 ch

76 400 € / 78 400 €*

SES POINTS FORTS

Un excellent compromis confort/tenue de route et une généreuse autonomie électrique.





PHOTOS : N. SOLER

NOS MESURES LABO Auto Plus LABO

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation (rechargeable)	Moteur électrique 184 ch
Couple maxi combiné	450 Nm
CO_2/Malus	64 g/km / + 4 320 €(1)
Batterie lithium-ion	19,7 kWh (capacité utile)
Transmission	Automatique, 8 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	27s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s2
Consommation moyenne	8,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,4 / 7,5 / 9,4 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	85 km
Dimensions L x l x h, en m	4,76 x 1,92 x 1,66
Coffre	460 dm³

La quatrième génération du X3, apparue l'an dernier, arbore le nouveau style BMW, parfois un peu tapageur (en particulier avec la calandre illuminée optionnelle). Dans l'habitacle, les changements sont nombreux. Ainsi, la planche de bord, revêtue de tissu, accueille une grande dalle numérique regroupant l'instrumentation (12,3"/31,2 cm) et l'écran tactile (14,9"/37,8 cm), l'ensemble ne brillant ni par sa lisibilité ni par sa simplicité d'utilisation. On note aussi une baisse de la qualité perçue, avec notamment d'incongrus plastiques durs et brillants sur les contre-portes : difficile à admettre à ce tarif ! A l'arrière, le X3 ne bat toujours aucun record d'habitabilité, mais les assises sont confortables. Hélas, le coffre de cette version hybride rechargeable manque clairement de volume. En contrepartie, la généreuse batterie installée sous son plancher permet à ce X3 30e xDrive de revendiquer une excellente autonomie électrique pour la catégorie : 85 km ! Et si la consommation moyenne (batterie vide) apparaît un peu élevée, elle reste fort raisonnable sur route et autoroute. Des domaines où ce SUV est à l'aise, profitant d'un comportement routier agile et d'un confort de haut niveau. Reste le chapitre du budget, plus délicat. Le X3 "PHEV" n'échappe en effet plus au malus au poids, tandis que les options restent nombreuses.

1. Inclut le malus au poids.

Un modèle 7 places accueillant

HYBRIDE

Peugeot 5008 1.2 Hybrid Allure - 145 ch

41 300 € / 40 000 €*

SES POINTS FORTS

Une habitabilité au top, une accessibilité aux places arrière ingénieuse et une conso modérée.





PHOTOS : N. SOLER

NOS MESURES LABO Auto Plus LABO

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Couple maxi thermique	230 Nm à 1 750 tr/mm
CO_2/Malus	128 g/km / + 400 €
Transmission	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
Dimensions L x l x h, en m	4,79 x 1,89 x 1,69
Coffre	330/685 dm³(1)

Le nouveau 5008 reprend fièrement le flambeau de son prédécesseur auprès des familles nombreuses. Reposant sur la même base que son petit frère le 3008, il est rallongé pour permettre d'accueillir deux places de plus au troisième rang. Celles-ci sont assez facilement accessibles grâce à un ingénieux système de sièges basculants et s'avèrent plutôt logeables et confortables pour de grands ados. Cerise sur le gâteau, il reste même un peu d'espace pour les bagages. Au deuxième rang, on apprécie aussi l'habitabilité, même si le 5008 renonce aux trois sièges indépendants de son devancier, au profit d'une banquette 2/3-1/3 coulissante et à l'assise confortable au demeurant. A l'avant, on retrouve une planche de bord similaire à celle du 3008, toujours aussi impressionnante, tant par sa présentation ultra-moderne que par sa finition flatteuse. Bémol : le manque de fluidité du système multimédia… Sous le capot, le moteur hybride de 145 ch assure des performances correctes, sans plus, le trois cylindres se faisant trop entendre lorsqu'il est sollicité. En contrepartie, la sobriété est exemplaire, avec 6,6 l/100 km en moyenne. Au volant, le Peugeot 5008 n'est pas le plus enthousiasmant des SUV familiaux, mais son bon niveau de confort rend les longs trajets plutôt agréables pour ses occupants.

1. En configuration 7/5 places.

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

Du style et du dynamisme

HYBRIDE RECHARGEABLE

Renault Rafale hyper hybrid 1.2 E-Tech Atelier Alpine - 300 ch — 59 000 € / 56 800 €*

SES POINTS FORTS

Un système hybride convaincant et un excellent compromis confort/agilité.



PHOTOS : F. GROUT



NOS MESURES (LABO Auto Plus LABO)

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation (rechargeable)	2 moteurs électr. 68 (1) + 136 (2) ch
Couple maxi (thermique/électrique)	230/205 (1) + 200 (2) Nm
CO_2/Malus	14 g/km/+ 1 350 € (1)
Batterie lithium-ion	22 kWh (capacité brute)
Transmission	Automatique, 4 + 2 vitesses
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
Dimensions L x l x h, en m	4,71 x 1,87 x 1,61
Coffre	535 dm³

Voici le nouveau fer de lance de Renault. En phase avec la tendance des SUV coupés, le Rafale arbore un design musclé et élancé à la fois. Et pour renforcer son positionnement premium, Renault le dote désormais d'une motorisation hybride rechargeable de 300 ch. Celle-ci se compose d'un modeste trois cylindres turbo de 150 ch associé à un alterno-démarreur et à deux moteurs électriques, dont un de 136 ch placé sur l'essieu arrière pour assurer une transmission intégrale. La batterie de 22 kWh permet d'évoluer en mode 100 % électrique sur environ 80 km, selon nos mesures, ce qui en fait l'un des meilleurs de sa catégorie. Une fois la batterie épuisée, la consommation reste raisonnable avec 7,4 l/100 km en moyenne. Par ailleurs, le Rafale brille par ses performances : le 0 à 100 km/h est abattu en seulement 6s6 (contre 9s4 pour la version de 200 ch). L'accent a également été mis sur l'aspect dynamique grâce aux quatre roues motrices et directrices. Mention spéciale aux nouvelles suspensions pilotées prédictives (de série sur la finition Atelier Alpine), qui offrent un très bon niveau de confort. A bord, le système multimédia s'avère intuitif, la dotation riche, et l'habitabilité très satisfaisante. Finalement, le seul vrai bémol concerne le prix, qui peut rapidement dépasser les 55 000 € selon la finition et les options choisies…

1. Moteur avant. 2. Moteur arrière. 3. Malus au poids.

La référence des SUV électriques

ÉLECTRIQUE

Tesla Model Y Grande Autonomie Propulsion - 347 ch (1) — 46 990 € / 43 990 €*

SES POINTS FORTS

Un rapport prix/prestations toujours intéressant et un confort en net progrès.



PHOTOS : Y. LEFEBVRE



NOS MESURES (2) (LABO Auto Plus LABO)

Moteur électrique	Synchrone à aimants permament
Couple maxi	440 Nm (1)
CO_2/Bonus	0 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	75 kWh (capacité utile) (1)
Transmission	Automatique, 1 vitesse
Accélération 1 000 m D. A.	26s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s
Autonomie moyenne	470 km
Route/Autoroute/Ville	525/390/500 km
Dimensions L x l x h, en m	4,79 x 1,98 x 1,63
Coffre AV/AR	105/695 dm³

Pour relancer des ventes en forte baisse (- 23 % en 2024), le Model Y avait bien besoin de ce restylage, que l'on identifie notamment au bandeau lumineux à l'avant, inspiré du pick-up Cybertruck. L'habitacle ne change pour sa part que dans le détail (écran tactile à l'arrière, sièges redessinés…), ce qui est en soi une bonne nouvelle car le SUV conserve un vrai commodo pour les clignotants et n'adopte pas les peu pratiques boutons au volant apparus sur la Model 3 restylée ! Sur le plan technique, officiellement, aucune modification. Mais, selon nos informations, la puissance a diminué, tandis que la batterie a grossi (75 kWh utiles au lieu de 71 (1)). Bien qu'en léger recul, les performances restent excellentes, alors que l'autonomie progresse encore (près de 400 km sur autoroute !). De quoi envisager sereinement les voyages, facilités par la parfaite intégration des Superchargeurs dans le planificateur d'itinéraire. Enfin, le Model Y a corrigé son plus gros défaut en se dotant de suspensions plus tolérantes. Les bruits de roulement restent cependant trop présents sur autoroute, et la direction, lourde à basse vitesse et peu informative dans les virages, manque d'agrément. Quant à l'Autopilot, il a occasionné plusieurs freinages intempestifs lors de notre essai. Reste que le Model Y en offre toujours beaucoup pour un prix qui reste raisonnable.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

1. Estimations Auto Plus, *Tesla ne communique pas ces valeurs.*
2. Mesures du modèle avant resylage.



Par Jacques Warnery



ÉLECTRIQUE

MGS5 EV

64 kWh - 231 ch - Luxury

38 490 € / 34 990 €*

PREMIER TEST DU NOUVEAU SUV COMPACT ÉLECTRIQUE DE MG

Pour son prix, mais pas que…

Le MGS5 EV débarque sur le créneau des SUV compacts électriques avec des arguments suffisants pour s'y faire une place de choix. Premières impressions dans sa version à grosse batterie de 64 kWh.

Comme bien d'autres constructeurs chinois, MG entend prouver que l'intérêt de ses produits ne se résume plus à de simples tarifs dégriffés. Son nouveau SUV électrique MGS5 EV, successeur de l'ancien ZS EV (4,32 m), s'inscrit parfaitement dans cette montée en gamme. Ses 4,48 m de long lui ouvrent les portes du segment des compacts, particulièrement disputé. Sa plate-forme MDP, entièrement tournée vers l'électrique, qu'il partage avec la berline MG4 et le roadster Cyberster, lui offre les moyens de ses ambitions. La gamme comprend deux capacités de batteries et de puissances : 49 kWh et 170 ch (35 990 €) ou 64 kWh et 231 ch (38 490 €). La seconde, ici à l'essai, procure plus de polyvalence et devrait représenter 80 % des ventes. Comme toujours, les 465 km d'autonomie maximale promis sur la fiche technique semblent impossibles à obtenir dans la vraie vie. En attendant nos propres mesures, les valeurs de consommation que nous avons relevées (21 kWh/100 km sur un parcours essentiellement routier vallonné, entrecoupé d'une séance photos énergivore) laissent envisager une autonomie d'environ 300 km. En charge rapide, la puissance maxi de 139 kW permet de remonter la batterie de 10 à 80 % en 28 minutes. Un résultat dans la moyenne de la catégorie.

Un dynamisme inattendu

La porte s'ouvre sur un habitacle plus valorisant que ce à quoi MG nous avait habitués, même si une certaine austérité persiste. L'interface, souvent problématique chez les constructeurs chinois, progresse largement par rapport à celle de la MG4, même si un léger manque de réactivité de l'écran de 12,8"/32,5 cm persiste. Le principal défaut tient dans une place arrière centrale quasi inutilisable sur long trajet, tant elle est ferme. Heureusement, notre MGS5 EV sait recevoir par ailleurs, avec une habitabilité convenable pour les deux autres occupants, des aspects pratiques efficaces et assez d'espace pour les bagages, malgré l'absence d'un petit coffre à l'avant (pour caser le câble de recharge). Derrière le volant, le conducteur a également peu de critiques à formuler. Bien qu'un peu ferme à basse vitesse et sur les ralentisseurs, ce SUV compact ne verse pas dans l'inconfort et se joue des pièges urbains. A la douceur propre à l'électrique s'ajoutent un freinage agréable à doser et des régénérations réglables, allant jusqu'à un mode One Pedal[1] particulièrement bien réalisé. Son architecture propulsion (avec moteur électrique niché sous

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : pas de bonus, mais le constructeur propose une remise de 3 500 € avec la batterie 64 kWh jusqu'au 30 septembre 2025.

L'entretien : un passage par l'atelier tous les ans ou tous les 24 000 km.

L'équipement : par rapport à la finition Confort, la Luxury justifie son surcoût de 3 000 € par sa technologie (caméra à 360°, clé via smartphone, planificateur d'itinéraire…) et son confort (pompe à chaleur, chargeur à induction, sièges AV et volant chauffants…).

1. Freinage régénératif suffisamment intense lorsque l'on relâche la pédale d'accélérateur pour éviter d'avoir recours à la pédale de frein.

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





Pour 2500 € de plus que la version de base (prix catalogue), le MGS5 EV augmente son autonomie de 125 km, et gagne une soixantaine de chevaux.



Nombre de places : 5

La fermeté du siège central est rédhibitoire, mais les places arrière latérales sont plutôt agréables et enveloppantes. L'effet "plancher haut", propre aux véhicules électriques, n'est pas trop marqué.



Volume : 453 dm³

Les passages de roue réduisent un peu la largeur disponible. Le plancher à double fond est livré de série.



Le chargeur embarqué (courant alternatif) accepte ici jusqu'à 11 kW (7 kW sur la version de base).

L'ÉQUIPEMENT

De série **Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • Aide au maintien dans la voie • Airbags (7) • Alerte de circulation transversale arrière • Alerte de survitesse • Conduite semi-autonome • Détecteur de somnolence • Feux de route automatiques • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur adaptatif • Surveillance des angles morts.

Agrément : • Caméra de recul • Caméra à 360° • Chargeur à induction • Clé Bluetooth sur smartphone • Ecran tactile 12,8"/32,5 cm • Hayon électrique • Jantes alu 18" • Planificateur d'itinéraire • Pompe à chaleur • Radar de recul • Rétros extérieurs rabattables électr. • Services connectés • Sièges AV et volant chauffants • Système audio 6 HP • Système V2L (alimentation d'appareils électriques depuis la voiture), etc.

En option **Agrément :** • Peinture métallisée (650 €).



PHOTOS : A. SAUNIER

Notre MGS5 EV revendique 1 725 kg sur la balance dans sa version la plus huppée. Ce poids, raisonnable pour un SUV électrique, participe à son dynamisme sur la route.

LES DONNÉES

LES CHIFFRES *(données constructeur)*

Vitesse maxi	190 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	6s3
Consommation cycle mixte	16 kWh/100 km
Autonomie maximale	465 km
Temps de charge borne rapide	28 mn (1)
Poids	1 725 kg

1. De 10 à 80 % avec une puissance de charge maxi de 139 kW.

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques	Synchrones à aimants permanents
Batterie lithium-ion	64/62 kWh (capacité brute/utile)
Puissance fiscale	6 CV
Puissance maxi	231 ch
Couple maxi	350 Nm
CO_2/Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues arrière
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	225/55 R18
Dim. L x l x h, en m	4,48 x 1,85 x 1,63
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km

À LA LOUPE

Accès à bord	■	Facilité de contrôle des niveaux	■
Bruits aérodynamiques	■	Gabarit	■
Confort des suspensions	■	Installation des passagers	■
Consommation	■	Protection de la carrosserie	■
Direction	■	Roue de secours (kit de réparation)	■
Durée de garantie	■	Sécurité des enfants	■
Emissions de CO_2	■	Souplesse à basse vitesse	■
Facilité à manœuvrer	■		

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le **MGS5 EV Luxury 64 kWh** (34 990 €*, 231 ch) est évalué dans la catégorie des SUV électriques compacts d'environ 200 ch, qui comprend notamment :
BYD Atto 3 Design 60,4 kWh (34 900 €*, 150 ch),
Opel Grandland Electrique 73 kWh (38 000 €*, 213 ch),
Peugeot E-3008 Allure 73 kWh (39 990 €*, 210 ch),
Renault Scenic E-Tech Autonomie Confort Techno 60 kWh (38 990 €*, 170 ch),
Skoda Elroq Sportline 60 kWh (35 000 €*, 204 ch), etc.

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

le coffre) lui permet de braquer court. Elle favorise également le dynamisme au moment de quitter la ville. Maîtrisant bien ses mouvements de caisse, le MGS5 EV avale les virages avec agilité. Il profite de sa direction précise et du tonus offert par son électromoteur de 231 ch pour distiller un plaisir de conduite inattendu, tout en restant sûr. Le silence général participe aussi à l'agrément. Enfin, le rapport prix/prestations de ce SUV s'ajoute aux qualités suscitées : généreusement pourvu en finition Luxury, le MGS5 EV s'affiche avec l'avantage tarifaire attendu d'un modèle chinois. ■

SUITE PAGE 36

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)

Panoramique

MGS5 EV Luxury 64 kWh

POSTE DE CONDUITE



L'amplitude de réglage limité de la profondeur du volant n'empêche pas d'être correctement installé. Malgré l'impossibilité d'ajuster le soutien lombaire, les sièges sont plutôt confortables, mais ils manquent de maintien. Le capot assez proéminent et la lunette arrière étroite gênent un peu la visibilité, mais l'excellente caméra à 360°, disponible de série, compense ce défaut en manœuvre.

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

AIDES À LA CONDUITE



L'écran tactile propose un menu spécifique pour déconnecter les ADAS individuellement via un raccourci particulièrement pratique. La conduite semi-autonome est de série dès la version de base. Le régulateur adaptatif fonctionne correctement, même si certains ralentissements manquent un peu de fluidité. Le maintien au centre de la voie se montre précis en virage. Par contre, la lecture des panneaux demeure parfois fantaisiste, comme c'est bien souvent le cas.

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

ÉCRAN TACTILE



L'écran tactile de 12,8"/32,5 cm est de belle définition, mais manque de contrastes quand la carte du GPS est sur fond noir. Le planificateur d'itinéraire ne fonctionne pas sur un trajet de plus de 600 km (une mise à jour est prévue pour réparer ce bug).

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

BIEN VU



Ce bouton physique situé à droite sur la console centrale permet de revenir directement au menu principal de l'écran central. Simple et pratique.

RATÉ



Il est courant que la place du milieu soit plus ferme que les autres. Mais à bord du MGS5 EV, son inconfort rend les trajets à cinq pénibles.



FINITION



Les ajustements font plutôt soignés et les matériaux sont flatteurs autour du poste de conduite. En revanche, les plastiques bon marché dans la partie inférieure de la planche de bord et dans les contre-portes, ainsi que la moquette un peu grossière trahissent un souci d'économie.

Qualité des matériaux	
Qualité des assemblages	
Résistance aux rayures	

CHAUFFAGE/CLIM'

Au milieu de la console centrale, le bandeau dédié à la clim' comprend des touches physiques. Bien plus pratique que le tout tactile!

Simplicité des commandes	
Réglages gauche/droite	Indisponible
Aérateurs arrière	Oui
Discrétion de la soufflerie	

SYSTÈME AUDIO

La finition Luxury a droit à un système audio à 6 HP (contre 4 sur Confort). La qualité du son est tout à fait correcte et l'ergonomie, évidente.

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

RANGEMENTS



En dépit d'une boîte à gants peu utilisable, on profite de nombreux détails pratiques. La console centrale intègre deux porte-gobelets, un vaste espace fermé sous l'accoudoir central avant et un rangement sous sa partie horizontale flottante.

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

Le verdict Auto Plus

Intéressant

Par son comportement plaisant, ses performances et sa technologie parvenue à maturité, le MGS5 EV va bien au-delà d'un simple rapport prix/prestations compétitif. Seul l'inconfort de la place centrale constitue un véritable point noir en usage familial.

LES PLUS
- Plaisir de conduite
- Technologie avancée
- Rapport prix/prestations

LES MOINS
- Place centrale arrière
- Autonomie moyenne
- Détails de finition

PHOTOS: A. SAUNIER

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Match



Par Vincent Desmonts



ÉLECTRIQUE

Renault 4 E-Tech

Autonomie Confort Techno - 52 kWh - 150 ch

35 490 € / 32 490 €*

LA NOUVELLE RENAULT 4 E-TECH AFFRONTE LA RENAULT 5

Attaque familiale

Seulement 2 000 € séparent la Renault 4 E-Tech de sa petite sœur la “Cinq”. Il paraît donc tentant de monter en gamme, d’autant que les arguments de la nouvelle venue ne se limitent pas à son habitabilité plus généreuse. A peine lancée, déjà hors-jeu, la R5 ?

Une star chasse l’autre! Alors que la Renault 5 E-Tech caracole en tête des ventes de voitures électriques depuis le début de l’année, voici que débarque sa grande sœur la R4 E-Tech. Elle joue elle aussi la carte de la nostalgie, mais dans un format un peu plus grand (+ 22 cm en longueur), et pour 2 000 € de plus seulement au catalogue, un écart qui grimpe à 2 690 € si l’on tient compte des 2% de remise dont bénéficie déjà la R5. Comme pour cette dernière, la filiation de la R4 avec sa légendaire ancêtre saute aux yeux, et l’on note au passage que, grâce à ses attributs de SUV (pare-chocs en plastique noir), la “4” sera mieux protégée que sa rivale contre les petits chocs urbains. En s’installant au volant, l’impression de déjà-vu est flagrante : la planche de bord est strictement identique à celle de la R5, tout comme les sièges, les contre-portes, le ciel de pavillon… Même la hauteur d’assise semble similaire! Seule différence notable : le capot, plus long et plus horizontal, est bien visible au travers de la baie de pare-brise. Ce sont les occupants des places arrière qui constatent le plus de changement : grâce à la plus grande ouverture dégagée par les portières, ils accèdent plus facilement à la banquette, et, sur les 8,4 cm supplémentaires d’empattement, 4 cm se retrouvent au niveau de la longueur aux jambes. Cela ne fait pas pour autant de la “4L” une limousine, mais deux adultes pourront voyager à l’arrière sans difficulté. Ils seront en outre mieux traités qu’à bord de la R5, puisqu’ils disposeront de deux prises USB ainsi que de vide-poches dans les portières, de menues attentions dont la petite sœur se dispense. La banquette légèrement surélevée offre par ailleurs un point de vue plus dominant sur l’habitacle, tandis que la surface vitrée apparaît plus généreuse. Un bémol concernant les deux modèles : à l’arrière, les côtés arrondis du pavillon sont un peu trop proches des têtes des occupants.

Plus pratique, la “4L” !

Côté coffre, il n’y a pas match. La R5 n’a pas à rougir de sa soute, dont les 310 dm^3 de volume sont dans la bonne moyenne pour une citadine, mais on lui

*Vrai prix d’achat intégrant la remise potentielle et le bonus écolo médian (3 000 €).

ÉLECTRIQUE

Renault 5 E-Tech

Autonomie Confort Techno - 52 kWh 150 ch

33 490 € / 29800 €*

PHOTOS: N. SOLER

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : fabriquées en France, les deux Renault sont éligibles au bonus (de 2000 à 4000 € selon les revenus). Mais seule la “Cinq” profite d’une modeste remise (2 %).
L’entretien : dans les deux cas, il devra être effectué tous les ans ou tous les 20000 km.
L’équipement : rien d’essentiel ne manque à ces finitions Techno. La R4 offre cependant quelques équipements supplémentaires, comme les palettes au volant (avec un mode One Pedal) ou des prises USB à l’arrière. Elle peut également recevoir un hayon à commande électrique.



Direction plus assistée, suspensions légèrement assouplies, roulis plus marqué : la Renault 4 E-Tech met davantage l’accent sur le confort que sa petite sœur.



Vive, précise et agile, la Renault 5 séduit dès les premiers tours de roues. En revanche, sa suspension manque de douceur à basse vitesse.

reprochera quand même un seuil de chargement assez haut, ainsi que l’absence d’un plancher de coffre mobile qui permettrait d’obtenir une surface plane une fois la banquette rabattue. La R4 souffre d’ailleurs du même défaut : sa banquette laisse une marche lorsqu’elle est repliée. En revanche, elle revendique un volume de chargement plus généreux (415 dm^3), ainsi qu’un seuil de chargement très bas (59 cm seulement, contre 77 cm pour la R5 !). En outre, sa soute est ingénieusement aménagée, avec des tendeurs pour retenir des objets sur les côtés, une prise 12 volts ainsi qu’un bac en plastique amovible sous le plancher. Bien que toutes »»

Match



Renault 4 E-Tech

La Renault 4 reprend à l'identique la planche de bord de la R5. On retrouve donc la même position de conduite (plutôt bonne), les mêmes interfaces numériques (seuls les graphismes varient légèrement), une finition tout aussi soignée et… des rangements parfois trop petits. Le chargeur de smartphone par induction et le Mirror Screen sans fil figurent parmi l'équipement de série, tout comme la clé mains libres ou l'efficace GPS Google avec planificateur d'itinéraire.



Renault 5 E-Tech

La R5 charme toujours avec sa présentation intérieure à la fois nostalgique, moderne et plutôt cossue. Les rangements sont nombreux, mais ils se montrent parfois peu pratiques à l'usage, à l'image des bacs de portière manquant de profondeur. La plus grosse différence avec la "4L" : l'absence de palettes au volant pour ajuster la récupération d'énergie ainsi que de mode One Pedal (1). On ne dispose donc que d'un mode "B" (régénération renforcée) sur le sélecteur de marche.

»» deux "made in France", nos sœurs ennemies ne sortent pas des mêmes chaînes : la R5 est produite à Douai, la R4 à Maubeuge. Mais elles partagent l'intégralité de leurs composants, de la plate-forme aux moteurs en passant par les batteries. On retrouve ainsi, dans les deux cas, une machine électrique à rotor bobiné de 150 ch, alimentée par des accumulateurs d'une capacité utile de 52 kWh. La R4 étant plus haute et plus lourde, on s'attendait à disposer d'une autonomie inférieure à celle de la R5 (très moyenne).Surprise : il n'en est rien !

La R4 récupère mieux l'énergie

Nos mesures révèlent en effet un rayon d'action moyen de 355 km, soit 35 km de plus que la R5 équivalente. D'où vient ce miracle ? D'une part, son surpoids par rapport à la R5 se révèle insignifiant : 34 kg seulement. Ensuite, si sa surface frontale plus importante la pénalise sur le plan aérodynamique, la R4 bénéficie d'efficients pneus Michelin e-Primacy, mais surtout d'un mode One Pedal (1) très efficace. Elle dispose par ailleurs de palettes au volant permettant d'ajuster la récupération d'énergie sur trois niveaux, quand la R5 se contente (pour l'instant) d'un mode "B". Côté performances, l'écart entre les deux autos reste peu significatif : trois dixièmes de seconde de plus pour la R4 au 1 000 m départ arrêté, et quatre dixièmes de plus pour le 80 à 120 km/h. Un écart imperceptible au volant, les deux sœurs affichant une agréable vivacité. La dif-





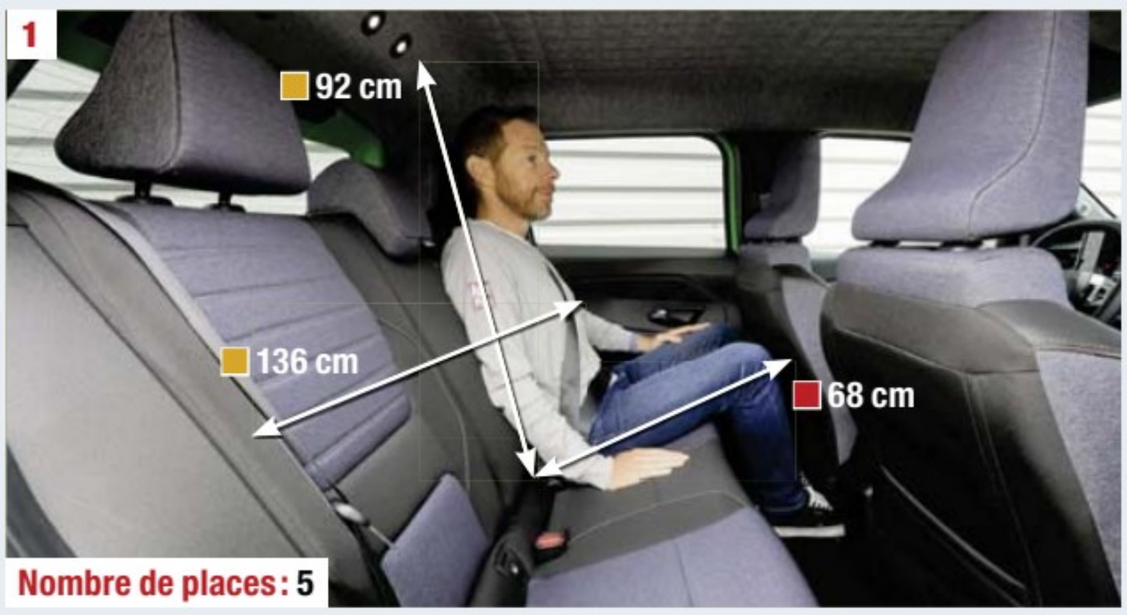
Nombre de places : 5



Volume : 415 dm³



1. On profite de 4 cm de plus pour caser ses jambes, mais l'habitabilité reste moyenne. 2. Coffre facile à charger (seuil bas), bien pensé et spacieux. Le dossier passager avant est rabattable (de série sur Techno). 3. La R4 se distingue par ses palettes au volant et son mode One Pedal (1).



Nombre de places : 5



Volume : 310 dm³



1. La banquette a beau être bien dessinée, les plus grands ont les genoux dans les dossiers des sièges avant (et ont du mal à caser leurs pieds). 2. Très correct pour une citadine, le volume de chargement reste un peu juste dans l'absolu. 3. L'ouverture étroite des portières arrière ne facilite pas l'installation à bord.

férence se situe davantage au niveau du comportement routier. Avec son empattement plus court, la R5 se montre plus agile et plus réactive dans les changements d'appui, tout en se distinguant par son diamètre de braquage riquiqui (10,3 m entre murs). Plus placide, la R4 offre une direction plus assistée et des suspensions assouplies qui filtrent mieux à basse vitesse (même si elles restent un peu fermes à l'arrière), au prix d'un roulis plus marqué. Mais elle n'en conserve pas moins un comportement équilibré. Dommage que son freinage déçoive (67 m depuis 130 km/h), rançon de pneus à faible résistance au roulement. Dans les deux cas, les bruits aérodynamiques se manifestent trop aux allures autoroutières. ■

NOS MESURES	Renault 4 E-Tech	Renault 5 E-Tech
Vitesse maxi	151 km/h	151 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s4	31s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s	5s6
Autonomie électrique moyenne	355 km	320 km
Route/Autoroute/Ville	400/270/395 km	350/250/355 km
Temps de charge Wallbox (2)/Secteur	8 h 20 / 26 h	8 h 20 / 26 h
Sur borne rapide 100 kW (3)	30 mn	30 mn
Poids	1 494 kg	1 460 kg
Diamètre de braquage	11,2 m	10,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	61 m

2. 7,4 kW. 3. De 15 à 80 %, donnée constructeur.

