



Nouveauté P.20

Audi Q3

Le SUV star se métamorphose

DOSSIER GÉANT



50 modèles testés

→ LE VERDICT DE NOS ESSAYEURS P.28



Panoramique
+ Fiat Grande Panda



Enfin en hybride! P.44



Auto Plus avec vous cet été!

Promos choc sur la clim'
Faut-il recharger à tout prix? P.14



Envie d'évasion en camping-car?
Suivez notre guide d'achat P.54

Nos solutions anti-vol
pour des vacances plus sereines P.52



Evénement P.6

Alpine fête ses 70 ans

L'HISTOIRE D'UN MYTHE

Test lecteurs P.48



Vos avis sur le Renault Scenic

L 14629 - 1920 - F. 2,50 €



**RENAULT N°1
DE L'HYBRIDE EN FRANCE***

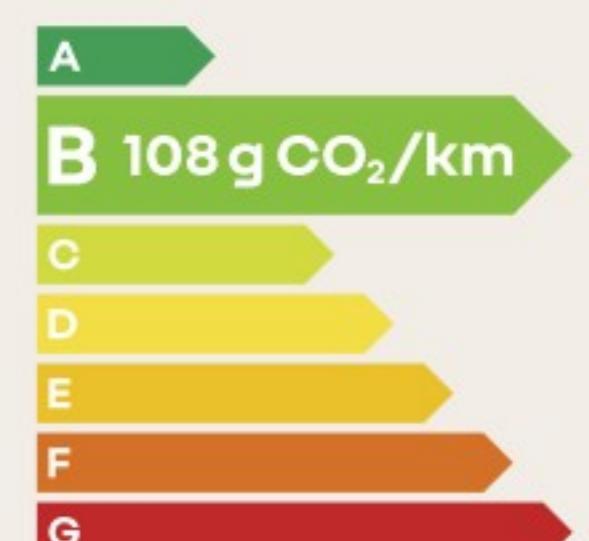
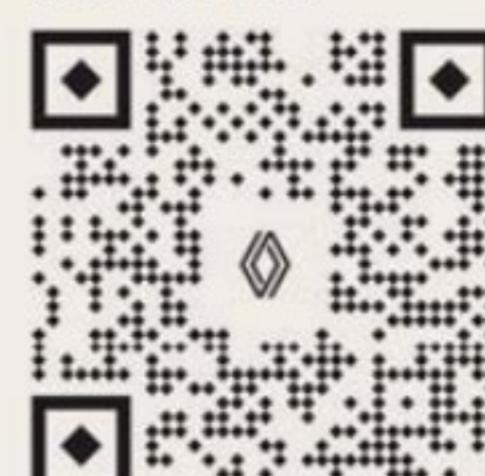


**NOUVEAU
RENAULT AUSTRAL
FULL HYBRID E-TECH SANS RECHARGE**

jusqu'à 1100 km d'autonomie⁽¹⁾
jusqu'à 80% de conduite électrique en ville⁽²⁾
jusqu'à 40% d'économie de carburant en ville⁽³⁾

400€ à partir de
/mois⁽⁴⁾
LLD 37 mois, 1^{er} loyer 5 000€
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁵⁾

profiter
de l'offre





Que sont 1100 kilomètres
sinon 1100 souvenirs
partagés entre amis?
Un voyage,
un bout de chemin,
1100 instants
gravés dans nos têtes.
J'ai hâte de vivre
les prochains 1100km.

*n°1 des ventes de véhicules hybrides en France depuis 2024 - source aaa data mai 2025. **modèle présenté : nouveau Renault austral esprit alpine full hybrid e-tech 200 ch avec options 547€/mois.⁽⁶⁾ 1^{er} loyer 5 000€. pack sérénité pour 1€/mois.⁽⁵⁾** (1) avec un plein d'essence, selon données wltp. (2) suivant état de charge batterie et style de conduite. source interne Renault 2022. (3) pour motorisation full hybrid e-tech vs motorisation essence équivalente, selon protocole wltp city/source UTAC & IDIADA/septembre 2022. (4) ex. pour nouveau Renault austral evolution full hybrid e-tech 200 ch hors options. (4)(6) locations longue durée, hors assurances facultatives, 37 mois/30 000 km max. sous réserve étude et acceptation diac, agissant sous la marque commerciale Mobilize financial services, capital de 415100 500€ - siège social: 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 rcs bobigny. restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais de remise en état standard et km sup. (5) contrat sérénité Renault selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat lld peut être souscrit sans ce contrat. détail points de vente et renault.fr. offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande nouveau Renault austral neuf du 1^{er} au 30/06/25. **consommations mixtes min/max (l/100 km)**: 4,7/5. émissions co₂ (g/km)**: 106/112. **selon norme wltp.**

Renault recommande Castrol

renault.fr

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

SKODA

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 CO₂ (g/km) : 0 en phase de roulage.

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



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

ACTU

- 6 L'événement Les 70 ans d'Alpine
- 10 Le courrier
- 12 Les vérifs de la semaine
- 14 Les news
- 18 La photo de la semaine
- 20 Les nouveautés A bord du nouvel Audi Q3
- 24 Les voitures de la semaine: Peugeot dévoile l'E-208 GTI

ESSAIS

- 27 Le labo
- 28 Dossier 50 nouveautés à l'essai
- 44 Panoramique La Fiat Grande Panda 1.2 Hybrid La Prima de 110 ch
- 48 Test lecteurs Le Renault Scenic E-Tech
- 50 On a tout essayé! Le Land Rover Defender Octa de 635 ch

GUIDE PRATIQUE

- 52 Les coachs Auto Plus Toutes les solutions contre le vol
- 54 Acheter un véhicule d'occasion Comment choisir un camping-car?
- 57 Ça vous est arrivé
- 58 Les stars de l'occasion Une Toyota Auris 2 à moins de 10000 €
- 60 Le coin des experts Acheter ou vendre une voiture dans un dépôt-vente

MAGAZINE

- 62 Hommage à Eric Bhat Fondateur et rédacteur en chef d'Auto Plus
- 64 Auto Plus Classiques La Peugeot 403 berline (1955)
- 66 Le prix des voitures neuves



Edito



Nageur émérite pour mer agitée

Le nouveau patron de Stellantis s'appelle donc Antonio Filosa. Une demi-surprise, tant son nom circulait depuis de nombreux mois comme ayant la préférence de John Elkann, héritier de la famille Agnelli, actionnaire principal du groupe. La feuille de route qui l'attend n'a rien d'une balade de santé et son premier défi sera de tourner la page de l'ère Tavares. Car sa nomination porte forcément le sceau de cet héritage, bien que le nouveau venu ne fasse pas partie des détracteurs de son prédécesseur. Et pour cause.

Si sa candidature a convaincu, c'est d'abord pour ses faits d'armes et notamment sa capacité à soigner la rentabilité des marques. Redressement de Fiat en Amérique de Sud puis success story de Jeep aux Etats-Unis, passée de marque en situation délicate à joyau de rentabilité. La course aux marges comme point commun entre Carlos et Antonio? Certainement celui de tous les grands patrons. Autre similitude, l'importance des Etats-Unis dans leurs parcours respectifs. C'est ce marché qui a fait la réussite de l'Italien de 52 ans et provoqué la chute du Franco-portugais, illustrant les différences de méthode entre les deux hommes. La stratégie inflexible de conserver des prix élevés, au détriment des volumes et du réseau, a fait chuter les résultats... et Carlos Tavares. Antonio Filosa, lui, a exercé ses talents de fin diplomate en ménageant les rapports avec les différents protagonistes, que ce soient les concessionnaires ou les clients, pour lesquels il a, par exemple, relancé la production du célèbre V8 Hemi, tant apprécié outre-Atlantique. Parmi ses premières décisions à la tête de Stellantis, celle de rester basé sur le continent nord-américain est d'ailleurs un symbole fort. Il sera ainsi payé en dollars, contrairement à Tavares, mais il ne faut pas se fier à son salaire de base (1,8 million de dollars par an): avec le jeu des bonus, il pourra s'approcher de celui de son prédécesseur...

Si les bénéfices se situent du côté américain, Antonio Filosa devra composer avec les nouveaux – et fluctuants – droits de douane. En Europe, ce sont des défis structurels qui l'attendent. Poursuivre l'électrification sans abandonner le thermique, soigner la rentabilité sans fermer d'usines, redorer l'image des marques en matière de fiabilité... Le patron italien risque de franchir souvent l'Atlantique. Mais qu'est-ce que l'Atlantique comparé à la traversée du détroit de Messine (entre l'Italie et la Sicile) qu'il a accomplie, à la nage, à l'occasion de ses 50 ans?

Mathieu

Trait d'humeur

Eric Bhat, le fondateur d'Auto Plus, nous a quittés le 8 juin



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 26 ou sur www.kiosquemag.com.
Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.
Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59 898 Lille Cedex 9.



Par Robert Puyal

ALPINE ET RENAULT

Je t'aim

Avec soixante-dix ans de vie commune, Alpine semble aujourd'hui la compagne sportive idéale de Renault. Mais les plus vieux amis du couple se souviennent plutôt d'une union orageuse.

Dieppe, le 27 mai dernier: Zinédine Zidane et Pierre Gasly descendant de l'A390, le premier SUV électrique signé Alpine sur les jantes duquel repose l'avenir de la marque. C'est ainsi qu'ont débuté les célébrations des 70 ans du A fléché (voir encadré), que Renault érigé désormais au rang de pépite, capable d'aller défier Porsche. Si elle semble aujourd'hui en avoir les moyens, c'est oublier un peu

vite que l'histoire d'Alpine et de Renault n'a rien eu d'un long fleuve tranquille... 1955. Renault fabrique alors la voiture la plus vendue en France, la 4CV, annonce la Dauphine et commence à couver celle qui deviendra bientôt la Renault 4. L'état-major accueille bien l'idée de Jean Rédélé de créer une voiture performante en utilisant le plus possible les organes mécaniques de la Régie. D'autant plus que Rédélé lui-même est conces-

sionnaire Renault à Dieppe comme l'était son père avant la guerre, et qu'il est marié à la fille d'un autre concessionnaire, à savoir Escoffier près de la place Clichy à Paris. C'est d'ailleurs là qu'il élabore les trois premières petites A106, une bleue, une blanche, une rouge, présentées sous l'égide de Renault et avec sa bénédiction. La cérémonie a lieu à Billancourt, entre le siège social de la vieille firme nouvellement Régie et le cabanon his-

torique où Louis Renault, celui dont plus personne n'ose parler depuis la guerre, a construit de ses mains sa première "voiturette" en 1898. Le grand réseau entretiendra les A106. Les premières années coulent sans problème, les Alpine progressant au rythme de leurs sœurs plus industrielles et adoptant au fur et à mesure les organes Renault, en regrettant peut-être le retard technique de la Régie.

Quatre places à prendre

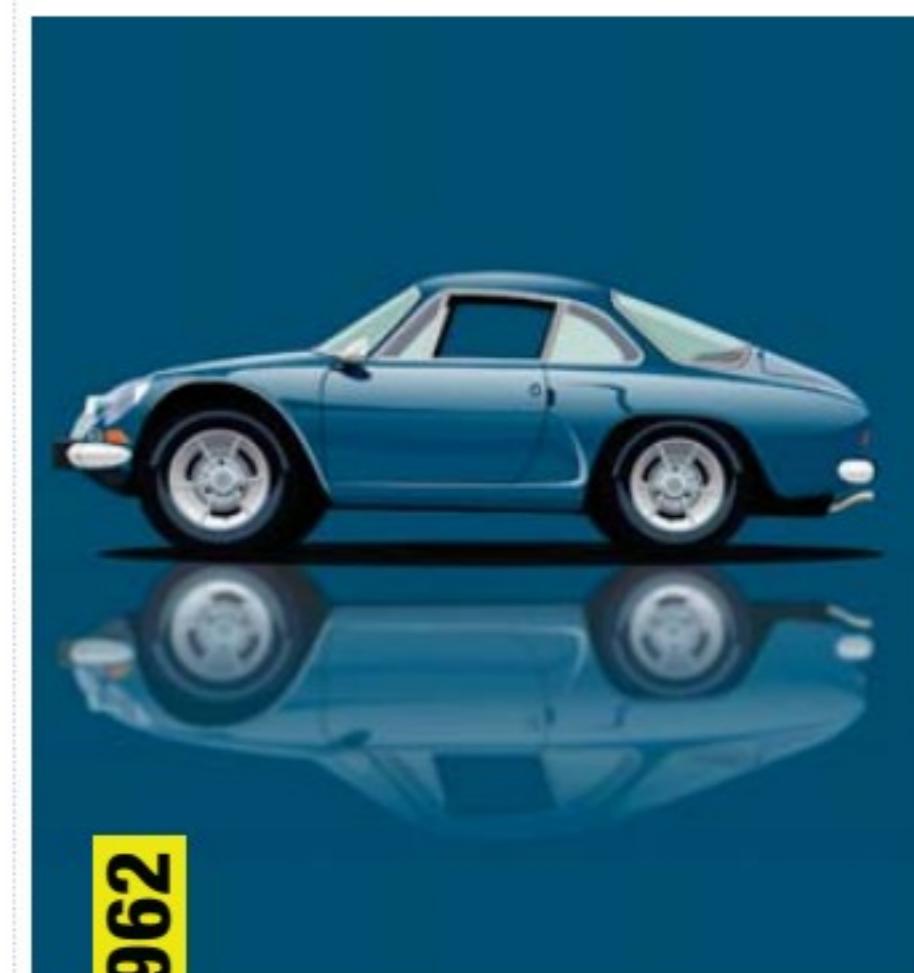
Jusque-là, le design avait été traité de façon un peu secondaire, directement par Rédélé et son équipe, avec l'intervention des carrossiers italiens Michelotti et Alemano. La si jolie A110, dont la ligne continue d'influencer les stylistes jusqu'au nouveau A390, est née ainsi, par retouches, jusqu'à trouver ses proportions parfaites, voies larges et ailes bombées donnant du muscle à la gra-

Les 70 ans d'Alpine célébrés à Dieppe



Plus de 1 700 Alpine, toutes époques confondues, s'étaient donné rendez-vous à Dieppe, du 30 mai au 1^{er} juin, pour fêter comme il se doit les 70 ans de la marque. Un événement qui a attiré quelque 150 000 visiteurs venus admirer des voitures arrivant des quatre coins du monde, y compris d'Australie et du Japon ! Au traditionnel parking permettant d'approcher les innombrables modèles des clubs s'est ajoutée une exposition éphémère, organisée par la marque, rassemblant des exemplaires d'exception comme le tout premier de la lignée, l'A106 sur base de Renault 4CV. La compétition, indissociable de l'histoire de la marque, était

également à l'honneur et pas uniquement en statique: il a ainsi été possible de voir rouler, entre autres, une Formule Renault A366, une A310 Groupe 4 ou encore une A210 des 24 Heures du Mans. Les pilotes d'hier (Bernard Darniche, Jacques Cheinisse, Mauro Bianchi...) étaient également là pour partager leurs souvenirs passionnés. Même la gendarmerie faisait partie de la fête en présentant au public les cinq générations d'Alpine ayant servi sous les couleurs de la BRI (brigade rapide d'intervention). Comme quoi, ça peut parfois faire très plaisir de voir des gendarmes...



1962

L'A110, avec châssis-poutre

e, moi non plus

A droite, l'A390 semble réunir l'héritage de l'Estafette et de la berline... qui s'est mieux fait apprécier avec d'autres marquages sur les portières.



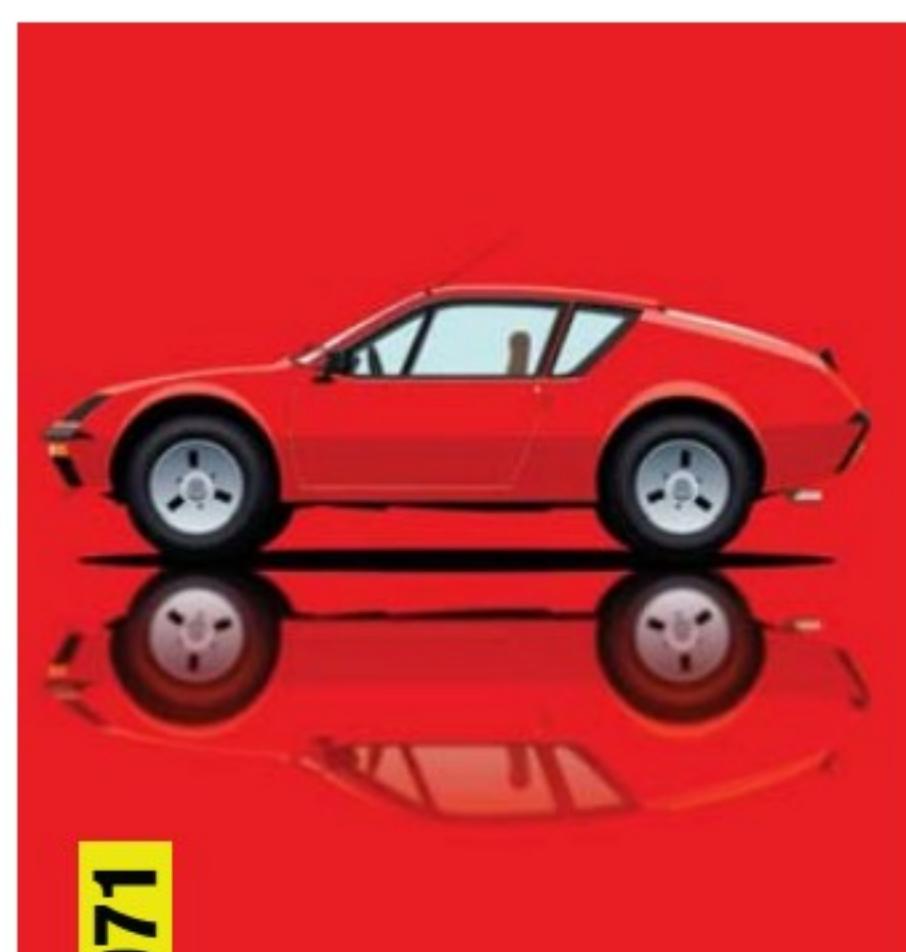
VINCENT VANFLETEREN / STUDIO GENÈSE / ALPINE

cieuse et gracile silhouette. Mais dans les années 1970, Alpine a besoin, pour grandir commercialement, d'une voiture à peine moins sportive que la berline et pouvant accueillir quatre passagers. Le bureau interne de Renault s'empare du chantier, Michel Beligond y trace le des-

sin assez parfait de l'A310, même si Renault est impuissant à faire admettre au service des Mines la lunette arrière en jalousie, façon Lamborghini Miura. Plus grave, la finition "industrielle" de l'habitacle. Recherche de luxe? Volonté de faire moderne? Le tableau de bord se voit souligné

d'une affreuse casquette mousseuse, comme l'est l'ensemble de la planche de bord, boîte à gants comprise. C'était peu élégant et, en plus, ça vieillissait mal. L'A310 est un petit succès (moins de 12 000 exemplaires, quatre cylindres et V6 additionnés), mais Renault absorbe

néanmoins Alpine en 1973. Rédélé assortit la vente de ses parts d'une condition: conserver active l'usine de Dieppe. Bientôt, il faut se préoccuper de renouveler la petite gamme. La glorieuse berline passe en pertes et profits, et l'état-major ne sait trop que faire pour ➤➤➤



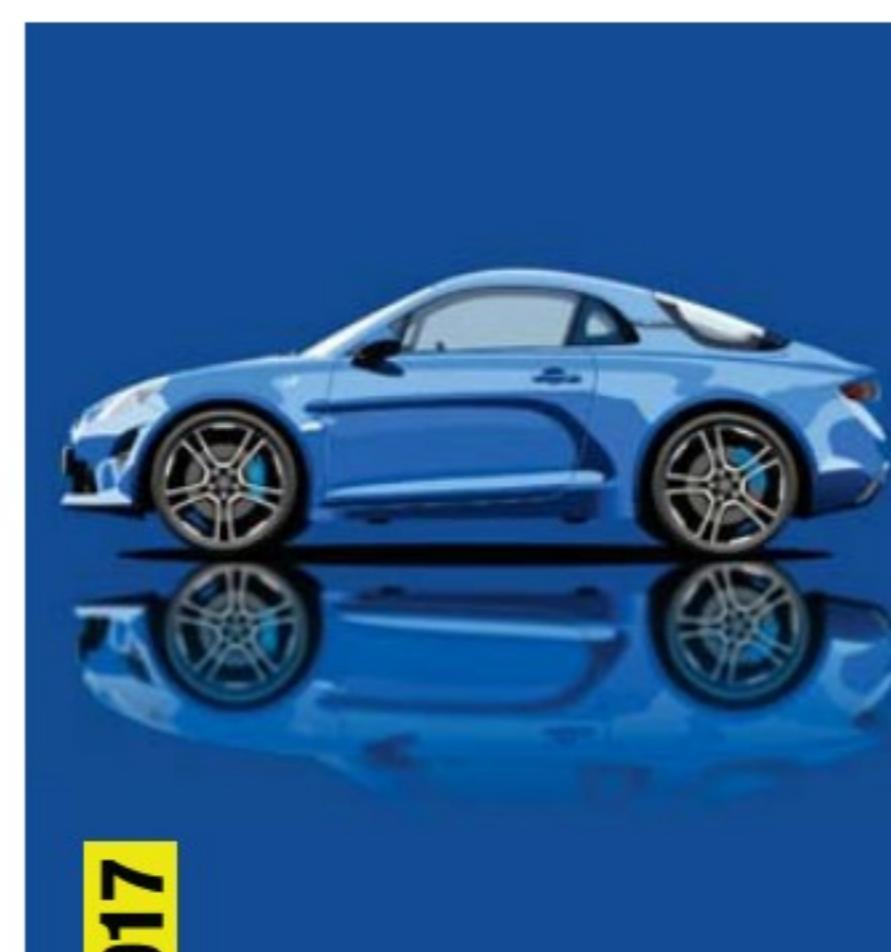
1971

L'A310 1600 puis V6 en 1976



1985

Renault Alpine GTA, atmo/turbo



2017

Renaissance de l'A110



Notre illustrateur Cirebox (voir p. 5) s'est lancé le défi de réaliser son Panthéon des 100 voitures les plus marquantes de l'Histoire... et de les dessiner à sa sauce. Plusieurs Alpine y figurent, ainsi que d'autres modèles dans une collection baptisée Iconic Car Toons*.

ILLUSTRATIONS: CIREBOX

*iconiccartoons.com



Renault n'a pas toujours été aussi attentif au nom d'Alpine. En revanche, la promesse de préserver l'usine historique de Dieppe est mieux tenue. La deuxième série des Clio V6 y été assemblée.

»» remplacer l'A310 du point de vue technique et esthétique (cette fois, c'est Heuliez qui s'y colle, notamment Gérard Godfroy), mais les patrons nourrissent quelques idées fixes : il faut à toute force que la cadette s'appelle simplement Renault, Alpine n'étant plus qu'un prénom. Les belles Renault Alpine GT et GT turbo se voient même refuser un véritable matricule dans la tradition dieppoise (pourquoi pas A410?). La pauvre auto, ainsi tirée à hue et à dia entre des parents toujours au bord du divorce, est sans doute passée à côté de la croissance qu'elle méritait. Encore aujourd'hui, on ne sait pas très bien comment elle s'appelle ! Certains disent "GTA", mais ce n'est écrit nulle part sur l'auto. A peine 6 500 exemplaires vendus. Autre chose qui aurait pu aider, c'est que la victoire de l'A442b aux 24 Heures du Mans 1978 soit acquise en bleu et sous le

nom d'Alpine, pas en jaune sous le nom de Renault, désormais bien plus gros.

Nom de nom

Quelle est donc la vraie valeur ajoutée du nom Alpine ? Les commerciaux de Renault se posent la question, et y donnent plusieurs réponses tout à fait différentes à peu de temps d'intervalle ! Alpine paraissait un label valorisant sur la version la plus sportive de la Renault 5 (dont la conception ou la réalisation ne devait absolument rien à Dieppe), tandis que sa remplaçante directe s'appelait Renault 5 GT Turbo, sans aucune mention d'Alpine.

Changement de pied total pour l'A610, dont on ne sait pas encore qu'elle sera l'Alpine de la fermeture. Cette fois, un nouveau logo majestueux orne la proue, le matricule est bien là, et il s'accompagne de gros efforts en matière d'équipements



Alpine en compétition,

Côté compétition, plus précisément en rallye, tout va pour le mieux dans le ménage Alpine-Renault. L'Alpine A110 atteint les sommets et devient championne du monde en 1973, avec le moteur Renault 16 TS. La berline ! Son efficacité face à bien plus puissante qu'elle, l'élégance "facile" de ses virevoltes, en font une idole en collection, de la Corrèze jusqu'au Japon ! Sur les circuits, c'est plus problématique. Les Alpine de F2 et F3 utilisent le moteur R8, poussé. Insuffisant face au brillant Cosworth. Renault commande à Gordini un vrai moteur et quelques titres s'ensuivent mais, cette fois, c'est Honda qui arrive, puis Matra, et Alpine renonce, faute de pouvoir "trahir" pour des moteurs autres que Renault. En endurance, même histoire. Les jolis protos bleus raflent un beau palmarès au Mans dans les classes 1000, 1150, 1300, mais pour viser plus haut, il faut un 3 litres. Que Renault commande encore à Gordini : c'est un échec. On a mis un gros bâton dans les roues du vieux "sorcier" en exigeant que ce V8 puisse aussi connaître une version civile.

et de luxe. Les tarifs sont l'objet de la même attention et de la même ascension, assez vertigineuse. On imite Porsche – tiens, ça rappelle les propos de Luca de Meo, actuel PDG de Renault – qui tient lieu à la fois d'objectif et de caution pour l'encombrant moteur en porte-à-faux arrière, passablement passé de mode. Las ! Au moment précis où la GT se remet à revendiquer un ADN riche en gènes sportifs, elle le trahit complaisamment en oubliant les maîtres-mots de simplicité et de légèreté. Jamais content, alors ? Vécu au jour le jour, ce jeu de passe-passe avec les blasons ressemblait beaucoup à une valse à contre-temps mais il est vrai que, vu d'ici, reprocher à Renault de faire disparaître le logo, puis,

avec autant de véhémence, de le faire réapparaître, cela peut ressembler à un caprice de puriste. Mais quoi qu'il en soit, sans vouloir faire de peine à personne et surtout pas à ceux qui ont la chance de posséder une A610, ce fut le client qui décida. Le client trop exigeant, trop porschiste, trop rare : moins de 900 voitures vendues ! Cette fois, la messe est dite et Renault en 1995 met fin à la lignée sur cette conclusion peu brillante. Pour autant, conformément aux voeux de Rédélé, Renault conserve l'outil de travail, l'usine de Dieppe, pour assembler les Clio V6, Renault Spider (qui auraient pu s'appeler Alpine), Megane RS. Les rumeurs d'un retour d'Alpine n'ont jamais manqué, ni les annonces (le si bref mariage



des hauts et débats

Renault a tenu à rappeler, lors de Rétromobile 2025, que sa longue et belle saga en Formule 1 avait commencé par un prototype fin et noir, l'Alpine A500. Aujourd'hui, le nom d'Alpine brille en F 1 (pas chaque week-end), par la décision tout aussi arbitraire de débaptiser l'équipe Renault en 2021. L'automobiliste moderne n'est que trop habitué à voir des mécaniques rigoureusement identiques parader sous des noms différents avec un cynisme assumé. C'est encore plus vrai en sport. Les écuries changent de blason comme de sponsor. Et leurs résultats rejoignent sur la réputation d'une marque tout entière, à laquelle, souvent, elles ne doivent pas grand-chose, sinon de l'argent. Bref, si le véritable amateur de voitures de sport et de compétition recense et ressasse aujourd'hui les erreurs passées, c'est pour que demain les responsables des marques qui lui sont chères soient moins maladroits. Tous les espoirs sont permis : en Formule 1, le pourtant discret Pierre Gasly se voit déjà lutter pour le titre 2026. Avec un moteur Mercedes...



RENAULT

En haut: entre l'A110 et l'A310 civiles, un proto de 1965 (n° 25) et une LMP2 moderne (n° 36). Ci-dessus, l'A110 dans son attitude typique : en pleine accélération, appuyée sur l'arrière et nettement déhanchée.

RENAULT

avec Caterham) jusqu'à la splendide concrétisation, en 2017, avec le lancement de la nouvelle A110. Merci, d'ailleurs, à Carlos Tavares dont le bilan critiqué a fait oublier qu'il était l'artisan de ce retour. Racée, légère, agile, amusante et communicative, l'Alpine moderne n'a aucun défaut, à part celui d'une homonymie avec la grande ancêtre, fâcheuse pour l'historien comme pour l'amateur qui doit à présent spécifier le millésime s'il veut parler d'une berline. A moins que, comme c'est le cas pour les Mini ou les Renault 5, on ne dise tout simplement, pour parler de la vieille, "la vraie!". Sa remplaçante sera 100% électrique. Il reste à espérer qu'elle ait un peu le caractère chahuteur de sa grand-mère!



Jean-Charles Rédélé, fils du créateur d'Alpine

Pourquoi arrêter le thermique ?

“

Mon père était davantage "Renault" que ne l'étaient les dirigeants de Renault eux-mêmes. Il n'a pas toujours été récompensé de sa fidélité. Aujourd'hui, il serait heureux et fier de voir des Alpine en F1, mais sûrement pas qu'elles reçoivent un moteur Mercedes. Quant à la route, il faut remercier Carlos Tavares et Luca de Meo d'avoir fait revivre la marque, mais il ne faudrait pas que Renault la laisse disparaître une seconde fois! D'accord pour des modèles électriques mais pourquoi arrêter le thermique, qui est seul à procurer de vraies émotions? Quant au SUV A390, je lui souhaite bonne chance... ”

PHOTOS: DPPI/ALPINE





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

OU QUAND LA GUERRE DES PRIX SE JOUE AU MILLIÈME DE CENTIME PRÈS...



PHOTO POUR VOIX D'UNORD/MAXPPP

Affichage des prix des carburants

A quoi riment ces trois décimales ?

Je me suis souvent demandé pourquoi le prix de l'essence est toujours affiché avec trois chiffres après la virgule. Avez-vous une explication ?