LA TECHNIQUE	Renault 4 E-Tech	Renault 5 E-Tech
Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné	Synchrone à rotor bobiné
Capacité utile de la batterie	52 kWh	52 kWh
Puissance fiscale	5 CV	5 CV
Puissance maxi	150 ch	150 ch
Couple maxi	245 Nm	245 Nm
CO_2/Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/De - 2 000 à - 4 000 €	0 g/km/De - 2 000 à - 4 000 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Pneus	195/60 R18	195/55 R18
Dim. L x l x h, en m	4,15 x 1,80 x 1,58	3,93 x 1,81 x 1,50
Durée de garantie	2 ans (km illimités) (4)	2 ans (km illimités) (4)

4. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • Airbags (6) • AFIL • Alerte de trafic en marche AR • Phares à leds • Pleins phares auto. • Régul. adaptatif • Rétro. int. jour/nuit auto…

Agrément : • Aide au stationn. AR • Banquette 2/3-1/3 • Bluetooth • Caméra de recul • Chargeur smartphone par induction • Clé mains libres • Clim' auto. • GPS • Instrum. numérique • Jantes alu 18" • Mirror Screen sans fil • Palettes au volant • Pompe à chaleur • Vitres AR surteintées • Vitres AV/AR électr. • Volant multifonc.

LES DIFFÉRENCES	Renault 4 E-Tech	Renault 5 E-Tech
Conduite semi-autonome (5)	1 000 €	1 000 €
Dossier siège pass. AV rabattable	Série	Indisponible
Hayon motorisé	400 €	Indisponible
Sièges AV et volant chauffants	400 €	400 €

5. Avec alerte de trafic en marche AR, surveillance d'angles morts, stationnement semi-auto.

LES NOTES DU LABO Auto Plus	Renault 4 E-Tech	Renault 5 E-Tech
Comportement routier	16	16
Equipements de sécurité	12	12
Agrément/performances	15	17
Confort/insonorisation	15	15
Equipements de confort/garantie	18	18
Habitabilité/coffre	14	7
Aspects pratiques	14	11
Présentation/finition	15	15
Autonomie	13	11
Prix	8	12
	1re 140/200	2e 134/200

Le verdict Auto Plus



Victoire : Renault 4 E-Tech

Si nos deux rivales jouent des coudes en matière de confort ou de présentation, la Renault 4 prend le large grâce à son habitabilité plus généreuse, à son coffre bien pensé et à sa meilleure autonomie. Mais la "Cinq" reste le meilleur choix pour les amateurs de conduite tout en restant un peu plus accessible.

PHOTOS : N. SOLER

1. Freinage régénératif suffisamment intense lorsque l'on relâche la pédale d'accélérateur pour éviter d'avoir recours à la pédale de frein.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais

Essai



Par Jacques Warnery



HYBRIDE RECHARGEABLE ESSENCE

Lynk & Co 08

More - 345 ch

57 995 € / 61 755 €*

AUTONOMIE ÉLECTRIQUE RECORD POUR CE SUV FAMILIAL PHEV

L'hybride à rallonge

Le constructeur chinois Lynk & Co lance sur le marché un gros SUV hybride rechargeable qui prétend parcourir 200 km sans réveiller son moteur thermique. De quoi bousculer la hiérarchie ?

Lynk & Co s'est fait connaître il y a quatre ans avec le 01, un SUV hybride rechargeable donnant accès à des locations et services d'autopartage inédits. Ce jeune constructeur chinois (intégré au groupe Geely, qui possède aussi Volvo) entend maintenant passer à la vitesse supérieure chez nous : après un petit SUV coupé 100% électrique dénommé 02, voici le 08, un SUV familial (4,82 m de long) hybride rechargeable. Son argument massue : une autonomie électrique record, annoncée à 200 km grâce à une batterie XXL (39,6 kWh). Comme ses rivaux, le 08 se recharge en courant alternatif (4 h 30 à 11 kW), mais il est un des rares à accepter une charge rapide, grâce à laquelle il passe de 10 à 80% de capacité en 33 mn. En mode hybride, l'association du quatre cylindres essence 1.5 turbo de 137 ch et de l'unité électrique permet de cumuler 345 ch sur les seules roues avant. Pour autant, le 08 incite à privilégier une conduite souple et des évolutions silencieuses. Les régénérations soignées au lever de pied (allant d'un mode roues libres à un One Pedal [1]) et le freinage facile à doser participent alors à l'agrément de conduite. En ville, les caméras à 360° compensent en partie un gabarit encombrant mais ne peuvent rien faire contre un confort assez rude ! La faute à un amortissement non piloté un peu trépidant à basse vitesse, amplifié par des pneumatiques en 21" à profil bas.

Techno parade

A défaut d'impressionner, les 208 ch de la propulsion électrique suffisent à animer correctement sur route cet imposant SUV. Celui-ci affiche un comportement imperturbable, et ses béquilles électroniques, aussi discrètes qu'efficaces, rassurent dans les rares virages rencontrés lors de cette première prise en main. Seuls quelques bruits de roulement perturbent la quiétude des occupants. Sur un parcours d'essai propice à l'autonomie (pas d'autoroute), nous avons réussi à couvrir 180 km sans intervention du moteur essence. Son réveil lors d'une sollicitation prolongée ou une fois la batterie vidée se fait de manière incroyablement discrète. Seul problème, le manque de réactivité à l'accélérateur se traduit par un gros temps de latence avant que l'assistance du bloc thermique commence à se faire sentir. Elle exige donc un minimum de patience, même en mode Power, censé être le plus sportif comparé aux programmes Hybride et Pure. Dans une ambiance valorisante, le conducteur doit aussi composer avec une ergonomie obligeant à constamment naviguer dans les innombrables menus de l'écran tactile de 15,4"/39 cm. Heureu-

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : pas de remise en vue pour cette nouveauté, qui pâtit par ailleurs d'un malus au poids de 3 760 €.

L'entretien : un passage à l'atelier tous les 2 ans ou tous les 20 000 km.

L'équipement : l'entrée de gamme Core fait le plein d'aides à la conduite. Pour 4 000 € de plus, le haut de gamme More ajoute des phares Matrix adaptatifs, une clim' auto. trizone, des jantes de 21", des sièges AV massants et ventilés, une hi-fi à 23 HP, etc.

1. Freinage régénératif suffisamment intense lorsque l'on relâche l'accélérateur pour éviter d'avoir recours à la pédale de frein.

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





La planche de bord, de présentation soignée, comprend deux écrans (10,2"/26 cm et 15,4"/39 cm), mais l'ergonomie est confuse.



Nombre de places : 5

Confortables et spacieuses, les places arrière sont accueillantes, même au milieu. Toutefois, contrairement aux Hyundai Santa Fe et VW Tayron, le 08 ne peut embarquer sept passagers.



Volume : 540 litres (1)

La hauteur de chargement est limitée, mais, dossiers rabattus, la surface se révèle presque plane.



Le 08 accepte la charge rapide (85 kW en pic), et remonte alors de 10 à 80 % d'autonomie en 33 minutes.

1. Volume sous pavillon.

L'ÉQUIPEMENT

De série **Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Alerte de circulation transversale arrière • Conduite semi-autonome • Freinage d'urgence automatique • Lecture des panneaux • Phares Matrix led adaptatifs • Surveillance d'angles morts.

Agrément : • Accès et démarrage mains libres • Caméra à 360° • Chargeur à induction • Clé digitale • Clim' auto. trizone • Instrumentation numérique 10,2"/26 cm • Connexion 5G avec Apple CarPlay et Android Auto • Ecran tactile 15,4"/39 cm + GPS • Jantes 21" • Modes de conduite • Reconnaissance faciale • Sièges AV électriques chauffants, massants et ventilés • Sièges AR chauffants • Stationnement assisté • Système audio hi-fi 23 HP • Système V2L • Toit ouvrant • Vitres AR surteintées • Volant chauffant, etc.



PHOTOS : O. SIMONSSON / LYNK & CO

Doté d'un comportement sûr, le Lynk & Co 08 dispose aussi d'une conduite semi-autonome efficace qui favorise des évolutions fluides dans le trafic.

sement, les passagers arrière sont bien lotis, malgré l'absence de banquette coulissante. Mais le 08 paie son autonomie généreuse (et donc sa grosse batterie) par un volume de coffre décevant. Enfin, le manque d'image de marque est en partie rattrapé par un rapport prix/équipement positif et une technologie opulente. Reste tout de même à accepter de débourser plus de 60 000 € pour un modèle chinois à la valeur résiduelle encore incertaine. ■

LES DONNÉES

LES CHIFFRES *(données constructeur)*

Vitesse maxi	185 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	6s8
Consommation cycle mixte	0,9 l/100 km (1)
Autonomie en 100 % électrique	200 km
Poids	2 112 kg

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	345 ch
CO_2 / Malus	23 g/km / + 3 760 € (2)
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 499 cm^3
Puissance maxi	137 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 2 500 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	208 ch
Couple maxi	350 Nm
Batterie lithium-ion	39,6 kWh (capacité brute)
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 3 rapports
Pneus	255/40 R21
Réservoir	60 litres
Dim. L x l x h, en m	4,82 x 1,92 x 1,69
Durée de garantie	4 ans ou 120 000 km

1. Et 6,5 l/100 km avec batterie vide. 2. Malus au poids.

À LA LOUPE

Accès à bord	■	Facilité de contrôle des niveaux	■
Autonomie	■	Gabarit	■
Bruits aérodynamiques	■	Installation des passagers	■
Boîte automatique	■	Protection de la carrosserie	■
Confort des suspensions	■	Roue de secours (kit de réparation)	■
Direction	■	Sécurité des enfants	■
Durée de garantie	■	Souplesse à basse vitesse	■
Emissions de CO_2	■		
Facilité à manœuvrer	■		

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le **Lynk & Co 08 More** (61 755 €*, 345 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux hybrides rechargeables d'environ 300 ch qui comprend notamment :
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDi Plug-in Exec. (68 900 €*, 253 ch),
Lexus NX 450h+ Luxe (64 200 €*, 309 ch),
VW Tayron 1.5 eHybrid R-Line Exclusive (60 500 €*, 272 ch),
Volvo XC60 T6 AWD Start (65 900 €*, 350 ch).

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

Le verdict Auto Plus : Intéressant

Le Lynk & Co 08 adopte un positionnement premium à prix compétitif. Il brille par son autonomie électrique comme par sa technologie embarquée. Il faudra toutefois attendre un essai plus complet et les mesures de notre labo pour vérifier s'il tient toutes ses promesses.

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)

Test lecteurs



Par Guillaume Jean

La Renault Clio restylée

HYBRIDE

1.6 E-Tech full hybrid
Esprit Alpine
145 ch - 5,3 l/100 km
28 000 € / **25 500 €***



PHOTOS : A. PAUMARD

Cette semaine, nous avons confié la Clio restylée à trois propriétaires de véhicules équivalents. Matthieu, Isabelle et Gilles nous livrent leurs impressions.

MATTHIEU Exploitant transport, Marcoussis (91)





Il possède une **Renault Clio**
1.6 E-Tech RS Line
26 700 € - 145 ch - 5,3 l/100 km

Ce restylage n'apporte pas que du bon au look de la Clio

Le design



L'appellation "Esprit Alpine" s'avère un choix judicieux. Le nouveau logo modernise aussi l'image de Renault. Néanmoins, l'ensemble phares-calandre manque d'harmonie face à ma Clio "phase 1". Dommage, car les inserts de leds apportent un vrai plus. Idem pour les jolies jantes. Je ressens ce manque d'homogénéité à l'arrière : le pare-chocs gagne un habillage de (fausses) grilles d'air plutôt réussi, mais l'aspect translucide des feux me dérange.

La vie à bord

Entre la nouvelle sellerie, les touches de textile sur la planche de bord et les surpiqûres bleues, la Clio devient plus cosy et bourgeoise. La connexion Apple CarPlay sans fil permet, elle, d'éviter les sacs de nœuds. Très bien ! Hormis ces évolutions, je retrouve un poste de conduite facile à vivre et un espace à bord correct, du moment que l'on considère bien la Clio comme une citadine.

Au volant

Je ne sens pas de changement au volant. Elle n'en avait de toute façon pas besoin ! Se faire plaisir grâce à l'excellente tenue de route et à la pêche du moteur pour environ 5 l/100 km reste l'atout majeur de cette Clio hybride.

ISABELLE Resp. comptable, Villebon/Yvette (91)





Elle possède une **Peugeot 208**
1.2 PureTech EAT8 GT
30 020 € - 130 ch - 7 l/100 km

Calculette en main, cette Clio E-Tech donne à réfléchir…

Le design

Elle n'est pas mal, cette petite Clio ! Ses phares effilés et les leds stylisées m'évoquent un esprit sportif. La calandre, elle, ressemble fort à celle de la 208 ! Le profil se donne de petits airs de coupé grâce à sa poignée de porte arrière intégrée au montant. J'aime ce détail. Cependant, l'arrière me paraît vide. Il lui manque un habillage entre les feux.

La vie à bord



Le coffre, inférieur à celui de la 208, serait embêtant pour moi. En revanche, j'accède plus facilement aux places arrière. La présentation de cette Clio est un peu trop classique. Je remarque le pommeau de vitesses basique ou la texture des tissus sans cachet. Il faut dire que Peugeot a mis le paquet dans la 208 ! J'apprécie toutefois la grande tablette, dont les différents menus peuvent être partagés à l'écran.

Au volant

Le siège enveloppe bien le corps. C'est agréable. La conduite est zen, facile. Le mode de régénération de la batterie demande toutefois un temps d'adaptation pour éviter de produire des à-coups. Mais vu l'attention portée au budget carburant de nos jours, il est clair que la sobriété de cette Clio lui procure un net avantage.

GILLES Déclarant en douane, Combs-la-Ville (77)





Il possède une **Toyota Yaris**
1.5 Hybride Iconic
28 450 € - 116 ch - 5,2 l/100 km

La découverte de cette Clio est une réelle bonne surprise

Le design

Cette Clio a franchement une bonne petite gueule ! Elle exprime de la sportivité, tout en préservant des lignes épurées. En observant le profil et l'arrière, je remarque un aspect ramassé, bien prononcé. Le joli style des jantes n'est pas non plus étranger à son agréable allure.

La vie à bord

La planche de bord semble de qualité et séduit au premier regard. C'est autre chose que les Renault d'antan… Mais je reconnais l'esprit "voiture à vivre" de la marque : les commandes tombent naturellement sous la main, les rangements sont bien fichus et l'écran multimédia est ludique et lisible. Côté espace à bord et volume de coffre, comme pour la Yaris, je dirais qu'il ne faut pas demander la lune à ce genre de petites autos.

Au volant

J'ignorais l'existence de la Clio en version hybride. Vu son niveau de puissance et vos mesures de consommation, force est de reconnaître son intérêt ! D'autant plus que son dynamisme sur route donne le sourire. Je note une mise en action du moteur thermique plus perceptible qu'à bord de la Yaris, mais le confort global de la Clio E-Tech reste un ton au-dessus.



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

▲ Bien ■ Moyen ▼ Décevant

ON A BOOSTÉ L'AUTONOMIE. PAS LE PRIX.

+ 40% D'AUTONOMIE OFFERT(2)

À l'occasion du lancement du **MGS5 100% électrique,**
profitez de la batterie **64 kWh** offrant jusqu'à **480km d'autonomie***
au prix de la 49kWh (jusqu'à 340 km d'autonomie*).



NOUVEAU
MGS5
100% ÉLECTRIQUE

À PARTIR DE
379€ TTC /mois(1)
SANS APPORT
LLD 49 MOIS

7 ANS DE GARANTIE
OU 150 000 KM

A0 gCO_2/km
B
C
D
E
F
G

Consommation électrique (min. max.) Gamme nouveau MGS5 EV (wh/km) WLTP : 155-166. Rejets de CO2 (g/km) WLTP : 0 (en phase de roulage). Règlement 2018/1832. Valeurs au 11/02/2025 susceptibles d'évolution. Plus d'informations sur le site www.mgmotor.fr.

(1) Exemple pour un Nouveau MGS5 EV Comfort 64kWh neuf hors option en Location Longue Durée sur **49 mois et 40 000 km** maximum soit 49 loyers mensuels de 379€ TTC. Offre non cumulable réservée aux particuliers pour toute **commande d'un véhicule en LLD jusqu'au 30/09/2025 et livré au plus tard le 27/12/2025** dans la limite des stocks disponibles et dans le réseau participant en France métropolitaine et Corse, sous réserve d'acceptation par DRIVALIA Lease France, SA au capital de 68 954 580,86 €, 1 Rue Victor Basch - 91300 MASSY, 342 499 126 RCS Evry. Intermédiaire d'assurance inscrit à l'ORIAS sous le N° 12 066 654 (www.orias.fr). **Modèle présenté : Nouveau MGS5 EV Luxury 64kWh avec option peinture métallisée : 419€ TTC/mois aux mêmes conditions.** Prix TTC excluant les frais de mise à la route. Détails et conditions sur mgmotor.fr
(2) Nouveau MGS5 EV Comfort 64kWh à un tarif plus avantageux que le MGS5 EV Comfort 49kWh dans le cadre d'une Location Longue Durée grâce à l'offre de lancement exceptionnelle MG (3 500€ déduit du tarif de vente du véhicule) valable du 09/05/2025 au 30/09/2025, soit plus de 40% d'autonomie offert.
* Cycle mixte WLTP. L'autonomie diffère selon finition. **Garantie 7 ans ou 150 000 km. Détails et exclusions sur mgmotor.fr** - SAIC Motor France SAS. 888 573 896 R.C.S. Nanterre

Édition 05/2025

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Bentley Continental GT Le grand coupé Bentley convertit son V8 biturbo à l'hybride rechargeable

Speed First Edition Hybrid - 782 ch - **295 660 € / 308 460 €***

Le meilleur des deux mondes



PHOTOS : N. SOLER

Chez Bentley, l'adoption de l'hybride rechargeable ne sert pas seulement à éviter de gros malus (70 000 € en France, en l'occurrence). Dans le cas présent, il s'agit aussi d'augmenter le niveau de performance. Pour ce coupé à la puissance sans précédent, l'usine de Crewe (Angleterre) a associé un moteur V8 biturbo de 4 litres à une machine électrique de 190 ch. Issu de la banque d'organes de Volkswagen, cet attelage se trouve aussi sous le capot du Lamborghini Urus SE (789 ch) et de la Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid (700 ch). Volcanique chez Lambo, force tranquille chez Porsche, on attendait que cet ensemble à la fiche technique impressionnante se montre "bien élevé" et d'une relative discrétion sonore chez Bentley. Erreur, les 1 000 Nm de couple et les 782 ch maxi combinés (rupteur à 6 600 tr/mn) génèrent une poussée difficile à supporter pour le non-initié, d'autant que la boîte automatique égrène les rapports quasiment sans rupture de couple. Le 0 à 100 km/h est ainsi abattu en 3s2 (contre 4s pour le modèle V8 précédent), avec un échappement qui crie sa hargne jusqu'à la zone rouge du compte-tours. En marge de ce caractère tonitruant, il est aussi possible de se déplacer sans le moindre bruit mécanique grâce à l'utilisation de la seule machine électrique – et donc avec seulement 190 ch. En fonction de l'état de charge de sa batterie, la Continental GT Speed Hybrid prétend ainsi vous emmener jusqu'à 85 km (homologation WTLP) en zéro émission avant de passer en mode hybride. Sur notre parcours varié incluant 20 km sur autoroute, les premiers borborygmes du V8 sont apparus après un peu plus de 60 km, le mode électrique étant maintenu jusqu'à 120 km/h, ce qui s'avère tout à fait honorable pour un tel mastodonte.

Hybride, mais pas timide

Pour un amoureux de l'automobile, le favori reste le mode Sport, qui assure aussi le rechargement de la batterie du système hybride au prix d'une consommation de sans-plomb un peu plus élevée. Mais le mode intermédiaire, Hybride, qui réveille la voix du V8 en utilisant intelligemment l'électrique, est aussi un excellent choix. Ce n'est pas avec une Bentley PHEV qu'on sauvera la planète, mais la combinaison thermique-électrique permet d'utiliser la force de la seule batterie au démarrage, à petite vitesse et dans les manœuvres de stationnement. Au cours de notre essai, nous avons souvent remarqué l'intervention de l'électrique, discrète mais efficace, avec à la clé une consommation moyenne inférieure à 10 l/100 km en ville, et d'environ 11 l/100 km en parcours



Le bouton rotatif permet de sélectionner les modes, et de réveiller ou non le V8. La console centrale garde un grand nombre de boutons physiques (évitant ainsi le "tout tactile") et un levier de vitesses à l'ancienne.



La Bentley Continental GT Speed reçoit, dans cette version First Edition, des jantes de 22" (mais 21" ici sur cet exemplaire chaussé en pneus hiver). Les freins en carbone sont facturés 15 288 €.

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



Ce cuir particulier (option à 2 640 €) provient d'un choix très rigoureux de peaux nord-européennes. La place à l'arrière est limitée, pour la tête (au-dessus de 1,75 m) comme pour les jambes.



Accueillant les batteries du système hybride, le coffre se limite à 260 dm³ (contre 358 dm³ sinon) et doit embarquer le sac contenant les câbles de recharge. Pour une voiture aussi longue, c'est rikiki…



L'aluminium bouchonné en façade de planche de bord donne le ton d'un habitacle traité avec un soin extrême. Tous les matériaux apparaissent en phase avec le grand luxe revendiqué par le constructeur britannique.



Avec 782 ch maxi combinés, cette Bentley est la plus puissante jamais produite. Mais c'est surtout la technologie embarquée, au service du plaisir de conduite et du comportement routier, qui impressionne. L'agilité est au rendez-vous, malgré le poids !



Ce coupé XXL s'étend sur près de 5 m de long. Il semble prêt à bondir, ses lignes équilibrées s'inscrivant dans la continuité du modèle précédent.

mixte. Pour une voiture qui peut par ailleurs délivrer près de 800 ch, c'est remarquable. En conduite rapide, la technologie au service du dynamisme impressionne. Bentley a convoqué plusieurs dispositifs qui servent efficacement le comportement routier. On notera la vectorisation du couple, la transmission intégrale intelligente, les barres antiroulis actives ou les roues arrière directrices. L'amortissement magnétique de nouvelle génération joue aussi un rôle important, et assure un confort bluffant.

La direction, au calibrage quasi parfait, parvient quant à elle à faire oublier la masse. A l'inscription en courbe, ce grand paquebot se transforme en petite barquette, profitant en outre d'un maintien de cap et d'un contrôle de l'assiette très bien étudiés. Côté freinage, des disques de 420 mm à l'avant et 380 mm à l'arrière sont respectivement mordus par dix et quatre pistons. Dommage que la sensation dégagée par la pédale soit trop artificielle, en lien avec le phénomène de récupération de l'énergie au freinage. Avec le temps, on s'y fait (un peu), mais le dosage est souvent délicat au moment d'arrêter cet engin qui pèse 2,5 tonnes avec le chauffeur, soit 300 kg de plus que l'ancienne version. Mais, en marge de ces rares défauts – passons sur le prix, discussion inutile à ce niveau de gamme –, cette Bentley est vraiment surprenante. Elle ne cherche pas à jouer au modèle écolo qu'elle n'est pas, mais permet de se déplacer quotidiennement sans émissions et sans bruit dans les quartiers chics, ou bien de jouer les sportives dans un tonnerre assourdissant, avec des performances de supercar. Le meilleur des deux mondes, en quelque sorte…

Didier Laurent

LES CHIFFRES *(données constructeur)*

Vitesse maxi	335 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	3s2
Consommation cycle mixte	10,3 l/100 km (1)
Autonomie électrique	85 km
Temps de charge Wallbox 11 kW	2 h 45
Poids	2 459 kg

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	782 ch
Couple maxi combiné	1 000 Nm
Puissance fiscale	53 CV
CO_2 / Malus	29 g/km / 12 800 € (2)
Moteur biturbo-essence	8 cylindres en V, 32S
Cylindrée	3 996 cm³
Puissance maxi	600 ch à 6 250 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	190 ch
Batterie lithium-ion	22 kWh (capacité utile)
Transmission	Intégrale
Boîte	Auto., 8 vitesses
Pneus AV/AR	265/40 R21 / 305/35 R21
Réservoir	80 litres
Dim. L x l x h, en m	4,90 x 1,97 x 1,40
Durée de garantie	2 ans (km illimités) (3)

Le verdict Auto Plus **Intéressant**

1. En mode hybride. 2. Malus au poids. 3. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.



Rubrique coordonnée par Pierre-Louis Champeaux

6 CHARGEURS USB ALLUME-CIGARE À MOINS DE 50 €

Par J. Palaz

Les multiprises USB-AC 12 V à

Lors des voyages en famille, la prise allume-cigare fait l'objet de toutes les convoitises. Pour satisfaire les besoins de chacun en électricité, l'achat d'une multiprise s'impose.

Ports USB et allume-cigare : la bonne configuration

Si la grande majorité des appareils multimédias (smartphones, tablettes..) peuvent être rechargés via un port USB, d'autres accessoires très utiles en vacances nécessitent une prise allume-cigare. C'est notamment le cas des glacières 12 V ou encore de nombreux lecteurs DVD portables. Une bonne raison de combiner ces deux connectiques. Pour une famille de quatre personnes, mieux vaut miser sur une multiprise qui propose au moins trois ports USB.

Estimez la puissance nécessaire

Les caractéristiques des batteries de nos appareils ne sont pas toujours clairement indiquées. Pour savoir si une multiprise peut recharger plusieurs appareils en même temps, il faut se référer à la puissance inscrite sur le chargeur d'origine ou sur la batterie amovible (entre 5 à 10 W pour les smartphones et tablettes). Afin de vérifier que la multiprise allume-cigare fournit assez de courant, divisez les 10 W par la tension USB standard (5 V). Vous obtenez ainsi l'ampérage (ou intensité) requis, qui est ici de 2 A. Une valeur suffisante, un Coyote ne réclamant que 0,5 A. En l'absence d'indications chiffrées, des mentions comme "High Speed" ou "charge rapide" laissent espérer une capacité suffisante.

Fusible : le minimum requis

Que vous choisissiez un chargeur simple ou à plusieurs ports, il est crucial de vous assurer qu'un fusible soit logé dans la prise AC mâle (celle située dans la prise 12 V du véhicule). Ainsi, lorsque la demande en courant dépasse les capacités de l'appareil, ce dernier "grille" pour éviter tout dommage. Il suffit alors de le remplacer pour pouvoir réutiliser la multiprise. Heureusement, tous les produits testés intègrent cette sécurité. Il existe de rares modèles à en être dépourvus mais ils intègrent alors un disjoncteur qui coupe automatiquement l'alimentation si la limite est atteinte. La présence de ces dispositifs de sécurité est à vérifier dans les spécifications du produit avant de faire votre achat. ■

NOTRE MÉTHODE DE TEST

PUISSANCE MAXIMUM : exprimée en watts, elle est mesurée à l'aide d'un module de charge électronique délivrant un courant constant (sans variation de tension). Deux ports USB de la multiprise sont sollicités simultanément afin d'évaluer la capacité de celle-ci à recharger rapidement deux smartphones en même temps (note sur 20, coef. 2).

UTILISATION : la présence éventuelle d'un fusible, d'un interrupteur, d'un afficheur de tension, d'un support ou encore d'un rétro-éclairage est appréciée (note sur 20, coef. 1).

QUALITÉ : la solidité et la finition des éléments qui composent l'ensemble de la multiprise sont notées (note sur 20, coef. 1).

PRIX PAR PRISE : il départage les ex æquo en nombre de points.







PHOTOS : Y. LEFEBVRE

Tn'B - Chargeur 7 en 1

1re



Maclean Energy - USB Car Charger

2e



SBS - Splitter Car Charger

3e

Auto-T - Multi Car Charger

4e

Revolt - Répartiteur allume-cigare

5e

Watt&Co - Multiprise allume-cigare

6e

PHOTOS : P. TISSIER / PILOU

l'essai



Y. LEFEBVRE

	Marque - Modèle	Prix	Lieu d'achat	Nombre de prises	Prix par prise	Puissance maxi en W	Utilisation note sur 20	Qualité note sur 20	
1re	**Tn'B - Chargeur 7 en 1**	34,90 €	L'auto E.Leclerc	4 USB 3 AC	4,99 €	7,7	18,5	20	●●●●◐
2e	**Maclean Energy - USB Car Charger MCE218**	23,80 €	Cdiscount.com	5 USB 3 AC	2,98 €	6,4	18,7	20	●●●●○
3e	**SBS - Splitter Car Charger**	49,99 €	Darty	3 USB 2 AC	10 €	9,6	8,1	12	●●●●○
4e	**Auto-T - Multi Car Charger**	26,17 €	Cdiscount.com	4 USB 3 AC	3,74 €	5,3	11,3	20	●●●◐○
5e	**Revolt - Répartiteur allume-cigare**	16,95 €	Pearl.fr	4 USB 3 AC	2,42 €	6,1	11,3	15	●●●○○
6e	**Watt&Co - Multiprise 12 V allume-cigare**	39,98 €	Feu Vert	4 USB 3 AC	5,71 €	6,5	4,7	8	●●◐○○

Acheter une voiture d'occasion



Rubrique coordonnée par Pierre-Louis Champeaux

Stars des vo

Les bonnes versions et

Citroën C3 "3" (2016-2024)

Look personnalisable, motorisations modernes, la troisième génération de C3 a rencontré un joli succès en neuf. En seconde main, la concurrence de ses rivales françaises et les soucis de fiabilité de ses mécaniques tirent les prix vers le bas.

A éviter 1.6 BlueHDi 75/100

Outre l'intérêt relatif d'un diesel si vous roulez essentiellement en ville, ce moteur a rencontré des problèmes d'AdBlue. Réservoir déformé, pompe ou capteur défectueux, chaque avarie se solde par le remplacement de l'ensemble complet (1 500 €).



Le bon choix 1.2 PureTech 110

Essence ▮ 5 CV ▮ 110 ch ▮ 175 km/h ▮ 6,7 l/100 km ▮ 298 dm³

Avant tout, vérifiez que la courroie de distribution a été changée dans le réseau, facture à l'appui. Car ce 1.2 essence a lui aussi connu de graves défaillances, allant jusqu'à des casses moteur. Cette précaution prise, vous pourrez profiter de la polyvalence de cette C3 : confortable, à l'aise sur les grands trajets et très sobre, elle sait tout faire. En ville, les enjoliveurs d'aile (dès la Feel) et les protections latérales Airbump (réservées aux Shine) la protègent des petits chocs. La boîte auto. EAT6 (uniquement proposée en PureTech 110), elle, apaise la conduite sans impacter la consommation. A viser en Shine, avec Mirror Screen, clim' automatique et peinture bicolore.

Vu une Shine de 2019 avec 84 000 km à 8 900 €

Dacia Sandero 2 (2012-2020)

Toujours aussi fiable, spacieuse et économique à l'usage, la Sandero a progressé en matière de confort et de finition. Elle reste toutefois très typée low cost dans ses versions d'entrée de gamme, qui pourront surprendre par leur dénuement extrême.

A éviter 1.2 16V GPL

Un solide 1.2 carburant au GPL, un mauvais choix ? Oui, mais uniquement à cause de la gourmandise des vendeurs : comptez 6 500 € minimum avec moins de 150 000 km ! Une 1.2 classique équivalente coûte 2 500 € de moins. En diesel, la mise de départ se situe à 5 000 €.



Le bon choix 0.9 TCe 90

Essence ▮ 5 CV ▮ 90 ch ▮ 158 km/h ▮ 6,8 l/100 km ▮ 366 dm³

Cette version représente le must en matière de Dacia Sandero 2. Une carrosserie rendue plus sexy et mieux protégée par l'accastillage propre aux Stepway, une dotation presque riche en finition Prestige (radar de recul, GPS, quatre vitres électriques…) et un petit moteur trois cylindres essence, le 0.9 TCe, moderne et performant. Seul bémol, on déplore quelques à-coups en dessous de 2 500 tr/mn. A l'usage, la polyvalence de l'auto est décuplée par le tonus du moteur, qui se révèle par ailleurs assez sobre. De quoi faire de la Sandero une vraie alternative aux concurrentes généralistes, rarement aussi fiables et aux prestations bien souvent inférieures…

Vu une Stepway Prestige de 2015 avec 135 000 km à 5 690 €

Peugeot 208 (2012-2019)

La première génération de 208 a connu un joli succès, avec une vaste palette de moteurs séduisants, du moins sur le papier. Car entre les soucis de distribution des PureTech et le système d'AdBlue capricieux sur les 1.6 BlueHDi, la 208 n'a pas toujours été fiable.

A éviter 1.2 VTi

C'est le nom utilisé par les premiers PureTech sans turbo (82 ch). Un bloc qui va bien à la 208, mais doté d'une courroie fragile. Si celle-ci a été changée depuis 2023 et que vous acceptez de faire une vidange tous les ans, l'achat peut être envisagé à petit prix.



Le bon choix 1.6 e-HDi 92

Diesel ▮ 5 CV ▮ 92 ch ▮ 179 km/h ▮ 5,1 l/100 km ▮ 332 dm³

Vous roulez beaucoup, en milieu urbain comme sur voie rapide ? Cette 208 est faite pour vous ! En effet, ce 1.6 diesel de début de carrière transforme cette citadine en une formidable dévoreuse de kilomètres. Fiable, ultra-sobre et tonique, il met en avant les grandes qualités routières de la petite Peugeot. Sa souplesse en fait un compagnon plaisant en ville, idéal dans une 208 à la longueur contenue (3,97 m) et à l'agilité appréciable. A bord, la présentation originale a plutôt bien vieilli, mais le petit volant pourra masquer les compteurs à certains conducteurs. Sur l'Allure, le radar de recul et les fonctions automatiques (climatisation, phares et essuie-glaces) facilitent le quotidien.

Vu une Allure de 2014 avec 138 000 km à 5 500 €

Nos spécialistes


Pierre Audemar


Pierre-Louis Champeaux


Guillaume Jean

entes

celles à éviter

Connues et appréciées, elles occupent les premières places du palmarès des ventes d'occasion depuis des années. Pourtant, chacune d'elles cache un ou plusieurs nids à problèmes au sein de sa gamme. Voyons quels sont les modèles à suivre et ceux à fuir parmi les stars du marché.

Peugeot 308 "2" (2013-2021)

Dans l'ombre des anciens 2008 et 3008, la deuxième génération de 308 est très présente sur le marché. Tarifs abordables, large éventail de moteurs, choix de carrosseries (berline, 5 portes et break), elle a tout de la bonne affaire. Quand la fiabilité est au rendez-vous…

A éviter 1.2 PureTech 130

Sur le papier, c'est un choix judicieux. Mais comme chez ses petits frères, sa courroie est fragile. Et il a aussi été victime de casses de bougies, avec des débris qui ont pu tomber dans le moteur, entraînant sa destruction. Une nouvelle référence existe depuis 2015.



Le bon choix 1.6 e-HDi 115

Diesel ▮ 5 CV ▮ 115 ch ▮ 186 km/h ▮ 5,4 l/100 km ▮ 574 dm³

En essence, le meilleur choix est le 1.6 THP 125. Remplacé par le PureTech 130 dès mars 2014, il est rare dans les annonces. En diesel, il faut viser les anciens 1.6 e-HDi pour éviter les soucis d'AdBlue des moteurs BlueHDi, arrivés fin 2014. Un peu rustique en 92 ch (boîte 5, pas de stop/start), ce diesel est plus agréable en 115 ch. Quelques soucis d'injecteurs (ralenti instable, à-coups) ne l'empêchent pas d'atteindre de forts kilométrages. Sobre, discret, c'est un bloc à privilégier si vous roulez beaucoup. Courante en Active et Business, la 308 séduit davantage en Allure (phares full led, caméra de recul et GPS). Le break SW (coffre de 574 dm³ au lieu de 471) est au même prix.

Vu une SW Allure de 2014 avec 152000 km à 7500 €

Peugeot 3008 "2" (2016-2024)

Ex-star des SUV compacts, l'ancien 3008 reste un modèle prisé en occasion. Joliment restylé à la rentrée 2020, il affiche des tarifs plus doux depuis le lancement de l'opus 3 en 2024. Hélas, la fragilité de certaines versions incite à la prudence.

A éviter 1.5 BlueHDi 100/130

Le remplacement du 1.6 par un 1.5 du même nom devait mettre fin aux soucis d'AdBlue. Ce fut en partie le cas, mais un autre problème, encore plus grave, est venu tout gâcher : la chaîne qui relie des arbres à cames, sous-dimensionnée, est fragile. Rageant !



PHOTOS : N. SOLER

Le bon choix Hybrid 225

Hybride ▮ 10 CV ▮ 225 ch ▮ 225 km/h ▮ 7,6 l/100 km, 408 dm³

Le 1.6 essence est le moteur le plus fiable sous le capot de l'ancien 3008. Associé à un bloc électrique de 110 ch (qui autorise 40 km sans consommer de sans-plomb) depuis 2019, il fait les beaux jours de la version Hybrid 225. Le faible écart de prix (moins de 1500 € à kilométrage équivalent) incite à viser les modèles restylés, encore dans le coup visuellement, et majoritaires sur le marché. Les excellentes performances et la consommation maîtrisée une fois la batterie vide en font, par ailleurs, une bonne alternative aux diesels, d'autant que la décote des hybrides s'accélère. On découvre un bel équipement sur la version Allure (écran de 10" et jantes alu de 18'').

Vu un Allure de 2021 avec 89000 km à 17990 €

Renault Twingo 3 (2013-2024)

Avec ses 5 portes, ses roues arrière motrices et son moteur dissimulé sous le coffre, cette Twingo rompt totalement avec ses aïeules. Elle n'en demeure pas moins une excellente citadine, grâce à un diamètre de braquage (9,1 m) et un gabarit (3,60 m) ultra-courts.

A éviter 0.9 TCe EDC

En théorie, c'est la meilleure version : bloc vif, boîte auto. moderne. Mais entre les soucis d'injection (calculateur ou injecteur défaillant) du moteur, à l'origine d'à-coups, et ceux dus à la boîte robotisée, aussi responsable de trous à l'accélération, le bilan déçoit.



C. MARTIN

Le bon choix 1.0 SCe 75

Essence ▮ 4 CV ▮ 73 ch ▮ 145 km/h ▮ 5,6 l/100 km ▮ 205 à 225 dm³

Bonne nouvelle, toutes les déclinaisons baptisées 1.0 SCe sont fiables. Le 1.0 de 70 ch est différent de celui des versions 65 et 75 ch qui lui ont succédé au restylage de mars 2019. A cette occasion, la Twingo améliore le confort de suspensions et isole mieux son coffre des calories dégagées par le moteur. La version la plus puissante est à privilégier pour espérer s'aventurer sur autoroute, même si ce n'est pas le terrain de jeu favori de l'auto. Vous profiterez, en outre, d'accélérations moins laborieuses et d'une plus grande sobriété. Côté équipement, une Zen, avec clim' et Bluetooth de série, fera l'affaire. Pour les budgets serrés, une SCe 70 se trouve autour de 5000 €.

Vu une Zen de 2019 avec 79000 km à 7200 €

Acheter une voiture d'occasion

Renault Clio 4 (2012-2020)

Incontournable, la Clio demeure une valeur sûre en occasion. L'opus 4 ne fait pas exception, et se targue d'un bon niveau de fiabilité. Mais la polyvalence de l'auto incite à éviter certaines versions.

A éviter 1.2 16V

Eprouvé, ce bloc affiche ses limites sur route, où son manque d'allant plombe l'agrément. Pour les budgets serrés, un dCi 75 ou un 0.9 TCe de début de carrière rendront davantage de services pour un tarif similaire. Evitez aussi le 1.2 TCe 120, fragile *(voir Megane).*



N. SOLER

Le bon choix 0.9 TCe restylée

Essence ▮ 5 CV ▮ 95 ch ▮ 169 km/h ▮ 6,2 l/100 km ▮ 330 dm³

Retouchée à l'été 2016, la Clio 4 a gommé une partie de ses défauts. La finition est moins décevante, tandis que le 0.9 TCe a progressé en couple, avec plus de souplesse à bas régime et un overboost portant la puissance à 95 ch. La Clio assume ainsi son statut de citadine polyvalente. Autre atout, il s'agit du bloc essence le plus sobre de la gamme. Côté équipement, le meilleur compromis est offert par la Business, basée sur la Zen et au même prix. De série, le radar de recul (utile vu la visibilité de trois quarts arrière), les antibrouillards et le GPS, tout en évitant les jantes de 16'' (sur Limited et Intens) nuisant au confort.

Vu une Business de 2017 avec 117000 km à 7490 €

Renault Megane 4 (2015-2024)

Depuis peu à la retraite, la Megane 4 continue sa carrière en seconde main. En près de dix ans, elle a connu plusieurs générations de moteurs, avec des fortunes diverses. On fait le point…

A éviter 1.2 TCe

Plaisant sur le papier comme à l'usage, le 1.2 TCe (bloc H5Ft, en 100 ou 130 ch) souffre malheureusement de graves soucis de segmentation, non résolus à ce jour. A la clé, une consommation d'huile importante et un risque de casse moteur élevé. A oublier!



N. SOLER

Le bon choix 1.6 dCi 130

Diesel ▮ 7 CV ▮ 130 ch ▮ 192 km/h ▮ 5,6 l/100 km ▮ 442 dm³

Ce n'est pas le diesel le plus répandu, mais il vaut le détour. Aussi sobre que les 1.5 dCi 90 et 110, il délivre des performances d'un autre niveau, avec la souplesse à bas régime qui fait défaut aux récents BluedCi. Autre atout, il est souvent associé à la finition Intens, qui embarque un grand écran tactile, une caméra de recul, un GPS et des jantes de 17''. Hormis de rares casses de turbo, le 1.6 diesel se révèle par ailleurs très endurant. A l'usage, on apprécie le confort et les qualités routières de l'auto, toujours dans le coup. A noter, si vous avez besoin de place, le break Estate ne vous coûtera pas forcément plus cher.

Vu une Intens de 2017 avec 124000 km à 10990 €

Volkswagen Polo (depuis 2017)

La sixième Polo offre plus que jamais des prestations du segment supérieur : finition exemplaire, douceur de conduite, polyvalence. L'achat est plus intéressant depuis que ses cours sont raisonnables.

A éviter 1.0 atmosphérique

En entrée de gamme, elle se contente des moteurs 1.0 dépourvus de turbo, développant de 65 à 80 ch. Une puissance un peu trop juste pour animer dignement une citadine polyvalente de 4,06 m de long. A moins de ne faire que de courts trajets en ville, mieux vaut passer au TSI.



N. SOLER

Le bon choix 1.0 TSI 95

Essence ▮ 5 CV ▮ 95 ch ▮ 184 km/h ▮ 5,9 l/100 km ▮ 388 dm³

Fort de 95 ch, le 1.0 TSI coche toutes les cases : il est à la fois fiable, tonique et sobre. Discret, ce trois cylindres profite d'une boîte bien étagée à la commande agréable. A bord, l'ambiance est sérieuse avec des matériaux de qualité et un bel espace disponible, à l'arrière comme dans le coffre. Chiche en Trendline, la dotation séduit davantage en Confortline (clim', jantes alu, écran tactile 8''), même si le Mirror Screen reste en option. Comme certains équipements rares dans la catégorie, à l'image de l'instrumentation numérique ou du GPS XXL. Un bon investissement donc, qui sera toujours facile à revendre dans le futur.

Vu une Confortline de 2018 avec 114000 km à 10990 €

Volkswagen Golf 7 (2012-2020)

La Golf 7 réserve peu de (mauvaises) surprises. Habitabilité généreuse, finition soignée et large palette de moteurs, elle reprend les ingrédients qui ont fait le succès de ses aïeules.

A éviter 1.2 TSI 85/105

Volontaire et sobre, ce bloc pâtit de soucis de chaîne de distribution (problèmes de tension), qu'un rappel n'a pas éradiqués. En cas de claquement suspect, son remplacement vous délestera de 1200 à 1500 €. La courroie qui équipe l'évolution de 110 ch évite cet écueil.



C. MARTIN

Le bon choix 1.6 TDI 105 DSG

Diesel ▮ 5 CV ▮ 105 ch ▮ 178 km/h ▮ 6 l/100 km ▮ 431 dm³

Un TDI éprouvé, une DSG fiable et agréable, cette Golf est une valeur sûre. D'ailleurs, après quelques années de désamour à la suite du dieselgate, les cours de cette version remontent. Sobre, le moteur s'accorde parfaitement de la boîte double embrayage maison, qui fournit un agrément supérieur à ce que propose la transmission mécanique à 5 rapports seulement. A bord, la qualité des garnitures permet à l'habitacle de ne pas souffrir du temps qui passe. Côté dotation, les séries Lounge et Allstar, basées sur la Confortline et enrichies d'un GPS et d'une caméra de recul, présentent le meilleur compromis prix/équipement.

Vu une Lounge de 2015 avec 138000 km à 10990 €

Seat Ateca

Difficile de ne pas sentir trahi lorsque le constructeur de votre voiture ne reconnaît pas sa réelle part de responsabilité dans une panne. C'est ce sentiment qui habite Lenaïc Touplain.



JEROME SEVRETTE / ANDIA

1 727 € pour remplacer le Mecatronic à 110 100 km !

Malheureusement, cela n'arrive pas qu'aux autres. Et pourtant, Lenaïc Touplain, de Retiers (35), pensait avoir fait le bon choix en achetant un Seat Ateca 2.0 TDI de 2020. En découvrant, chaque semaine, les problèmes rencontrés par d'autres lecteurs, il espérait ne jamais avoir à faire appel à nos experts. Un vœu non exaucé, comme en atteste sa mésaventure, débutée il y a quelques semaines. Alors que le compteur de son Ateca affiche 110 100 km, Lenaïc constate que le double embrayage de la boîte DSG de son SUV dysfonctionne. Et il se retrouve rapidement au volant d'un véhicule dont les vitesses impaires et la marche arrière ne s'enclenchent plus.

Rhume de cerveau

Le concessionnaire chargé de trouver une solution ne tarde pas à émettre son diagnostic : Mecatronic HS. Ce calculateur est en quelque sorte le cerveau électronique de la boîte DSG, une unité robotisée à double embrayage du groupe Volkswagen. Naturellement, ce composant est censé avoir une durée de vie largement supérieure au kilométrage de l'Ateca de Lenaïc. Nos experts considèrent en effet qu'un remplacement avant 250 000 km est prématuré. Malgré cela, et après l'établissement d'un devis se montant à 1 944 €, Seat n'accorde à son client qu'une réduction de la facture à 1 727 €, soit une prise en charge de 11 %, ce que Lenaïc estime insuffisant.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Sur le plan technique, la DSG est une boîte manuelle sur laquelle a été greffé un robot chargé de passer les rapports. Si certains de ses composants (comme l'embrayage) sont à changer au fil des années et des kilomètres, ce n'est pas le cas du Mecatronic, qui est un boîtier de gestion. Et encore moins – Lenaïc a raison sur ce point – sur un véhicule parfaitement entretenu, âgé de moins de 5 ans et ayant parcouru à peine plus de 100 000 km. Dans ce dossier, Seat doit réévaluer son offre à hauteur de 65 % du total.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Mercedes Classe B

Cher capteur

Après l'allumage du voyant "défaut moteur" au tableau de bord de mon Classe B 180 d de décembre 2019 (84 600 km), mon concessionnaire a conclu à la nécessité de remplacer le capteur de suie du système de dépollution (632 €). Est-ce à Mercedes de payer ?

J.-F. Desbois, 41200 Romorantin-Lanthenay

NOTRE CONSEIL Si Mercedes ne peut refuser de participer financièrement à cette intervention, l'âge, supérieur à 5 ans, et le kilométrage de votre Classe B justifient l'application d'un taux de vétusté. Vous êtes ainsi en droit d'exiger que la marque prenne à sa charge 40 % du montant total du devis.

Volkswagen Tiguan

Coup de pompe

Mon Volkswagen Tiguan 2.0 TDI 150 de 2018 a 111 500 km. J'ai récemment dû faire remplacer la pompe à eau, mais Volkswagen refuse de prendre en charge cette facture prématurée (527 €).

Jean-Pierre Delaunay, 89100 Saint-Clément

NOTRE CONSEIL Une pompe à eau étant normalement conçue pour durer, comme l'indique le barème de nos experts, un minimum de 200 000 km, cette intervention est effectivement précoce. Toutefois, votre Tiguan étant dans sa septième année, il est normal que Volkswagen en tienne compte. Une participation à hauteur de 20 % serait donc totalement justifiée ici.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Peugeot a payé 65 % du radiateur de chauffage

Voilà une affaire qui se termine bien pour Christian Thevenet, de Riorges (45). Dans notre n° 1901, ce propriétaire d'un Peugeot 3008 1.6 THP 180 de 2019 (55 200 km) nous faisait part de la panne de chauffage de son SUV et, surtout, du refus du constructeur de prendre en charge, même partiellement, la facture de 534 €. Armé de sa pugnacité et de l'appui de nos experts, Christian est finalement parvenu à vaincre le Lion. En effet, la marque vient de lui accorder un bon d'achat de 346 €, correspondant à 65 % du montant payé.

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

Les stars de l'occasion



PHOTOS : Y. LEFEBVRE

BIEN CHOISIR UN…

BMW X2 "F39" BVA (2018-2023) à moins de 20 000 €

Le BMW X2 a connu un succès en demi-teinte, comparé au X1 dont il dérive, malgré l'engouement pour les SUV coupés. Il permet aujourd'hui de rouler avec un véhicule différent sans surcoût significatif.

Fort du succès de ses SUV coupés (X6 et X4), BMW applique la recette à la catégorie des compacts avec le X2, mais sans aller aussi loin. Lancé en 2018, il tient plus du break de chasse avec sa lunette arrière encore très verticale. Dérivé du X1 deuxième génération, il est plus bas de 7 cm et plus court de 8 cm (4,36 m au total). Forcément, l'habitabilité est sensiblement réduite, même si la place à bord reste acceptable. Ainsi, il n'est pas nécessaire de courber l'échine pour s'installer et voyager à l'arrière. Bémol côté pratique, il perd la banquette coulissante du X1 et présente un seuil de coffre élevé. Toutefois, le volume de 438 dm^3 est toujours acceptable et la malle cache un espace sous le plancher amovible. Autre point sensible : la visibilité arrière est médiocre. Attention donc à opter pour un modèle équipé du radar ou de la caméra de recul (la version Premiere ne disposait d'aucun des deux de série). A l'avant, le poste de conduite (identique à celui du X1, hormis le volant plus sportif) profite de matériaux et d'assemblages qui ne prêtent pas le flanc à la critique. Reste que la présentation est austère en version de base, et il faudra comme souvent privilégier les finitions haut de gamme.

Le dynamisme d'une berline

Le BMW X2 prend son rôle très au sérieux et ne mise pas que sur le style. Les ingénieurs ont revu les réglages du châssis pour lui offrir un comportement assez dynamique, qui se paie par un confort en léger retrait. C'est surtout le cas en version M Sport avec le châssis optimisé (direction M Sport, suspension DirectDrive, garde au sol abaissée de 10 mm, jantes de 19"), mais aux réactions sèches.

Avec une enveloppe de 20000 €, on trouve sur le marché une grande palette de moteurs associés à des boîtes auto. Qu'il s'agisse de l'unité robotisée à 7 rapports appelée DKG7, ou de la traditionnelle boîte hydraulique à 8 rapports (BVA8), elles se révèlent douces, rapides et fiables. Bonne nouvelle, les moteurs ne sont pas en reste : eux aussi se montrent très costauds. En essence (18i) ou en diesel (16d), les trois cylindres sont suffisants, même s'ils manquent un peu de brio sous le capot de ce SUV à connotation sportive. Avec un cylindre de plus (20i, 18d et 20d), l'agrément et les performances sont à la hauteur du standing du X2, tout en maîtrisant la consommation. A noter, le plus puissant des diesels (20d de 190 ch) disposait forcément de la transmission intégrale avec la boîte automatique.

Par Soufyane Benhammouda



Le poste de conduite est identique à celui du X1. On retrouve donc une fabrication sérieuse, des assemblages soignés et des matériaux très résistants dans le temps.



Nombre de places : 5



Volume : 438 dm^3

La garde au toit reste correcte malgré l'abaissement du pavillon. Mais le X2 se contente d'une modularité basique, et s'avère un peu étroit pour trois adultes. Le coffre est assez vaste, mais le seuil haut perché complique la manutention.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Côté équipements

La finition Premiere d'entrée de gamme est trop austère. La Lounge, moins rare, apporte quelques indispensables comme la climatisation bizone et le régulateur. Elle sert de base à la Business Design, assez courante, et à la Lounge Plus, retirée du catalogue en juin 2019. Depuis, la Lounge offre la même dotation. Les M Sport reposent sur des équipements voués au sport avec un châssis spécifique et une apparence plus travaillée à l'extérieur comme à l'intérieur.

LA DOTATION DE SÉRIE

Premiere : • Banquette 40/20/40 • Bluetooth • Capteurs pluie et lumière • Commande iDrive • Ecran couleur 6,5" • Feux AR à leds • Frein de parking électrique • Isofix AR.

Lounge (avant 06/2019) : • Clim' auto. bizone • Hayon électrique • Radar de recul • Régulateur de vitesse.

Business Design : • Antibrouillards et projecteurs à leds • Caméra de recul • GPS • Jantes 18".

Lounge (depuis 06/2019)/Lounge Plus : • Aide au stationnement AV/AR • Park Assist • Rétros rabattables électriquement • Sièges Advanced.

M Sport : • Direction M Sport • Pack aéro M • Pack Confort • Sellerie Alcantara • Sièges électr. et chauffants.



Côté moteurs

LES CHIFFRES	Essence		Diesel		
	sDrive18i DKG7 - 140 ch	sDrive20i DKG7 - 192 ch	sDrive16d DKG7 - 116 ch	sDrive18d BVA8 - 150 ch	xDrive20d BVA8 - 190 ch
Vitesse maxi	198 km/h	221 km/h	185 km/h	197 km/h	210 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s5	28s9	33s5	31s4	29s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s4	4s7	8s2	6s8	5s7
Consommation moyenne	8,1 l/100 km	7,7 l/100 km	5,8 l/100 km	6,2 l/100 km	6,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,6/7,4/9,2 l/100 km	7,4/7,1/8,7 l/100 km	5,8/6,3/6 l/100 km	5,9/6/6,7 l/100 km	6,2/6,2/7 l/100 km
Poids	1 490 kg	1 547 kg	1 583 kg	1 626 kg	1 694 kg
Freinage 130 à 0 km/h	68 m	61 m	65 m	65 m	64 m
Moteur	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo
Cylindrée	1 499 cm^3	1 998 cm^3	1 496 cm^3	1 995 cm^3	1 995 cm^3
Puissance maxi	140 ch à 4 600 tr/mn	192 ch à 5 000 tr/mn	116 ch à 4 000 tr/mn	150 ch à 4 000 tr/mn	190 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	220 Nm à 1 480 tr/mn	280 Nm à 1 350 tr/mn	270 Nm à 1 750 tr/mn	350 Nm à 1 750 tr/mn	400 Nm à 1 750 tr/mn
CO_2/Pastille Crit'Air	129 g/km/1	126 g/km/1	108 g/km/2	114 g/km/2	124 g/km/2
Boîte de vitesses	Automatique, 7 rapports	Automatique, 7 rapports	Automatique, 7 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports

Une enveloppe de 20 000 € permet d'accéder à deux moteurs essence et autant de diesels. Tous peuvent être associés à une boîte auto.
18i : bien qu'il ne dispose que de trois cylindres, ce bloc 1.5 turbo n'est pas déplaisant à mener. Proposée en option, la boîte robotisée à double embrayage (7 rapports) est rapide et douce, malgré quelques hésitations. Comptez 19 000 € pour un Lounge de 2018 avec 100 000 km.
20i : ce quatre cylindres réussit à se montrer plus sobre que le 18i avec nettement plus de puissance sous le capot. Sa santé épate, et la boîte livrée d'office se plie à tous les exercices. Un tandem de choix en essence, qui s'affiche au prix de 19 000 € pour un M Sport de 2018 avec 140 000 km.
16d : ce bloc (code B37) n'est pas un mauvais élève, mais l'agrément est quelconque et la puissance juste. Le tout sans creuser l'écart côté consommation. Surtout écoulé en Business Design, il permet de rester sous les 100 000 km avec le budget.
18d : le moteur B47 de 150 ch est sans histoires et délivre de bonnes performances sans impacter l'appétit. La BVA8 qui lui est associée ne soulève aucune critique. En M Sport, les modèles ont plus de 130 000 km.
20d : la surconsommation de la transmission xDrive est très maîtrisée, alors que les performances et la motricité montent d'un cran. Ce moteur fiable et tonique s'accorde bien avec ce SUV dynamique. Il cumule les éloges, ce qui fait grimper les tarifs : difficile de trouver un M Sport avec moins de 160 000 km pour ce budget !

Côté fiabilité

A surveiller

Boîte de transfert. Sur le xDrive20d, une fragilité des pignons peut conduire à la casse de la pièce (4 000 €). Ecoutez les bruits et vérifiez les fuites d'huile.
DKG7. La boîte est généralement fiable, mais on recense quelques cas de reprogrammation à la suite d'à-coups au démarrage.
Electronique. L'ACC qui gère les aides peut présenter des bugs (alertes inopinées, coupure du régulateur, …). Une reprogrammation est nécessaire (150 €).
Historique. Comme souvent avec les voitures premium, les fraudes au kilométrage ne sont pas rares. Vérifiez la cohérence des chiffres affichés avec les documents.
Vanne EGR. Sur les diesels, la pièce peut s'encrasser rapidement en cas d'utilisation intensive en ville. Les symptômes : des pertes de puissance ou à-coups à l'accélération. Si le décrassage ne suffit pas, il faut la remplacer (600 €).

Nous vous conseillons

Un X2 sDrive18d 150 Lounge Plus
Avec la boîte auto., onctueuse et fiable, ce moteur est suffisant pour tous les usages. En version Lounge Plus (ou Lounge dès 2019), le SUV préserve le confort et ne manque de rien. Dans le budget, on trouve des autos affichant 120 000 km.



Le coin des experts



Rubrique coordonnée par Pascale Gétin

CODE DE LA ROUTE, TRANSPORT, ASSURANCE…

Bien voyager avec son animal de compagnie



CH. IGOUNET

Prendre la route des vacances avec son compagnon à quatre pattes ne s'improvise pas. Pour que le trajet s'effectue dans les meilleures conditions possible pour lui comme pour tout le monde à bord, voici quelques bonnes pratiques à adopter et les règles à respecter.

Vous avez prévu de partir en voiture cet été avec votre boule de poils ? Super idée ! Mais attention, si lors de vos déplacements quotidiens de proximité, vous avez l'habitude de laisser votre animal de compagnie se balader librement sur le siège arrière et se coucher sur vos cuisses, vous devez changer ces mauvaises habitudes. Elles ne sont pas sans danger pour lui, pour vous, pour vos passagers éventuels, voire pour les autres usagers de la route au cas où vous commettriez un écart de conduite (dont le risque de survenue est plus élevé lors d'un long trajet). Voici ce que vous devez savoir pour garantir son confort et voyager en toute sécurité.

Ne minimisez pas son stress en voiture et anticipez-le

Le bien-être de votre compagnon est primordial [1], en particulier si vous souhaitez que le voyage se déroule en toute sérénité. Bien avant le départ, si vous le savez agité, anxieux ou systématiquement malade, prévoyez de consulter un vétérinaire. Celui-ci saura vous conseiller sur l'alimentation à privilégier – l'idéal étant de cesser tout apport de nourriture deux à trois heures avant le trajet –, et il lui prescrira un traitement adapté pour soulager ses symptômes. Si l'animal est couvert par une assurance, les médicaments peuvent être pris en charge.