P. Rivoire, Saint-Victor-Malescours (43)

François Tarrain. Au début était le franc. Puis vint l'euro en 2002. Et avec lui, ses comptes d'apothicaire (6,55957 F, vous vous souvenez...). Ce passage à la monnaie unique entraîna l'apparition, sur certains produits, de prix intermédiaires à trois décimales (voire plus) liés à la conversion des francs en euros. Pour les distributeurs de carburant, un choix s'imposait alors: indiquer des prix à deux décimales (comme avant) ou à trois (rien ne l'interdisait). Un

coûteux changement d'affichage sur les totems, que certains ne pouvaient pas assumer, mais que d'autres n'ont pas hésité à adopter. Surtout dans la grande distribution, qui voyait là un bon moyen de faire monter d'un cran la guerre commerciale avec les enseignes traditionnelles. Du marketing – ni plus ni moins – qui consistait à se battre pour des millièmes de centimes en affichant des "prix magiques": psychologiquement, 1,499 €/l, c'est moins cher que le voisin à 1,500 €... Même si, pour un plein de 50 litres arrondi à deux décimales, la facture est identique! Depuis, les trois chiffres après la virgule se sont imposés, et la guerre des prix s'est intensifiée...

L'astuce pour zapper les zones bleues

J'en ai rêvé, les Chinois l'ont fait. Partant du principe que ce qui n'est pas interdit est autorisé, cette petite chose est-elle légale dans notre beau pays anti-automobilistes ?

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

François Tarrain. Ce disque de stationnement automatique – que l'on peut se procurer facilement en ligne – est tout sauf légal. Et pour cause, grâce à la minuterie présente au dos, l'heure de début du stationnement défile en temps réel. Ce qui permet, en théorie, de squatter les "zones bleues" sans limite. Sauf qu'en pratique, les agents ne sont pas dupes, d'autant que ce disque n'est pas au format carré réglementaire (15x15 cm). Le risque: un PV à 35 € pour apposition d'un dispositif de contrôle non conforme.

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Suppression des ZFE:



Top, les automobilistes circuleront librement

C'est une erreur, ça va aggraver la pollution

Indifférent, cela ne change rien pour moi

Participez à la question de la semaine sur Autoplus.fr et [@AutoPlusMag](https://twitter.com/AutoPlusMag) sur X

La recharge de clim' de votre voiture, vous la faites:

- Scrupuleusement tous les deux ans.
- Si vous tombez sur une promo.
- Dès qu'elle souffle moins froid.
- Jamais.



Arnaque en flux libre

J'ai reçu récemment un SMS me réclamant le paiement d'un "solde" télépéage de 6,80 €. N'ayant pas emprunté l'autoroute dernièrement, j'ai fatalement suspecté une arnaque. A raison ?

Michel P., Cluny (71)

Pascale Gétin. Après l'épidémie de SMS frauduleux sur des supposés PV impayés réclamés par l'Antai, les escrocs ont trouvé une nouvelle marotte liée au déploiement de l'autoroute en flux libre (notamment l'A13): les pseudo-impayés au péage. Cette fois-ci, ils usurpent l'identité de Vinci Autoroutes et de son service de télépéage Ulys, pour tenter de vous soutirer vos coordonnées bancaires. A ce jour, plus de vingt "faux" sites de phishing, inspirés de celui d'Ulys ont été identifiés, fermés dans la foulée... et remplacés illico par d'autres. Un véritable fléau contre lequel il faut avoir les bons réflexes: si ce genre de SMS a été envoyé par un "06" ou un "07", c'est à coup sûr une arnaque (ceux de Vinci sont identifiés VINCI ou 36035). Et si vous recevez un message par e-mail, vérifiez bien l'adresse de son expéditeur* pour vous assurer que c'est un vrai. Enfin, sachez que sur les autoroutes en flux libre, les rappels de péages impayés sont toujours envoyés par courrier (par Sanef pour l'A13 et Aliae pour l'A79).



PHOTO: DR

Airbags et marques "exotiques"

A propos du rappel des airbags Takata, Saab ne figure pas dans la liste publiée dans le n° 1915. Pourtant, certains modèles semblent concernés. J'aimerais savoir si c'est le cas de mon cabriolet 9-3 V6 de 2006 ?

Marcel C., Charolles (71)

François Tarrain. La question du remplacement d'un airbag Takata sur une auto produite par un constructeur qui a disparu (Rover, Saab) ou n'est plus présent en France (Chevrolet, Chrysler, Daihatsu...) taraude de nombreux lecteurs. Premier obstacle: identifier les véhicules équipés d'un airbag "à risque". Chez Rover, aucun ne semble l'être. En revanche, même si elles ne figurent pas dans la liste des rappels du gouvernement** (qui correspond à celle que nous avions publié), certaines Saab 9-2X (2005-2006), 9-3 (2006-2011) et 9-5 (2006-2009) le sont... Mais impossible de savoir lesquelles en France! Concernant les constructeurs officiellement visés, il est possible de vérifier le numéro de châssis sur leur site officiel, puis de se rapprocher du groupe auquel ils appartiennent... s'il est joignable. Pour Chevrolet, il faut tenter sa chance chez General Motors (via Cadillac), pour Chrysler, chez Stellantis... En revanche, pour Daihatsu, ça se passe désormais au Japon. Ultime option: contacter les clubs pour voir si des solutions ont été trouvées. Sachant que, si elles existent, elles seront payantes, et que l'épineuse question du montage se posera.



**VOUS N'OSEZ PAS
LEVER LES BRAS ?
CHANGEZ DE DÉODORANT**

Credit photographique : Louis Lepron. 921 077 160 R.C.S. Nanterre

SENTIR BON, POUR DE BON
PARFUM LONGUE DURÉE - 48H D'EFFICACITÉ





Par Saïda Djerrada



CAMÉRA CACHÉE

Le bilan offert par Peugeot permettra-t-il de rouler en toute sécurité ?

LA MISSION
DE NOTRE ESPION

A l'aube des vacances estivales, le Lion propose d'examiner gratuitement votre auto. Top, notre 208 doit bientôt se soumettre au contrôle technique. Le "bilan été", valable jusqu'au 31 août, aidera-t-il à repérer ses (éventuels) défauts ?



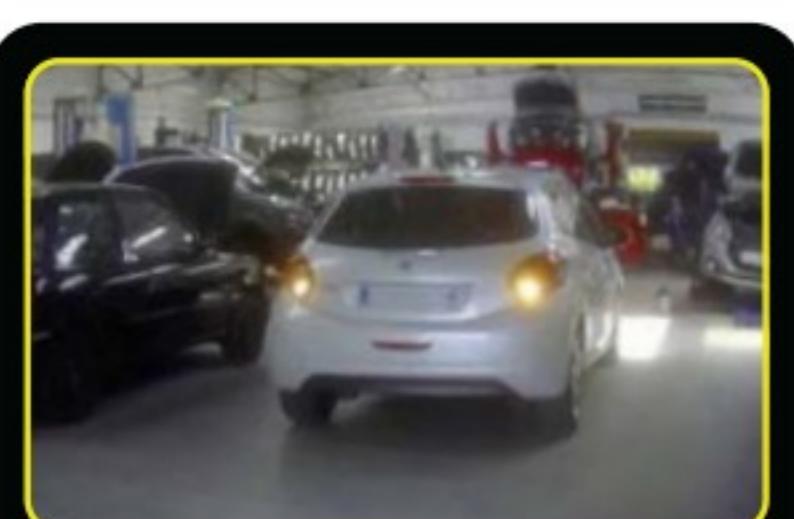
Par téléphone, on obtient un RDV dans la journée. "Un client s'est désisté sinon il aurait fallu compter une semaine." Chouette, on prend. Le lendemain, sur place, une dame nous accueille: "Installez-vous dans le salon en attendant le technicien et c'est café à volonté." Sympa.



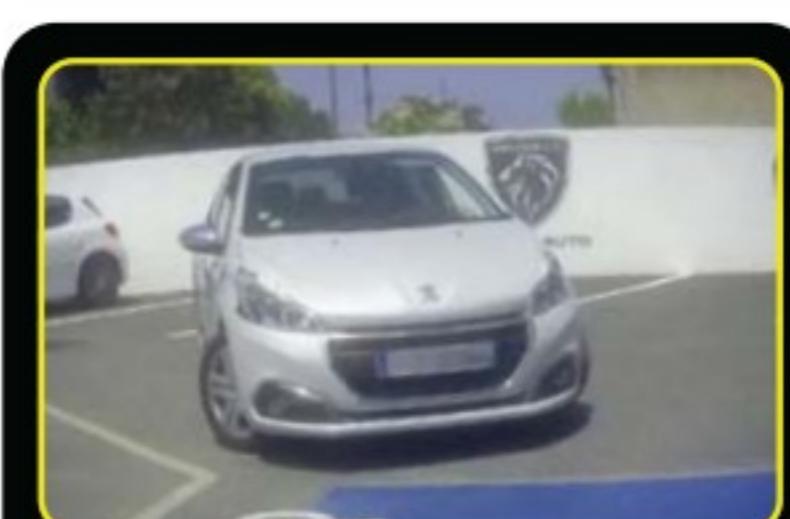
L'attente est courte, le spécialiste prend en charge notre Peugeot 208 quelques minutes après notre arrivée. Sans perdre de temps, il amorce les vérifs – supposées être uniquement "visuelles" – par la pression des pneus. Puis il les examine: "A l'arrière, nickel." C'est vrai.



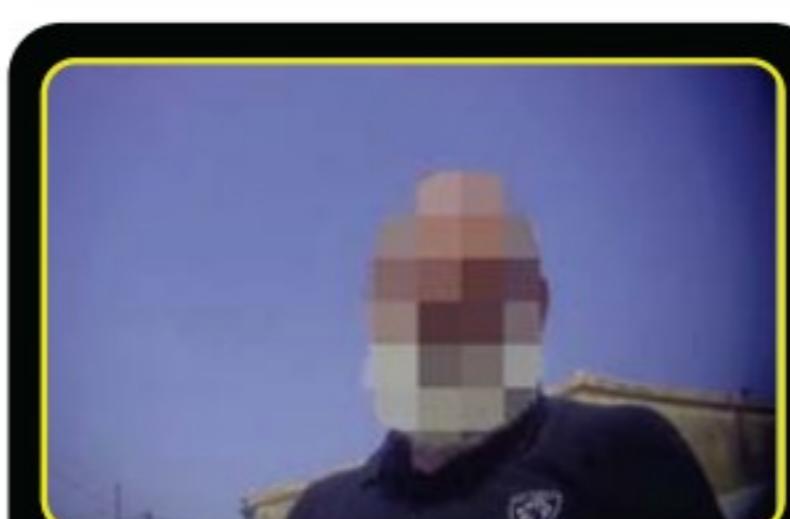
"A l'avant, vos gommes ne sont pas encore sur le témoin mais pas loin". Il relève que le contrôle technique de notre auto cobaye doit être renouvelé dans un mois au plus tard. "Effectuez-le dans la semaine pour être sûr de l'obtenir car, en l'état actuel, vos pneus passent encore."



"Gardez-les jusqu'à la fin de l'été, vous pourrez les changer à la rentrée." Place aux freins: "A l'arrière, RAS, à l'avant, les disques sont à moitié de vie et les plaquettes aux deux tiers." Il préconise de rouler encore de 5000 à 10 000 km avant de remplacer le tout.



Après cela, il prend le volant, démarre plusieurs fois, puis part faire un tour de dix bonnes minutes. C'est pro! "Batterie, amortisseurs, parallélisme... tout est OK." Et d'ajouter: "Le sifflement de plaquettes n'est pas grave, faites juste quelques freinages d'urgence et il disparaîtra."



Il vérifie ensuite les niveaux et utilise les balais d'essuie-glace. "Ils sont fatigués mais passeront l'été." C'est la fin du bilan. Dommage, l'éclairage ayant filé à la trappe, notre homme ne repère pas une ampoule claqué. "Revenez en septembre, je vous ferai un devis pneus et freins avant."



A un point (de contrôle) de la perfection

Voici un verdict orange qui tire fortement sur le vert! Sans pinailler. Notre mécano du jour trébuche pour l'oubli d'un élément de sécurité (éclairage). Malgré cela, accueil aimable, vérifications poussées, diagnostics justes et conseils avisés donnent envie d'y retourner.

BON PLAN OU PAS?

Télépéage : Speedy offre un badge Ulys



La promesse: jusqu'au 2 août, l'enseigne fait cadeau de la cotisation mensuelle du badge de télépéage pour "l'ouverture d'une carte Speedy".

► La souscription à la carte de fidélité étant gratuite, 18 mois

d'abo offerts pour le badge Ulys (soit une valeur de 36 €), c'est royal ? Pas vraiment car, pour en profiter, il faut en outre dépenser au minimum 150 € chez Speedy. Si vous n'avez pas d'interventions prévues, aucun intérêt. Pour tester le badge sur l'autoroute sans s'arrêter aux barrières, allez directement sur le site* d'Ulys, qui offre en ce moment 12 mois de cotisation avec le code ULYS012, les frais d'envoi du badge étant facturés 4,90 €. Ou mieux, chez son confrère Fulli, qui vous fait aussi bénéficier de 12 mensualités gratuites en plus de la livraison.

Michelin : jusqu'à 120 € remboursés



La promesse: pour l'achat de pneus de la marque française au plus tard le 27 juillet, Michelin vous rembourse jusqu'à 120 €. ► Comme à l'accoutumée pour ce genre d'offre, le montant accordé dépend de la dimension des pneus: 10 € pour deux gommes de 14" ou moins, 20 € pour des 15" et 16", 50 € pour des 19" et 60 € pour des 20" et plus. Les montants sont doublés pour quatre. La promotion, qui s'applique sur une large gamme (été, hiver et 4 saisons), étant valable dans plusieurs enseignes (Euromaster, E.Leclerc, NORAUTO, Profil...) et même sur des sites de vente en ligne (Allopneus, Mister-Auto, Avatacar...), c'est parfait pour faire jouer la concurrence.



Multipliez les comparos, avant de foncer

*<https://ulys.com>



Compresseur OSRAM OTIR4000

Gonflez vos pneus vous-même
rapidement et facilement !



OSRAM TYREinflate 4000 – Un compresseur sans fil, compact et rapide !

- **Facile à utiliser** : Écran numérique rétroéclairé, puissante lumière LED, pression programmable avec arrêt automatique et fonction mémoire.
- **Rapide et fonctionnel** : Gonflage en quelques minutes sans avoir besoin de le brancher, particulièrement pratique pour vos virées en plein air, et peut être utilisé comme batterie externe.
- **Polyvalence absolue** : Adapté aux voitures, vélos, motos et objets gonflables grâce à ses adaptateurs embarqués.
- **Compact et rechargeable** : se range dans son sac de rangement inclus, pouvant contenir son câble USB-C de rechargement.

À vos côtés sur la route depuis 1925



Carrefour

Disponible dans vos hypermarchés Carrefour

100 YEARS
OSRAM
AUTOMOTIVE



SHUTTERSTOCK

PROMOS SUR LES FORFAITS CLIMATISATION



En juin et durant tout l'été, la plupart des grandes enseignes de l'entretien auto multiplient les promos sur la recharge de clim'. Une prestation à renouveler, selon eux, tous les deux ans". Ou pas.

Faut-il recharger à tout prix ?

Avec l'été, la saison des rabais sur les recharges de clim' reprend de plus belle. Entre prix plancher et discours choc pour vous inciter à faire le plein de gaz, la tentation de passer à l'atelier est forte. Reste à savoir si elle est avisée...

'été approche, donc c'est le moment idéal pour changer votre recharge [sic]'; "Il est recommandé d'effectuer cette prestation tous les deux ans"; ou "La climatisation de votre voiture est un circuit fermé qui contient un fluide réfrigérant. Chaque année, 20% de ce liquide s'évapore naturellement." Voilà quelques-uns

des "arguments" avancés par certaines enseignes pour vous inciter à effectuer (sans délai!) une recharge de gaz de clim'. Après tout, si c'est la garantie d'un été au frais, banco, non ? Surtout si la prestation est en promo : en ce moment, comptez une cinquantaine d'euros chez L'Auto E.Leclerc, 59 € chez Eurorepar, Feu Vert, BestDrive, ou

encore 65 € chez AD, Autobacs, Norauto... Des tarifs raisonnables, majorés d'un quarantaine d'euros pour une recharge avec le gaz 1234yf généralisé depuis 2017 (et incompatible avec le R134a précédent).

Arguments "fallacieux"

Alors, faut-il céder au chant des sirènes du marketing ? Claire-

ment pas pour le groupement des industriels et utilisateurs de froid et de la climatisation rassemblés au sein de l'AFCE*. Prônant un usage responsable des fluides frigorigènes – dont la climatisation automobile représente environ 12% de la consommation totale –, ils dénoncent des "messages d'incitation d'entretien du système de climatisation [...] bien trop souvent fallacieux".... Comme affirmer que 20% du gaz "s'évapore" chaque année ! Un circuit de clim' est en effet réputé étanche et doit pouvoir le res-

*Alliance froid climatisation environnement.

CARBURANT

Pas de révolution, calme plat à la pompe

Estimation Auto Plus tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 12 juin 2025. Cours du baril de Brent : 60 € (+ 2,80 €).

GAZOLE 1,576 €
+ 0,7 ct en une semaine
- 11,3 cts en un an

SP95-E10 1,688 €
+ 0,2 ct en une semaine
- 12,3 cts en un an

SP95 1,705 €
+ 0,1 ct en une semaine
- 13,5 cts en un an

SP98 1,791 €
+ 0,2 ct en une semaine
- 12,2 cts en un an

E85 0,749 €
- 0,1 ct en une semaine
- 11,3 cts en un an

GPL 0,977 €
- 0,4 ct en une semaine
- 2,3 cts en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : → STABLE

VOITURES ÉLECTRIQUES

Les Français réfractaires

L'engouement pour les modèles branchés n'est toujours pas au rendez-vous. D'après la dernière étude du cabinet Deloitte sur les tendances clés de la consommation automobile, 91 % des Français ne sont pas prêts à passer à l'électrique en 2025. Interrogés en fin d'année dernière sur leur intention d'achat, seuls 9 % des sondés (un échantillon d'un millier de personnes) envisagent d'en acquérir une. Une proportion qui ne décolle pas par rapport à la précédente enquête. En tête des freins à l'achat ? Le prix pour 52 % des personnes interrogées, puis l'autonomie à 43 %. Ce manque d'enthousiasme se ressent d'ailleurs dans les ventes : depuis janvier, seuls 53 000 particuliers ont acquis une auto électrique neuve, soit un recul de 41 % par rapport à la même période de l'an dernier. En parallèle, la part des Français qui comptent se tourner vers le thermique passe de 40 à 44 %, et de 16 à 19 % pour l'hybride.

Saïda Djerrada



STELLANTIS & YOU BORDEAUX



Cohabitation. Seuls 38% des Français ont une bonne opinion du partage de la route, selon une enquête réalisée pour l'assureur Allianz. Les automobilistes pointent notamment des comportements "non conformes au code la route" des cyclistes et des usagers de trottinettes. **Casa de bateria.** A Madrid (Espagne), la filiale Free2move de Stellantis met en autopartage quarante Fiat 500e dotées du système



ter au moins dix ans, a fortiori sur les modèles récents. Jusqu'à cette échéance, si la clim' souffle froid – et à condition, c'est important, de l'utiliser aussi en hiver pour se réchauffer –, une recharge "préventive" ne présente pas d'intérêt.

Sur des véhicules plus anciens, l'opération, accompagnée d'une éventuelle désinfection du circuit de ventilation, peut en revanche être envisagée tous les 5 ou 6 ans (ou faute d'un historique d'entretien connu). Une intervention totalement automatisée, qui permettra peut-être de repérer une fuite...

Clim' inopérante, absence de gaz: recharge interdite

Grosso modo, deux grandes causes peuvent mettre une clim' à genou: soit un problème fonctionnel (lié au compresseur, à l'électronique...), soit un manque, voire une absence, de gaz. Dans le premier cas, une recharge de clim' – si bradé que soit le forfait – n'y changera strictement rien. Dans le second, c'est tout simplement une très mauvaise idée: le R134a étant un puissant gaz à effet de serre (contrairement au 1234yf), il est strictement interdit aux professionnels de recharger un circuit de clim' qui présente une

fuite manifeste. Dans ces circonstances, il est uniquement possible d'effectuer une demi-chARGE de gaz, dans laquelle on ajoute un produit traceur permettant de localiser la fuite et de la réparer... Plus facile à dire qu'à faire lorsqu'elle se cache derrière le tableau de bord, au niveau de l'évaporateur. Vu le coût d'une telle remise en état, c'est sûr, dépenser une cinquantaine d'euros tous les ans ou tous les deux ans, malgré un défaut d'étanchéité, est tentant... Surtout à l'approche de l'été!

Changement de filtre, lui, on n'y déroge pas

Tout compte fait, la seule intervention périodique impérative sur une clim' (fonctionnelle) se résume au remplacement du filtre d'habitacle (de préférence par une version anti-allergène). Une opération à renouveler chaque année, surtout si on circule fréquemment en ville, que l'on peut réaliser soi-même: comptez de 20 à 25 € en moyenne pour un filtre seul... contre le double si vous confiez la tâche à un pro, voire plus, si c'est le constructeur qui propose de s'en charger lors de la révision (vous pouvez très bien refuser). L'économie réalisée vaut bien quelques contorsions sous la boîte à gants, non ? **François Tarrain**

LA QUESTION INATTENDUE

Quel est le modèle le plus immatriculé en beige ?



A. SAUNIER

Sur le 1,77 million de voitures neuves écoulées en 2024, seules 21 125 unités arborent la couleur beige. Parmi celles-ci, plus d'un tiers (7 967) était des Citroën C3 de 3^e génération, cette teinte n'étant plus proposée sur la nouvelle version. La suite du podium ? On trouve le Dacia Duster (5 917 exemplaires) et son grès "sandstone" et la Toyota Aygo (2 009 opus) et son "Bi-ton beige gingembre".



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

d'échange de batterie de la société Ample: en 5 mn les accus vides sont remplacés par des pleins dans des stations dédiées. **Grabuge.** Alors que la justice a autorisé la reprise des travaux sur l'A69 (Castres-Toulouse), les sabotages se multiplient: le chantier a déjà été touché par deux incendies.

FLASH INFO

Radars & compagnie

Envoi des PV à la bonne adresse: le fisc à la rescoussse

Si découvrir un avis de contravention (ACO) en ouvrant sa boîte aux lettres n'est pas agréable, ne pas le recevoir du tout peut s'avérer encore plus douloureux. Et pour cause, si le courrier n'arrive jamais, pas plus que l'amende majorée qui suit, on s'expose à une saisie bancaire ou sur salaire.

Il faut en effet savoir que l'administration se fonde systématiquement sur l'adresse inscrite dans le fichier des immatriculations pour envoyer l'ACO. Dès lors, si celle-ci comporte une erreur; si le propriétaire du véhicule a oublié de la changer (suite à un déménagement, par exemple) ou tout simplement en cas de problème de distribution par la Poste, le courrier risque bien de ne pas arriver à destination.

Cette situation somme toute

courante incite le gouvernement à réfléchir à un plan B. Dans une réponse à une question écrite à l'Assemblée nationale (et une autre au Sénat), il indique que "les acteurs de la chaîne de gestion des amendes travaillent à la fiabilisation de la notification des avis d'amendes aux usagers à partir des informations d'identité dont dispose l'administration fiscale, qui sont souvent les plus à jour grâce aux campagnes annuelles de déclaration des revenus". Une "fiabilisation" qui, de l'aveu du ministère de l'Economie, nécessitera la mise en place "d'habilitations législatives nécessaires à la gestion des données personnelles comme au respect du secret fiscal". En clair, il va falloir modifier la loi... Ce qui ne va pas se faire en cinq minutes ! **F. Tarrain**

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



Voiture radar privatisée - Ardèche (07)

RD86, les voitures privées sont actives en Ardèche depuis le 2 juin, à l'image de cette Peugeot 308 (FW-973-XL), croisée ce jour-là près de Rochemaure. **John B.** 44°35'38.2"N 4°42'45.4"E

Hibou débarqué - Nièvre (58)

A77, contrôle mobile bien planqué derrière la passerelle piétonne de l'aire de repos de Pouilly, dans le sens Nevers vers Paris. Limitation 110 km/h. 47°15'26.8"N 2°59'13.6"E



SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES !

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

CABINES La fournée de la semaine



GIRONDE (33)

Avenue du 11-Novembre, Blanquefort (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome a pris place sur la route des 4 ponts, entre Bruges et Blanquefort. 44°54'09.6"N 0°37'06.7"E



LOIR-ET-CHER (41)

RD957, PR 16+220, Villefrancœur (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome contrôle votre vitesse dans la traversée du lieu-dit Le Breuil. 47°41'17.8"N 1°11'45.7"E



MARNE (51)

RD3, PR 79+710, Somme-Vesle (dans les deux sens), 90 km/h. Le radar autonome se trouve au niveau du carrefour du lycée agricole. 49°00'39.2"N 4°35'26.3"E



NORD (59)

A2, PR 44+500, Hordain (dans les deux sens), 70 km/h. Le radar chantier est installé dans la zone de travaux entre les échangeurs 15 Hordain et 16 Bouchain. 50°15'56.1"N 3°19'53.9"E

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

HE-123-ET 70



A 0 g CO₂/km



Autonomies électriques : EQA 250+ = 497-561 km, EQB 250+ = 464-535 km.

Consommations électriques : EQA 250+ = 14,4-16,4 kWh/100km, EQB 250+ = 15,2-17,5 kWh/100km.

Données WLTP cycle mixte au 06/02/25. Mercedes-Benz France - RCS Versailles 622 044 287.

Plus d'informations sur mercedes-benz.fr

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



EQA & EQB 100% ÉLECTRIQUES

Des alliés de taille pour votre fiscalité

Éligibles au score environnemental, le SUV compact EQA 250+ et le SUV 7 places EQB 250+ vous permettent d'optimiser la fiscalité de l'avantage en nature de votre entreprise et des bénéficiaires de véhicule de fonction.



Découvrez notre gamme Business Solutions 100% électrique :



Business Solutions

L'offre Mercedes-Benz pour les Professionnels

#SeDéplacerMoinsPolluer

La photo de la semaine

Catastrophe alpine

Non, il ne s'agit pas d'un coup marketing d'Alpine pour présenter l'A390, ni de Mercedes dont le modèle EQA est hélitreillé ici. Le 28 mai dernier, une partie du glacier du Birch dans les Alpes suisses s'est effondrée, ensevelissant le village de Blatten. Fort heureusement, à la suite de petits éboulements une semaine avant la "catastrophe naturelle", les autorités ont eu du nez. Craignant un autre décrochage, elles avaient fait évacuer, les quelque 300 habitants... et leurs automobiles.



FABRICE COFFRINI / AFP



Vos images

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



Voir et être vu ? Bien visible avec son attelage verdo�ant (pas très réglementaire !), pas sûr que ce chauffeur ait, lui, une visibilité optimale.

Par Mickaël Oudot



Si vous circulez à Malamaire (06), de grâce, roulez au pas: épargnez les animaux et, accessoirement, la tante Berthe.

Par Pascal Berda



Boire ou conduire... notre automobiliste belge a choisi! Espérons que l'apéritif est consommé après la balade. Croisé sur l'A7.

Par Laurent Albaret



"pour notre
anniversaire
de mariage,
j'ai emmené
ma femme
au salon
de l'auto"

irvin l.
garagiste motrio

1400 GARAGES
PARTOUT EN FRANCE

MOTRIO
votre voiture, notre moteur



Par Agnès Lasbarrères



Sans avoir bénéficié d'un restylage de mi-carrière, le Q3 passe directement de la deuxième à la troisième génération ! Son design a été amplement revu avec cette nouvelle signature lumineuse à deux étages, introduite sur les derniers modèles de la marque, et sa calandre, redessinée.



La poupe a également subi de nombreuses modifications avec des lignes plus tendues, un bouclier proéminent et des feux en forme de flèche, soulignés par une très fine bande lumineuse. Le Q3 pourra s'orner (en option) des anneaux éclairés (comme l'A6).





L'actuel Q3



PHOTOS: B. ASKEW/IMRAGE AGENCY

À BORD DU **NOUVEL AUDI Q3**

Une longue attente payante

Avec plus de 2 millions d'exemplaires vendus dans le monde depuis le lancement du premier modèle en 2011, le Q3 figure parmi les best-sellers d'Audi. L'actuel datant de 2018, son remplaçant, qui a pris un peu de retard, était très attendu. *Auto Plus* a pu enfin le découvrir et vous en révèle toutes les évolutions.

Après quelques années dans le creux de la vague, sans aucune – vraie – nouveauté depuis 2011 (Q4 e-tron électrique), Audi s'est enfin réveillé. Et il était temps car la marque affichait des ventes globales mondiales en forte baisse (- 12% l'an dernier). La machine a donc été relancée et, en quelques mois, les Q6 e-tron et A6/A6 Avant e-tron ont été dévoilés côté électriques. Les thermiques ne sont pas en reste avec le Q5, les A5/A5 Avant, mais aussi les A6/A6 Avant (tous en essence et diesel électrifiés). Et c'est à présent au tour du Q3 de se révéler au grand jour, en s'étant fait quelque peu désirer (on l'attendait plutôt à l'automne dernier). Et ce d'autant plus que, chose rare, il n'a pas bénéficié du traditionnel restylage de mi-carrière! On s'est même étonné de voir arriver, avant le SUV Audi, son inédit cousin espagnol, le Terramar de Cupra, alors que la jeune marque du Groupe Volkswagen est née il y a seulement sept ans... en même temps que la deuxième génération du Q3! Il y avait donc urgence, d'autant plus que ses rivaux historiques occupent le terrain, surtout le BMW X1 "3" sorti en 2022. Quant au Mercedes GLA "2", lancé en 2020, il sera renouvelé l'an prochain. Il fallait donc marquer le coup pour ce troisième modèle et souligner la différence. Et c'est vrai que ce nouvel Audi Q3 change de

look en reprenant quelques éléments de design inaugurés par les récents modèles évoqués plus haut. Ce qui frappe le plus en le découvrant, c'est sa face désormais habillée d'optiques à deux étages. Elles sont très effilées et placées haut pour les feux de jour et les clignotants dynamiques. Les projecteurs principaux sont, eux, de forme carrée et insérés dans les larges éopies qui encadrent la calandre réinterprétée. La physionomie du Q3 s'en trouve réellement changée, avec un style certes plus agressif, mais peut-être moins "Audi". Il en est de même sur la poupe avec un dessin des feux en forme de flèche débordant sur les ailes. C'est assez surprenant même si cela s'inspire de la nouvelle A6. D'ailleurs, comme sur cette dernière, on retrouve le logo éclairé (en option) et le fin bandeau lumineux (intégrant les clignotants à défilement). ➤

En Bref

Lancement: mi-septembre

L x l x h, en m: 4,53 x 1,86 x 1,58

Essence: 150 ch

Diesel: 150 ch

Hybrides rechargeables: 204 et 272 ch

A partir de: 43850 €



PHOTOS: STUDIO GOICO GMBH/AUDI

»» Le gabarit, lui, évolue peu, avec une croissance en longueur de 4 cm pour atteindre 4,53 m (la précédente génération était passée de 4,39 à 4,49 m), largeur et hauteur sont identiques.

Habitacle modernisé

A l'intérieur, les changements sont bien sûr flagrants, et c'est la moindre des choses étant donné qu'en sept ans, le mobilier n'avait pas bougé. L'architecture est donc différente avec une planche de bord horizontale, une dalle incurvée réunissant une instrumentation numérique de 11,9"/30,2 cm (avec un affichage horizontal et plat) et un écran tactile de 12,8"/32,5 cm (avec le système Android Automotive). Le volant est désormais à double méplat et recèle une nouveauté: un module de commande inédit placé derrière (*voir photos ci-contre*), regroupant le sélecteur de vitesses, ainsi que les fonctions d'éclairage et les essuie-glaces. L'ensemble est de belle facture, avec des matériaux agréables au toucher et à l'œil, et des packs de lumières d'ambiance seront disponibles en option. A l'arrière, l'espace aux jambes n'a malheureusement pas progressé, mais la banquette coulissante a été reconduite.

Placée derrière le volant, une inédite barre rectangulaire incurvée présente, à chaque extrémité, un module de commande. A gauche, l'activateur des phares, clignotants et essuie-glace (avec une molette pour la vitesse de ces derniers). A droite, le sélecteur de vitesses. Original esthétiquement et plutôt ergonomique.



Enfin, le coffre perd du volume: il oscille entre 488 et 575 dm³ (banquette avancée) contre 530 à 675 dm³ précédemment.

Toujours fidèle au thermique

Cette troisième génération du Q3 repose (comme le Cupra Terramar) sur la base technique du dernier Volkswagen Tiguan (MQB "Evo"). Il reprend (pour le marché français) une partie de ses motorisations avec, en entrée de gamme, l'essence 1.5 TFSI de 150 ch qui passe

à l'hybridation légère 48 V, ainsi que – à l'encontre de la tendance actuelle – le diesel de 150 ch. Tous deux associés à une boîte automatique à 7 rapports (S tronic). Et à l'image de son cousin de VW, une version TDI quattro de 193 ch devrait arriver par la suite. L'offre sera complétée par un hybride rechargeable "e-hybrid" de 272 ch (contre 245 ch sur le modèle précédent), équipé d'une batterie de plus grande capacité (19,7 kWh nets), autorisant une autonomie en électrique



Comparée à l'ancienne version (qui datait de 2018), l'ambiance dans l'habitacle connaît une petite révolution. La planche de bord, horizontale et épurée, se modernise avec une dalle incurvée à deux écrans (11,9"/30 cm pour les compteurs, 12,8"/32,5 cm pour le multimédia).



L'actuel Q3



B. ASKEP/VIRAGE AGENCY



Le gabarit du nouveau Q3 évolue très peu par rapport au modèle précédent. La hauteur (1,58 m) et la largeur (1,86 m) sont identiques, seule la longueur croît de 4 cm (4,53 m). L'empattement (distance entre les deux essieux), synonyme d'habitabilité est inchangé.



L'espace accordé aux passagers arrière ne progresse pas et sera confortable à deux, la place centrale étant anecdotique. Dotée d'une trappe à skis, elle pourra servir pour le transport d'objets longs et fins. Mais bonne nouvelle, la banquette coulissante qui était apparue sur la deuxième génération du Q3 est toujours de la partie.



Audi annonce un volume de coffre de 488 dm³ qui pourra atteindre 575 dm³, une fois la banquette avancée et les dossier relevés à la verticale. Correct, mais inférieur à celui du précédent Q3 (530 dm³/675 dm³).

jusqu'à 120 km (annoncés) contre 50 km précédemment. Et même si Audi ne l'a pour l'instant pas officiellement évoqué, un second de 204 ch (déjà présent sur le VW et annoncé sur le Cupra) est aussi prévu. Enfin, la déclinaison coupé Sportback à la ligne de toit plongeante et à la silhouette plus dynamique, apparue pour la première fois en 2019, dans la foulée de la deuxième génération du Q3, devrait être dévoilée très prochainement... En revanche, il y a fort peu de chances que

la version RS Q3 voie le jour (du moins chez nous) sous peine d'être torpillée par un malus pharaonique. Le nouveau Q3 sera fabriqué dans les usines de la marque, à Györ en Hongrie (aux côtés de son cousin, le Terramar) et à Ingolstadt en Allemagne. Les premières livraisons débuteront en septembre avec un ticket d'entrée fixé à partir de 43 850 € pour le TFSI 150 ch (à hybridation légère 48 V) et 55 000 € pour la version e-hybrid de 272 ch.



Cette 208 GTI arbore une inédite livrée rouge et des jantes de 18" évoquant celles de la 205 GTI. Elle est chaussée de pneus Michelin Pilot Sport Cup 2.

PHOTOS OFFICIELLES



PHOTOS : PEUGEOT

PEUGEOT DÉVOILE L'E-208 GTI

La GTI branchée

La 208 GTI fait son retour en électrique. Avec 280 ch et un châssis affûté, le plaisir de conduite devrait être au rendez-vous. Mais l'autonomie semble trop juste.

Peugeot fait renaître son label GTI. Une bonne nouvelle qui devrait toutefois laisser certains puristes sur leur faim. Car cette 208 GTI, aussi agressive soit-elle, est 100% électrique, comme on en voit de plus en plus ces derniers temps. Elle partage sa chaîne de traction avec ses cousines italiennes, les Abarth 600e et Alfa Romeo Junior Veloce. Au menu: un moteur de 280 ch, dont le couple généreux (345 Nm) est envoyé aux seules roues avant à l'aide d'un différentiel à glissement limité. Le 0 à 100 km/h est annoncé en 5s7. Un joli "chrono", même si l'ancienne 208 GTI ne

se laisse pas distancer (6s5 selon Peugeot) avec "seulement" 208 ch. En cause la batterie (52 kWh utiles) qui fait grimper le poids à près de 1 600 kg contre 1 455 kg pour l'E-208 normale et 1 160 kg pour la précédente 208 GTI (données constructeur). Pour compenser, la mise au point a été confiée à Peugeot Sport. La caisse a notamment été abaissée de 30 mm, les voies élargies, la direction recalibrée et le freinage renforcé (disques avant de 355 mm, étriers à quatre pistons). Reste des points faibles, communs à bien des sportives électriques: une autonomie trop juste, annoncée à seulement 350 km et un tarif élitiste. ■

L'ancienne 208 GTI



PHOTOS : PEUGEOT

En Bref

Lancement: début 2026

Longueur : 4,06 m environ

Moteur électrique: 280 ch

Tarifs: à partir de 44 000 €*

*Estimation Auto Plus.



Sièges avant plus enveloppants, sellerie spécifique, moquette et ceintures rouges, volant habillé d'Alcantara : l'ambiance intérieure est au sport.

Et aussi...

Erratum

Une erreur s'est glissée dans notre dossier spécial hybrides (Auto Plus n° 1917). Les mesures des deux Audi A3 hybrides rechargeables (204 et 245 ch) sont celles d'anciennes versions. Les nouvelles, associées à des batteries bien plus grosses, peuvent parcourir 95 km en mode électrique en moyenne selon nos mesures (en 204 ch).

La R5 électrique passe sous les 25 000 €



RENAULT

Annoncée de longue date, la R5 "abordable" est enfin disponible en France.

Proposée à 24 990 € (avant déduction du bonus écologique), cette version "Five" est animée par un moteur de 95 ch pour une autonomie de 312 km, grâce à sa batterie de 40 kWh. Par rapport aux finitions supérieures, elle perd les jantes alu, la clim' auto. (désormais manuelle) et la charge rapide (11 kW maxi en courant alternatif), mais conserve les phares à leds, les compteurs numériques (7"/18 cm) et l'écran tactile (10"/25 cm). Le catalogue se limite à deux teintes de carrosserie: noir (série) ou vert (option à 800 €).

TOP 10 DES VENTES

Modèles les plus immatriculés au mois de mai

1	Renault Clio	9 737	+ 23%
2	Peugeot 208	6 061	- 21%
3	Dacia Sandero	5 741	- 1%
4	Peugeot 2008	4 885	- 12%
5	Dacia Duster	3 279	-
6	Peugeot 3008	3 229	-
7	Renault Symbioz	2 855	-
8	Renault Captur	2 827	- 39%
9	Citroën C3	2 585	-
10	Peugeot 308	2 439	- 12%

Les groupes français dominent les débats malgré des ventes en berne: - 10% pour Stellantis, - 7% chez Renault. Vu le marché à - 12%, on s'en contentera.

Avec notre partenaire





ÇA FAIT DU BIEN DE TOURNER LA PAGE

INFORMER. DIVERTIR. APPROFONDIR.

PRIX RELAY-SEPM DES MAGAZINES DE L'ANNÉE 2025

RELAY **sepm**

SYNDICAT
DES ÉDITEURS
DE LA PRESSE
MAGAZINE



Madame
Bovary

Découvrez chez RELAY les **magazines** de l'année.

Tous les modèles testés cette semaine



P. 28, DOSSIER SPÉCIAL 50 NOUVEAUTÉS À L'ESSAI : changement de génération, nouvelle version, évolution du moteur, restylage... Retrouvez les modèles les plus récents, parmi lesquels l'**Alpine A290 GT**, l'**Audi Q5**, la **BMW Série 2 Gran Coupé**, la **BYD Dolphin Surf**, le **Citroën C3 Aircross**, le **Dacia Bigster**, la **Hyundai Insta**, le **Kia EV3**, le **MGS5 EV**, le **Peugeot E-3008 Dual Motor**, la **Renault 4 E-Tech**, le **Skoda Eiroq**, le **Volkswagen Tayron**, etc.

◆ P. 44, ESSAI PANORAMIQUE : la nouvelle **Fiat Grande Panda hybride**.

P. 48, ESSAI LECTEURS : le **Renault Scenic E-Tech**.

P. 50, ON A TOUT ESSAYÉ : le **Land Rover Defender Octa**.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry 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

310 dm³
volume de coffre



Y. LEFEVRE

TOP 20

La BYD Dolphin Surf face à ses rivales

Volume de coffre (en dm³)

1 ^{re}	Volkswagen Polo	388
2 ^e	Seat Ibiza	387
3 ^e	Dacia Sandero ⁽¹⁾	380
4 ^e	Mitsubishi Colt	370
4 ^{e ex ae}	Renault Clio ⁽²⁾	370
6 ^e	Skoda Fabia	358
7 ^e	Audi A1 Sportback	352
8 ^e	Lancia Ypsilon Ibrida	345
8 ^{e ex ae}	Opel Corsa ⁽³⁾	345
8 ^{e ex ae}	Peugeot 208 ⁽⁴⁾	345
11 ^e	BYD Dolphin Surf	310
11 ^{e ex ae}	Citroën C3/ë-C3	310
11 ^{e ex ae}	Fiat Grande Panda Electrique	310
11 ^{e ex ae}	Renault 5 E-Tech	310
15 ^e	MG3	306
16 ^e	Alpine A290	300
17 ^e	Honda Jazz	298
18 ^e	Mazda 2 Hybrid	295
18 ^{e ex ae}	Suzuki Swift	295
18 ^{e ex ae}	Toyota Yaris	295



◆ Avec un coffre de 388 dm³, la Volkswagen Polo se hisse juste devant sa cousine la Seat Ibiza (387 dm³ !) au sommet de la hiérarchie des citadines.

1. Stepway: 356 dm³. 2. Blue dCi: 340 dm³; Eco-G: 323 dm³; E-Tech hybride: 293 dm³. 3. Corsa E: 305 dm³. 4. E-208: 310 dm³.

50 nouveau à l'essai

NOS TESTS DE L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE



En ce milieu d'année, l'abondance de nouveautés nous donne l'occasion de faire le point sur les derniers modèles sortis et testés par nos experts. Au passage, on remarquera que le "tout électrique" n'a pas (encore) gagné la partie, les chiffres de ventes incitant même les constructeurs à moins de précipitation vers cette transition. Certains modèles, initialement censés n'être proposés qu'en 100 % électrique, reçoivent ainsi le renfort de versions thermiques, comme la Fiat Grande Panda Hybrid (*voir p. 44*).



LES MESURES EXCLUSIVES DU LABO AUTO PLUS

Les valeurs de consommation et d'autonomie indiquées dans ce dossier sont celles mesurées sur notre base d'essais de Montlhéry à l'aide d'un débitmètre relié au circuit d'alimentation en carburant du moteur.

- Pour chaque auto, notre technicien effectue, à plusieurs reprises, chacun des trois cycles (ville, route et autoroute) représentatifs des conditions de conduite réelles.
- Ce même protocole est appliqué aux hybrides.
- Enfin, les véhicules 100 % électriques sont soumis aux mêmes cycles de tests, pour mesurer leur autonomie en conditions réelles.



LA PLUS RÉCENTE

utés



Y. LEFEBVRE



A. SAUNIER



A. CORTESI



Y. LEFEBVRE



A. CORTESI

Alpine A290

GT - 52 kWh - 180 ch - 315 km - 38 700 € / 35 700 €*



N. SOLER

Nouvelle version

Un châssis aux petits oignons et plus d'autonomie

La marque de Dieppe propose désormais une version plus abordable de sa très désirée A290. En GT, la petite Alpine émerge à 35 700 €*. Forte de 180 ch (40 ch de moins que la GT Performance), elle conserve néanmoins la batterie de 52 kWh utiles. Sur la route, les performances sont un peu justes pour une sportive, notamment en ce qui concerne les reprises (1 000 m D. A. en 30s1). Et si vous êtes amateur de circuit, sachez que la vitesse maximale est limitée à 157 km/h! Cela dit, le comportement

dynamique se révèle particulièrement plaisant: le châssis, très efficace, et le train arrière mobile renforcent les sensations de conduite. Autre point fort: l'autonomie, qui dépasse les 300 km (315 km mesurés), soit 50 km de plus que la version de 220 ch. **D. B.**

LES PLUS

Châssis plaisant
Autonomie correcte

LES MOINS

Performances
Vitesse maxi limitée

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Abarth 600e

Turismo - 51 kWh - 240 ch - 317 km⁽¹⁾
44 900 € / 37 900 €*



Y. LEFEBVRE

Nouveau modèle

Les doigts dans la prise

Passé entre les mains d'Abarth, le petit SUV voit sa puissance grimper de 156 à 240 ch! Voire 280 ch (pack Scorpionissima à 4000 €), qui lui vaut le record d'accélération pour une Abarth de route (0 à 100 km/h en 5s85). Point d'échappement pétaradant toutefois, le mini SUV étant 100% électrique. Et donc lourd (1 640 kg), malgré une batterie relativement modeste, qui bride vite l'élan du pilote en herbe. Reste un look démonstratif, un châssis affûté et un tarif à l'ambition déjà rabattue par des remises... **A. A.**

LES PLUS

Accélérations
Agilité du châssis

LES MOINS

Poids élevé
Autonomie limitée

Le verdict **Auto Plus**

Correct

Alfa Romeo Junior

1.2 Ibrida Q4 - 145 ch - 5,3 l/100 km⁽¹⁾
37 000 € / 36 500 €*



F. GROUT

Nouvelle version

Un moteur de plus...

Le Junior Ibrida Alfa Romeo de 145 ch (mécanique Stellantis associant un moteur 1.2 turbo de 136 ch et un bloc électrique de 28 ch intégré à la boîte auto.) propose cette version Q4: elle reçoit un autre électromoteur de 28 ch sur l'essieu arrière, qui lui permet d'évoluer en "4x4" jusqu'à 30 km/h. Surcoût: 2 500 €. En échange, la prise de poids est limitée, l'appétit mesuré et le malus (190 €) indolore. Surtout, cette version hérite d'un train arrière multibras qui profite au dynamisme. **M. P.**

LES PLUS

Motricité renforcée
Dynamisme accru

LES MOINS

4x4 limité (30 km/h)
Surcoût important

Le verdict **Auto Plus**

Correct

Aston Martin VanquishV12 5.2 - 835 ch - 13,7 l/100 km⁽¹⁾

389 244 € / 459 244 €*



Nouveau modèle

Sa majesté V12

A l'heure où toutes les supercars se convertissent à l'hybride, la troisième génération de Vanquish reste fidèle à un V12 100 % thermique (boosté par deux turbos). A la clé, un super malus bien entendu, mais aussi des sensations sonores (quelle musique!) et physiques (3s3 pour passer de 0 à 100 km/h, 345 km/h en pointe...) hors du commun, même si la boîte auto. à huit rapports lisse le tempérament mécanique, tandis que le poids (1,9 tonne) se ressent dans la vivacité du comportement. **A. A.**

LES PLUSV12 exceptionnel
Performances**LES MOINS**Réactivité de la boîte
Poids élevéLe verdict **Auto Plus**

Une référence! ■

Audi A3 Sportback40 TFSI e S line - 204 ch - 95 km⁽²⁾6,8 l/100 km⁽³⁾ - 51 850 € / 51 850 €*

Nouvelle version

Audi Q5

2.0 TDI Hybride quattro S line - 204 ch - 6,9 l/100 km - 69 870 € / 79 700 €*



Nouveau modèle

Reconstruction en cours

A près quelques années à vivre sur ses acquis, Audi modernise enfin largement sa gamme, ce qui inclut le Q5. Ce SUV familial pesant lourd dans les ventes mondiales du constructeur, Audi a prudemment préféré la continuité à la rupture: le nouveau Q5 reste thermique, avec de l'essence et même du diesel. L'hybridation légère de ce dernier ne lui évite pas les foudres du malus (CO₂ + poids). Et le tarif est déjà costaud... Le Q5 propose cependant un habitacle soigné et très technologique, même s'il n'est

pas des plus spacieux. Et ce TDI hybride se montre très discret, performant et relativement sobre (sans battre de records). Dommage que le châssis soit un peu trop placide. Pour ne rien arranger, la politique d'options est particulièrement agressive. **C. R.-R.**

LES PLUS

Confort, qualité de finition, silence

LES MOINS

Châssis peu agile, tarif, options

Le verdict **Auto Plus**

Correct ■

Audi A5 Avant

2.0 TDI Hybride S line - 204 ch - 6,1 l/100 km

64 270 € / 62 000 €*



Nouveau modèle

N. SOLER

Nouveau modèle

Y. LEFEBVRE

Air connu

Audi reste fidèle aux breaks, comme l'illustre l'inédite A5 Avant. Un modèle qui brille davantage par son élégance que par sa capacité de chargement (490 dm³), très moyenne au vu du gabarit. L'A5 adopte ici un diesel hybride 48 V plutôt sobre et raisonnablement performant, tandis que le châssis offre un dynamisme appréciable, même si un confort de suspension plus feutré serait bienvenu. Enfin, les tarifs paraissent d'autant plus élevés que bien des équipements restent en option... **V. D.**

LES PLUSPrésentation
Consommation**LES MOINS**Confort ferme
Prix/équipement**Machine arrière**

La nouvelle A6 devait être exclusivement électrique, mais finalement la revoici aussi en version diesel! Un "mazout" hybride 48 V tout de même, qui, à défaut d'affoler les chronos, se montre plutôt sobre. Mais vu les qualités de confort et d'agilité du châssis, on espérait mieux. Côté habitabilité, on est confortablement assis à l'arrière. Toutefois le coffre, décevant pour la catégorie (466 dm³ annoncés), incite à voyager léger. Enfin, on note une régression côté qualité des matériaux. Tout l'inverse des tarifs. **V. D.**

LES PLUSConfort/châssis
Insonorisation**LES MOINS**Tarif et malus
Détails de finitionLe verdict **Auto Plus**

Correct ■

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant ■

1. Donnée constructeur. 2. Autonomie électrique moyenne. 3. Consommation batterie vide.

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

Audi A6 e-tron Avant

Quattro S line - 100 kWh - 428 ch - 495 km
92 710 € / 89 000 €*



Nouveau modèle

Ça déménage !

Plus de 400 ch, un 1 000 m départ arrêté effectué en 24s2 et un coffre de 510 dm³: l'Audi A6 e-tron Avant est un break qui déménage dans tous les sens du terme! Son énorme batterie de 95 kWh utiles lui permet de flirter avec les 500 km d'autonomie réelle. Fini l'angoisse de la panne! Sans compter que, grâce à sa technologie 800 V, cette A6 ne demande que 21 mn pour se recharger de 10 à 80 %. Le tout avec un confort remarquable, même si certains détails de finition feront tiquer, et le prix, tousser. **V. D.**

LES PLUS
Autonomie/perfs
Recharge rapide

LES MOINS
Tarif coquet
Qualité plastiques

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Bentley Continental GT

Speed Hybrid First Edition - 782 ch - 85 km⁽¹⁾
10,3 l/100 km⁽²⁾ - 295 660 € / 308 460 €*



Nouveau modèle

Quadrature du cercle

Le coupé Bentley se convertit à l'hybride rechargeable pour cette quatrième génération. A défaut d'échapper au malus (au poids!), cela lui permet d'afficher deux visages opposés: côté pile, celui d'un coupé luxueux pouvant rouler une soixantaine de kilomètres (dans la vraie vie) dans le plus parfait silence; côté face, celui d'une GT tonitruante aux chronos ahurissants! Bardé de technologie, le châssis parvient à concilier confort et efficacité. Mais les places arrière comme le coffre manquent de générosité. **V. D.**

LES PLUS
Perfs/châssis
Confort

LES MOINS
Places AR/coffre
Prix et malus

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

BMW X3

30e xDrive M Sport - 299 ch - 85 km⁽³⁾
8,1 l/100 km⁽⁴⁾ - 76 400 € / 78 400 €*



Nouveau modèle

Révolution de palais

Ce nouveau X3 brise le moule, avec un look un brin tapageur et un intérieur qui donne la part belle à des interfaces inédites, ni très lisibles ni très simples, implantées sur une planche de bord habillée de tissu. On note au passage du relâchement côté finition... On se console avec les qualités routières, toujours très BMW. Capable d'effectuer 85 km en électrique, cette version reste plutôt sobre ensuite en mode hybride. Mais les batteries empiètent sur le volume de coffre (480 dm³). **V. D.**

LES PLUS
Perfs/autonomie
Comportement

LES MOINS
Coffre décevant
Finition en retrait

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

BMW Série 2 Gran Coupé

220 M Sport - 170 ch - 6,2 l/100 km - 47 000 € / 44 900 €*



Nouveau modèle

Lookée, mais peu pratique

Développée sur la même plate-forme que la Série 1, la Série 2 Gran Coupé impose un surcoût non négligeable de 3 500 € à version équivalente. Ce modèle se distingue par sa silhouette élégante, inspirée des coupés, avec une carrosserie allongée de 18,5 cm et des portières à vitrage sans encadrement. Un allongement qui, hélas, ne bénéficie guère aux passagers, qui doivent en plus se pencher pour accéder à bord. Le coffre perd quant à lui 70 dm³. Bon point cependant pour la belle sobriété de cette

version essence 220 de 170 ch (6,2 l/100 km). Par ailleurs, le trois cylindres turbo et la boîte auto. apportent une séduisante douceur d'utilisation au quotidien. A défaut de sensations de conduite exaltantes, cette BMW séduit par son confort et sa bonne tenue de route. **D. B.**

LES PLUS
Moteur/boîte
Conso maîtrisée

LES MOINS
Accès places AR
Volume de coffre

Le verdict **Auto Plus**

Correct

LES DONNÉES

NOS MESURES

Vitesse maxi	230 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	29s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s2
Conso Route/Autoroute/Ville	5,9/5,8/7 l/100 km
Coffre	420 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Alterno-démarreur 48 V
Cylindrée	1 499 cm ³
Couple maxi	280 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	120 g/km / + 210 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 7 rapports
Dim. LxLxh, en m	4,55 x 1,80 x 1,45
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

LA BMW SÉRIE 2 GRAN COUPÉ À LA LOUPE

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

1. Autonomie électrique moyenne, donnée constructeur. 2. Conso batterie vide, donnée constructeur. 3. Autonomie électrique moyenne. 4. Conso batterie vide.

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

BYD Dolphin Surf



Comfort – 43,2 kWh – 156 ch

25 990 € / 25 990 €*



LA CITADINE ÉLECTRIQUE CHINOISE À L'ESSAI

Dans la cour des petites !

En dégainant sa Dolphin Surf, le chinois BYD entre dans la danse des petites électriques à prix serré. Equipement inédit sur le créneau et présentation soignée à l'appui, l'opération séduction démarre fort...

Star mondiale de la production de batteries et champion des ventes en Chine, BYD peine à décoller en Europe. La Dolphin Surf fait donc office de va-tout... Lancée en Chine en 2023 sous le nom de Seagull, la nouvelle venue peut dérouter par son style et ses proportions (elle est haute et étroite), mais le contenu technologique étonne pour une urbaine

de cette catégorie. Justement, l'ambitieuse starlette chinoise en fait-elle trop ? Le karaoké embarqué (à l'arrêt, évidemment, si le conducteur veut participer) et l'écran pivotant donnent le ton : le parti pris un rien gadget est assumé. Au moins, cela fait sourire. On ne se plaindra pas non plus des efforts consentis dans l'habitacle, tant côté assemblages que matériaux. C'est du sérieux. Les

rivales européennes désignées, au premier rang desquelles la Citroën ë-C3, n'offrent pas le même standing. Même la sellerie en similicuir, de série, est de fort belle facture. L'écran central (10,1"/25,7 cm), aux graphismes soignés, affiche une cascade de fonctions (on s'y perd un peu...), dont une caméra 360° de série en finition haute Comfort. Voilà pour les premières impressions, en espérant qu'il ne s'agisse pas d'un simple effet d'esbroufe. Car quelques lacunes font tiquer : même avec des efforts de réglages, on reste haut perché derrière le volant, et les premiers tours de roue sous la pluie incitent à chercher un essuie-glace arrière... inexistant.

et maltraiter le train avant, dépassé par le couple (pourtant pas débordant) pour peu que l'on accélère sans avoir les roues parfaitement droites ! Dommage, car le châssis ménage un bon confort, tout en restant correctement maintenu dans les virages. Et pour une fois, le freinage est assez facile à doser. Pas si courant sur une électrique ! Visiblement, BYD a veillé à se conformer aux goûts européens. Tout n'est pas parfait, à commencer par les aides à la conduite (trop zélées). Le maintien de voie aux interventions brusques ou l'alerte d'attention envahissante agacent. Ensuite, en donnant un peu de rythme sur route sinuuse, les réactions brouillonnes et le manque de mordant de la direction rappellent que la Dolphin Surf n'aime pas être bousculée. Ni l'autoroute : sa batterie de 40 kWh utiles (la plus grosse proposée) offre un rayon d'action limité sur voie rapide (200 km au mieux). Les

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : tarifs serrés pour la Dolphin Surf, malgré les taxes douanières : 19990 € en version d'appel. Fabriquée en Chine, elle est privée de bonus.

L'entretien : visite préconisée tous les 2 ans ou tous les 30 000 km.

L'équipement : déjà riche en version de base Active (caméra de recul, GPS intégré...), la dotation devient pléthorique sur les finitions supérieures Boost et Comfort. Mais des absences surprennent au vu du reste de l'équipement : la clim' n'est pas automatique, par exemple.

1. Entrée de gamme Active : 88 ch/30 kWh, milieu de gamme Boost : 88 ch/43,2 kWh, haut de gamme Comfort : 156 ch/43,2 kWh.

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

NOS MESURES

Vitesse maxi	154 km/h
Accélération 1000 m D. A.	31s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s
Autonomie moyenne	275 km
Route/Autoroute/Ville	310/200/315 km
Temps de charge Prise rapide ⁽¹⁾	30 mn
Prise domestique/Wallbox (7,4 kW)	29 h/7 h
Poids	1400 kg
Diamètre de braquage	10,1 m
Freinage 130 à 0 km/h	70 m

1. De 10 à 80 % de capacité, à 85 kW maxi.

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques	Synchrones à aimants permanents
Batterie lithium-ion LFP	40 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	4 CV
Puissance maxi	156 ch
Couple maxi	220 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	185/55 R16
Dim. L x l x h, en m	3,99 x 1,72 x 1,59
Durée de garantie	6 ans ou 150 000 km ⁽²⁾

2. Batterie: 8 ans ou 200 000 km

LA DOLPHIN SURF À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La BYD Dolphin Surf Comfort (25 990 €*, 156 ch) est évaluée dans la catégorie des citadines électriques avec batterie d'environ 40 kWh, qui comprend notamment: **Citroën ë-C3 Max 42 kWh (23 800 €*, 113 ch), Fiat Grande Panda Red 42 kWh (19 900 €*, 113 ch), Hyundai Ister Intuitive 42 kWh (24 800 €*, 97 ch), Peugeot E-208 GT 46 kWh (20 500 €*, 136 ch), Renault 5 E-Tech Five 40 kWh (21 990 €*, 95 ch), etc.**

Comportement routier

Equipements de sécurité

Agrément/performances

Confort/insonorisation

Equipements de confort/garantie

Habitabilité/coffre

Aspects pratiques

Présentation/finition

Autonomie

Prix



Finition soignée, rangements nombreux (mais petits) et ergonomie perfectible. Sur l'écran, il faut fouiller pour désactiver les assistances parfois horripilantes.