Ce que dit la loi

Aucun texte de loi n'oblige explicitement à attacher son animal de compagnie en voiture. Cependant, pour vous verbaliser (amende de 35 €), les forces de l'ordre peuvent se fonder sur l'article R.412-6 du code de la route, qui prévoit que le conducteur doit *"se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent"*. Et que *"ses possibilités de mouvement et son champ de vision ne doivent pas être réduits par le nombre ou la position des passagers, par les objets transportés ou par l'apposition d'objets non transparents sur les vitres"*. Ou estimer que le point suivant n'est pas respecté : *"tout passager d'un véhicule à moteur doit porter une ceinture de sécurité homologuée dès lors que le siège qu'il occupe en est équipé"* (article R.412-1). Si l'amende de 135 € pourrait, ici, être contestable, ne jouez pas avec le feu pour autant *(voir ci-après)*.

Votre responsabilité pourrait être engagée

"Les animaux domestiques transportés sont la troisième cause de distraction au volant", rappelle l'association Assurance Prévention. Déroger aux règles vues précédemment, qui relèvent principalement du bon sens, pourrait vous coûter bien plus qu'une simple amende. En cas de freinage brusque ou d'accident, outre des réactions de panique, un animal non attaché peut être éjecté, ou risquer sa propre vie et celle des passagers en se transformant en projectile. Pour vous donner une idée de la violence du choc : lors d'une collision frontale à environ 50 km/h, le poids d'un chien de 4 kg (teckel nain, shih tzu, coton de Tuléar…) passe à 200 kg ! Avec un spécimen de 35 kg, c'est près d'une tonne projetée sur vous, dans le dossier des sièges avant ou le pare-brise ! Le bilan pourrait donc être catastrophique. Et pire encore si vous êtes à l'origine de l'accident et que votre animal n'était pas attaché. Là, votre responsabilité pourrait être engagée sur le plan pénal, pour des blessures involontaires, et sur le plan civil. Même si, dans les faits, *"l'assureur doit prouver que l'accident a été causé ou aggravé par le fait que l'animal n'était pas attaché"*, précise Frédéric Artru, expert assurance chez Ornikar. Il ajoute également que, dans le cas où l'assuré est en tort, l'assurance ne prend pas en charge les soins de l'animal blessé. Dans la situation inverse, c'est l'assureur du tiers qui indemnisera les dommages et les soins vétérinaires. L'expert rappelle aussi qu'en cas de détérioration de votre auto par l'animal – s'il gratte les sièges en cuir ou abîme le coffre par exemple –, les dégâts ne seront pas couverts par votre assurance. Si les dégrada-



SHUTTERSTOCK

Attacher son chat ou son chien dans une caisse constitue un gage de sécurité.

Hors frontière, ça se passe comment ?

Dans l'Union européenne*. Vous pouvez voyager dans les 27 pays ainsi qu'en Norvège et en Irlande du Nord avec votre chien, votre chat ou votre furet (5 au maximum). L'animal doit être identifié (puce ou tatouage), vacciné contre la rage, avoir été traité contre l'échinococcose (maladie parasitaire) et détenir un passeport européen en cours de validité, délivré par le vétérinaire.

Hors Union européenne. Consultez les ambassades de chaque pays que vous traverserez en voiture pour vérifier si ceux-ci exigent d'autres examens ou attestations. Ne faites pas cela à la dernière minute, les réponses peuvent prendre du temps…

**Infos : Europa.eu/youreurope/citizens/travel/carry/pets-and-other-animals/index_fr.htm*

tions concernent un autre véhicule, en revanche, la couverture s'appliquera. Pensez-y avant de le laisser seul quelques instants dans la voiture lors de vos arrêts sur autoroute.

Multipliez les pauses

"Toutes les deux heures, une pause s'impose!" Cette règle, valable pour tous et recommandée par la Sécurité routière pour limiter les risques de somnolence, devient une évidence lorsque l'on voyage avec son chien ou son chat (voire avec plusieurs). Vous le savez déjà, mais c'est toujours mieux de le répéter: il est indispensable de vous arrêter aussi souvent que nécessaire pour sortir l'animal afin qu'il se dégourdisse les pattes (même un chat), se soulage et s'hydrate. Mais gardez-le en laisse afin qu'il ne s'échappe pas! En cas de fortes chaleurs, redoublez d'attention et donnez-lui régulièrement à boire.

Utilisez un système de retenue adapté

Les bases réglementaires et les bonnes pratiques étant posées, quelles solutions choisir entre la caisse de transport en plastique, le "siège auto", le harnais ou encore la grille de sécurité? Tout dépend en réalité de l'espace disponible et de votre budget. Une option commode serait de recourir à des accessoires que vous utilisez au quotidien pour votre animal, et de l'attacher grâce à la ceinture: le harnais et la caisse de transport en plastique ou en tissu. Mais, dans son crash-test réalisé sur les dispositifs de protection en 2018[2], le Touring Club Suisse (TCS) – associé à la fondation Warentest – déconseillait les harnais, moins chers, certes, mais peu solides et/ou ne garantissant pas la protection des passagers. Et, en ce qui concerne les caisses en plastique, certaines ont explosé à l'impact et le chien mannequin n'a pas été maintenu à l'arrière du véhicule.

Le TCS recommande les cages en métal, mais celles-ci sont encombrantes et ont un coût élevé (de 400 à 700 €). Toujours au niveau premium, la société Tavo s'est appuyée sur son expertise dans les sièges bébé pour proposer des paniers de transport (de 350 € à 700 €) garantissant le confort de l'animal et sa sécurité: *"On utilise les mêmes matériaux que pour les sièges auto, comme la mousse de renfort, pour protéger l'animal contre les chocs latéraux"*, explique Maud Arrou-Vignod, chargée du marketing de Tavo France. Le panier se fixe à l'arrière du véhicule grâce au système Isofix, permettant une mise en place plus facile, mieux sécurisée et ne nécessitant pas l'utilisation de la ceinture. *"Il est fait pour accueillir un animal debout, allongé ou assis"*, précise-t-elle. Une fois que le panier est bien fermé, l'animal doit être détaché à l'intérieur pour éviter tout risque d'étranglement. Il faut également se garder de mettre plusieurs animaux dans la même caisse. Autre solution, moins coûteuse: le filet ou la grille de protection. Pratiques et prenant peu de place, ces systèmes permettent de compartimenter l'habitacle. Votre compagnon ne pourra pas vous surprendre en passant à l'avant. Deux fixations sont possibles: pour le coffre, au-dessus du dossier de la banquette arrière; et pour les places arrière, au niveau des sièges avant (entre les dossiers et jusqu'au pavillon). Il ne vous reste plus qu'à trouver la solution la plus adaptée!

Par Séverine Fontaine

1. Il est même obligatoire selon le code rural (art. L.214-3) et l'arrêté du 25 octobre 1982.

2. Tcs.ch/fr/tests-conseils/tests/voitures-crash-tests/crash-tests/transport-de-chiens.php#anchor_96a7328f_Accordion-Caisses-de-transport-pour-chiens


FORD

Toutes les deux heures, une pause s'impose! Attention, ne laissez jamais seul votre animal dans la voiture, cela pourrait lui être fatal s'il fait chaud.

VOS QUESTIONS

Stationnement FPS abusif

"Le temps que je me rende à l'horodateur pour payer ma place, une "sulfateuse à PV" m'a aligné. Contestable?"

Rémo G., 69100 Lyon


F. DUBRAY / MAXPPP

Pascale Gétin. Bien sûr! Engagez un recours administratif préalable obligatoire (Rapo) auprès de la commune émettrice du forfait de post-stationnement (FPS), sous un mois suivant la date de l'envoi de l'avis. Le Tribunal du stationnement payant (TSP), basé à Limoges, admet qu'un délai sépare nécessairement l'immobilisation du véhicule et le paiement. Certaines municipalités offrent d'ailleurs au moins les trois ou quatre premières minutes. Motivez votre requête en précisant que vous vous apprêtiez à procéder aux opérations de paiement (ticket impératif) et argumentez (file d'attente, horodateur éloigné…). Rappelez la décision n° 18000452 du 25 avril 2019. Et si vous aviez déjà payé le FPS, ce n'est pas trop tard du moment que vous êtes dans les délais. Le paiement ne vaut pas ici reconnaissance de l'infraction comme pour un PV radar.

**Voir les jurisprudences du TSP dans* Auto Plus *n° 1906 du 14 mars 2025.*

Loi Dépistage de stupéfiants

"Les forces de l'ordre n'auraient plus à vérifier si leurs tests sont conformes et fiables. Inquiétant, non?"

Philippe G., par e-mail


F. SCHEIBER / HANS LUCAS / AFP

Me Frank Samson. La Cour de cassation dans un récent arrêt* a en effet confirmé que les forces de l'ordre n'avaient pas à prendre les précautions d'usage pour s'assurer de la conformité des tests de dépistage. Ces derniers *"ont pour seul objet d'établir une présomption d'usage de stupéfiants"*. Autrement dit, les agents ne sont pas tenus de vérifier si le matériel est conforme et non périmé, ni même de veiller à sa bonne utilisation. A charge pour eux, en revanche, de procéder à des vérifications supplémentaires si les tests salivaires s'avéraient positifs**. Un conducteur peut ainsi être déclaré positif alors qu'il n'a rien consommé, juste à cause d'un matériel obsolète, et il devra supporter une analyse sanguine pour être innocenté. Par ailleurs, il ne pourra plus invoquer la nullité du dépistage pour se défendre et éviter d'être condamné.

**Arrêt du 12 mars 2025 n° 24-82.925. **Articles L.235-1 et L.235-2 du code de la route.*

Expertise Compteur kilométrique

"Le compteur de ma voiture surestime le nombre de kilomètres réellement parcourus. Ainsi, j'aurai atteint plus vite la fin de garantie des 100000 km. Ai-je un recours?"

Fabien D., par e-mail

Antoine Jacquot. Un odomètre de voiture (appareil relevant le kilométrage parcouru) n'est pas homologué par un organisme certificateur. Il est donc rare que les relevés soient totalement justes. Un écart de plus ou moins 5 % peut exister. Le kilométrage peut en outre légèrement varier en fonction d'autres facteurs. Un pneu usé, par exemple, fait plus de tours et incrémente l'odomètre d'une plus grande distance. Sauf à démontrer, constat d'huissier à l'appui, que celui de votre auto est faux depuis l'origine et que cela vous crée un préjudice, un recours contre le constructeur de l'auto est difficilement envisageable.

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



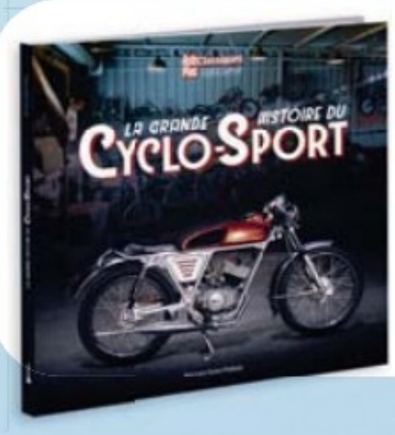
LE CLUB Auto Plus

LE 1ER CLUB QUI SE MET À LA PLACE DU CONDUCTEUR

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 La grande histoire du Cyclo Sport,
(176 pages, valeur 15.90€)

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

AUTO DROIT | mobilité club france | DEKRA | NORISKO | STAGES points.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 #D1397397

Dater et signer obligatoirement

À : .....

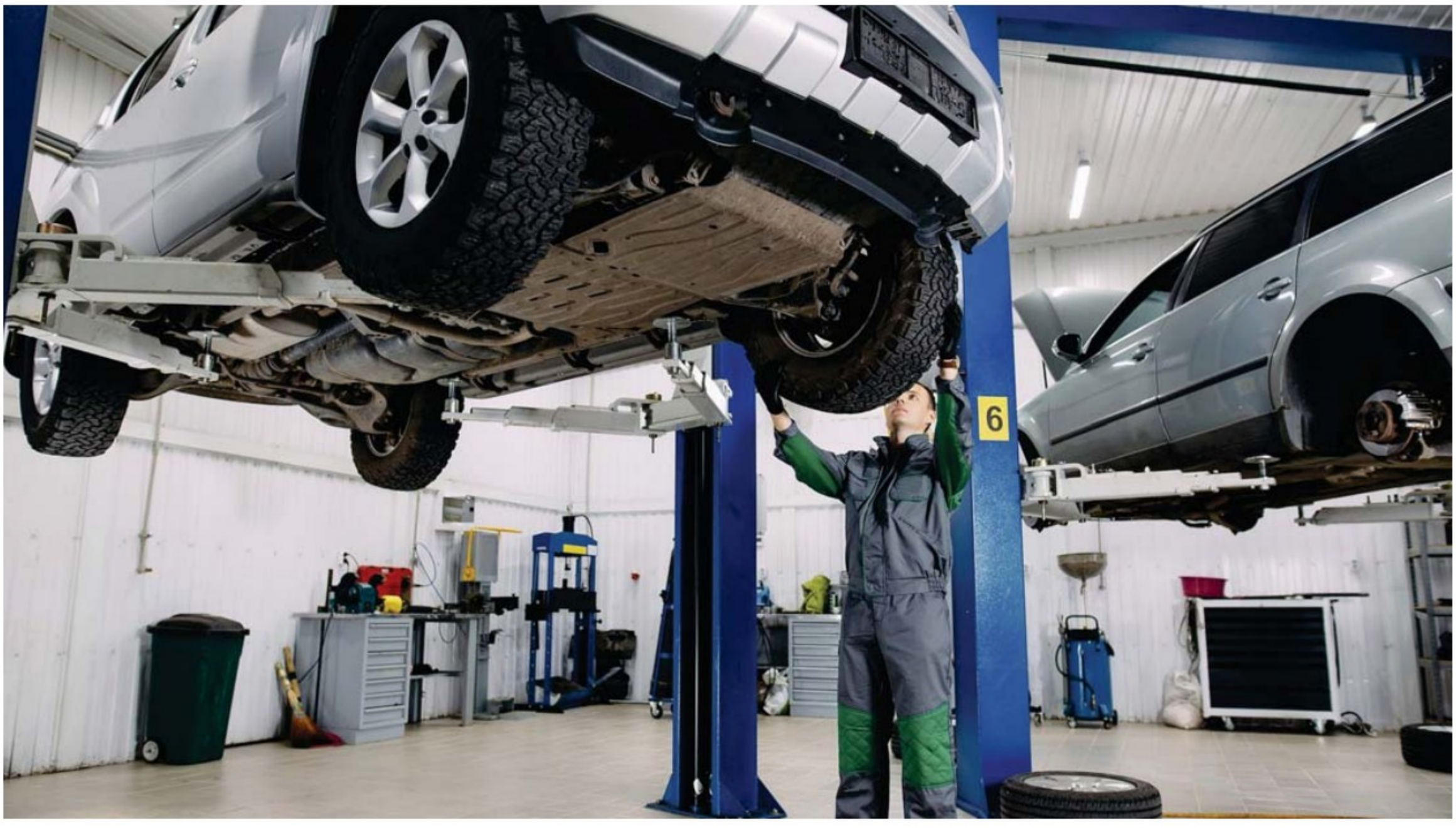
Date : |_|_| / |_|_| / |_|_|

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux- France – Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057. * Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). **À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 30 septembre 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.

La liste 2025 des **Garages Confiance** d'*Auto Plus*

Auto Plus et idGarages.com, en partenariat pour la septième année consécutive, vous présentent les 357 Garages Confiance situés dans tout le pays. Ces garages ont tous adhéré à une charte de qualité, garantissant des prestations de haut niveau. Leur sélection a été effectuée en se basant sur des avis de clients vérifiés et authentiques, recueillis grâce aux rendez-vous pris sur la plate-forme idGarages.com. Ces réparateurs sont là pour vous offrir un service de qualité optimale. Peu importe l'année et la catégorie de votre véhicule, ils sont prêts à vous accueillir et à prendre en charge toutes vos demandes, en proposant des tarifs compétitifs et un excellent rapport qualité/prix.



SHUTTERSTOCK

01000 BOURG-EN-BRESSE	GARAGE BASSIK AUTO	Sans enseigne	7 RUE DES TOURTERELLES
01480 FRANS	GARAGE S&D AUTOMOBILES	Sans enseigne	ZONE ARTISANALE DU PARDY
02460 LA FERTE-MILON	GARAGE AMS	AD Expert	77 RUE DE MEAUX
03100 MONTLUÇON	GARAGE DES MARAIS	Motrio	37 RUE DES DROITS DE L'HOMME
05000 GAP	SARL AVA AUTO	Sans enseigne	116 ROUTE DE LA LUYE
05300 LARAGNE-MONTEGLIN	GARAGE AUDIBERT	AD Expert	54 AVENUE DE PROVENCE
06000 NICE	KALAUTO CENTRAUTO GAMBETTA	Sans enseigne	3 RUE OSCAR II
06200 NICE	AUTOMARCHE 202	Sans enseigne	197 BOULEVARD DU MERCANTOUR
06200 NICE	SELF AUTO SERVICE	Sans enseigne	407-409 AVENUE SAINTE MARGUERITE
06220 VALLAURIS	AK AUTO SERVICES	Bosch	21B RUE HOCHE
06220 VALLAURIS	GARAGE MBC AUTOMOBILES 06	Sans enseigne	147 AVENUE DE LA LIBERTE
06220 VALLAURIS	GARAGE MYTHIC AUTO	Sans enseigne	137 CHEMIN DU FOURNAS
06300 NICE	CENTRAUTO 06 TURIN	Sans enseigne	270 ROUTE DE TURIN
06300 NICE	CENTRE AUTO BARLA	Sans enseigne	5 RUE CAIS DE PIERLAS
06310 NICE	GARAGE VAUBAN AUTO CENTRE	Sans enseigne	60 RUE MARECHAL VAUBAN
06530 PEYMEINADE	GARAGE CORSO G.S.A	Sans enseigne	190 CHEMIN DE LA FRAYERE
06560 VALBONNE	CENTRE AUTO VALBONNE	AD Expert	1600 ROUTE DE CANNES
06700 SAINT-LAURENT-DU-VAR	GARAGE BG	Staff-auto	23 ALLEE DES METALLOS
07200 AUBENAS	AC AUTOMOBILES	AD Expert	10 CHEMIN DE PONSON
07340 SERRIERES	GARAGE DU RHONE	Autofirst	390 AVENUE HELVETIA
10300 SAINTE-SAVINE	SAS GARAGE GUILLAUME ET CIE	AD Expert	84 AVENUE DU GENERAL LECLERC
10600 LA CHAPELLE-SAINT-LUC	ANTHO-MOBILE	Sans enseigne	8 AVENUE DU PRESIDENT COTY
10600 LA CHAPELLE-SAINT-LUC	GARAGE RIF MOTORS	Sans enseigne	50 RUE JEAN BAPTISTE COLBERT
11000 CARCASSONNE	MIDAS GEME AUTOMOBILES	Midas	RUE MAGELLAN
13004 MARSEILLE	GARAGE D'ARRAS	Sans enseigne	3 RUE DES 500 COUVERTS
13008 MARSEILLE	PREMIUM CARS PROVENCE	Sans enseigne	70 BOULEVARD DU SABLIER
13011 MARSEILLE	GARAGE AUTO RAPID DE LA POMME	Sans enseigne	96 AVENUE EMMANUEL ALLARD
13012 MARSEILLE	MD CARS	AD Expert	118 AVENUE DU 24 AVRIL 1915
13015 MARSEILLE	ATELIER EMB	Sans enseigne	9 RUE ABRAM
13127 VITROLLES	JC AUTOMOBILES	Sans enseigne	RN 113
13300 SALON-DE-PROVENCE	GARAGE L'AIR DU PNEU	Sans enseigne	160 CHEMIN DES ENTRAGES
13300 SALON-DE-PROVENCE	GARAGE POLE AUTOMOBILE TORDJEMAN	Eurorepar	ROUTE DE PELISSANNE, RD572
13680 LANÇON-PROVENCE	FEU ROUGE	Sans enseigne	200 ROUTE DE SAINT CHAMAS
14980 ROTS	ABC AUTOS	Sans enseigne	9 BIS CHEMIN DE VILLENEUVE
17137 NIEUL-SUR-MER	AD CARROSSERIE HASSANI	AD Expert	2 RUE DE LA GRALETTE
17220 SALLES-SUR-MER	GARAGE DE L'AUMONERIE - USA PERFORMANCE	AD Expert	89 GROLLEAU
17290 AIGREFEUILLE-D'AUNIS	GARAGE DSJ AUTO	Sans enseigne	CHEMIN DU GUE
19100 BRIVE-LA-GAILLARDE	GARAGE JOAQUIM	AD Expert	61 AVENUE DU 11 NOVEMBRE 1918
20290 BORGO	CORS'GARAGE CORS'GLASS	Sans enseigne	ZONE INDUSTRIELLE PORETTONE
21000 DIJON	KM AUTO PIECES ET REPARATIONS	Staff-auto	2 RUE DES VERRIERS
21110 FAUVERNEY	SHOP TON PNEU	Sans enseigne	ZAE DE LA BOULOUZE
22100 LANVALLAY	SARL ECHAVE	Motrio	2 RUE DES LANDES DE BELLEVUE
22190 PLERIN	DOMALAIN GARAGE	Sans enseigne	1 RUE BRIN DE JONC DES MOULINAIS
22490 TRIGAVOU	L'ATELIER GESRET	Sans enseigne	ZA BEAUSEJOUR
24750 TRELISSAC	GARAGE DE GUGLIELMI	AD Expert	54 AVENUE MICHEL GRANDOU
25000 BESANÇON	GARAGE MARCAND BESANCON	Sans enseigne	158 RUE DE BELFORT
25220 THISE	FIRSTSTOP GTO-PNEUROPE	Firststop	34 ROUTE DE MARCHAUX
25220 CHALEZEULE	GARAGE HENRIET	Autoprimo	6 RUE DU VALSET
25620 MAMIROLLE	GARAGE AUTOMECA25	Sans enseigne	38 RUE DU NORET
25870 DEVECEY	GARAGE MARCAND DEVECEY	Sans enseigne	2 RUE DES ARTISANS
26380 PEYRINS	GARAGE YC AUTO	Sans enseigne	790 BIS ROUTE DE MONTGRENIER
27000 EVREUX	EURECAR	Sans enseigne	455 RUE DE COCHEREL
27000 EVREUX	GARAGE DU CAMBOLLE	AD Expert	108 AVENUE DU MARECHAL FOCH
27100 VAL-DE-REUIL	REL AUTOS	Sans enseigne	PARC DES SAULES
27310 BOURG-ACHARD	AS SERVICES	Sans enseigne	103 ALLEE CHARLES NICOLLE
29000 QUIMPER	FB MECANIQUE	Top-garage	213 ROUTE DE PONT-L'ABBE
30000 NIMES	GARAGE EUROCAR FRANCE	Sans enseigne	5 ROUTE DE RUSSAN
30000 NIMES	NIMES SERVICES AUTOS	Delko	1692 AVENUE PIERRE MENDES FRANCE
30700 MONTAREN-ET-SAINT-MEDIERS	MONTAREN UZES SERVICES AUTOS	Delko	ROUTE D'ALES-LE SABLAS
30900 NIMES	GARAGE DRIVE AUTO PNEU & PARE-BRISE	Sans enseigne	711 AVENUE DU MARECHAL JUIN
31120 PORTET-SUR-GARONNE	DIBAUTO	Autoprimo	16 RUE DES PYRENEES
31120 PORTET-SUR-GARONNE	GARAGE SOUMMAM AUTO 31	Sans enseigne	3 ANCIEN CHEMIN DE VILLENEUVE
31120 PORTET-SUR-GARONNE	VECTEUR AUTO	Eurorepar	25 RUE DE NEOUVIELLE
31200 TOULOUSE	REDAUTO GARAGE	Sans enseigne	20 BIS CHEMIN DE FENOUILLET
31200 TOULOUSE	SLK AUTOMOBILE - GARAGE LAUNAGUET	Sans enseigne	339 ROUTE DE LAUNAGUET
31240 L'UNION	SLK AUTOMOBILE CENTRE AUTOMOBILE L'UNION	Sans enseigne	22 CHEMIN DE LA VIOLETTE
31240 L'UNION	TEK AUTO PRESTIGE	Sans enseigne	5 RUE DE SOYOUZ
31300 TOULOUSE	CAR REPAIR	Sans enseigne	34 RUE ADOLPHE COLL
31400 TOULOUSE	MPA	Sans enseigne	9 AVENUE DE LA MARCAISSONNE
31600 MURET	BLAL AUTO	Sans enseigne	52 CHEMIN DE LA PRADETTE
31620 BOULOC	GARAGE BOULOC CENTRE AUTO	Point-s	1 RUE DES PELISSIERES
31770 COLOMIERS	GARAGE PALAYS 31		
31830 PLAISANCE-DU-TOUCH	O GARAGE		
33200 BORDEAUX	GARAGE FLEURANCEAU		
33200 BORDEAUX	PZ GARAGE		
33260 LA TESTE-DE-BUCH	RS CARS		
33320 EYSINES	GARAGE KY AUTO		
33320 EYSINES	GARAGE SPACE AUTO		
33360 LATRESNE	NOUVEAU GARAGE VERGE		
33370 ARTIGUES-PRES-BORDEAUX	FA MECANIQUE		
33440 AMBARÈS	AMBARES AUTO SERVICE		
33470 GUJAN-MESTRAS	ETS LAVILLE AUTOMOBIL		
33480 LISTRAC-MEDOC	SARL GARAGE ULTAN		
33600 PESSAC	PESSAC AUTOMOBILE SE		
33700 MERIGNAC	PS33		
34110 FRONTIGNAN	BONACHE MECANIQUE		
34110 VIC-LA-GARDIOLE	GARAGE DIAG AUTO REPA		
34500 BEZIERS	RENOV AUTO CENTER		
34670 BAILLARGUES	GARAGE ABI 34		
34770 GIGEAN	DISTRICT GARAGE		
34880 LAVERUNE	LAVERUNE GARAGE		
35000 RENNES	AUTO CHROMES		
35000 RENNES	AVM AUTOS		
35136 SAINT-JACQUES-DE-LA-LANDE	GARAGE MIVOIE		
35590 SAINT-GILLES	H&R AUTOMOBILE		
35650 LE RHEU	GARAGE MILEV AUTOMOB		
37000 TOURS	AUTO SERVICES		
37390 SAINT-ROCH	GARAGE DES TERRAGES		
37700 ST-PIERRE-DES-CORPS	GARAGE ADK		
38000 GRENOBLE	GARAGE DE NEW YORK		
38080 L'ISLE-D'ABEAU	MARCEL AUTOS 38		
38130 ECHIROLLES	GARAGE CENTRAL PNEUS		
38130 ECHIROLLES	GARAGE DE LA REPUBLIQ		
38150 CHANAS	GARAGE ROADY VALCEDA		
38300 NIVOLAS-VERMELLE	MOOVLY - CENTRE AUTO		
38300 SAINT-SAVIN	MOOVLY SAINT SAVIN		
38400 SAINT-MARTIN-D'HERES	GARAGE AUTO CONTACT		
38460 SOLEYMIEU	GARAGE ARNAUD RETRO		
38490 CHARANCIEU	MOOVLY CHARANCIEU LE		
38600 FONTAINE	IZI AUTO		
38780 PONT-EVEQUE	GARAGE ZK AUTOS		
38800 LE PONT-DE-CLAIX	BK AUTOS 38		
38800 LE PONT-DE-CLAIX	SOLUTION GARAGE		
39100 DOLE	MIDAS DOLE		
42000 SAINT-ETIENNE	GARAGE AUTO GLASS+		
42000 SAINT ETIENNE	GARAGE PENEL		
42100 SAINT-ETIENNE	GARAGE DE BEAULIEU		
44100 NANTES	KADANS PNEUS		
44130 BLAIN	AMDS		
44220 COUERON	MEKADOM		
44220 COUERON	MOBALI		
44300 NANTES	BM AUTOMOBILES		
44390 NORT-SUR-ERDRE	MECASSUR		
44440 TRANS-SUR-ERDRE	SARL TRANS AUTOMOBIL		
44521 COUFFE	COUFFE AUTO		
44800 SAINT-HERBLAIN	LE SITE AUTO		
45140 INGRE	GROUPE CONCEPT AUTO		
45140 ORMES	ID AUTO		
45140 INGRE	ST TURBO GARAGE		
45160 OLIVET	GARAGE DU PONT COTELL		
45400 FLEURY-LES-AUBRAIS	GARAGE JOVANI AUTO		
45400 FLEURY-LES-AUBRAIS	LE COIN DE L'AUTOMOBIL		
49230 TILLIERES	TILLIERES AUTOMOBILES		
49240 AVRILLE	ROBERT S AUTOMOBILES		
49610 MOZE-SUR-LOUET	GARAGE DU LOUET		
49800 TRELAZE	SB-CAR		
51100 REIMS	ARG WORKSHOP		
51100 REIMS	CAR CENTER 51		
54000 NANCY	GARAGE DES TIERCELINS		
54180 HEILLECOURT	GARAGE AC MC AUTOMOB		
54320 MAXEVILLE	AUTOREPAR		
56000 VANNES	LV AUTO		

	Sans enseigne	29 AVENUE GEORGES GUYNEMER	56500	LA CHAPELLE-NEUVE	AUTOMOBILE LA CHAPELLE-NEUVE	Autoprimo	RUE DE KERJOSSE
	Autoprimo	75 ROUTE DE LOMBEZ	57100	THIONVILLE	PAUL CAR SERVICES	Renault	51 ROUTE DE GARCHE
	AD Expert	145 RUE DE LA LIBERTE	57130	ARS-SUR-MOSELLE	GARAGE ECO CARS	Sans enseigne	31 RUE CLEMENCEAU
	AD Expert	273 BOULEVARD WILSON	57130	ARS-SUR-MOSELLE	MOBILE AUTO METZ	Sans enseigne	5 RUE DE LA TANNERIE
	Firststop	191 AVENUE ANDRE AMPERE	57140	WOIPPY	B2 AUTO	AD Expert	116 ROUTE DE THIONVILLE
	Sans enseigne	10 RUE DU MOULIN BLANC	57140	WOIPPY	GARAGE WEB AUTO SERVICES	Sans enseigne	76 AVENUE DE THIONVILLE
	Sans enseigne	10 RUE DU MOULIN BLANC	57150	CREUTZWALD	EUROMASTER DUNES PNEUS	Euromaster	1 RUE ST FLOUR
SAS	Motrio	53 CHEMIN DU PORT DE L'HOMME	57155	MARLY	GARAGE DAS AUTO GRAND EST	Sans enseigne	2118 RUE DE METZ
	Autoprimo	69 AVENUE DE LA PRAIRIE	57185	CLOUANGE	DEFI PIECES AUTO CLOUANGE	Defi-pieces-auto	RUE MARECHAL JOFFRE
S	Motrio	33 AVENUE DU CHEMIN DE LA VIE	57525	TALANGE	DEFI PIECES AUTO TALANGE	Defi-pieces-auto	ZONE COMMERCIALE DU TRIANGLE
ES	AD Expert	70 BLD DE LA COTE D'ARGENT	57970	YUTZ	ATELIER BRACH FILS	AD Expert	135 AVENUE DES NATIONS
	Siligom	LES SIX-CENTS	57970	YUTZ	ATELIER BRACH FILS AD Expert	AD Expert	21 RUE DES METIERS
RVICES	Sans enseigne	74 AVENUE JEAN JAURES	57970	YUTZ	DEFI PIECES AUTO YUTZ	Defi-pieces-auto	5 RUE DES METIERS
	AD Expert	26 AVENUE DE LA GRANGE NOIRE	59000	LILLE	MUMTAZ AUTOMOBILE	Sans enseigne	19 BOULEVARD DE METZ
	Sans enseigne	32 AVENUE DE LA RESISTANCE	59111	LIEU-SAINT-AMAND	FM AUTOMOBILES	AD Expert	40 AVENUE DE BOUCHAIN
IR	Sans enseigne	8 BIS RUE DES LAURIERS	59125	TRITH-SAINT-LEGER	GARAGE MECA AUTO MOTO	Sans enseigne	CELLULE 6 Z. A. LES POUTRELLES
	Sans enseigne	8 BIS AVENUE DU PORT NOTRE DAME	59125	TRITH-SAINT-LEGER	GARAGE VREPAR TRITH-SAINT-LEGER	Sans enseigne	46 RUE DESIRE HUBERT
	Sans enseigne	255 RUE DU CORAIL	59150	WATTRELOS	GARAGE AUTOPRO	Sans enseigne	16 RUE RENE CASSIN
	Sans enseigne	11 RUE DE L EMBOSQUE	59160	LILLE	GARAGE NORD METROPOLE	Sans enseigne	7 RUE LAVOISIER
	Sans enseigne	4 RUE DU MAS DE BONNIOL	59180	CAPPELLE-LA-GRANDE	EURL GARAGE CLIN D'ŒIL AUTO	AD Expert	5 C RUE DES SAVEURS
	Staff-auto	11 BIS RUE DES VEYETTES	59200	TOURCOING	GARAGE AUTO-CENTRE	Sans enseigne	86 CHAUSSEE ALBERT EINSTEIN
	Point-S	18 BIS RUE DU PRE DU BOIS	59210	COUDEKERQUE-BRANCHE	FAST AUTO SERVICES	Staff-auto	12 BIS RUE LEDRU ROLLIN
	Sans enseigne	2 RUE DES GOUTAIS	59230	SAINT-AMAND-LES-EAUX	ARTE AUTOMOBILES	Ad	RUE NOUVELLE 32 ZI DU MARILLON
	Sans enseigne	9 RUE DU CLOS MICHEL	59300	VALENCIENNES	GARAGE SILIGOM VALENCIENNES	Siligom	632 BOULEVARD HENRI HARPIGNIES
ILE	Garage-premier	9 RUE DE MAHOMAT	59320	HAUBOURDIN	GARAGE BEAUPRE AUTOMOBILE	Sans enseigne	4 TER RUE DU FAISAN
	Sans enseigne	2 ALLEE ROLLAND PILAIN	59320	EMMERIN	SARL POLE POSITION	AD Expert	13T RUE DE LA CANTERAINE
	AD Expert	ZA DES TERRAGES	59390	LYS-LEZ-LANNOY	GARAGE DE LYS	Staff-auto	2-4 RUE DU PROGRES
	Sans enseigne	7 RUE DE LA MORINERIE	59580	ANICHE	SAS SOLUVAL	Axial	4 RUE DES FRERES FACHE
	Top-garage	4 RUE DE NEW YORK	59730	SOLESMES	GARAGE DA SILVA	AD Expert	99 RUE DU GENERAL DE GAULLE
	Autoprimo	4 RUE DES SAYES	59800	LILLE	MON GARAGE SERVICE	Sans enseigne	30 RUE DE BELLE VUE
38	Sans enseigne	32 RUE COMBOIRE	59880	ST SAULVE	GARAGE BR8 AUTO	Sans enseigne	208 RUE JEAN JAURES
UE	Sans enseigne	50 AVENUE DE LA REPUBLIQUE	59930	LA CHAPELLE-D'ARMENTIERES	GARAGE PNEU CENTER	Sans enseigne	9012 RUE FRANCOIS ARAGO
UTO	Roady	PARC DU SOLEIL	60000	BEAUVAIS	GARAGE PIECES AUTO SERVICE	Sans enseigne	6 RUE GAY LUSSAC
NIVOLAS	Moovly	36 ALLEE JEAN JACQUES ROUSSEAU	60000	BEAUVAIS	GARAGE ROULER EN TOUTE SECURITE	Sans enseigne	57 AVENUE DU PRESIDENT KENNEDY
	Moovly	IMPASSE DES ORVETS	60110	MERU	SARL SIMON & FILS	Sans enseigne	2 RUE DE LA CAVEE HEBERT
	Sans enseigne	80 AVENUE MARCEL CACHIN	60200	COMPIEGNE	GARAGE SOOLKING AUTO	Sans enseigne	14 AVENUE MARCELIN BERTHELOT
	Sans enseigne	11 CHEMIN DU VIEUX SABLONNIERES	60250	ANGY	FJL AUTOMOBILES	Sans enseigne	940 RUE JEAN JAURES
S ABRETS	Moovly	200 ROUTE DU CHARMAY	62940	HAILLICOURT	BENAUTO	Sans enseigne	17 RUE ROGER SALENGRO
	Sans enseigne	4 BOULEVARD PAUL LANGEVIN	63100	CLERMONT-FERRAND	AD AUTOSERVICE REPUBLIQUE	Ad	46 AVENUE DE LA REPUBLIQUE
	Staff-auto	6 MONTEE LUCIEN MAGNAT	63200	RIOM	GARAGE V-MAX AUTO	Sans enseigne	71 AVENUE DE PARIS
	Sans enseigne	12 AV DU MAQUIS DE L'OISANS	63800	PERIGNAT-SUR-ALLIER	GT AUTO	Sans enseigne	3 BIS ROUTE DU PONT
	Sans enseigne	4 AVENUE CHARLES DE GAULLE	64170	LACQ	L.FERREIRA EURL	AD Expert	35 ROUTE DEPARTEMENTALE 817
	Midas	104 AVENUE JACQUES DUHAMEL	64200	BIARRITZ	FIRSTSTOP BIARRITZ PNEUS	Firststop	21 RUE CHAPELET
	Sans enseigne	20 RUE CHARLES FLOQUET	66000	PERPIGNAN	EURL PHILIPPE FAIG	Sans enseigne	22 RUE JEAN ALCOVER
	Sans enseigne	30 BIS RUE JEAN HUSS	66000	PERPIGNAN	GARAGE MARTINEZ	Sans enseigne	13 RUE LUCIEN DESLINIERES
	Bosch	18 RUE JEAN ZAY	66270	LE SOLER	LA CASA BELLE AUTO	Sans enseigne	5 BIS AVENUE DE LISBONNE
	Sans enseigne	15 TER BOULEVARD JEAN MOULIN	67100	STRASBOURG	GARAGE AUTOLUXE67	Sans enseigne	23 RUE SAGLIO
	AD Expert	6 RUE GUSTAVE EIFFEL	67200	STRASBOURG	AD CARROSSERIE WINLING AUTOMOBILES	Carrosserie ad	18 RUE DU CHEMIN DE FER
	Sans enseigne	4 RUE DES VIGNERONS	67200	STRASBOURG	MB AUTOS	Sans enseigne	16 RUE MURILLO
	Sans enseigne	21 RUE DES MARAICHERS	67200	STRASBOURG	TOPSTAR AUTO	Sans enseigne	34 RUE JACOBI-NETTER
	Sans enseigne	20 CHEMIN DES BATELIERS	67450	MUNDOLSHEIM	GARAGE DU TALUS	Sans enseigne	12 RUE VAUBAN
	Autoprimo	RUE DE BRETAGNE	67550	VENDENHEIM	ML AUTOMOBILES EURL	Autoprimo	11D ROUTE DE BRUMATH
ES	Autoprimo	160 RUE DE LA LOIRE	67810	HOLTZHEIM	GARAGE CARNOVA	Sans enseigne	4 RUE DE LINGOLSHEIM
	Sans enseigne	ZONE ARTISANAL DU CHARBONNEAU	68124	LOGELBACH	GARAGE HATTERMANN SARL	AD Expert	4 RUE DES BLES
	Motorcraft	14 CHEMIN DE LA CHATTERIE	68180	HORBOURG-WIHR	PERFECT AUTO	Sans enseigne	4 RUE D'OBERNAI
	Sans enseigne	44 RUE DES GENETS	68500	ISSENHEIM	CARROSSERIE ULTIME 68	Top-carrosserie	6 RUE DE L'OBERWALD
	Sans enseigne	3 RUE DE MONBARY	69007	LYON	GARAGE DOCT AUTO	Sans enseigne	14 RUE DU GENERAL DE MIRIBEL
	Sans enseigne	14 RUE DE LA BIGOTTIERE	69008	LYON	GARAGE EVOLUTION	Bosch	3 IMPASSE FERRET
LE	AD Expert	1201 RUE DE LA SOURCE	69100	VILLEURBANNE	GARAGE H AUTO	Sans enseigne	5 RUE ANATOLE FRANCE
	Sans enseigne	4 RUE DE LA FORET	69100	VILLEURBANNE	GARAGE ILLICO AUTO VILLEURBANNE	Sans enseigne	153 RUE FRANCIS DE PRESSENSE
E	Sans enseigne	6 RUE DE LA FORET	69100	VILLEURBANNE	GARAGE W AUTO	Sans enseigne	3 RUE HECTOR BERLIOZ
	AD Expert	27 RUE DE LA POSTE	69100	VILLEURBANNE	PNEUS AUTO SERVICES	Staff-auto	62 RUE LUCETTE ET RENE DESGRAND
	Sans enseigne	31 RUE PAUL LANGEVIN	69120	VAULX-EN-VELIN	EDEN AUTO	Sans enseigne	29 RUE DE LA REPUBLIQUE
	AD Expert	19 RUE BOCAGE	69250	NEUVILLE-SUR-SAONE	ECHO GARAGE	Sans enseigne	16 RUE PIERRE DUGELAY
	Bosch	85 RUE FERDINAND VEST	69330	MEYZIEU	MOOVLY MEYZIEU	Moovly	10 AVENUE DU DOCTEUR SCHWEITZER
	Sans enseigne	36 RUE DE PROUVAIS	69400	ARNAS	GARAGE LB AUTO PNEUS SARL LINDI	Sans enseigne	578 RUE DU CHAMP DU GARET
	Motrio	19 BIS AVENUE HENRI FARMAN	69480	ANSE	MABAGNOL	Sans enseigne	1050 AVENUE LOSSBURG
	AD Expert	51 RUE DES TIERCELINS	69500	BRON	SHM AUTO	Sans enseigne	3 RUE DU 35EME REGIMENT D'AVIATION
BILE	Sans enseigne	31 ALLEE DES GRANDS PAQUIS	69530	BRIGNAIS	EUROMASTER CHAPELLE	Euromaster	16 RUE DE L'INDUSTRIE
	Sans enseigne	41 BIS RUE ANDRE FRUCHARD	69630	CHAPONOST	ML AUTO	Motrio	60 ROUTE DE BRIGNAIS
	Bosch	5 ALLEE DE KERLANN	69780	MIONS	MIONS AUTO SERVICE	Sans enseigne	RUE MANGETEMPS

SUITE PAGE 62

69800 SAINT-PRIEST	GARAGE ILLICO AUTO SAINT PRIEST	Sans enseigne	61 RUE ARISTIDE BRIAND
71380 SAINT-MARCEL	GARAGE RM CARS	Sans enseigne	21 RUE LOUIS ALPHONSE POITEVIN
73100 GRESY-SUR-AIX	GARAGE KRISTO AUTO	Sans enseigne	330 ROUTE DES ROCHES
73800 CHIGNIN	GARAGE MECAMANIA	Sans enseigne	32 CHEMIN DE LA CROUZA
74000 ANNECY	AUTO FLEX	Sans enseigne	15 AVENUE DES VIEUX MOULINS
74170 SAINT-GERVAIS-LES-BAINS	GARAGE LF AUTOCCASE	Sans enseigne	3367 ROUTE DU BETTEX
74200 ALLINGES	GARAGE EP MOTORS	Sans enseigne	289 A ROUTE DES BLAVES
74200 MARGENCEL	MECA'ROSSERIE	Sans enseigne	4 RUE DE LA RESIDENCE
74800 LA ROCHE-SUR-FORON	EUROMASTER MASTER AUTO 74	Euromaster	86 RUE INGENIEUR SANSOUBE
74930 SCIENTRIER	DESCHAMPS AUTO	Sans enseigne	881 ROUTE DE BIDAILLE
75015 PARIS	SAS A.G.P AUTO	Sans enseigne	19 RUE JEAN MARIDOR
75018 PARIS	MF 2000	Sans enseigne	1 RUE JEAN VARENNE
75019 PARIS	GARAGE AUTO FAST SERVICES	Sans enseigne	61 AVENUE DE LA PORTE CHAUMONT
75020 PARIS	GARAGE PSO	Sans enseigne	173 RUE DES PYRENEES
75020 PARIS	GARAGE PYRENEES AUTOMOBILES	Sans enseigne	173 RUE DES PYRENEES
76000 ROUEN	LE PRESTIGE R&G	Sans enseigne	2 ROUTE DE LYONS-LA-FORET
76250 DEVILLE-LES-ROUEN	GARAGE DRH AUTO	Sans enseigne	3 RUE LYAUTEY
76370 MARTIN-EGLISE	LE GARAGE DE MARIUS	AD Expert	19 RUE NICOLAS DE LA CHAUSSEE
76390 AUMALE	GARAGE FERTUN	AD Expert	2 AVENUE DU MARECHAL FOCH
76650 PETIT-COURONNE	GARAGE AFI AUTOMOBILE	Sans enseigne	541 RUE DU 11 NOVEMBRE
76770 LE HOULME	ROYAL MOTORS	Sans enseigne	165 RUE DU GENERAL DE GAULLE
77100 MAREUIL-LES-MEAUX	MECA PARE-BRISE	Sans enseigne	1315 ROUTE DE CONDE
77165 SAINT-SOUPPLETS	CAR 2 TOUR	Sans enseigne	9 BIS RUE DE LA BIZIER
77170 BRIE-COMTE-ROBERT	GARAGE 7CAR7	Sans enseigne	8 RUE DU GENERAL LECLERC
77170 BRIE-COMTE-ROBERT	GARAGE LABOTO	Sans enseigne	17B AVENUE DU GENERAL DE GAULLE
77181 COURTRY	MY CAR 1986	Sans enseigne	11 RUE DE LA REGALE
77200 TORCY	VULCO AUTO TORCY	Vulco	2 RUE DES COUTURES
77380 COMBS-LA-VILLE	GARAGE AARON	Sans enseigne	19 RUE PIERRE ET MARIE CURIE
77400 SAINT-THIBAULT-DES-VIGNES	DUBOS MLV	AD Expert	14 RUE DE LA NOUE GUIMANTE
77400 LAGNY-SUR-MARNE	MECANO SAS	Point-S	132 AVENUE DU GENERAL LECLERC
77460 SOUPPES-SUR-LOING	ACFG 77 TOUTES MARQUES	Autofirst	20 RUE LEON FROT
77500 CHELLES	AUTO RESEAU	Sans enseigne	131 CHEMIN DU CORPS DE GARDE
77600 BUSSY-SAINT-GEORGES	CAR SERVICES	AD Expert	19 AVENUE GRAHAM BELL
77600 BUSSY-SAINT-GEORGES	GARAGE PARIEST AUTOMOBILES - SAS LES FRERES DE L'AUTOMOBILES	Sans enseigne	24 AVENUE GRAHAM BELL
78120 RAMBOUILLET	GARAGE EIFFEL	AD Expert	14 RUE GUSTAVE EIFFEL
78190 TRAPPES	B&B PNEUS	Sans enseigne	25 AVENUE DE L'ARMEE LECLERC
78190 TRAPPES	GARAGE VA-FIV	Sans enseigne	1 AVENUE ROGER HENNEQUIN
78200 MANTES-LA-JOLIE	GARAGE LS AUTOSERVICES 78	Sans enseigne	7 COUR DE ROSARD
78260 ACHERES	ACHERES AUTOS SERVICES	AD Expert	13 ALLEE DE LA RHUBARBE
78260 ACHERES	JT PIECES AUTO 78	Sans enseigne	11 RUE DES MARAICHERS
78310 COIGNIERES	GARAGE AMMOR AUTO	Sans enseigne	16 RUE DE LA POMMERAIE
78310 COIGNIERES	GARAGE FUSION AUTO MOTO	Sans enseigne	27 RUE DES OSIERS
78440 GARGENVILLE	MODERN CARS	Sans enseigne	11 RUE DES LONGUES RAIES
78500 SARTROUVILLE	E-S GARAGE AUTO	Sans enseigne	21 RUE MONTGOLFIER
78500 SARTROUVILLE	VEHICULE SUR MESURE SARTROUVILLE	Sans enseigne	145 RUE LEON JOUHAUX
78530 BUC	GARAGE AUTOPIRES	Sans enseigne	3 ROUTE DES LOGES
78570 CHANTELOUP-LES-VIGNES	GARAGE SUPER AUTO-SERVICES ET SOLUTIONS	Sans enseigne	1 RUE PANHARD ET LEVASSOR
78640 ST-GERMAIN-DE-LA-GRANGE	GARAGE NOTRE GARAGISTE	Sans enseigne	14 RUE DU BOIS MALHAIS
78700 CONFLANS-STE-HONORINE	ARTISANAL AUTO	AD Expert	5 RUE DES BELLES HATES
78711 MANTES-LA-VILLE	GARAGE AMS FRANCE	Sans enseigne	4 RUE MAURICE BERTEAUX
78711 MANTES-LA-VILLE	RAPIDE AUTO SOS PARE-BRISE +	Sans enseigne	2 ALLEE DES CHANTEREINES
81600 GAILLAC	SARL FRANCOIS PNEUS	Sans enseigne	60 AVENUE JEAN CALVET
83000 TOULON	GARAGE HORUS CENTRE AUTO	Sans enseigne	612 AVENUE DU MARECHAL FOCH
83100 TOULON	AUTO HAMON DAVID - GARAGE DU NORD	AD Expert	632 AVENUE DU COLONEL PICOT
83130 LA GARDE	SMARTYCAR	Sans enseigne	809 AVENUE DE DRAGUIGNAN
83210 LA GARDE	EA PERFORMANCE	Sans enseigne	433 RUE BARON DOMINIQUE LARREY
83260 LA CRAU	AUTO83	Sans enseigne	2770 CHEMIN LONG
83600 FREJUS	FAST AND SERIOUS	Sans enseigne	54 RUE RUDOLF DIESEL
83600 FREJUS	GARAGE FC AUTOMOBILE	Chronoparebrise	609 AVENUE DES LIONS
84320 ENTRAIGUES-SUR-LA-SORGUE	GARAGE MAY LOC FRANCE	Sans enseigne	166 AVENUE DE LA MOINEAUDIERE
85110 CHANTONNAY	SAS CHANTONNAY AUTOMOBILES	AD Expert	56 BIS AVENUE GEORGES CLEMENCEAU
86360 CHASSENEUIL-DU-POITOU	GARAGE RK AUTO	Sans enseigne	5 AVENUE DES TEMPS
87000 LIMOGES	INTER AUTO 87 - POLE TEAM	AD Expert	2 RUE AMEDEE BOLLEE
87220 FEYTIAT	GARAGE DE L'ETOILE	Sans enseigne	7 RUE FRANCOIS MOURIOUX
87280 LIMOGES	ETS ROUGERIE	Sans enseigne	27 RUE NICOLAS APPERT
89000 AUXERRE	MECANIQUE J.DELLIER	Firststop	65 RUE DU MOULIN DU PRESIDENT
89100 PARON	MECANECO SARL SAMNY	Sans enseigne	1 RUE DE L'ARTISANAT
91000 EVRY-COURCOURONNES	GARAGE ACM AUTO	Sans enseigne	8 RUE DU PLESSIS BRIARD
91000 EVRY	TYGROO PNEUS EVRY	Tygroo-pneus	48 RUE PAUL CLAUDEL
91090 LISSES	GARAGE TURBO SERVICES	Sans enseigne	23 RUE DE MALINES
91100 CORBEIL-ESSONNES	GARAGE SIK AUTO SERVICE	Sans enseigne	56 BOULEVARD JOHN KENNEDY
91100 CORBEIL-ESSONNES	SENA AUTO CORBEIL	Sans enseigne	197 BOULEVARD JOHN KENNEDY
91130 RIS-ORANGIS	GARAGE IS AUTO		
91160 BALLAINVILLIERS	GARAGE CP 91		
91160 LONGJUMEAU	SEVA		
91180 ST-GERMAIN-LES-ARPAJON	GARAGE CENTRE MY		
91220 BRETIGNY-SUR-ORGE	GARAGE UNIVER'S C		
91270 VIGNEUX-SUR-SEINE	GH CAR		
91310 LINAS	GARAGE UNIVERS AU		
91320 WISSOUS	MASSOUTRE LOCATI		
91360 EPINAY-SUR-ORGE	GARAGE AUTO EXPR		
91400 GOMETZ-LA-VILLE	GOMETZ SERVICES		
91490 MILLY-LA-FORET	TCAUTO		
91550 PARAY-VIEILLE-POSTE	GARAGE GALAXY AU		
91800 BRUNOY	GARAGE DE LA PYRA		
91830 LE COUDRAY-MONTCEAUX	MAN AUTO 91830		
91860 EPINAY-SOUS-SENART	BOUSSY AUTO		
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT	JSMOTORSPORT		
92120 MONTROUGE	LES ATELIERS DU GR		
92160 ANTONY	AUTO STAR		
92160 ANTONY	GARAGE JED-DIS AU		
92230 GENNEVILLIERS	VEHICULE SUR MESURE		
92600 ASNIERES-SUR-SEINE	GARAGE H2R		
92600 ASNIERES-SUR-SEINE	GARAGE PNEUMACY		
92600 ASNIERES-SUR-SEINE	L'ATELIER AUTO D'AS		
93100 MONTREUIL	SELF GARAGE MONT		
93100 MONTREUIL	SPEED PNEUS		
93140 BONDY	PNEUS ET JANTES FIR		
93190 LIVRY-GARGAN	GARAGE CAPTAIN PA		
93200 SAINT-DENIS	GARAGE DIONYSIEN		
93220 GAGNY	SPEED GARAGE		
93240 STAINS	VOITEX		
93320 LES PAVILLONS-SOUS-BOIS	GARAGE QUALITY CA		
93330 NEUILLY-SUR-MARNE	LECARSICO		
93350 LE BOURGET	GARAGE DES PRO		
93440 DUGNY	GARAGE MECATRON		
93500 PANTIN	GS AUTO RAPID AUT		
93800 EPINAY-SUR-SEINE	VEHICULE SUR MESU		
94000 CRETEIL	SPEEDOTO		
94110 ARCUEIL	GARAGE DAYCE AUT		
94110 ARCUEIL	GARAGE DE LA GARE A		
94320 THIAIS	GARAGE FIX A CAR		
94320 THIAIS	S BEKE MOTORS		
94350 VILLIERS-SUR-MARNE	GARAGE AMGF AUTO		
94380 BONNEUIL-SUR-MARNE	TYGROO BONNEUIL-S		
94430 CHENNEVIERES-SUR-MARNE	GARAGE GLOBAL CA		
94430 CHENNEVIERES-SUR-MARNE	MYAZ GARAGE AUTO		
94490 ORMESSON-SUR-MARNE	GARAGE MONKEY M		
94500 CHAMPIGNY-SUR-MARNE	GARAGE MONDIAL A		
94500 CHAMPIGNY-SUR-MARNE	GARAGE SERVICE AU		
94500 CHAMPIGNY-SUR-MARNE	VEHICULE SUR MESU		
94700 MAISONS-ALFORT	CRETEIL PNEU		
94800 VILLEJUIF	GARAGE REPUBLIQU		
95000 CERGY	CMK AUTO		
95000 CERGY	PREMIERE MAIN		
95100 ARGENTEUIL	AUTO FACTORY		
95100 ARGENTEUIL	WM REPAIR		
95150 TAVERNY	GARAGE UNIVERS AU		
95170 DEUIL-LA-BARRE	GARAGE SOS AUTOM		
95220 HERBLAY	CARPIZ		
95220 HERBLAY-SUR-SEINE	GARAGE E LAND AUT		
95220 HERBLAY	GARAGE HDD		
95310 SAINT-OUEN-L'AUMONE	GARAGE MAUBUISS		
95330 DOMONT	GARAGE ADS AUTOM		
95330 DOMONT	GARAGE SHARK AUT		
95330 DOMONT	MCA AD Expert		
95340 PERSAN	GARAGE AUTOMOBI		
95380 CHENNEVIERES-LES-LOUVRES	FAST DEPANN		
95520 OSNY	CAR OPTION		
95870 BEZONS	FIRST AUTO SERVICE		
95870 BEZONS	GARAGE L.A AUTO V		
95870 BEZONS	GARAGE SERVICE AU		
95870 BEZONS	RR AUTO 95 - CAPTA		
95870 BEZONS	RR AUTO GLASS 95		

	Sans enseigne	6 BIS RUE JULES GUESDE
	Sans enseigne	70 AVENUE DE LA DIVISION LECLERC
	Sans enseigne	7 RUE DES FRERES LUMIERES
CAR	Sans enseigne	3 RUE HENRI ROL-TANGUY
AR	Sans enseigne	4 RUE DES PRES D'AULNAY
	Sans enseigne	4 RUE DE LA PORTE ECLUSE
UTOMOBILES	Sans enseigne	92 AV ROBERT BENOIST
ONS	Sans enseigne	13 RUE MARCELIN BERTHELOT
ESS	Sans enseigne	18 RUE CHARAINTRU
	Point-S	31 RUE DE CHARTRES
	Sans enseigne	9 IMPASSE DES PRUNELLIERS
TOS MOTOS	Sans enseigne	47 BOULEVARD FONTAINEBLEAU
AMIDE	AD Expert	51 ROUTE NATIONALE 6
	Sans enseigne	10 RUE DE MILLY
	Sans enseigne	36 RUE DE LA FORET
	Sans enseigne	50 RUE DE SEVRES
AND PARIS	Eurotyre	22 AVENUE DE VERDUN
	Renault	210 AVENUE DU PRESIDENT KENNEDY
TO-SERVICE	Technicar	174 AVENUE DU PRESIDENT KENNEDY
E GENNEVILLIERS	Sans enseigne	13 AVENUE DE LA GARE
	Sans enseigne	17 RUE BAPST
	Sans enseigne	25 RUE GILBERT ROUSSET
SNIERES	Sans enseigne	61 RUE DE COLOMBES
REUIL	Sans enseigne	9 RUE DU CAPITAINE GUYNEMER
	Sans enseigne	257 RUE DE ROSNY
STSTOP	Firststop	30 RUE LUCIEN CHAPELAIN
ARE BRISE	Sans enseigne	29 AVENUE LEON BLUM
ECOLOGIE	Sans enseigne	52 BIS RUE BONNEVIDE
	Sans enseigne	8 AVENUE DU PRESIDENT POMPIDOU
	Sans enseigne	75 RUE JEAN JAURES
AR SERVICE	Sans enseigne	7 ALLEE DES MESANGES
	AD Expert	56 RUE PAUL ET CAMILLE THOMOUX
	Sans enseigne	3 AVENUE PASTEUR
IC AUTO	Sans enseigne	24 RUE DE LA PREVOYANCE
O	Autoprimo	125 AVENUE JEAN LOLIVE
RE	Sans enseigne	139 AVENUE JOFFRE
	Ad	57 RUE DE MAYENNE
O ARCUEIL	Sans enseigne	94 RUE CAMILLE DES MOULINS
ARCUEIL CACHAN	Sans enseigne	18 TER RUE DU CHEMIN DE FER
	Sans enseigne	18 ALLEE DE BRETAGNE
	AD Expert	215 AVENUE DE FONTAINEBLEAU
	Sans enseigne	1 RUE DE LA FRATERNITE
SUR-MARNE	Tygroo-pneus	133 AVENUE DE PARIS
RS	Sans enseigne	9 RUE GAY LUSSAC
	Sans enseigne	11 RUE CONDORCET
ECANIQUE	Sans enseigne	41 ROUTE DE PROVINS
UTO	Sans enseigne	126 RUE ALEXANDRE FOURNY
TO RAPIDE	Sans enseigne	105 RUE ALEXANDRE FOURNY
URE CHAMPIGNY	Sans enseigne	4 RUE JULIETTES DE WILS
	Sans enseigne	18 RUE DE VALENTON
E AUTOMOBILE	Technicar	173 AVENUE DE LA REPUBLIQUE
	Sans enseigne	61 RUE FRANCIS COMBE
	Sans enseigne	19 RUE FRANCIS COMBE
	Sans enseigne	9 RUE D'EAUBONNE
	Sans enseigne	5 RUE JEAN PIERRE TIMBAUD
UTO	Sans enseigne	17 RUE CONSTANTIN PECQUEUR
OBILE	Sans enseigne	6 AVENUE DE LA DIVISION LECLERC
	Sans enseigne	43 AVENUE DU GROS CHENE
O SERVICE	Sans enseigne	18 AV PAUL LANGEVIN
	Sans enseigne	43 AVENUE DU GROS CHENE
ON	Sans enseigne	3 RUE BORIS VIAN
OBILES	Sans enseigne	52 RUE DU CHEMIN VERT
O	Sans enseigne	34 BIS AVENUE DE L'EUROPE
	AD Expert	25 ROUTE DE MONTMORENCY
LE MERCURI	Opel	19 AVENUE JEAN JAURES
	Sans enseigne	15 RUE DE LOUVRES
	Sans enseigne	8 RUE DU GENERAL DE GAULLE
E	Sans enseigne	31 RUE LOUIS CHAMPION
ERTICAR	Sans enseigne	24 RUE LOUIS CHAMPION
TO PARIS	Sans enseigne	22 RUE LOUIS CHAMPION
IN DELIVERY	AD Expert	28 RUE LOUIS CHAMPION
	Sans enseigne	26 RUE LOUIS CHAMPION



DR

Interview

Client : M. Benoît S.

Domicilié à Lyon

Prestation à faire sur son véhicule : kit distribution + poulie de vilebrequin
Véhicule : Peugeot 306 cabriolet 2.0 16V de 2000
Date du rendez-vous : 21/03/2025
Garage : SHM Auto, garage indépendant, toutes marques, situé à Bron (69)

Parlez-nous de votre dernier passage dans un garage confiance, c'était où, quand et pour quelle raison ?

Je suis l'heureux propriétaire d'une Peugeot 306 cabriolet de 2000, équipée d'un moteur 2.0 de 132 ch et j'avais besoin de faire remplacer, en mars dernier, la courroie de distribution et la poulie de vilebrequin. J'ai sélectionné SHM Auto sur idGarages.com, il s'agit d'un garage indépendant situé à Bron près de Lyon. Il est bien placé, proche des transports en commun et il pouvait garder mon véhicule en toute sécurité dans son atelier. Toutes les cases étaient cochées, j'ai passé un peu de temps à le trouver mais ça valait le coup !

Prendre rendez-vous sur internet, c'est une habitude pour vous ?

Pas du tout, c'était la première fois. J'ai mon carrossier habituel et, en ce qui concerne la mécanique, j'ai pour habitude de bricoler moi-même mes véhicules. Pour le cas présent, j'ai préféré passer par un professionnel. Changer une courroie de distribution sur ce genre de moteur, ce n'est pas si simple et je me suis donc mis à la recherche d'un garage proche de chez moi, pas cher et bien noté.
Les prix ne font pas tout pour moi, je cherchais aussi à être rassuré au maximum avant de confier mes clés. Désormais, je connais un bon site et un bon garage, je reviendrai !

Vous avez choisi un Garage Confiance sur les listes de garages partenaires idGarages, pour quelle raison ?

J'ai d'abord comparé les prix proposés par les garages du secteur pour la prestation dont j'avais besoin puis, après avoir isolé quelques garages, j'ai lu attentivement les avis clients qu'ils avaient reçus sur idGarages.com. Ceux que je lisais sur le profil de SHM Auto et le fait qu'il soit Garage Confiance m'ont convaincu d'avoir le bon rapport qualité/prix en le choisissant. J'ai vu qu'*Auto Plus* avait retenu ce garage et je me sentais plus tranquille. Dès mon arrivée à l'atelier, ma bonne impression s'est prolongée : l'accueil a été cordial et la prestation dont mon véhicule avait besoin ne leur a pas fait peur, j'étais donc en confiance !

En général, faites-vous confiance aux avis client ? En avez-vous laissé un vous-même ?

Oui, je fais très attention aux avis clients et je m'y attarde volontiers, afin de savoir si je peux m'y fier sans me faire abuser. J'ai laissé un avis sur ce garage après la prestation, parce que je trouvais qu'il le méritait et que je devais partager ma bonne expérience. J'en ai même parlé à un collègue qui était dans la même situation que moi. Il cherchait un garage proche de chez lui, bien noté et pas cher pour une prestation qu'il ne voulait pas faire lui-même. Un bon plan, ça se partage !

Avec idGarages.com, comparez et réservez en toute confiance

idGarages.com est la solution tout-en-un pour l'entretien de sa voiture. Avec idGarages.com, vous pouvez comparer les établissements en fonction de leurs tarifs, de leurs services et des avis clients et ensuite prendre rendez-vous en ligne en quelques clics. La plate-forme propose une large gamme de services d'entretien automobile, allant des révisions aux réparations en passant par le pré-contrôle technique.
Comment ça marche ?
1. Entrez votre immatriculation, vote code postal et le type de service que vous recherchez.
2. Comparez les garages en fonction de leur prix, de leurs services et de leurs avis.
3. Sélectionnez le garage qui vous convient le mieux et prenez rendez-vous en ligne pour bénéficier des prix négociés
Adresse : www.idgarages.com

Vous êtes garagiste, et vous désirez faire partie des "Garages Confiance" ?

N'hésitez pas à contacter idGarages.com par téléphone au 01 69 79 88 31 ou par e-mail à cette adresse : garagiste@idgarages.com



Par Laurent Dupin, Canal+



PADDOCKER / NURPHOTO / AFP

FORMULE 1

Hamilton : le coup de blues

Après neuf Grands Prix, Lewis Hamilton pointe seulement au sixième rang du championnat du monde. Ses débuts avec Ferrari sont décevants. Le Britannique a paru particulièrement abattu à l'arrivée de la dernière course. Ce week-end, au Canada, cadre de sa première victoire en F1, il devra montrer un autre visage.

Dix-huit ans après son succès initial en Formule 1 sur le circuit Gilles-Villeneuve de Montréal, Lewis Hamilton aimerait bien retrouver l'insouciance et la réussite qui avaient accompagné le début de sa carrière en 2007. Au Canada, ce week-end, il s'agira avant tout d'enclencher une spirale positive et de rebondir après une semaine déprimante en Espagne. Qualifié cinquième, soit deux places devant son coéquipier Charles Leclerc sur la grille de départ à Barcelone, Hamilton a terminé la course sixième, trois places derrière le Monégasque. Rarement les journalistes présents ont pu mesurer un tel abattement chez le Britannique. Quasiment muet face aux micros, il laissait de longs silences. A la question *"Est-ce une course frustrante ?"*, il lâche un soupir, puis juste un mot : *"Evidemment."* Quand il lui est demandé de décrire sa performance, il répond d'une phrase cinglante : *"C'est la pire course que j'aie disputée de toute ma vie !"* Gênés, presque compatissants, les reporters le relancent : *"Y a-t-il quelque chose de positif à retenir du week-end ?"* Hamilton conclut en disant *"Zéro"* et prend le chemin du motorhome Ferrari pour disparaître des regards.

Une déception à la mesure des attentes

Il est aujourd'hui admis de tous que les attentes générées par l'annonce, le 1er février 2024, de l'arrivée de Hamilton chez Ferrari pour cette saison 2025 étaient démesurées. Le pilote au plus gros palmarès de l'histoire ne pouvait, malgré tout son talent, tout maîtriser à la perfection en seulement quelques mois. Son succès lors de la course sprint en Chine le 22 mars, dans le cadre du deuxième Grand Prix de la saison, avait attisé l'enthousiasme des tifosi. Malheureusement, depuis, Lewis Hamilton peine à s'adapter à sa monoplace. Il n'est pas encore monté sur le podium le dimanche, alors que son coéquipier Charles Leclerc l'a fait trois fois, et notamment lors des deux dernières courses, à Monaco et Barcelone. Juste avant, le 18 mai à Imola, pour débuter cet enchaînement de trois épreuves en Europe en trois semaines, Lewis Hamilton avait pourtant quitté le circuit avec le plus rayonnant des

LES ÉCHOS DU SPORT

FORMULE 1

Max sous la menace

Comme pour un permis de conduire ordinaire, il faut, en Formule 1, veiller à ne pas perdre tous ses points. Max Verstappen, lui, n'en compte plus qu'un seul sur douze ! Son contact avec Russell à Barcelone lui ayant coûté trois points, le Néerlandais se retrouve sous la menace d'un Grand Prix de suspension. Il n'existe pas de stage pour récupérer les points perdus, mais un pilote les retrouve un an après l'infraction. Le permis de Verstappen sera recrédité de deux points le 30 juin. D'ici là, il devra éviter tout problème lors des Grands Prix du Canada et d'Autriche.



MPS AGENCY / PSNEWZ



C. LOPEZ / DPPI

Lewis Hamilton n'a tenu que dix tours devant Charles Leclerc au Grand Prix d'Espagne avant que Ferrari ne lui ordonne de laisser passer son coéquipier, plus rapide. Dur à encaisser pour le septuple champion du monde.



FERRARI

Lewis Hamilton sait pouvoir compter sur le soutien de son patron, Frédéric Vasseur *(à droite),* qui l'avait convaincu de rejoindre Ferrari.



G. LEVENT / DPPI

10 juin 2007, Lewis Hamilton célèbre à Montréal sa première victoire en F1. Dix-huit ans plus tard, un succès au Canada avec Ferrari paraît improbable.

sourires. Boosté par le soutien des tifosi à l'occasion de sa première course en Italie au volant d'une Ferrari, le Britannique avait terminé quatrième, à seulement une seconde du podium, son meilleur résultat de la saison en Grand Prix. Après s'être offert un bain de foule, il partageait son bonheur : *"C'est un honneur et un privilège de piloter pour Ferrari. J'ai ressenti quelque chose de spécial sur chaque circuit depuis le début de l'année, et ici c'est très fort. Quelle que soit votre activité, il faut conserver une fraîcheur d'esprit et continuer d'aimer ce que l'on fait. Moi j'adore toujours autant mon métier, peut-être même plus qu'à mes débuts, car en vieillissant on a plus conscience de tout cela."* Le contraste avec la lassitude affichée deux semaines plus tard est saisissant, mais peut s'expliquer. Plus lent que Leclerc parti derrière lui, Hamilton reçoit l'ordre de son écurie de laisser passer son coéquipier dès le dixième tour. Alors que Leclerc obtient son troisième podium de la saison, Hamilton ne peut résister à Nico Hülkenberg, au volant de la Sauber, considérée comme la plus faible monoplace du plateau. A sa décharge, le pilote Ferrari avait des pneus usés, alors que l'Allemand avait chaussé des gommes neuves. Néanmoins, le coup est rude à encaisser pour Hamilton, qui conserve toutefois le soutien de son patron. *"Lewis n'avait plus de pneus à la fin,* explique Frédéric Vasseur. *C'était intelligent de sa part de ne pas se défendre sur Hülkenberg, de ne pas se bagarrer, de ne pas perdre de temps pour ne pas risquer de concéder plus de places."*

Sur la bonne voie ?

Hamilton ne parvient pas à tirer le meilleur de sa voiture. De plus, Ferrari n'est pas encore au niveau de McLaren, avec son intouchable duo Piastri/Norris, ni de Verstappen sur sa Red Bull. En revanche, la Scuderia semble s'améliorer. *"On a bien progressé sur les trois dernières courses,* affirme Vasseur. *On a plutôt une bonne dynamique en ce moment, même si l'objectif n'est pas de finir troisième. On est encore dans une phase où on essaie de comprendre ce qu'il se passe avec les pneus, comment bien les gérer, comment être constant sur un week-end. C'est vraiment difficile de cerner les différences entre les types de gommes. La performance se trouve là, il faut qu'on soit plus perspicaces là-dessus. On a mieux géré les trois derniers week-ends que les précédents, on est sur la bonne voie, on prend le dessus sur Mercedes au championnat, c'est un pas en avant."*

A ce jour, Charles Leclerc parvient à mieux exploiter la monoplace rouge que son coéquipier. *"Comme à Monaco, on ne pensait pas terminer sur le podium en Espagne, donc c'est encourageant,* affirme le pilote monégasque. *Passer deuxième au championnat constructeurs est plutôt positif, mais ce n'est pas assez. Il faut qu'on continue à bosser. On commence à comprendre comment régler la voiture pour en tirer le meilleur, mais ce sont des choix extrêmes qui la rendent compliquée à piloter, donc ce n'est pas très agréable. Si nous n'obtenons pas de grosses améliorations prochainement, nous aurons du mal à nous battre régulièrement pour des podiums."*

Au championnat pilotes, Charles Leclerc, cinquième, compte 23 points d'avance sur Hamilton, un écart acceptable. En revanche, en qualifications, le Britannique a été battu sept fois sur neuf par le Monégasque. Détenteur du record de pole positions en F1 (104), Hamilton est affecté par cette situation, comme le montrent ces quelques mots : *"Comment réaliser un tour parfait pour obtenir une pole ? Je ne sais pas, je ne l'ai pas fait depuis si longtemps."* Dans un monde où tout va vite, Lewis Hamilton a probablement besoin de davantage de temps. Si le chronomètre ne ment pas sur un tour, la F1 est aussi un sport cyclique, nécessitant des temps longs. Il y a quelques semaines, un jour où il était plus bavard, Hamilton nous avait demandé d'attendre avant d'évaluer son association avec Ferrari. *"Je ne juge pas notre réussite en fonction d'un petit nombre de courses, d'une demi-saison ou même d'une année entière. On en parlera à la fin de ma carrière chez Ferrari, après les quelques années que je vais passer ici. A ce moment-là on pourra faire le bilan de ce que l'on aura accompli."*

FORMULE 1

La première de Martins



URBANANDSPORT / NURPHOTO / AFP

Quelques jours avant son 24e anniversaire, Victor Martins a disputé la première séance d'essais libres du Grand Prix d'Espagne dans la Williams d'Alex Albon. Il s'agissait de ses débuts dans une séance officielle avec tous les autres pilotes. Avec un 19e temps obtenu à six dixièmes de seconde de Carlos Sainz dans l'autre Williams, le Français espère avoir une autre opportunité de rouler. Le règlement impose à chaque écurie d'offrir dans l'année quatre séances d'essais à des débutants. En attendant, Martin se focalise sur la Formule 2.

LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

Formule 1 : Grand Prix du Canada

Vendredi 13 juin

19h15	Essais libres 1	CANAL+ SPORT
22h45	Essais libres 2	CANAL+ SPORT

Samedi 14 juin

18h15	Essais libres 3	CANAL+ SPORT
21h40	Qualifications	CANAL+ SPORT

Dimanche 15 juin

18h55	La Grille	CANAL+
20h00	Grand Prix (en clair)	CANAL+
21h55	Formula One, le débrief	CANAL+

F1 Academy : Canada

Samedi 14 juin

15h05	Course 1	CANAL+ SPORT
20h40	Course 2	CANAL+ SPORT

Dimanche 15 juin

16h45	Course 3	CANAL+ SPORT



DPPI



Par Jean-Rémy Macchia

Moteur : monorotor
Cylindrée : 497,5 cm³, équivalant à 995 cm³ sur un moteur classique
Puissance : 50 ch DIN à 5 500 tr/mn
Vitesse maxi : 155 km/h
Production : 2 375 exemplaires (1964-1968)
Cote actuelle : de 20 000 à 25 000 €



Carrosserie miniature, mais élégante et très joliment proportionnée. Avec un museau effilé, taquin et complice. La teinte rouge est celle d'environ 80 % des Spider NSU. Les autres sont blancs. Il y en a eu quelques rares en bleu.

IL Y A 61 ANS, NSU SORT LE **SPIDER WANKEL**

Le premier rotatif de l'histoire

Ce petit Spider a fait une grande impression à sa sortie : c'est le premier modèle de série à adopter le moteur à piston rotatif, totalement révolutionnaire, qui devait remplacer l'architecture classique. Qui devait…



Les ailerons arrière saillants étaient un signe de standing, à l'époque. Ils s'intègrent parfaitement à la ligne, ne semblant pas du tout surajoutés.

Le moteur rotatif, c'était LA révolution sous les capots ! Beaucoup estimaient que le bloc classique allait bientôt être jeté aux oubliettes. Le principe de cette mécanique puissamment originale et innovante ? Tout simple : au lieu de générer sur ses pistons un mouvement linéaire qu'il faut ensuite transformer en mouvement circulaire pour entraîner les roues, cette géniale invention de l'ingénieur allemand Felix Wankel crée un mouvement tout de suite circulaire. Plus de vilebrequin, plus d'arbre à cames, plus de soupapes ! Gain de poids, de place, de rendement. Allez, place à la solution d'avenir !

Souriez, la petite bête est joyeuse !

L'histoire de ce Spider est tout sauf banale. A la base, le constructeur allemand NSU propose dans sa gamme un tout petit coupé à deux places, né en 1958, mu par un bicylindre. Craquant, avec sa carrosserie effilée signée Bertone. Six ans plus tard, alors que l'auto commence à accuser quelques rides, NSU la décapite, la transformant en un savoureux Spider. Et glisse sous son capot arrière ce fameux moteur rotatif. Une première mondiale. Le public est sidéré.

Avec une cylindrée de même pas 500 cm³ – qui équivaut à 1 litre sur un moteur classique –, la puissance affichée est tout simplement ébouriffante : 50 ch ! Et la zone rouge est incroyablement élevée pour l'époque : 6 000 tr/mn. Dès la mise en route de la mécanique, son bruit aigrelet typique se fait entendre. Et sa vitalité saute aux yeux. Quelle énergie, quelle fougue ! Un régal. Le fonctionnement se fait sans aucune inertie : le moteur prend ses tours avec allégresse. Les 700 kg de la petite bête sont emmenés avec entrain. Accélérations toniques, caractère immédiatement enjoué. Vous allez adorer les montées en régime primesautières et enthousiastes, et cette aisance communicative à tous les étages. A l'accélération, les sonorités peu mélodieuses des bas régimes se muent en un sifflement aigu. Comme si vous pilotiez une fusée… A la décélération, la voiture pétarade joyeusement. Ne lui en tenez pas rigueur : c'est dans ses gènes.



Plus chic et plus sportif que le coupé dont il est issu, le Spider a droit à sa propre planche de bord. La façade n'est plus métallique mais capitonnée, la boîte à gants et les cadrans sont différents, le compte-tours s'invite.



Moteur extrêmement léger : 82 kg seulement ! Cette mécanique hyper compacte est bourrée de caractère et vous communique sans faille sa joie de vivre. Elle se loge sans peine à la place du bicylindre et offre une grande accessibilité.



PHOTOS A. CORTESI

Petite mais… chic ! Les stylistes n'ont pas lésiné sur les chromes : pare-chocs, barrettes décoratives, rebord supérieur des portières, entourage du pare-brise, gros enjoliveurs. Cerise sur le gâteau, ce sont de vrais beaux chromes !

1964, cette année-là



FORD

A 17 ans, Steven Spielberg réalise son premier long-métrage, *Firelight*. Filmé en super-8 avec un budget de… 500 dollars, il n'est diffusé que dans une seule salle, aux Etats-Unis. Là-bas, la Ford Mustang fait aussi son apparition. Grosse impression et succès inouï : 22 000 commandes dès le premier jour, 417 000 ventes en un an. Un record absolu pour une sportive !

Tiens, une autre spécificité du Wankel : quasiment pas de frein moteur ! Ça surprend. Dotée de quatre roues indépendantes – quel luxe ! –, la suspension reste sautillante. Malgré l'architecture du "tout à l'arrière", le comportement est bon, avec une direction très légère et une agilité étonnante.
Citroën et Mazda ont ensuite adopté le rotatif en série. L'histoire n'a cependant pas conservé ce moteur, séduisant mais gourmand en huile et en carburant, et qui avouait une durée de vie… limitée. Aujourd'hui, ce petit Spider reste recherché par un cercle restreint d'amateurs qui s'élargit d'année en année : sa cote grimpe. Gentiment. ■



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*

- **Evénement : Alpine a fêté ses 70 ans… Retour sur l'histoire de celle qui a toujours visé les sommets.**
- **Dossier spécial : retrouvez les essais des 50 nouveaux modèles de ce début d'année.**
- **Occasion : tenté par la "van life" ? Tous nos conseils d'achat de camping-car pour voyager serein.**

En kiosque le vendredi 20 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, coachs : Pierre-Louis Champeaux (5651)
Photo : Anne Séchet (5222)
Actualité
Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)
Nouveautés
Chef de rubrique : René Demarets
Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109), Julien Sarboraria
Essais
Rédaction : David Bouillaux (5582), Clément Raoul-Réa (5780), Charles Thouluc (5588)
Coordination : Christophe Alba (5164)
Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)
Convoyage : Sylvain Cambier (2600), Stéphanie Cambier, Cédric Collin, Cédric Cruypenninck, Jean-François Marais
Magazine experts
Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)
Correspondants particuliers : Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)
Magazine coachs
Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)
Sport
Laurent Dupin
Secrétariat de rédaction
1re 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 Réaubourg, François Stagnaro, Antoine Arnoux
En maquette : Patrick Cœuru
En S. R. : Prisca Leclercq

Autoplus.fr
Responsable audience : Ricardo Trindade
Responsable éditorial : Thibaut Austruy
Hors-série
Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)
Direction - édition
Co-directeur de la publication : Gautier Normand
Directeur exécutif : Stéphane Haïtaian
Editeur : Tommaso Albinati
Marketing
Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian
Abonnements et diffusion
Marketing direct
Directrice : Catherine Grimaud
Chef de groupe : Davina Champaigne
Chef de produit : Julie Duarte
Ventes au numéro
Responsable service diffusion : Philippe Merrien
Responsable des ventes : Mélanie Caillé
Publicité commerciale
Directrice générale : Elodie Bretaudeau Fonteilles (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 : juin 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

LE TRI + FACILE — BAC DE TRI

REWORLD MEDIA LEADING MEDIA GROUP
Président : REWORLD MEDIA SA

axel springer
Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

Pour toute question contactez le 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 9h00 à 19h00, le samedi de 9h00 à 18h00), prix d'un appel local.
Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr
Courrier : Service abonnement Magazine Auto Plus - 59898 Lille Cedex 9

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 CO_2 sont désormais taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO_2 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.

MALUS

Emissions de CO_2	Malus	Emissions de CO_2	Malus
113 g	50 €	154 g	4026 €
114 g	75 €	155 g	4279 €
115 g	100 €	156 g	4543 €
116 g	125 €	157 g	4818 €
117 g	150 €	158 g	5105 €
118 g	170 €	159 g	5404 €
119 g	190 €	160 g	5715 €
120 g	210 €	161 g	6126 €
121 g	230 €	162 g	6637 €
122 g	240 €	163 g	7248 €
123 g	260 €	164 g	7959 €
124 g	280 €	165 g	8770 €
125 g	310 €	166 g	9681 €
126 g	330 €	167 g	10692 €
127 g	360 €	168 g	11803 €
128 g	400 €	169 g	13014 €
129 g	450 €	170 g	14325 €
130 g	540 €	171 g	15736 €
131 g	650 €	172 g	17247 €
132 g	740 €	173 g	18858 €
133 g	818 €	174 g	20569 €
134 g	898 €	175 g	22380 €
135 g	983 €	176 g	24291 €
136 g	1074 €	177 g	26302 €
137 g	1172 €	178 g	28413 €
138 g	1276 €	179 g	30624 €
139 g	1386 €	180 g	32935 €
140 g	1504 €	181 g	35346 €
141 g	1629 €	182 g	37857 €
142 g	1761 €	183 g	40468 €
143 g	1901 €	184 g	43179 €
144 g	2049 €	185 g	45990 €
145 g	2205 €	186 g	48901 €
146 g	2370 €	187 g	51912 €
147 g	2544 €	188 g	55023 €
148 g	2726 €	189 g	58134 €
149 g	2918 €	190 g	61245 €
150 g	3119 €	191 g	64356 €
151 g	3331 €	192 g	67467 €
152 g	3552 €	193 g et +	70000 €
153 g	3784 €		

BONUS

Electriques jusqu'à 47 000 € avec score environnemental minimum	Montant
Avec un revenu fiscal de référence jusqu'à 16 300 €	4000 €
Avec un revenu fiscal de référence compris entre 16 301 € et 26 200 €	3000 €
Avec un revenu fiscal de référence supérieur à 26 200 €	2000 €

NEUTRE	Montant
Thermiques de 1 à 118 g	0 €
Electriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
Hybrides rechargeables	0 €

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO				
Junior (nouveau)				
1.2 Ibrida 136	29500	0	3%	FHEV
1.2 Ibrida 136 Techno	32000	0	0%	FHEV
Elettrica 156	38500	-3000	6%	Elec
Elettrica 156 Techno	41000	-3000	6%	Elec
Elettrica 280 Veloce	46900	-3000	6%	Elec
Tonale				
1.5 Ibrida 160 Sprint	44000	+360	5%	FHEV
1.5 Ibrida 160 Veloce	49500	+360	3%	FHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Sprint Q4	53300	+750	6%	PHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Veloce Q4	58800	0	6%	PHEV
1.6 Mjet II 130 Sprint	42500	+1372	5%	D
Giulia				
2.0T 280 Sprint Q4	58100	+24291	5%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	50600	+540	5%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55600	+1761	5%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	61100	+1761	12%	D
Stelvio				
2.0T 280 Sprint Q4	63300	+58934	2%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	55800	+3170	2%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60800	+6854	2%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66300	+6854	5%	D
ALPINE				
A290 (nouvelle)				
180 GT	38700	-3000	0%	Elec
180 GT Premium	41900	-3000	0%	Elec
220 GT Performance	41700	-3000	0%	Elec
220 GTS	44700	-3000	0%	Elec
220 Première Edition	46200	-3000	0%	Elec
A110				
A110	65000	+3784	1%	E
A110 GTS	79500	nc	nc	E
A110 R 70	122500	nc	nc	E
ASTON MARTIN				
Vantage	199700	+70000	nc	E
Vantage Roadster	210800	+70000	nc	E
DB12 Coupé	236000	+70000	nc	E
DB12 Volante	252100	+70000	nc	E
DBX 707	252100	+70000	nc	E
Vanquish	389300	+70000	nc	E
Valhalla	988300	+70000	nc	E
AUDI				
A1 Sportback				
25 TFSI Design	27750	+310	4%	E
30 TFSI Design	28750	+330	4%	E
30 TFSI S line	31450	+330	6%	E
35 TFSI S line S tronic	35300	+650	6%	E
35 TFSI S line Plus S tronic	37300	+650	4%	E
40 TFSI S line Plus S tronic	39100	+2918	4%	E
A1 Allstreet				
30 TFSI	30350	+650	nc	E
35 TFSI S tronic	34200	+983	nc	E
Q2				
30 TFSI Design	34800	+898	8%	E
35 TFSI Design	36850	+1172	8%	E
35 TFSI S line	39250	+1172	5%	E
SQ2	58750	+64456	11%	E
30 TDI Design	36750	+540	8%	D
35 TDI S line S tronic	43900	+1386	5%	D
35 TDI S line Plus S tronic	46650	+1386	5%	D
A3 Sportback				
30 TFSI Design	34600	+400	6%	E
30 TFSI S line	39550	+400	12%	E
30 TFSI Hybride S line	41730	+240	12%	E
35 TFSI S line	40850	+400	12%	E
35 TFSI Hybride S line	43030	+230	12%	E
S3	63000	+67567	0%	E
RS 3	75600	+60000	0%	E
40 TFSI e Design	47900	0	0%	PHEV
40 TFSI e S line	51850	0	0%	PHEV
45 TFSI e S line	55900	0	0%	PHEV
35 TDI Design	40600	+400	6%	D
35 TDI S line	45550	+400	12%	D
A3 Allstreet				
35 TFSI Design	37800	+650	3%	E
35 TFSI Avus	42250	+650	6%	E
35 TFSI Hybride Avus	44430	+280	6%	E
40 TFSI e Avus	54250	0	5%	PHEV
35 TDI Design	42500	+650	3%	D
A3 Berline				
30 TFSI Design	35185	+280	5%	E
30 TFSI S line	40115	+280	8%	E
30 TFSI Hybride S line	42295	+190	8%	E
35 TFSI S line	41415	+310	8%	E
35 TFSI Hybride S line	43595	+190	8%	E
S3	63565	+46090	0%	E
RS 3	77000	+60000	0%	E
35 TDI Design	41165	+330	5%	D
35 TDI S line	46115	+330	8%	D
Q3				
35 TFSI Design	40890	+2918	10%	E
35 TDI Design	45790	+2451	10%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	55550	+11031	5%	D
Q3 Sportback				
35 TFSI Design	43390	+3119	5%	E
35 TDI Design	48290	+2599	5%	D
40 TDI S line Quattro S tronic	58050	+13153	6%	D
Q4 e-Tron				
45	46990	-3000	5%	Elec
55 S line Quattro	70450	0	5%	Elec
Q4 Sportback e-Tron				
45	46990	-3000	5%	Elec
55 S line Quattro	72450	0	4%	Elec
A5 (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	45500	+4819	0%	E
2.0 TFSI 150 S line	54670	+4819	4%	E
2.0 TFSI 204 S line	59570	+4819	4%	E
S5	79750	+19139	2%	E
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	62150	nc	nc	PHEV
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	69500	nc	nc	PHEV
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	74150	nc	nc	PHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	53600	+3735	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S line	62770	+3735	4%	D
A5 Avant (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	47000	+5402	0%	E
2.0 TFSI 150 S line	56170	+5402	8%	E
2.0 TFSI 204 S line	61070	+5634	8%	E
S5	81250	+23747	0%	E
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	63650	nc	nc	PHEV
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	71000	nc	nc	PHEV
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	75650	nc	nc	PHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+4060	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S line	64270	+4060	8%	D
Q5 (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57550	+6426	0%	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	65950	+6426	0%	E
SQ5	98930	+57351	0%	E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61470	+10793	0%	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	69870	+10793	0%	D
Q5 Sportback (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	59750	+6726	nc	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	68150	+6726	nc	E
SQ5	101130	+58131	nc	E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	63670	+10604	nc	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	72070	+10604	nc	D
Q6 e-tron (nouveau)				
251 Design	72170	0	0%	Elec
251 S line	76270	0	7%	Elec
Performance S line	81500	0	7%	Elec
Quattro S line	87550	0	7%	Elec
SQ6	99870	0	2%	Elec
Q6 e-tron Sportback (nouveau)				
251 Design	74570	0	6%	Elec
251 S line	78670	0	6%	Elec
Performance S line	83900	0	6%	Elec
Quattro S line	88950	0	6%	Elec
SQ6	102270	0	6%	Elec
A6 (nouvelle)				
2.0 TDI 204 Hybride S line	72450	+5600	0%	D
e-Hybrid 299 S line Quattro	79000	nc	0%	PHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	81400	nc	0%	PHEV
A6 Avant (nouvelle)				
2.0 TDI 204 Hybride S line	74450	+6275	0%	D
e-Hybrid 299 S line Quattro	81000	nc	0%	PHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	83400	nc	0%	PHEV
A6 e-tron Sportback (nouvelle)				
285 Design	66420	0	6%	Elec
285 S line	73310	0	6%	Elec
Performance S line	84080	0	6%	Elec
Quattro S line	91210	0	6%	Elec
S6	105020	0	6%	Elec
A6 e-tron Avant (nouvelle)				
285 Design	67920	0	6%	Elec
285 S line	74810	0	4%	Elec
Performance S line	85560	0	4%	Elec
Quattro S line	92710	0	4%	Elec
S6	106520	0	4%	Elec
e-Tron GT				
503	119000	0	nc	Elec
S	137650	0	1%	Elec
RS	161600	0	0%	Elec
RS Performance	174550	0	3%	Elec
Q7				
SQ7	133130	+70000	0%	E
3.0 TFSI e 394 S line	97170	+12800	6%	PHEV
3.0 TFSI e 394 Avus	110320	+12800	6%	PHEV
Compétition	105480	+12800	9%	PHEV
Q8				
SQ8	137720	+70000	6%	E
RS Performance	191550	+70000	6%	E
3.0 TFSI e 394 S line	108960	+13700	7%	PHEV
3.0 TFSI e 394 Avus	116960	+13700	7%	PHEV
Compétition	115280	nc	8%	PHEV
A8				
S8	170967	70000	8%	E
60 TFSI e Design	136749	nc	nc	PHEV
50 TDI Design	118185	nc	nc	D
BENTLEY				
Flying Spur V8	212773	+70000	nc	E
Flying Spur Speed	280975	+70000	nc	E
Flying Spur Mulliner W12	301412	+70000	0%	E
Flying Spur Hybrid	219126	+14150	nc	PHEV
Continental GT V8	228992	+70000	0%	E
Continental GT S	253650	+70000	nc	E
Continental GT Speed	282454	+70000	nc	E
Continental GT Mulliner W12	320168	+70000	nc	E
Continental GTC	249681	+70000	nc	E
Continental GTC S	279673	+70000	nc	E
Continental GTC Speed	310689	+70000	nc	E
Continental GTC Mulliner W12	352185	+70000	nc	E
Bentayga V8	208538	+70000	0%	E
Bentayga S V8	238790	+70000	nc	E
Bentayga Hybrid	208538	+14300	nc	PHEV
BMW				
Série 1 (nouvelle)				
116	34950	+983	9%	E
116 M Sport Design	36250	+983	7%	E
120 M Sport Design	40250	+230	7%	E
120 M Sport	42400	+230	9%	E
123 M Sport xDrive	48400	+948	9%	E
M135 xDrive	57250	+19108	13%	E
120d	41550	0	9%	D
120d M Sport Design	42850	0	7%	D
X1				
sDrive18i	43700	+2049	8%	E
sDrive18i xLine	46100	+2049	5%	E
sDrive20i xLine	48100	+400	5%	E
sDrive20i M Sport	49350	+400	5%	E
M35i xDrive	62900	+21219	0%	E
xDrive25e	55950	+550	6%	PHEV
xDrive25e xLine	58350	+550	6%	PHEV
xDrive30e xLine	61350	+600	6%	PHEV
xDrive30e M Sport	62600	+600	6%	PHEV
sDrive18d	46400	+650	8%	D
sDrive18d xLine	48800	+650	5%	D
sDrive20d xLine	50900	+250	5%	D
sDrive20d M Sport	52150	+250	5%	D
xDrive23d M Sport	56400	+1180	5%	D
iX1				
eDrive20	46950	-3000	11%	Elec
xDrive30	57200	0	11%	Elec
xDrive30 xLine	59600	0	23%	Elec
X2 (nouveau)				
sDrive20i	47700	+850	10%	E
M35i xDrive	64950	+24080	0%	E
sDrive18d	48400	+1568	10%	D
sDrive20d	50500	+1290	10%	D
sDrive20d M Sport	54500	+1290	7%	D
iX2 (nouveau)				
eDrive20	46950	-3000	11%	Elec
xDrive30	59200	0	11%	Elec
xDrive30 M Sport	63200	0	12%	Elec
Série 2 Active Tourer				
218i	38880	+1504	5%	E
220i	40850	+400	5%	E
220i Luxury	42900	+400	2%	E
225e xDrive	50600	+250	11%	PHEV
225e xDrive Luxury	52650	+250	11%	PHEV
218d	41350	+330	5%	D
220d	43450	+150	5%	D
220d Luxury	45500	+150	2%	D
Série 2 Coupé (nouveau)				
220i	50650	+2205	5%	E
230i	54250	+3119	5%	E
M240i xDrive	66650	+47640	5%	E
M2	84750	+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
M235 xDrive	60750	+14825	5%	E
220d	45050	0	5%	D
220d M Sport Design	46350	0	5%	D
Série 3 (nouvelle)				
318i	48750	+2205	4%	E
318i M Sport	53100	+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	50050	+3331	6%	E
318i M Sport	54400	+3331	11%	E
M340i xDrive	73850	+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	65800	+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	73850	+9176	0%	D
Série 4 Coupé (nouvelle)				
420i	54250	+1901	1%	E
M440i xDrive	76050	+22794	1%	E
M4 Competition M xDrive	121050	+70000	1%	E
M4 CS	162050	+70000	1%	E
420d xDrive	59750	+2433	1%	D
M440d xDrive	76050	+9004	1%	D
Série 4 Gran Coupé (nouvelle)				
420i	54200	+4069	4%	E
420i M Sport	58350	+4069	6%	E
M440i xDrive	76000	+55412	0%	E
420d xDrive	59700	+5411	4%	D
420d M Sport xDrive	63850	+5411	6%	D
430d M Sport xDrive	70850	+7231	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%	Elec
eDrive35 M Sport	61700	0	0%	Elec
eDrive40 M Sport	68100	0	0%	Elec
M50	78650	0	0%	Elec
Z4				
sDrive20i	55550	+6126	6%	E
M40i	70950	+31024	2%	E
X3 (nouveau)				
20 xDrive	63950	+8643	0%	E
20 xDrive M Sport	67700	+8643	1%	E
M50 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%	Elec
iX3 Impressive	82300	0	19%	Elec
X4				
M Competition	119200	+70000	7%	E
xDrive20d xLine	62500	+8343	4%	D
xDrive30d xLine	69300	+20075	4%	D
xDrive30d M Sport	75100	+20075	7%	D
M40d	83900	+48343	7%	D
Série 5				
520i	62850	+1790	4%	E
530e	71650	+2075	0%	PHEV
550e xDrive	83650	+4600	0%	PHEV
550e M Sport xDrive	86750	+4600	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	88250	+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%	Elec
M60 xDrive	107550	0	16%	Elec
i5 Touring				
eDrive40	77700	0	10%	Elec
M60 xDrive	109000	0	6%	Elec
Série 8 Coupé				
840d xDrive	116650	+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	Elec
xDrive45 M Sport	94200	0	nc	Elec
xDrive60 M Sport	112000	0	nc	Elec
M70 xDrive	136800	0	nc	Elec
XM				
50e	138900	+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	158700	+14750	7%	PHEV
740d xDrive	121200	+18365	1%	D
i7				
eDrive50	128550	0	13%	Elec
xDrive60	151850	0	13%	Elec
xDrive60 M Sport	158800	0	17%	Elec
M70 xDrive	192200	0	1%	Elec
X7				
xDrive40d	111550	+70000	6%	D
xDrive40d M Sport	116500	+70000	6%	D
BYD				
Atto 2 (nouveau)				
Active	29990	0	nc	Elec
Dolphin				
204 Comfort	33990	0	4%	Elec
Atto 3 (nouveau)				
Comfort	38990	0	nc	Elec
Design	40990	0	nc	Elec
Seal				
Design	46990	0	5%	Elec
Excellence AWD	49990	0	4%	Elec
Seal U				
DM-i Boost	37500	+1400	2%	PHEV
DM-i Design	44500	+3500	4%	PHEV
Electric Comfort	41890	0	4%	Elec
Sealion 7 (nouveau)				
Comfort	46990	0	9%	Elec
Design AWD	51990	0	9%	Elec
Excellence AWD	56490	0	9%	Elec
Tang (nouveau)				
AWD	72000	0	2%	Elec
Han				
AWD Executive	71160	0	12%	Elec
CADILLAC				
Lyriq Luxury	83100	0	0%	Elec
CHEVROLET				
Corvette Stingray 2LT	104980	+70000	0%	E
Corvette Stingray Cabriolet 2LT	111530	+70000	0%	E
CITROEN				
C3				
1.2 Turbo 100 You	15750	+330	4%	E
1.2 Turbo 100 Plus	17950	+360	nc	E
1.2 Hybride 110 Plus	20650	+170	3%	FHEV
1.2 Hybride 110 Max	22650	+230	3%	FHEV
ë-C3 113 You	23300	-3000	3%	Elec
ë-C3 113 Plus	25500	-3000	3%	Elec
ë-C3 113 Max	27800	-3000	3%	Elec
C3 Aircross (nouveau)				
1.2 Turbo 100 You	19700	+898	0%	E
1.2 Turbo 100 Plus	21800	+1074	0%	E
1.2 Hybride 145 Plus	25800	+210	0%	FHEV
1.2 Hybride 145 Max	27900	+210	0%	FHEV
Electrique 113 You	27400	-3000	0%	Elec
Electrique 113 Plus	29500	-3000	0%	Elec
C4 (nouvelle)				
1.2 PureTech 130 Plus	29600	+898	6%	E
1.2 PureTech 130 Max	31800	+898	6%	E
1.2 Hybride 110 You	29150	0	24%	FHEV
1.2 Hybride 145 Plus	31600	0	24%	FHEV
1.2 Hybride 145 Max	33800	0	24%	FHEV
Electrique 136 You	33850	-3000	6%	Elec
Electrique 136 Plus	34800	-3000	6%	Elec
Electrique 156 Plus	35800	-3000	6%	Elec
Electrique 156 Max	38000	-3000	6%	Elec
C4 X (nouvelle)				
1.2 Puretech 130 Plus	30300	+818	6%	E
1.2 PureTech 130 Max	32500	+818	6%	E
1.2 Hybride 145 You	31350	0	6%	FHEV
1.2 Hybride 145 Plus	32300	0	6%	FHEV
1.2 Hybride 145 Max	34500	0	6%	FHEV
Electrique 136 You	34550	-3000	6%	Elec
Electrique 136 Plus	35500	-3000	6%	Elec
Electrique 156 Plus	36500	-3000	6%	Elec
Electrique 156 Max	38700	-3000	6%	Elec
C5 Aircross				
1.2 Hybride 145 Plus	38400	+360	22%	FHEV
1.2 Hybride 145 Max	40700	+400	22%	FHEV
Hybride Rechargeable 225 Plus	46150	0	10%	PHEV
Hybride Rechargeable 225 Max	48450	0	10%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Plus Auto.	38700	+2049	15%	D
1.5 BlueHDi 130 Max Auto.	41000	+2049	23%	D
C5 X				
1.2 Hybride 145 Plus	43850	+125	14%	FHEV
1.2 Hybride 145 Max	46250	+125	nc	FHEV
ë-Berlingo				
Taille M Electrique 136 Plus	36850	-3000	nc	Elec
Taille XL Electrique 136 Max	41800	-3000	nc	Elec
CUPRA				
Leon (nouvelle)				
1.5 eTSI Hybrid 150 V	40490	+310	5%	E
2.0 TSI 300 VZ	47425	+20569	0%	E
eHybrid 204 V	48300	0	8%	PHEV
eHybrid 272 VZ	51950	0	8%	PHEV
2.0 TDI 150 V	43770	+360	5%	D
Leon Sportstourer (nouvelle)				
1.5 eTSI Hybrid 150 V	42650	+330	16%	E
eHybrid 204 V	50460	0	8%	PHEV
eHybrid 272 VZ	54110	0	8%	PHEV
2.0 TDI 150 V	45930	+400	16%	D
Born				
V230 Batterie L	39090	-3000	7%	Elec
V230 Batterie XL	39990	-3000	7%	Elec
VZ 325	46490	-3000	16%	Elec
Terramar (nouveau)				
1.5 eTSI Hybrid 150 V	47500	+2376	11%	E
eHybrid 204 V	55600	+1430	7%	PHEV
eHybrid 272 VZ	59800	+1440	7%	PHEV
eHybrid 272 America's Cup	63750	+1440	7%	PHEV
Formentor (nouveau)				
1.5 eTSI Hybrid 150 V	43675	+540	7%	E
2.0 TSI 265 VZ	51760	+26302	9%	E
2.0 TSI 333 VZ 4Drive	58335	+70000	9%	E
eHybrid 204 V	52445	0	8%	PHEV
eHybrid 272 VZ	58335	0	8%	PHEV
2.0 TDI 150 V	46810	+818	7%	D
Tavascan				
286 V Standard	53770	0	nc	Elec
286 V Edition Spéciale France	46990	-3000	nc	Elec
340 VZ Edition Spéciale France 4Drive	64930	0	nc	Elec
DACIA				
Spring (nouvelle)				
45 Essential	16900	0	nc	Elec
45 Expression	17900	0	1%	Elec
65 Expression	18900	0	1%	Elec
65 Extreme	19900	0	13%	Elec
Sandero				
1.0 SCe 65 Essential	12990	+210	6%	E
1.0 SCe 65 Expression	14700	+210	2%	E
1.0 TCe 90 Expression	15950	+190	2%	E
1.0 TCe 90 Journey	16950	+190	2%	E
1.0 Eco-G 100 Journey	16950	0	2%	GPL
Sandero Stepway				
1.0 TCe 90 Essential	16150	+310	1%	E
1.0 TCe 90 Expression	17450	+310	2%	E
1.0 Eco-G 100 Expression	17450	+50	2%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extreme	18450	+75	2%	GPL
1.0 TCe 110 Extreme	19200	+310	2%	E
Jogger				
1.0 TCe 110 Expression	21000	+650	0%	E
1.6 Hybrid 140 Expression	25400	0	2%	FHEV
1.6 Hybrid 140 Extrême	26700	0	2%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21800	+190	5%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22300	+190	2%	GPL
Duster)				
1.0 Eco-G 100 Essential	19990	+230	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	22100	+240	0%	GPL
1.2 Mild Hybrid 130 Extreme	25300	+190	1%	E

	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				
DS 3				
1.2 Hybride 145 Pallas	36150	0	4%	FHEV
1.2 Hybride 145 Edition France	38650	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
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	51000	0	10%	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Cuir Nappa	53500	0	10%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	40450	+1172	26%	D
1.5 BlueHDi 130 Etoile - Alcantara	44750	+1172	17%	D
DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58610	0	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Edition France	59510	nc	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas AWD	65010	nc	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Edition France AWD	65710	nc	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70260	+360	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	76060	+850	11%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	51250	+2205	28%	D
1.5 BlueHDi 130 Edition France	51950	nc	nc	D
N°8 (nouveau)				
FWD 230 Pallas	59200	0	0%	Elec
FWD 230 Etoile	66480	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Pallas	63300	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Etoile	70900	0	0%	Elec
AWD Long Range 350 Etoile	74600	0	0%	Elec
FERRARI				
Roma	246524	+70000	nc	E
12Cilindri	387751	+70000	nc	E
12Cilindri Spider	427056	+70000	nc	E
296 GTB	315377	+2049	nc	PHEV
296 GTS	423514	+2726	nc	PHEV
SF90 Stradale	770000	+18858	nc	PHEV
SF90 Spider	485714	+4818	nc	PHEV
F80	3600000	+70000	nc	PHEV
Purosangue	384229	+70000	nc	E
FIAT				
Panda Classic				
1.0 70 BSG Hybrid City	15900	+50	7%	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	18300	+125	7%	E
500e				
23,8 kWh (RED)	30400	-3000	12%	Elec
23,8 kWh La Prima	34400	-3000	7%	Elec
42 kWh La Prima	37900	-3000	7%	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3000	11%	Elec
Abarth	36900	-3000	9%	Elec
Abarth Pack	38900	-3000	9%	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh (RED)	32400	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	35900	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	39900	-3000	7%	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh (RED)	33800	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	37300	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	41300	-3000	7%	Elec
Abarth Pack	42300	-3000	12%	Elec
Abarth Turismo	44300	-3000	5%	Elec
Grande Panda (nouvelle)				
1.2 Hybrid Turbo 110 Pop	16900	nc	nc	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 Icône	20900	nc	nc	FHEV
Electrique 113 (RED)	24900	-3000	8%	Elec
Electrique 113 La Prima	27900	-3000	8%	Elec
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
Tipo (nouvelle)				
1.6 Multijet 130	16900	+260	0%	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+260	0%	D
FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	+230	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+400	14%	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	31590	+400	15%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+1074	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33990	-3000	4%	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-3000	4%	Elec
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	+210	13%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	+230	13%	E
ST	40200	+40468	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	+650	13%	D
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	+260	8%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	+310	8%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	+898	8%	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	+260	5%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	+280	5%	E
ST	41400	+40468	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	+818	5%	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	+310	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+983	9%	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+540	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	+590	12%	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	+590	12%	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Titanium	39490	0	10%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexiFuel ST-Line X	44490	0	10%	E85
Explorer				
Standard Range 170 Style	39990	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	46900	-3000	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	53900	0	9%	Elec
Capri (nouvelle)				
Standard Range 170 Style	42490	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	49400	0	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	56400	0	9%	Elec
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+70000	0%	E
Dark Horse	71300	+70000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+70000	0%	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	52990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	16%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58990	0	16%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	16%	Elec
GT	61990	0	3%	Elec
Rally	64990	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+2370	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+540	8%	D
HONDA				
Jazz				
e:HEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar				
e:HEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	34590	nc	nc	FHEV
e:HEV Advance	37340	nc	nc	FHEV
e:Ny1				
Advance	47700	0	28%	Elec
Civic				
e:HEV Executive	37720	0	7%	FHEV
e:HEV Sport	39020	+50	7%	FHEV
Type R	57220	+48901	7%	E
Type R S	65800	+45990	7%	E
ZR-V				
e:HEV Sport	45950	+650	4%	FHEV
CR-V				
e:HEV Executive	49980	+3213	4%	FHEV
PHEV Advance Tech	58150	+1880	2%	PHEV
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
Inster (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
Inster Cross (nouveau)				
49 kWh Creative	30450	-3000	nc	Elec
49 kWh Executive	31950	-3000	nc	Elec
i20				
1.2 79 Initia	20200	+150	7%	E
1.2 79 Intuitive	21500	+150	7%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22800	+150	7%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	24300	+150	6%	E
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Initia	23000	+150	5%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24800	+150	4%	E
Kona				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	28100	+400	6%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	30450	+400	11%	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	33300	+1629	11%	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	36450	+1629	6%	E
Hybrid 129 Intuitive	34350	0	0%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36700	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	36850	-3000	7%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3000	7%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3000	7%	Elec
i30 (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	29200	+540	8%	E
1.5 T-GDi 140 Hybrid 48V N Line DCT	36650	+2205	11%	E
i30 SW (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	30200	+540	14%	E
Ioniq 5				
170 Intuitive	44800	0	6%	Elec
229 Intuitive	48800	0	6%	Elec
229 Creative	52400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	62800	0	5%	Elec
N	78000	0	0%	Elec
Tucson				
Hybrid 215 Initia	37550	+900	14%	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39450	+900	15%	FHEV
Plug-in 253 Creative	47200	+250	8%	PHEV
Plug-in 253 Executive	53200	+250	8%	PHEV
Ioniq 6				
229	52400	0	7%	Elec
325 HTrac	65400	0	7%	Elec
Nexo				
Executive	80600	0	0%	Hyd
Santa Fé (nouveau)				
Hybrid 215 Intuitive	50400	+7526	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	54300	+7526	0%	FHEV
Plug-in 253 Creative HTrac	62700	+4800	8%	PHEV
Plug-In 253 Executive	66700	+4800	8%	PHEV
Staria (nouveau)				
Hybrid 215 Creative	57400	+30497	7%	FHEV
JAGUAR				
E-Pace				
P270e S R-Dynamic	63600	+5550	3%	PHEV
P270e SE R-Dynamic	67100	+5550	3%	PHEV
D200 S R-Dynamic	58400	+14050	0%	D
D200 SE R-Dynamic	61900	+14050	nc	D
F-Pace				
SVR	115100	+70000	nc	E
P400e SE R-Dynamic	69700	+6050	7%	PHEV
D200 MHEV SE R-Dynamic	74100	+15001	4%	D
D300 MHEV SE R-Dynamic	83800	+66584	4%	D
I-Pace				
EV400 SE R-Dynamic	93100	0	nc	Elec
JEEP				
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	25150	+450	4%	E
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Longitude	27150	0	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Altitude	29150	0	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 Upland 4xe	32750	+240	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 The North Face 4xe	38750	+240	4%	FHEV
Electrique 156 Longitude	36500	-3000	3%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	32190	+310	12%	FHEV
4xe 240 North Star	44900	+450	nc	PHEV
Compass				
e-Hybrid 130 Altitude	38900	+280	5%	E
4xe 190 Altitude	46950	+1350	9%	PHEV
4xe 240 Summit	51450	+1350	9%	PHEV
4xe 240 North Star	49450	+1350	9%	PHEV
Wrangler Unlimited				
2.0 T 4xe 380 Sahara	81700	+11090	0%	PHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	99500	+18170	10%	PHEV
KIA				
Picanto (nouvelle)				
1.0 DPi 63 Mction	16290	+100	5%	E
1.0 DPi 63 Active	17390	+100	4%	E
1.2 DPi 79 Active	17890	+190	4%	E
1.2 DPi 79 GT-Line	18790	+190	4%	E
Stonic				
1.0 T-GDi 100 Motion	22790	+260	10%	E
EV3 (nouveau)				
204 58,3 kWh	35990	0	0%	Elec
204 58,3 kWh Earth	38390	0	5%	Elec
204 81,4 kWh Earth	43090	0	5%	Elec
204 81,4 kWh GT-line	45990	0	1%	Elec
Ceed				
1.0 T-GDi 100 Active	27990	+360	16%	E
1.0 T-GDi 100 GT-line	30790	+360	10%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	31990	+740	10%	E
Ceed SW				
1.0 T-GDi 100 Active	28990	+540	10%	E
1.0 T-GDi 100 GT-line	32290	+540	7%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	33490	+818	7%	E
Hybride Rechargeable Premium	45040	0	8%	PHEV
ProCeed				
1.5 T-GDi 140 GT Line	33250	+818	7%	E
XCeed				
1.0 T-GDi 100 Motion	28550	+1074	8%	E
1.5 T-GDi 140 Active	31050	+1761	7%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line Premium	34050	+1761	nc	E
Hybride Rechargeable Lounge	41340	0	12%	PHEV
Niro				
Hybride Motion	34090	0	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Motion	40940	0	4%	PHEV
Hybride Rechargeable Active	41940	0	4%	PHEV
EV Active	46690	0	24%	Elec
EV Premium	48290	0	24%	Elec
Sportage				
1.6 T-GDi 160 MHEV Motion	33340	+2544	2%	E
1.6 T-GDi 210 Hybride Active	40190	+850	3%	FHEV
1.6 T-GDi 210 Hybride 30 Years	42790	+850	3%	FHEV
1.6 T-GDi 245 Hyb. Rech. GT-Line Prem. 4x4	53890	+1050	5%	PHEV
1.6 CRDi 136 MHEV Motion DCT	37440	+1094	2%	D
EV6				
170 Air Active	49690	0	19%	Elec
229 Air Active	53690	0	19%	Elec
229 Air Design	57490	0	13%	Elec
325 Air Design 4x4	61490	0	13%	Elec
325 GT-Line 4x4	65490	0	15%	Elec
GT	74690	0	11%	Elec
Sorento (nouveau)				
Hybride Design	53140	+5929	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Active	54990	+2975	6%	PHEV
EV9				
204 Earth	78000	0	nc	Elec
385 GT-Line 4x4	86000	0	0%	Elec
LAMBORGHINI				
Revuelto	506806	+70000	nc	E
Urus SE	284000	nc	nc	E
LANCIA				
Ypsilon (nouvelle)				
1.2 Hybrid 110	24500	0	0%	FHEV
1.2 Hybrid 110 LX	27500	0	0%	FHEV
Electrique 156	34800	-3000	4%	Elec
Electrique 156 LX	37800	-3000	4%	Elec
LAND ROVER				
Range Rover Evoque				
PHEV 270 S	61400	+5340	4%	PHEV
PHEV 270 Dynamic SE	68700	+5340	4%	PHEV
D200 S	57300	+16032	4%	D
D200 Dynamic SE	65000	+16032	nc	D
Discovery Sport				
PHEV 270 S	61300	+6225	4%	PHEV
PHEV 270 Dynamic SE	67600	+6225	4%	PHEV
D200 Dynamic SE	64000	+23397	4%	D
D200 Dynamic HSE	70600	+23397	nc	D
Discovery				
D350 R-Dynamic HSE	96900	+70000	10%	D
Range Rover Velar				
PHEV 400 S	82900	+8240	3%	PHEV
D200 S	71100	+18528	5%	D
Defender 90				
V8 P425 X	125300	+70000	nc	E
V8 P525	143800	+70000	nc	E
D200 S	66900	+70000	nc	D
D250 S	71700	+70000	nc	D
D250 X-Dynamic HSE	88100	+70000	nc	D
D300 X-Dynamic HSE	92500	+70000	nc	D
Defender 110				
V8 P425 X	128400	+70000	nc	E
Octa	185400	+70000	nc	E
PHEV 300 S	80700	nc	1%	PHEV
D250 S	76400	+70000	nc	D
D300 X	122500	+70000	nc	D
Range Rover Sport				
P460e S	103200	+21050	0%	PHEV
P460e SE	109800	+21050	0%	PHEV
P550e Autobiography	143700	nc	0%	PHEV
D250 SE	96500	+70000	0%	D
D350 Autobiography	126100	+70000	0%	D
Range Rover				
P530 Autobiography	194300	+70000	0%	E
P615 SV	241400	+70000	0%	E
P460e SE	147500	+22100	2%	PHEV
P550e HSE	167400	+23300	2%	PHEV
P550e Autobiography	184800	+23300	2%	PHEV
D350 HSE	153400	+70000	0%	D
LEAP MOTOR				
T03				
"base"	19500	0	3%	Elec
C10				
"base"	36400	0	4%	Elec
REEV	37400	0	nc	Elec
LEXUS				
LBX				
Hybride	34800	0	3%	FHEV
UX				
300h	41990	+50	5%	FHEV
300e Pack	57400	0	14%	Elec
NX				
350h Pack	57500	+1750	9%	FHEV
450h+ Luxe 4WD	67000	+2990	12%	PHEV
450h+ Luxe Plus 4WD	70500	+2990	12%	PHEV
ES				
300h Luxe	64700	+900	11%	FHEV
RX (nouveau)				
450h+ Luxe	91600	+22400	9%	PHEV
RZ				
300e Pack	57500	0	2%	Elec
LM				
350h Executive 7 places	131000	+18292	0%	FHEV
LS				
500h	119900	+40479	nc	FHEV
LOTUS				
Emeva (nouvelle)				
600 GT	109890	0	nc	Elec
900 Sport	147990	0	nc	Elec
900 Sport Carbon	163	0	nc	Elec
Emira				
Turbo SE	111190	nc	nc	E
V6	114190	nc	nc	E
Eletre (nouveau)				
600	101590	0	1%	Elec
900 Sport	147990	0	nc	Elec
900 Sport Carbon	163090	0	nc	Elec
LYNK & CO				
02 (nouveau)				
Core	35995	0	nc	Elec
01 (nouveau)				
Core	41495	+300	nc	PHEV
MASERATI				
Grecale				
GT	81200	+70000	0%	E
Modena	90800	+70000	0%	E
Trofeo	121600	+70000	5%	E
Folgore	125850	0	2%	Elec
Ghibli				
Modena	145350	+70000	0%	E
GT	105250	+50681	0%	FHEV
Levante				
Modena	149000	+70000	0%	E
GT	111500	+70000	0%	FHEV
Quattroporte				
Modena	174500	+70000	0%	E
Gran Turismo				
Modena	181350	+70000	5%	E
Trofeo	225650	+70000	6%	E
Folgore	199900	0	nc	Elec
MC20				
630	251950	+70000	0%	E
MC20 Cielo				
630	287250	+70000	0%	E
MAZDA				
Mazda 2 Hybrid				
Pure	25250	0	2%	FHEV
Mazda 3 5p.				
2.5 e-SkyActiv G 140 Prime-Line	28000	+818	8%	E
2.5 e-SkyActiv G 140 Centre-Line	30200	+818	nc	E
2.0 e-SkyActivX 186 Homura	32500	+330	5%	E
2.0 e-SkyActivX 186 Nagisa	33800	+330	4%	E
Mazda 3 Berline				
2.5 e-SkyActiv G 140 Prime-Line	28000	+540	8%	E
2.5 e-SkyActiv G 140 Centre-Line	30200	+540	nc	E
2.0 e-SkyActiv-X 186 Exclusive-Line	34800	+260	4%	E
CX-30				
2.5 e-SkyActiv G 140 Prime-Line	30350	+983	5%	E
2.5 e-SkyActiv G 140 Centre-Line	32800	+983	7%	E
2.0 e-SkyActiv X 186 Exclusive-Line	37850	+450	6%	E
2.0 e-SkyActiv X 186 Takumi	39750	+450	9%	E
MX-30				
e-SkyActiv 145 Prime-Line	38250	-3000	3%	Elec
e-SkyActiv R-4V 170 Prime-Line	38950	0	3%	PHEV
e-SkyActiv R-4V 170 Exclusive-Line	39250	0	16%	PHEV
6e (nouvelle)				
68,8 kWh Takumi	42900	nc	nc	Elec
80 kWh Grande Autonomie Takumi	44500	nc	nc	Elec
80 kWh Grande Autonomie Takumi Plus	46500	nc	nc	Elec
CX-60				
2.5 eSkyActiv PHEV 327 Exclusive-Line	60400	+3050	14%	PHEV
3.3 e-SkyActiv D M Hybrid 200 Prime-Line	54750	+3830	nc	D
3.3 e-SkyActiv D 200 M Hyb. Exclusive-Line	56100	+3830	5%	D
3.3 e-SkyActiv D M Hyb. 254 Exclusive-Line	59700	+5756	5%	D
3.3 e-SkyActiv D 254 M Hybrid Homura	66000	+5756	5%	D
CX-80 (nouveau)				
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 Exclusive-Line	64100	+6500	10%	PHEV
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	70250	+6500	10%	PHEV
3.3 e-SkyActiv D 254 Homura Plus	73150	+13459	8%	D
3.3 e-SkyActiv D 254 Takumi Plus	74200	+13459	9%	D
MX-5 Roadster				
1.5 SkyActiv-G 132 Prime-Line	33000	+1504	5%	E
2.0 SkyActiv-G 184 Exclusive-line	39500	nc	6%	E
2.0 SkyActiv-G 184 Kazari	40300	nc	5%	E
MX-5 RF				
1.5 SkyActiv-G 132 Prime-Line	35500	+1504	nc	E
2.0 SkyActiv-G 184 Exclusive-Line	42000	nc	nc	E
2.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E
MERCEDES				
Classe A				
180 Progressive Line	39450	+650	10%	E
180 Star Edition	39450	nc	nc	E
200 Star Edition	42750	nc	nc	E
200 AMG Line	43750	+650	8%	E
35 AMG 4Matic	63950	+51912	0%	E
45 S AMG 4Matic+	79200	+70000	0%	E
250 e Hybrid EQ AMG Line	51350	0	10%	PHEV
250 e Hybrid EQ AMG Exclusive Design	54700	0	10%	PHEV
180 d Progressive Line	40750	+740	10%	D
180 d Star Edition	42450	nc	nc	D
200 d Star Edition	44500	nc	nc	D
200 d AMG Line	45050	+400	8%	D
Classe B				
180 Progressive Line	40400	+1276	6%	E
180 AMG Line	44050	+1276	10%	E
200 AMG Line	46050	+1276	10%	E
250 e AMG Line	53950	0	14%	PHEV
180 d Progressive Line	41700	+1074	6%	D
180 d AMG Line	45350	+1074	10%	D
200 d AMG Line	46150	+818	10%	D
CLA (nouveau)				
250+ Technologie EQ Limited Edition	52900	0	0%	Elec
250+ Technologie EQ AMG Line	58200	0	0%	Elec
350 Technologie EQ AMG Line 4Matic	67450	0	0%	Elec
GLA				
180 Progressive Line	45200	+2370	8%	E
200 Progressive Line	46950	+2370	8%	E
200 AMG Line	50600	+2370	8%	E
35 AMG 4Matic	70400	+70000	8%	E
45 AMG S 4Matic	84050	+70000	8%	E
250 e Hybrid EQ AMG Line	59150	0	13%	PHEV
250 e Hybrid EQ AMG Exclusive Design	61550	0	13%	PHEV
180 d AMG Line	49750	+2104	8%	D
200 d AMG Line	51500	+2104	8%	D
200 d AMG Exclusive Design	53900	nc	nc	D
220 d AMG Exclusive Design 4Matic	60600	nc	nc	D
EQA				
250+	46950	-3000	7%	Elec
300 AMG Line 4Matic	51500	0	12%	Elec
GLB				
200 Progressive Line	50400	+3731	5%	E
35 AMG 4Matic	73850	+70000	5%	E
200 d Progressive Line	51300	+3505	5%	D
220 d AMG Line 4Matic	61650	+5452	9%	D
EQB				
250+	46950	-3000	nc	Elec
300 AMG Line 4Matic	54950	0	7%	Elec
Classe C				
200 Avantgarde Line	55650	+2579	6%	E
43 AMG + 4Matic	81150	+70000	nc	E
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line +	64500	nc	9%	PHEV
300 e Hybrid EQ AMG Line +	68350	nc	9%	PHEV
400 e Hybrid EQ AMG Line + 4Matic	77100	nc	9%	PHEV
63 AMG S + E-Performance	135850	nc	8%	PHEV
63 AMG S E-Performance Limited Edition	138200	+18081	0%	PHEV
200 d Avantgarde Line	54850	+2090	6%	D
220 d Avantgarde Line	59050	+2140	6%	D
220 d AMG Line	62900	+2140	6%	D
300 d e Hybrid EQ AMG Line +	72000	nc	9%	PHEV
Classe C Break				
200 Avantgarde Line	57150	+4020	3%	E
43 AMG + 4Matic	82650	+70000	nc	E
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line +	66000	nc	5%	PHEV
300 e Hybrid EQ AMG Line +	69850	nc	5%	PHEV
63 AMG S + E-Performance	137350	nc	2%	PHEV
63 AMG S E-Performance Limited Edition	139700	+19331	nc	PHEV
200 d Avantgarde Line	56350	+2935	3%	D
220 d Avantgarde Line	60550	+3065	3%	D
220 d AMG Line	64400	+3065	7%	D
300 d e Hybrid EQ AMG Line +	73500	nc	5%	PHEV
Classe C All-Terrain				
200	61200	+6159	4%	E
220 d	64600	+4700	4%	D
GLC				
43 AMG	86650	+70000	nc	E
300 e Avantgarde Line +	72650	nc	4%	PHEV
300 e AMG Line +	77450	nc	4%	PHEV
400 e AMG Line +	80250	nc	4%	PHEV
63 AMG S E-Performance	139650	+31110	3%	PHEV
63 AMG S E-Performance Limited Edition	143150	+31110	0%	PHEV
200 d Avantgarde Line	60400	nc	4%	D
200 d AMG Line	65200	nc	4%	D
220 d AMG Line	71850	+6398	4%	D
450 d AMG Line	82250	+17181	4%	D
300 d e Hybrid EQ AMG Line +	80100	nc	3%	PHEV
GLC Coupé				
200 AMG Line	69950	+9804	3%	E
43 AMG	89050	+70000	nc	E
300 e Hybrid EQ AMG Line +	83000	nc	4%	PHEV
400 e Hybrid EQ AMG Line +	87100	nc	4%	PHEV
63 AMG S E-Performance	142050	+31370	3%	PHEV
63 AMG S E-Performance Limited Edition	145550	+31370	0%	PHEV
220 d AMG Line	75150	+6740	3%	D
450 d AMG Line	88950	+16770	3%	D
300 d e Hybrid EQ AMG Line +	86950	nc	4%	PHEV
Classe E				
200 Avantgarde Line	65450	+4199	6%	E
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	73650	+5300	6%	PHEV
300 e Hybrid EQ AMG Line	78500

Le prix des voitures neuves

	Prix en €	Bonus[1] ou malus	Remise possible	Energie
MINI (suite)				
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	36800	+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	35600	0	0%	Elec
SE Classic	40590	0	0%	Elec
SE Favoured	42180	0	0%	Elec
SE JCW	43370	0	0%	Elec
eJCW	45450	0	nc	Elec
Countryman				
Cooper C Essential	37400	nc	nc	E
Cooper C Classic	38450	nc	nc	E
Cooper S Classic All4	43550	nc	nc	E
Cooper S Favoured All4	44910	nc	nc	E
John Cooper Works	53050	+26302	nc	E
Cooper D Essential	40200	nc	nc	D
Cooper D Classic	41250	nc	nc	D
Cooper E Essential	39150	-2000	nc	Elec
Cooper E Classic	40200	-2000	nc	Elec
Cooper SE Classic All4	45200	-2000	nc	Elec
Cooper SE Favoured All4	46560	-2000	nc	Elec
MITSUBISHI				
Space Star				
1.2 Mivec 71 Inform	16490	0	14%	E
Colt				
1.0 MPI 67 Invite	18890	+170	9%	E
1.0 MPI-T 91 Intense	23190	+170	10%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	29490	0	7%	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	30490	0	7%	FHEV
ASX (nouveau)				
1.0 MPI-T 91 Invite	27190	+898	nc	E
1.3 DI-T MHEV 140 Intense	31290	+898	nc	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	35890	0	nc	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	39290	0	nc	FHEV
1.6 MPI-T GPL 101 Invite	27590	+230	nc	GPL
1.6 MPI-T GPL 101 Intense	31490	+230	nc	GPL
Eclipse Cross				
2.4 Mivec PHEV 188 Invite 4WD	42990	+1000	22%	PHEV
Outlander (nouveau)				
Invite	51590	+3050	4%	PHEV
Invite +	55790	+3050	4%	PHEV
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	49300	0	10%	Elec
87 kWh 242 Evolve	52800	0	8%	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55800	0	8%	Elec
Nismo	59300	0	11%	Elec
X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43800	+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	22600	+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
Electrique 156 Edition	36900	-3000	9%	Elec
Electrique 156 GS	38900	-3000	9%	Elec
Astra				
1.2 Turbo 130 GS	32800	+240	10%	E
1.2 Turbo Hybride 145 GS	36100	0	26%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	44050	0	20%	PHEV
GSe	49150	0	7%	PHEV
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%	PHEV
1.5 Diesel 130 GS Auto.	38150	+450	6%	D
Electric 156 Edition	40140	-3000	13%	Elec
Electric 156 GS	42140	-3000	13%	Elec
Grandland (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	37000	+1010	5%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	40400	+1010	4%	FHEV
Hybride Rechargeable 195 GS	45990	+1710	5%	PHEV
Electrique 73 kWh 213 Edition	42490	-3000	5%	Elec
Electrique 73 kWh 213 GS	44990	-3000	5%	Elec
Electrique 82 kWh 213 GS	45990	-3000	5%	Elec
Combo Life				
Electric Elégance	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	26250	0	11%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	28150	0	11%	FHEV
Electrique 136 Style	28000	-3000	14%	Elec
Electrique 136 Allure	30100	-3000	14%	Elec
Electrique 136 GT	30000	-3000	14%	Elec
Electrique 156 Allure	37400	-3000	14%	Elec
Electrique 156 GT	39300	-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
Electrique 156 Style	38000	-3000	11%	Elec
Electrique 156 Allure	40000	-3000	11%	Elec
Electrique 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%	PHEV
PHEV 180 GT	45620	0	19%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Style	34720	+400	10%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure	36570	+400	26%	D
Electrique 156 Style	42500	-3000	17%	Elec
Electrique 156 Allure	43900	-3000	17%	Elec
Electrique 156 GT	46250	-3000	17%	Elec
308 SW				
1.2 Hybrid 145 Style	33250	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	35100	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	37700	0	8%	FHEV
PHEV 180 Allure	43820	0	11%	PHEV
PHEV 180 GT	46620	0	11%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Style	35720	+450	11%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure	37570	+450	24%	D
Electrique 156 Style	42500	-3000	10%	Elec
Electrique 156 Allure	43900	-3000	10%	Elec
Electrique 156 GT	46250	-3000	10%	Elec
3008				
1.2 Hybrid 145 Allure	38990	+260	12%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	43490	+260	14%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	43490	+1050	6%	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	47990	+1050	6%	PHEV
Electrique 210 Allure	44990	-3000	4%	Elec
Electrique 210 GT	46990	-3000	4%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie Allure	46990	-3000	4%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie GT	51490	0	4%	Elec
408				
1.2 Hybrid 145 Allure	37300	+75	13%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	41300	+75	13%	FHEV
PHEV 225 GT	51250	0	18%	PHEV
Electrique 210 Allure	43900	-3000	4%	Elec
Electrique 210 GT	45900	-3000	4%	Elec
508				
Plug-in Hybrid 180 Allure	50200	0	7%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	52100	0	7%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	70650	+660	7%	PHEV
508 SW				
Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	9%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	53400	0	9%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	71950	+920	8%	PHEV
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	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	49990	+2720	nc	PHEV
Electrique 210 Allure	46990	-3000	2%	Elec
Electrique 210 GT	51490	0	2%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie Allure	51490	0	2%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie GT	55990	0	2%	Elec
Rifter				
Electrique 136 Allure Taille M	37950	-3000	nc	Elec
Electrique 136 GT Taille XL	43250	-3000	nc	Elec
PORSCHE				
718 Boxster				
Spyder RS	162500	+70000	0%	E
718 Cayman				
GT4 RS	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	179860	0	0%	Elec
Turbo S	216207	0	0%	Elec
Turbo GT	246538	0	0%	Elec
Taycan Sport Turismo (nouvelle)				
Propulsion	108027	0	0%	Elec
4S	125300	0	0%	Elec
GTS	153834	0	0%	Elec
Turbo	180550	0	0%	Elec
Turbo S	216197	0	0%	Elec
Taycan Cross Turismo (nouvelle)				
4	117450	0	0%	Elec
4S	130068	0	0%	Elec
Turbo	181045	0	0%	Elec
Turbo S	216682	0	0%	Elec
Panamera				
2.9	109726	+70000	0%	E
GTS	167787	+70000	0%	E
4 E-Hybrid	125306	+8150	0%	PHEV
4S E-Hybrid	140640	+8900	0%	PHEV
Turbo E-Hybrid	200434	+12050	0%	PHEV
Turbo S E-Hybrid	232397	+12200	0%	PHEV
Macan (nouveau)				
Propulsion	82959	0	0%	Elec
4	86439	0	0%	Elec
4S	93091	0	0%	Elec
Turbo	118910	0	0%	Elec
Cayenne (nouveau)				
3.0	102200	+70000	0%	E
S	122400	+70000	0%	E
GTS	144700	+70000	0%	E
E-Hybrid	118800	+14000	1%	PHEV
S E-Hybrid	126700	+13550	1%	PHEV
Turbo E-Hybrid	188400	+18350	1%	PHEV
Cayenne Coupé (nouveau)				
3.0	105900	+70000	0%	E
S	127400	+70000	0%	E
GTS	148100	+70000	0%	E
E-Hybrid	118600	+14900	1%	PHEV
S E-Hybrid	130700	+14450	1%	PHEV
Turbo E-Hybrid	192000	+19100	1%	PHEV
RENAULT				
Clio				
1.0 SCe 65 Génération	16900	+210	nc	E
1.0 SCe 65 Evolution	19600	+210	13%	E
1.0 TCe 90 Evolution	21200	+170	13%	E
1.0 TCe 90 Techno	22700	+170	12%	E
1.0 TCe 90 Esprit Alpine	25000	+190	13%	E
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	24200	0	9%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Techno	25700	0	9%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine	28000	0	9%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Génération	18000	0	nc	GPL
1.0 Eco-G 100 Evolution	20700	0	13%	GPL
1.5 Blue dCi 100 Evolution	22900	0	13%	D
5 E-Tech (nouvelle)				
120 Autonomie Urbaine Evolution	27990	-3000	0%	Elec
120 Autonomie Urbaine Techno	29990	-3000	2%	Elec
150 Autonomie Confort Techno	33490	-3000	2%	Elec
150 Autonomie Confort Iconic Cinq	35490	-3000	0%	Elec
150 Autonomie Confort Roland-Garros	36490	-3000	0%	Elec
Captur				
1.0 TCe 90 Evolution	26900	+818	19%	E
1.0 TCe 90 Techno	29200	+740	19%	E
E-Tech Full Hybrid 160 Evolution	30000	0	nc	FHEV
E-Tech Full Hybrid 160 Techno	32300	0	nc	FHEV
E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	34700	0	nc	FHEV
1.0 Eco-G 100 Evolution	26400	+210	19%	GPL
1.0 Eco-G 100 Techno	28700	+210	19%	GPL
4 E-Tech (nouvelle)				
120 Autonomie Urbaine Evolution	29990	-3000	0%	Elec
150 Autonomie Confort Evolution	33490	-3000	0%	Elec
150 Autonomie Confort Techno	35490	-3000	0%	Elec
150 Autonomie Cofort Iconic	37490	-3000	0%	Elec
Megane E-Tech				
130 Autonomie Confort Evolution	38000	-3000	nc	Elec
220 Autonomie confort Techno	39500	-3000	5%	Elec
220 Autonomie confort Esprit Alpine	41500	-3000	nc	Elec
Symbioz (nouveau)				
E-Tech Full Hybrid 160 Techno	35800	0	nc	FHEV
E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	37300	0	nc	FHEV
Scénic E-Tech				
170 Autonomie confort Techno	41990	-3000	4%	Elec
220 Grande autonomie Techno	46990	-3000	4%	Elec
Austral (nouveau)				
E-Tech Full Hybrid 200 Evolution	41800	0	0%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 200 Techno	43000	0	0%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine	45900	0	0%	FHEV
Arkana				
E-Tech Full Hybrid 145 Techno	34200	0	13%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	38700	0	15%	FHEV
Espace (nouveau)				
E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	nc	FHEV
E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine	48300	0	nc	FHEV
E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	50300	0	nc	FHEV
Rafale				
E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45500	+530	9%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine	49500	+530	9%	FHEV
E-T. Hyper hyb. rech. 300 Esp. Alpine 4x4	54500	+1340	6%	PHEV
E-T. Hyper hyb. rech. 300 Atelier Alpine 4x4	59000	+1340	6%	PHEV
Kangoo				
1.3 TCe 100 Evolution	29000	+4026	4%	E
1.3 TCe 130 Techno	31500	+4279	7%	E
1.5 Blue dCi 95 Evolution	29000	+898	4%	D
1.5 Blue dCi 115 Techno	31500	+1504	7%	D
E-Tech 120 Evolution	37500	-3000	4%	Elec
ROLLS-ROYCE				
Ghost	319800	+70000	0%	E
Ghost Black Badge	376200	+70000	nc	E
Phantom	466000	+70000	nc	E
Cullinan	361800	+70000	nc	E
Cullinan Black Badge	417000	+70000	nc	E
SEAT				
Ibiza				
1.0 MPI 80 Edition	21000	+210	7%	E
1.0 TSI 95 Copa	23195	+150	18%	E
1.0 TSI 95 FR	25700	+150	14%	E
1.0 TSI 115 FR DSG	27850	+230	14%	E
1.5 TSI 150 FR DSG	29450	+400	14%	E
Arona				
1.0 TSI 95 Edition	24200	+280	11%	E
1.0 TSI 95 Copa	25450	+280	16%	E
1.0 TSI 115 Copa DSG	28350	+360	16%	E
1.5 TSI 150 FR DSG	34450	+400	13%	E
León				
1.5 TSI 115 Copa	31280	+740	6%	E
1.5 eTSI Hybrid 115 Copa	33950	+280	6%	E
1.5 eTSI Hybrid 150 Copa	35320	+210	6%	E
1.5 eTSI Hybrid 150 FR	36630	+210	17%	E
eHybrid 204 FR	43340	0	13%	PHEV
2.0 TDI 115 Copa	35440	+240	6%	D
León Sportstourer				
1.5 TSI 115 Copa	32380	+818	6%	E
1.5 eTSI Hybrid 115 Copa	35070	+310	6%	E
1.5 eTSI Hybrid 150 Copa	36440	+230	6%	E
1.5 eTSI Hybrid 150 FR	38480	+230	7%	E
eHybrid 204 FR	44720	0	7%	PHEV
2.0 TDI 115 Copa	36560	+210	6%	D
Ateca				
1.0 TSI 115 Edition	32990	+1172	nc	E
1.0 TSI 115 Copa	33955	+1172	22%	E
1.5 TSI 150 Copa DSG	38415	+2370	22%	E
1.5 TSI 150 FR DSG	43910	+2370	nc	E
2.0 TDI 150 Edition DSG	41450	+1074	nc	D
2.0 TDI 150 Copa DSG	42415	+1074	22%	D
SKODA				
Fabia				
1.0 MPI 80 Active	20530	+150	17%	E
1.0 TSI 95 Selection	23670	+75	8%	E
1.0 TSI 95 Monte Carlo	26900	+75	15%	E
1.0 TSI 116 Evo 2 Monte Carlo DSG	28670	+190	15%	E
1.5 TSI 150 Evo 2 Monte Carlo DSG	30090	+210	15%	E
Kamiq				
1.0 TSI Evo 2 95 Active	25020	+260	20%	E
1.0 TSI Evo 2 116 Selection	28610	+240	20%	E
1.0 TSI Evo 2 116 Monte Carlo	33810	+240	18%	E
1.5 TSI Evo 2 150 ACT Monte Carlo DSG	36970	+360	18%	E
Scala				
1.0 TSI Evo 2 95 Active	25980	+100	7%	E
1.0 TSI Evo 2 116 Selection	29430	+150	18%	E
1.5 TSI 150 ACT Selection	30920	+260	18%	E
Karoq				
1.0 TSI Evo 2 116 Selection	35580	+740	17%	E
1.5 TSI Evo 2 ACT 150 Selection	37650	+983	17%	E
2.0 TDI 116 Selection	39070	+400	17%	D
2.0 TDI 150 Selection DSG	42440	+818	17%	D
2.0 TDI 150 Sportline DSG	47210	+818	12%	D
Elroq (nouveau)				
50 City	33300	-3000	11%	Elec
60 Element	38620	-3000	11%	Elec
60 Clever	38390	-3000	10%	Elec
85 Clever	42470	-3000	10%	Elec
85 Plus	44430	-3000	10%	Elec
RS	50230	0	nc	Elec
Enyaq (nouveau)				
85 Element	46270	-3000	13%	Elec
85 Clever	47880	0	12%	Elec
85x Clever	50720	0	12%	Elec
85x Plus	53030	0	11%	Elec
Enyaq Coupé (nouveau)				
85 Element	49020	0	13%	Elec
85 Clever	50610	0	13%	Elec
85x Clever	53470	0	13%	Elec
85x Plus	55780	0	11%	Elec
Octavia (nouvelle)				
1.5 TSI 116 Selection	30760	+190	12%	E
1.5 TSI Hybrid 116 Selection	33290	0	12%	E
1.5 TSI Hybrid 150 Selection	35380	0	12%	E
1.5 TSI Hybrid 150 Sportline	41480	0	9%	E
RS	47310	+3784	11%	E
2.0 TDI 116 Selection	34000	0	12%	D
2.0 TDI 150 Selection DSG	37330	+150	12%	D
2.0 TDI 150 Sportline	43440	+150	9%	D
Octavia Combi (nouvelle)				
1.5 TSI 116 Selection	31880	+240	13%	E
1.5 TSI Hybrid 116 Selection	34230	+100	13%	E
1.5 TSI Hybrid 150 Selection	36490	+75	13%	E
1.5 TSI Hybrid 150 Sportline	42750	+75	10%	E
RS	48450	+4026	9%	E
2.0 TDI 116 Selection	35100	+75	13%	D
2.0 TDI 150 Selection DSG	38430	+210	13%	D
2.0 TDI 150 Sportline DSG	44690	+210	10%	D
Kodiaq (nouveau)				
1.5 TSI Hybrid 150 ACT Selection	45620	+1714	10%	E
RS	60970	+51786	8%	E
1.5 TSI PHEV 204 Selection	51820	+170	10%	PHEV
1.5 TSI PHEV 204 Sportline	55820	+170	10%	PHEV
2.0 TDI 150 Selection	50120	+2646	10%	D
2.0 TDI 193 Selection 4x4	54120	+6543	10%	D
2.0 TDI 193 Sportline 4x4	58610	+6543	8%	D
Superb (nouvelle)				
1.5 TSI 150 Hybrid Selection	46240	+190	7%	E
1.5 TSI PHEV 204 Selection	53020	nc	nc	PHEV
1.5 TSI PHEV 204 Sportline	59290	nc	nc	PHEV
2.0 TDI 150 Selection	49740	+360	7%	D
Superb Combi				
1.5 TSI 150 Hybrid Selection	47340	+240	16%	E
1.5 TSI PHEV 204 Selection	53350	0	9%	PHEV
1.5 TSI PHEV 204 Sportline	59810	nc	9%	PHEV
2.0 TDI 150 Selection	50840	+550	16%	D
2.0 TDI 193 Selection 4x4	54270	+3849	16%	D
2.0 TDI 193 Sportline 4x4	60810	nc	nc	D
SMART				
#1				
Pro	36315	0	6%	Elec
Pro+	41315	0	6%	Elec
Premium	44315	0	nc	Elec
Brabus	49315	0	9%	Elec
#3 (nouveau)				
272 62 kWh Pro +	42315	0	8%	Elec
272 62 kWh Premium	45315	0	7%	Elec
25th Anniversary Edition	46140	0	nc	Elec
Brabus	49815	0	9%	Elec
SUBARU				
Solterra				
Comfort	59990	0	19%	Elec
SUZUKI				
Swift				
1.2 Hybrid Avantage	19190	0	8%	E
Vitara (nouveau)				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	26240	+190	nc	E
1.4 Boosterjet Hybrid Privilège	27240	+190	11%	E
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	30240	+50	18%	E
1.5 Dualjet Hybrid Style	31890	+75	18%	E
Swace				
1.8 Hybrid Privilège	33750	0	14%	FHEV
S-Cross				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	29140	+230	7%	E
1.4 Boosterjet Hybrid Style	32240	+240	17%	E
1.5 Dualjet Hybrid Style	35040	+125	19%	FHEV
Across				
2.5 Hybride Rechargeable Pack	59290	+1400	22%	PHEV
TESLA				
Model 3				
Propulsion	39990	0	3%	Elec
Grande Autonomie Propulsion	44990	0	3%	Elec
Grande Autonomie Transmission Intégrale	49990	0	nc	Elec
Performance	57490	0	0%	Elec
Model Y (nouveau)				
Propulsion	44990	-3000	0%	Elec
Grande Autonomie Propulsion	46990	-3000	0%	Elec
Grande Autonomie Transmission intégrale	52990	0	0%	Elec
Model S				
Transmission Intégrale	109990	0	0%	Elec
Plaid	119990	0	0%	Elec
Model X				
Transmission Intégrale	114990	0	0%	Elec
Plaid	124990	0	0%	Elec
TOYOTA				
Aygo X				
1.0 VVT-i 72 Dynamic	18900	0	12%	E
Yaris				
GR	48600	+70000	0%	E
116h Design	26450	0	7%	FHEV
130h GR Sport	30800	0	11%	FHEV
Yaris Cross				
116h Dynamic	28800	0	6%	FHEV
130h Trail	34900	0	nc	FHEV
130h GR Sport	34900	0	6%	FHEV
C-HR				
1.8 Hybride 140 Dynamic	35250	0	0%	FHEV
2.0 Hybride 200 Design	39250	0	16%	FHEV
2.0 Hybride 200 Collection	43750	0	10%	FHEV
Hybride rechargeable 225 Collection	46400	0	12%	PHEV
Hybride rechargeable 225 GR Sport	46400	0	12%	PHEV
Corolla				
1.8 Hybride 140 Dynamic	33750	0	11%	FHEV
2.0 Hybride 196 GR Sport	39150	0	13%	FHEV
Corolla Touring Sports				
1.8 Hybride 140 Dynamic	35850	0	11%	FHEV
2.0 Hybride 196 Design	38950	0	nc	FHEV
2.0 Hybride 196 GR Sport	40250	0	nc	FHEV
Rav4				
Hybride Dynamic	44950	+330	16%	FHEV
Hybride Rechargeable AWD Design	50450	+1100	6%	PHEV
Hybride Rech. AWD Collection	58050	+1100	6%	PHEV
Prius				
Hybride Rechargeable 223 Dynamic	44400	0	9%	PHEV
bZ4X				
Origin	44300	0	15%	Elec
Mirai				
Lounge	73000	0	0%	Hyd
Highlander				
Hybride 248 Lounge	71000	+13912	5%	FHEV
Land Cruiser (nouveau)				
204 D-4D LeCap	73000	+70000	0%	D
GR Supra				
2.0	64100	+6126	nc	E
3.0 Evo	79300	+70000	nc	E
Final Edition	144000	+70000	nc	E
VINFAST				
VF6 (nouveau)				
Eco	33990	0	nc	Elec
Plus	37990	0	nc	Elec
VF8 (nouveau)				
Eco	46490	0	nc	Elec
Plus	51490	0	nc	Elec
VOLKSWAGEN				
Polo				
1.0 MPI 80	21630	+230	11%	E
1.0 TSI 95 Life	24975	+125	10%	E
1.0 TSI 95 VW Edition	24705	+125	12%	E
1.0 TSI 116 Style DSG	28880	+240	10%	E
1.0 TSI 116 R-Line DSG	29850	+240	17%	E
GTI	34940	+2918	7%	E
T-Cross				
1.0 TSI 95 Life	27240	+360	13%	E
1.0 TSI 95 VW Edition	27240	+360	10%	E
1.0 TSI 116 VW Edition	28740	+280	10%	E
1.0 TSI 116 Life Plus	29900	+280	13%	E
1.5 TSI 150 Style DSG	35590	+1074	9%	E
1.5 TSI 150 R-Line DSG	35910	+1074	5%	E
Taigo				
1.0 TSI 95	24570	+240	10%	E
1.0 TSI 116 Life Plus	29050	+230	8%	E
1.0 TSI 116 VW Edition

VOLVO

SURÉQUIPÉE, SURPRENANTE, SÛRE. TOUT SIMPLEMENT.

XC40

LOUNGE EDITION



LE VOLVO XC40 LOUNGE EDITION

ET TOUTE LA GAMME VOLVO VOUS ATTENDENT PENDANT LE MOIS DES AFFAIRES, EN JUIN CHEZ ACTENA.



Cycle mixte : Consommation (L/100 km) : 6.6 - 7.0.
CO2 en phase de roulage (g/km) : 148-157.

WWW. ACTENA.FR

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTENA AUTOMOBILES

75 PARIS 16	01 44 30 82 30	56, AVENUE DE VERSAILLES
92 NEUILLY	01 46 43 14 40	58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
92 NANTERRE	01 47 21 10 07	53 AVENUE DU MARECHAL JOFFRE
78 PORT MARLY	01 39 17 12 00	8, ROUTE DE ST GERMAIN
78 MAUREPAS	01 30 50 67 00	ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER
78 BUCHELAY	01 34 79 92 92	ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21

PRIOD

©VICTOR/PARIS

RCS PARIS B 390 63 4 277

PEUGEOT

E-208 ÉLECTRIQUE

JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE(1)

I-Cockpit 3D(2)
Jusqu'à 433 km d'autonomie(3)
Également disponible en hybride

A 0g CO_2/km
B
C
D
E
F
G

JUSQU'À 8 ANS PEUGEOT CARE GARANTIE (1)

Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

(1) Peugeot Care : 2 ans de garantie constructeur et jusqu'à 6 ans de garantie additionnelle 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. (2) De série ou en option selon les versions. (3) Norme WLTP en cycle mixte. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.

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