Pour la tête comme pour les jambes, l'espace est très correct pour deux adultes. Pas trois: étroite, la Dolphin Surf n'est homologuée qu'en 4 places. La banquette, légèrement inclinée, est confortable.



Volume: 310 dm³

Peu profond, le coffre offre toutefois un vaste double fond. La modularité, basique, se limite au dossier 50/50.



La Dolphin Surf se la joue modeste sur bornes rapides: elle plafonne à 85 kW (100 kW pour la plupart de ses rivales).

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • Aide active au maintien dans la voie • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif.

Agrement: • Aide au stationnement AR + caméra 360° • Chargeur smartphone à induction • Clé mains libres • Clim' manuelle • Ecran tactile 10,1" rotatif + GPS • Jantes alliage 16" • Mirror Screen • Sellerie simili cuir • Siège conducteur électr. • Sièges AV chauffants, etc.

En option Agrément: • Peinture métallisée (650 €)



La Dolphin Surf, malgré sa puissance généreuse, préfère être menée en douceur. Rassurant, son comportement devient plus pataud à rythme un tant soit peu soutenu. Les pneus Hankook à faible résistance font vite entendre leurs limites.

310 km d'autonomie promis, comme souvent théoriques, ne se vérifient que dans son environnement de prédilection: la ville et ses alentours. Dès lors, la version d'accès (88 ch, batterie de 30 kWh) pourrait s'impo-

ser comme un choix plus pertinent dans un cadre strictement citadin. Plus abordable aussi, à 19 990 € contre 25 990 € pour le haut de gamme de notre essai, quand une ë-C3 haut de gamme revient à 23 800 €.

A. A.

LES PLUS

Equipement riche, agrément conduite (en usage périurbain)

Le verdict **Auto Plus**

LES MOINS

Motricité du train avant/direction
Une chinoise pas si "cadeau"...

Correct

Citroën ë-C3 AircrossMax - 42 kWh - 113 ch - 225 km
31 600 € / 28 600 €*

Nouveau modèle

Citroën C41.2 Hybride - Max - 145 ch - 5,7 l/100/km
33 800 € / 31 200 €*

Modèle restylé

Dacia Bigster1.2 mild hybrid 4x4 Extreme - 130 ch
7,1 l/100 km - 31 100 € / 32 272 €*

Nouveau modèle

Pour familles sédentaires

Allons droit au but: avec sa petite batterie de 42 kWh, l'ë-C3 Aircross manque de polyvalence. Pourtant dimensionné pour migrer en famille (4,40 m de long, places arrière spacieuses, coffre de 460 dm³), ce SUV ne parcourt que 225 km en moyenne et 180 km sur autoroute (où beaucoup de bruits se font entendre). Pour les vacances, visez plutôt le thermique! Pour les trajets du quotidien en famille en revanche, il fait le job confortablement et avec une appréciable dotation en finition Max, à prix d'amis. **T. R.**

LES PLUS
Conduite douce
Eligible au bonus

LES MOINS
Autonomie limitée
Bruit d'air

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Lifting avantageux

Fade à son lancement, la C4 gagne en personnalité en adoptant désormais la nouvelle identité visuelle de Citroën. A bord, en revanche, seule l'instrumentation numérique du haut de gamme Max, ainsi que quelques habillages inédits marquent une évolution. La qualité des matériaux demeure hélas très moyenne, comme l'habitabilité à l'arrière... Cette berline offre surtout un intérêt pour son confort de haut vol, la sobriété de son plaisant bloc hybride de 145 ch et ses tarifs plutôt attractifs. **T. R.**

LES PLUS
Niveau de confort
Consommation

LES MOINS
Plastiques "toc"
Pas très agile

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

4x4, mais pas tout-terrain

Le Bigster propose, moyennant un supplément de 3 500 € (malus compris), une option quatre roues motrices sur son 1.2 turbo. Un bloc un peu creux, couplé à une boîte de vitesses pas très plaisante à manier. Heureusement, l'ensemble reste sobre, et le surcroît de motricité apporté par la transmission se révèle appréciable. Cependant, le Bigster 4x4 montre vite ses limites en hors-piste: le manque de couple à bas régime et les porte-à-faux importants réduisent ses capacités d'évolution. **V. D.**

LES PLUS
Motricité
Sobriété préservée

LES MOINS
Agrément
Aptitudes en TT

Le verdict **Auto Plus**

Correct

Citroën C3 Aircross

1.2 Turbo Plus - 100 ch - 6,4 l/100 km - 21 800 € / 22 874 €*



Nouveau modèle

A l'attaque du Duster

Avec sa petite sœur la C3, le C3 Aircross est la figure de proue de la nouvelle stratégie de Citroën qui, une fois n'est pas coutume, consiste à descendre en gamme. Dont acte: ce SUV citadin, grand et logeable pour sa catégorie, s'affiche au tarif du Dacia Duster équivalent! Une sacrée référence. D'autant plus qu'en rognant sur les prix, le C3 Aircross n'a pas perdu son penchant pour le confort. Assises moelleuses, suspensions prévenantes, on y est bien... Dommage que cette douce quiétude soit

troublée par des bruits d'air trop présents. Le bloc essence de 100 ch suffit, si le SUV n'est pas plein à craquer, et son agrément est très correct. La direction trop légère et le roulis trop marqué gâchent un peu la conduite. Mais pour le prix, belle réussite! **C. R.-R.**

LES PLUS
Tarif serré, confort,
habitabilité

LES MOINS
Bruit d'air, peu
plaisant au volant

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

LES DONNÉES**NOS MESURES**

Vitesse maxi	167 km/h
Accélération 1000 m D. A.	33s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	10s/12s2/15s8
Conso Route/Autoroute/Ville	6,2/6,5/6,5 l/km
Coffre	460 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Non
Cylindrée	1 199 cm ³
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	136 g/km / + 1 074 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Manuelle à 6 vitesses
Dim. LxLxh, en m	4,40 x 1,80 x 1,66
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

LE CITROËN C3 AIRCROSS À LA LOUPE

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

Dacia Bigster

1.8 hybrid Journey - 155 ch - 5,8 l/100 km
31 700 € / 31 700 €*



Nouveau modèle

Un hybride plus abouti

Le Bigster inaugure une évolution de la mécanique hybride du groupe Renault (moteur thermique plus puissant, batterie plus grande). La boîte auto. à crabots à 4 rapports, peu réactive, ne change pas, mais l'agrément progresse grâce au plus "gros" moteur. En bonus, le Bigster hybride 155 se montre plus sobre que son petit frère le Duster hybride 140 ! Il affiche par ailleurs une habitabilité généreuse et une bonne tenue de route. En revanche, insonorisation et finition sont un peu légères à ce niveau de prix. **V. D.**

LES PLUS

Sobriété au top
Habitabilité/coffre

LES MOINS

Boîte encore lente
Insonor./finition

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Fiat Grande Panda

La Prima - 42 kWh - 113 ch - 245 km
27 900 € / 22 700 €*



Nouveau modèle

Un petit animal bien né...

Charmante, colorée et spacieuse malgré ses modestes dimensions (bonne habitabilité arrière, coffre de 310 dm³), la Grande Panda électrique propose une autonomie correcte de 245 km en moyenne et 280 km en ville. Les suspensions sont un peu moins douces que celles de sa cousine française (Citroën ë-C3) mais, en retour, on bénéficie d'un comportement plus alerte. Bon freinage, par ailleurs, mais aussi des perfs mollassonnes. On se console avec l'excellent rapport prix/équipement ! **T. R.**

LES PLUS

Présentation sympa
Douceur de conduite

LES MOINS

Finition perfectible
Relances timides

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Dacia Bigster

1.2 mild hybrid Extreme - 140 ch - 6,3 l/100 km - 28 300 € / 28 580 €*



Nouveau modèle

Dacia voit grand

Dacia monte en gamme ! Avec le Bigster, version agrandie du Duster, le constructeur roumain s'en prend désormais au très compétitif segment des SUV compacts. L'ambition est toujours la même : des tarifs très serrés sans rogner sur l'essentiel. Le fait est qu'à moins de 30 000 € pour cette version forte de 140 ch, le Bigster n'a pas beaucoup de concurrents. Certes, à ce prix, il ne faut pas attendre un niveau de finition façon Versailles : les plastiques durs sont légion, plus même que dans une Sandero. Autre grief : la position de conduite, qui peut être inconfortable à cause de l'assise courte du siège. Enfin, les bruits d'air sont marqués sur voie rapide. Mais pour le reste, ce Bigster remplit son contrat avec brio. Il est particulièrement logeable aux places arrière, et propose le coffre le plus volumineux de sa catégorie. Rien que ça ! Son châssis reste par ailleurs plutôt plaisant à mener, grâce à une direction précise et à un amortissement bien dosé. Et ce moteur micro-hybridé de 140 ch, associé à une boîte manuelle, se montre parfaitement adapté à ce grand SUV. Surtout, sa frugalité est remarquable et ne fait que renforcer son attrait budgétaire. Une version acceptant le GPL, disponible au même tarif, s'apprête à arriver en concession, et devrait mettre tout le monde d'accord. Côté équipement, la version Extreme fait le plein : GPS connecté, jantes alliage 18", caméra de recul, clé mains libres, système audio Arkamys, clim' auto. bizona et même... toit ouvrant. On peut aussi bénéficier, en option, de sièges chauffants ou d'un hayon motorisé !

C. R.-R.

LES PLUS

Tarif, moteur sobre, places AR, coffre

LES MOINS

Bruits d'air, confort d'assise, finition

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant



La planche de bord est très proche de celle du Duster, moderne. Mais les matériaux sont rustiques.

LES DONNÉES

NOS MESURES



Vitesse maxi	177 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	6s8/10s2/15s2
Conso Route/Autoroute/Ville	6/6,4/6,6 l/km
Coffre	700 dm ³
LA TECHNIQUE	
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Alterno-démarreur 48 V
Cylindrée	1 199 cm ³
Couple maxi	230 Nm à 2 100 tr/mn
CO ₂ /Malus	124 g/km/+ 280 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Dim. LxLxh, en m	4,57 x 1,82 x 1,71
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

LE DACIA BIGSTER À LA LOUPE

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

Ford PumaGen-E Premium - 43,6 kWh - 168 ch - 364 km
36 490 € / 32 200 €*

Nouvelle version

Hyundai Ioniq 9Calligraphy - 110,3 kWh - 435 ch -
Environ 600 km⁽²⁾ - 90 000 €⁽³⁾

Nouveau modèle

Hyundai StariaHybrid Executive - 225 ch - 8,4 l/100 km
61 500 € / 84 700 €*

Nouveau modèle

Des watts à la patte

A lors qu'il aurait pu gentiment attendre la retraite, vu son âge (bientôt 6 ans), le Puma a subi une profonde refonte et s'est converti à l'électrique. Nouveau rival des Fiat 600e et Peugeot E-2008, il se contente hélas d'une modeste batterie de 43,6 kWh: durant nos premiers tests, l'autonomie plafonnait à 280 km (364 km selon Ford). Soit près de 40 km de moins que les SUV de Stellantis. Sa conduite est en revanche assez réjouissante (agilité, vivacité, confort) et son rapport prix/équipement, plutôt compétitif. **T. R.**

LES PLUSAgrément/confort
Charge rapide⁽¹⁾**LES MOINS**Direction lourde
Qualité de finitionLe verdict **Auto Plus**

Intéressant

Le géant silencieux

Cet énorme SUV électrique coréen de 5,06 m de long s'apprécie surtout à l'intérieur: technologie, rangements et vaste espace sur trois rangées. De série en 7 places, la finition Calligraphy propose une option 6 places avec deux sièges de deuxième rang dignes d'une classe business. Par ailleurs, le champ d'action réel (autour de 400 km, ce qui est déjà bien!) et ses recharges rapides de 24 mn (de 10 à 80 % d'autonomie) incitent à l'évasion à bord de ce géant tonique et confortable, mais hélas bien trop cher... **J. W.**

LES PLUSVie à bord
Contenu techno**LES MOINS**Tarif élitiste
Place centrale ARLe verdict **Auto Plus**

Intéressant

La preuve par neuf

Avec 5,26 m, 9 places et un immense coffre (933 dm³), le Staria s'apparente à un minibus. Trois personnes peuvent s'installer à l'avant (étriquée, l'assise entre le conducteur et le passager ne convient qu'à un enfant), tandis que les deuxième et troisième rangs sont très accueillants et faciles d'accès (portes latérales coulissantes). Disponible avec un bloc essence performant (mais à l'appétit solide malgré son hybridation), le Staria est onéreux à l'usage et hors de prix à l'achat (malus CO₂ + poids dissuasifs). **C. T.**

LES PLUSHabitabilité
Aspects pratiques**LES MOINS**Malus très élevés
ManiabilitéLe verdict **Auto Plus**

Correct

Hyundai Inster

Intuitive 5 pl. - 49 kWh - 115 ch - 310 km - 28 250 € / 24 700 €*



Nouveau modèle

Proposition séduisante

Nouvelle offre 100 % électrique dans la catégorie des citadines, l'Inster se démarque par son look sympa et sa dotation généreuse (régulateur adaptatif, clé mains libres...). Sur la route, la petite Hyundai se révèle plutôt plaisante, avec un châssis agile, des palettes au volant pour ajuster la régénération et un mode One Pedal très agréable en ville. De quoi offrir une conduite zen, d'autant qu'elle affiche par ailleurs une autonomie flatteuse pour la catégorie, avec 310 km en moyenne. L'Inster

séduit également par son habitacle avenant, bien présenté et plutôt spacieux, sauf en largeur: les passagers devront jouer des coudes. Les suspensions sont plutôt prévenantes, mais les bruits aérodynamiques se font trop présents sur autoroute. **V. D.**

LES PLUSEquipement
Autonomie**LES MOINS**Habitacle étroit
Bruit d'airLe verdict **Auto Plus**

Intéressant

Jeep Avenger4xe Overland - 145 ch - 5,4 l/100 km⁽²⁾
34 750 € / 33 600 €*

Nouvelle version

Au-delà du bitume

Difficile d'imaginer une Jeep sans version 4x4. Pour y parvenir, l'Avenger échange sa mécanique hybride 110 contre une de 145 ch, et ajoute un électromoteur de 28 ch pour motoriser l'essieu arrière. Surcoût: 4 000 € tout de même. Plus légère qu'une "vraie" transmission intégrale, cette solution a aussi l'avantage de la légèreté et de la sobriété, même si elle fait de ce petit SUV davantage un tout-chemin qu'un tout-terrain. Il reçoit par ailleurs un train arrière multibras, qui profite à la tenue de route. **D. L.**

LES PLUSPolyvalence accrue
Poids/sobriété**LES MOINS**Surcoût par rapport
à l'hybride de 110 chLe verdict **Auto Plus**

Intéressant

Kia EV3

Autonomie Standard - 58,3 kWh - 204 ch - 340 km - 35 990 € / 35 990 €*



Nouveau modèle

LES DONNÉES

NOS MESURES



Vitesse maxi	171 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	29s6
Reprise 80 à 120 km/h en Drive	4s8
Autonomie Route/Autoroute/Ville	370/270/380 km
Coffres AR/AV	465/19 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	204 ch
Couple maxi	283 Nm
Batterie lithium-ion	58,3 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Bonus	0 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues AV
Dim. LxLxh, en m	4,30 x 1,85 x 1,57
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km

LE KIA EV3 À LA LOUPE

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

Sous ses airs futuristes...

L'EV3 rivalise avec le Peugeot E-2008, entre autres. Il affiche le même gabarit (4,30 m) que le français et le surclasse en performances grâce à son puissant moteur (204 ch). En entrée de gamme, sa batterie de 58,3 kWh lui permet de parcourir 340 km en moyenne, et la charge rapide (100 kW maxi) prend une demi-heure (de 10 à 80%). Correct. Vif à l'accélération, l'EV3 est plaisant à mener grâce aussi au bon maintien de caisse, au prix d'un amortissement trop ferme. Aux places arrière, les cotes sont

généreuses, même pour les grands. Idem pour le coffre (465 dm³), complété par un petit bac à l'avant pour les câbles de recharge. Correctement placé en prix (mais ni bonus, ni remise), richement équipé et bien présenté, il déçoit par l'abondance de plastiques durs. **C. T.**

LES PLUS

Habitabilité/coffre
Agrément

Le verdict **Auto Plus**

LES MOINS

Suspensions fermes
Finition

Intéressant **Vert**

Lamborghini Urus

4.0 V8 SE Hybride - 800 ch - 60 km⁽¹⁾
12 9 l/100 km⁽²⁾ - 263 697 € / 277 877 €*



Nouveau moteur

Le taureau charge !

L'Urus adopte l'hybridation rechargeable. Lors de notre essai, nous avons ainsi pu rouler 50 km en 100 % électrique. Exempté de malus CO₂, mais pénalisé par 14 180 € de malus au poids, ce grand SUV atteint des tarifs vertigineux avec les options (certaines étant incontournables). Au volant, frissons garantis. En mode Corsa, les 800 ch permettent d'abattre le 0 à 100 km/h en 3s4 ! Impressionnant vu la masse de cet Urus (2 505 kg), qui ne l'empêche pas de se montrer précis, agile et même efficace. **C. T.**

Lynk & Co 02

More - 66 kWh - 272 ch - 385 km
39 995 € / 39 995 €*



Nouveau modèle

Racines européennes

Peu connue, la start-up chinoise Lynk & Co pourrait bien gagner en notoriété avec ce SUV compact électrique de 4,46 m. Car le 02 ne mise pas uniquement sur son look original: son châssis comme l'électromoteur de 272 ch, placé entre les roues arrière, sont partagés avec les Volvo EX30 et Smart #1. De quoi rassurer la clientèle, sachant qu'en plus d'un rapport prix/équipement très agressif, on dispose d'un modèle performant et au comportement agile. Seule faille: son autonomie de 315 km sur autoroute. **T. R.**

LES PLUS

Prix/prestations
Dynamisme

Le verdict **Auto Plus**

LES MOINS

Un poil ferme
Autonomie juste

Intéressant **Vert**

Lynk & Co 08

More - 345 ch - 200 km⁽¹⁾ - 0,9 l/100 km⁽²⁾
57 995 € / 61 755 €*



Nouveau modèle

Rallonge kilométrique

Ce SUV familial chinois long de 4,82 m revendique de pouvoir parcourir 200 km sans brûler une goutte de sans-plomb. Un record parmi les hybrides rechargeables, grâce à son imposante batterie de 39,6 kWh, également capable d'accepter une charge rapide. Son implantation empiète hélas sur le coffre (540 dm³), modeste pour la taille. Mais les passagers arrière sont bien traités. Plutôt discret, le bloc 1.5 (quatre cylindres) manque de réactivité au réveil, mais les performances sont suffisantes et le comportement, sûr. **J. W.**

LES PLUS

Autonomie électr.
Technologie

Le verdict **Auto Plus**

LES MOINS

Coffre
Ergonomie confuse

Intéressant **Vert**

1. Autonomie électrique moyenne, donnée constructeur. 2. Consommation en cycle mixte, donnée constructeur.

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

Mazda CX-60

3.3 e-Skyactiv D M Hybrid Homura Plus
200 ch - 5,1 l/100 km 66 000 € / 63 300 €*

Modèle mis à jour

Noblesse de cœur

Esthétiquement inchangé, cet atypique SUV familial conserve son gros six cylindres à la technologie originale. Ce diesel qui concilie souplesse, agrément et sobriété est le moteur le mieux abouti de la catégorie des 200 ch ! Quoi de neuf ? L'amortissement et le châssis peaufinés, qui ne suffisent pas hélas à corriger un confort trépidant. Et la nouvelle finition Homura Plus, à l'équipement généreux, mais qui, malgré une présentation impeccable, ne compense pas des tarifs élevés et une interface dépassée. **J. W.**

LES PLUS

Moteur/sobriété
Présentation

LES MOINS

Confort, tarifs,
ergonomie écranLe verdict **Auto Plus**

Intéressant

MG EHS

Luxury hybride recharge. - 272 ch - 83 km⁽²⁾
7,2 l/100 km - 40 640 € / 40 000 €*

Nouveau modèle

Rechargeable à prix d'ami

Le deuxième opus du SUV compact frappe les esprits par son prix attrayant, pour un hybride rechargeable, et par sa motorisation moderne et discrète. Capable de dépasser 80 km en mode électrique, celle-ci se montre plutôt sobre au-delà : son bloc 1.5 turbo réclame 7,2 l/100 km. A bord, la finition est soignée, et l'habitabilité comme l'équipement sont généreux. Dommage, le comportement s'avère peu agile et le freinage déçoit, tout comme les performances pour un engin de près de 300 ch... **C. P.**

LES PLUS

Prix/prestations
Autonomie électr.

LES MOINS

Performances
Châssis pataudLe verdict **Auto Plus**

Intéressant

MGS5 EV

Luxury - 64 kWh - 231 ch - 465 km⁽¹⁾ - 38 490 € / 34 990 €*

Nouveau modèle

Des arguments solides

Ce SUV compact électrique se donne les moyens de ses ambitions. Son rayon d'action réel d'environ 300 km et les 28 mn demandées pour récupérer de 10 à 80 % de son autonomie ne font certes pas la différence. Mais le MGS5 EV peut compter sur un agrément inattendu : relances toniques, agilité due aux roues arrière motrices, ressenti de freinage naturel, douceur de conduite et amortissement réussi, malgré un confort un peu ferme à basse vitesse. Profitant d'une interface

améliorée par rapport aux habitudes de MG, le MGS5 se montre agréable à vivre, sauf à la place arrière centrale... Affichée en ce moment au prix de la petite batterie (soit 3 500 € de moins), la généreuse finition Luxury devient encore plus intéressante. **J. W.**

LES PLUS

Plaisir de conduite
Prix/prestations

LES MOINS

Place AR centrale
Autonomie moyenneLe verdict **Auto Plus**

Intéressant

Mini Cabrio

Cooper S Favoured - 204 ch - 6,6 l/100 km⁽¹⁾
38 020 € / 40 900 €*

Nouveau modèle

Sans rupture

La Mini Cabrio revient dans cette nouvelle génération, sans bouleverser ni son style ni ses proportions. Toujours quatre places à bord, dans un habitacle modernisé, avec un grand écran tactile circulaire de 14"/35 cm. La capote électrique reste un atout, malgré un coffre très réduit (160 dm³) lorsqu'elle est repliée. Trois moteurs essence sans hybridation (de 163 à 231 ch) sont proposés. Ici, la Cooper S (204 ch) est vive, mais sa boîte auto. sans palettes au volant et un train avant perfectible nuisent au plaisir de conduite. **D. B.**

LES PLUS

Moteur sympa
Proposition rare

LES MOINS

Aspects pratiques
Châssis peu sportifLe verdict **Auto Plus**

Intéressant

Mitsubishi Outlander

Hybride Rech. Instyle+ 4WD - 306 ch - 82 km⁽³⁾
0,8 l/100 km⁽⁴⁾ - 66 090 € / 68 900 €*

Nouveau modèle

Retour aux affaires

Après cinq ans d'absence, le vaisseau amiral de Mitsubishi reprend du service. Entièrement renouvelée, cette quatrième génération se remarque à son style quelque peu ostentatoire. Richement doté, l'habitacle accueille confortablement cinq personnes, qui apprécieront la douceur des suspensions. Côté mécanique, le 2.4 essence est épaulé ici par deux blocs électriques, qui peuvent fonctionner seuls pendant 82 km⁽³⁾. Rassurant mais pas dynamique, ce japonais, certes garanti 8 ans, affiche un tarif élevé. **C. T.**

LES PLUS

Confort
Dotation et garantie

LES MOINS

Tarif élevé
Châssis peu agileLe verdict **Auto Plus**

Intéressant

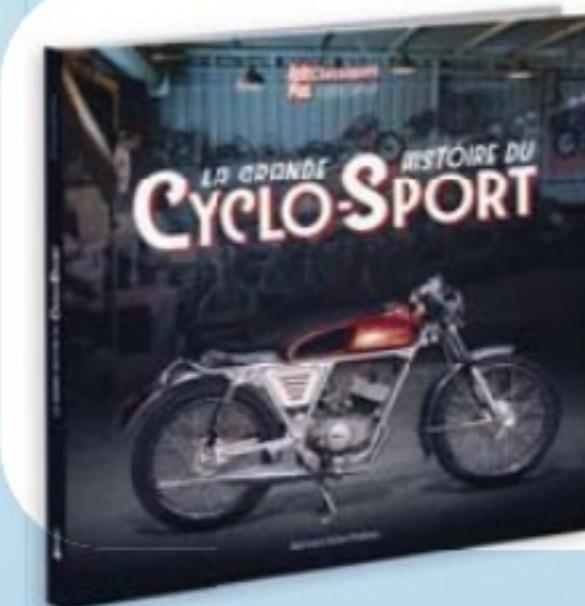
*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus ou le bonus écolo médian (3 000 €).

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***



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)

#M047 #D1397397

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : .. / .. / ..

Signature :

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)

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. Créditeur : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier : FR77ZZZ434057. *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@eworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/>*** Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.



Opel Frontera

GS - 42 kWh - 113 ch - 245 km
33 000 € / 29 670 €*

Nouveau modèle

Opel Mokka

Hybrid GS - 145 ch - 6 l/100 km
31 500 € / 28 700 €*

Modèle restylé et nouveau moteur

Opel Grandland

Hybrid Rechargeable GS - 195 ch - 87 km⁽¹⁾
0,8 l/100 km⁽²⁾ - 47 990 € / 46 600 €*

Nouvelle version

Dans l'air du temps

Opel relance l'appellation Frontera, mais cette fois-ci sur le segment très prisé des SUV citadins. Reposant sur la même base technique que son cousin, le Citroën C3 Aircross, le Frontera se décline en versions thermiques hybrides (de 110 et 145 ch) et électrique (113 ch). Avec sa pile de 42 kWh utiles, l'autonomie en ville grimpe à 290 km (mesurée). Suffisant mais sur autoroute, elle dégringole à 190 km. Un peu juste pour les longs trajets! Et si l'habitabilité s'avère correcte, la finition déçoit. **D. B.**

LES PLUS

Petit SUV logeable
Autonomie en ville

LES MOINS

Finition perfectible
ConfortLe verdict **Auto Plus**

Correct

Souffle et dynamisme

Le petit SUV d'Opel s'est discrètement refait une beauté. Surtout, il a droit désormais à la mécanique hybride de 145 ch qui concilie couple à bas régime, performances et sobriété, même si l'on regrette quelques à-coups de transmission en ville. Le comportement routier se montre par ailleurs dynamique, au prix d'un confort très ferme. A bord, le Mokka hérite d'un système multimédia moderne, mais l'espace est toujours insuffisant aux places arrière, comme chez son cousin, le DS 3... **C. P.**

LES PLUS

Performances,
agilité, sobriété

LES MOINS

Habitabilité à l'AR
Confort trop fermeLe verdict **Auto Plus**

Correct

Tête de pont

Le Grandland inaugure une motorisation hybride rechargeable que l'on retrouvera bientôt sur le Peugeot 3008. Associée à une boîte auto. inédite et à une batterie plus grosse, elle promet une belle autonomie électrique (plus de 70 km lors de notre essai), tout en restant sobre une fois les accus épuisés (6,8 l/100 km relevés à l'ordinateur de bord). On note cependant quelques à-coups, et un 1.6 un peu trop bruyant lors des accélérations. Bon rapport prix/équipement, mais présentation triste. **V. D.**

LES PLUS

Autonomie/conso
Habitabilité

LES MOINS

Moteur sonore
Poids élevéLe verdict **Auto Plus**

Intéressant

Peugeot E-3008

Dual Motor First Edition - 73 kWh - 325 ch - 490 km⁽³⁾ - 53 990 € / 51 900 €*

Nouvelle version

Plus de plaisir, mais moins d'autonomie pour en profiter

En attendant la version Grande Autonomie (230 ch et grosse batterie de 97 kWh), Peugeot nous livre une déclinaison "plaisir" de son 3008 à pile. Au menu, deux moteurs (un sur chaque essieu), 325 ch au total (mais aussi 509 Nm de couple!) et quatre roues motrices. Les ingénieurs ont, en outre, optimisé les liaisons au sol, ainsi que la direction pour gommer le caractère pataud de ce très lourd SUV (2,3 tonnes). Bénéfiques côté agrément, ces ajustements ne font pas pour autant du français un as du rallye: les

pneus détestent que l'on bouscule ce performant et confortable mastodonte... La batterie aussi car, pour profiter des 325 ch, il faut engager le mode Sport. Le rayon d'action, déjà réduit (390 km d'après nos premiers tests) fond alors comme neige au soleil. **T. R.**

LES PLUS

Agrément et confort
Garantie 8 ans !

LES MOINS

Autonomie
Poids en virageLe verdict **Auto Plus**

Correct

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	6s
Poids	2262 kg
Autonomie cycle mixte	490 km
Coffre	470 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques	2 synchrones à aimants permanents
Puissance maxi	325 ch
Couple maxi	509 Nm
Batterie capacité utile	73 kWh
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Dim. LxTxH, en m	4,54 x 1,90 x 1,64
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km ⁽⁴⁾

LE PEUGEOT E-3008 DUAL MOTOR À LA LOUPE

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

¹Autonomie électrique moyenne, donnée constructeur. ²Conso en cycle mixte, donnée constructeur. ³Donnée constructeur. ⁴Sous réserve d'effectuer l'entretien dans le réseau.

Renault 4 E-Tech

Autonomie Confort Techno - 52 kWh - 150 ch - 355 km - 35 490 € / 32 490 €*



Nouveau modèle

LES DONNÉES

NOS MESURES



Vitesse maxi	151 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s4
Reprise 80 à 120 km/h en Drive	6s
Autonomie Route/Autoroute/Ville	400/270/395 km
Coffre	415 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Puissance maxi	150 ch
Couple maxi	245 Nm
Batterie capacité utile	52 kWh
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 3000 €
Transmission	Aux roues AV
Dim. LxLxh, en m	4,15 x 1,80 x 1,58
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

LA RENAULT 4 E-TECH À LA LOUPE

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

Renault 5 E-Tech

Roland-Garros - 52 kWh - 150 ch - 340 km
36 490 € / 33 490 €*



Nouvelle version

C'est d'la balle !

Pour sa première série spéciale en tant que partenaire du célèbre tournoi de tennis, Renault a choisi la plus glamour de ses joueuses : la R5 E-Tech. Jantes 18" et coloris spécifiques (mais tristes : bleu nuit, noir, blanc, gris mat), toit "vinyle", logo du stade sur fond de croix de saint André sur les ailes avant, sellerie texturée gris/blanc/bleu évoquant une tenue de sport et tapis de sol soulignés d'un filet ocre : seule la version de 52 kWh (150 ch) peut en profiter pour 1 000 € de plus que la finition Iconic qui lui sert de base. **T. R.**

LES PLUS

Intérieur réussi
Plaisir de conduite

LES MOINS

Bruits d'air
Couleurs tristes

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant ■

Renault Austral

1.2 full hybrid Esprit Alpine - 200 ch
4,7 l/100 km⁽¹⁾ - 45 900 € / 45 900 €*



Modèle restylé

A. CORTEBIER

Le nouveau leader

Positionné entre le Symbioz et le Rafale, le Renault Austral évolue pour rester compétitif face au Peugeot 3008 et au futur Citroën C5 Aircross. Restylé, il adopte les codes du Rafale, une finition soignée, un confort amélioré et des équipements innovants (reconnaissance du conducteur, roues arrière directrices). Proposé uniquement en version hybride de 200 ch, l'Austral se révèle très agréable à conduire, mieux insonorisé et toujours aussi sobre : 6,4 l/100 km selon nos premiers relevés. Bravo Renault ! **D. B.**

LES PLUS

Confort de conduite
Conso modérée

LES MOINS

Prix
Options onéreuses

Le verdict **Auto Plus**

Une référence ! ■

Renault Rafale

1.2 hyper hybrid 4x4 Atelier Alpine - 300 ch
79 km⁽²⁾ - 7,4 l/100 km⁽³⁾ - 59 000 € / 57 600 €*



Nouvelle version

F. GROUT

Vaisseau amiral

En plus de l'hybride de 200 ch, le Rafale offre une inédite version rechargeable de 300 ch, nouveau fer de lance de Renault. Avec un troisième moteur électrique de 136 ch sur l'essieu arrière, il offre quatre roues motrices, de bonnes performances, une douceur d'utilisation séduisante et près de 80 km en mode électrique. Suspensions pilotées et roues arrière directrices participent à l'excellent compromis confort/tenue de route, malgré un poids important (2 tonnes) et une pédale de frein au ressenti perfectible. **D. B.**

LES PLUS

Confort/agilité
Autonomie électrique

LES MOINS

Poids élevé
Ressenti freinage

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant ■

1. Donnée constructeur. 2. Autonomie électrique moyenne. 3. Consommation moyenne batterie vide.

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

Skoda Elroq

50 City - 52 kWh - 170 ch - 295 km - 33 300 € / 26 600 €*



Nouveau modèle

Petite batterie, dents longues

Skoda a offert un petit frère à son SUV électrique Enyaq. Ainsi, l'Elroq est plus court de 13 cm (4,49 m), et vise directement des modèles comme le Renault Scenic E-Tech et le Peugeot E-3008. A cela près qu'il s'affiche à des tarifs bien plus intéressants dans cette version d'entrée de gamme. Bonus et remise déduits, il tombe bien en deçà des 30 000 €. Qui dit mieux ? Pas grand monde. D'autant que ses prestations ne sont pas en reste. Il est très accueillant, confortable, bien insonorisé, doté d'un large écran... A quoi

faut-il renoncer pour cette version abordable ? Au GPS et à la clim' auto. côté équipement. Et, bien sûr, on doit se contenter d'une autonomie modeste : avec cette batterie de 52 kWh, on n'atteint pas les 300 km en moyenne. A part cela, quelle affaire !

C. R.-R.

LES PLUS
Prix serré, confort, habitabilité

LES MOINS
Autonomie juste, équipement

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Skoda Enyaq

85 Plus - 77 kWh - 286 ch - 581 km⁽¹⁾
50 170 € / 41 700 €*

Modèle restylé

C'est reparti pour un tour

Pour rester dans la course, l'Enyaq passe par la case restylage, et cela se voit ! Le style évolue, surtout à l'avant, l'équipement s'enrichit (sièges chauffants, clim' trizone, aides à la conduite...) et l'écran tactile devient plus réactif. L'habitabilité reste géante, tout comme le coffre. Et dans cette version 85 Plus, l'autonomie réelle s'approche des 450 km en moyenne. Agréable à conduire, confortable et bien insonorisé, l'Enyaq n'a finalement qu'un seul défaut : il est 5 000 € plus cher que son petit frère, l'Elroq 85 Plus (même moteur, même batterie). **D. B.**

Tesla Model Y

Propulsion - 57 kWh⁽²⁾ - 299 ch⁽²⁾ - 365 km⁽³⁾
44 990 € / 41 990 €*

Modèle restylé

Le meilleur, en mieux ?

En pleine crise, Tesla a profondément restylé sa star, le Model Y (voiture la plus vendue au monde en 2023 et 2024). Tesla en a profité pour peaufiner son insonorisation et améliorer le confort de son amortissement. Les interfaces changent légèrement, il reçoit un écran à l'arrière, mais on évite les peu pratiques clignotants au volant de la Model 3. Par ailleurs, ses aides à la conduite sont parfois dépassées dans leur fonctionnement. Saura-t-il toujours convaincre face à une concurrence en progrès constant ? **C. R.-R.**

LES PLUS
Rapport prix/ prestations

LES MOINS
Image de Tesla, ergonomie, aides

Le verdict **Auto Plus**

Une référence !

LES DONNÉES

NOS MESURES

Vitesse maxi	162 km/h
Accélération 1000 m D. A.	31s
Reprise 80 à 120 km/h en Drive	6s
Autonomie Route/Autoroute/Ville	320/245/315 km
Coffre	470 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	170 ch
Couple maxi	310 Nm
Batterie lithium-ion	52 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/De - 2000 à - 4000 €
Transmission	Aux roues AR
Dim. LxIxh, en m	4,49 x 1,89 x 1,65
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

LE SKODA ELROQ À LA LOUPE

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

VinFast VF6

Plus - 59,6 kWh - 204 ch - 290 km
37 990 € / 37 990 €*

Nouveau modèle

N. SOLER

Pas encore au niveau

La toute jeune marque vietnamienne tente une percée sur notre marché avec ce petit SUV électrique qui compense son prix déjà élevé (33 990 € en Eco, 37 990 € en Plus) par un équipement riche, une garantie de 7 ans et des performances correctes. Toutes les fonctions passent par l'écran, mais hélas l'ergonomie n'est pas au rendez-vous. La visibilité, les mouvements de caisse, la motricité et l'autonomie (245 km sur voie rapide) déçoivent aussi. Et l'image de marque comme le réseau sont à construire. **A. A.**

LES PLUS
Garantie et équipement

LES MOINS
Ergonomie, confort, autonomie...

Le verdict **Auto Plus**

Décevant

1. Donnée constructeur. 2. Estimation Auto Plus. 3. Mesures avant restylage.

Le verdict **Auto Plus**

Une référence !

Volvo XC90

T8 AWD PHEV Ultra - 455 ch - 70 km⁽¹⁾
1,6 l/100 km⁽²⁾ - 105 000 € / 108 800 €*



Modèle restylé

Du neuf avec du vieux

Le grand SUV (4,96 m) fête ses 10 ans en reprenant le look de son jeune équivalent électrique EX90. Il modernise son intérieur chaleureux: planche de bord redessinée, interface multimédia plus performante... Sa suspension évolue aussi, pour encore plus de confort. Sous le capot, l'ensemble hybride rechargeable de 455 ch et la batterie de 14,7 kWh utiles demeurent. L'autonomie électrique est désormais en retrait de la concurrence, et le malus au poids (7 950 €) alourdit une note déjà salée.

M. P.

LES PLUS

Confort, ambiance, présentation

LES MOINS

Tarif/malus
Autonomie électrique

Le verdict **Auto Plus**

Correct

Xpeng G6

RWD Long Range - 87,5 kWh - 280 ch
470 km - 46 990 € / 46 990 €*



Nouveau modèle

Force G !

Le G6 affiche des cotés extérieures et intérieures similaires à celles du Tesla Model Y. On y trouve aussi une planche de bord épurée, dominée par un écran géant, pilotant 99 % des commandes. Las, le système chinois est bien moins ergonomique que l'américain (réglages ultra-complexes). Dommage, car la conduite de ce SUV de 4,76 m ne manque pas de sel (accélérations vives, châssis agile) et le confort suit. Privé de bonus, le G6 compense avec un équipement très complet et 470 km d'autonomie.

T. R.

LES PLUS

Prix/équipement
Agrément/autonomie

LES MOINS

Ergonomie des menus à l'écran

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Volkswagen Tayron

1.5 eTSI Life Plus - 150 ch - 7,8 l/100 km - 50 800 € / 48 400 €*



Nouveau modèle

Séduisant, mais à quel prix !

À près le Tiguan 3, Volkswagen renouvelle sa version allongée sous une appellation inédite: Tayron. Avec 24 cm de plus en longueur par rapport au Tiguan (dont 11 cm sur l'empattement), ce SUV familial de 4,80 m propose 7 places (sauf en version hybride rechargeable) et un coffre plus vaste (en configuration 5 places). Les passagers du 2^e rang y gagnent aussi plus d'espace pour étendre les jambes. Les deux sièges du 3^e rang, eux, restent limités à un usage d'appoint, d'autant qu'on n'y accède pas aussi facilement qu'à ceux d'un Peugeot 5008, par exemple. Les adultes devront faire preuve de souplesse... A l'avant, l'ambiance rappelle fortement celle du Tiguan: finition soignée, grands écrans numériques, présentation sobre... L'entrée de gamme, testée ici, embarque le 1.5 eTSI de 150 ch avec micro-hybridation. Plutôt modeste, ce bloc suffit pour la vie de tous les jours, grâce à l'aide électrique (+ 19 ch) et à une boîte DSG7 globalement efficace. Cela dit, il avoue ses limites en charge ou dans les montées d'autoroute. Dans ce cas, le quatre cylindres peut se montrer bruyant. Quant à la consommation, elle s'élève à 7,8 l/100 km en moyenne selon nos mesures (contre 6,6 l/100 km pour le 5008 équivalent), et elle peut grimper à 10 l/100 km sur parcours vallonné. Bonne surprise, néanmoins, côté comportement. Malgré son gabarit, le Tayron se montre agile et bien suspendu, limitant le roulis tout en ménageant un bon confort, et sa direction assez précise. Reste un prix de départ élevé (50 800 €), là encore face au Peugeot, bien plus abordable (à partir de 41 300 €)...

D. B.

LES PLUS

Qualités routières
Habitabilité/coffre

LES MOINS

Perfs un peu justes
Tarifs trop élevés

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

E



Présentation un peu austère, mais la finition est très soignée et les grands écrans sont lisibles.

LES DONNÉES

NOS MESURES



Vitesse maxi	193 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s2
Conso Route/Autoroute/Ville	7,6/7,3/8,4 l/km
Coffre	350/675 dm ³ ⁽³⁾

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Alterno-démarreur 48 V
Cylindrée	1498 cm ³
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	145 g/km / + 2 665 € ⁽⁴⁾
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 rapports
Dim. LxLxh, en m	4,80x1,86x1,67
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

LE VOLKSWAGEN TAYRON À LA LOUPE

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

1. Autonomie électrique moyenne, donnée constructeur. 2. Consommation mixte, donnée constructeur. 3. En configuration 7/5 places. 4. Malus CO₂ + malus au poids.

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



HYBRIDE ESSENCE

Fiat Grande Panda

1.2 Hybrid La Prima - 110 ch

22 400 € / 22 550 €*



PREMIER ESSAI DE LA GRANDE PANDA HYBRIDE

Une nouvelle espèce de Panda

La Panda, icône populaire chez Fiat, est revenue dans une nouvelle interprétation néo-rétro, mais électrique. Pour garantir le succès de sa citadine, Fiat lui greffe désormais un moteur thermique hybride. A raison ?

Contrairement à Renault, chez qui l'offre néo-rétro (R4 et R5) est cantonnée à l'électrique, Fiat décline désormais ses modèles de charme également en thermique. Après l'annonce de l'arrivée d'une nouvelle Fiat 500 hybride, voilà que la Grande Panda adopte l'ensemble hybride 48 V de 110 ch, bien connu par ail-

leurs chez Stellantis. Résultat : les prix catalogue plongent de plus de 5 000 € ! De quoi rendre ce petit morceau d'Italie (certes fabriqué en Europe de l'Est) sérieusement attractif... Pour cela, la Fiat n'hésite pas à sacrifier un peu de confort moderne : pas de démarrage mains libres grâce à un bouton, par exemple, et aucune vitre ne remonte par impulsion. Inha-

bituel en 2025... Rappelons par ailleurs que cette Panda partage sa plate-forme avec la Citroën C3, un choix qui lui permet, là aussi, de limiter les coûts. Mais, cette filiation (et concurrence) directe avec la française n'est pas sans risque pour la transalpine, affichée à un tarif très proche de sa cousine.

Le charme opère

Là où la Citroën mise sur un grand niveau de confort, comme à son habitude, la Fiat fait jouer le charme à l'italienne. Le look très distinctif de cette citadine surélevée se poursuit à l'intérieur. Entre la sellerie bleue, la planche de bord en tissu de fibre de bambou et les inserts en plastique fluo, on en a plein les yeux ! L'habitacle est, en outre, assez fonctionnel, avec deux boîtes à gants, de bons vidéopoches, et la plupart des commandes passant par de vrais boutons. En revanche, pas de miracle, la qualité des matériaux

est généralement décevante, assortie de quelques ajustements imprécis. Mais on y est bien installé, à l'avant comme à l'arrière. La suppression de la batterie sous le plancher libère de l'espace en hauteur pour les jambes, alors que la Grande Panda électrique était déjà l'une des plus logeables de sa catégorie. Même constat côté coffre, qui grappille 51 dm³ de volume selon Fiat, intégralement sous le faux plancher. A vérifier par notre labo, mais là aussi, la Grande Panda fait figure de référence du segment. Quid de son moteur hybride ? Sous le capot de la Grande Panda, cet ensemble de 110 ch se montre étonnamment discret, grâce à une insonorisation réussie. La boîte peut parfois mettre un peu de temps à rétrograder – on connaît ce défaut –, mais elle fait preuve d'une belle douceur à l'usage. Tout comme le trois cylindres, plutôt rond. Les relances sont suffisantes au quotidien, alors que la consom-

PARLONS BUDGET

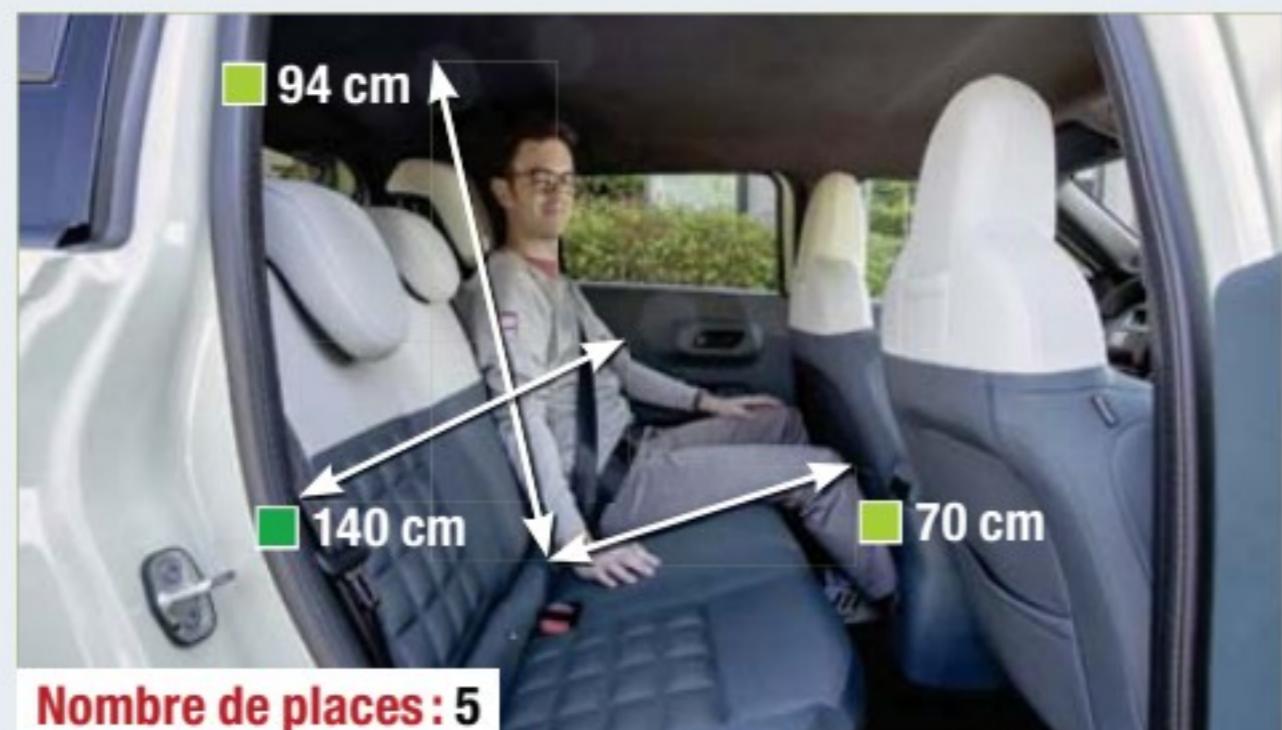
Le vrai prix : pas encore de remise pour cette Grande Panda qui est affublée, en sus, d'un petit malus, ici de 150 €.

L'entretien : une visite prévue tous les ans ou tous les 25 000 km.

L'équipement : cette finition La Prima, la plus haut de gamme, embarque un équipement correct. Certaines lacunes étonnent tout de même : pas d'ouverture ou de démarrage mains libres, ni de remontage des vitres à impulsion, caméra de recul médiocre...



La Grande Panda hybride pèse environ 200 kg de moins que l'électrique. Les 110 ch apparaissent ainsi suffisants, et le moteur est bien insonorisé.



Les cotes, généreuses, ne changent pas, mais on est encore mieux installé : on allonge mieux les jambes grâce à l'absence de batterie sous le plancher.



Le coffre gagne en volume par rapport à l'électrique, grâce à un bac plus profond. Le tout est très fonctionnel.



Une deuxième boîte à gants s'ouvre sur le dessus de la planche de bord. Un petit rangement pratique.

L'ÉQUIPEMENT

De série **Sécurité** : • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6) • Freinage d'urgence automatique • Isofix AV/AR • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse • Rétroviseur intérieur jour/nuit auto.

Agrement : • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Banquette rabattable 60/40 • Chargeur à induction • Clim' auto. • Ecran tactile 10,25"/26 cm avec GPS et Mirror Screen • Instrumentation numérique 10"/25,4 cm • Jantes alu 17" • Rétros électriques dégivrants • Vitres AR surteintées • Vitres électriques AV/AR.

En option **Agrement** : • Kit anti-crevaison (50 €) • Peinture vert métal (700 €).



Plus ferme que sa cousine la Citroën C3, la Grande Panda n'en est pas devenue inconfortable. Elle se montre, en revanche, plus précise à conduire. Dommage que les bruits d'air soient trop présents.

mation devrait s'établir juste au-dessus des 6 l/100 km en moyenne selon nos premiers relevés. Privée des fameux amortisseurs à double butée de la

Citroën C3, elle est logiquement plus ferme. Mais cette Grande Panda reste confortable, et se montre, en échange, plus précise en virage que sa cousine. Un car-

ton plein ? La Grande Panda ne manque certes pas d'atouts, ni de charme. Mais dans l'absolu, n'oublions pas tout de même sa qualité de finition modeste

et sa dotation technologique en retrait. Et, à cause de bruits d'air marqués, elle est un peu trop bruyante sur voie rapide. ■

SUITE PAGE 46

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	160 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	11s2
Consommation cycle mixte	5,1 l/100 km
Poids	1 347 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance maxi	110 ch
Couple maxi	205 Nm
CO ₂ /Malus	117 g/km / + 150 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Pneus	205/55 R17
Réservoir	44 litres
Dim. L x l x h, en m	4,00 x 1,74 x 1,58
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La Fiat Grande Panda 1.2 Hybrid La Prima (22 550 €*, 110 ch) est évaluée dans la catégorie des citadines hybrides d'environ 100 ch, qui comprend notamment :

Citroën C3 1.2 Hybride Max (22 000 €*, 110 ch), **Lancia Ypsilon 1.2 Ibrida** (24 500 €*, 110 ch), **Opel Corsa 1.2 Hybride GS** (23 000 €*, 110 ch), **Peugeot 208 1.2 Hybride Allure** (22 700 €*, 110 ch), **Toyota Yaris Hybride 1.5 Design** (23 950 €*, 116 ch).

Comportement routier

Equipements de sécurité

Agrement/performances

Confort/insonorisation

Equipements de confort/garantie

Habitabilité/coffre

Aspects pratiques

Présentation/finition

Consommation

Prix



POSTE DE CONDUITE



Il est plutôt facile de trouver la bonne position de conduite, qui sera dans tous les cas légèrement surélevée. Les sièges offrent un confort correct,

mais manquent un peu de maintien latéral. Le grand combiné des compteurs (10"/25,4 cm) est parfaitement lisible, mais n'est que peu personnalisable. Enfin, la visibilité est correcte sous tous les angles.

Réglage des sièges

Maintien des sièges

Simplicité des commandes

Visibilité AV/AR

Eclairage intérieur

Lisibilité des compteurs

AIDES À LA CONDUITE



Privee de régulateur adaptatif ou de maintien actif dans la voie, cette citadine n'est pas à la pointe du segment. Mais l'essentiel est là, avec notamment les phares et essuie-glaces automatiques, la caméra de recul, et le régulateur/limiteur de vitesse classique. Côté commandes, deux touches permettent de rapidement désactiver les bips agaçants (alerte de survitesse notamment). Pour une gestion plus fine, il faut passer par le combiné d'instruments, ce qui est peu pratique.

Freinage automatique

Série

Maintien dans la voie

Indisponible⁽¹⁾

Régulateur de vitesse adaptatif

Indisponible

Allumage auto. des phares

Série

Passage codes/feux de route

Indisponible

Assistance au créneau

Indisponible

ÉCRAN TACTILE



Simple, voire simpliste, le logiciel de l'écran central de 10,25"/26 cm est aujourd'hui un peu dépassé. Mais l'essentiel y est, y compris la caméra de recul (à la qualité décevante toutefois). Certains réglages se font via le combiné d'instruments.

Facilité d'utilisation

Lisibilité

Ecran tactile/Mirror Screen

Série/Série

Prix de l'option GPS

Série

1. AFIL active uniquement.

BIEN VU

Un emplacement est prévu pour maintenir la boucle de ceinture à l'arrière, afin d'éviter de l'entendre se balader.

RATÉ

Le plastique noir brillant autour des commandes de boîte, avec lequel on est souvent en contact, se raye très facilement.

**FINITION**

La présentation colorée est originale, et la planche de bord en fibre de bambou fait son effet. Mais la qualité générale des matériaux est médiocre, tandis que certains ajustements pourraient être plus soignés. Quelques parties sont sensibles aux rayures (voir "Raté").

Qualité des matériaux
Qualité des assemblages
Résistance aux rayures

CHAUFFAGE/CLIM'

Les commandes physiques sont appréciables et pratiques! Pas de clim' bizona ou de ventilation à l'arrière, en revanche...

Simplicité des commandes	■
Réglages gauche/droite	Indisponible
Aérateurs arrière	Indisponible
Discretions de la soufflerie	■

SYSTÈME AUDIO

Le système audio est basique mais fait le travail, avec des basses (trop) riches. Sur autoroute, il doit lutter contre les bruits d'air.

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

RANGEMENTS

Outre la deuxième boîte à gants, sur le dessus de la planche de bord, on retrouve des rangements de belle taille un peu partout, et des pochettes astucieuses au dos des sièges. Le tout est bien pensé, malgré le gabarit contenu.

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

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

Pleine de charme, affichée à un tarif attractif, logeable et pratique, la Grande Panda est compétitive en hybride. Elle n'est pas exempte de défauts (bruits d'air, équipement, finition), mais l'ensemble s'avère plutôt rationnel.

LES PLUS

Tarifs corrects en hybride
Habitabilité et coffre
Charme certain

LES MOINS

Finition inégale
Gestion des bruits d'air
Lacunes d'équipement



Par Guillaume Jean

Le nouveau Renault Scenic E-Tech

ÉLECTRIQUEGrande Autonomie (87 kWh⁽¹⁾)

Techno Option Iconic

220 ch - 480 km⁽²⁾

52 490 € / 47 400 €*

Cette semaine, nous avons confié le nouveau Renault Scenic E-Tech à trois propriétaires de véhicules équivalents. Damien, Oilid et Thierry nous livrent leurs impressions.

**DAMIEN** Développeur, Saint-Rémy-lès-Chevreuse (78)Il possède un **Renault Scenic**
1.3 TCe EDC Executive
41 400 € - 160 ch - 7,8 l/100 km**Je suis convaincu, à un détail près...****OILID** Directeur des opérations, Nogent-le-Phaye (28)Il possède un **Skoda Enyaq iV**
80 (77 kWh⁽¹⁾) -
53 190 € - 204 ch - 410 km⁽²⁾**Ce Scenic E-Tech avance de réels atouts****Le design**

Rien ne lie ces deux générations du Scenic! Les formes de l'E-Tech sont saillantes, agressives, tandis que les phares et la calandre font très tendance. Le profil de baroudeur est sympa, néanmoins quelques arêtes apporteraient du caractère, comme c'est le cas sur les feux et le bouclier arrière.

La vie à bord

Dans mon cas (avec des enfants en bas âge), le coffre serait juste. Néanmoins, je suis surpris de l'aisance aux places arrière. Mais je note que les tablettes aviation ont disparu. L'accoudoir modulable est tout de même chouette pour des ados. Bon point: le plancher plat facilite l'accueil de trois passagers. A l'avant, la tablette au format "portrait" est esthétique et fonctionnelle. Ça, j'adore! Les touches "physiques" des fonctions principales facilitent l'ergonomie et les range-

ments sont bien pensés (photo). Au final, avec une banquette coulissante, ce modèle aurait fait le job!

Au volant

Le silence de fonctionnement est agréable. Je note aussi l'agilité de ce Scenic E-Tech. Il ne prend pas de roulis dans les virages, contrairement au mien, sans dégrader le confort. Le punch instantané du moteur électrique est également agréable, mais cela manque de vie côté son! Même si l'autonomie suffit au quotidien, c'est plus le réseau de recharge qui me ferait hésiter...

**Le design**

J'aime bien le look massif de ce Scenic. Je l'imaginais juste plus gros par rapport aux photos. Les détails (phares, motif de la calandre, dessin des boucliers) apportent une touche de finesse. La forme des feux de jour me rappelle toutefois Peugeot: on sent la petite "guéguerre" entre les deux constructeurs!

La vie à bord

Tant l'esprit cockpit du poste de conduite que la présentation sont de bon goût. La moquette dans les bacs de porte est efficace pour éviter les bruits parasites, et l'accoudoir central est bien fichu (logement pour smartphone). J'apprécie aussi la rapidité d'exécution du système multimédia et du GPS qui fonctionnent sous licence Google. C'est top! A l'arrière, je m'étonne de l'espace disponible, mais regrette l'absence de réglage séparé pour la clim'. Et

si le coffre ne démerite pas, il ne fait pas le poids face à l'Enyaq...

Au volant

Le "rétroviseur-caméra" est super ingénieux en cas de chargement volumineux qui entrave la rétrométrie (photo). En revanche, on se mélange les pinceaux entre les trois commodes du volant (boîte de vitesses, essuie-glaces, commande radio). Notez que la sensation de légèreté rend ce Scenic plus fun à conduire que l'Enyaq. Enfin, l'autonomie du Renault étant également convaincante, je reconnais qu'il engrange des points.



PHOTOS: A. PAUJARD



Damien n'a pas caché sa curiosité de découvrir ce Scenic E-Tech ! Sur le plan esthétique, il valide ses lignes tendues, gages d'un style expressif. A bord, il a également constaté toutes les attentions dédiées au conducteur comme aux passagers. Il n'a eu alors qu'un regret : l'absence d'une banquette coulissante.



Dès sa prise en main, le Scenic E-Tech a marqué de gros points auprès de Oilib ! Plus que la vivacité du moteur électrique, c'est la sensation de légèreté en mouvement, donc de plaisir au volant, qui l'a définitivement convaincu.



Le gabarit compact du Scenic n'a pas échappé à Thierry. Et même si son Model Y bat des records de volume, il juge la capacité de chargement tout à fait honorable, d'autant qu'elle est complétée par un vaste "sous-coffre".



THIERRY Agent SNCF, Brétigny-sur-Orge (91)

Il possède un **Tesla Model Y**
Propulsion (57 kWh⁽³⁾)
44 990 € - 299 ch - 365 km⁽²⁾



Je lui prédis un bel avenir !

Le design

Le Scenic E-Tech a fière allure : phares, calandre et lignes tendues mêlent sportivité et modernité. Les jantes ne sont pas à mon goût, mais le profil typé SUV est réussi. Les détails cosmétiques apportent même un certain standing. Je me serais juste passé des appendices posés aux coins du pare-chocs arrière.

La vie à bord

La forme carrée du coffre et le logement sous le plancher optimisent les chargements. J'apprécie aussi l'ambiance lumineuse à l'arrière. Cependant, les cuisses manquent de soutien (plancher haut), et je ne peux pas glisser les pieds sous le siège avant. Dommage, car Renault fait fort avec cet accoudoir intégrant des supports de smartphone, deux ports USB et des zones pour poser des objets (photo). C'est classe ! Idem à l'avant : l'écran

central est lisible et hyper-réactif, tandis que les boutons "physiques" sont plus pratiques que le tout tactile du Model Y...

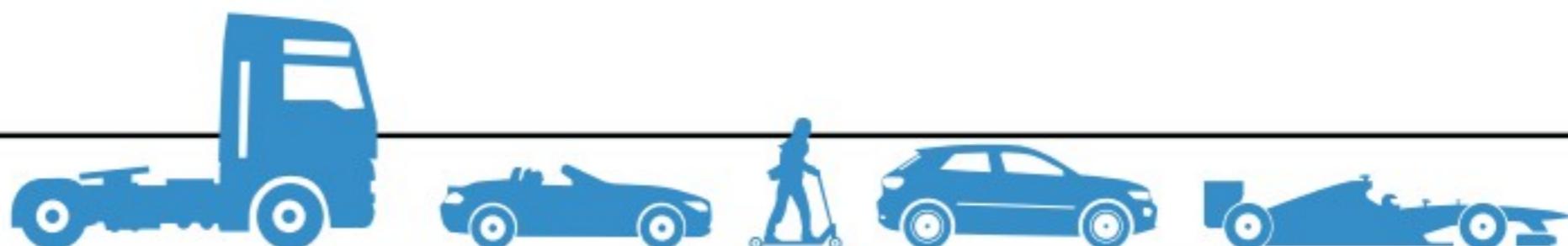
Au volant

Vu les roues en 20", le confort est surprenant ! Sans me catapulter comme le Model Y, l'accélération est déjà convaincante, avec une agréable sensation de légèreté. La récupération d'énergie est également calibrée pour conduire en One Pedal. L'autonomie étant logiquement supérieure (capacité des batteries), je dirais que Renault ne s'est pas raté avec ce Scenic électrique.



Le bilan Né sous une bonne étoile

Convaincante pour la rédaction d'Auto Plus, la "Voiture de l'année 2024" semble faire l'unanimité auprès de nos trois lecteurs ! Seul regret : le manque de modularité du Scenic qui renie le concept de monospace compact, dont il fut pourtant le pionnier. Néanmoins logeable, il chouchoute ses passagers et flatte l'œil avec ses écrans modernes. Au volant, le savant compromis entre confort et agilité ravit également. Enfin, si l'on espérait encore mieux de ses imposantes batteries, l'autonomie compte toutefois parmi les meilleures du segment.



Land Rover Defender Octa Le plus extrême des Defender à l'essai

Edition One - 635 ch - 204 200 € / 274 200 €*

Un géant qui maîtrise le grand écart



PHOTOS: D. SHEPHERD/LAND ROVER

Ce Defender Octa n'est disponible qu'en carrosserie cinq portes, avec le gabarit intermédiaire 110, long de 5 m. Il est plus haut de 28 mm et s'élargit de 68 mm par rapport au modèle standard. Frôlant les 2 m sous la toise, il ne pourra accéder à tous les parkings.

Le Defender aurait-il laissé son flegme britannique au vestiaire ? Depuis plus de soixante-quinze ans, le plus emblématique des 4x4 est voué à l'aventure. Et voilà qu'aujourd'hui sa toute nouvelle version Octa se met à accélérer aussi fort qu'une Porsche 911 Carrera ! Notre anglais bon teint n'en est certes pas à son premier V8, mais avec 635 ch sous le capot, il n'avait jamais osé un positionnement aussi élitiste ! Facturée entre 185 400 € (Octa) et 204 200 € (Octa Edition One), et assujettie à un malus confiscatoire de 70 000 €, la friandise paraît complètement décalée dans le paysage automobile actuel. Loin du simple exercice de style, le label Octa entend offrir à cette icône des baroudeurs des prestations routières inédites, tout en améliorant encore ses capacités tout-terrain. Sa botte secrète ? Un châssis actif "6D" aux vertus révolutionnaires. Des amortisseurs à trois valves reliés par un circuit hydraulique déconnectable voisinent ici avec des ressorts pneumatiques permettant de faire varier la hauteur de caisse. L'objectif : augmenter les débordements sur parcours accidenté et limiter les mouvements parasites sur goudron. Autrement dit, concilier l'inconciliable. L'installation à bord

se fait toujours en grimpant dans un habitacle propice à l'aventure. Sur notre version d'essai, la présence des pneus tout-terrain les plus extrêmes suscite une petite pointe d'appréhension à l'heure de s'élancer sur la route. Leur effet se ressent immédiatement au moment de tourner le volant, avec une direction peu informative, des bruits de roulement marqués et une adhérence moyenne. Rechignant à prendre le virage, le Defender semble systématiquement vouloir élargir la trajectoire et coupe les élans de son V8 en sortie de courbe.

Un véritable couteau suisse

Avec une force herculéenne, le moteur, fourni par BMW et suralimenté par deux turbos, se joue pourtant des 2 585 kg de l'engin. Associé à une boîte auto. à huit rapports plutôt réussie, ce bloc souffle la tempête dès 2 500 tr/mn et téléporte le tout jusqu'à près de 7 000 tr/mn. Son timbre, certes artificiel, est rageur. Et avec des mises en vitesse dignes des meilleures sportives, on est d'autant plus rassuré de compter sur un freinage copieusement majoré et fidèle. Quant au confort, de haut niveau, il s'apprécie au quotidien, même en mode Dynamic, qui maîtrise correctement



Cette finition Edition One chausse des roues de 20" avec des pneus tout-terrain. Des gommes routières montées sur jantes de 22" sont aussi proposées sans supplément de prix.



A bord, on retrouve la qualité de vie d'un Defender classique. L'espace aux jambes s'avère généreux et la largeur aux coudes, suffisante pour trois, même si la place centrale est plus ferme.



Land Rover annonce un volume de coffre sous pavillon de 786 dm³. Il en reste forcément moins sous le cache-bagages, mais c'est suffisant. La porte à ouverture latérale ne facilite pas l'accès.



Moins efficace mais aussi performant sur route que les gros SUV sportifs allemands, le Defender Octa laisse la concurrence sur place au moment de sortir des sentiers battus. C'est pour lui qu'a été inventée l'expression "grimper aux arbres" !



La planche de bord de la version Octa est trop similaire à celle des autres Defender. L'écran tactile de 11,4"/29 cm regroupe une multitude de sous-menus permettant notamment d'affiner les modes de conduite. Les vis apparentes assumées ont un véritable charme, mais la qualité des plastiques jure un peu à ce prix !

les mouvements de caisse. Sur pistes roulantes, mieux vaut toutefois sélectionner le mode Octa, plus adapté. Il libère les suspensions et inhibe une partie des aides électroniques. Le Defender subit alors d'amples mouvements de caisse et devient bien plus joueur. Les pilotes en herbe pourront le placer "avec les freins" en entrée de virage ou insister sur l'accélérateur en sortie. En conservant ce programme de conduite, le caractère ludique de l'engin se retrouve sur les chemins de terre peu accidentés, avalés ici au rythme d'une voiture de rallye-raid ! L'aisance irréelle avec laquelle ses suspensions "miracle" effacent trous et bosses tient de la magie, tandis que la capacité du véhicule à absorber les pires sauts dans le confort d'un tapis volant relève de la sorcellerie. La démonstration se poursuit sur un parcours tout-terrain. Une terrifiante

descente digne d'un grand huit, une montée vertigineuse ou un énorme croisement de pont imposé par d'impressionnantes roches : rien ne lui fait peur. Comme les Defender classiques, il dispose d'une gamme de rapports courts, de programmes de conduite Terrain Response, de blocages de différentiel, de multiples caméras extérieures et d'assistances à même de mettre à l'aise n'importe quel quidam au volant. Cette version Octa ajoute à cela une garde au sol portée à 323 mm et des triangles de suspension allongés pour grimper aux arbres, ou presque ! A ce prix, c'est peut-être la moindre des choses. Mais aucun autre 4x4 du marché n'est capable de combiner de telles capacités de franchissement avec des performances dignes d'une GT et un confort de limousine. C'est ce qui rend diablement attachant ce Defender Octa !

Jacques Warnery



Le mode Octa est accessible grâce à ce bouton situé dans la partie basse du volant.

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	250 km/h ⁽¹⁾
Accélération 0 à 100 km/h	4s
Consommation cycle mixte	13 l/100 km
Poids	2585 kg

LA TECHNIQUE

Moteur biturbo-essence	8 cylindres en V, 32S
Hybridation	Non
Cylindrée	4 395 cm ³
Puissance maxi	635 ch à 5 900 tr/mn
Couple maxi	750 Nm à 1 800 tr/mn
CO ₂ /Malus	294 g/km / + 70 000 €
Transmission	4x4
Boîte	Auto., 8 rapports
Pneus	275/60 ZR20
Réservoir	90 litres
Dim. L x l x h, en m	5,00 x 2,10 x 1,99
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

1. 160 km/h avec les pneus tout-terrain.

Le verdict **Auto Plus**

Une référence !



PRATIQUE

Par J. Palaz

Toutes les solutions co

Rien n'arrête un voleur mais plus il rencontre d'obstacles, plus il y a de chances qu'il abandonne. Voici tous les outils – et les références conseillées – pour faire en sorte de décourager les tentatives...

ALARME UN DISPOSITIF À BIEN CHOISIR



PH. TISSIER/PILOU

Au-delà de la simple sirène, certaines alarmes combinent les technologies pour dissuader les malfaiteurs. Voici les différents niveaux de protection qu'elles offrent pour des budgets plus ou moins importants.

■ L'alarme périmétrique active une sirène dès qu'une porte, le capot ou le coffre s'ouvre. Elle constitue la base de la protection anti-intrusion.

Beeper XR5 (129 €)

■ L'alarme volumétrique complète la périmétrique par des capteurs à ultrasons ou infrarouge capables de déceler une présence ou un mouvement dans l'habitacle, même sans ouverture.

Cobra 4615 (225 €)

■ Un capteur d'inclinaison et un accéléromètre ajoutent des fonctions de détection de soulèvement (remorquage, vol de roues) ou de secousse du véhicule.

Viper 3305V (329 €)

■ L'alarme connectée envoie des alertes en temps réel sur votre smartphone via une application dédiée. Elle offre parfois des fonctions de géolocalisation ou de commande à distance. Certains modèles connectés avancés intègrent un module antibrouillage radio qui repère et contrecarre l'action des brouilleurs utilisés pour bloquer le signal de la télécommande ou empêcher l'alarme de transmettre une alerte.

Pandora DXL 3910 Pro (599 €)

Les limites Sur les versions basiques, il peut suffire de couper l'alimentation ou de désactiver la sirène. Certaines alarmes périmétriques ne détectent pas les bris de vitre ni l'entrée par effraction silencieuse. Enfin, les brouilleurs radio peuvent empêcher la transmission au smartphone.

COUPE-CIRCUIT INVISIBLE MAIS DÉCISIF

Il s'agit d'un relais bloquant installé sur le circuit électrique d'une commande essentielle au démarrage (démarreur, pompe à carburant, allumage électronique...). Sans action spécifique de déverrouillage, impossible de démarrer.



ALEWINGS

■ La commande cachée constitue la solution la plus simple et la plus économique : un interrupteur dissimulé doit être actionné manuellement pour autoriser le démarrage.

Kit coupe-circuit Beeper (29 €)

■ La télécommande sans fil apporte un confort d'usage supérieur. L'utilisateur active ou désactive le système à distance.

Alewings Kill Switch (45 €)

■ Le clavier à code ou l'authentification biométrique sont les solutions les plus évoluées. Elles empêchent tout démarrage sans saisie d'un code ou identification par empreinte digitale.

Ghost Immobiliser (450 € + 50 à 150 € de pose)

Les limites Un filou expérimenté peut retracer le câblage électrique, surtout si l'installation est visible ou approximative. D'autre part, l'observation discrète du propriétaire est susceptible de révéler l'emplacement du dispositif d'activation.

BLOQUE-VOLANT SIMPLE, VISIBLE ET COSTAUD

A l'heure du tout électrique, cette solution mécanique conserve des atouts. Sa visibilité dissuade le voleur avant qu'il ne tente quoi que ce soit. Mais attention aux articles bas de gamme : les bloque-volant en forme de "U" ou à clé générique se neutralisent en quelques secondes.

■ Les équipements sérieux comme le Disklok Small enveloppent le volant tout entier dans une coque métallique.

Disklok Small (190 €)

■ Le Stoplock Pro Elite mise sur l'acier trempé et un système de verrouillage complexe.

Stoplock Pro Elite (89 €)

■ Certains systèmes, comme le Streetwize Twin Bar, intègrent une alarme sonore qui se déclenche s'ils sont forcés.

Artago 870 (95 €)



DISLOCK

Les limites Même les dispositifs robustes peuvent être attaqués. Le bloque-volant ne protège pas contre le piratage électronique via la prise OBD ou le clonage de clé.



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

Contre le vol

POCHETTES ANTI-RFID SÉCURISEZ LA CLÉ

Le démarrage mains libres facilite la vie et... le vol. La clé émet en permanence un signal radio que les délinquants captent à plus de 30 m grâce à un amplificateur. Il est transmis à l'auto qui s'ouvrira. Voici comment les contrer.

■ L'étui anti-RFID, minicage de Faraday, bloque les ondes électromagnétiques pour rendre la clé introuvable.

Faraday Defense (22 €)

■ Plus rares, les coques de clé avec interrupteur physique activent ou désactivent l'émission du signal selon vos besoins.

Les limites L'efficacité dépend de l'usage. Certains conducteurs oublient de ranger leur clé dans la pochette. Les modèles mal conçus laissent parfois passer une partie du signal. Faites un test.



FARADAY DEFENSE

FILM ANTI-EFFRACTION GAGNEZ UN TEMPS PRÉCIEUX

Vitres latérales et custodes sont des points d'entrée privilégiés. Collés à l'intérieur de celles-ci, les films retiennent les éclats de verre et compliquent l'effraction.

■ Leur efficacité dépend de l'épaisseur (de 100 à 300 microns), de la qualité de pose (intervention d'un professionnel recommandé) et de l'homologation (norme EN 356). Comptez de 200 à 400 € pour la mise en place.

3M Ultra S800 (80 €/m²), Solar Gard Armorcoat (70 €/m²)

Les limites Les films ralentissent l'intrusion, mais un voleur acharné peut briser la vitre et l'arracher avec un outil.



DR

GRAVAGE EFFICACE CONTRE LE RECEL

Le gravage antivol consiste à marquer discrètement plusieurs points du véhicule avec un numéro unique, relié à une base de données nationale (Argos).

■ Il concerne surtout les vitres (de six à huit points répartis) et s'étend parfois aux pièces de carrosserie ou mécaniques prisées. Avantage: la prime d'assurance peut être réduite.

Argos System (50 €), Data Dot (70 €), Selectamark (45 €)



SELECTAMARK SECURITY SYSTEMS

Les limites Le marquage n'empêche ni le vol ni le démontage du véhicule, qui peut être démonté et revendu en pièces détachées.

BLOCAGE DE LA PRISE OBD L'ANTI-PIRATAGE ÉLECTRONIQUE

La prise OBD constitue la porte d'entrée favorite des malfrats expérimentés. En quelques secondes, ils y branchent un boîtier pour reprogrammer une clé vierge ou désactiver l'antidémarrage d'origine. Plusieurs stratégies permettent de sécuriser cette vulnérabilité.

■ La prise factice consiste à installer unurre à l'emplacement d'origine, tout en déplaçant la vraie prise dans un endroit inaccessible. Simple mais efficace contre les voleurs pressés.

Prise OBD factice ou "OBD Saver" (35 € en moyenne)

■ Le boîtier de verrouillage s'intercale entre la prise OBD et le véhicule et bloque tout accès non autorisé aux données de l'auto. Les modèles avancés intègrent une authentification par code ou badge.

Carnlink OBD Blocker (159 €)

■ Les relais électroniques avec authentification forte: seul le propriétaire connaissant le code ou possédant le dispositif d'authentification peut accéder aux infos techniques du véhicule.

AutoWatch Ghost-II CANbus Immobiliser (450 €)

Les limites Un malfaiteur chevronné trouvera l'accès au faisceau électrique pour contourner la protection. Attention, les systèmes mal installés peuvent perturber le diagnostic lors des révisions.



N. SOLER

TRACEUR GPS L'ALLIÉ DE LA RÉCUPÉRATION POST-VOL

Ici, le but est d'agir immédiatement après le vol et d'aider les forces de l'ordre à retrouver le véhicule. Là encore, plusieurs technologies cohabitent. Celles avec fonction "geofencing" vous alertent dès que le véhicule sort d'une zone géographique prédefinie.

■ Les traceurs sur réseau GSM classique (2G/4G) assurent une précision élevée et des fonctions avancées, mais consomment davantage d'énergie.

Traceur Weenect (129 €)



A. SAUNIER

■ Les modèles sur réseau basse fréquence (LoRa ou Sigfox) privilégiuent l'autonomie et peuvent tenir plusieurs mois grâce à leur batterie interne.

Invoxia GPS Tracker (79 €, abonnement: de 1,4 à 4,5 €/mois)

■ Les traceurs autonomes sans fil se dissimulent dans l'habitacle, un passage de roue ou sous le véhicule. Bon point: leur pose est très simple.

■ Les appareils alimentés, qui se branchent sur la batterie de la voiture pour une autonomie illimitée, requièrent une installation plus complexe.

PAJ Power Finder (199 €, abonnement: de 5 à 12 €/mois)

Les limites Les voleurs utilisent des détecteurs de fréquences pour localiser les balises. L'autonomie limitée des modèles à batterie peut également poser problème.

ACHAT D'UN
CAMPING-CAR

Pour voyager sans trop se ruiner, acheter un véhicule de loisirs d'occasion peut être une bonne idée. Cela requiert toutefois des précautions que nous vous invitons à découvrir.

Comment

Le marché du camping-car se porte bien. Durant la saison 2023-2024, plus de 25 000 véhicules neufs de ce type ont été vendus en France et 43 000 en occasion. Ils ne sont en effet plus seulement prisés des retraités, mais séduisent aussi les familles à la recherche

d'expériences différentes pour leurs vacances ou les jeunes actifs épris de liberté. Avant de vous laisser tenter à votre tour, voici nos conseils pour vous aider à trouver le modèle qui vous correspond le mieux.

Par Christophe Conche

Permis de conduire

Pour conduire un véhicule de loisirs dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est inférieur à 3,5 tonnes, le permis B suffit. Ces modèles ne peuvent tracter qu'une remorque affichant un PTAC de moins de 750 kg. Pour un modèle poids lourd, le permis C1 est exigé jusqu'à 7,5 t (C au-delà). Les titulaires d'un permis B obtenu avant le 20 janvier 1975 bénéficient de leur côté d'une dérogation indiquée sous le code B79 (sur leur carton rose ou sur la nouvelle version au format carte de crédit). Pour rappel, avec le permis B, seule une remorque légère (moins de 750 kg) peut être tractée.

Vitesse en circulation

Les versions de moins de 3,5 t de PTAC sont soumises aux mêmes limitations de vitesse qu'une automobile (130 km/h maxi sur autoroute). Les modèles poids lourds (PTAC supérieur à 3,5 t) sont

tenus de respecter les 90 km/h sur autoroute, 80 km/h sur des routes à deux voies et 50 km/h en agglomération, des limitations rappelées sur des disques obligatoires collés à l'arrière de ces véhicules.

Signalisation spécifique

Les camping-cars classés en catégorie poids lourd doivent arborer, depuis 2021, des stickers "Attention angles morts" sur leurs parties latérales avant et à l'arrière sous peine d'une amende de 135 €.

Contrôle technique

Comme pour les autos, les camping-cars de plus de 4 ans sont soumis à un contrôle tous les 2 ans. Par décret du 20 février 2017 (n° 2017-208), les modèles de plus de 3,5 t de PTAC doivent respecter une périodicité équivalente à celles des versions de moins de 3,5 t de PTAC. Les poids lourds devront en revanche passer cet examen dans un centre agréé pour ce type de véhicule.

Van aménagé



Il se présente comme un véhicule compact, souvent équipé d'un toit relevable abritant un couchage. Le van a pour lui une taille raisonnable (de 4,95 à 5,48 m) qui lui confère plus de facilité pour circuler et se garer. Il bénéficie d'un péage raisonnable sur autoroute (catégorie 1, comme une auto), s'il reste en dessous des 2 m de haut.

Fourgon aménagé



Plus spacieux qu'un van, moins large (autour de 2,05 m) qu'un camping-car classique, le fourgon représente un compromis parfait entre confort et praticité. Il dispose en général d'une salle d'eau avec lavabo, WC et douche, d'un coin cuisine avec un réfrigérateur et des rangements, d'une chambre avec un ou deux lits permanents.

Profilé



Cette configuration est adoptée par une majorité de camping-cars en Europe. Comme son nom l'indique, un profilé arbore une coiffe avant au dessin plus aérodynamique, qui optimise la consommation et réduit les bruits d'air sur voie rapide. Selon le modèle, cette casquette peut dissimuler un lit escamotable dans le pavillon.

Capucine



Son appellation provient de l'alcôve qui surplombe la cabine de son porteur. Celle-ci permet l'installation d'un lit double, accessible par une échelle. La capucine est surtout prisée par les familles nombreuses et les loueurs de camping-cars, mais induit, par son design, une consommation en carburant supérieure et une hauteur élevée (de 3,06 à 3,20 m).

Intégral



Ici, le poste de conduite est intégré dans l'habitacle et constitue un espace du salon à part entière. L'intérêt est de disposer de plus de place à bord, d'une vue panoramique et d'un éventuel couchage double dans le pavillon. Le poids est plus important, notamment pour les poids lourds (au-delà de 3,5 t) et l'accès, limité (pas de porte passager).

Liner



Dimensions (7,99 à 12 m de long et jusqu'à 4 m de haut), poids (dès 8,5 t), équipements de luxe (lave-vaisselle, machine à laver), autonomie en eau, gaz et carburant: un liner représente le nec plus ultra pour voyager. Il repose sur un châssis de camion et peut embarquer parfois une auto en soute. Les tarifs approchent ceux d'une résidence secondaire.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

le choisir ?

Que faut-il contrôler ?

Côté cellule

1 Toit, parois et ouvrants: sur un véhicule stationnant souvent en extérieur, le toit est à inspecter avec soin, en particulier au niveau des joints de raccordement et de certains accessoires (antenne télé ou parabole satellite, panneaux photovoltaïques). Les parois ne doivent pas présenter de perforations susceptibles de faire entrer l'eau, notamment si un porte-vélos ou un store externe est présent. Un test d'humidité (voir le budget page suivante), valable un an, permet d'éviter toute mauvaise surprise. Porte de cellule, de soutes, baies et lanterneaux ainsi que leurs serrures respectives doivent être parfaitement opérationnelles.

2 Gaz: les tuyaux souples des lyres d'alimentation entre bonbonne et détendeur doivent comporter une date récente (inférieure à 5 ans).

3 Vanne de vidange: le clapet de la réserve des eaux grises (manuel ou électrique) doit s'ouvrir et se fermer sans fuite visible sur le sol.



CHAUSSON CAMPING-CAR

4 Literies et sellerie: les matelas destinés aux couchages, comme les coussins des assises du salon ne doivent pas dégager de mauvaises odeurs ou montrer d'usure excessive.

5 Batterie auxiliaire: source d'énergie dans la zone habitable, cette unité de stockage doit être parfaitement fixée dans son logement et présenter des bornes propres et des fils bien isolés.

6 Tableau de commande: il vous permettra de vérifier l'état des sondes des niveaux des réservoirs d'eau (propre et eaux grises), la charge de la batterie cellule, le fonctionnement des éclairages et des prises de courant (12/230 V, USB).

7 Chauffage: tournez à fond le bouton du rhéostat pour le déclencher quelques minutes, afin de vérifier l'efficacité de la soufflerie au niveau des buses d'évacuation.

8 Boiler: pour tester le système d'eau chaude, l'opération prend un peu plus de temps.

9 Pompe à eau: ouvrir tous les robinets (cuisine, lavabo, douche, chasse d'eau des toilettes, douchette en soute ou externe).

Côté porteur

10 Pneus: ils doivent offrir un bel aspect et avoir moins de 10 ans. Vérifiez leur DOT. Cette inscription portée sur leur flanc comporte quatre chiffres: les deux premiers indiquent la semaine de fabrication, les suivants, l'année de production.

11 Phares, feux de position et de stop: assurez-vous que les blocs ne sont pas fendus ou les ampoules, grillées.

12 Echappement: aucune fumée noire ou blanche ne doit en sortir, sous peine de soucis au contrôle technique.

13 Suspensions et freins: aucun couinement ni manque d'efficacité ne doit se manifester lors d'un test routier.

- 14 Tableau de bord:** tachymètre, compte-tours, voyants sont à contrôler lors d'un essai en circulation.
- 15 Commande de boîte de vitesses:** son maniement ne doit donner lieu à aucun craquement ni point dur.
- 16 Autoradio/GPS/caméra de recul:** mettre la radio en route pour s'assurer du bon fonctionnement des haut-parleurs et de l'écran d'une éventuelle station multimédia avec GPS ou avec écran déporté.
- 17 Sièges cabine:** vérifier l'inclinaison de leur dossier, la montée de leur assise. Pour certains camping-cars, l'embase pivotante doit absolument se verrouiller face ou dos à la route.

Acheter une voiture d'occasion

À QUI L'ACHETER ?

A un professionnel



C. CONCHE/AUTOPOLIS

■ S'adresser à un pro présente un intérêt en matière de conseils, de choix et de garantie, avec un suivi rassurant après la vente et un véhicule obligatoirement révisé. En cas de problèmes mécaniques, d'infiltrations d'eau dans la cellule, il est plus facile de bénéficier d'une assistance ou d'une prise en charge pour les réparations. Par ce biais, les formalités administratives sont plus simples et sûres. Seul inconvénient, le prix. En raison des services et garanties inclus dans la vente d'un véhicule d'occasion, le tarif peut être sensiblement plus élevé que celui pratiqué par un particulier.

A un particulier



SHUTTERSTOCK

■ Un propriétaire se montre souvent plus ouvert aux négociations. En contrepartie, il faut effectuer une inspection complète (cellule et porteur), vérifier l'entretien, s'assurer de l'exactitude du kilométrage (sur Histovec.interieur.gouv.fr). Côté carte grise, le vendeur doit être le propriétaire du véhicule. Il faut que le numéro d'immatriculation corresponde aux plaques. Celui du châssis, inscrit aussi sur la carte grise, doit être frappé sur le porteur près du pare-brise, du marchepied de la porte conducteur ou sous le capot moteur. L'adresse du propriétaire doit correspondre à celle figurant sur son permis de conduire ou sa carte d'identité. Sinon, fuyez !

LE BUDGET

A l'achat

■ Ces dernières années, les tarifs se sont emballés face à une demande accrue en occasion et à une pénurie de composants pour la fabrication des modèles neufs. Il est toutefois possible de se faire plaisir à tous les prix.
 ■ Dès 15 000 €, on trouve des profilés et capucines de plus de 20 ans. A partir de 25 000 €, vous pouvez dénicher un van ou un fourgon aménagé d'une quinzaine d'années. Un profilé ou une capucine de 2015 sont accessibles dès 35 000 €. Pour un intégral du même âge, prévoyez au moins 45 000 €. Difficile de s'offrir un liner en parfait état, sans trop de kilomètres, pour moins de 100 000 €.

A l'usage

■ Consommation : comptez de 8 à 10 l/100 km pour un van ou

un fourgon diesel et de 12 à 18 l/100 km pour les autres modèles classés en véhicule léger (VL). Pour les véhicules poids lourds (PL), cela peut grimper à plus de 20 l/100 km.

■ Plein d'eau et d'électricité : le tarif varie de 5 à 10 €, selon la source d'approvisionnement (domicile, borne sur une aire de services, camping) et la quantité d'eau (au moins 100 l) et de courant (2 kWh).
 ■ Assurance : avec un modèle d'une valeur inférieure à 60 000 €, pour des voyages en Europe, le prix annuel se situe entre 600 et 800 € avec un bonus de 50 %.
 ■ Hivernage : de 40 à 120 € par mois, selon la région et le degré de surveillance proposé.
 ■ Test d'humidité : de 100 à 200 € par an, selon le modèle, la marque et le concessionnaire qui l'effectue.

LA FIABILITÉ DU PORTEUR



WILDERNESS MOTORHOMES LTD

■ La majorité des constructeurs autos ont à leur catalogue des utilitaires aménageables en véhicules de loisirs. Ces "porteurs" peuvent être utilisés en version tôlée (van et fourgon), châssis cabine (profilé ou capucine) ou châssis auvent (intégral ou liner).

■ Certains (Fiat Ducato X250, Ford Transit 2 T) ont connu des soucis d'injecteurs et de turbo entraînant un risque de casse moteur (de 1 500 à 7 500 €). Les systèmes de dépollution des Citroën Jumper et Peugeot Boxer ont nécessité le remplacement du réservoir et de la pompe d'AdBlue, facturé près de 2 000 €. Quelques boîtes de vitesses robotisées de Fiat Ducato à double essieu ont subi une usure prématuée (avant 50 000 km) de leur mécanisme d'embrayage. Les blocs 2.0 du Ford Transit et 2.3 du Mercedes Sprinter ont eu leur lot de pénins électroniques nécessitant un remplacement d'ECU (calculateur moteur, 1 000 € minimum).

■ Restez vigilant sur le suivi de l'entretien, même si le véhicule a peu roulé (exigez des factures).

Glossaire

- **Baies et lanterneaux** : surfaces vitrées latérales et sur le toit qui font entrer la lumière à bord et assurent le renouvellement de l'air.
- **Batterie auxiliaire, de cellule ou de servitude** : elle sert exclusivement à alimenter en électricité la partie habitable.
- **Boiler** : réservoir avec une résistance électrique pour bénéficier d'eau chaude aux robinets de cuisine, lavabo et douche.
- **Cassette WC** : partie intégrée et amovible sous les toilettes pour évacuer son contenu régulièrement.
- **Charge utile (CU)** : c'est le poids total autorisé en charge du véhicule (PTAC, case F1) une fois son poids à vide en ordre de marche déduit (PVOM, case G).
CU = PTAC - PVOM
- **Châssis AL-KO** : cette structure en alu remplace le châssis arrière d'origine de certains porteurs pour offrir de meilleures performances côté poids et tenue de route (suspensions arrière indépendantes).

• **Convertisseur de tension** : à partir de la batterie cellule 12 V, il fournit un courant 230 V pour assurer le fonctionnement d'appareils comme un climatiseur, un respirateur, un sèche-cheveux, une machine à expresso...

• **Eaux grises/noires** : désigne les eaux sales récupérées dans l'évier, le lavabo et la douche (grises) ou dans les WC (noires).

• **Réfrigérateur à absorption** : dépourvu de moteur, il se montre silencieux. Une version dite AES ou trimixte peut fonctionner automatiquement au gaz ou à l'électricité (12 et 230 V).

• **Réfrigérateur à compression** : identique à un réfrigérateur domestique, il ne fonctionne qu'à l'électricité et se montre plus sonore.

• **VASP** : ce terme, mentionné sur la carte grise d'un camping-car homologué comme tel, correspond à un véhicule aménagé et destiné au transport de personnes ou de marchandises.

Bilan

les clés d'un achat réussi

- Définissez vos besoins.
- Etablissez un budget précis.
- Effectuez vos recherches via des annonces référencées ou des concessionnaires reconnus.
- Vérifiez l'historique du véhicule.
- Prenez le temps d'inspecter tout le camping-car.
- Réalisez un essai routier.
- N'hésitez pas à négocier le tarif !



SHUTTERSTOCK

Ça vous est arrivé

Ford Puma

Laurent Schaer a beau avoir l'impression d'être face à un mur dans le litige qui l'oppose à Ford, il n'a pas l'intention de se laisser faire. Selon lui, les arguments du constructeur ne tiennent pas.



ERIC SOUDAN / ALPACA / ANDA

3 543 € pour un catalyseur et un Fap détruits à 72 100 km !

Laurent Schaer, de Monistrol-sur-Loire (43), appartient à la catégorie des gros rouleurs. Mais il porte une attention toute particulière à son budget automobile, ainsi qu'à l'environnement. Sa dernière acquisition coche toutes ces cases, puisqu'il s'agit d'un Ford Puma 1.0 EcoBoost Flexifuel 125, acheté neuf début 2022. Trois ans plus tard, ce petit SUV affiche déjà 72 100 km au compteur. Un âge et un kilométrage auxquels toute voiture digne de ce nom

ne doit poser aucun problème à son propriétaire. Laurent n'a malheureusement pas eu cette chance. En effet, alors qu'il avait déjà été obligé de procéder au remplacement d'un injecteur en octobre dernier, à 64 000 km, puis à une régénération forcée du filtre à particules (Fap) en mars, le pire restait à venir.

Usure, oui, mais pas si rapide

En effet, le Puma est bientôt victime d'une double défaillance, l'une affectant le catalyseur et l'autre le Fap. Double problème

qui avec devis XXL, comme l'a constaté notre lecteur quand son concessionnaire lui a remis le chiffrage des réparations : 3 543 €. Dans un premier temps, toutefois, Laurent n'est guère inquiet. Il a parfaitement fait entretenir son Puma et ne doute pas un instant que le constructeur va prendre très largement en charge l'intervention. Un e-mail de la marque va rapidement doucher son optimisme : Ford considère qu'il s'agit de pièces d'usure et refuse donc tout geste.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Ford a raison : le catalyseur comme le filtre à particules sont bien des pièces d'usure. Mais leur espérance de vie excède largement les 72 100 km qu'a parcourus le Puma de Laurent. En effet, le barème de nos experts indique formellement que ni l'un ni l'autre ne doit être remplacé avant 150 000 km. Puisque le SUV de notre lecteur a tout juste 3 ans, aucun taux de vétusté ne peut lui être appliqué. Ainsi, en tenant compte du seul kilométrage, Ford doit prendre en charge 60 % du catalyseur et 70 % du Fap.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

BMW X2

Rupture avancée

Après la rupture du palier de suspension droit du moteur de mon X2 sDrive18i de 2018, mon concessionnaire a établi un devis de 484 €. Bien que mon SUV n'ait que 79 300 km, BMW n'a pris que 14 % à son compte. Suffisant ?

Laure Botto, 38080 Saint-Alban-de-Roche

NOTRE CONSEIL Comme vous vous en doutez, BMW aurait dû se montrer beaucoup plus généreux avec vous. En effet, l'âge et le kilométrage de votre X2 justifient une participation à hauteur de 50 % du devis initial. Mettez la marque en demeure, par lettre recommandée avec AR, de vous rembourser la différence.

Peugeot 5008

Pièce d'usure ?

Je possède un Peugeot 5008 1.5 BlueHDI 130 de 2019 qui a parcouru 216 100 km. L'arbre à cames vient de casser et le devis de réparation est de 4 652 €. Peugeot doit-il en payer une partie ?

Corentin Simon, 22410 Saint-Quay-Portrieux

NOTRE CONSEIL Un arbre à cames est censé avoir une durée de vie de 300 000 km. Votre 5008 se situe donc encore dans la tranche kilométrique où cette défaillance est anormale. En tenant compte du fait que votre véhicule a plus de 5 ans – ce qui permet l'application d'un taux de vétusté –, vous êtes en droit demander à Peugeot une contribution à hauteur de 20 %.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Citroën a payé 90 % du joint de vilebrequin

Dans notre n° 1903, Charles Bazin, de Colombes (92), nous exposait le problème qui touchait son C4 Cactus 1.2 PureTech 110 de 2021. A seulement 15 000 km, la voiture subissait une fuite au niveau du joint de vilebrequin. Pour la réparer, son concessionnaire avait établi un devis de 828 € et Citroën excluait alors de débourser un euro dans ce dossier. L'intervention de nos experts les a rapidement fait revenir sur cette décision et Charles a finalement reçu un geste à hauteur de 90 %.



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

Les stars de l'occasion



BIEN CHOISIR UNE...

Toyota Auris 2 (2012-2018) à moins de 10 000 €

Profitant de la réputation de grande fiabilité de la marque, le second opus de l'Auris a connu un franc succès. Voyons ce qu'elle propose aujourd'hui sur le marché de l'occasion, et quelle version sort du lot.

En 2012, alors que, dans l'ensemble, les berlines compactes carbureraient au sans-plomb ou au gazole, l'Auris se démarquait par sa motorisation hybride. Elle représente aujourd'hui les deux tiers de l'offre en occasion, à moins de 10 000 €. Bon point, la forte proportion de 136h, synonyme de concurrence entre les vendeurs, maintient les tarifs à des niveaux plus raisonnables que ceux des autres hybrides de la marque (Yaris et Prius en tête). A noter, dans cette tranche de prix, nombreuses sont les autos

localisées dans les Outre-mer: un détail à ne pas oublier au moment d'appeler un vendeur... Reléguées au second plan, les versions essence peinent à attirer l'attention. En particulier la molle 100 VVT-i (pas forcément moins chère) et la 132 VVT-i, toutes deux très rares dans les annonces. Le 1.2 T, qui succède au second en juin 2015, fournit un meilleur compromis et plus d'opportunités sur le marché. A cette date, côté diesel, le 2.0 D-4D 124 est retiré du catalogue au profit d'un 1.6 D-4D 112, tandis que le

petit 1.4 D-4D 90 continue sa carrière. La sobriété de ces blocs en fait de bons choix potentiels pour qui emprunte souvent les voies rapides.

Cette évolution de la gamme de moteurs s'accompagne d'un restylage de l'Auris (nouveaux phares, calandre chromée et grille d'air de bouclier élargie). Accessible dès 8 000 €, soit 1 000 € au-dessus d'une phase 1, elle enrichit nettement sa dotation (voir côté équipement) et améliore soninsonorisation. Certains matériaux de la planche de bord adoptent également d'un aspect moins "cheap". Néanmoins les parties basses, en plastique dur, restent sensibles aux griffures. Le poids des ans transparaît aussi dans l'agencement: écran central tactile (6,1 puis 7" sur les modèles

restylés) et commandes de clim' trop bas obligent à quitter la route des yeux. Enfin, pensez à inspecter l'état de la banquette arrière (plissée ?) et des poignées de porte (rayures ?). Cela permet de reconnaître un ancien véhicule Uber ou VTC, les kilométrages affichés étant par ailleurs souvent très élevés.

C'est du costaud

Ce n'est pas un hasard si ce modèle attire les chauffeurs: quelle que soit la motorisation, la fiabilité d'une Auris est au-dessus de la concurrence. Pour une utilisation urbaine, l'hybride a l'avantage de sa souplesse, due à la boîte automatique à variateur. Sur route, sa tendance à faire mouliner le moteur pourra inciter les gros rouleurs à viser le diesel... *Par Guillaume Jean*

Malgré une dotation généreuse, surtout en version restylée, le design daté, l'écran tactile implanté trop bas et la qualité des matériaux marquent le pas.



Habitabilité arrière et volume de coffre sont dans la moyenne. Si vous voulez plus spacieux, en ajoutant 1 000 €, le break Touring Sports est tout indiqué, avec une soute de 541 dm³ et 2 cm de plus en garde au toit.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

La dotation s'enrichit nettement lors du restylage de 2015. Surtout en entrée de gamme où la Tendance succède à l'Active, pingre. La Dynamic, très répandue, intègre caméra de recul et régulateur de vitesse et, en phase 2, les phares et essuie-glaces auto. La Design s'en distingue surtout par son look. Enfin, le haut de gamme Style inclut les sièges chauffants, l'Executive qui la remplace en 2015 ajoutant le GPS et l'aide active au stationnement.

LA DOTATION DE SÉRIE

Active: • ABS + AFU + ESP • 6 Airbags + genoux conduct.

- Clim' manuelle • Jantes 15" • Limiteur de vitesse • Vitres AV et rétros électr., dégivrants • Radio-CD MP3 • USB.

Tendance*: • Alerte de franchissement de ligne

- Bluetooth • Clim' auto. • Ecran tactile 7" • Régulateur de vitesse • Volant multifonction.

Dynamic: • Caméra de recul • Jantes alu 16" • Phares et essuie-glaces auto.* • Rétros rabat. électr.* • Vitres AR électr.

Design*: • Clé mains libres • Jantes alu 17" • Vitres et lunette AR surteintées.

Style: • Sièges chauffants.

Executive*: • GPS • Park Assist.



Côté moteurs

LES CHIFFRES	Essence	Hybride	Diesel		
	1.2 T 116	136h	90 D-4D	112 D-4D	124 D-4D
Vitesse maxi	182 km/h	184 km/h	169 km/h	182 km/h	186 km/h
Accélération 1000 m D. A.	32s2	33s	34s5	33s	32s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4^e/5^e/6^e	9s6/13s4/19s9	8s2 en Drive	9s8/13s8/17s6	9s/11s3/17s3	8s5/10s7/15s3
Consommation moyenne	6,8 l/100 km	5,7 l/100 km	5,5 l/100 km	5,7 l/100 km	5,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,6/6,6/7,1 l/100 km	6,1/6,2/4,8 l/100 km	5,3/5,6/5,6 l/100 km	5,6/5,4/6 l/100 km	5,5/5,7/5,9 l/100 km
Poids	1335 kg	1421 kg	1297 kg	1410 kg	1451 kg
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	64 m	62 m	66 m	65 m
Moteur	4 cyl. en ligne, 16S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + électr.	4 cyl. en ligne, 8S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo
Cylindrée	1197 cm ³	1798 cm ³	1364 cm ³	1598 cm ³	1998 cm ³
Puissance maxi	116 ch à 5 200 tr/mn	136 ch à 5 200 tr/mn	90 ch à 3 800 tr/mn	112 ch à 4 000 tr/mn	124 ch à 3 600 tr/mn
Couple maxi	185 Nm à 1 500 tr/mn	142 Nm à 4 000 tr/mn	205 Nm à 1 400 tr/mn	270 Nm à 1 750 tr/mn	310 Nm à 1 600 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	112 g/km/1	82 g/km/1	92 g/km/2	108 g/km/2	112 g/km/2
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Auto., à variation continue	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports

Avec 10 000 € en poche, on accède à la totalité des moteurs proposés sous le capot des Auris 2 restylées ou non. Nous avons exclu les très rares 100 et 132 VVT-i.

1.2 T 116: disponible au restylage, ce bloc fait preuve de souplesse en ville. Mais si les rapports de boîte longs diminuent la consommation, ils le rendent paresseux en reprises sur voie rapide. Comptez 9 000 € minimum avec environ 170 000 km.

136h: ce bloc hybride mérite sa réputation, autant pour sa sobriété que pour sa fiabilité.

Une fois sorti de la ville, il faut composer avec son caractère "braillard" dû à la boîte auto. à variateur. Il est accessible dès 8 000 € avec moins de 200 000 km. Mieux dotées, les versions restylées s'affichent à environ 10 000 € avec 170 000 km.

90 D-4D: en phase 1, ce diesel d'entrée de gamme n'a que peu d'intérêt. Pour cause, il entre directement en concurrence de prix avec le plus costaud 124 D-4D. Il ne convainc pas plus en version restylée : seuls 500 € (largement justifiés) le séparent du 112 D-4D.

112 D-4D: cette motorisation d'origine BMW remplace le 124 D-4D lors du restylage. Si les performances baissent légèrement, son insonorisation optimisée sert nettement le confort. Elle est disponible à partir de 9 000 € avec environ 170 000 km au compteur.

124 D-4D: au catalogue de 2012 à 2015, ce 2.0 diesel maison est généreux en couple mais, hélas, également en vocalises... Il reste toutefois un bon choix pour les budgets serrés, ses prix débutant autour de 8 000 € avec environ 170 000 km.

Côté fiabilité

A surveiller

Embrayage. Sur le 90 D-4D, il peut s'user prématurément. Bruits de claquement au point mort (butée) et/ou patinage à l'accélération signalent sa fin de vie (1 000 €).

Filtre à particules. En diesel, un usage essentiellement urbain peut boucher le Fap. Comptez de 100 à 300 € pour le nettoyer, et 1 000 € s'il est HS.

Multimédia. Des bugs dans la gestion des menus ou de la navigation (lenteur) nécessitent une mise à jour pour éliminer le phénomène (150 €).

Pertes de puissance. De rares cas de pertes de puissance sur le 1.2 T 116 sont répertoriés. Il s'agit alors d'une défaillance de la soupape de décharge du turbo ou bien d'une ou de plusieurs bobines d'allumage à changer (400 € l'unité).

Vanne EGR. A-coups à l'accélération et perte de puissance peuvent annoncer une vanne EGR défectueuse (600 €) sur les diesels circulant surtout en ville.

Nous vous conseillons

Une 136h Dynamic restylée

Précureur du genre, ce bloc hybride est sobre et remarquablement fiable. Viser la

limite du budget permet d'accéder à une Auris restylée en finition Dynamic. Un peu mieux présentée, celle-ci dispose en outre d'une dotation plus étendue.



S. MAIROV/T. TOYOTA



Rubrique coordonnée
par Pascale Gétin

ACHETEURS / VENDEURS

Dépôt-vente : une transaction qui n'est pas sans risque



CH. IGOUNE

Acheter ou vendre sa voiture dans un dépôt-vente peut être tentant. Il faut néanmoins avoir conscience que les transactions réalisées par ce biais répondent à des règles très particulières. Il convient de bien les connaître si l'on ne veut pas avoir de mauvaises surprises. Explications.

Aujourd'hui, les dépôts-ventes sont de plus en plus attrayants. La majorité d'entre eux disposent de locaux modernes, de showrooms étincelants et de vendeurs rassurants et diligents. Côté acheteurs, le panel de voitures proposé est attrayant et peut permettre de trouver facilement son bonheur. Côté vendeurs, on ne peut faire plus pratique : ils s'occupent de dénicher l'acquéreur et réalisent la vente de A à Z. Alors, nouveau mode de commerce gagnant-gagnant ? Pas vraiment. Si, en apparence, rien ne distingue les dépôts-ventes des établissements de vente de voitures traditionnels, le fait que les véhicules exposés ne soient pas leur propriété change la donne et oblige à prendre un grand nombre de précautions.

VOUS ÊTES ACHETEUR

La différence fondamentale entre un vendeur de véhicules d'occasion professionnel et un dépôt-vente tient au fait que ce dernier est simplement dépositaire des voitures qui sont sur son parc. Il a été mandaté par leurs propriétaires pour les vendre (*voir encadré*). Cette distinction constitue à elle seule le principal risque de ce

type d'achat. En effet, pendant toute la durée de la transaction, de la présentation de l'auto à la prise de commande, et même à la livraison, le processus est similaire à celui que vous pouvez rencontrer dans n'importe quelle concession. Mais, comme vous allez le voir, la comparaison s'arrête là...

Ce dont le dépôt-vente n'est pas responsable

– Contrairement à un vrai pro, rien ne l'oblige à réviser et à contrôler l'auto avant la livraison. Il a simplement pour mission de la proposer à la vente et d'accomplir les formalités de cession. Vous pouvez donc prendre possession d'une voiture dont le niveau d'huile n'a pas été réalisé, ou dont l'échéance de remplacement de la courroie de distribution est dépassée.

– Plus problématique : impossible de se retourner contre le dépôt-vente en cas de découverte d'un défaut caché, comme les séquelles d'un accident mal réparé ou un moteur défectueux après quelques mois. Dans l'arrêt n° 19-16.459 du 11 mars 2020, la Cour de cassation a encore rappelé que seul le véritable propriétaire est tenu de garantir l'acheteur des vices cachés⁽¹⁾. Il faudra donc exercer une action

Comment ça marche

■ La commercialisation par dépôt-vente ne fait pas l'objet d'une réglementation spécifique mais se trouve encadrée par le code civil :

• **Art. 1915** : "Le dépôt, en général, est un acte par lequel on reçoit la chose d'autrui, à la charge de la garder et de la restituer en nature."

• **Art. 1984** : "Le mandat ou procuration est un acte par lequel une personne donne à une autre le pouvoir de faire quelque chose pour le mandant et en son nom. Le contrat ne se forme que par l'acceptation du mandataire."

■ Il est donc une convention temporaire aux termes de laquelle le propriétaire du véhicule demande à un professionnel (le dépositaire) de prendre en charge son véhicule en vue de sa mise en vente en le rémunérant sous la forme d'une commission de vente déduite du prix de cession.

■ Le dépositaire qui prend un véhicule en dépôt-vente doit respecter plusieurs obligations qui engagent sa responsabilité :

> L'obligation de conservation et de garde.

> L'obligation de restitution du véhicule ou du prix de sa vente.

■ En synthèse, le dépôt-vente présente plus d'avantages pour le vendeur qui bénéficie ainsi d'une exposition, que pour l'acheteur qui, au contraire, ne dispose d'aucune des garanties liées à un achat chez un professionnel de l'occasion.

contre le titulaire de la carte grise. Cela suppose de le retrouver... et qu'il soit solvable !

Un mince espoir toutefois : si le dépôt-vente n'a pas été transparent sur l'origine de l'auto, et que ce n'est qu'au moment de la remise des clés, après règlement, que vous découvrez l'identité du vrai propriétaire du véhicule, les tribunaux peuvent considérer le professionnel dépositaire comme le vrai vendeur, et le condamner à vous indemniser. C'est ce qu'a estimé la Cour de cassation dans son arrêt n° 13-23.868 du 18 décembre 2014.

– Avec un dépôt-vente, agissant comme simple intermédiaire, pas question non plus de faire valoir la garantie légale de conformité qui est, rappelons-le, régie par le code de la

consommation⁽²⁾. Elle prévoit que tous les biens, même d'occasion, vendus par un professionnel sont couverts pendant deux ans contre les défauts présents au moment de l'achat. Et que, durant la première année, il y a automatiquement présomption d'antériorité du désordre et obligation de prise en charge par le pro. Ici, rien de tout ça dans une transaction. Certains proposent tout au plus une garantie commerciale de trois à douze mois, certes utile, mais nettement moins étendue.

A l'inverse

– Il est responsable des informations qu'il délivre. Exemple : sur la fiche descriptive et le bon de commande, il est noté que le véhicule est une première main.

Nos spécialistes



Antoine
Jacquot
Expert
automobile
diplômé d'Etat



Docteur
Romaric
Pagnard
Médecin
généraliste



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

Si ce n'est pas le cas ou bien qu'il manque une option annoncée, vous pouvez faire annuler la vente. – Il a aussi théoriquement une obligation d'information sur son statut et l'historique de l'auto proposée.

Nos conseils Si vous avez repéré une auto qui vous intéresse, vérifiez absolument le statut de l'établissement avant d'aller plus loin. Avant de signer le bon de commande, exigez de consulter la carte grise et d'être informé sur son historique et son état d'entretien. Si le professionnel refuse, passez votre chemin. Notez que ces vérifications ne vous dispensent pas d'effectuer des recherches sur les antécédents du véhicule sur le site gouvernemental Histovec⁽³⁾.

VOUS ÊTES VENDEUR

Passer par un dépôt-vente pour vendre son auto peut être un bon moyen pour multiplier les chances de trouver un acheteur, et s'affranchir des contacts avec les acquéreurs potentiels, ainsi que des démarches et formalités.

Ce dont vous serez toujours responsable

– Contrairement à la reprise par un professionnel, vous restez le propriétaire du véhicule mis en dépôt. De facto, vous êtes exposé aux éventuels recours de l'acquéreur en cas de défaut présent avant la vente qui se révélerait par la suite (consommation anormale d'huile, usure prématuée de la chaîne de distribution...).

Par Antoine Jacquot

1. Article 1641 et suivants du code civil. 2. Articles L.217-3 à L.217-20 du code de la consommation. 3. Histovec.interieur.gouv.fr/histovec/accueil

– En cas de vol de votre bien chez le dépositaire, si ce dernier prouve qu'il n'a pas commis de négligence et qu'il a pris toutes les précautions, il peut être considéré comme non responsable. Ce sera alors à votre assurance de payer avec, à la clé, une possible hausse de cotisation à venir.

– Notez aussi qu'une fois le contrat signé, vous n'avez plus le droit de vendre vous-même votre voiture, sous peine de devoir des indemnités au dépositaire.

– Et gare aux arnaques ! Il arrive que des dépôts-ventes "oublient" de régler les propriétaires des véhicules. Méfiance.

A l'inverse

– Le dépositaire est responsable de la bonne conservation du bien qui lui est remis. Si la vente échoue, pas question de rendre une auto endommagée ou avec un moteur cassé lors d'un essai.

Nos conseils Ne confiez pas à un dépôt-vente une voiture dont vous n'êtes pas sûr à 100%. Avant de vous engager, vérifiez depuis combien de temps l'établissement est ouvert et consultez les avis sur internet. Ne signez pas de contrat de dépôt sans vous être assuré que le délai de paiement après la vente y est bien spécifié. Ne laissez jamais l'original de la carte grise. Et, pour finir, ne signez aucun document de cession en blanc. Faites en outre établir un descriptif contradictoire de l'état de l'auto, qui vous permettra un recours si elle devait vous être restituée endommagée.

Par Antoine Jacquot



Un dépôt-vente n'est pas un professionnel comme les autres. Avant toute transaction, multipliez les précautions car les recours sont limités.

VOS QUESTIONS

Assurance Destruction volontaire

"Mon auto de 2007 a été incendiée lors de la finale de la Ligue des champions. Assuré au tiers, ai-je un recours ?

Pascal J., 75020 Paris

Pascale Gétin. Il faut avoir souscrit au minimum une formule au tiers étendu au vol/incendie pour être indemnisé par son assureur. Une tous risques est même nécessaire pour vous protéger contre le vandalisme. Une garantie responsabilité civile (au tiers) comme la vôtre couvre juste les dégâts que vous causez aux autres. Sauf à retrouver le voyou responsable des dégradations et que sa responsabilité soit reconnue, ce qui n'est pas gagné, la facture est donc, hélas, pour vous. Néanmoins si votre revenu fiscal de référence est inférieur à 28599 € ou 35465 € (0 ou 2 personnes à charge)*, vous pouvez saisir la Commission d'indemnisation des victimes d'infraction (CIVI)**. Le remboursement est plafonné à 4 823 €. Dépôt de plainte impératif, et assurance, carte grise et contrôle technique à jour.



B. OMIER / HANS LUCAS / AFP

*Voir barème de ressources sur Service-public.fr

**Fondsdegarantie.fr/victime-d'une-infraction-civi

Expertise Problème d'airbag

"L'expert qui suit la procédure VGE de ma Citroën C3 depuis un accident la bloque et m'impose de changer l'airbag. Or celui-ci n'a pas été endommagé. Que faire ?"

Anne P., par e-mail

Antoine Jacquot. La procédure VGE (véhicule gravement endommagé) est encadrée par les articles L.327-2, L.327-4 du code de la route. Elle prévoit qu'une fois le véhicule réparé des conséquences de l'accident et avant d'autoriser sa remise en circulation, l'expert chargé du suivi doit s'assurer qu'il est en mesure de circuler dans des conditions normales de sécurité. Or si votre auto est concernée par la campagne de rappel des airbags Takata* et que celui-ci n'a pas été changé, elle présente un risque manifeste pour ses occupants. Dans ces conditions, le rapport autorisant sa remise en circulation ne peut être établi. A vous de contacter d'urgence les services techniques du constructeur, afin de fixer un rendez-vous pour remplacer ce coussin gonflable litigieux. Tant que cette opération n'aura pas été réalisée, la carte grise ne sera pas débloquée.



J.-F. FREY / LALSACE / MAXPPP

*Ecologie.gouv.fr/rappel-airbag-takata

Conso Panne prématuée

"On m'annonce un devis de 3000 € pour la climatisation de ma Peugeot 308 de 2016 (101000 km) et on me refuse toute prise en charge, normal ?"

Franck J. 38080 L'Isle-d'Abeau

Pascale Gétin. Une climatisation a une durée de vie de 200 000 km. A la moitié, la panne est prématuée. Auto Plus préconise 50 % de prise en charge jusqu'aux 5 ans du véhicule. Après, la participation constructeur s'amenuise. Et au-delà de ses 7-8 ans, on peut dire qu'elle est refusée dans la majorité des cas. Peu importe que le kilométrage soit faible. Si vous êtes fidèle au réseau, tentez au moins de réclamer un geste commercial à la concession. Mais libre à elle d'accepter ou de refuser.



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

Bonne route Eric !

Fondateur et premier rédacteur en chef d'*Auto Plus*, Eric Bhat nous a quittés le 8 juin dernier. Sans lui, le magazine que vous tenez entre les mains aurait été bien différent ! Retour sur le parcours d'un homme passionné et passionnant.

J'ai trois passions : le sport automobile, la presse et l'ayurveda (NDLR : une médecine traditionnelle indienne). J'ai eu une chance inouïe : grâce à ces trois passions, je n'ai jamais travaillé de ma vie !" Il était comme ça, Eric : enthousiaste, bourré d'énergie, combatif, volontiers "grande gueule"... et fou amoureux du journalisme. Le sport auto, il l'a rencontré très tôt : dès 11 ans, invité par le père d'un copain, il assiste pour la première fois au Grand Prix de Pau, sa ville natale. Cette année-là, Jackie Stewart l'emporte sur sa Formule 2 Brabham BT18, Jean-Pierre Beltoise signe une fabuleuse remontée à la troisième place... et le jeune Eric Bhat est émerveillé. Il n'aura de cesse de revenir assister à la course les années suivantes... jusqu'à réussir à se faire accréditer au très jeune âge de 17 ans. "J'avais remarqué que, sur le circuit, les gens les mieux placés étaient les journalistes ! Comme j'étais fondu de courses et que je commençais à connaître quelques pilotes, j'ai écrit au journal local, L'Eclair des Pyrénées. Contre toute attente, ils m'ont répondu : faites des articles pour nous. Ils m'ont ouvert la porte !"

Eric rejoindra ensuite la rédaction d'*Auto Hebdo*, avant que l'éditeur Michel Hommell ne lui propose de lancer *Grand Prix International*, un magazine dédié à la Formule 1, édité en quatre langues après chaque course. Il y sera rejoint par le photographe Bernard Asset, avec lequel il formera un duo inséparable, suivant la grande caravane de la F1 du Brésil à l'Afrique du Sud en passant par le circuit Paul-Ricard. Puis, il franchira la barrière, en devenant attaché de presse dans l'écurie Renault, au côté de son ami Alain Prost. Mais l'appel du journalisme étant trop fort, Eric reviendra trois ans plus tard à *Auto Hebdo*, cette fois-ci en tant que rédacteur en chef adjoint, puis à *L'Automobile Magazine*, toujours comme "réd' chef". Une maison qu'il quittera en claquant la porte avec une poignée de journalistes de la rédaction et dans la main un exemplaire de l'hebdomadaire allemand *Auto Bild*.



Eric Bhat (à gauche) avec la "dream team" qu'il avait réunie pour lancer *Auto Plus* en 1988. Une idée géniale pour un homme qui l'était tout autant : 14 millions d'exemplaires écoulés dès la première année !

"Je leur ai dit : on s'en va et on va faire ça. Et comme on savait faire des journaux, on s'est dit qu'on allait le faire en France." La rencontre avec Willy Guiboud et Francis Morel, des Editions Mondiales, sera cruciale. "Je rencontre une première fois Willy Guiboud, un ancien du quotidien France-Soir. On discute pendant une heure et demie... de Pierre Lazareff ! *En sortant de son bureau, je lui dis :

il faut que je revienne pour vous parler du projet. Il m'a dit : pas besoin, je veux absolument que vous rencontriez mon président, Francis Morel ! Lequel m'a proposé de m'embaucher pour créer *Auto Plus*." Fin juin 1988, l'aventure démarre avec vingt-cinq personnes qui travaillent d'arrache-pied pour réaliser deux numéros zéro (destinés à tester la maquette et les contenus). Deux mois et demi plus tard, le premier numéro d'*Auto Plus* sort en kiosque, quelques jours avant le salon de Paris. Le succès sera immédiat : au bout d'un an, l'hebdomadaire s'arrote les trois quarts du marché de la presse auto et s'est écoulé à plus de 14 millions d'exemplaires. "C'était une petite révolution. Déjà, il était peu cher : 7 francs ! Ensuite, un format journal. Enfin, un côté très accessible, avec un slogan limpide : le premier journal qui se met à la place du conducteur !" *Auto Plus* deviendra vite une bible bourrée de conseils pratiques suivis à la lettre... parfois un peu trop ! "Dès le numéro un, on avait une rubrique 'Faites-le vous-même' et le premier sujet, c'était la vidange. On avait expliqué qu'il fallait dévisser le bouchon de vidange, on montre tout le processus en photos... sauf que l'on omet de préciser qu'il fallait le revisser le bouchon après. On a des gens qui nous ont écrit que toute l'huile avait coulé dans leur garage !"

L'autre spécialité d'*Auto Plus*, c'était les comparatifs hors norme. Comme ce dossier spécial turbo-diesels : une trentaine de voitures réunies sur le viaduc de Nantua (A40) avant son ouverture à la circulation ! Ou encore ce match opposant la toute nouvelle et très attendue Renault 19 16S à ses rivales, avec une photo spectaculaire, rassemblant les neuf autos





Eric Bhat, en 2021, avec la couverture du n° 1. Scoops, comparos géants, essais longue durée, conseils pratiques... L'hebdo a révolutionné le genre sous l'impulsion d'un rédac' chef passionné et visionnaire.

lancées à plus de 170 km/h sur une piste d'aéroport, survolées par trois avions de vol-tige en rase-mottes. Tom Cruise n'aurait pas fait mieux ! Et puis il y avait les scoops ! Dès le numéro 1, *Auto Plus* ouvrait le bal avec, en une, les clichés exclusifs de la future Citroën... DX ! "Raté, c'était la XM ! Elle devait vraiment s'appeler DX, mais on était tellement lu que chez Citroën, ils se sont dit qu'ils ne pouvaient plus la baptiser ainsi !" Les exclusivités se multiplieront : Clio, Twingo...

avec parfois des situations rocambolesques. "Un jour, on avait acheté des photos à un ingénieur qui travaillait pour un constructeur, il est arrivé au journal avec une fausse barbe, on ne voyait que lui !" Les marques appréciaient peu ce jeu du chat et de la souris. Parfois, la guéguerre allait très loin : Peugeot privera la rédaction de publicités et d'accès au parc presse pendant une année entière après la publication de photos montrant la future 605... avec le PDG Jacques Calvet à

son volant ! Eric Bhat restera dix ans à la tête d'*Auto Plus*, imprimant de façon indélébile sa marque sur ce journal. Il continuera dans la presse (pas seulement automobile) avant de se reconvertis dans l'ayurveda. Une sorte de retour aux sources pour ce petit-fils d'un médecin natif de Pune, en Inde. La maladie l'a hélas emporté beaucoup trop tôt. Eric laisse un grand vide dans le cœur de celles et ceux qui ont eu la chance de le côtoyer.

Par Vincent Desmonts



Par Jean-Rémy Macchia

Sur la route, la 403 promène sa silhouette discrètement bourgeoise avec allant. Son comportement routier est largement amélioré par rapport à celui de sa devancière, la 203. Surtout dans les virages où l'auto ne se vautre plus.

Moteur: 4 cylindres en ligne
Cylindrée: 1 468 cm³
Puissance: 58 ch à 4 900 tr/mn
Vitesse maxi: 135 km/h
Production: 1 214 126 exemplaires (1955-1966)
Cote actuelle: à partir de 8 000 €



IL Y A 70 ANS, PEUGEOT LANCE LA 403 BERLINE

Sage, rationnelle et bien inspirée

Aujourd'hui, elle vous paraît classique. Presque banale... A sa sortie, cette remplaçante de la 203 dodue se fait pourtant remarquer par son élégance, qu'elle doit à son designer italien : Pininfarina.

C'est la première collaboration entre Peugeot et le bureau de style Pininfarina. Collaboration qui se prolongera jusqu'à la 1007, dont la carrière s'achèvera en 2009 ! Ici, les designers italiens ont œuvré dans la veine qu'ils cultivent depuis toujours : une ligne pleine d'harmonie et d'équilibre, sans aucune esbroufe. Il n'en fallait pas moins pour succéder au premier et unique modèle de la marque depuis la guerre : la 203. La nouvelle étoffe ses dimensions et son habitabilité. Outre une modernisation esthétique immédiatement visible, elle progresse sur tous les plans : confort, agrément de conduite, visibilité, présentation et équipement. Toujours sur la même base, le moteur voit sa cylindrée croître pour autoriser des performances parfaitement à la page. L'idée n'est pas de créer une voiture révo-



A l'arrière, un dessin épuré, sans fioritures. Les feux tout petits sont la norme de l'époque. Celui de gauche bascule pour révéler la trappe à carburant. De quoi faire le plein du réservoir de 50 l, et parcourir 600 km sur route.

lutionnaire, au contraire de la Citroën DS supersonique qui sort la même année, mais d'offrir à une clientèle bourgeoise et familiale une voiture logeable, confortable, qui réalise une synthèse pondérée de tout ce que le monde automobile sait alors faire.

Simplement classique

Tout ce qu'il faut comme place, confort de suspension plus que correct, sellerie conciliante, insonorisation soignée : les occupants sont à leur aise. Le séjour à bord se trouve agrémenté par la généreuse luminosité et la présentation avenante. Les premiers modèles, puis toutes les versions Grand Luxe,

ont même droit au toit ouvrant de série, une spécialité Peugeot ! Quant au conducteur, il n'a pas lieu de se plaindre : la prise en main est facile, et la puissance bien répartie permet de maintenir sans paresse une honnête allure de croisière de 100 km/h. Comme sur la 404 qui suivra, la colonne de direction se trouve légèrement décalée par rapport à l'axe de l'auto, ce qui impose une position de conduite un peu de travers. Mais rien de rédhibitoire. Les vitesses sont commandées au volant par un levier qui se manie en souplesse. Même s'il manque de puissance, le freinage à quatre tambours reste facile à doser et équilibré.



A l'image du reste de la voiture, la planche de bord adopte un dessin sobre. Comme souvent dans les années 1950, sa façade en tôle reprend la teinte de la carrosserie. Elle a l'élégance de recevoir deux bourrelets assortis à la sellerie.



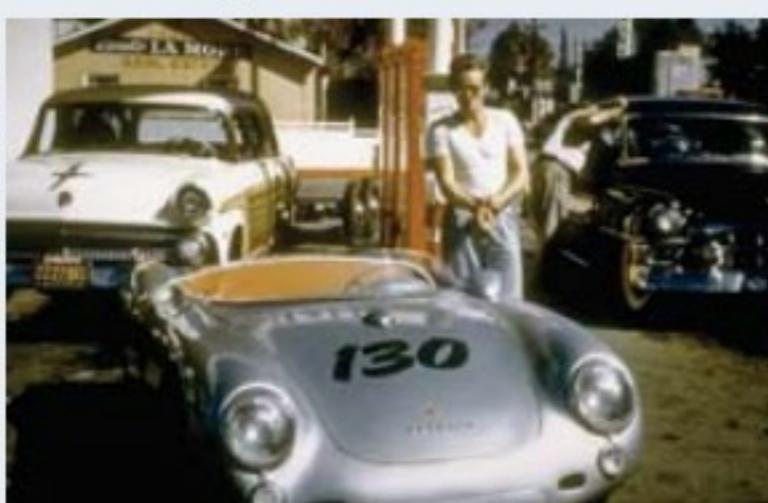
Le 4 cylindres est directement issu de celui de la 203. Sa cylindrée s'est accrue, passant de 1 290 à 1 468 cm³. La puissance portée de 42 à 58 ch offre 15 km/h de mieux en vitesse de pointe. Accélérations et reprises sont aussi bonifiées.



PHOTOS: J. PEYRON

Le profil est équilibré, sans aucune faute de goût ni anicroche dans ses contours. La silhouette est douce mais dépourvue de toute mollesse. Les ailes intégrées dans les flancs forment une ligne dite "ponton" juste... parfaite.

1955, cette année-là



Mort à 24 ans de l'acteur James Dean, symbole de la jeunesse américaine rebelle, dans un accident, en Californie, au volant de sa Porsche 550 Spyder. Il était la star du film *A l'est d'Eden*, d'Elia Kazan. Dernière année de la suprématie de la petite Renault 4CV sur le marché français : depuis 1949, elle était la voiture la plus vendue. L'année suivante, ce sera la Simca Aronde !

La 403 va connaître un succès solide et capter l'attention de conducteurs prudents et conservateurs que les folles nouveautés de la DS effrayaient quelque peu. Objectivement, les qualités raisonnables et classiques de la Peugeot faisaient pâle figure face aux magiques prouesses de sa rivale Citroën ! Mais c'est précisément parce qu'elle a été peu audacieuse qu'elle a rassuré une clientèle qui lui est restée fidèle.

Aujourd'hui, elle cote trois fois moins que la DS, jugée nettement plus affriolante avec sa débauche d'innovations explosives ! Plus abordable à l'achat, elle est aussi plus simple à entretenir. Bon à savoir... ■

AVALON/PHOTOSHOT/MAXPPP



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

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

- **Nouveautés : l'outsider Citroën C5 Aircross face aux stars Peugeot 3008 et Renault Austral restylé.**
- **Dossier essais : les modèles chinois sont-ils meilleurs que les français ? Verdict en 7 matchs.**
- **Occasion : tous nos conseils pour dénicher un SUV de moins de 5 ans fiable et pas trop cher.**

En kiosque le vendredi 27 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 Crupenninck, 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

1^{re} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

Chef de studio :

Nathalie Barriau (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 Igouet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Antoine Arnoux, Pierre Audemar,

Soufiane Benhammouda, Christophe Conche,

Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin,

Jean-Rémy Macchia, Camille Pinel, Robert Puyal,

Thierry Réaubourg, François Stagnaro,

Jacques Warney,

En S. R. : Prisca Leclercq

En photo : Caroline Hazard

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaian

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champaigne

Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : Elodie Bretaudeau 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



REWORLD MEDIA
LEADING MEDIA GROUP

Président : REWORLD MEDIA SA

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

Guide d'achat

Le prix des voitures neuves

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

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

Le barème

Les modèles émettant plus de 112 g/km de CO₂ sont désormais taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO₂ homologués (protocole WLTP). S'y ajoute un "malus au poids", d'un montant allant de 10 à 30 € par kilo à partir de 1600 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 1800 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 2000 à 4000 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur. La prime à la conversion a, elle, été supprimée.

BONUS	
Electriques jusqu'à 47 000 € avec score environnemental minimum	Montant
Avec un revenu fiscal de référence jusqu'à 16 300 €	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 €

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 €

	Prix en €	Bonus (i) 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	
Electrica 156	38500	-3000	6% Elec	
Electrica 156 Techno	41000	-3000	6% Elec	
Electrica 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% FHEV	
1.3 Ibrida Plug-In 280 Veloce Q4	58800	0	6% FHEV	
1.6 Mjet II 130 Sprint	42500	+1372	5% D	
Giulia				
2.0 T 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				
2.0 T 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 (nouveau)				
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	196700	+70000	nc E	
Vantage Roadster	210800	+70000	nc E	
DB12 Coupé	230000	+70000	nc E	
DB12 Volante	262100	+70000	nc E	
DBX 707	262100	+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	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	
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	
A3 Sportback				
30 TFSI Design	34800	+400	6% E	
30 TFSI S line	38550	+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	
A3 Allroad				
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	35165	+280	5% E	
30 TFSI S line	40115	+280	8% E	
30 TFSI Hybride S line	42265	+190	8% E	
35 TFSI S line	41415	+310	8% E	
35 TFSI Hybride S line	43555	+190	8% E	
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	
BMW				
Série 1 (nouveau)				
116	34950	+983	9% E	
116 M Sport	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		

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie		
1.8 Hybrid 155 Journey	31700	0	0 %	FHEV		37340	nc	nc	FHEV		54900	+2975	6 %	FHEV		63000	+8750	0 %	FHEV		
1.2 Eco-G 140 Expression	26500	nc	0 %	GPL		47700	0	28 %	Bec		42900	nc	nc	Bec		78160	+7901	6 %	D		
1.2 Eco-G 140 Extreme	26300	nc	0 %	GPL		204 Earth	78000	0	nc	Elec	44500	nc	nc	Elec		80100	+16448	6 %	D		
1.2 Eco-G 140 Journey	26300	nc	0 %	GPL		385 GT-Line 4x4	66000	0	0 %	Elec	46500	nc	nc	Elec		97100	+10400	6 %	PHEV		
DS AUTOMOBILES						LAMBORGHINI					CX-60					300 d e Hybrid EQ AMG Line	63000	+8750	0 %	PHEV	
DS 3						Revuelto	506808	+70000	nc	E	2.5 eSkyActiv PHEV 327 Exclusive-Line	60400	+3050	14 %	PHEV		Classe E All-Terrain (nouveau)				
1.2 Hybride 145 Pallas	36150	0	4 %	FHEV		Type R	57200	+48901	7 %	E	3.3 e-SkyActiv D 200 M Hyb. Exclusive-Line	56100	+3830	5 %	D		68,8 kWh Takumi	42900	nc	nc	Bec
1.2 Hybride 145 Edition France	36550	0	4 %	FHEV		Type R S	65800	+45990	7 %	E	3.3 e-SkyActiv D 254 M Hybrid Homura	59700	+5756	5 %	D		80 kWh Grande Autonomie Takumi	44500	nc	nc	Bec
1.2 Hybride 145 Etoile	36200	0	nc	FHEV		CR-V	45950	+650	4 %	FHEV	53 AMG 4Matic+	93400	+70000	0 %	E		80 kWh Grande Autonomie Takumi Plus	46500	nc	nc	Bec
E-Tense 156 Pallas	42300	-3000	nc	Elec		e:HEV Sport	49980	+3213	4 %	FHEV	300 e Hybrid EQ AMG Line	72950	+5000	1 %	PHEV		CX-80 (nouveau)				
E-Tense 156 Edition France	43000	-3000	nc	Elec		PHEV Advance Tech	55150	+1880	2 %	PHEV	220 d AMG Line	66100	+3290	4 %	D		2.5 eSkyActiv PHEV 327 Exclusive-Line	64100	+6500	10 %	PHEV
HYUNDAI						Ypsilon (nouveau)	24500	0	0 %	FHEV	2.5 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	70250	+6500	10 %	PHEV		CLE Cabriolet (nouveau)				
i10						1.2 Hybrid 110	27500	0	0 %	FHEV	3.3 e-SkyActiv D 254 Homura Plus	73150	+13459	8 %	D		200 AMG Line	67250	+3949	4 %	E
1.0 63 Eco Intuitive	16400	0	9 %	E		1.2 Hybrid 110 LX	27500	0	0 %	FHEV	3.3 e-SkyActiv D 254 Homura	74200	+13459	9 %	D		300 AMG Line 4Matic	70100	+8529	4 %	E
1.0 63 Intuitive BVR	19300	+190	9 %	E		Electrica 156	34000	-3000	4 %	Elec	2.5 e-SkyActiv PHEV 327 Exclusive-Line	64100	+6500	10 %	PHEV		450 AMG Line 4Matic	78750	+24969	4 %	E
1.0 63 Creative BVR	20350	+190	10 %	E		Electrica 156 LX	37800	-3000	4 %	Elec	3.3 e-SkyActiv D 254 M Hybrid Homura	68000	+5756	5 %	D		53 AMG 4Matic+	93400	+70000	0 %	E
1.2 79 N Line	20500	+150	15 %	E		LAND ROVER					300 e Hybrid EQ AMG Line	72950	+5000	1 %	PHEV		CX-80 (nouveau)				
1.0-T-GDI 90 N Line	21250	+280	15 %	E		Range Rover Evoque	24500	+5340	4 %	PHEV	2.0 SkyActiv-G 184 Exclusive-line	39500	nc	6 %	E		2.0 SkyActiv-G 184 Kazari	40300	nc	5 %	E
Inster (nouveau)						PHEV 270 S	61400	+5340	4 %	PHEV	1.5 SkyActiv-G 132 Prime-Line	33000	+1504	5 %	E		MX-5 Roadster				
42 kWh (5 places)	25000	-3000	2 %	Bec		PHEV 270 Dynamic SE	68700	+5340	4 %	PHEV	2.0 SkyActiv-G 184 Kazari	40300	nc	5 %	E		PHEV 270	61400	+6500	10 %	PHEV
42 kWh Intuitive (5 places)	26500	-3000	2 %	Bec		D200 S	57300	+16032	4 %	D	1.5 SkyActiv-G 132 Prime-Line	35500	+1504	nc	E		D200 Dynamic SE	66000	+16032	4 %	D
49 kWh Intuitive (5 places)	28250	-3000	2 %	Bec		D200 Dynamic	64000	+23937	4 %	D	2.0 SkyActiv-G 184 Exclusive-Line	42000	nc	nc	E		D200 Dynamic HSE	70800	+23937	nc	E
49 kWh Creative (5 places)	28250	-3000	5 %	Bec		D200 Dynamic HSE	70800	+23937	nc	E	2.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E		Discovery				
Inster Cross (nouveau)						PHEV 270 S	61300	+6225	4 %	PHEV	1.5 SkyActiv-G 132 Prime-Line	35500	+1504	nc	E		Discovery				
49 kWh Creative	30450	-3000	nc	Bec		PHEV 270 Dynamic	67800	+6225	4 %	PHEV	1.5 SkyActiv-G 132 Prime-Line	35500	+1504	nc	E		PHEV 270	61300	+6500	10 %	PHEV
49 kWh Executive	31950	-3000	nc	Bec		D200 S	66900	+16032	nc	D	1.5 SkyActiv-G 132 Prime-Line	35500	+1504	nc	E		D200 Dynamic	66000	+16032	nc	E
i20						D200 Dynamic SE	70800	+23937	4 %	D	1.5 SkyActiv-G 132 Prime-Line	35500	+1504	nc	E		D200 Dynamic HSE	70800	+23937	nc	E
1.2 79 Intuit.	20200	+150	7 %	E		D200 Dynamic HSE	70800	+23937	nc	E	Range Rover Velar						Mercedes				
1.2 79 Intuitive	21500	+150	7 %	E		PHEV 400 S	82900	+8240	3 %	PHEV	180 Progressive Line	39450	+650	10 %	E		Mercedes				
1.0-T-GDI 100 Intuitive	22800	+150	7 %	E		PHEV 400 S	82900	+8240	3 %	PHEV	180 Star Edition	39450	nc	nc	E		Classe A				
1.0-T-GDI 100 Creative	24300	+150	6 %	E		PHEV 400 S	82900	+8240	3 %	PHEV	200 Star Edition	42750	nc	nc	E		Classe A				
Bayon (nouveau)						PHEV 400 S	82900	+8240	3 %	PHEV	200 AMG Line	43750	+650	8 %	E		Classe A				
Kona						PHEV 400 S	82900	+8240	3 %	PHEV	200 S	71100	+18528	5 %	D		Classe A				
1.0-T-GDI 100 Intuitive	28100	+400	6 %	E		PHEV 400 S	82900	+8240	3 %	PHEV	45 S AMG 4Matic+	70200	+70000	0 %	E		Classe A				
1.0-T-GDI 100 Creative	30450	+400	11 %	E		PHEV 400 S	82900	+8240	3 %	PHEV	250 e Hybrid EQ AMG Line	51350	0	10 %	PHEV		GLE				
1.6-T-GDI 138 Creative DCT-7	33300	+1629	11 %	E		PHEV 400 S	82900	+8240	3 %	PHEV	250 e Hybrid EQ AMG Exclusive Design	54700	0	10 %	PHEV		GLE				
1.6-T-GDI 138 Executive DCT-7	36450	+1629	6 %	E		D200 S	66900	+16032	nc	D	180 d Progressive Line	40750	+740	10 %	D		GLE				
Hybrid 129 Intuitive	34350	0	0 %	FHEV		D250 S	71700	+70000	nc	D	180 d Star Edition	42450	nc	nc	D		GLE				
Hybrid 129 Creative	36700	0	0 %	FHEV		D300 X	122500	+70000	nc	D	200 d Star Edition	44500	nc	nc	D		GLE				
Electric 48 kWh Intuitive	36650	-3000	7 %	E		D300 X	122500	+70000	nc	D	200 d AMG Line	45050	+400	8 %	D		GLE				
Defender 90						Range Rover Sport					Range Rover Sport						GLE				
V8 P425 X	125300	+70000	nc	E		PHEV 400 S	103200	+21050	0 %	PHEV	180 Progressive Line	40400	+1276	6 %	E		GLE				
V8 P525	143800	+70000	nc	E		PHEV 400 S	103200	+21050	0 %	PHEV	180 AMG Line	44650	+2176								

MINI (suite)

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
ejCW	46450	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	63050	+26302	nc	E
Cooper D Essential	40200	nc	nc	D
Cooper D Classic	41250	nc	nc	D
Cooper E Essential	39150	-2000	nc	Elec
Cooper E Classic	40200	-2000	nc	Elec
Cooper SE Classic All4	45200	-2000	nc	Elec
Cooper SE Favoured All4	46850	-2000	nc	Elec

MITSUBISHI

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
Colt				
1.0 MPI-T 91 Intense	26850	+170	10%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	31600	0	7%	FHEV
1.6 MPI HEV 143 iStyle	32800	0	7%	FHEV
1.0 MPI-T GPL 101 Invite+	24790	+240	nc	GPL

ASX

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
1.0 MPI-T 91 Invite	27680	+898	nc	E
1.3 DI-T MHEV 140 Intense	31880	+898	nc	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Intense	36880	0	nc	FHEV
1.6 MPI HEV 143 iStyle	36980	0	nc	FHEV
1.6 MPI-T GPL 101 Invite	28180	+230	nc	GPL
1.6 MPI-T GPL 101 Intense	32080	+230	nc	GPL

Outlander (nouveau)

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
Invite	51500	+3050	4%	FHEV
Invite+	55790	+3050	4%	FHEV

NISSAN

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

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

Rifter

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
Electrique 136 Allure Taille M	37950	-3000	nc	Elec
Electrique 136 GT Taille XL	43250	-3000	nc	Elec

PORSCHE

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
718 Boxster	162500	+70000	0%	E
718 Cayman	162500	+70000	0%	E

911 Coupé (nouveau)

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
4 GTS	203100	+70000	0%	E
4.0 GTS	203100	+70000	0%	E

911 Cabriolet (nouveau)

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
Carrera	140000	+70000	0%	E
Carrera T	158000	+70000	0%	E

Taycan

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
Propulsion	106500	0	0%	Elec
4S	125800	0	0%	Elec

Taycan Sport Turismo

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
Propulsion	107500	0	0%	Elec
4S	126800	0	0%	Elec

Taycan Cross Turismo

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
4	118900	0	0%	Elec
4S	131600	0	0%	Elec

Panamera

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
2.9	119000	+70000	0%	E
GTS	174900	+70000	0%	E

Astra

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Turbo 130 GS	32800	+240	10%	E
1.2 Turbo Hybride 145 GS	36100	0	26%	FHEV

Hybride Rechargeable 180 GS

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
GSe	44150	0	7%	FHEV
1.5 Diesel 130 Edition Auto.	33550	nc	nc	D

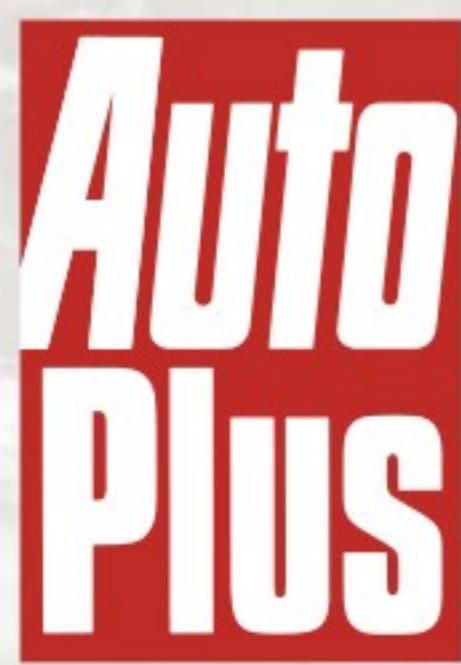
Electric 113 Edition

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
Electric 113 GS	31000	-3000	1%	Elec
Electric 156 Edition	36900	-3000	9%	Elec

Electric 156 GS

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

<tbl_r cells="5" ix="1" maxcspan="1" maxrspan



LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES



L'ÉQUIPE AUTO PLUS MARCHÉS DIRECTS

Julie ALDABO - Directrice de publicité : 01 41 33 55 45 - jaldabo@reeworldmedia.com | Service abonnement : 01 46 48 48 77

IMPORT EUROP AUTO

Trouvez l'auto qu'il vous faut

JUSQU'À
-24%



NOUVEAU
TUCSON | À PARTIR DE
37 990 € TTC

JUSQU'À
-21%



RENAULT
SYMBIOZ | À PARTIR DE
27 800 € TTC

JUSQU'À
-33%



NOUVELLE
C4 | À PARTIR DE
21 250 € TTC



Toutes marques et modèles disponibles

VÉHICULES 0 KM EN STOCK ET SUR COMMANDE !!!
• LIVRAISON POSSIBLE SUR TOUTE LA FRANCE
• REPRISE POSSIBLE
• OCCASIONS RÉCENTES

OFFRE DU MOIS

MG4 ELECTRIC

À PARTIR DE 25 200 € TTC

DS7 HDI 130 CV EAT8
À PARTIR DE 33 200 € TTC

SANDERO STEPWAY EXPRESSION
TCE 90 CV CVT
À PARTIR DE 18 990 € TTC



NOUVELLE
308 | À PARTIR DE
24 350 € TTC

JUSQU'À
-31%
DISPO EN HYBRIDE



NOUVEAU
C3 AIRCROSS | À PARTIR DE
18 700 € TTC

JUSQU'À
-11%



NOUVEAU
3008 | À PARTIR DE
30 400 € TTC

JUSQU'À
-26%

Photos non contractuelles - Tarifs au 12/06/2025

www.ie-auto.fr

Agence de la Somme

41 rue Anatole France 80300 ALBERT 03 22 75 04 29

Agence de l'Oise

30 avenue des Censives 60000 BEAUVAIS TILLÉ 03 44 45 60 47

Boiteatelier.eu

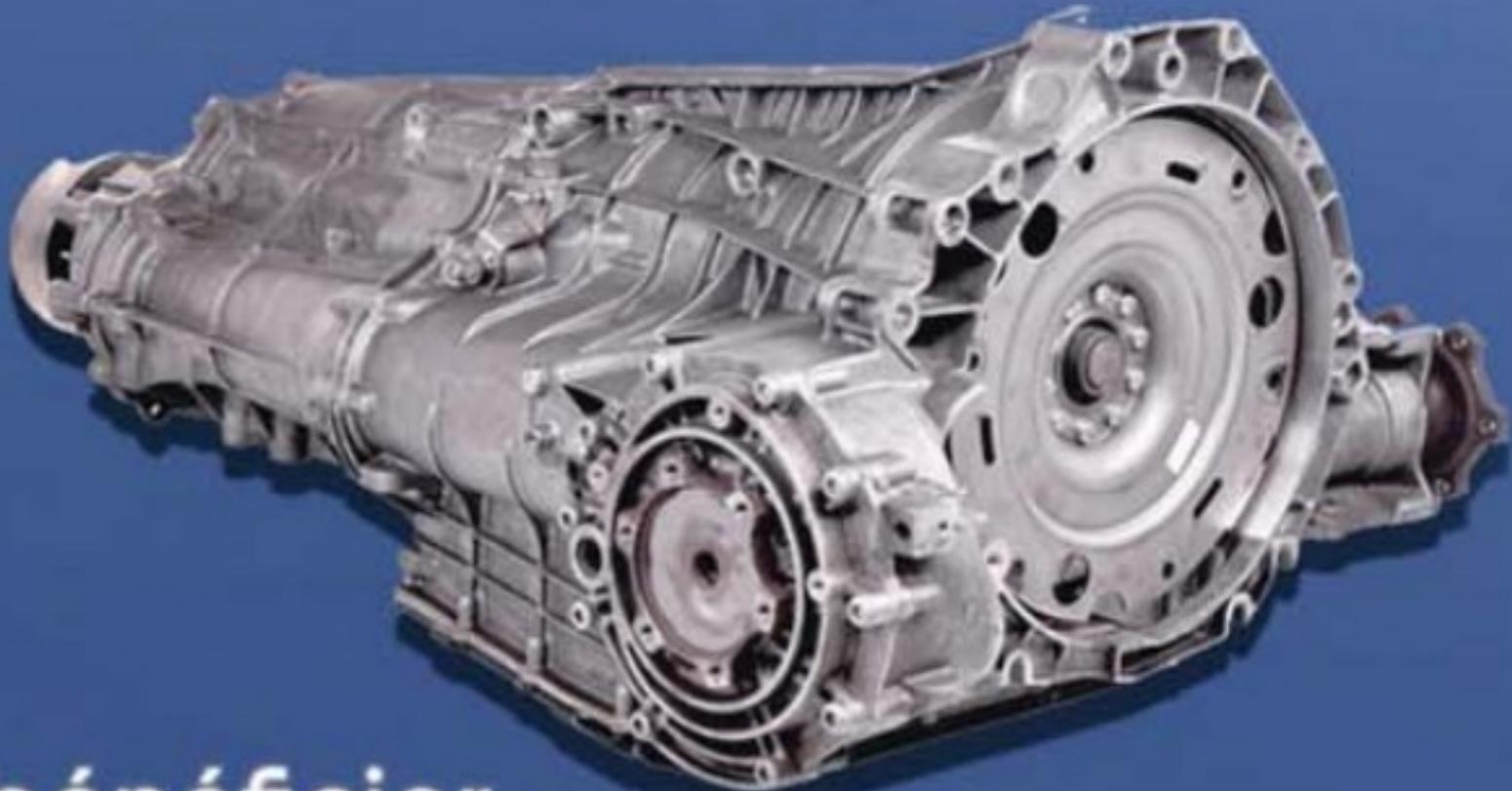
® Leader Européen en Echange Standard et Réparation



2 ans de garantie !



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



tél: 07 69 78 81 29

contact@boiteatelier.eu

Contactez-nous et commencez à bénéficier
des réductions pour nos clients fidèles.



Plus de sécurité.
Créateur de Valeur.
ISO 9001



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



Simple et immédiat, **Rétro+** vous permet de regrouper en quelques clics vos contrats d'assurances auto/moto (véhicules de tous les jours, loisirs, collection ou prestige), habitation et santé dans une offre unique et personnalisée, avec un des meilleurs rapports service/prix du marché.



Près de 100.000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

05 65 100 100
www.retro.fr

Nouveau Puma Gen-E®

Le félin passe à l'électrique



À partir de

189€ /mois*

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

Ford

A 0 g CO₂/km



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

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

Modèle présenté : Puma Gen-E Premium Standard Range avec options, mêmes conditions avec **36 loyers de 239€**. Ford France - 1 rue du 1^{er} mai, Immeuble Axe Seine, 92000 Nanterre. SIREN 425 127 362 RCS Nanterre.

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer