

Exclusif

Airbags Takata
800 000 voitures immobiliséesQue faire P. 10
si vous êtes
concerné ?**Spécial nouveautés****DÉCOUVREZ** P. 14
**LES 20 STARS
DE LA RENTRÉE**

Comparatif

P. 24

MONTLHERY UTAC

**Renault 5**La nouvelle référence
des petits SUV électriques ?

Test lecteurs

P. 40

L'Audi A5 Avant TDI
à l'épreuve

Dossier

Quels hybrides peuvent tracter ?

Les charges maxi de 170 modèles

+ Le prix des attelages



P. 36

**Notre saga
de l'été...** ☀
Les grands hommes
de l'automobile

Cette semaine

**André
Citroën**
Génial mais
flambeur!

P. 52



Essai panoramique

DS N°8Convaincant,
le luxe à
la française ? P. 32

L 14629 - 1922 - F: 2,50 €

BEL: 2,80 € - ESP: 3 € - GR: 3 € - DOM S: 3,60 € - DOM A: 4,20 € - ITA: 3 € - LUX: 2,80 € -
PORT CONT: 3 € - CAN: 4,50 € - SCAN-MAR: 320H - TOM S: 550CFP - CH: 5F5 - TUN: 5,80 DTU

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



voyagez dans l'Espace

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

existe en 5 ou 7 places
jusqu'à 1100 km d'autonomie⁽¹⁾
jusqu'à 943 L de volume de coffre⁽²⁾
toit verre panoramique opacifiant solarbay®⁽³⁾

430€ à partir de
/mois⁽⁴⁾

2 mois de loyer offerts⁽⁵⁾

LLD 37 mois, 1^{er} loyer de 5 000€

**3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁶⁾**

**profiter
de l'offre**





*ventes de véhicules hybrides depuis 2024 - source aaa data mai 2025. **modèle présenté: nouveau Renault espace iconic 7 places full hybrid e-tech 200 ch avec peinture métallisée et solarbay® à 591€/mois⁽⁷⁾, 1^{er} loyer 5000€. pack sérénité pour 1€/mois.⁽⁶⁾** (1) selon version et équipements, avec un plein d'essence, selon données wltp. (2) en version 5 places, 777dm³ norme VDA. (3) en option. (4) ex. pour nouveau Renault espace techno 5 places full hybrid e-tech 200 ch, hors options. (4)(7) 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 415100500€ - 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) 3^e et 4^e loyers offerts. (6) 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 espace e-tech neuf **du 1^{er} au 31/07/25.** consommations mixtes min/max (l/100 km)**: 4,8/5. émissions co₂ min/max (g/km)**: 109/114. **selon norme wltp.

Renault recommande Castrol

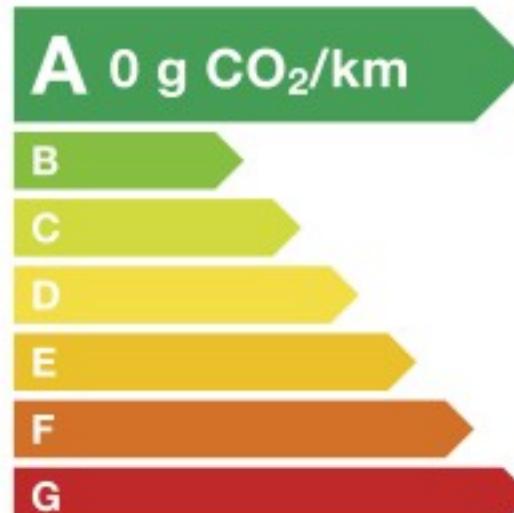
renault.fr

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



**À ce niveau ce n'est plus de l'autonomie,
c'est de l'indépendance.**

Volkswagen ID.4 100% électrique



Modèle présenté : ID.4 Pro Life Max 286 ch et 77 kWh, certains équipements présentés peuvent être en option.
Plus d'informations sur volkswagen.fr

Cycles mixtes gamme ID.4 (kWh/100km) WLTP : 15,9-22,3. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 0 (en phase de roulage).
Valeurs au 01/12/2021, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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

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

ACTU

- 6 L'événement La F1 a son *Top Gun*
- 8 Le courrier
- 10 Les news
- 12 La photo de la semaine
- 14 Les nouveautés Les stars de la rentrée: 20 modèles en approche

ESSAIS

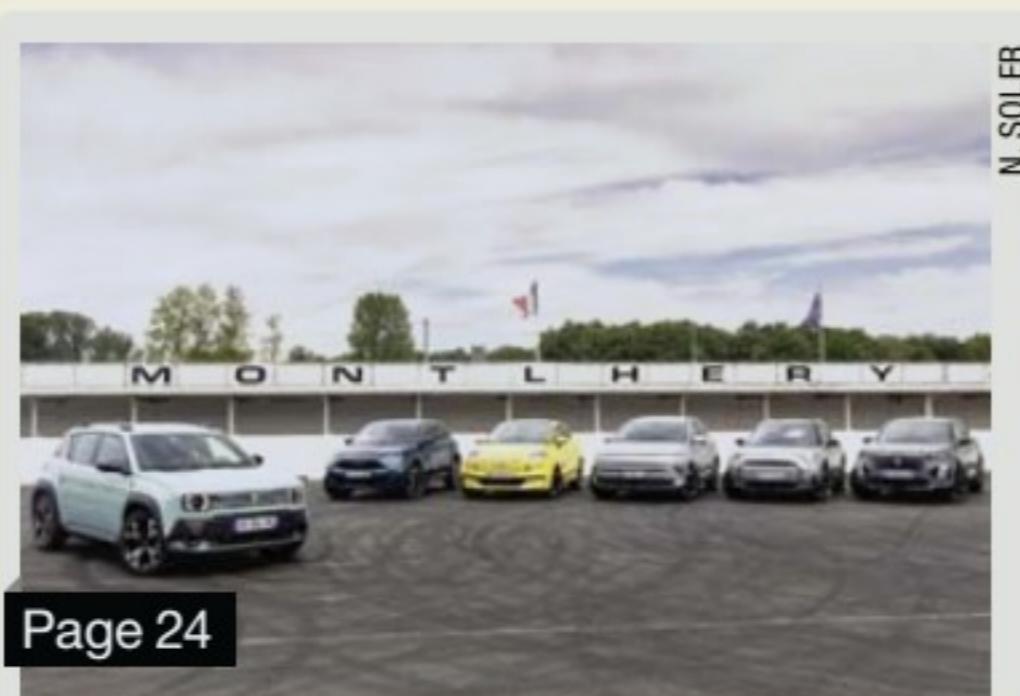
- 23 Le labo
- 24 Comparatif Le Renault 4 E-Tech affronte ses rivaux
- 32 Panoramique Le DS N°8 Long Range Etoile de 245 ch
- 36 Dossier Quelles voitures hybrides peuvent tracter? 170 modèles à la loupe
- 40 Test lecteurs La nouvelle Audi A5
- 42 On a tout essayé! La Porsche 911 Spirit 70 de 541 ch

GUIDE PRATIQUE

- 45 Les coachs Auto Plus Les accessoires solaires indispensables
- 46 Acheter une voiture d'occasion Voiture sans permis: nos conseils pour bien choisir votre modèle de seconde main
- 49 Ça vous est arrivé
- 50 Les stars de l'occasion Un Renault Austral à moins de 26000 €

MAGAZINE

- 52 La série de l'été Les grands hommes qui ont fait l'automobile, épisode 1: André Citroën
- 54 Le sport Deux Français patrons d'écurie de F1: entre passion et pression
- 56 Auto Plus Classiques La Renault 30 (1975)
- 58 Le prix des voitures neuves



Page 24



Page 32



Page 40



Page 46

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

L'insoutenable légèreté du marketing

Nous n'allons pas critiquer ici le fait qu'Alpine lance un SUV électrique. En dépit de l'affect que l'on peut y mettre, une marque automobile reste une entreprise comme une autre et doit, par nature, gagner de l'argent. Le marché réclame des SUV, l'Europe impose l'électrique, quoi de plus logique qu'Alpine tente d'assurer son avenir avec un SUV électrique? Porsche, en son temps, a bien commercialisé le Cayenne, peut-être pas en électrique mais – souvenez-vous – en diesel, ce qui n'était pas vraiment plus réjouissant. Or, si la marque de Stuttgart peut, encore aujourd'hui, faire évoluer sa 911 (voir p. 42), c'est parce que les SUV lui ont permis d'être rentable. Rien à redire, donc, sur le fait qu'Alpine lance l'A390. Ce qui interroge, en revanche, c'est la communication qui entoure ce lancement.

Le film publicitaire remonte le temps jusqu'en 1950. On y retrouve Jean Rédélé, le papa d'Alpine, affairé à alléger une 4 CV pour participer à des rallyes. S'enchaînent des séquences de courses automobiles – de la Coupe du monde des rallyes aux 24 Heures du Mans en passant par les Mille Miglia et la Formule 1 – avec, comme fil rouge, Jean Rédélé qui assène *"Il faut l'alléger"* ou, quand on lui demande quel est le secret d'Alpine, répond: *"La légèreté, toujours la légèreté"*. Puis arrive le SUV A390 (et l'A290) qui, dans les premiers instants, est encore accompagné par le son du moteur de la F1 victorieuse du Grand Prix de Hongrie en 2021 de la séquence qui précède... ce qui donne l'impression qu'il est thermique! Bien sûr, il n'en est rien, mais le plus gênant est surtout qu'il n'est pas léger non plus. Le constructeur annonce lui-même... 2120 kg! Comment est-il possible, dès lors, de clamer sans sourciller *"Depuis soixante-dix ans, nous avons une même philosophie: la légèreté est une force"*? Comment peut-on choisir comme axe central de communication un principe qu'un modèle de la production contredit clairement?

Qu'Alpine veuille capitaliser sur son histoire est une bonne idée. Face à la concurrence, cela permet d'installer la marque sur ce qui fait sa singularité. Mais ce positionnement ne peut pas être contraire aux caractéristiques des modèles commercialisés. Reste d'ailleurs à démontrer que les futurs acheteurs d'A390 seront effectivement sensibles à l'argument de la légèreté... Dommage, car Alpine avait bien d'autres valeurs à mettre en avant – sportivité, performances, élégance, agilité, émotion ou encore fabrication française –, qui sont cohérentes à la fois avec son passé... et son futur.

Mathieu

Trait d'humeur

Affaire Takata, encore et toujours...



Service abonnement

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

La F1 a son *Top Gun*

La Formule 1 passe du petit au grand écran, avec Brad Pitt derrière le volant et Lewis Hamilton en co-producteur. On l'a vu pour vous... et on a regretté que les sièges de cinéma n'aient pas été équipés de harnais !

F1, le film. Le titre est aussi simple que l'enjeu est ambitieux. Réaliser un long métrage sur la discipline reine du sport automobile à tout du défi... périlleux. Le risque est double: décevoir les fans de F1 par manque de réalisme tout en s'imposant trop de complications en la matière pour intéresser le grand public! Pour éviter de tomber dans le panneau, ce projet monumental, financé principalement par Apple, a mis toutes les chances de son côté. Pour l'aspect sportif, c'est Lewis Hamilton *himself* qui enfile le casque de coproducteur et de consultant. Pour l'aspect cinématographique, il n'y a que des champions du monde de leur discipline: Joseph Kosinski (*Top Gun: Maverick*) à la mise en scène, le célèbre Jerry Bruckheimer à la production et le légendaire Hans Zimmer pour la bande-son. *Last, but not least*, pour le grand public, un casting implacable avec, notamment, un duo Brad Pitt/Javier Bardem délectable. Mais, comme dans une écurie de F1, avoir les bons ingrédients ne suffit pas, encore faut-il faire en sorte qu'ils fonctionnent ensemble.

Quand la fiction se mélange à la réalité

Ce long métrage est-il une réussite? Il n'y a pas de réponse toute faite, mais, une chose est sûre, c'est tout sauf un mauvais film. D'abord parce qu'il plonge le spectateur au cœur des courses de monoplaces comme rarement – jamais – cela avait été fait avant. Des caméras 4K miniatures ont été spécialement créées pour pouvoir offrir des prises de vues inédites, comme celle qui montre le pédailler ou le visage du pilote en pleine course. Un peu exagérés par moments, les effets de vitesse tombent rarement dans la caricature. C'est plutôt la bande musicale, très présente, qui peut agacer en couvrant parfois le bruit des moteurs. Dommage pour l'amateur. En revanche, les immersions dans la mise au point des monoplaces (des Formule 2 déguisées en Formule 1), les briefings avant course ou encore les superstitions des pilotes ou leur rapport aux médias, tout cela sonne juste. Reste que la plus grande réussite est d'avoir intégré une écurie ima-

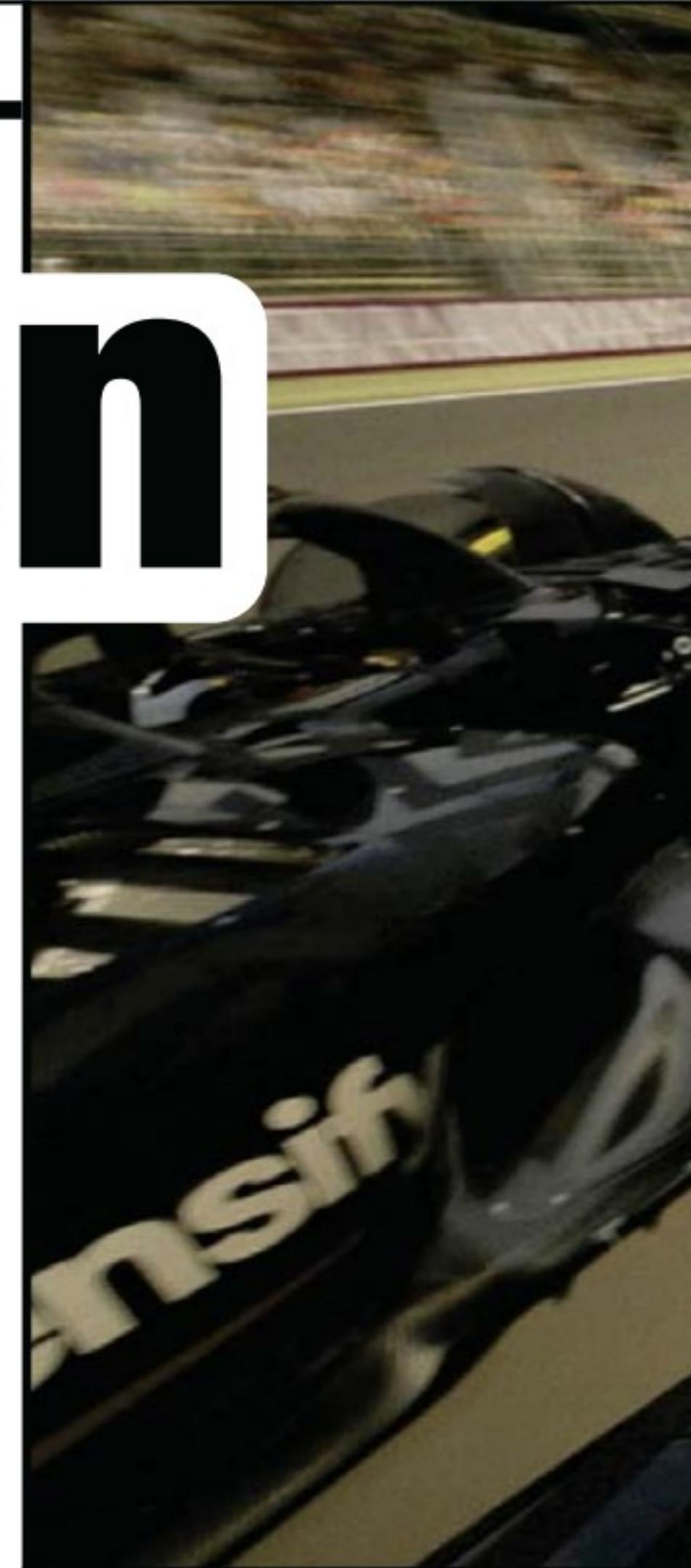


ginaire – APXGP, celle de Brad Pitt – dans le vrai monde de la F1. Nombre de scènes ont été tournées lors de véritables Grands Prix et l'on voit les "faux" protagonistes d'APXGP se battre en piste contre Lewis Hamilton, Charles Leclerc ou Carlos Sainz; ou échanger avec Toto Wolff (Mercedes) dans les stands, et avec Frédéric Vasseur (Ferrari) et Zak Brown (McLaren) lors d'une conférence de presse. Bluffant.

Des courses façon *Mario Kart*

Ça n'est pas du côté du sport automobile que le film atteint ses limites, mais en matière de scénario. Il n'y a pas grand-chose à retenir de l'histoire de ce parfait antihéros (Brad Pitt alias Sonny Hayes), ex-pilote surdoué à la carrière stoppée nette par un grave accident, qui tente un retour pour aider un ancien ami patron d'écurie (Javier Bardem). Le scénario multiplie et enchaîne les situations désespérées et les renversements héroïques... jusqu'à ce qu'on ne sache plus où est vraiment le climax du film. Etonnant, aussi, l'importance donnée à la stratégie de changement des pneumatiques, qui peut, d'un côté, ne pas parler au bétotien et, de l'autre, donner l'impression qu'une course se gagne avant tout dans les stands.

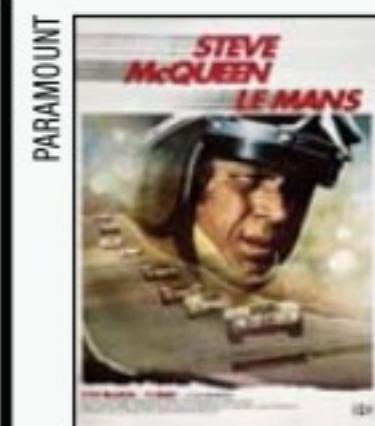
Mais le plus dérangeant pour l'amateur de la discipline, c'est lorsque Hollywood prend le pas sur Silverstone, Monza ou Spa-Francorchamps. On voit alors des stratégies de course – touchettes volontaires, blocage de poursuivants, accidents intentionnels – qui tiennent plus du jeu *Mario Kart* que de la réalité. *Too much*, mais on comprend aussi que le réalisateur ait cherché à éviter le côté soporifique de certains vrais Grands Prix... *F1, le film* est un tour de force. Réussir à rapprocher, et même à mêler autant la fiction et la réalité relève de la prouesse technique et logistique. Mais il faut malgré tout l'aborder d'avantage comme une fiction réaliste (jusqu'à un certain point) que comme un docu-fiction (à la façon de *Formula 1: Drive to Survive* de Netflix). Ce sera l'assurance de passer un excellent moment devant ce blockbuster... qui donne envie de se mettre devant sa télé pour suivre un vrai Grand Prix, pour ceux qui ne le font pas déjà. ■



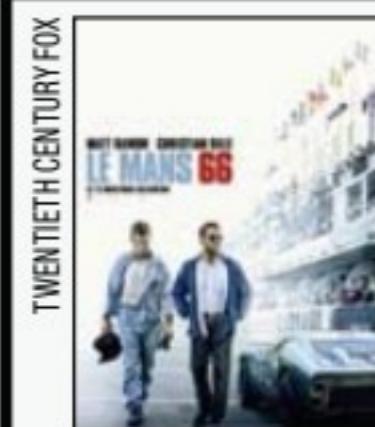
Le TOP 5 des films de course de la rédac



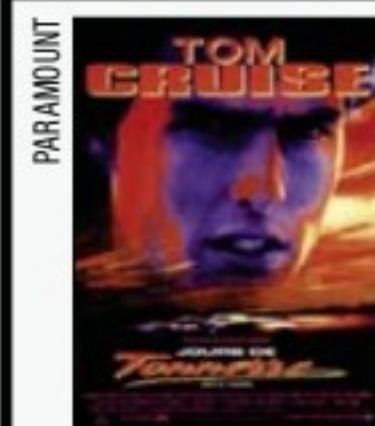
1

Rush■ Ron Howard
■ 2013

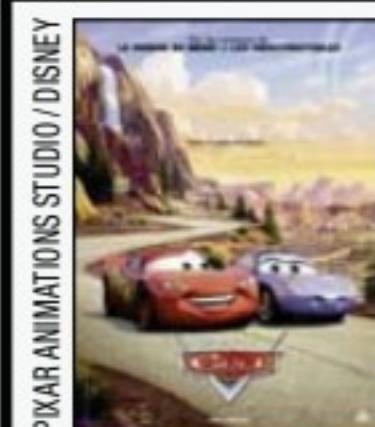
2

Le Mans■ Lee H. Katzin
■ 1971

3

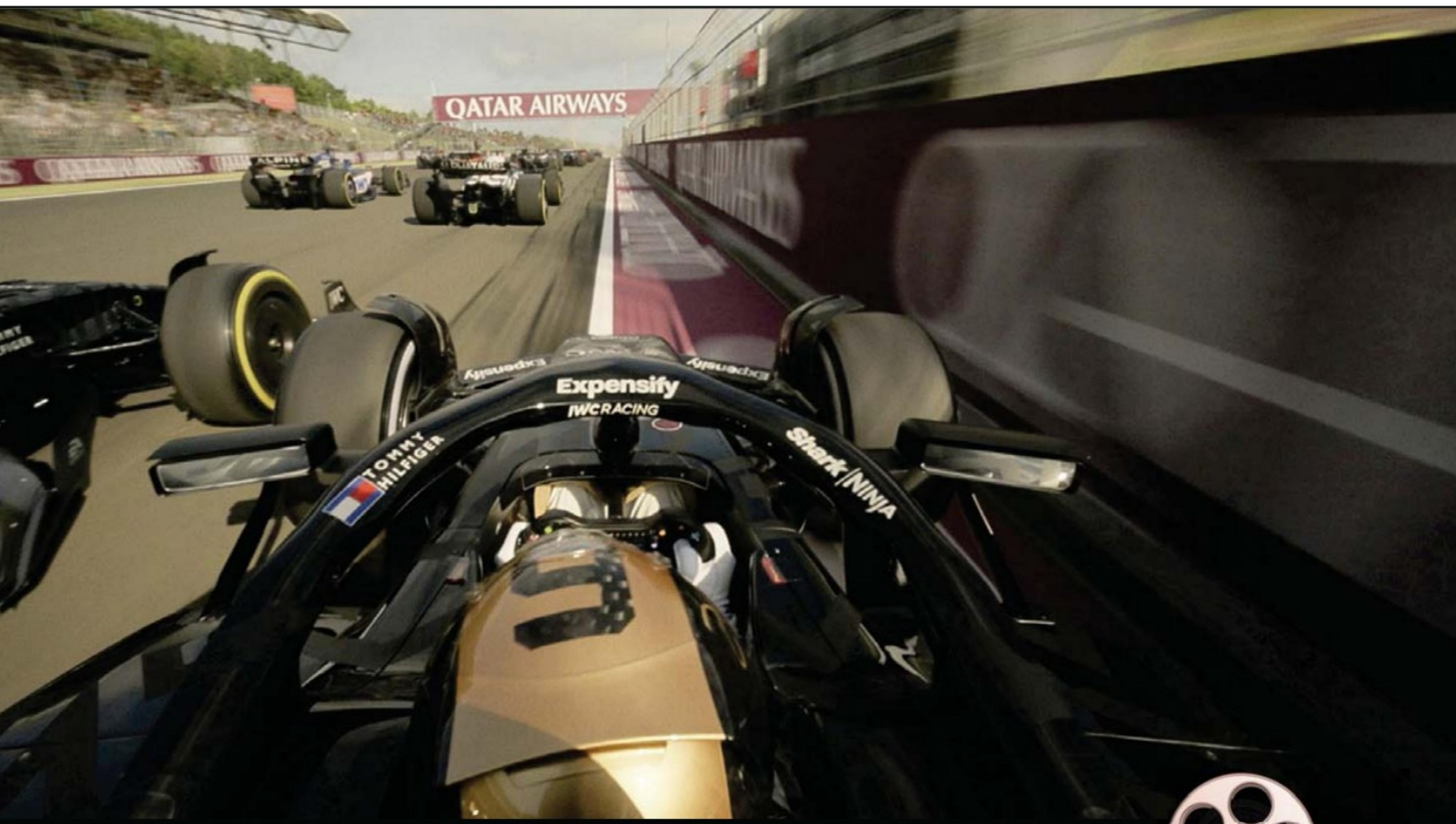
Le Mans 66■ James Mangold
■ 2019

4

Jour de Tonnerre■ Tony Scott
■ 1990

5

Cars■ John Lasseter
■ 2006



PHOTOS: WARNER BROS

Avis de spectateurs



SHUTTERSTOCK

Baptiste (amateur de F1)

“C'est un film très rythmé qui intéressera même ceux qui ne s'y connaissent pas en F1. Les scènes de courses sont spectaculaires, et l'atmosphère dans les stands réussie. Dommage qu'il y ait les tartes à la crème du film hollywoodien, comme l'histoire d'amour ou des personnages “immortels”. ”

Margot (découvre la F1)

“Le film est vraiment super. Il y a beaucoup d'action, les courses sont super impressionnantes, on est stressé pour les pilotes. Les acteurs jouent très bien, en particulier Brad Pitt, qui illumine le film à chaque fois qu'il apparaît. La musique, qui va du rock au rap en passant par l'électro, fait beaucoup pour l'ambiance. ”

Louis (fan de F1)

“J'ai bien aimé la personnalité de Sonny Hayes (Brad Pitt), qui m'a fait penser à Alonso, le plus âgé des pilotes de F1, réputé directif dans sa façon de travailler avec son équipe et qui aime s'essayer à différentes disciplines. La rivalité entre pilotes d'une même écurie rappelle aussi ce qui se passe dans la réalité. ”



Laurent, notre spécialiste F1

“Ce qui est stupéfiant, c'est que le film ait été tourné pendant de vrais week-ends de course. C'est dingue d'avoir, grâce aux effets spéciaux, mis les APX à la place d'autres F1 et de les voir courir au milieu des “vraies”. Les codes de la F1 ont été respectés: les garages, les meetings, les hymnes... c'est très réaliste. Après, il y a des parties plus discutables. Par exemple, le come-back d'un ancien pilote: c'est comme si Johnny Herbert faisait son retour! Ou qu'une mauvaise voiture devienne d'un coup très performante. Pareil pour certaines stratégies de course, pas très crédibles. Malgré ça, je pense que même les fans de F1 seront assez bluffés de voir un tel spectacle sur grand écran! ”



Ci-dessus: des caméras 4K miniatures offrent des vues à couper le souffle.
Ci-contre: le duo Javier Bardem/Brad Pitt est tout simplement excellent.
Ci-dessous: les faux pilotes aux côtés des vrais. Incroyable!

XAVI BONILLA/DPI





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

UNE VOITURE DOTÉE D'UNE PLAQUE "F.V." NE CRAINT PAS LES RADARS ESPAGNOLES... JUSQU'À UN CERTAIN POINT.



Vitesse maximale relevée sur autoroute

150 km/h en Espagne ? Oui, mais...

Dans votre article de la semaine dernière sur les "pièges des pays frontaliers", vous évoquez – à raison – la limitation à 120 km/h en vigueur sur les autoroutes espagnoles. Cela étant, j'ai aussi entendu dire que certains véhicules pouvaient y circuler jusqu'à... 150 km/h. Vous confirmez ?

Gaëtan G., Alès (30)

François Tarrain. Oui... et non. Pour l'immense majorité des conducteurs – quelle que soit leur nationalité –, la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes et les voies rapides espagnoles est en permanence de 120 km/h, sans dérogation possible. Toutefois, il existe une exception, inscrite dans le *Reglamento general de*

circulación, autorisant certains véhicules à dépasser cette allure: selon l'article 48, les prototypes utilisés à des fins de test ou d'expérimentation – notamment par les constructeurs – peuvent rouler, sur voies rapides, jusqu'à 30 km/h plus vite que les autres. Pour cela, plusieurs conditions sont requises: le conducteur doit être titulaire d'un permis spécial, la finalité du test ainsi que l'itinéraire doivent être communiqués à la direction générale de la circulation, et le véhicule, souvent camouflé, doit être identifié, à l'avant et à l'arrière, par une plaque rouge portant les lettres F.V. pour "fabricante de vehículos". Si ces obligations sont respectées, alors oui, les 150 km/h sont à portée de compteur.

Obstacle latéral

Sur la Promenade des Anglais, à Nice, un radar autonome empiète largement sur la chaussée. Quel danger ! Faut-il être inconscient pour placer un tel obstacle aussi près de la route. N'y a-t-il pas des règles qui interdisent ce genre d'installation ?

M. Lavaux, Biot (06)

François Tarrain. Le positionnement des radars autonomes est soumis à des contraintes précises **: de pente (pas plus de 5 % par rapport à la route), de dévers (8 % maxi), de hauteur (35 cm au-dessus ou 30 cm au-dessous de la chaussée), mais aussi de retrait par rapport aux voies: au moins 10 m sur autoroute; de 4 à 8,50 m sur une 2x2 voies; de 4 à 7 m sur une route bidirectionnelle et 70 cm en ville (ou en cas de limitation à 50 km/h). Une distance (par rapport au marquage des places) que ce radar autonome semble respecter au prix d'un empiètement sur le trottoir. Dès lors, on est en droit de se demander s'il n'y aurait pas matière à lui coller un PV à 135 € pour stationnement très gênant...



PÉFECTURE DES ALPES-MARITIMES

Lorsque j'ai voulu faire vidanger la boîte auto. EAT6 de mon C4 Picasso, Citroën m'a dit: "Tant qu'elle n'a pas de souci, on n'y touche pas." En clair, ils n'entretiennent pas, mais en cas de panne, ils répareront (à grands frais). Je trouve ça un peu cavalier de la part d'un constructeur !

René Beche, Saint-Denis-en-Val (45)

Une seule lettre vous manque...

Je croise parfois des véhicules – surtout des deux-roues, il me semble – dotés d'une d'immatriculation avec une seule lettre à la fin. Pourquoi n'en ont-ils pas deux ?

Ludo, Marignane (13)

Pascale Gétin. C'est l'une des coquetteries du SIV*: en 2009, lorsque les anciennes plaques ont été remplacées par les actuelles, l'administration a jugé bon d'affubler les cyclomoteurs d'une variante de type AA-123-A (ou A-12-A)... Puis les choses ont changé le 1^{er} juillet 2015: la taille des plaques des deux et trois-roues motorisés a été normalisée (21 x 13 cm) et elles ont adopté le même format que celles des autres véhicules (AA-123-AA), officiellement afin de faciliter les contrôles routiers.



N. SOLER

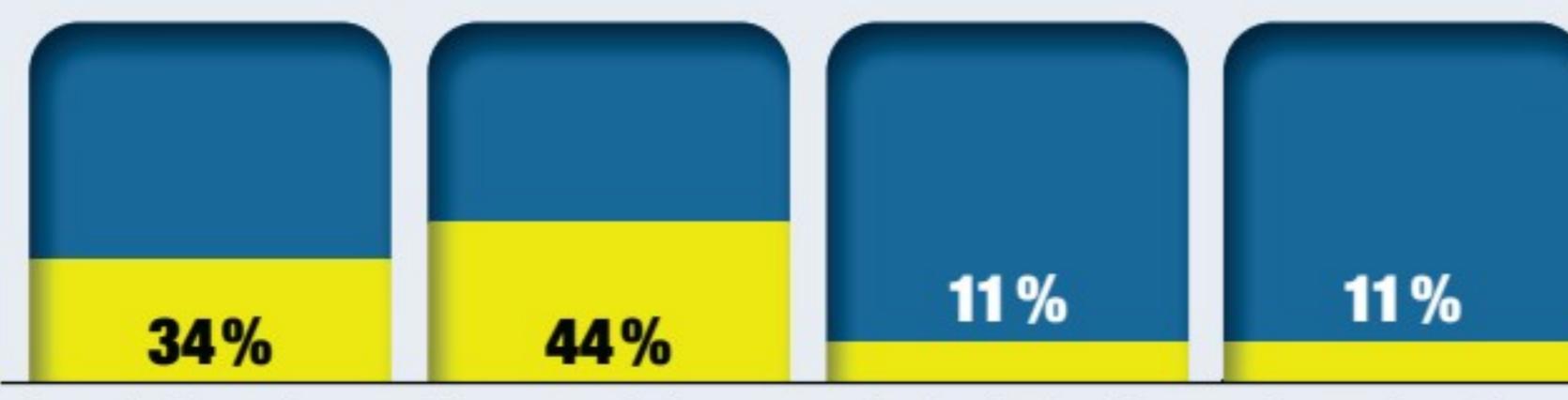
Participez à la question de la semaine prochaine sur Autoplus.fr, X et Facebook

Pour vous, le trajet des vacances, c'est:

- L'autoroute pour arriver rapidement à destination.
- Les petites routes pour flâner.
- Un peu des deux.
- Rien de tout ça: c'est train ou avion.

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Qu'est-ce qui vous freine le plus dans la perspective de passer à l'électrique ?



Le prix des voitures trop élevés L'autonomie/temps de recharge La durée de vie de la batterie La crainte d'une très forte décote

Une question de bonus...

Dans l'article du n° 1921 sur le nouveau "bonus", j'ai été surpris d'apprendre que les véhicules de démonstration pouvaient en bénéficier. C'est nouveau ?

Fernand T., Laroque-Timbaut (47)

François Tarrain. Non, les "VD" ont toujours été éligibles aux aides à l'achat. En pratique, lorsqu'un concessionnaire immatricule un véhicule neuf affecté à la démonstration, il est exonéré du coût de la carte grise... mais ne peut pas toucher le bonus. Ensuite, si l'auto est cédée dans les 3 à 12 mois suivant sa première immatriculation, le nouveau propriétaire peut, lui, prétendre au bonus (et doit en outre régler les taxes à l'immatriculation).

... et une de malus

J'ai importé en 2019 une VW Golf GTI de 2018, pour laquelle j'ai réglé un malus. Si je la revends en 2026, l'acheteur devra-t-il à son tour le payer ?

Pascal Allain, par e-mail

Pierre-Louis Champeaux.

L'an prochain, ne seront frappés d'un malus que les véhicules ayant bénéficié, lors de leur première immatriculation en France (en neuf ou importés) d'une exonération de la taxe, un avantage dont bénéficient les titulaires d'une carte mobilité inclusion "invalidité". Pour vous, la taxe a été acquittée à l'époque, donc il n'y en aura pas d'autre. De même, les véhicules qui n'étaient pas concernés par le barème du malus lors de leur mise en circulation initiale ne le seront pas plus en 2026.



"ma plus
longue
relation ?
294 000km"

franck a.
garagiste motrio

1400 GARAGES
PARTOUT EN FRANCE

MOTRIO
votre voiture, notre moteur



S. BOZON/AFP

SCANDALE DES AIRBAGS TAKATA

Désormais 2,5 millions de véhicules sont concernés par le rappel en France dont 1,7 million d'entre eux interdits de circulation jusqu'au remplacement de l'airbag.

Immobilisation générale !

Le gouvernement étend le "stop drive" à 800 000 véhicules équipés d'airbags défectueux et prévoit d'autres mesures, révélées en exclusivité à *Auto Plus*. Concerné ? On répond à vos questions.

La saga Takata n'en finit pas. Le dernier épisode dramatique en date, le décès d'une automobiliste, le 11 juin à Reims dû à un airbag défectueux, a poussé le ministre des Transports, Philippe Tabarot, à généraliser l'interdiction de

circulation (stop drive) des véhicules qui en sont équipés. Et pour cause, la Citroën C3 de la conductrice faisait partie de la liste de la campagne de rappel, mais n'était pas soumise à une interdiction de rouler. C'est pourquoi Stellantis a élargi la

demande d'immobilisation à toutes les C3 et DS 3 incriminées, soit près de 100 000 véhicules au total. Dans la foulée, le 24 juin, le ministère a étendu le stop drive à tous les modèles des 30 marques touchées, situés en Corse et Outre-mer, ainsi qu'à tous ceux mis en circulation dans la métropole avant 2012. Cela représente 800 000 véhicules supplémentaires, portant le parc total des immobilisations à 1,7 million en France. Et pour pousser les automobilistes à

faire remplacer les airbags défectueux, le ministère compte frapper plus fort. Contacté par *Auto Plus*, il a confirmé la publication d'un arrêté dans les prochains jours, obligeant les constructeurs à prêter des véhicules de courtoisie durant le remplacement. Si cela n'est pas possible, ils devront couvrir les frais de transport (taxi par exemple) et, si le propriétaire le souhaite, offrir un service de réparation à domicile. Faisons le point sur les questions que vous vous posez.

CARBURANT

Après un gros coup de chaud, un répit en perspective

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 26 juin 2025.

Cours du baril de Brent: 58,09 € (- 10,02 €).

GAZOLE **1,690 €**
+ 8,1 cts en une semaine
- 5,1 cts en un an

SP95-E10 **1,732 €**
+ 3 cts en une semaine
- 9,2 cts en un an

SP95 **1,761 €**
+ 3 cts en une semaine
- 9,4 cts en un an

SP98 **1,828 €**
+ 2,8 cts en une semaine
- 9,7 cts en un an

E85 **0,757 €**
+ 0,5 ct en une semaine
- 10,1 cts en un an

GPL **0,983 €**
+ 0,2 ct en une semaine
- 1,7 ct en un an

LA TENDANCE À COURT TERME: ↘ EN BAISSE

LE BONUS ÉCOLOGIQUE, C'EST FINI

Place au bonus "coup de pouce" !

Comme nous vous l'annoncions la semaine dernière, le bonus tel qu'on le connaît depuis 2008 est mort: l'enveloppe d'argent public allouée à l'aide pour 2025 ayant été consommée, le gouvernement a coupé le robinet le 1^{er} juillet. Conséquence, depuis mardi, place au nouveau dispositif du bonus – sous-titré "coup de pouce" – financé, cette fois, par les fournisseurs d'énergie (qui en répercutent le coût sur nos factures, ne rêvons pas). Concrètement, toute voiture électrique neuve, commandée avant le 1^{er} juillet et livrée dans les trois mois suivants, profitera de "l'ancien" bonus de 2000, 3000 ou 4000 €. Après cette date, c'est le "coup de pouce" qui prend, dans tous les cas, le relais. Les nouveaux montants ? Comptez 3100 € sans condition de revenu pour les ménages et jusqu'à 4200 € pour ceux qui bénéficiaient de 3000 € avant. En clair, c'est plus intéressant ! En revanche, les critères d'éligibilité des modèles électriques restent inchangés: écoscore, 47 000 € maximum et moins de 2,4 tonnes.

François Tarrain



M. MYLLE / FACEBOOK



Covoiturage. Le non-respect (quotidien) de la voie du périph parisien réservée - notamment - au covoiturage a donné lieu à 4 400 PV en mai (en trois semaines). **Ecotaxe.** Dix ans plus tard, on n'a pas fini de payer l'abandon, en 2014, de l'écotaxe poids lourds: en 2024, 55 millions d'euros ont encore été dilapidés au titre "des condamnations de l'Etat et des protocoles transactionnels relatifs au contentieux

Rappel ou immobilisation, comment savoir si mon auto est impactée ?

Plus de 200 modèles fabriqués entre 1998 et 2019 de 30 marques font l'objet soit d'un simple rappel pour 800000 d'entre eux, soit d'une immobilisation (1,7 million). Une liste que nous avons publiée (voir Auto Plus n° 1915) et que vous pouvez retrouver sur le site* du gouvernement. Et depuis avril, tous les constructeurs sont tenus de vous envoyer un courrier précisant si votre auto fait l'objet d'un stop drive. En outre, chacun a mis en ligne une plateforme permettant, à l'aide du numéro de série du véhicule (VIN), de vérifier s'il est dans la liste. Si c'est le cas, prenez rendez-vous dans n'importe quel garage de la marque pour le faire remplacer gratuitement.

Quid des marques qui n'ont pas de réseau de garagistes ?

Quelques marques figurant dans la liste des rappels officiels n'ont en effet plus d'établissements en France. Pour Chevrolet, vous pouvez vous rendre sur le site de General Motors et renseigner votre code VIN. Si votre auto est rappelée, c'est Stellantis qui prendra en charge le remplacement (de même pour Chrysler). En ce qui concerne Saab, le gouvernement nous a indiqué qu'il travaillait actuellement à savoir si des véhicules sont impactés en France, et devrait, le cas échéant, communiquer dans

les prochaines semaines sur la marche à suivre.

Stop drive, suis-je vraiment tenu de ne plus rouler ?

Pour l'heure, aucune contrainte administrative n'est prévue pour le propriétaire du véhicule, nous a déclaré le ministère. Sauf qu'au vu de la potentielle dangerosité, mieux vaut ne pas jouer à la roulette russe ! Côté assurance, en cas de sinistre, la responsabilité civile est toujours garantie mais selon votre contrat, l'assureur peut exclure ou limiter des indemnisations en cas de dommages matériels ou corporels. Si votre auto n'est soumise qu'à un simple rappel et que vous ne pouvez pas faire remplacer l'airbag défectueux rapidement, n'hésitez pas à appeler votre compagnie pour confirmer que vous êtes bien couvert en cas de dommages.

Et si je désactive simplement l'airbag, je ne risque plus rien ?

Plusieurs publications en ligne expliquent comment le déconnecter. Mauvaise idée : "L'airbag fait partie d'un système global et il est souvent lié à d'autres capteurs, ainsi qu'aux préteurs de ceintures de sécurité. En cas de collision, ces dernières s'avéreraient moins efficaces", indique notre expert, Antoine Jacquot. Et pour le coup, l'assurance aura une bonne raison de ne pas vous indemniser. Les conseilleurs ne sont pas les payeurs...

Saïda Djerrada

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

LA QUESTION INATTENDUE

Combien reste-t-il de Volkswagen Polo en circulation ?



763 895

50 ans et (presque) toutes ses mandibules, la fourmi, produite à plus de 20 millions d'exemplaires sur six générations, est très présente sur nos routes. Si les deux premiers opus, sortis en 1975 et 1981 se font rares (52 et 3768 exemplaires), les quatre générations suivantes restent, elles, courantes. On en dénombre respectivement 37242, 166249 343344 et, pour l'actuelle, 213224. Leur nectar préféré ? L'essence pour 64 % d'entre elles.

AAA-DATA

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

avec les sociétés habilitées au télépéage". **Adieu papier.** On peut désormais retrouver sa carte grise sur son smartphone via l'application France Identité (Android et iOS). Pour cela, il faut avoir une immatriculation au format AA-123-AA et posséder une carte d'identité électronique.

Des installations de radars urbains qui interrogent...

Auto Plus vous le révélait en avril* : le gouvernement a décidé de confier aux maires la responsabilité (et la charge) d'installer – à sa place ! – jusqu'à 5000 radars urbains d'ici à 2031. Jusqu'à présent, une soixantaine d'appareils de ce type avaient été testés, initialement pour le compte de l'Etat, dans quatre zones : le Territoire de Belfort, Marseille, Montbéliard et Toulouse. Mais depuis que les édiles ont récupéré la patate chaude, leur déploiement était à l'arrêt. Et pour cause, ces "radars collectivités" font l'objet d'un marché public, toujours en cours, et ne sont pas attendus avant début 2026. Pourtant, au moins quatre exemplaires fraîchement installés ont récemment été repérés en ville.

Deux sont situés à Montpellier (voir "La fournée de la semaine"), un autre sur la RD31 à Yerres (91), le dernier rue Théodule-Jourdain



RADARS-AUTO.COM

à Valenton (94). Dans tous les cas, il s'agit d'un modèle de la société l'Idemia, l'une des deux (avec Parifex) possédant à son catalogue un radar urbain déjà homologué. Que font-ils là ? Verbalisent-ils les feux grillés et/ou la vitesse ? L'explication la plus plausible est qu'il s'agit de prototypes expérimentés par le fabricant. A moins que l'Etat ne soit à la manœuvre... Quoi qu'il en soit, si vous en croisez un qui leur ressemble (ailleurs que dans les quatre zones de test initiales), n'hésitez pas à nous le signaler.

François Tarrain

*Voir Auto Plus n° 1912.

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Hibou embarqué - Loire (42)

RD300, Roanne, contrôle discret sur le boulevard ouest : la voiture est stationnée bien à l'écart, entre le rond-point du E.Leclerc et le carrefour de la route de Mably. Contrôle dans ce sens de circulation. 50 km/h. 46°02'55.2"N 4°03'47.2"E



REPORTERS AUTO PLUS

Voiture radar privatisée - Ain (01)

RD28, plusieurs voitures radars circulent désormais dans le département de l'Ain ! A commencer par ce Citroën C5 Aircross (GT-582-TY), ici à Saint-André-de-Bâgé. 46°17'23.8"N 4°54'45.6"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

CÔTE-D'OR (21)

RD905, PR 109+400, Villers-les-Pots (dans les deux sens), 90 km/h. Le radar autonome est placé dans les bois au niveau de la coopérative de l'Oignon. 47°12'16.5"N 5°20'22.5"E

GARD (30)

RD979, PR 76+520, Aimargues (dans les deux sens), 70 km/h. Le radar autonome se situe à hauteur du passage à niveau d'Aimargues. 43°40'44.3"N 4°12'40.2"E

HÉRAULT (34)

Rue Paul-Rimbaud, Montpellier (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar urbain est installé au carrefour avec l'allée Rubens, au niveau de Picard. 43°37'07.6"N 3°50'48.2"E

HÉRAULT (34)

Avenue François-Delmas, Montpellier (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar urbain se trouve au niveau du carrefour avec la rue du Val-Marie. 43°37'11.2"N 3°53'17.9"E

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT





Elle en a sous le poireau

Chez E.Leclerc, les fruits et les légumes ne sont pas exclusivement destinés à nos assiettes... ils roulent aussi! A l'occasion du Tour de France (du 5 au 27 juillet), l'enseigne, sponsor de l'événement, a ressorti ses véhicules insolites qui accompagneront les 21 étapes. L'an dernier, E.Leclerc avait lancé un appel à candidature pour permettre à un membre du public de conduire une auto-melon. En 2025, le distributeur a réitéré l'expérience, mais cette fois-ci, c'est une voiture-poireau qu'il faudra manœuvrer. L'heureux élu, un étudiant prénommé Elie, vient d'être sélectionné parmi 1 900 candidats. Sous le poireau, il pilotera en réalité une Renault Zoe...



Vos images

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



Se mettre au vert! Autocar à la retraite, recyclé en salle de repos pour chasseurs d'après notre lecteur. Vu à Lichères-sur-Yonne (89).

Par Emmanuel Coche



Cette Nissan Almera prend, elle aussi, un bain de verdure. Belle endormie repérée à Nieppe (59).

Par Francis Lhuillier



Que de désillusion! L'illustre poupée américaine serait en fait une Britannique, qui roule à Lyon (69) en vieille Skoda Fabia.

Par David Debard



Regarder dans la même direction... ou pas. Cette Toyota Vios (vendue en Asie du Sud-Est) a été transformée par un Indonésien. Vu à Bali.

Par Bruno Menegazzi



Les stars de la

Auto Plus fait le point sur les vingt nouveautés les plus attendues qui arriveront dans les concessions d'ici à la fin de l'année. Déjà dévoilées ou en passe de l'être, ces stars reflètent la diversité du marché, avec des modèles 100 % électriques, d'autres qui jouent sur les deux tableaux (multi-énergies) et ceux qui restent exclusivement fidèles au thermique (souvent avec une hybridation), diesel y compris pour certains.

PHOTO OFFICIELLE



Alpine A390

C'est le deuxième modèle électrique de la marque (après l'A290) et, surtout, le premier crossover. Assez bas (1,53 m) et d'une longueur de 4,62 m, l'A390 tente de garder l'esprit sportif d'Alpine avec une allure de coupé (à 5 portes et 5 places). S'il reprend la base technique du Renault Scenic E-Tech, il profite d'un châssis particulièrement affûté, et s'équipe de trois moteurs (un à l'avant, deux à l'arrière). Il est aussi doté du système "Active Torque Vectoring" destiné à optimiser l'agilité et la motricité (et à faire oublier son poids de... 2 120 kg !). Il se décline en deux versions : GT de 400 ch et GTS de 470 ch, toutes deux associées à une batterie de 89 kWh, pour une autonomie annoncée jusqu'à 555 km.

■ Tarif: à partir de 65 000 €*

Audi Q3

La troisième génération du SUV compact d'Audi change de physionomie, avec une signature lumineuse à deux étages, une calandre redessinée et des lignes plus tendues. L'habitacle a été totalement revu et modernisé (l'actuel datait de 2018). Le Q3 est proposé avec un bloc essence de 150 ch à hybridation légère 48 V (1.5 TFSI), un diesel (2.0 TDI) de 150 ch (une version TDI quattro de 193 ch devrait suivre) et un hybride rechargeable de 272 ch. Ce dernier reçoit une plus grosse batterie que l'actuel TFSI e, avec jusqu'à 120 km d'autonomie en électrique (une version de 204 ch est également prévue).

■ Tarif: à partir de 43 850 €

PHOTO OFFICIELLE



rentrée

20
en approche
modèles

PHOTO OFFICIELLE



BMW iX3

Le prochain iX3 s'émancipera du X3, dont la quatrième génération est apparue l'an dernier. Le SUV électrique inaugurera la toute nouvelle plate-forme "Neue Klasse", avec de nombreuses innovations à la clé. Parmi elles, des moteurs et batteries de nouvelle génération promettant une autonomie accrue (jusqu'à 800 km en ville) et une recharge ultra-rapide (technologie 800 V). En plus d'un design extérieur inédit, l'iX3 s'équipera, à bord, du Panoramic iDrive, un bandeau d'affichage de 1,10 m de large à la base du pare-brise.

■ Tarif: à partir de 80 000 €*

Citroën C5 Aircross

Avec cette deuxième génération, le C5 Aircross acquiert une nouvelle dimension. Son gabarit s'accroît de 15 cm en longueur (4,65 m), de 9 cm en largeur (1,90 m), et son look s'affirme : il abandonne les formes rondouillardes pour des lignes plus affûtées et musclées. Côté motorisations, il se décline en hybride (145 ch),

hybride rechargeable (195 ch) et en deux versions 100 % électriques de 210 et 230 ch (batteries de 73 et 97 kWh, autonomies annoncées de 520 et 680 km). Vous découvrirez le premier essai de ce SUV inédit dans notre prochain numéro.

■ Tarif: à partir de 34 990 €*



A. SAUNIER

Cupra Raval

Elle se fait attendre depuis des années : la citadine 100 % électrique de Cupra (environ 4 m de long) sera enfin dévoilée à la rentrée, lors du salon de Munich. Basée sur la même plate-forme que la future Volkswagen ID.2, elle s'en distinguera par un design plus sportif, pensé pour séduire une clientèle plutôt jeune. Cupra annonce des versions développant jusqu'à 226 ch. De quoi venir titiller les Alpine A290 et Peugeot E-208 GTI sur le segment très en vogue des petites sportives électriques.

■ Tarif : à partir de 25 000 €*



SHPROSHOTS

ILLUSTRATION **Auto Plus**



R. DEMARETS

Dacia Sandero

La Sandero bénéficiera d'un ultime restylage à l'automne, avant l'arrivée d'une nouvelle génération en 2027. Cette mise à jour visera notamment à harmoniser la face avant (optiques, calandre...) avec le style des récents Duster et Bigster. Mais la vraie nouveauté sera l'adoption d'un moteur 1.2 hybride léger 48 V pour

remplacer l'actuel 1.0. Ce bloc d'environ 120 ch sera aussi proposé en version bicarburant essence/GPL ou avec une boîte auto. L'arrivée du 1.8 "Full Hybrid" 155, inauguré sur le Bigster, reste en revanche à confirmer.

■ Tarif : à partir de 14 500 €*

Jeep Compass

Arches de roue carrées, capot plat, calandre à sept segments : les codes stylistiques propres à Jeep sont bien présents sur ce nouveau Compass (4,55 m), désormais basé sur la même plate-forme que les Peugeot 3008 et Citroën C5 Aircross. De quoi lui permettre de passer à l'électrique, avec pas moins de trois versions disponibles : 213, 231 et 375 ch (cette dernière bénéficiant de quatre roues motrices). L'américain propose également deux hybrides de 145 ch (48 V) et 195 ch (rechargeable).

■ Tarif : à partir de 43 000 €*

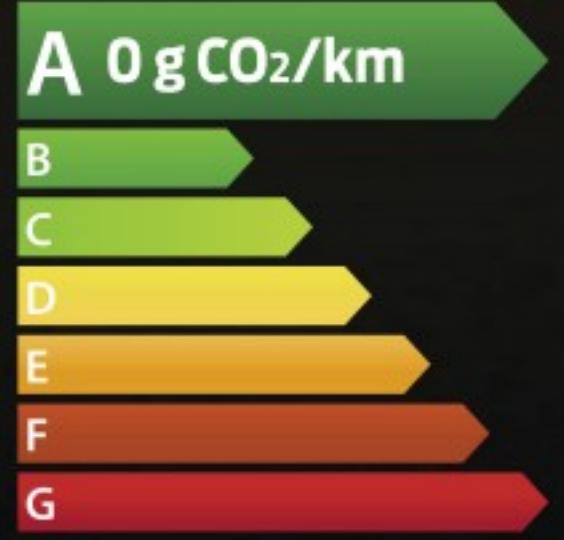
PHOTO OFFICIELLE



JEEP

Nouveau Puma Gen-E®

Le félin passe à l'électrique



Recharge rapide,
de 10 à 80% en 23 min*

Réservez votre essai sur ford.fr

Ford

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

*Basée sur la recharge d'un Puma Gen-E Standard Range 43 kWh sur une borne de recharge rapide DC (100 kW).
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

Les nouveautés de la semaine



D. MEUNIER

Kia EV4

Après les crossovers EV3, EV6, EV9 et bientôt EV5, voici la première berline 100 % électrique de Kia. Malgré son gabarit un peu supérieur (4,43 m), elle aura dans son viseur les Peugeot E-308 (4,37 m), Renault Megane E-Tech (4,20 m) et MG4 (4,29 m). Elle s'équipe d'un bloc de 204 ch et de deux batteries au choix (58,3 et 81,4 kWh utiles), avec des autonomies respectives annoncées de 410 et 590 km. Destinée au marché européen, elle sera fabriquée en Slovénie, donnant ainsi accès au bonus.

■ Tarif: à partir de 38 000 €*

Leapmotor B10

Aperçu au dernier Mondial de l'automobile, ce SUV compact a été dévoilé (dans sa version chinoise) au salon de Shanghai en avril. Le modèle européen sera, lui, présenté en septembre au salon de Munich, à l'occasion duquel on en saura davantage sur sa fiche technique. Arborant un style plutôt sobre, et long de 4,52 m, le B10 devrait se positionner comme un redoutable rival du Renault Scenic E-Tech et du Peugeot E-3008 grâce à un tarif très agressif.

■ Tarif: à partir de 29 990 €*

PHOTO OFFICIELLE



LEAPMOTOR

PHOTO OFFICIELLE



MERCEDES-BENZ AG

Mercedes CLA hybride

Cette troisième génération du coupé quatre portes représentera l'entrée de gamme de Mercedes après le départ à la retraite de la Classe A l'an prochain. Conçu sur une nouvelle plate-forme (MMA), le CLA (4,72 m) est déjà disponible en 100 % électrique (à partir de 52 900 €), et sera aussi proposé avec une

mécanique essence hybride 48 V en 2026 (photo). Celle-ci associe un inédit quatre cylindres essence et une boîte auto. électrifiée à huit rapports (8F-eDCT), le tout décliné en trois niveaux de puissance (136, 163 et 190 ch).

■ Tarif: à partir de 46 000 €*

Major

Plans

Bons Plans

E

Plan

Bons Pla



Samsung Galaxy A36 5G
DAS tête : 0,525 W/kg
DAS tronc : 1,293 W/kg
DAS membres : 1,60 W/kg

Google Pixel 9
DAS tête : 0,99 W/kg
DAS tronc : 1,40 W/kg
DAS membres : 2,79 W/kg

Xiaomi 14T
DAS tête : 0,983 W/kg
DAS tronc : 0,994 W/kg
DAS membres : 2,586 W/kg

Bons Plans

Bons Plans

Bons

de promos

Jusqu'à

300 €*

d'économies
sur le Xiaomi 14T,
le Google Pixel 9
et le Samsung Galaxy A36 5G
Sans forfait, sans engagement.

*Jusqu'à 200€ de remise immédiate et jusqu'à 100€ de bonus reprise en rapportant votre ancien téléphone⁽¹⁾ pour l'achat d'un téléphone de la sélection.

Offre soumise à conditions, réservée aux particuliers en France métropolitaine du 25 juin au 16 juillet 2025. Détails en boutique et sur orange.fr. 5G : avec offre compatible dans les zones couvertes, couverture sur reseaux.orange.fr

(1) Orange rachète votre ancien téléphone jusqu'à 100€ de plus que sa valeur estimée.

orange™
est là

Les nouveautés de la semaine

Nissan Micra

Nissan ne s'en cache pas : la nouvelle Micra est une proche cousine de la Renault 5 E-Tech, dont elle reprend la plate-forme, les motorisations (120 et 150 ch) ainsi que les batteries (40 et 52 kWh). Mais le constructeur japonais ne s'est pas contenté d'y apposer son logo : presque tous les éléments de carrosserie ont été redessinés. Ses lignes tout en rondeur s'inspirent de la Micra des années 2000, celle qui a rencontré le plus de succès. Reste à savoir si ce nouveau modèle connaîtra le même heureux destin.

■ Tarif : à partir de 28 000 €*



N. SOLER



R. DEMARETS

Suzuki e-Vitara

Avec l'e-Vitara, Suzuki lance son tout premier modèle électrique, un SUV urbain de 4,28 m. La gamme est étendue, avec trois niveaux de puissance (144, 174 et 184 ch), deux tailles de batteries (49 et 61 kWh) et même une version à transmission intégrale. A bord, le japonais multiplie les aspects pratiques : banquette coulissante sur 16 cm, dossiers rabattables en trois parties, double plancher de coffre. Seul bémol : un volume de chargement dans la moyenne basse du segment (à partir de 306 dm³).

■ Tarif : à partir de 35 000 €*



A. CORTESI

Volkswagen T-Roc

Le T-Roc "1" restera comme un joli succès pour Volkswagen : il a encore terminé l'an passé en tête des ventes des petits SUV en Europe. La relève – attendue au salon de Munich – jouera la carte de la continuité. Son design s'inspirera du dernier Tiguan, tandis que sa nouvelle plate-forme (celle de la Golf 8) ouvrira (enfin) la porte à des motorisations électrifiées, avec notamment un inédit bloc "full hybrid" et une version 100 % électrique, attendue d'ici à 2029.

■ Tarif : à partir de 30 000 €*

PHOTO OFFICIELLE



RENAULT

Renault Twingo

Dernière ligne droite pour la future Twingo, dont la version de série sera dévoilée cet automne (sa sortie est prévue d'ici un an). Elle restera très fidèle au prototype (photo), lui-même largement inspiré de la première génération de Twingo, lancée en 1992. A la différence près que ce nouvel opus disposera d'une carrosserie à cinq portes et sera uniquement proposé en électrique. A bord, on retrouvera l'esprit pratique et astucieux de la "vraie" Twingo, avec une banquette coulissante et des dossiers de siège inclinables.

■ Tarif: à partir de 19 900 €*

ILLUSTRATION **Auto Plus**



Renault Clio

En septembre, tous les regards seront tournés vers le salon de Munich, en Allemagne, où Renault dévoilera officiellement sa nouvelle Clio. Cette sixième génération restera fidèle au moteur thermique, avec une large part d'hybridation, mais sans diesel. Si elle conserve la même base technique que l'actuelle, elle gagnera quelques centimètres (environ 4,10 m de long) afin de combler le vide laissé dans la gamme par l'ancienne Megane thermique. Côté style, elle marquera une nette rupture avec la Clio 5: nouvelle face avant inspirée du concept-car Emblème, signature lumineuse inédite, ligne de toit plus effilée pour soigner l'aérodynamisme, nouvel agencement des écrans multimédias à bord...

■ Tarif: à partir de 21 000 €*

ILLUSTRATION **Auto Plus**



Et aussi...

BMW M2 CS



BMW

Outre un châssis optimisé et des pneus taillés pour la piste, cette version radicale gagne 50 ch (530 ch) et perd 30 kg. Son prix ? 119 900 € hors malus, soit 33 100 € de plus qu'une M2 classique !

DS N°4



DS AUTOMOBILE

En devenant "N°4", la compacte française (ex-DS 4) change de visage (calandre, capot, signature lumineuse) et se décline en version électrique de 213 ch, annoncée par DS avec 450 km d'autonomie.

Kia Sportage



KIA

Le restylage de ce SUV concerne principalement la partie avant et la planche de bord. Lancé en octobre, il ne sera proposé en France qu'en version hybride et hybride rechargeable.

Lexus RZ



LEXUS

Profonde mise à jour technique pour ce SUV "à pile", qui reçoit des moteurs plus puissants (jusqu'à 408 ch). Autre nouveauté : l'apparition (en option) d'un volant rectangulaire sans liaison mécanique.

XPeng G6



XPENG

Le G6 restylé va évoluer sur le plan esthétique et adopter une nouvelle batterie LFP, offrant une autonomie légèrement réduite mais une recharge plus rapide (de 10 à 80 % en 12 mn, selon Xpeng).

Tous les modèles testés cette semaine



F. GROUT

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.

P. 24, COMPARATIF: que vaut le Renault 4 E-Tech face aux Fiat 600e, Ford Puma Gen-E, Hyundai Kona Electric, Mini Aceman et Peugeot E-2008 ? Notre réponse détaillée, mesures du labo Auto Plus à l'appui.

P. 32, ESSAI PANORAMIQUE: DS N°8, un nouveau SUV coupé chic et français.

P. 36, DOSSIER: avec la disparition progressive du diesel, quels modèles hybrides pour tracter ?

P. 40, TEST LECTEURS: leurs avis sur la nouvelle Audi A5.

◀ P. 42, ON A TOUT ESSAYÉ: la Porsche 911 Spirit 70.

Le chiffre à retenir **153 cm**

profondeur maxi du coffre



N. SOLER

TOP 20

Le Renault 4 E-Tech face à ses rivaux

Profondeur maxi du coffre (en centimètres)

| | | |
|-----------------------|-------------------------------|-----|
| 1 ^{er} | MG ZS | 169 |
| 2 ^e | Honda e:Ny1 | 168 |
| 3 ^e | Hyundai Kona | 166 |
| 3 ^e ex ae | Opel Frontera | 166 |
| 5 ^e | Citroën C3 Aircross | 165 |
| 6 ^e | Dacia Duster | 163 |
| 6 ^e ex ae | Honda HR-V | 163 |
| 8 ^e | Kia EV3 | 160 |
| 9 ^e | BYD Atto 2 | 159 |
| 10 ^e | Skoda Kamiq | 157 |
| 11 ^e ex ae | Peugeot 2008 | 156 |
| 11 ^e ex ae | Smart #1 | 156 |
| 13 ^e | Ford Puma | 155 |
| 14 ^e | Volkswagen T-Roc | 154 |
| 14 ^e ex ae | Volkswagen Taigo | 154 |
| 16 ^e | Renault 4 E-Tech | 153 |
| 17 ^e | Suzuki Vitara | 152 |
| 17 ^e ex ae | Volvo EX30 | 152 |
| 19 ^e | Jeep Renegade | 151 |
| 19 ^e ex ae | Renault Captur/Mitsubishi ASX | 151 |



TIBO / MG

◀ Avec 169 cm de la porte de hayon au dossier des sièges avant, le MG ZS est le SUV citadin qui affiche le coffre le plus profond.



Par Vincent Desmonts



LE RENAULT 4 E-TECH AFFRONTE SES RIVAUX

Dans le grand bain

N. SOLER

Grand frère de la R5, le Renault 4 E-Tech s'attaque avec panache à la catégorie des SUV citadins en arborant son style joyeusement nostalgique. Mais au-delà de la pure séduction, quels arguments a-t-il à opposer aux ténors du segment ? Réponse dans cette grande confrontation des petits SUV électriques !

On ne peut pas vraiment dire que la famille des SUV citadins électriques somnolait, tant les nouveautés se sont bousculées au cours des dernières années. Et pourtant, l'arrivée du Renault 4 E-Tech fait l'effet d'un ballon d'air frais ! En reprenant les recettes – et la plate-forme – de la R5, il introduit une bonne dose de sex-appeal néo-rétro

dans une catégorie où les rivaux oscillent entre conformisme et audace raisonnable. Mais saurait-il se défendre, notamment côté habitabilité et autonomie, contre ses adversaires ?

Une solide concurrence

Car en face, il y a du beau monde ! A commencer par le numéro un du marché : le Peugeot E-2008 qui soigne lui



L H E R Y

CHARLES DEUTSCH GOURMET AUSTIN HEALEY ASTON-MARTIN REBORG ALPINE

Ford Puma Gen-E
Standard Range
43 kWh - 168 ch⁽²⁾
33 990 € / 29 600 €*

Hyundai Kona Electric
Intuitive
48,4 kWh - 156 ch⁽²⁾
36 850 € / 31 300 €*

Mini Aceman
E Classic
38,5 kWh - 184 ch
35 600 € / 35 600 €*

Peugeot E-2008
GT
51 kWh - 156 ch
41 700 € / 34 100 €*

n des petits SUV

aussi son look et se positionne résolument en haut du segment. Plus récent, le Mini Aceman vise lui aussi une clientèle huppée, avec des tarifs en rapport. A l'opposé du spectre, le Fiat 600e affiche petit prix et bouille sympa, aux accents rétro elle aussi, pour séduire le public le plus large possible. Récemment converti à l'électrique, le Puma entend bien croquer sa part dans ce marché en plein essor en proposant un rapport prix/performances avantageux, selon la tradition de Ford. Enfin, ce panel ne serait pas exhaustif sans le récent Kona Electric: le Hyundai nous a déjà impressionnés par son habitabilité généreuse et son équipement complet. Parmi ces six concurrents, lequel mérite vos suffrages? Réponse dans les pages qui suivent... ■

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: pas moins de 6 600 €* séparent le modèle le plus abordable du plus coûteux de notre sélection! Il faut dire que si les SUV "tendance" comme le R4 ou le Mini Aceman ne bénéficient d'aucune remise, Ford accorde 4% sur le Puma, Hyundai 7% sur le Kona Electric, tandis que Peugeot et Fiat montent à 11% sur l'E-2008 et le 600e. A noter que l'Aceman est le seul à ne pas bénéficier du bonus écologique, car celui-ci est produit en Chine.

Modèles photographiés en finition: 1. La Prima. 2. Premium.

N° 1922 – 04.07.2025 25



PHOTOS : Y. LEFFERVRE

RENAULT 4 E-TECH

Comportement efficace, bonnes performances, palettes au volant et mode One Pedal: le Renault 4 offre une conduite zen.

CONDUITE Le R4 aux avant-postes

Dérivé de la très "fun" R5, le R4 promet un bel agrément, mais il trouve sur son chemin le SUV Mini qui mise tout sur le dynamisme!

1^{er} - Mini Aceman

Volant à jante épaisse tenant bien en mains, direction ultra-directe, suspensions fermes: l'Aceman joue les SUV sportifs! Et avec ses 184 ch, il affiche les meilleurs chronos du comparatif, malgré un poids élevé. On s'amuse, donc, en dépit d'une tenue de cap perfectible sur mauvaises routes et d'une pédale de frein peu progressive.

1^{er} ex æ - Renault 4 E-Tech

Comportement plaisant, direction précise, bonne motricité, palettes au volant et mode One Pedal: le R4 se révèle un agréable compagnon de voyage. Avec de meilleures performances, il aurait pris l'avantage sur le Mini.

3^e - Hyundai Kona Electric

Malgré un poids plutôt élevé, le Kona Electric n'a pas à rougir de ses performances,

et propose des palettes au volant, ainsi qu'un mode One Pedal. Mais sa motricité est facile à prendre en défaut, et le châssis manque de dynamisme dans l'ensemble.

4^e - Fiat 600e

Un peu moins agile que son cousin l'E-2008, le Fiat 600e compense par des performances légèrement meilleures grâce à un poids mieux contenu. Ni palettes, ni mode One Pedal au programme.

4^e ex æ - Ford Puma Gen-E

Avec ses 168 ch, l'inédit Puma Gen-E délivre de belles accélérations, mais n'éblouit pas par ses reprises. Mode One Pedal bienvenu (hélas uniquement accessible via l'écran), mais direction trop légère et pédale de frein spongieuse.

4^e ex æ - Peugeot E-2008

A la traîne côté accélération, l'E-2008 se rattrape avec un comportement routier plutôt agile et une direction précise, bien qu'un peu trop ferme. Pas de mode One Pedal, mais juste un mode B.

À LA LOUPE

| | Mini Aceman | Renault 4 E-Tech | Hyundai Kona Electric | Fiat 600e | Ford Puma Gen-E | Peugeot E-2008 |
|---------------------------|-------------|------------------|-----------------------|-----------|-----------------|----------------|
| Freinage régénératif | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Précision de la direction | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Comportement routier | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Capacité de relances | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Facilité à manœuvrer | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Souplesse à basse vitesse | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

LES NOTES DU LABO

| | 1 ^{er} | 1 ^{er} ex æ | 3 ^e | 4 ^e | 4 ^e ex æ | 4 ^e ex æ |
|-----------------------|-----------------|----------------------|----------------|----------------|---------------------|---------------------|
| Mini Aceman | 15 | 16 | 14 | 14 | 14 | 15 |
| Renault 4 E-Tech | 16 | 15 | 16 | 15 | 15 | 14 |
| Hyundai Kona Electric | 14 | 15 | 16 | 15 | 15 | 14 |
| Fiat 600e | 14 | 15 | 16 | 15 | 15 | 14 |
| Ford Puma Gen-E | 14 | 15 | 16 | 15 | 15 | 14 |
| Peugeot E-2008 | 15 | 16 | 17 | 16 | 15 | 14 |

Total

32/40

32/40

30/40

29/40

29/40

29/40

MINI ACEMAN



Une direction incisive, un châssis agile et les meilleures performances du plateau: l'Aceman se prend pour un kart!

HYUNDAI KONA ELECTRIC



Assez performant et doté de tous les raffinements (palettes, One Pedal...), le Kona manque juste d'un peu de dynamisme.

FIAT 600e



Comportement rassurant, mais performances moyennes et caractère absent: le 600e ne laisse pas un souvenir impérissable.

FORD PUMA GEN-E



Le Puma est doté d'un châssis assez efficace, mais ses suspensions trépident sur les bosses et sa direction est trop légère.

PEUGEOT E-2008



Comportement plutôt agile et direction précise pour l'E-2008, mais ses performances sont sans éclat.

Cet encart d'information est mis à disposition gratuitement au titre de l'article L. 541-10-18 du code de l'environnement. Cet encart est élaboré par CITEO.

**Petit à petit,
tout le monde
fait son tri.**



**ON NE
LÂCHE
RIEN!**

TRIONS SYSTÉMATIQUEMENT

TOUS LES EMBALLAGES ET PAPIERS SE TRIENT

Comparatif



N. SOLER

VIE À BORD Spacieux Kona, chaleureux R4

Habitabilité, confort, rangements : autant de critères primordiaux sur ce segment. Deux compétiteurs sortent assez nettement du lot.

1^{er} - Hyundai Kona Electric

Mettant à profit un gabarit presque digne de la catégorie supérieure (4,36 m de long), le Kona part gagnant : il se targue des meilleures cotes d'habitabilité aux places arrière, ainsi que du deuxième plus grand coffre. Mais il convainc aussi par sa bonne insonorisation, sa finition plutôt soignée et ses nombreux rangements. Mais les interfaces manquent de simplicité avec, notamment, des aides à la conduite pénibles à désactiver.

2^e - Renault 4 E-Tech

Le R4 séduit par sa présentation intérieure délicieusement néo-rétro, ses interfaces claires, ainsi que son coffre volumineux et accessible : seuil de chargement extrêmement bas, large ouverture, petites astuces (bac en

plastique amovible et lavable, tendeurs...). En contrepartie, on ne profite pas d'une surface plane lorsque le dossier de banquette est rabattu (il y a une belle marche). L'habitabilité arrière est correcte, sans plus, et le plancher, trop haut, rend la posture peu agréable. Suspensions confortables, mais bruits d'air présents sur les voies rapides.

3^e - Ford Puma Gen-E

Suspensions trépidantes, plastiques de qualité moyenne, écran tactile peu réactif, habitabilité arrière comptée : le Puma n'a pas vraiment le sens de l'accueil. A quoi doit-il donc cette troisième place ? Tout simplement à son... coffre, le plus vaste du plateau ! Il dispose notamment de la "Megabox", ce grand bac lavable sous le plancher, ainsi que d'un second coffre de 43 dm³ à l'avant.

4^e - Peugeot E-2008

Très bien insonorisé et bénéficiant d'une belle finition, l'E-2008 n'impressionne

guère par ailleurs. Il impose toujours une position de conduite particulière, avec son mini-volant et son instrumentation haute (à effet 3D un peu gadget...), tandis que ses interfaces sont peu claires et que son habitabilité arrière est quelconque.

5^e - Fiat 600e

Cousin de l'E-2008, le Fiat 600e affiche une ergonomie plus classique (position de conduite plus naturelle, boutons physiques pour les fonctions les plus importantes...). Si sa présentation apparaît pimpante, sa finition est en retrait et la place pour les jambes fait défaut à l'arrière. Coffre petit.

6^e - Mini Aceman

Trois mots résument ici l'Aceman : bout de bois ! Ultra-fermes, les suspensions rendent en effet chaque voyage éreintant... Dommage, car si le SUV Mini est pénalisé par un trop petit coffre, son habitabilité est correcte et sa finition soignée.

| À LA LOUPE | Hyundai Kona Electric | Renault 4 E-Tech | Ford Puma Gen-E | Peugeot E-2008 | Fiat 600e | Mini Aceman |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|
| Installation des passagers | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Simplicité des commandes | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Fonctionnalité des sièges | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Commodité de chargement | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | 1 ^{er} | 2 ^e | 3 ^e | 4 ^e | 5 ^e | 6 ^e |
| LES NOTES DU LABO  | Hyundai Kona Electric | Renault 4 E-Tech | Ford Puma Gen-E | Peugeot E-2008 | Fiat 600e | Mini Aceman |
| Confort/insonorisation | 15 | 16 | 15 | 16 | 14 | 8 |
| Habitabilité/coffre | 19 | 9 | 11 | 6 | 6 | 3 |
| Aspects pratiques | 12 | 14 | 13 | 10 | 14 | 8 |
| Présentation/finition | 14 | 15 | 13 | 16 | 12 | 18 |
| Total | 60/80 | 54/80 | 52/80 | 48/80 | 46/80 | 37/80 |

HYUNDAI KONA ELECTRIC



La planche de bord présente une bonne finition, mais les menus de l'écran sont trop complexes. Son gabarit généreux (4,36 m de long, presque 30 cm de plus que l'Aceman !) permet au Kona d'offrir des cotés d'habitabilité élevées à l'arrière.

RENAULT 4 E-TECH



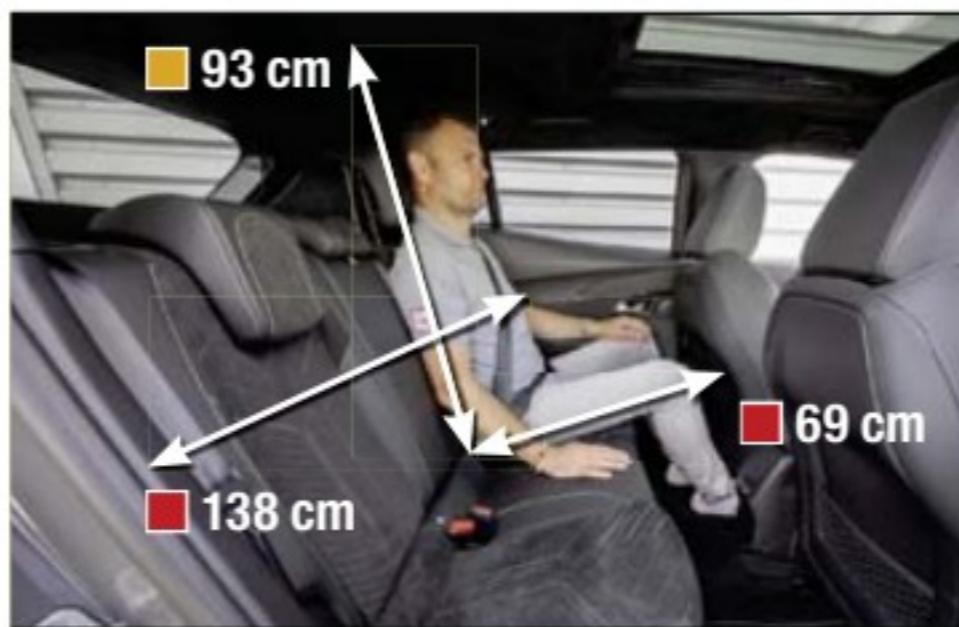
Présentation moderne, finition soignée et interface intuitive : la planche de bord est réussie. Deuxième plus petit modèle de ce comparatif, le Renault 4 n'accomplit pas de miracle côté habitabilité, mais sauve les meubles. Attention au plancher haut, qui rend la posture peu confortable.

FORD PUMA GEN-E



L'écran XXL en jette, mais il est un peu lent à la détente. Dommage : il faut passer par lui pour effectuer la plupart des réglages. Le plancher, surélevé pour accueillir les batteries, implique une garde au toit limitée, en plus d'une position peu confortable.

PEUGEOT E-2008



Le mobilier ne manque pas d'allure et la finition est remarquable. Mais l'ergonomie reste "spéciale" et les menus confus. L'E-2008 n'impressionne pas par ses cotés intérieurs, et les passagers pourront se plaindre de la raideur du dossier de la banquette.

FIAT 600e



Belle largeur aux coudes, mais longueur aux jambes un peu courte pour la 600e. La banquette n'en reste pas moins moelleuse. Le petit SUV Fiat fait étrangement l'impassé sur tout rangement à l'arrière. L'habitacle, coloré, s'habille de plastiques de qualité moyenne.

MINI ACEMAN



Finition léchée et bonne position de conduite, mais les menus sont vraiment compliqués. Malgré ses dimensions compactes, l'Aceman ne s'en sort pas trop mal sur le plan de l'habitabilité. Cependant, les suspensions chahutent beaucoup trop les occupants !

Comparatif



RENAULT 4 E-TECH

Le R4 offre la meilleure autonomie (355 km), notamment grâce à son efficace mode One Pedal.

HYUNDAI KONA ELECTRIC



Y. LEFEBVRE
Le Kona ne dispose pas de la plus grosse batterie, mais c'est pourtant celui qui réclame le temps de recharge rapide le plus élevé : 41 mn de 10 à 80 %.

FIAT 600e



N. SOLER
Autonomie correcte (320 km) et temps de recharge raisonnable (27 mn) pour le Fiat 600e. Mais son petit prix est synonyme de version dépouillée.

FORD PUMA GEN-E



N. SOLER
Le Puma Gen-E embarque une petite "pile" qui se recharge de 10 à 80 % en seulement 23 mn. Le tout pour une autonomie honnête (295 km).

PEUGEOT E-2008



N. SOLER
L'E-2008 utilisant la même batterie que le Fiat 600e, il revendique un temps de charge identique, mais va un (tout) petit peu plus loin avec un "plein".

MINI ACEMAN



Y. LEFEBVRE
Entre sa charge rapide bridée à 75 kW et son autonomie moyenne n'excédant pas les 250 km, l'Aceman n'est pas vraiment taillé pour les voyages...

BUDGET Renault joue placé

Chers, les SUV électriques ? Ça se dispute ! Entre bonus et remise, certains de nos protagonistes sont vendus à des tarifs étonnamment raisonnables, tout en offrant une belle dotation.

1^{er} - Hyundai Kona Electric

Dès sa version de base Intuitive, le Kona est fourni avec une dotation complète, une garantie de 5 ans et une autonomie correcte. De plus, entre les 7 % de rabais et le bonus (jusqu'à 3 000 €), son prix reste contenu.

2^e - Renault 4 E-Tech

Pas (encore) de ristourne pour le R4, qui rate de ce fait la première place. Il rivalise de générosité avec le Kona, en étant en particulier le seul modèle à bénéficier d'une pompe à chaleur de série et de la meilleure autonomie de notre sélection.

3^e - Ford Puma Gen-E

Déjà bien placé côté tarif, le Puma reçoit, en outre, 4 % de réduction. L'équipement

de série est correct, mais l'autonomie moyenne n'atteint pas 300 km.

4^e - Fiat 600e

Grâce à une remise généreuse (11 % !), le Fiat 600e affiche le "vrai prix" le plus bas de ce casting. En contrepartie, cette finition (Red) est pénalisée par une dotation incomplète. Garantie de 8 ans ou 160 000 km si l'entretien est assuré dans le réseau.

5^e - Peugeot E-2008

Malgré ses 11 % de réduction, l'E-2008 reste onéreux, d'autant que même cette finition haute "oublie" certains équipements (pompe à chaleur, planificateur d'itinéraire...). Bonne autonomie, par ailleurs.

6^e - Mini Aceman

Pas si cher, le Mini ! Sauf qu'il ne profite d'aucun rabais, qu'il n'est pas éligible au bonus (fabriqué en Chine) et que son équipement est lacunaire, lacunes comblées par de très coûteux packs d'options.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6)⁽¹⁾ • Fixations Isofix AR • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse, etc.

Agrement : • Banquette fractionnable • Bluetooth • Clim' auto.⁽²⁾ • Instrumentation numérique • Jantes alliage⁽³⁾ • Mirror Screen • Radio numérique DAB • Rétros électr. • Vitres AV/AR électr. • Volant multifonction, etc.

| LES DIFFÉRENCES | Hyundai Kona Electric | Renault 4 E-Tech | Ford Puma Gen-E | Fiat 600e | Peugeot E-2008 | Mini Aceman |
|------------------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------|
| Aide au stationnement AV/AR | Série/Série | 400 € ⁽⁴⁾ | 1 200 € ⁽⁴⁾ | Indisp./Série | Série | Série/Série |
| Caméra de recul | Série | Série | Série | 1 500 € ⁽⁴⁾ | Série | Série |
| Clé mains libres | Série | Série | 600 € ⁽⁴⁾ | 1 500 € ⁽⁴⁾ | Série | 2 700 € ⁽⁴⁾ |
| Conduite semi-autonome | Série | 1 000 € ⁽⁴⁾ | 1 200 € ⁽⁴⁾ | Indisponible | 1 000 € ⁽⁴⁾ | Indisponible |
| GPS/Planificat. d'itinéraire | Série/Série | Série/Série | Série/Série | 1 500 € ⁽⁴⁾ /Ind. | 1 000 € ⁽⁴⁾ /Ind. | 3 960 € ⁽⁴⁾ |
| Pompe à chaleur | Indisponible | Série | Indisponible | Indisponible | 450 € | Indisponible |

| LES NOTES DU LABO | 1 ^{er} Hyundai Kona Electric | 2 ^e Renault 4 E-Tech | 3 ^e Ford Puma Gen-E | 4 ^e Fiat 600e | 5 ^e Peugeot E-2008 | 6 ^e Mini Aceman |
|----------------------------|------------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|-------------------------------|
| Equipements de sécurité | 14 | 12 | 12 | 11 | 12 | 12 |
| Dotation de série/garantie | 18 | 19 | 16 | 14 | 17 | 17 |
| Autonomie | 11 | 13 | 10 | 11 | 12 | 8 |
| Prix | 11 | 9 | 14 | 15 | 7 | 4 |
| Total | 54/80 | 53/80 | 52/80 | 51/80 | 48/80 | 41/80 |

1. Plus airbag central sur Kona. 2. Biforme sur Kona et Aceman. 3. Sauf 600e. 4. Dans un pack d'options.

Le classement final

Le Renault 4 livre une belle synthèse, avec beaucoup de charme mais aussi de très bonnes prestations. Il doit pourtant s'incliner devant un Kona Electric certes moins inspiré, mais cochant la plupart des cases qui comptent (habitabilité, coffre, équipement...). Le Puma Gen-E manque pour sa part d'homogénéité, tandis que le Fiat 600e brille avant tout par son petit prix, associé à des prestations honnêtes. Son cousin, le Peugeot E-2008, un peu plus cossu et confortable, est facturé trop cher. Quant à l'Aceman, il est onéreux et bien trop fermement suspendu.

| 1 ^{er} | 2 ^e | 3 ^e | 4 ^e | 5 ^e | 6 ^e |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |  |  |  |  |

PHOTOS : Y. LEFEBVRE

| | | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Hyundai Kona EV Intuitive 48,4 kWh - 156 ch 36 850 € / 31 300 € Très belle prestation d'un Kona Electric homogène: spacieux, bien pensé et richement équipé, il n'est pas déplaisant à conduire, néanmoins son châssis pourrait être plus efficace. On lui reprochera surtout une autonomie juste moyenne, un écran tactile aux menus alambiqués, ainsi que des aides à la conduite trop intrusives. | Renault 4 E-Tech Auton. Conf. Techno 52 kWh - 150 ch 35 490 € / 32 490 € Certes, le Renault 4 E-Tech ne peut lutter contre les meilleurs sur le plan de l'habitabilité, et l'absence de remise le pénalise. Mais il séduit par son style et son homogénéité globale, avec un excellent compromis confort/tenue de route, une belle autonomie, des aspects pratiques astucieux et un équipement plutôt riche. | Ford Puma Gen-E Standard Range 43 kWh - 168 ch 33 990 € / 29 600 € Sans son coffre XXL, le Puma Gen-E ne serait jamais monté sur le podium. En effet, même si le SUV de Ford ne se montre pas déplaisant à conduire, il est pénalisé par une habitabilité restreinte, des suspensions trépidantes, des places arrière étriquées et une autonomie juste moyenne. Quant au rapport prix/équipement, il n'a rien d'exceptionnel. | Fiat 600e Red 51 kWh - 156 ch 35 900 € / 29 000 € L'argument principal du Fiat 600e, c'est son tarif, mais son équipement est trop chiche. Pour le reste, l'italien a du mal à sortir du lot: coffre modeste, espace aux jambes limité à l'arrière et conduite qui manque de saveur. Et s'il affiche un look plutôt pimpant, sa finition reste très basique. On se consolera avec sa bonne autonomie et sa garantie rassurante. | Peugeot E-2008 GT 51 kWh - 156 ch 41 700 € / 34 100 € Deuxième modèle le plus coûteux du plateau, l'E-2008 est à court d'arguments. Il est certes bien présenté et plutôt plaisant à conduire, mais ses perfs et son habitabilité sont quelconques, son ergonomie apparaît perfectible et son équipement manque de richesse (pas de planificateur d'itinéraire à ce tarif!). Il va falloir se réveiller... | Mini Aceman E Classic 38,5 kWh - 184 ch 35 600 € / 35 600 € Le Mini Aceman a tout misé sur le dynamisme: châssis de kart, 184 ch et belles performances. Problème: il néglige le reste, à commencer par le confort, mais aussi le volume de chargement, indigne de la catégorie. En contrepartie, il est compact et ses places arrière ne sont pas ridicules. Mais son rapport prix/équipement apparaît défavorable... |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| NOS MESURES | Hyundai Kona Electric | Renault 4 E-Tech | Ford Puma Gen-E | Fiat 600e | Peugeot E-2008 | Mini Aceman |
|------------------------------------------|--------------------------|---------------------|--------------------------|------------------------------------|------------------------------------|---------------------|
| Vitesse maxi | 162 km/h | 151 km/h | 162 km/h | 150 km/h | 151 km/h | 160 km/h |
| Accélération 1 000 m D. A. | 30s9 | 31s4 | 30s6 | 31s5 | 31s9 | 30s1 |
| Reprises 80 à 120 km/h en Drive | 5s8 | 6s | 6s1 | 5s3 | 5s8 | 5s |
| Autonomie moyenne | 315 km | 355 km | 295 km | 320 km | 335 km | 250 km |
| Route/Autoroute/Ville | 350/245/355 km | 400/270/395 km | 330/230/330 km | 350/245/375 km | 375/260/375 km | 275/200/275 km |
| Temps de charge | | | | | | |
| Prise rapide (10 à 80 %) ⁽¹⁾ | 41 mn (100 kW maxi) | 30 mn (100 kW maxi) | 23 mn (100 kW maxi) | 27 mn (100 kW maxi) ⁽²⁾ | 27 mn (100 kW maxi) ⁽²⁾ | 29 mn (75 kW maxi) |
| Prise domicile (2,3 kW)/Wallbox (7,4 kW) | 24h30/8h30 | 26h/8h20 | NC/7h | 39h/8h | 39h/8h | NC/7h |
| Poids | 1 662 kg | 1 494 kg | 1 540 kg | 1 540 kg | 1 610 kg | 1 690 kg |
| Diamètre de braquage | 11,4 m | 11,2 m | 10,9 m | 11,2 m | 11,3 m | 11,1 m |
| Freinage 130 à 0 km/h | 68 m | 67 m | 69 m | 65 m | 65 m | 67 m |
| Volume de coffre ⁽³⁾ | 495 + 24 dm ³ | 415 dm ³ | 525 + 43 dm ³ | 330 dm ³ | 388 dm ³ | 245 dm ³ |



PHOTOS : N. SOLER

| LA TECHNIQUE | Hyundai Kona Electric | Renault 4 E-Tech | Ford Puma Gen-E | Fiat 600e | Peugeot E-2008 | Mini Aceman |
|--------------------------------------|------------------------|--------------------------|------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------|
| Moteur électrique | Synchrone à aim. perm. | Synchrone à rotor bobiné | Synchrone à aim. perm. | Synchrone à aim. perm. | Synchrone à aim. perm. | Synchrone à aim. perm. |
| Capacité utile de la batterie | 48,4 kWh | 52 kWh | 43 kWh | 51 kWh | 51 kWh | 38,5 kWh |
| Puissance fiscale | 3 CV | 5 CV | 5 CV | 4 CV | 4 CV | 4 CV |
| Puissance maxi | 156 ch | 150 ch | 168 ch | 156 ch | 156 ch | 184 ch |
| Couple maxi | 255 Nm | 245 Nm | 290 Nm | 260 Nm | 260 Nm | 290 Nm |
| CO₂/Bonus | 0 g/km / -3 000 € | 0 g/km / -3 000 € | 0 g/km / -3 000 € | 0 g/km / -3 000 € | 0 g/km / -3 000 € | 0 g/km / 0 € |
| Transmission | Aux roues AV | Aux roues AV | Aux roues AV | Aux roues AV | Aux roues AV | Aux roues AV |
| Boîte | Automatique, 1 vitesse | Automatique, 1 vitesse | Automatique, 1 vitesse | Automatique, 1 vitesse | Automatique, 1 vitesse | Automatique, 1 vitesse |
| Pneus | 215/60 R17 | 195/60 R18 | 215/55 R17 | 215/65 R16 | 215/60 R17 | 225/45 R18 |
| Dimensions L x l x h, en m | 4,36 x 1,83 x 1,58 | 4,15 x 1,80 x 1,58 | 4,22 x 1,81 x 1,55 | 4,18 x 1,79 x 1,53 | 4,30 x 1,77 x 1,53 | 4,08 x 1,76 x 1,52 |
| Durée de garantie | 5 ans (km illimités) | 2 ans (km illimités) | 2 ans (km illimités) | 8 ans ou 160 000 km ⁽⁴⁾ | 8 ans ou 160 000 km ⁽⁴⁾ | 2 ans (km illimités) |

| LES NOTES DU | Hyundai Kona Electric | Renault 4 E-Tech | Ford Puma Gen-E | Fiat 600e | Peugeot E-2008 | Mini Aceman |
|------------------------|-----------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| La conduite (sur 40) | 30 | 32 | 29 | 29 | 29 | 32 |
| La vie à bord (sur 80) | 60 | 54 | 52 | 46 | 48 | 37 |
| Le budget (sur 80) | 54 | 53 | 53 | 51 | 48 | 41 |
| | 1er 144/200 | 2^e 139/200 | 3^e 134/200 | 4^e 126/200 | 5^e 125/200 | 6^e 110/200 |

1. Donnée constructeur. 2. De 20 à 80 %. 3. Avec l'éventuel coffre AV ("frunk"). 4. Sous réserve d'entretien dans le réseau du constructeur (2 ans/km illimités dans le cas contraire).

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

N° 1922 – 04.07.2025



Par Vincent Desmonts

ÉLECTRIQUE

DS N°8

Long Range Etoile - 245 ch

70900 € / 70900 €*



PREMIER TEST DU SUV COUPÉ DS

French touch

Alors que ses ventes déclinent, la marque française chic du groupe Stellantis tente de se relancer avec ce SUV coupé résolument haut de gamme revendiquant une autonomie record : 750 km ! Promesse tenue ?

Dix ans déjà que le label DS s'est émancipé de la marque Citroën. Mais le bilan reste maigre : ventes en déclin (- 27,4% en France sur les cinq premiers mois de 2025, - 22,9% en 2024) et part de marché stagnant sous les 1%. Cela étant, l'actualité de la marque n'a pas vraiment été trépidante, puisque la dernière nouveauté (la DS 4) a été lan-

cée voici déjà trois ans... L'arrivée du N°8, modèle totalement inédit (mais cousin du Peugeot 3008), est donc un événement d'importance. Ce SUV coupé de 4,82 m de long, lancé d'abord en version 100% électrique, entend affronter les Audi Q6 e-tron Sportback et Tesla Model Y en jouant la carte du luxe à la française et d'une autonomie XXL : 750 km selon le cycle WLTP !

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : aucune remise à espérer pour l'instant. Pas de bonus non plus, du fait d'un tarif supérieur à la limite des 47 000 €.

L'entretien : il doit être effectué tous les 2 ans ou tous les 25 000 km.

L'équipement : cette finition intermédiaire affiche déjà complet, avec (entre autres) des phares adaptatifs matriciels, des sièges avant électriques et chauffants (avec mémoire des réglages côté conducteur), une pompe à chaleur ou encore une suspension pilotée par caméra.

Le tout à des prix résolument haut de gamme : entre 59 200 et... 80 300 €. Notre modèle d'essai s'inscrit pile entre ces deux extrêmes, et combine la plus grosse batterie (un accu de 97,2 kWh utiles "made in France", chez ACC dans le Nord) avec un seul moteur à l'avant, pour revendiquer les fameux 750 km de rayon d'action.

Invitation au voyage

Un chiffre bien sûr très optimiste. Mais les 20 kWh/100 km relevés à l'ordinateur de bord à l'issue de notre essai laissent espérer près de 500 km d'autonomie. Déjà bien. De quoi éviter l'angoisse de la "panne sèche", même si le temps de recharge rapide annoncé (27 mn de 20 à 80%) apparaît quelconque à ce niveau de gamme. Le DS N°8 invite donc au voyage, d'autant qu'il soigne le confort. Il se dote ainsi d'une suspension pilotée par caméra (sauf finition de base Pallas et versions à petite batte-

rie), principe déjà vu sur le DS 7 et qui gomme ici efficacement la quasi-totalité des inégalités du bitume, ainsi que d'un vitrage feuilleté (pare-brise, vitres latérales et même toit panoramique optionnel), qui réduit à néant les bruits venant de l'extérieur. Il en résulte une ambiance très "zen", accentuée par la douceur des commandes et l'apparition d'un mode "One Pedal"⁽¹⁾ facilitant les évolutions en milieu urbain. Le reste du temps, on utilisera plutôt les palettes au volant pour ajuster la récupération d'énergie (selon trois niveaux, sans hélas aller jusqu'à un mode roue libre). Et si l'on a envie de s'amuser, on appréciera les performances plus que correctes en dépit d'une masse élevée (2,1 tonnes à vide) et un comportement routier efficace malgré des pneus Michelin e Primacy davantage orientés économie d'énergie qu'efficacité en virage. Bref, le N°8 invite au voyage... mais choisissez bien vos passagers ! En effet, malgré



En combinant une carrosserie très aérodynamique (Cx de 0,24) et une batterie XXL, le N°8 revendique une autonomie WLTP de... 750 km ! Néanmoins, dans la réalité, il faudra plutôt tabler sur 500 km...



Nombre de places : 5

Au vu du gabarit, on espérait une meilleure habitabilité. Moyenne, la hauteur sous pavillon sera encore plus restreinte sans le toit panoramique optionnel.



Volume : 580 dm³

Large et très profond, le coffre bénéficie d'une grande ouverture qui facilite les chargements.



Les sièges avant intègrent un chauffe-nuque, un équipement jusqu'alors réservé aux cabriolets.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • Aff. tête haute • Airbags (6) • Conduite semi-autonome • Phares matriciels • Ph. et essuie-glace auto. • Surveillance d'angles morts.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR • Caméra 360° • Chargeur smartphone induction • Clé mains libres • Clim' bizonne • GPS • Hayon électrique • Pompe à chaleur • Mirror Screen • Rétro intérieur à caméra • Sièges AV électriques et chauffants • Susp. pilotée par caméra, etc.

En option Agrément : • Pack Confort Absolu (hi-fi Focal, pare-brise chauffant, sièges AV massants et AV/AR ventilés, volant chauffant : 2500 €) • Pack Tech Absolue (détection de somnolence, vision nocturne et rétros ext. jour/nuit auto. : 1350 €) • Teinte bicolore étendue (700 €) • Toit noir (400 €) • Toit panoramique feuilletté (800 €), etc.



PHOTOS : F. GROUT

Suspensions (pilotées par caméra !) moelleuses, insonorisation poussée : le DS N°8 soigne particulièrement le confort de ses passagers, sans pour autant devenir ennuyeux à conduire.

un empattement très généreux (2,90 m), les places arrière manquent de générosité, notamment en longueur aux jambes et en hauteur de pavillon (surtout

sans l'option toit vitré panoramique). On déplore aussi une assise trop courte et un plancher trop haut, rendant la posture peu confortable. Enfin, si l'on

salue la générosité de l'équipement, on note quelques fausses notes en finition, incongrues à ce niveau de prix. Un prix certes moins élevé que celui des

rivaux "premium" d'outre-Rhin, mais tout de même haut perché face à un Tesla Model Y Grande Autonomie Propulsion... ■

SUITE PAGE 34

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

| | |
|------------------------------|----------------------|
| Vitesse maxi | 190 km/h |
| Accélération 0 à 100 km/h | 7s8 |
| Consommation cycle mixte | 15,9 kWh/100 km |
| Autonomie cycle mixte | 750 km |
| Temps de charge borne rapide | 27 mn ⁽¹⁾ |
| Poids | 2105 kg |

1. De 20 à 80 % avec une puissance de charge maxi de 160 kW.

LA TECHNIQUE

| | |
|------------------------|--------------------------------|
| Moteur électrique | Synchrone à aimants permanents |
| Batterie lithium-ion | 97,2 kWh (capacité utile) |
| Puissance fiscale | 7 CV |
| Puissance maxi | 245 ch |
| Couple maxi | 343 Nm |
| CO ₂ /Bonus | 0 g/km / 0 € |
| Transmission | Aux roues AV |
| Boîte | Automatique, 1 vitesse |
| Pneus | 235/50 R20 |
| Dim. L x l x h, en m | 4,82 x 1,90 x 1,58 |

Durée de garantie 8 ans ou 160 000 km⁽¹⁾

1. Sous condition d'entretien dans le réseau DS.

À LA LOUPE

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Accès à bord | Facilité de contrôle des niveaux |
| Boîte automatique | Gabarit |
| Bruits aérodynamiques | Installation des passagers |
| Confort des suspensions | Protection 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

Le DS N°8 FWD Long Range Etoile (70 900 €*, 245 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux coupés électriques d'environ 250 ch et plus, qui comprend notamment : Audi Q6 e-tron Sportback Perf. S line (78 900 €*, 306 ch), Ford Mustang Mach-e RWD Ext. Range Prem. (56 700 €*, 276 ch), Kia EV6 77,4 kWh GT-Line (52 300 €*, 229 ch), Mercedes EQE SUV 300 AMG Line Ed. (77 600 €*, 265 ch), Tesla Model Y Grande Auton. Prop. (43 990 €*, 347 ch), Volkswagen ID.5 Pro Life Max (43 900 €*, 286 ch).

Comportement routier

Equipements de sécurité

Agrément/performances

Confort/insonorisation

Equipements de confort/garantie

Habitabilité/coffre

Aspects pratiques

Présentation/finition

Autonomie

Prix



POSTE DE CONDUITE



Moelleux et offrant un bon maintien, les sièges disposent de réglages électriques et à mémoire de position pour celui du conducteur.

Il est ainsi aisé de trouver l'installation optimale au volant. De son côté, le volant à branches en "X" tient plutôt du gadget... La visibilité arrière est quant à elle limitée, mais le rétro intérieur intègre une caméra pour compenser.

Réglage des sièges

Maintien des sièges

Simplicité des commandes

Visibilité AV/AR

Eclairage intérieur

Lisibilité des compteurs

AIDES À LA CONDUITE



des options, un système de vision nocturne (rare à ce niveau de gamme) et une alerte de somnolence (souvent livrée de série) sont également accessibles. Mais, hélas, aucun système d'assistance au stationnement n'est disponible. Etonnant...

Dans cette finition intermédiaire Etoile, le N°8 reçoit une belle dotation technologique, dont la conduite semi-autonome et les phares adaptatifs matriciels. En passant par la liste

ÉCRAN TACTILE



La taille de l'écran tactile (16"/40 cm) impressionne, mais celui-ci souffre de quelques bugs (qu'on espère vite réglés) et de temps de réaction parfois longuets. Le GPS avec planificateur d'itinéraire fait partie de la dotation de base.

Facilité d'utilisation

Lisibilité

Ecran tactile/Mirror Screen

Série/Série

Prix de l'option GPS

Série

BIEN VU

Le DS N°8 est le premier modèle électrique de l'ex-PSA à bénéficier d'un mode "One Pedal". Bien agréable en ville !

RATÉ

Très chic, le chargeur de smartphone est revêtu d'Alcantara. Mais les appareils glissent et sortent du faisceau à induction...

**FINITION**

DS souffle le chaud et le froid sur ce modèle. D'un côté, une sellerie Alcantara opulente et de beaux placages en aluminium ; de l'autre, des plastiques de qualité moyenne sur la console centrale et des assemblages qui manquent parfois de rigueur pour un modèle premium.

Qualité des matériaux
Qualité des assemblages
Résistance aux rayures

CHAUFFAGE/CLIM'

Commander la clim' via l'écran tactile est parfois pénible, et le toit vitré sans velum la met à rude épreuve... La pompe à chaleur est de série.

Simplicité des commandes
Régagements gauche/droite
Aérateurs arrière
Discretion de la soufflerie

SYSTÈME AUDIO

Notre modèle disposait du très coûteux système hi-fi Focal à 14 HP et 690 watts... à la sonorité plutôt décevante vu le tarif exigé.

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

RANGEMENTS

Les rangements pullulent dans l'habitacle, mais tous ne sont pas toujours très spacieux ni pratiques, à l'image du chargeur de smartphone à induction (voir "Raté" ci-dessus).

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

Le verdict **Auto Plus**
Correct

Grand voyageur dans l'âme et richement équipé, le N°8 a des arguments. Mais il néglige bizarrement ses places arrière, et sa finition n'est pas à l'abri des reproches. Hélas, à ce niveau de gamme, DS n'a pas droit à l'erreur...

LES PLUS
Autonomie intéressante
Confort général au top
Equipement riche

LES MOINS
Habitabilité AR quelconque
Détails de finition
Prix élevés



Les modèles les plus sophistiqués, tel le nouveau BMW X3 30e, sont équipés d'un système de stabilisation de l'attelage. Comprise dans l'option, cette aide électronique réduit sérieusement les risques de pertes de contrôle.

170 MODÈLES
À HYBRIDATION CLASSIQUE
OU RECHARGEABLE
À LA LOUPE



Quelles voitures hybrides peuvent tracter ?

Aujourd'hui laissées pour compte, la plupart des versions diesels ont cédé la place aux hybrides et hybrides rechargeables. Mais ces modèles peuvent-ils tracter un van, une caravane ou une grosse remorque aussi aisément qu'un bon vieux "mazout" ? Pour le savoir, nous avons répertorié les charges tractables de toutes les voitures hybrides proposant un attelage.

Avec plus de couple à bas régime, une surconsommation en charge inférieure par rapport à un moteur essence de cylindrée équivalente et un gazole qui n'a que très récemment rattrapé le prix du sans-plomb, le diesel a longtemps régné en maître auprès des automobilistes ayant besoin de tracter. D'ailleurs, peut-être faites-vous partie de ces nombreux propriétaires de caravane, de van à chevaux, de porte-bateau ou moto qui s'inquiètent de la disparition de ce cher "mazout" chez les constructeurs ? Et cette question vous taraude : "Quel modèle puis-je aujourd'hui acheter pour

remorquer mon attirail ?" Votre inquiétude est légitime étant donné la réduction de la cylindrée des moteurs essence (beaucoup se contentent désormais de trois cylindres, afin de restreindre leurs émissions de CO₂) et la prolifération des modèles hybrides et électriques. En effet, la batterie placée sous le plancher interdit parfois le montage d'un attelage, et le poids élevé de tirer des charges lourdes. Notre tableau, ci-contre, met d'ailleurs en lumière les capacités souvent limitées des modèles full hybrid (qui se rechargent seulement en roulant), dont la charge tractable maximale peine à dépasser la tonne, y compris dans le cas

de gros SUV. Plus nombreux sur le marché, les hybrides rechargeables (voir p. 38) sont davantage à leur aise avec une lourde remorque, puisqu'ils profitent de moteurs électriques plus puissants et plus généreux en couple. A ce titre, on ne s'étonnera pas de trouver, dans cette catégorie, une majorité de véhicules plutôt bien charpentés côté gabarit.

Dura lex, sed lex !

Quelques règles importantes à respecter au passage... La première : ne jamais dépasser 3,5 tonnes de masse totale (voiture + remorque) avec un permis B⁽¹⁾. Il est aussi interdit de rouler avec une remorque dont le PTAC⁽²⁾ est supérieur au PTRA⁽³⁾ du véhicule tracteur. Par ailleurs, une remorque non freinée (750 kg maximum) doit être tirée par un véhicule dont

le poids à vide (ligne G1 sur la carte grise) est au moins le double du PTAC de la remorque. Si celui-ci est de 600 kg, elle doit donc être tractée par un véhicule dont le poids à vide est supérieur à 1 200 kg.

Toute remorque dont le PTAC dépasse 750 kg (van, caravane, porte-voiture, porte-bateau) doit obligatoirement être freinée. Son fonctionnement repose généralement sur un système de freins à inertie, situé dans la flèche de la remorque (le timon). Lorsque vous ralentissez ou freinez, la remorque pousse un piston intégré au timon. Ce mouvement active alors une tige reliée à des câbles qui actionnent les freins (à tambour) de la remorque. Vous savez tout ! Ou presque : pour connaître le nom des modèles électriques en mesure de tracter, rendez-vous la semaine prochaine... ■

1. Si le PTAC de la remorque n'excède pas 750 kg, le permis B suffit. Si le PTAC de la remorque excède 750 kg, le permis B suffit pour un PTAC total (voiture + remorque) de 3,5 tonnes maxi. Au-delà, il faut une formation complémentaire (B96) de 7 heures. A partir de 4,25 tonnes, le permis BE est obligatoire. 2. Poids total autorisé en charge (ligne F1 sur la carte grise). 3. Poids total roulant autorisé (ligne F3).

Les hybrides

Sont ici listés les hybrides “simples” uniquement : les modèles capables de se déplacer par phases de quelques dizaines à centaines de mètres (surtout en agglomération) sans réveiller leur moteur à pistons. La petite batterie alimentant le bloc électrique se recharge ici en roulant (freinage régénératif). Les micro-hybrides (MHEV), dotés d'un simple alterno-démarreur, sont donc exclus de ce tableau. Comme vous pouvez le constater, ces hybrides ne permettent généralement pas de tracter des remorques très imposantes. Logique : les constructeurs réservent souvent cette technologie aux modèles urbains de cylindrée modeste, qui plafonnent au mieux à 1200 kg. Seuls ceux de taille supérieure (type Ford Kuga, Nissan Qashqai ou Renault Austral) parviennent ici à remorquer 1500 kg ou plus, ce qui n'est pas extraordinaire dans l'absolu. Lanterne rouge pour Toyota qui, à l'exception des Rav4 AWD et Highlander, sont limités à 750 kg maximum...



A. CORTESI

Seulement 1500 kg de charge remorquable freinée : l'Austral full hybrid déçoit. Son rival chez Nissan, le Qashqai e-Power, peut, lui, tracter jusqu'à 1800 kg.

| | Attelage | Charge maximale remorquable | |
|--------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| | | Prix de l'option | Non freinée |
| ALFA ROMEO | | | |
| Junior 1.2 Ibrida 145 | NC | 750 kg | 1100 kg |
| Tonale 1.5 Ibrida 160 | NC | 750 kg | 1500 kg |
| CITROËN | | | |
| C3 1.2 Hybride 110 | NC (accessoire) ⁽¹⁾ | 600 kg | 600 kg |
| C3 Aircross 1.2 Hybride 145 | NC (accessoire) ⁽¹⁾ | 710 kg | 1250 kg |
| C4/C4 X 1.2 Hybride 145 | NC (accessoire) ⁽¹⁾ | 700 kg | 1000 kg |
| C5 Aircross 1.2 Hybride 145 (actuel) | 700 € | 750 kg | 1250 kg |
| C5 X 1.2 Hybride 145 | NC (accessoire) ⁽¹⁾ | 750 kg | 1350 kg |
| DACIA | | | |
| Duster 1.6 hybrid 140 | 700 € / 850 € ⁽²⁾ | 725 kg | 750 kg |
| Bigster 1.8 hybrid 155 | NC | 745 kg | 1000 kg |
| Jogger 1.6 hybrid 140 | NC | 645 kg | 1200 kg |
| DS Automobiles | | | |
| DS 3 1.2 Hybride 145 | NC (accessoire) ⁽¹⁾ | 685 kg | 1100 kg |
| DS 4 1.2 Hybride 145 | 950 € | 600 kg | 1310 kg |
| FIAT | | | |
| Grande Panda 1.2 Hybrid Turbo | NC (accessoire) ⁽¹⁾ | 448 kg ⁽³⁾ | 448 kg ⁽³⁾ |
| 600 1.2 Hybrid Turbo 100 & 145 | NC (accessoire) ⁽¹⁾ | 750 kg | 1100 kg |
| FORD | | | |
| Kuga 2.5 Hybrid AWD | 850 € | 750 kg | 1500 kg |
| HONDA | | | |
| Jazz & Jazz Crosstar e:HEV | 990 € | 500 kg | 500 kg |
| HR-V e:HEV | 1210 € (porte-vélos) | Impossible | Impossible |
| Civic e:HEV | 1090 € | 750 kg | 600 kg |
| ZR-V e:HEV | 860 €/1290 € ⁽²⁾ | 700 kg | 750 kg |
| CR-V e:HEV 2WD/4WD | 900 € | 600 kg | 750 kg |
| HYUNDAI | | | |
| Kona Hybrid 129 | 731 à 1290 € | 600 kg | 1010 kg |
| Tucson Hybrid 215 | 515 à 1039 € | 750 kg | 1210 kg |
| Santa Fe Hybrid 215 | 711 à 2215 € | 750 kg | 1110 kg |
| Staria Hybrid 215 | Indisponible | Impossible | Impossible |
| JEEP | | | |
| Avenger 1.2 Turbo 110 | 600 € | 750 kg | 1100 kg |
| Avenger 4xe 145 | 600 € | 750 kg | 920 kg |
| Renegade e-Hybrid | 650 € | 600 kg | 1150 kg |
| KIA | | | |
| Niro Hybride | 440/672 ⁽²⁾ | 600 kg | 1010 kg |
| Sportage Hybride | 392/611/2008 ⁽⁴⁾ | 750 kg | 1360 kg |
| Sorento Hybride | 418/650/2039 ⁽⁴⁾ | 750 kg | 1110 kg |
| LANCIA | | | |
| Ypsilon Ibrida 110 | 892 € | 750 kg | 1200 kg |
| LEXUS | | | |
| LBX | 775 € | 650 kg | 750 kg |
| UX 300h | NC | 750 kg | 750 kg |
| NX 350h | 1350 € | 500 kg | 1000 kg |

| | Attelage | Charge maximale remorquable | |
|-----------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| | | Prix de l'option | Non freinée |
| ES 300h | Indisponible | Impossible | Impossible |
| LS 500h | Indisponible | Impossible | Impossible |
| LM 350h | Indisponible | Impossible | Impossible |
| MAZDA | | | |
| 2 Hybrid | 935 € | 450 kg | 450 kg |
| MG | | | |
| MG3 Hybrid+ | NC | 500 kg | 500 kg |
| ZS Hybrid+ | NC | 500 kg | 500 kg |
| MITSUBISHI | | | |
| Colt 1.6 MPI HEV 143 | 834 €/1140 €/1740 € ⁽⁴⁾ | 670 kg | 900 kg |
| ASX 1.6 MPI HEV 143 | 834 €/1140 €/1740 € ⁽⁴⁾ | 720 kg | 750 kg |
| NISSAN | | | |
| Juke Hybrid 143 | 509 € / 731 € ⁽²⁾ | 500 kg | 750 kg |
| Qashqai e-Power | 340 € / 572 €* | 670 kg | 1800 kg |
| X-Trail e-Power & e-4orce | 499 €/758 €/1031 € ⁽⁴⁾ | 670 kg | 1800 kg (7 pl.: 1650 kg) |
| OPEL | | | |
| Corsa 1.2 Turbo Hybrid 110/145 | NC (accessoire) ⁽¹⁾ | 750 kg | 1200 kg |
| Frontera 1.2 Turbo Hybrid 110/145 | NC (accessoire) ⁽¹⁾ | 710 kg | 1250 kg (7 pl.: 1050 kg) |
| Mokka 1.2 Turbo Hybrid 145 | NC (accessoire) ⁽¹⁾ | 750 kg | 1200 kg |
| Astra 1.2 Turbo Hybrid 145 | Indisponible | Impossible | Impossible |
| Grandland 1.2 Turbo Hybrid 145 | 800 € | 750 kg | 1100 kg |
| PEUGEOT | | | |
| 208 1.2 Hybride 110 & 145 | 700 € | 750 kg | 1200 kg |
| 2008 1.2 Hybride 145 | 700 € | 750 kg | 1100 kg |
| 308 1.2 Hybride 145 | 790 € | 750 kg | 1150 kg (SW: 1100 kg) |
| 408 1.2 Hybride 145 | 790 € | 750 kg | 1300 kg |
| 3008 1.2 Hybride 145 | 790 € | 750 kg | 1100 kg |
| 5008 1.2 Hybride 145 | 790 € | 750 kg | 1000 kg |
| RENAULT | | | |
| Clio E-Tech full hybrid 145 | 800 €/950 € ⁽²⁾ | 670 kg | 900 kg |
| Captur E-Tech hull hybrid 160 | 850 €/958 €/1408 € ⁽⁴⁾ | 720 kg | 1000 kg |
| Symbioz E-Tech full hybrid 160 | 850 €/950 € ⁽²⁾ | 730 kg | 1000 kg |
| Arkana E-Tech full hybrid 145 | 850 €/1000 €/1415 € ⁽⁴⁾ | 750 kg | 760 kg |
| Austral E-Tech full hybrid 200 | 850 €/1050 € ⁽²⁾ | 745 kg | 1500 kg |
| Espace E-Tech full hybrid 200 | 1050 € | 750 kg | 1500 kg |
| Rafale E-Tech full hybrid 200 | 1050 €/1550 € ⁽⁵⁾ | 750 kg | 1500 kg |
| SUZUKI | | | |
| Swace Hybrid | NC | 450 kg | 750 kg |
| TOYOTA | | | |
| Yaris 116h/130h | 605 € | 450 kg | 450 kg |
| Yaris Cross 116h/130h | 660 € | 550 kg | 750 kg |
| C-HR 1.8 & 2.0 Hybride | 690 € | 725 kg | 725 kg |
| Corolla 1.8 & 2.0 Hybride | 590 € | 450 kg | 750 kg |
| Corolla Touring Sport 1.8 & 2.0 Hybride | 640 € | 450 kg | 750 kg |
| Rav4 Hybride | 455 €/715 € ⁽⁶⁾ | 750 kg | 800 kg (2WD)/1650 kg (4WD) |
| Highlander Hybride | NC | 750 kg | 2000 kg |

1. Voir encadré p. 39. 2. Fixe/escamotable. 3. Finition La Prima : 428 kg. 4. Fixe/démontable/escamotable. 5. Démontable/escamotable. 6. Fixe/démontable.

Les hybrides rechargeables

Vous tractez une grande caravane, un solide percheron dans son van ou un long voilier ? C'est un modèle hybride rechargeable qu'il vous faut ! Les grands champions du remorquage sont hélas hors de portée de bien des bourses, puisqu'il s'agit de grands et luxueux SUV type Audi Q7/Q8, Range Rover, Land Rover Defender, Mercedes GLE ou Volkswagen Touareg. Tous au-delà des 3 tonnes de charge remorquable freinée, mais aussi des 100 000 € ! A un tarif

beaucoup plus raisonnable, une "petite" Mercedes A250e vous permet déjà d'atteler 1 600 kg, soit de 100 à 200 kg de plus que d'imposants SUV type Honda CR-V, Peugeot 5008 ou Toyota Rav4. Avec 1 800 kg au crédit de ses deux déménageurs rechargeables (Superb et Karoq eTSI 204 ch), Skoda offre peut-être l'un des meilleurs compromis prix/prestations pour remplacer une autoroutière diesel vieillissante. Oubliez, en revanche, le Toyota C-HR, incapable

de tracter plus lourd qu'une petite remorque non freinée pour se rendre à la déchèterie... Toujours mieux, cela dit, que de ne rien traîner du tout, à l'instar des Mazda MX-30 et Toyota Prius... Pour terminer sur une note "légère", il est possible de tracter 2 500 kg avec une BMW M5, alors que votre hors-bord restera à quai à Saint-Tropez si vous optez pour la Porsche Panamera Hybrid ou la Mercedes-AMG S63 E Performance...

| | Attelage | | Charge maximale remorquable | |
|---------------------------------------|----------------------------|-------------|-----------------------------------|--|
| | Prix de l'option | Non freinée | Freinée | |
| ALFA ROMEO | | | | |
| Tonale Ibrida Plug-in Q4 | NC | NC | NC | |
| AUDI | | | | |
| A3 Sportback & Allstreet 40/45 TFSI e | 950 € | 750 kg | 1 400 kg | |
| A5/A5 Avant 2.0 e-Hybrid quattro | 1 330 € ⁽¹⁾ | 750 kg | 1 700 kg | |
| A6/A6 Avant 2.0 e-Hybrid quattro | 1 500 € ⁽²⁾ | 750 kg | 2 000 kg | |
| A8 60 TFSI e | 1 270 € ⁽²⁾ | 750 kg | 2 300 kg | |
| Q7 3.0 TFSI e quattro | 1 250 € ⁽²⁾ | 750 kg | 3 500 kg | |
| Q8 55 & 60 TFSI e quattro | 1 250 € ⁽²⁾ | 750 kg | 3 500 kg | |
| BMW | | | | |
| Série 2 Active Tourer (225e xDrive) | 1 000 € ⁽²⁾ | 750 kg | 1 400 kg | |
| Série 3/Série 3 Touring (330e) | 1 150 € ⁽²⁾ | 750 kg | 1 500 kg | |
| Série 5/Série 5 Touring (530e/550e) | 1 250 € ⁽²⁾ | 750 kg | 1 800 kg ⁽³⁾ /2 000 kg | |
| BMW M5/M5 Touring | 1 250 € ⁽²⁾ | 750 kg | 2 000 kg | |
| Série 7 (750e xDrive/M760e xDrive) | 1 400 € ⁽²⁾ | 750 kg | 2 000 kg | |
| X1 xDrive25e/30e | 1 050 € ⁽²⁾ | 750 kg | 1 700 kg/1 800 kg | |
| X3 30e xDrive | 1 200 € ⁽²⁾ | 750 kg | 2 000 kg | |
| X5 xDrive50e | 1 250 € ⁽²⁾ | 750 kg | 2 700 kg | |
| XM 50e / Red label | 1 400 € ⁽²⁾ | 750 kg | 2 700 kg | |
| BYD | | | | |
| Seal U PHEV | Indisponible | Impossible | Impossible | |
| CITROËN | | | | |
| C5 Aircross PHEV (actuel) | 700 € | 750 kg | 1 300 kg | |
| CUPRA | | | | |
| Leon eHybrid | Indisponible | Impossible | Impossible | |
| Leon Sportstourer eHybrid | 810 € ⁽²⁾ | 750 kg | 1 700 kg | |
| Formentor eHybrid | 845 € ⁽²⁾ | 750 kg | 1 700 kg | |
| Terramar eHybrid 204/272 | 845 € ⁽²⁾ | 750 kg | 1 800/2 000 kg | |
| DS Automobiles | | | | |
| 4 PHEV 225 | 950 € | 750 kg | 1 400 kg | |
| 7 PHEV 225 | 880 € | 600 kg | 1 225 kg | |
| 7 PHEV 300 AWD | 880 € | 600 kg | 1 200 kg | |
| FORD | | | | |
| Kuga Hybride | 850 € | 750 kg | 1 500 kg | |
| HONDA | | | | |
| CR-V e:PHEV | 900 € | 600 kg | 1 500 kg | |
| HYUNDAI | | | | |
| Tucson Plug-in | 515 €/647 € ⁽⁴⁾ | 750 kg | 1 360 kg | |
| Santa Fe Plug-in | 711 € | 750 kg | 1 010 kg | |
| JEEP | | | | |
| Renegade 4xe | 650 € | 600 kg | 1 150 kg | |

| | Attelage | | Charge maximale remorquable | |
|--------------------------------------------------|------------------------------|--------------|-----------------------------|--------------|
| | Prix de l'option | Non freinée | Freinée | |
| KIA | | | | |
| Ceed SW PHEV | 357/562 ⁽⁵⁾ | 600 kg | 1 300 kg | |
| Xceed PHEV | 314/520 ⁽⁵⁾ | 600 kg | 1 300 kg | |
| Niro PHEV | 440/672 ⁽⁵⁾ | 600 kg | 1 010 kg | |
| Sportage PHEV | 392/611/2 008 ⁽⁶⁾ | 750 kg | 1 210 kg | |
| Sorento PHEV | 418/650/2 039 ⁽⁶⁾ | 750 kg | 1 010 kg | |
| LAMBORGHINI | | | | |
| Urus SE | Indisponible | Impossible | Impossible | Impossible |
| LAND ROVER | | | | |
| Range Rover Evoque P270e | NC | 750 kg | 1 600 kg | |
| Range Rover Velar PHEV 400 S | 1 951 € ⁽²⁾ | 750 kg | 2 000 kg | |
| Range Rover & Sport P460e/P550e | 1 924 € ⁽²⁾ | 750 kg | 3 000 kg | |
| Discovery Sport P270e | 1 387 € ⁽²⁾ | 750 kg | 1 600 kg | |
| Defender PHEV 300 S | 804 €/1 515 € ⁽⁷⁾ | 750 kg | 3 000 kg | |
| LEXUS | | | | |
| NX 450h+ | 1 350 € ⁽¹⁾ | 500 kg | 1 000 kg | |
| RX 450h+ | NC | 750 kg | 2 000 kg | |
| LINK & CO | | | | |
| 01 PHEV | NC | 750 kg | 1 800 kg | |
| MAZDA | | | | |
| MX-30 R-EV | Indisponible | Impossible | Impossible | Impossible |
| CX-60 PHEV | 1 007 € ⁽¹⁾ | 750 kg | 2 500 kg | |
| CX-80 PHEV | 1 122 € ⁽¹⁾ | 750 kg | 2 500 kg | |
| MERCEDES | | | | |
| A 250 e | 1 050 € | 750 kg | 1 600 kg | |
| B 250 e | 1 050 € | 750 kg | 1 600 kg | |
| GLA 250 e | 1 050 € | 750 kg | 1 800 kg | |
| C ⁽⁷⁾ 300 e / 300 de / 400 e / 63 AMG | 1 200 € ⁽²⁾ | 750 kg | 1 800 kg | |
| CLE Coupé 300 e | 1 200 € ⁽²⁾ | 750 kg | 1 800 kg | |
| E ⁽⁷⁾ 300 e / 300 de / 400 e / 53 AMG | 1 200 € ⁽²⁾ | 750 kg | 2 100 kg | |
| GLC & GLC Coupé 300 e / 300 de / 400 e | 1 300 € ⁽²⁾ | 750 kg | 2 000 kg | |
| GLC & GLC Coupé 43 AMG / 63 AMG | 1 300 € ⁽²⁾ | 750 kg | 1 800 kg | |
| GLE & GLE Coupé 300 de / 350 de / 400 e | 1 350 € ⁽²⁾ | 750 kg | 2 700 kg | |
| GLE & GLE Coupé 53 AMG | 1 350 € ⁽²⁾ | 750 kg | 3 300 kg | |
| S 450 e / 580 e / 63 AMG | Indisponible | Indisponible | Indisponible | Indisponible |
| SL AMG 63 S E-Performance | Indisponible | Indisponible | Indisponible | Indisponible |
| AMG GT 63 S E-Performance | Indisponible | Indisponible | Indisponible | Indisponible |

1. Déverrouillage électrique. 2. Escamotable électriquement. 3. 530e xDrive : 2 000 kg. 4. Fixe/démontable. 5. Fixe/escamotable. 6. Fixe/démontable/escamotable. 7. Démontable/escamotable. 8. Berline et break.



SEAT

Championne du remorquage dans la catégorie des berlines compactes hybrides rechargeables, la SEAT Leon eHybrid 204 peut tracter jusqu'à 1 700 kg. C'est plus que certains grands SUV familiaux !

Attelages: montage en usine ou en concession ?

Si nous avons parfois rencontré les pires difficultés pour obtenir le tarif de certains crochets d'attelage, c'est qu'ils sont de moins en moins nombreux à être installés sur la chaîne de montage. Hormis sur une poignée de modèles haut de gamme, pour lesquels l'attelage escamotable (souvent électriquement) reste une option à cocher sur le bon de commande, les constructeurs préfèrent aujourd'hui, pour des questions de logistique et de délais de livraison, confier l'installation des crochets fixes ou démontables à leurs concessionnaires. Qui facturent alors la pièce en accessoire, mais aussi la pose, dont le montant peut varier sensiblement d'une région à l'autre selon le taux horaire de la main-d'œuvre... Une opération qui coûte de 350 à 800 € en moyenne, selon le type d'attelage.



TB0 / PEUGEOT

Le plus doué des "gros porteurs" chez Peugeot, le nouveau 3008 Plug-in de 195 ch, ne peut tracter que 1 550 kg au maximum, alors que la plupart de ses rivaux tirent jusqu'à 1 800 kg...



PORSCHE

Les rois du remorquage sont tous des gros SUV hors de prix. Les Porsche Cayenne e-Hybrid (photo) et Volkswagen Touareg Hybrid R, par exemple, tractent jusqu'à 3 500 kg !

| Attelage | Charge maximale remorquable | |
|----------|-----------------------------|-------------|
| | Prix de l'option | Non freinée |

MG

| | | | |
|-----|---------|--------|----------|
| EHS | 1 035 € | 750 kg | 1 500 kg |
|-----|---------|--------|----------|

MITSUBISHI

| | | | |
|--------------------|-------|--------|----------|
| Eclipse Cross PHEV | 773 € | 750 kg | 1 500 kg |
| Outlander | NC | 750 kg | 1 600 kg |

OPEL

| | | | |
|------------------------------|-------|--------|----------|
| Astra PHEV 180 & GSe 225 | 775 € | 750 kg | 1 450 kg |
| Astra Sports Tourer PHEV 180 | 775 € | 750 kg | 1 400 kg |
| Grandland PHEV | 800 € | 750 kg | 1 500 kg |

PEUGEOT

| | | | |
|----------------------------------------------|-------|--------|----------|
| 308 Plug-in Hybrid 195 | 790 € | 750 kg | 1 360 kg |
| 308 SW Plug-in Hybrid 195 | 790 € | 750 kg | 1 315 kg |
| 408 Plug-in Hybrid 225 | 790 € | 750 kg | 1 400 kg |
| 3008 Plug-in Hybrid 195 | 790 € | 750 kg | 1 550 kg |
| 5008 Plug-in Hybrid 195 | 790 € | 750 kg | 1 300 kg |
| 508 Plug-in Hybrid 180/225 ⁽¹⁾ | 790 € | 750 kg | 1 330 kg |
| 508 SW Plug-in Hybrid 180/225 ⁽¹⁾ | 790 € | 750 kg | 1 340 kg |

PORSCHE

| | | | |
|--------------------------------------|------------------------|--------------|-------------------------|
| Panamera e-Hybrid | Indisponible | Indisponible | Indisponible |
| Cayenne/Cayenne Coupé e-Hybrid | 1 283 € ⁽²⁾ | 750 kg | 3 500 kg ⁽³⁾ |
| Cayenne/Cayenne Coupé Turbo e-Hybrid | 1 283 € ⁽²⁾ | 750 kg | 3 000 kg ⁽³⁾ |

RENAULT

| | | | |
|------------------------|--------------------------------|--------|----------|
| Rafale E-Tech PHEV 300 | 1 050 €/1 550 € ⁽⁴⁾ | 750 kg | 1 500 kg |
|------------------------|--------------------------------|--------|----------|

| Attelage | Charge maximale remorquable | |
|----------|-----------------------------|-------------|
| | Prix de l'option | Non freinée |

SEAT

| | | | |
|---------------------------------|----------------------|--------|----------|
| Leon & Sportstourer eHybrid 204 | 810 € ⁽²⁾ | 750 kg | 1 700 kg |
|---------------------------------|----------------------|--------|----------|

SKODA

| | | | |
|----------------------------------|----------------------|--------|----------|
| Superb & Combi 1.5 eTSI PHEV 204 | 800 € ⁽⁵⁾ | 750 kg | 1 800 kg |
| Kodiaq 1.5 eTSI PHEV 204 | 810 € ⁽⁵⁾ | 750 kg | 1 800 kg |

SUZUKI

| | | | |
|-------------|-------|--------|----------|
| Across PHEV | 642 € | 750 kg | 1 500 kg |
|-------------|-------|--------|----------|

TOYOTA

| | | | |
|------------------|----------------------------|--------------|--------------|
| Prius Plug-in | Indisponible | Indisponible | Indisponible |
| C-HR Plug-in | 690 € | 725 kg | 725 kg |
| Rav4 AWD Plug-in | 455 €/715 € ⁽⁶⁾ | 750 kg | 1 500 kg |

VOLKSWAGEN

| | | | |
|---------------------------|------------------------|--------|----------|
| Golf eHybrid & GTE | 850 € | 750 kg | 1 500 kg |
| Passat SW eHybrid 204/272 | 1 155 € ⁽⁵⁾ | 750 kg | 1 800 kg |
| Tiguan eHybrid 204/272 | 1 235 € ⁽⁵⁾ | 750 kg | 1 800 kg |

Tayron eHybrid 204/272

| | | | |
|------------------------|------------------------|--------|----------|
| Tayron eHybrid 204/272 | 1 260 € ⁽⁵⁾ | 750 kg | 1 800 kg |
|------------------------|------------------------|--------|----------|

Touareg R eHybrid

| | | | |
|-------------------|------------------------|--------|----------|
| Touareg R eHybrid | 1 375 € ⁽⁵⁾ | 750 kg | 3 500 kg |
|-------------------|------------------------|--------|----------|

VOLVO

| | | | |
|----------------|------------------------|--------|----------|
| V60 T6 AWD | 1 385 € ⁽⁵⁾ | 750 kg | 2 000 kg |
| XC60 T6/T8 AWD | 1 380 € ⁽⁵⁾ | 750 kg | 2 250 kg |
| XC90 T8 AWD | 1 450 € ⁽⁵⁾ | 750 kg | 2 400 kg |

1. Production arrêtée récemment (modèle uniquement disponible sur stock). 2. Escamotable électriquement. 3. Avec suspension adaptative. 4. Démontable/escamotable. 5. Déverrouillage électrique. 6. Fixe/démontable.



Par Guillaume Jean

La nouvelle Audi A5

DIESEL

2.0 TDI hybride quattro S tronic
S line
204 ch - 6,1 l/100 km
65 270 € / **66 600 €***

Cette semaine, nous avons confié la nouvelle Audi A5 à trois propriétaires de véhicules équivalents. Grégory, Philippe et Maël nous livrent leurs impressions.

**GRÉGORY** Dirigeant, Magny-les-Hameaux (78)Il possède une **Audi A5 Sportback**
40 TDI quattro S tronic S line
63 960 € - 204 ch - 6,9 l/100 km**PHILIPPE** Directeur, La Norville (91)Il possède une **BMW Série 3**
320d xDrive
57 850 € - 190 ch - 6 l/100 km

L'A5 gagne en modernité, mais baisse en qualité

Le design

Je retrouve l'allure de mon A5 Sportback dans ce modèle. Ses hanches marquées témoignent toutefois d'un look plus sportif. La signature des leds est réussie, mais les ouïes latérales du bouclier manquent de discrétion. A l'arrière, la ligne de feux continue suit le courant actuel. En bref, cette A5 me plaît, sans révolutionner les codes.

La vie à bord

J'adore l'effet de la grande dalle incurvée. Grâce à elle, l'espace semble davantage partagé avec le passager. Notez aussi que les commandes tactiles sont



plus pratiques que le système à molette (MMI) de mon A5. En revanche, la sobriété propre à Audi a disparu... Les nombreuses zones habillées d'Alcantara et surtout les éléments en noir laqué (trop clinquants à mon goût) sont salissants (*photo*)! Idem à l'arrière, même si je me sens bien installé, il manque aussi une note premium. Quant au coffre, il répond bien au standard familial d'une berline.

Au volant

Là, je retrouve davantage mes marques: il y en a toujours largement assez sous la pédale de droite, tandis que la réactivité de la boîte auto. et le comportement ultra sûr me procurent du plaisir. Pourtant, l'atout majeur d'une A5 reste, pour moi, son haut niveau de confort. Et cette génération n'y déroge pas! Sur la route, je sais que je suis au volant d'une Audi.

Le design

L'avant est racé, mais sa calandre en plastique bas de gamme gâche la qualité perçue. Néanmoins, le profil de cette A5 est superbe! Idem pour le bandeau de feux arrière, surtout lorsqu'il est allumé. Cependant, là encore, le plastique brut du bas de pare-chocs fait vraiment tache...

La vie à bord

L'accès au coffre par un hayon est un gros point fort du modèle. Cependant, bien que j'aie assez de place à l'arrière, je regrette que les jambes ne reposent pas assez sur l'assise de la banquette (*photo*). La dalle numérique, ici aussi incurvée, est plus grande et plus lisible que celle de ma Série 3. Notez cependant que l'écran face au passager (*option*) reste pour moi superflu. Enfin, le choix de certains matériaux me semble discutable à ce niveau de gamme, tandis



que les espaces de rangement manquent sur la console. Sur ces deux points, ma Série 3 est mieux conçue, plus sérieuse.

Au volant

La position de conduite est idéale mais j'entends un peu plus les bruits de roulement... Le confort de suspension est plus souple que celui de la Série 3, sans pour autant dégrader le dynamisme du comportement. Ajouté au punch du 2.0 TDI, ce très bon compromis confirme qu'une Audi reste bien parmi les références lorsqu'il s'agit d'aller les kilomètres.



PHOTOS: A. PAUMARD



MAËL Responsable dépannage, Villebon-sur-Yvette (91)

Il possède une **Mercedes Classe C**
220 d 4Matic AMG Line
65 300 € - 200 ch - 5,8 l/100 km



A ce niveau de gamme, le look ne fait pas tout

Le design

Nervures du capot, prises d'air latérales du bouclier et effet mat de la calandre participent à lui donner un esprit sportif. Idem pour son profil, bien souligné par des touches de noir laqué très sympas. Et, finalement, la ligne de feux arrière passe bien mieux en vrai qu'en photo.

La vie à bord

La dalle incurvée d'une seule pièce est top (*photo*), hyperlisible et réactive. J'aime aussi la présentation et le style original du volant. La finition est conforme à la norme allemande.



Or une fois installé à l'arrière, c'est la déception... Non seulement je m'y sens plus enfermé que dans la Classe C, mais encore l'aspect des plastiques chute d'un cran, c'est net. Je m'attendais à mieux dans une Audi... En revanche, avec sa grande ouverture de coffre, l'A5 prend la main pour l'aspect pratique.

Au volant

Je vous confirme la bonne lisibilité des infos de conduite (assistance, trafic...). Le siège cale parfaitement le corps. Mais en passant sur des saignées, je note un amortissement plus sec que chez Mercedes. J'entends aussi plus le bruit des différents revêtements de la route. Et la direction est plus lourde. Passe encore s'il s'agissait d'une voiture à vocation sportive... Là, j'attendais plus de souplesse, à même de favoriser une conduite zen, comme dans ma Classe C.



Bien que certains détails cosmétiques aient pu leur déplaire, nos trois lecteurs apprécient le style de l'A5, qui remplace à la fois l'A4 et l'A5 Sportback. Pour Grégory, le lien de parenté est plus évident avec cette dernière. Il souligne toutefois l'évolution élégante des feux, formant dorénavant une ligne continue.



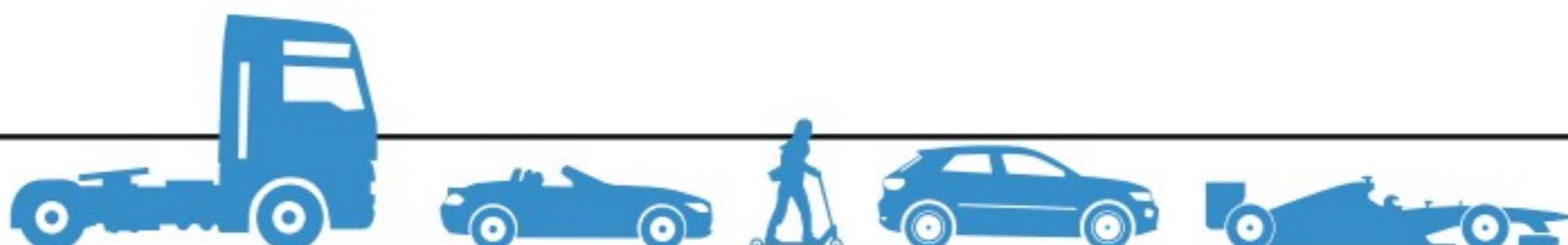
Outre un volume de chargement qu'il juge parfaitement en phase avec la fonction familiale de l'A5, Philippe souhaite mettre en avant la facilité d'accès au coffre procurée par la grande ouverture du hayon.



Maël sait ce qu'il attend d'une berline familiale. Ainsi, au volant de l'A5, sans tirer la sonnette d'alarme, il a déploré les réglages des commandes et du châssis qui privilégié un peu trop le dynamisme au détriment du confort.

Le bilan Traditions chamboulées

D'une pierre deux coups, l'A5 remplace à la fois l'A4 et l'A5 Sportback thermiques. Bien qu'elle reprenne le (très pratique) hayon de cette dernière, l'espace à bord reste quelconque. Davantage focalisée sur la technologie embarquée – au top –, elle a, en revanche, négligé certains standards de qualité apparente, revus à la baisse... Epaulé par une hybridation 48 V, le 2.0 TDI fait preuve de douceur, sans battre de record de sobriété. Enfin, on apprécie le comportement rigoureux de la nouvelle venue, mais le confort mériterait d'être un peu plus ouaté.



Porsche 911 Une série limitée qui joue sur la nostalgie

Spirit 70 - 541 ch - 247 200 € / 317 200 €*



PHOTOS: F. GROUT

En plus de ses jantes Sport Classic "Fuchs" et de ses bandes, la 911 Spirit 70 propose une teinte "Olive Neo" spécifique. Notre livrée Signalorange est une peinture personnalisée, facturée... 10 548 € !

Chères seventies

911 Spirit 70

Difficile a priori de justifier un surcoût de 52 400 € pour apposer quelques jolis collerettes sur une Porsche 911 Carrera GTS cabriolet. Cette version Spirit 70 a beau jouer sur la fibre nostalgique des seventies et avancer l'exclusivité d'une série limitée à 1 500 exemplaires, elle fleure bon la surfacturation facile. Mais quelle importance pour les chanceux amateurs fortunés ? Après le plaisir visuel des jantes, logos et bandes extérieures spécifiques, l'opération séduction se poursuit dans l'habitacle. Les motifs Pasha que l'on retrouve sur la sellerie, les contre-portes et les garnissages de la planche de bord donnent envie d'enfiler un pantalon "pattes d'eph" ! Les sensations de conduite sont pourtant très actuelles. Sur cette version GTS, l'hybridation ne permet pas d'échapper au malus maximal, mais favorise les performances.

En comprenant une assistance électrique pour son flat six et une autre pour son turbo, elle totalise 541 ch. Le résultat ? Une poussée sans aucun temps mort, qui compresse les occupants dans les dossiers, du régime de ralenti jusqu'à 7 500 tr/mn. La sonorité et la boîte PDK, aussi rapide que réactive, complètent un bilan mécanique presque trop parfait. La faculté de l'engin à adopter un rythme indécent en toute sécurité impressionne tout autant : agilité offerte par les roues arrière directrices, motricité incroyable malgré l'absence de transmission intégrale, rigidité et efficacité sidérantes, au prix d'un confort ferme. Elle y ajoute le plaisir de rouler cheveux au vent, même si les plus pragmatiques préféreront la version classique à cette Spirit 70, dont l'intégralité de la production devrait malgré tout vite trouver preneurs.

Jacques Warney



Le coffre de 135 dm³ est symbolique, mais il est possible d'installer quelques bagages sur les (pseudo) places arrière, en les attachant.



Le motif Pasha (évoquant un drapeau à damier en mouvement) est omniprésent dans l'habitacle, des magnifiques sièges sport aux placages spécifiques de la planche de bord. Il fait encore progresser la qualité perçue d'un poste de conduite à l'ergonomie par ailleurs parfaite.



LES CHIFFRES (données constructeur)

| | |
|---------------------------|---------------|
| Vitesse maxi | 312 km/h |
| Accélération 0 à 100 km/h | 3s1 |
| Consommation cycle mixte | 10,8 l/100 km |
| Poids | 1 750 kg |

LA TECHNIQUE

| | |
|------------------------|----------------------------------------|
| Moteur turbo-essence | 6 cylindres à plat, 24S |
| Hybridation | Moteur électrique 56 ch |
| Cylindrée | 3 591 cm ³ |
| Puissance maxi | 485 ch à 6 500 tr/mn (+ 56 ch électr.) |
| Couple maxi | 570 Nm (+ 150 Nm électr.) |
| CO ₂ /Malus | 246 g/km / + 70 000 € |
| Transmission | Aux roues AR |
| Boîte | Auto., 8 rapports |
| Pneus AV/AR | 245/35 ZR20 / 315/30 ZR21 |
| Réservoir | 63 litres |
| Dim. L x l x h, en m | 4,55 x 1,85 x 1,30 |
| Durée de garantie | 2 ans (km illimités) |

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

J'ADHÈRE AU CLUB ET J'EN PROFITE



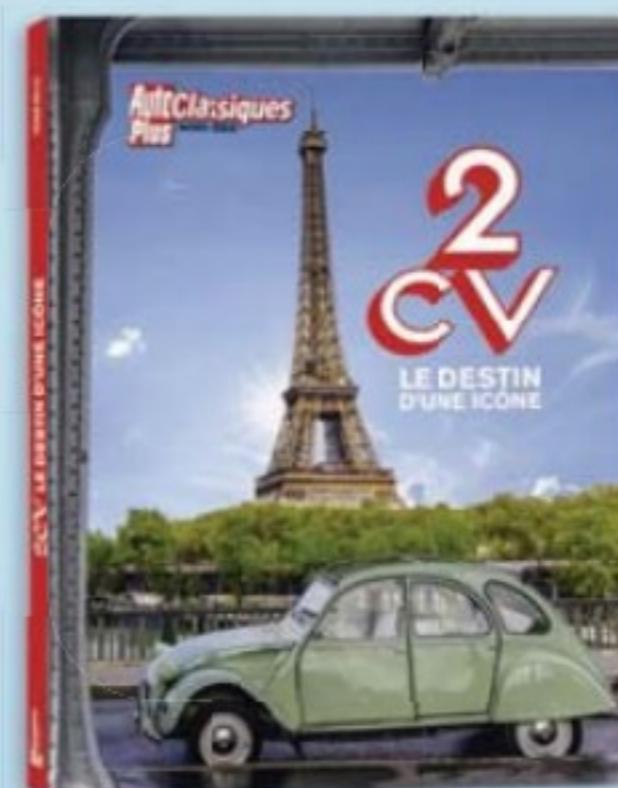
**+ DES ENTRÉES GRATUITES
À MES SALONS PRÉFÉRÉS**

**+ L'AIDE D'UN AVOCAT
SPÉCIALISÉ SOUS 24 H**

**+ UN ACCÈS À UN GUIDE
JURIDIQUE EN LIGNE**

**+ DES OFFRES DE RÉDUCTION
AUPRÈS DE PARTENAIRES**

**2 €
,67
SEULEMENT*
par mois**



**EN +
EN CADEAU**
un hors-série 2CV,
le destin d'une icône
(176 pages, valeur 15.90€)

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



ADHÉREZ : par téléphone au **09 69 39 69 50** (n° non surtaxé), ou en renvoyant le bulletin ci-dessous,
ou sur www.KIOSQUEMAG.COM/ABONNEMENT/CLUB-AUTO-PLUS

BULLETIN D'ADHÉSION à compléter et à retourner au CLUB AUTO PLUS 59898 Lille Cedex 9

Je souscris au Club Auto Plus*

- Je choisis l'offre classique : adhésion pour un an. Je règle 32€ (1)
 Je choisis l'offre liberté : adhésion pour 2,67€ par mois par prélèvement (tarif valable 1 an) (2)

#M047 #D1674738

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. Crédancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057. * Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). **À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 30 septembre 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17-modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, de rectification, d'effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à dpo@worldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/>*** Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site Internet.





UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Kit de rénovation pour phares de Holts



PHOTOS : Y. LEFEBVRE

Kit de rénovation pour deux phares de Holts, 18,99 € (+ 3,90 € de frais de port) sur Theoauto.fr.

Àvec le temps et l'exposition aux UV, les phares en polycarbonate deviennent ternes, jaunis, voire opaques. Cela altère la visibilité nocturne et peut empêcher l'obtention du contrôle technique. Holts propose un kit complet pour les rénover et pour qu'ils retrouvent leur transparence d'origine.

Comment ça marche ?

Le kit, prévu pour traiter deux phares, comprend un adaptateur pour perceuse avec une face en Velcro de 75 mm, 8 disques de ponçage de différents grains : (P800, P1000, P1500, P3000), un pad en mousse pour le polissage, un flacon de 125 ml de polish, un vernis protecteur en aérosol de 150 ml et deux chiffons en

microfibre de 30 cm de côté. L'opération s'effectue en quatre étapes : lavage du phare, ponçage à l'eau pour éviter la surchauffe du plastique, et en plusieurs passes du plus gros grain au plus fin, le polissage (attention aux projections), puis application du vernis. Le traitement peut s'effectuer sans démontage des optiques, mais mieux vaut bien protéger la carrosserie autour.

Au final

Efficace, ce kit redonne une belle transparence aux optiques. Dommage que la couche Velcro se décolle du pad en mousse dès le premier démontage, le rendant inutilisable. Il faut donc traiter les deux phares en une fois.

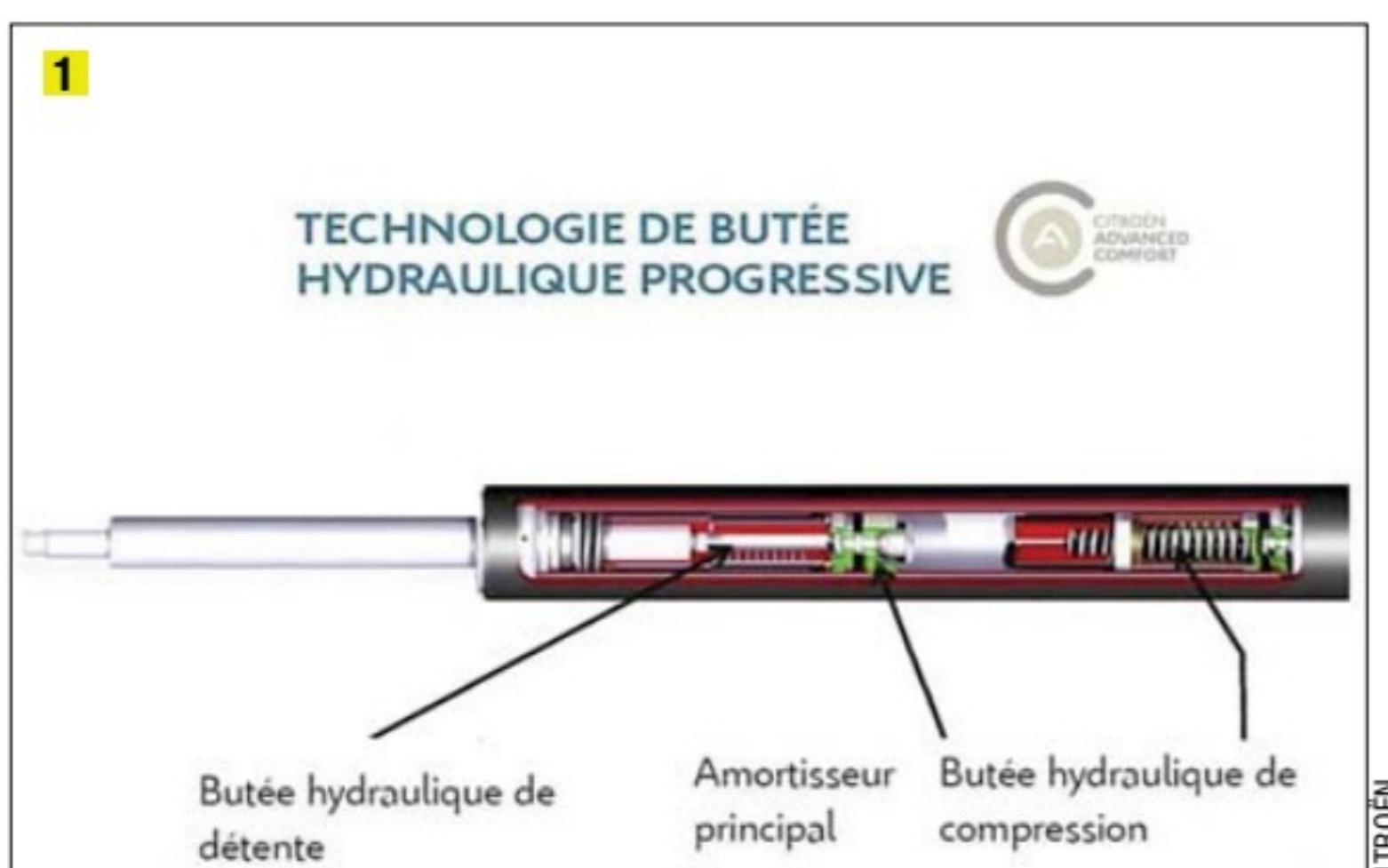
Bien ● ● Moyen ● ● Décevant ● ●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

Les amortisseurs à butées hydrauliques



En intégrant un "amortisseur dans l'amortisseur", les butées hydrauliques 1 améliorent le confort 2 et/ou le comportement routier.

Ce type d'amortisseur, popularisé par les Citroën récentes, se retrouve aussi sur certains modèles sportifs. Mais à quoi sert-il ?

Comment ça marche ?

Comme son nom le suggère, le rôle d'un amortisseur est... d'amortir les mouvements de la caisse, en freinant les va-et-vient des suspensions. Concrètement,

c'est un cylindre rempli d'huile dans lequel coulisse un piston, relié d'un côté à la caisse, de l'autre, au bras de suspension inférieur. Mais le débattement de l'amortisseur est nécessairement limité : si on passe trop vite sur un ralentisseur, par exemple, le piston arrive en butée. Cette dernière est le plus souvent constituée d'un coussinet en caoutchouc, qui adoucit le choc



à l'impact. Dans les amortisseurs à butées hydrauliques, ce coussinet est remplacé par un mini-amortisseur qui vient s'ajouter à l'extrémité du "vrai" amortisseur. Ce dernier absorbe ainsi avec plus de progressivité le choc de l'arrivée en butée.

A l'usage

Sur les modèles Citroën, les butées hydrauliques permettent

de fortement assouplir les amortisseurs sans risque de choc brutal lorsque les suspensions arrivent en butée. Sur les modèles sportifs, cela optimise le comportement routier sur chaussée dégradée en évitant chocs et rebonds, et permet de rabaisser la hauteur de caisse (et donc le centre de gravité) sans (trop) compromettre le confort.



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

Les accessoires solaires indispensables

Qui n'a jamais été séduit par une énergie gratuite, silencieuse, inépuisable et écolo ? Loin d'être réservé aux toits des maisons, le solaire s'invite aussi dans nos voitures. Sécurité, confort, autonomie : ces gadgets autonomes pourraient vous plaire.



KIT MAINS LIBRES BLUETOOTH SOLAIRE: CALLSTE

14,95 € sur Pearl.fr Ce kit est idéal pour téléphoner en toute sécurité sans craindre une batterie déchargée. Grâce à un petit panneau solaire intégré, il reste opérationnel même lors d'un usage prolongé. Le kit se fixe sur le pare-soleil et peut aussi être rechargeé par micro-USB si besoin. Il intègre la technologie Bluetooth 4.0



multipoint, afin de connecter deux smartphones simultanément, ainsi que la fonction de commande vocale.

PEARL

TRACEUR GPS VOITURE SOLAIRE: Y-12640

79,99 € sur Yonis-shop.com Comme tout bon traceur, ce modèle permet de localiser un véhicule en temps réel. Une solution après vol utile qui peut s'étendre à la surveillance d'une flotte. Sa particularité est d'être autonome, grâce à sa batterie de 9000 mAh rechargée par un panneau solaire intégré. Une fois fixé dans l'habitacle, il transmet la position via les réseaux GSM, 3G ou 4G, et se pilote depuis une application mobile disponible sur iOS et Android. D'une précision de 5 à 15 m, il propose également des alertes, une fonction de géofencing (délimitation de zone), une option d'écoute à distance et est étanche (IP66).

YONIS-SHOP.COM



CHARGEUR SOLAIRE : REVOLT 12 V/10 W

37,95 € sur Re-volt.fr Voilà un allié précieux pour éviter les pannes de batterie lors d'un stationnement prolongé. Il utilise l'énergie solaire pour maintenir la charge d'une batterie de 12 V, sans branchement sur secteur. Son panneau de 10 W se fixe facilement au pare-brise à l'aide de ventouses et peut être connecté à l'allume-cigare ou directement à la batterie via des pinces.



Il fonctionne sous ciel couvert et intègre une protection contre les surcharges et les décharges profondes. Idéal pour les voitures secondaires ou les camping-cars.

REVOLT

CAMÉRA SOLAIRE: FOXPARK SOLAR 3 / ATOVANKA SANS FIL

145 € / 135 € sur Amazon.fr Installer une caméra de recul devient accessible aux moins bricoleurs d'entre nous. Aucun câblage ni branchement électrique sur le feu stop ne doit être prévu pour l'alimentation. Le panneau solaire intégré à l'unité caméra, elle-même fixée sur la plaque d'immatriculation, assure l'autonomie. La connexion sans fil permet à l'image d'être transmise, en temps réel, à l'écran installé dans l'habitacle. Le procédé d'installation de cette caméra, résistante aux intempéries, bénéficie d'un autre atout : elle peut facilement passer d'un véhicule à un autre, mais peut être volée.



FOXPARK

PANNEAU SOLAIRE PORTABLE : JACKERY SOLARSAGA 40 W MINI

109 € sur Jackery.com Ce panneau solaire portable est idéal pour rester autonome en énergie lors des déplacements, notamment pour recharger smartphones, tablettes ou accessoires USB. Il capte l'énergie solaire avec un excellent rendement de 23 % et alimente directement les appareils via des ports USB-A (5 V/2,4 A) et USB-C (5 V/3 A). Déplié (102 x 30 cm), il trouve sa place sur le tableau de



JACKERY

bord et une fois replié (25,2 x 30 cm), il se range facilement sous un siège ou dans le vide-poches de porte. Léger (1,2 kg) et étanche (IP68), il permet de recharger un smartphone en 2 h 30 ou une tablette en 5h.

PARE-SOLEIL ET GRÈLE : CAR UMBRELLA WENXI

64,19 € sur Aliexpress.com Ce pare-soleil automatique est une solution pour protéger efficacement l'ensemble du véhicule contre les fortes chaleurs, les rayons UV et même les impacts de grêle. Il se déploie automatiquement sur le toit, grâce à un moteur silencieux alimenté par une batterie rechargeable via un panneau solaire, une prise secteur ou un allume-cigare 12 V. Résistant au vent jusqu'à 60 km/h, il détecte les obstacles pendant le déploiement, afin d'éviter les incidents.



WENXI

Repliable et transportable, il s'adapte à la majorité des véhicules et représente une protection multifonction.



VOITURE SANS PERMIS

Nos conseils pour bien choisir une occasion

Débarrassées de leur image ringarde, les voitures sans permis séduisent une clientèle de plus en plus large et jeune. Mais entre les changements de législation, les profondes évolutions du marché et les tarifs plus élevés qu'attendu, mieux vaut se renseigner avant l'achat. On vous y aide...

Les trucs à savoir avant de craquer

Quel permis de conduire ?

■ Aucun... ou presque! Les termes "voiture sans permis" (VSP) désignent les quadricycles légers à moteur (catégorie L6e), dont la vitesse maximale est limitée à 45 km/h. Comme les cyclomoteurs, ils sont accessibles aux détenteurs du permis AM, anciennement appelé BSR, que l'on peut passer dès 14 ans. Les personnes nées avant le 1^{er} janvier 1988 n'ont pas besoin de titre de conduite.

Quels véhicules ?



■ Outre les cyclomoteurs – des deux ou trois-roues dont la cylindrée ne dépasse pas 50 cm³ – les quadricycles légers à moteur entrent dans la catégorie des véhicules sans permis. Ces termes désignent un engin à moteur à quatre roues et à habitacle fermé, conçu pour transporter au plus deux personnes, y compris le conducteur. Sa charge utile est fixée à 250 kg maximum, sa vitesse limitée à 45 km/h. Le moteur développe une puissance maximale de 6 kW (soit 8,2 ch), sa cylindrée est de 50 cm³ maximum pour un moteur à combustion interne à allumage commandé (essence), ou 500 cm³ pour ceux à allumage par compression (diesel). En pratique, les voiturettes à essence ont disparu (contraintes de cylindrée), laissant le champ libre aux diesels. L'électrique est en forte progression depuis le lancement de la Citroën Ami. Enfin, le poids à vide – hors batteries pour les électriques – ne doit pas excéder 425 kg. Une exigence qui joue sur la conception (légère) et l'équipement (léger)!

Quid du contrôle technique ?

■ Les voitures sans permis (L6e) entrent dans la catégorie L des véhicules, tout comme les deux et trois-roues. A ce titre, ils sont eux aussi concernés par le contrôle technique mis en place l'an dernier. Le prix de cet examen varie de 60 à 90 € selon la région. Le premier contrôle technique périodique intervient dans les 6 mois précédant son cinquième anniversaire (le quatrième pour une voiture classique) à compter de sa date de première mise en circulation. Pour éviter d'engorger les centres d'examen, un calendrier d'échelonnement a été mis en place:

| Date de mise en circulation | Date du premier contrôle technique périodique |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| Jusqu'au 31 décembre 2016 | Entre le 15 avril et le 31 décembre 2024 |
| Entre le 1 ^{er} janvier 2017 et le 31 décembre 2019 | Entre le 1 ^{er} janvier et le 31 décembre 2025 |
| Entre le 1 ^{er} janvier 2020 et le 31 décembre 2021 | Entre le 1 ^{er} janvier et le 31 décembre 2026 |

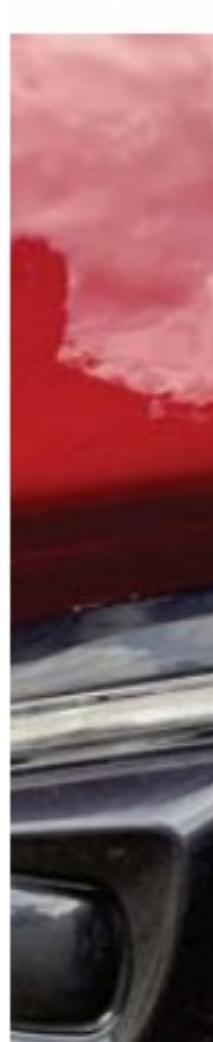
Le premier contrôle technique périodique d'un véhicule est à réaliser au plus tard quatre mois après la date anniversaire de sa mise en circulation, dans la limite des dates précisées dans le tableau ci-dessus. Il est valable trois ans lorsque l'examen est favorable (5 ans pour les véhicules sans permis... avec carte grise collection!). Si le rapport d'examen est défavorable – soit 30 % des cas en 2024 (!) –, les délais habituels sont maintenus: contre-visite dans les deux mois pour une défaillance majeure, impossibilité d'utiliser le véhicule dès le lendemain du passage en cas de défaillance critique. Enfin, en cas de revente, il doit dater de moins de six mois.

Les points à vérifier

A cet effet, munissez-vous d'un tapis

La carrosserie

Les boucliers: directement exposés aux chocs urbains (et aux erreurs de conduite...), ils sont souvent fendus, voire cassés. Fragiles, ils sont de surcroît coûteux à remplacer (comptez de 1 300 à 1 700 € pour un bouclier de Ligier JS60), ce peut dissuader d'effectuer l'opération. Bonne nouvelle, le contrôle technique élimine la possibilité de conserver un élément comportant une partie saillante.



Le châssis: nombre de VSP utilisent une cellule en alu complétée d'un berceau avant, et plus rarement d'un berceau arrière. Problème, en cas de choc, ils ne sont pas remplaçables s'ils sont soudés à la cellule, ce qui est





Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean



de sol, d'un chiffon et d'une lampe de poche

La mécanique

Le moteur: les rares caches présents étant de petite taille, vous pourrez aisément vérifier l'absence de traces de fuite. Jetez également un œil à la batterie : elle peut être peu accessible, et son bac en mauvais état. Enfin, n'oubliez pas la courroie de distribution, dont le changement se fait tous les 40000 à 160000 km (4 à 10 ans maxi, au premier des deux termes atteint).

Le variateur: celui qui équipe le moteur a une durée de vie de 30000 km environ. Si les montées en régime ne se font pas normalement (patinage, à-coups, bruits à l'accélération), il est à changer.

Un second existe dans les boîtes CVT : en cas de bruits de frottements, il peut également être à remplacer, souvent avant 50000 km. Et pensez à vérifier l'âge et l'état des courroies.

Les pneus: leur taille varie de 12 à 16 pouces, avec des dimensions parfois peu courantes en rechange. Outre l'état de la bande de roulement, contrôlez les flans (traces de chocs). Au passage, regardez le DOT pour connaître leur âge.

L'entretien: la révision se fait tous les 5000 à 10000 km selon les modèles. Comptez de 150 à 400 € à chaque passage à l'atelier.



PIERRE-Louis CHAMPEAUX

L'habitacle

Les sièges: souvent remplacés par les pros avant la mise en vente en occasion, ils présentent rapidement les stigmates du temps qui passe. Tâches disgracieuses, tissu ou similicuir plissé, voire déchiré, mousses affaissées : les selleries font parfois peine à voir dès 40000 km. Outre leur aspect, prenez place derrière le volant pour tester le niveau de confort et la position de conduite. Certains modèles de plus de 10 ans sont particulièrement mal conçus sur ce point, et l'absence de réglage du volant ne permet pas d'y remédier.

L'équipement: là encore, le poids bride l'éventuelle générosité des constructeurs. Les choses vont toutefois dans le bon sens... Les traditionnels postes de radio sont désormais supplantés par les écrans tactiles, souvent avec fonction Bluetooth et Mirror Screen, voire caméra de recul. Un "luxe" auquel on peut accéder via les accessoires. En revanche, les modèles dotés d'un airbag, de la climatisation ou de l'ABS sont rarissimes. Idem pour la direction assistée, au mieux en option en neuf. Plus surprenant, certains font l'impasse sur l'essuie-glace arrière. Bref, prenez le temps de lister ce qui manque et ce qui est présent (en le testant!).

Les garnitures: moquettes usées, panneaux de porte mal fixés et détériorés, le bilan n'est pas meilleur à ce chapitre.



PIERRE-Louis CHAMPEAUX

fréquent. L'auto n'est donc pas réparable. Idem si la cellule est touchée, ce qui n'est pas rare après un choc arrière sur un modèle sans berceau. En cas de pliure du seuil de coffre, considérez que l'auto est bonne pour la casse.

Les phares: bonne nouvelle, les optiques sont parfois empruntées à des modèles de grande série (comme les phares de la Ligier JS50, communs avec ceux de la Peugeot 108, ou ceux de la Bellier B8, identiques à ceux de la Fiat 500) ou partagées par plusieurs modèles de VSP. Plus surprenant, elles sont parfois moins chères au catalogue des revendeurs spécialisés que sur les sites traditionnels de pièces autos !

Retrouvez notre sélection de bons choix page suivante

Conseils d'achat

Les bons choix selon votre budget

Pour 4 000 € Le bon choix: une Renault Twizy



PH. TISSIER / PILOU

À moins de 5 000 €, l'offre en VSP affiche grise mine. Modèles vieillots et/ou fatigués, carrosseries délabrées... La Twizy fait nettement plus envie, sous réserve de se satisfaire de son habitacle ouvert aux quatre vents. Bonne nouvelle, les autos dotées des demi-portes en élytre optionnelles sont majoritaires, parfois complétées des fenêtres amovibles. A l'usage, la possibilité de se garer perpendiculairement à la chaussée est un vrai plus. L'engin se révèle assez vif, avec une direction franche et un châssis agile, au prix d'une certaine fermeté. L'éventuel passager, assis derrière le conducteur, devra quant à lui faire preuve de souplesse pour accéder à son siège. A l'avant, chose rare, le pilote dispose d'un airbag. C'est bien, mais ça ne vous empêchera pas d'avoir froid en hiver puisqu'il n'y a pas de chauffage! Enfin, comptez 3h30 de recharge sur secteur pour faire le "plein".

Vu une Intens de 2019 avec 42000 km à 4000 €



Pour 6 000 € Le bon choix: une Citroën Ami



KEVIN EGAN CARS

Avec ses prix attractifs, sa bonne bouille et son habitacle baigné de lumière (toit vitré), l'Ami a rapidement pris la tête du palmarès des ventes des sans-permis pour ne plus la quitter. En seconde main, l'offre est vaste mais les décotes sont faibles. Ainsi, malgré un prix d'appel à 6 000 € (bonus déduit) en neuf en 2020, on trouve peu d'exemplaires sous ce montant cinq ans plus tard. Cela dit, les kilométrages affichés sont souvent très faibles, et les autos enrichies de packs optionnels (Color, Pop ou Tonic) qui égarent la présentation. Au volant, la sensation d'espace, le silence de fonctionnement et la maniabilité ravissent en ville. Les quelque 70 km d'autonomie paraissent suffisants, la recharge sur secteur se faisant en 4 h. En revanche, difficile de passer sous silence l'équipement indigent, le confort spartiate et la finition désinvolte. Une Ami sympathique mais rustique!

Vu une Orange de 2021 avec 14000 km à 5900 €



Pour 8 000 € Le bon choix: une Ligier JS50 DCI



LIGIER

Optiques, aileron de requin sur le profil, volant, la JS50 s'inspire clairement de la DS 3. Restylée en 2017, elle troque ses phares semblables à ceux de la Citroën pour ceux de la Peugeot 108. Sous le capot, deux versions du bicylindre diesel Lombardini sont proposées. Le DCI a notre préférence: agrément, performances, consommation, il fait tout mieux que le bloc "Progress" d'entrée de gamme, et donne accès à l'option climatisation, hélas rare. La dotation apparaît par ailleurs très correcte (jantes alu 15", vitres électriques et verrouillage centralisé sur toute la gamme). En Elegance et Sport, très répandues, l'écran tactile, la caméra de recul et les antibrouillards renforcent l'impression d'être dans une minivoiture. Cette Ligier existe aussi en version rallongée L, moins courante: plus longue de 17 cm, elle offre un coffre de 241 dm³ mais perd ses ailerons latéraux.

Vu une Sport de 2019 avec 34000 km à 7900 €



Pour 10 000 € Le bon choix: une Chatenet CH46 HDI



CHATENET

Marque "premium" du genre, Chatenet s'est fait connaître avec la CH26. Depuis 2017, sa gamme s'appuie sur la CH40, secondée par la CH46 dès 2019. Cette dernière s'en distingue par sa partie arrière plus massive, offrant un volume de coffre supérieur (500 dm³, une valeur référence dans la catégorie) et ses boucliers bicolores. La mécanique est signée Lombardini, avec les moteurs Evo 500 et HDI, le second donnant accès à l'option climatisation. Le premier, peu vibrant et à peine moins vif, n'est pas forcément à écarter. Côté équipement, la CH46 est bien lotie puisque l'entrée de gamme Junior offre déjà le radar de recul, les vitres électriques et les jantes alu. La Spring gagne notamment des antibrouillards, mais la Sportline convainc davantage avec ses jantes de 16", son écran tactile et sa caméra de recul. Le tout avec des plastiques laqués et des sièges sport d'aspects assez flatteur.

Vu une Sportline de 2022 avec 25000 km à 9900 €



Ça vous est arrivé

Hyundai Kona

Cyril Jacquet est très déçu par le comportement de Hyundai à la suite de la panne de son Kona. Il constate avec dépit que la marque n'est pas vraiment du côté de ses clients.



GILLES PIEL / ALPACA / ANDA

2 605 € pour changer la pompe à huile à 144 400 km !

Lorsque l'on avale les kilomètres à un rythme effréné, rouler en diesel a toujours du sens. Partant de ce principe, lorsque Cyril Jacquet, de Saint-Pierre-d'Entremont (73), a acquis son véhicule actuel, c'est vers cette technologie qu'il s'est tourné. Notre lecteur est donc le propriétaire d'un Hyundai Kona 1.6 CRDi 136 de 2019, qui affiche déjà 144 400 km. Un SUV dont Cyril n'avait jusqu'alors pas à se plaindre. Mais, il y a quelques semaines, en plein freinage, il

remarque que la pédale est anormalement dure. Il interroge alors un garagiste indépendant, qui lui fait savoir que la perte d'assistance au freinage est due à une défaillance de la pompe à huile.

Douche froide

Ce mécanicien recommande à Cyril de s'adresser directement à Hyundai, car cette réparation peut s'avérer longue et coûteuse. Sur ce deuxième point, notre lecteur est vite fixé. En effet, après avoir effectué un diagnostic complet, le concessionnaire

Hyundai confirme la nécessité de remplacer la pompe à huile et une poignée d'éléments périphériques. Le devis se monte à 2 605 €. Mais Cyril est confiant dans le fait que le constructeur coréen va prendre à sa charge une large partie de cette intervention, car il peut justifier du respect parfait du plan d'entretien. Aussi, lorsqu'il apprend que la marque ne déboursera pas un centime, il se sent totalement abandonné. C'est alors qu'il nous contacte.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

La déception de Cyril est parfaitement compréhensible car il pouvait légitimement espérer, comme le confirme le barème de nos experts, que la pompe à huile de son Kona parcourt au moins deux fois plus de kilomètres. En tenant compte du fait que l'auto de notre lecteur a plus de 5 ans et qu'un taux de vétusté peut s'appliquer en plus de la "décote" due au kilométrage, nos experts sont toutefois formels: Hyundai doit payer 55 % du devis, en laissant ainsi à Cyril une note de 1 172 €.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Audi A1 Sportback

Solution tardive

Après de longues investigations concernant un problème de démarrage, mon concessionnaire Audi a remplacé un injecteur sur mon A1 Sportback 30 TFSI de 2019 (18 700 km). Le geste de la marque n'atteint que 47 % du devis (778 €).

Marcel Le Bihan, 35700 Rennes

NOTRE CONSEIL

Le compte n'y est pas. En effet, à 18 700 km, un injecteur est très loin d'avoir dépassé sa durée de vie normale, qui est de 200 000 km. Toutefois, votre A1 Sportback ayant un peu plus de 6 ans, il est normal qu'Audi applique un taux de vétusté. Son offre doit ainsi s'établir à 80 % du montant total de la réparation.

Citroën ë-C4

Charge impossible

Mon ë-C4 136 de 2022, qui n'a que 79 400 km, ne peut plus être alimentée car son chargeur est tombé en panne. Valorisé à 3 768 €, le remplacement de cet élément est financièrement assumé à hauteur de 75 % par Citroën. Cela me semble peu.

Dorothée Branger, 60420 Tricot

NOTRE CONSEIL Votre impression est la bonne. En effet, la défaillance de cette pièce après seulement quatre années d'utilisation et moins de 80 000 km parcourus est très précoce. Dans votre cas, c'est à Citroën de payer la totalité de l'intervention. Mettez la marque en demeure, par lettre recommandée avec AR, de revoir sa position.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Peugeot a payé 85 % de l'écran tactile

Dans notre n° 1863, Jean-Louis Fayet, de Mende (48), se plaignait des problèmes de l'écran tactile de son Peugeot 3008 1.2 PureTech 130 de 2020. Bien que ce dernier n'ait que 21 600 km, le constructeur n'acceptait alors de prendre à sa charge que la moitié du devis de 1 074 € correspondant au remplacement de cette dalle. A la suite de l'intervention de nos experts et grâce à sa pugnacité, Jean-Louis aura finalement obtenu une participation à hauteur de 85 %. Il n'a ainsi déboursé "que" 161 €.



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 UN...

Renault Austral phase 1 (2022-2025) à moins de 26 000 €

Moderne et élégant, l'Austral fait partie des choix judicieux dans la catégorie des SUV. Aujourd'hui, les occasions avec un kilométrage raisonnable abondent sur le marché. Reste à dénicher la bonne version.

Style avenant, finition soignée, motorisations et équipements modernes, l'Austral remplace avec brio le Kadjar, au succès en demi-teinte. Apparu en 2022, ce SUV compact affiche un positionnement nettement plus haut de gamme que son prédécesseur. Ses lignes dynamiques avec des vitres latérales qui remontent vers l'arrière, ainsi qu'une lunette très inclinée, ne manquent pas d'élégance. A bord, il se montre raffiné et moderne. Ses matériaux valorisants (plastiques laqués, Alcan-

tara...) offrent une bonne qualité perçue. L'équipement riche reste à la pointe de la technologie, notamment en matière de connectivité. Son système multimédia, développé en partenariat avec Google, est toujours un modèle du genre au niveau de ses interfaces intuitives, fluides et réactives. L'Austral séduit aussi par sa belle habitabilité arrière, son coffre volumineux et ses nombreux aspects pratiques comme la banquette coulissante de série sur les versions Techno, Iconic et Iconic Esprit Alpine. Dommage, elle est indisponible sur les fini-

tions Equilibre et Evolution et en option à 350 ou 400 € sur Techno Esprit Alpine.

Une belle agilité

Côté châssis, l'Austral fait preuve de dynamisme avec un comportement plaisant sur les routes sinuuses. Hélas, cela se fait un peu au détriment du confort, sensiblement trop ferme. Pour un meilleur agrément et plus d'efficacité encore, Renault a équipé son SUV compact des quatre roues directrices 4Control. Mais seules les finitions haut de gamme (Techno Esprit Alpine, Iconic et Iconic Esprit Alpine) y avaient droit (moyennant une option à 1 500 €) et uniquement avec la motorisation E-Tech full hybrid. Ce bloc de 200 ch abrite un trois cylindres 1.2 turbo épaulé

par deux moteurs électriques. Ces derniers sont alimentés par une batterie de 2 kWh. Ce fer de lance de la gamme, à la fois performant et sobre, reste toutefois introuvable à moins de 25 000 €.

Au contraire, le 1.2 mild hybrid de 130 ch est plus répandu pour cette mise. Il séduit par sa discréetion, mais son manque de tonus limite sa polyvalence. A noter, ces 1.2 ne doivent rien au tristement célèbre bloc H5Ft, un "quatre pattes" connu pour sa fragilité qui avait sévi sous le capot du Kadjar 1.2 TCe 130. Ouf! Plus performant et beaucoup plus doux, le 1.3 mild hybrid de 160 ch brille par son agrément. Doté d'une hybridation légère 12 V, il représente un juste milieu intéressant...

Par Charles Thouluc



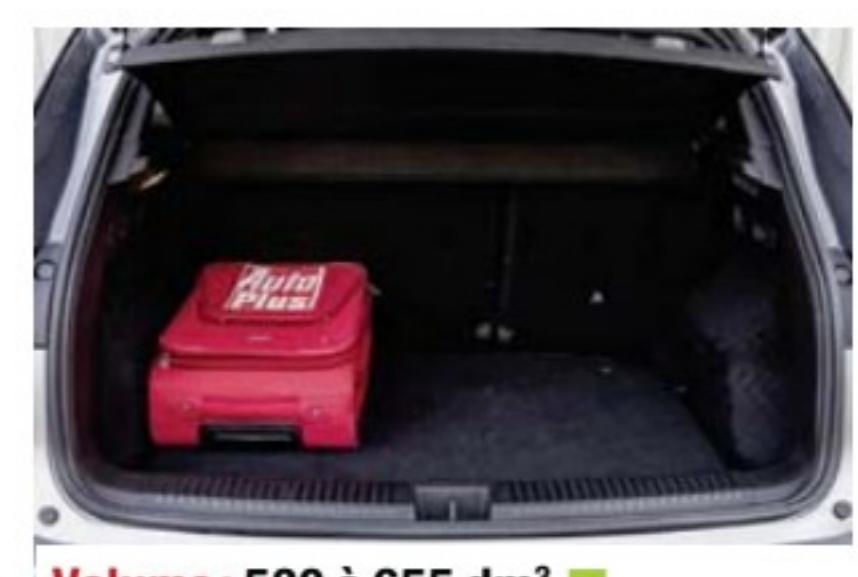
Les matériaux de qualité résistent bien dans le temps.

En outre, la présentation reste moderne et les équipements dernier cri séduisent.



Nombre de places : 5

Les cotes sont généreuses. Et la banquette coulissante priviliege au choix l'espace aux jambes ou le volume de coffre. Ce dernier est difficile d'accès à cause du seuil élevé. Mais ses parois peu biscornues facilitent le chargement.



Volume : 530 à 655 dm³

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

La version de base est déjà riche, notamment lorsqu'elle devient Evolution et qu'elle reçoit le moderne GPS Google Maps. Au-dessus, la Techno, plus courante dans les annonces, profite d'une banquette coulissante. L'écran central passe à 12". Mais la Techno Esprit Alpine, plus cossue, séduit davantage avec sa sellerie tissu/Alcantara. Enfin, les hauts de gamme Iconic et Iconic Esprit Alpine restent inaccessibles avec un budget de 26000 €.

LA DOTATION DE SÉRIE

Équilibre/Evolution: • Accès et démarrage mains libres
• Aide au maintien dans la voie • Aide au stationnement AR
• Clim' auto. • Ecran tactile 9" avec Google Maps (sur Evolution) • Freinage d'urgence auto. • Jantes alu 17".

Techno: • Aide au stationnement AV et latéral • Banquette coulissante • Caméra de recul • Chargeur de smartphone
• Ecran tactile 12" avec Nav. Google Maps • Jantes alu 19".

Iconic: • Caméra 360° • Hayon électrique. • Jantes alu 20"
• Régulateur de vitesse adaptatif. • Sièges AV chauffants (électrique côté conducteur), volant chauffant.

Techno et Iconic Esprit Alpine: • Bouclier avant sport
• Sellerie tissu/Alcantara • Pédalier alu.



PHOTOS: N. SOLER

Côté moteurs

| LES CHIFFRES | 1.2 mild hybrid 48 V - 130 ch | 1.3 mild hybrid 12 V - 160 ch | 1.2 E-Tech full hybrid - 200 ch |
|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|
| Vitesse maxi | 178 km/h | 178 km/h | 178 km/h |
| Accélération 1000 m D. A. | 32s9 | 32s | 30s6 |
| Reprises 80 à 120 km/h en 4^e/5^e/6^e | 8s5/12s3/20s6 | 6s8 en Drive | 4s8 en Drive |
| Consommation moyenne | 7,2 l/100 km | 7,6 l/100 km | 6,2 l/100 km |
| Route/Autoroute/Ville | 7,1/7,1/7,3 l/100 km | 7,3/7,7/7,8 l/100 km | 6,1/6,6/5,9 l/100 km |
| Poids | 1528 kg | 1535 kg | 1658 kg |
| Freinage 130 à 0 km/h | 63 m | 64 m | 64 m |
| Moteur turbo-essence | 3 cylindres en ligne, 12S | 4 cylindres en ligne, 16S | 3 cylindres en ligne, 12S |
| Hybridation | Alterno-démarreur 48 V | Alterno-démarreur 12 V | 2 moteurs synchrones |
| Puissance maxi | 130 ch à 4500 tr/mn | 160 ch à 5250 tr/mn | 200 ch (cumulés) |
| Couple maxi | 230 Nm à 1750 tr/mn | 270 Nm à 1800 tr/mn | 205 Nm à 1750 tr/mn + 205 Nm électr. |
| CO ₂ /Pastille Crit'Air | 118 g/km/1 | 139 g/km/1 | 102 g/km/1 |
| Boîte de vitesses | Manuelle, 6 rapports | Auto., à variation continue | Auto. multimode à 4 + 2 rapports |

Avec un budget de 26000 € maximum, l'Austral est disponible dans toutes les motorisations de sa gamme. Après quelques défauts de jeunesse, corrigés pour la plupart en 2023 et 2024, les moteurs (tous essence) micro-hybrides ou hybrides se montrent fiables. A noter, la présence de quelques versions 1.3 mild hybrid 140 ch, absentes du catalogue en France et donc importées. **1.2 mild hybrid 130 ch:** assez répandu en occasion, ce bloc à hybridation légère existe uniquement en boîte manuelle à 6 vitesses.

Dommage, l'étagement long des rapports pénalise l'agrément, surtout lorsque l'auto est chargée. L'appétit (7,2 l/100 km en moyenne) n'a rien d'excessif. Il reste un bon choix pour les budgets serrés, avec des prix attractifs et des kilométrages souvent faibles : comptez 22000 € minimum avec environ 40000 km. **1.3 mild hybrid 160 ch:** un peu plus performant que le 1.2 de 130 ch, et surtout beaucoup plus doux, grâce à sa boîte auto. à variation continue, ce moteur améliore le confort de conduite. Seul bémol, son appétit

s'approche de 8 l/100 km en ville et sur autoroute. A partir de 23900 € avec 90000 km au compteur.

1.2 E-Tech full hybrid 200 ch: performant, et sobre, ce moteur est constitué du 1.2 de 130 ch et de deux blocs électriques (dont un alterno-démarreur) qui permettent de rouler régulièrement, sur de courtes phases, en 100 % électrique. Indisponible avec les finitions d'entrée de gamme, ce bloc reste rare à moins de 26000 €, à moins d'accepter les autos affichant plus de 90000 km.

Côté fiabilité

A surveiller

Bugs électroniques. Des voyants s'allument inopinément au niveau du bloc d'instrumentation. Et des dysfonctionnements de l'Open R-link figent l'écran central ou, pire, le rendent tout noir. Une mise à jour en concession corrige les problèmes.

Habitacle. Le siège conducteur recule trop loin, jusqu'à rentrer en contact avec le passager arrière lorsque la fonction Easy Access est activée. Une reprogrammation du calculateur met fin au souci. Des infiltrations d'eau dans le coffre, au niveau du feu arrière gauche, nécessitent une rectification de l'étanchéité.

Moteur. Sur le 1.2 E-Tech full hybrid de 200 ch, des pertes de puissance, des messages "risque de casse moteur" jusqu'à l'impossibilité de démarrer sur certains modèles ont entraîné un rappel du constructeur en juillet 2023 et en février 2024 pour reprogrammer les calculateurs HEVC et HECM.

Nous vous conseillons

Un 1.3 mild hybrid 160 ch 12 V

Plus abordable que le E-Tech full hybrid de 200 ch, et plus polyvalent que le 130 ch, le 1.3 mild hybrid de 160 ch séduit aussi par sa douceur. On en trouve avec 90000 km, voire moins, aux alentours de 25000 € en Techno bien équipés.



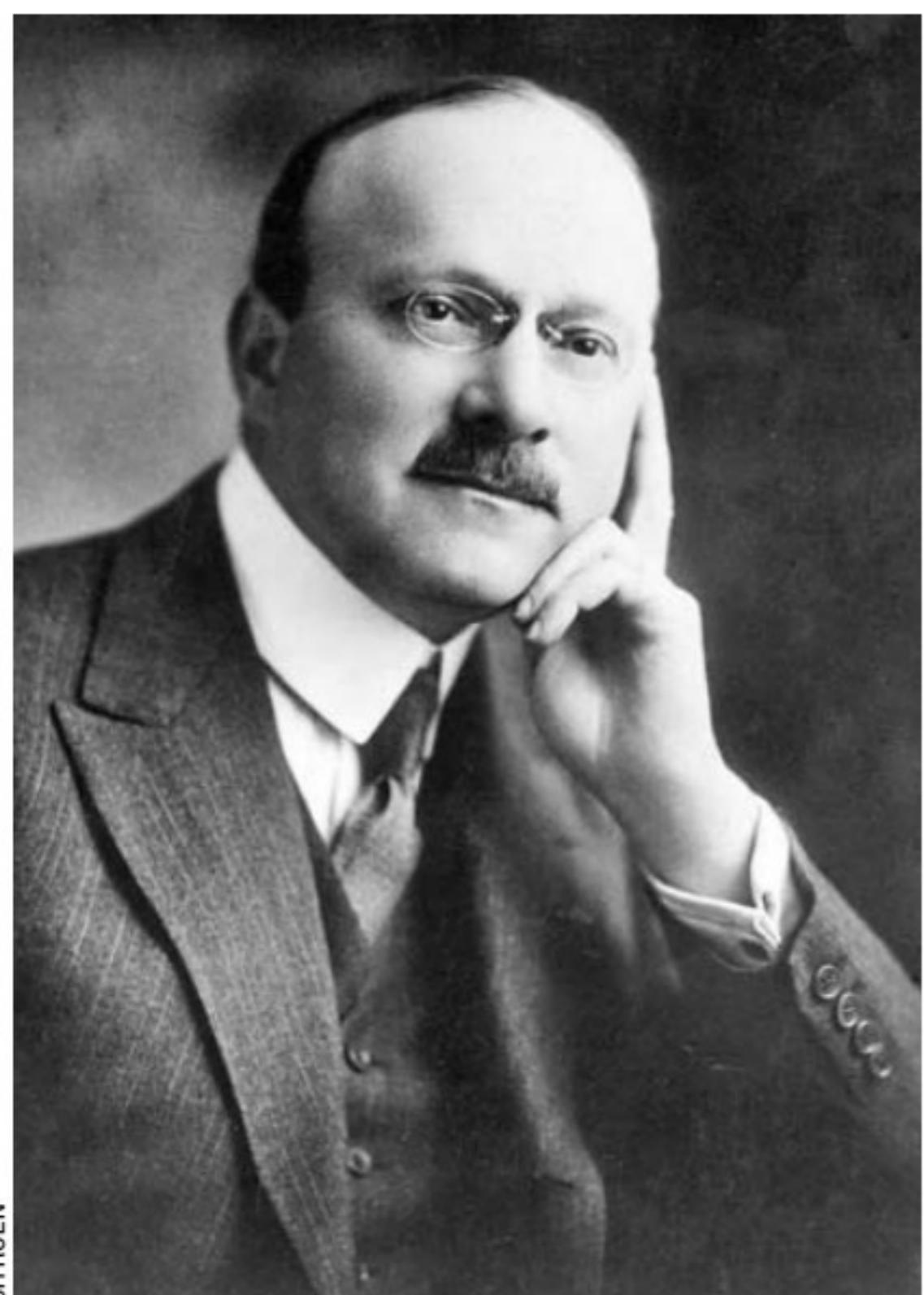
A. SAUNIER



LES GRANDS HOMMES
QUI ONT FAIT L'AUTOMOBILE

Cette semaine André Citroën

Visionnaire, mais flambeur impénitent



CITROËN

La marque la plus innovante du monde a été créée par André Citroën. Visionnaire, génie de la communication, il aura été d'une incroyable audace. C'est pourtant ce qui le perdra...

Né d'un père immigré hollandais et d'une mère polonaise, André Citroën voit le jour à Paris en février 1878. Il n'a que 6 ans quand son père se suicide. Broyé par ce drame, l'enfant se réfugie dans les œuvres de Jules Verne. Il les dévore et s'identifie à leurs aventuriers intrépides. Un peu plus tard, c'est la tour de Gustave Eiffel qui le fascine. Il l'étudie sous tous les angles. Plongé dans cet univers créatif, doué d'une intelligence subtile, il parvient à intégrer l'Ecole polytechnique à l'âge de 20 ans. Il y excelle dans les matières scientifiques. Pour autant, André Citroën n'est pas un passionné de mécanique. Il s'y intéresse, bien sûr, en

possède les principes fondamentaux, mais sans plus. Néanmoins, en 1900, lors d'un voyage en Pologne, un événement anodin va bouleverser sa vie. Il visite une usine où l'on fabrique des engrenages dont la particularité est d'avoir les dents taillées en "V". Pour le jeune homme, la découverte de ce tout nouveau façonnage est une révélation. Il en perçoit aussitôt le potentiel industriel et, ni une ni deux, rachète le brevet à son inventeur. Cet épisode révèle toute la personnalité d'André Citroën, faite d'intuition, d'imagination et de goût du risque. De retour en France, il s'associe avec deux amis et installe, en 1901, un petit atelier au cœur de Paris où il perfectionne ces mécanismes. Peu après, le trio s'établit dans une usine située quai de Grenelle dans le 15^e arrondissement et crée la "Société anonyme des engrenages Citroën".

1915, la naissance de Javel

Là, l'entrepreneur de 24 ans fabrique des engrenages gigantesques qu'il vend à plusieurs constructeurs, dont les frères Emile et Louis Mors. Il prendra d'ailleurs la direction de leur entreprise de 1908 à 1917, et en déculpiera la production. Les dix années passées chez Mors seront très formatrices pour lui. Organisateur né, il s'entoure des meilleurs collaborateurs. Dans le cadre de ses fonctions, il se rend aux Etats-Unis en 1912 pour rencontrer Henry Ford, dont la réputation a depuis longtemps traversé l'Atlantique. Dès 1908, ce dernier a lancé la construction en grande série d'une voiture qu'il voulait commercialiser à un prix si bas que même ses ouvriers pourraient l'acheter, la célèbre Ford T. Produite à 16 millions d'exemplaires, elle fut l'automobile la plus vendue au monde durant près de quarante ans. En visitant l'usine Ford de Detroit, Citroën découvre une méthode de production révolutionnaire, le taylorisme, du nom de son inventeur, Frederick Winslow Taylor. Il comprend alors l'intérêt de ce qu'on appellera plus tard le "travail à la chaîne". Seulement voilà, deux années passent et la Première Guerre mondiale éclate. Patriote, bien sûr, mais homme d'affaires d'abord, Citroën sollicite les soutiens financiers de l'Etat et des

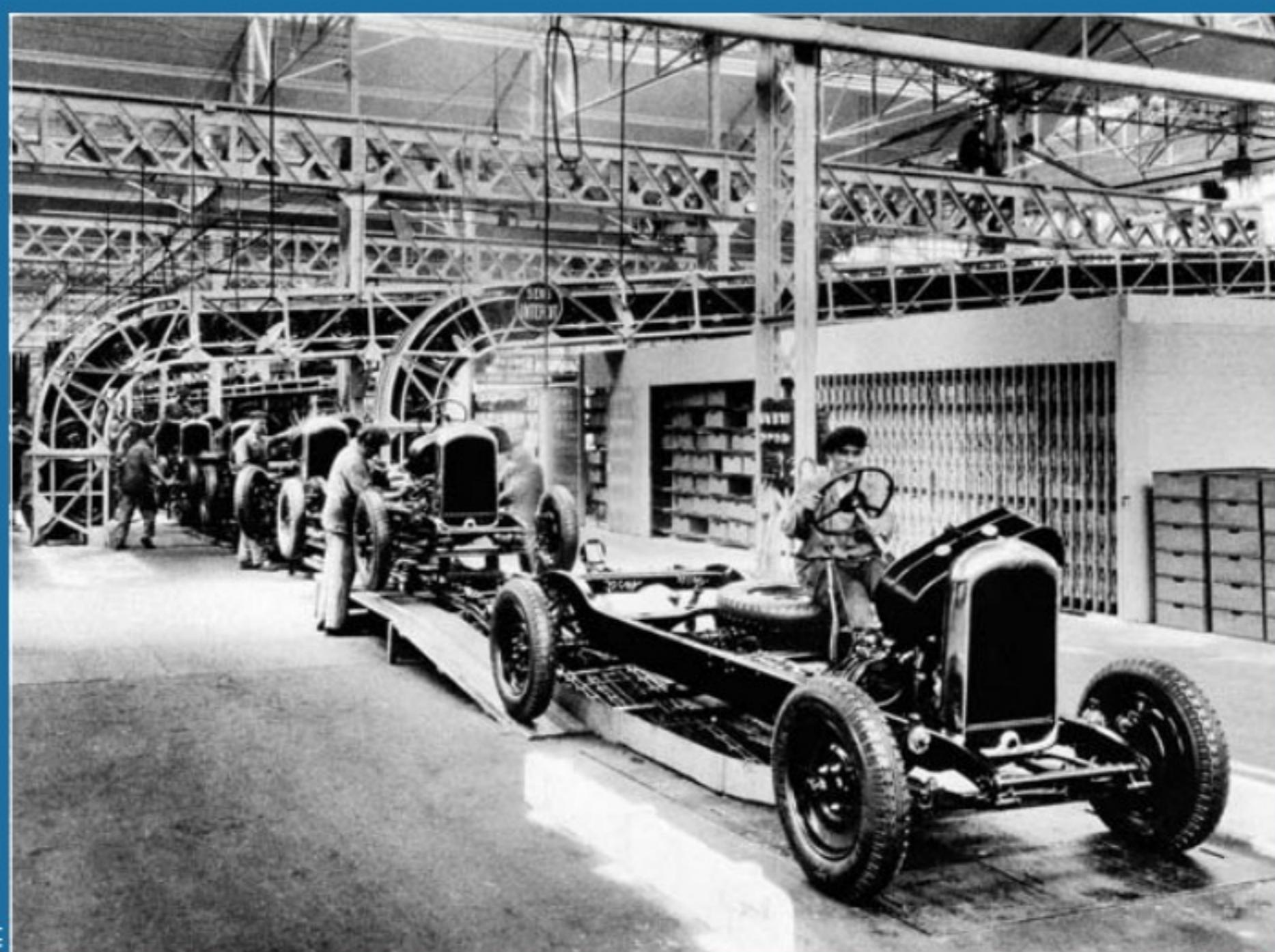
banques, leur garantissant une production quotidienne de plusieurs dizaines de milliers d'obus. Après les avoir obtenus, il fait construire en 1915 une usine ultra-moderne sur le quai de Javel, à deux pas de la tour Eiffel, le phare de son adolescence.

Les premières chaînes de montage

On y installe des douches, un réfectoire, une infirmerie, et même une pouponnière. La plupart des hommes ayant été mobilisés, 6 000 ouvrières sont embauchées, que l'on appellera les "munitionnettes". Pendant trois ans, elles travaillent en rotation jour/nuit, les chaînes ne s'arrêtant jamais, et elles produiront 24 millions d'obus ! Mais toutes les guerres ont une fin, Citroën le sait. Dès 1917 il prépare la mutation de sa fabrique d'armement en usine automobile. En 1918, à l'âge de 41 ans, il absorbe Mors, fonde la marque Citroën, et choisit pour logo ses chers chevrons inversés. Cette année-là, André Citroën entame un fascinant parcours, jalonné d'innovations avant-gardistes qui, associées à des méthodes de communication révolutionnaires, lui vaudront rapidement une notoriété internationale. Mais notre homme s'adonne aussi aux joies du parisianisme. Il assiste à des concerts, fréquente les milieux mondains et, joueur invétéré, se rend régulièrement sur les champs de courses. Au casino de Deauville, il lui arrive même d'offrir des voitures à ses croupiers préférés ! Dans son usine, c'est une tout autre affaire. Une fourmilière. De 1919 à 1921, la première Citroën, la 10 HP Type A, dotée d'un moteur de 18 ch et d'une boîte à trois vitesses, est construite à 24 093 exemplaires. En Europe, c'est la première voiture produite en grande série. Les années suivantes vont ajouter plusieurs modèles, de la B2 à la B12, en passant par la célèbre 5 CV Type C. Dès 1932, le public donne à toutes les Citroën le petit nom de "Rosalie", en hommage à celles, ainsi nommées, qui ont établi de nombreux records sur l'autodrome de Montlhéry. Enfin, c'est en 1934 que sort la dernière auto produite sous la direction d'André Citroën, la fabuleuse Traction Avant. Depuis 1929, la marque aux chevrons est devenue le



CITROËN
Les engrenages à chevrons découverts en Pologne par André Citroën avaient la particularité de présenter des dents taillées en "V". Il en fera l'emblème de sa marque.



AFP
En voyage à Detroit, Citroën découvre le taylorisme chez Ford. Il instaurera cette méthode du travail à la chaîne dès 1915, dans son usine du quai de Javel.



CITROËN
De 1925 à 1934, son nom illumina la tour Eiffel sur 200 m de haut! Cela permit à Lindbergh de s'orienter dans la nuit à l'arrivée de sa transat en solitaire de 1927.



CITROËN
Révolutionnaire, la Traction a été imaginée par l'ingénieur André Lefèbvre, qui avait tout d'abord présenté le projet à Louis Renault. Mais il fallait un visionnaire comme André Citroën pour oser le réaliser.



AGENCE ROL/GALLICA/BNF
Ici avec son épouse Georgina, il se promène sur les planches de Deauville. Il fréquentait souvent la côte normande, où il perdait beaucoup d'argent dans les casinos.



CITROËN
Les célèbres croisières qu'il organisa à travers le monde auront beaucoup contribué à la réputation de la marque. Mais elles ont aussi englouti des fortunes.

deuxième constructeur automobile du monde, avec une production journalière de 400 voitures !

L'empereur de la communication

Mais, plus encore que ses modèles, ce sont ses multiples innovations publicitaires, commerciales et sociales qui assieront le succès de la marque. La première fut la création de la banque Sovac (Société de vente des automobiles Citroën). Citroën fonda cet établissement dès 1919 pour que ses clients puissent acheter leur voiture à crédit. Il fut aussi le premier, en France, à instaurer la révision gratuite, la garantie d'un an, et l'échange standard. Toujours dans le souci de faciliter la vie de sa clientèle, Citroën va également créer de gigantesques garages, avec showroom, atelier mécanique, station-service et même, comme dans celui inauguré à Lyon en 1932, une piste d'essai sur le toit. Ebloui par le bâtiment, l'homme d'affaires s'exclamera: "C'est le plus grand garage du monde!". Mais son imagination et sa créativité ne s'arrêtent pas là. Le jour de l'inaugu-

ration du Salon de l'auto 1922, il fait inscrire par un avion le nom Citroën dans le ciel de Paris. Du jamais-vu. Dans le même ordre d'idée, il réalise un rêve d'enfant en 1925 en illuminant la tour Eiffel de 250000 ampoules, là encore à son nom, chaque lettre mesurant 30 m de haut. Cette publicité, la plus grandiose jamais conçue, tiendra jusqu'en 1934. Balise géante, elle permettra à Charles Lindbergh, le premier aviateur à traverser l'Atlantique, d'atterrir au Bourget sans encombre, le 21 mai 1927. L'Américain sera reçu à l'usine du quai de Javel, acclamé par les milliers d'ouvriers du site.

De la gloire à la banqueroute

Et comment parler d'André Citroën sans évoquer ses fabuleuses croisières ? A travers plusieurs continents, ses illustres chenillettes vont faire rayonner la marque. En 1922 et 1923, la Croisière des sables relie le sud algérien à la ville de Tombouctou (dans l'actuel Mali), aller et retour. En 1924, la Croisière noire s'élance de Colomb-Béchar, en Algérie, rejoint Dar es Salam (en actuelle Tanzanie),

puis Tananarive, la capitale de Madagascar. En 1931, sur les traces de Marco Polo, la Croisière jaune relie Beyrouth à Pékin en suivant la Route de la soie. Enfin, en 1934, la Croisière blanche part à l'assaut des montagnes Rocheuses de l'Alaska. Mais ces expéditions coûtent une fortune. Aussi, malgré ses indéniables succès commerciaux, l'entreprise se retrouve en grande difficulté financière. Pourtant, Citroën entame une ruineuse modernisation de son usine. Les créanciers se multiplient, s'inquiètent, s'impatientent. Mais Citroën est un joueur impénitent. Il compte sur sa baraka et mise sur les aides de l'Etat et des banques. Hélas, sous la pression de la société Michelin, son principal créancier, tout le monde le lâche. Pour l'Elon Musk des années 1920 s'amorce un inexorable déclin. Sa société est placée en liquidation judiciaire en décembre 1934 et, un mois plus tard, Michelin en devient propriétaire. Hasard ou effet dévastateur de cette humiliation, frappé par un cancer foudroyant, le roi déchu s'éteint, le 3 juillet 1935, six mois après avoir perdu son ultime pari. ■



Par Laurent Dupin, Canal+



DEUX FRANÇAIS PATRONS D'ÉCURIE DE F1

Entre passion et pression

Sur les dix écuries de Formule 1, deux comptent un Français à leur tête. Frédéric Vasseur dirige Ferrari depuis début 2023, tandis que Laurent Mekies a pris les rênes de Racing Bulls un an plus tard. Quel est donc le vrai rôle de ce chef d'orchestre ? Une chose est sûre : il endosse l'entièvre responsabilité des résultats, que ceux-ci soient brillants ou décevants. Un peu comme un entraîneur de foot...

Le poste le plus prestigieux du monde de la Formule 1 est aussi le plus exposé. Frédéric Vasseur le savait lorsqu'il a pris la tête de la Scuderia Ferrari début 2023, mais c'est le mois dernier qu'il a vraiment mesuré la tempête qu'il devait parfois traverser. Pris pour cible par la presse italienne après un début de saison sans victoire, le Français serait sur un siège éjectable selon certains médias transalpins. "Mon poste est fragile par définition, c'est comme un entraîneur de foot, affirme Vasseur. Quand on fait ce job, chez Ferrari ou ailleurs, on est en

situation instable. Il y a trois directeurs d'équipe qui changent par saison. Je ne suis pas venu chez Ferrari en me disant que j'y serai pour la vie. En arrivant ici je savais que c'était le poste le plus exposé du paddock, je l'ai assumé en signant. Mais quand la presse jette des noms en pâture, invente des recrutements, ou dit que Charles Leclerc ira chez Mercedes, c'est uniquement pour faire du clic. Ce sont des journalistes qui espèrent exister, ou qui veulent perturber l'équipe, ou les deux. Il faut se demander pourquoi Ferrari ne gagne pas depuis quelques années, alors qu'on a changé les patrons, les pilotes, et à peu près

tout, sauf une chose..." Dans son collimateur, la presse italienne, qui, historiquement, a souvent pris la forme d'un contre-pouvoir, pour influencer les choix de la grande direction de Ferrari.

Neutraliser les effets néfastes des médias

A son arrivée il y a deux ans, Frédéric Vasseur avait remarqué l'impact de la presse sur le moral des membres de l'équipe, qui lisent chaque jour les nouvelles concernant leur écurie. "J'ai vécu les trente dernières années de ma vie sous pression, avec des enjeux différents. Parfois il s'agissait d'assurer la survie de l'entreprise, parfois de gagner un championnat. Maintenant j'évolue dans une autre dimension car, en Italie, Ferrari n'est pas une équipe mais une religion. Alors je m'efforce de transformer ce phénomène en énergie positive pour l'équipe et pour moi, car on fait d'abord ce métier parce qu'on aime la course. Se sentir poussé et supporté, c'est bien. A l'inverse, il ne faut pas avoir peur des critiques. Je sais que je peux être visé,

CINÉMA

Brad Pitt en vrai dans la McLaren

Alors que le film *F1* est sorti en salle le 25 juin avec Brad Pitt en tête d'affiche (voir aussi p. 6), l'acteur américain a pris pour la première fois le volant d'une Formule 1. Convaincant sur grand écran dans le rôle de Sonny Hayes, pilote de l'écurie imaginaire APX GP, Brad Pitt a découvert la réalité d'une F1 aux commandes de la McLaren de 2023 sur le circuit d'Austin (Texas). Pour le tournage du film, il avait piloté une Formule 2 dans certaines scènes, mais avait été remplacé par des pilotes professionnels pour les prises plus compliquées.





A. MORGSE / NURPHOTO / AFP

Devant tous les employés de Racing Bulls présents à Imola, à quelques kilomètres du siège de l'écurie, Isack Hadjar a décroché la neuvième place, pour le bonheur de son patron et compatriote Laurent Mekies.

mais toutes les personnes de l'entreprise ne sont pas armées de la même manière." Pour protéger les salariés de Ferrari, Vasseur communique souvent en interne, organise des comptes rendus des courses, afin de partager son message, son projet, pour que tous restent autant que possible imperméables à la pression extérieure.

Il y a deux ans, Frédéric Vasseur et Laurent Mekies portaient la même tenue Ferrari. Un directeur et son adjoint, à la complicité et à la rigueur communes. Le duo fonctionnait bien, mais Mekies a reçu une proposition impossible à refuser: la direction de Racing Bulls. Voilà donc les deux hommes à la tête des deux écuries basées en Italie. Il s'agit d'un retour aux sources pour le Français de 48 ans, qui était ingénieur de l'équipe Minardi en 2003, rebaptisée Toro Rosso trois ans plus tard, et qui s'appelle aujourd'hui Racing Bulls. "Le rôle a changé, mais ce qui ne change pas, c'est que tu fais partie d'un groupe extraordinaire, où tout l'effort est fourni pour

faire avancer la voiture plus vite", commente Mekies. En 2014, il avait rejoint la FIA* en tant que directeur de la sécurité et directeur de course adjoint, avant de signer chez Ferrari en 2018. Il y a un peu plus d'un an, il a donc choisi de rejoindre une écurie moins bien classée, mais pour diriger le navire. "On est plus libre ici du fait de la différence des projets, confie-t-il. Cela n'aurait pas de sens d'avoir une liberté absolue chez Ferrari, car il y a un historique tellement fort." Dans son management, comme Vasseur, il vise à garder tout le personnel motivé et impliqué. Comme son compatriote, il organise des comptes rendus, et il exige que les salariés à l'usine portent la même tenue officielle que ceux présents sur les courses. Une fois dans l'année, à Imola, à 20 km de l'usine de Faenza, tous les employés sont invités à assister au Grand Prix. "Nous sommes une entreprise de 600 personnes, et c'est fondamental de réussir à les faire se sentir toutes le plus proche possible du produit final et de l'objectif qui est de faire tourner au mieux ces deux voitures en piste", souligne le patron de Racing Bulls. Sur les murs des bureaux à l'usine et dans les garages, il a d'ailleurs fait inscrire un slogan que l'on pourrait traduire ainsi: "Obsession de la performance, pas de reproche, pas de mensonge". Cela afin de motiver sans les inhiber les employés, pour évacuer la peur de mal faire qui entraîne souvent un manque de créativité et d'initiative.

Pas d'autre ambition que la victoire

"Si je dois décrire mon travail, en réalité je ne fais rien, explique Mekies avec humour. Mon boulot, c'est de faire en sorte que nos pilotes et tous les employés soient mis dans les conditions où ils peuvent s'exprimer au mieux pour être à leur meilleur. Il n'y a pas d'action spécifique du patron. C'est une atmosphère qu'on

essaie d'instaurer dans l'équipe, où chacun sait qu'il a le soutien de tous les autres." Le rôle de directeur d'écurie se joue donc en grande partie dans l'ombre, alors qu'il est paradoxalement exposé en pleine lumière. En haut, au milieu ou en bas du classement, l'énergie déployée est la même. Ce que confirme Vasseur: "Quelle que soit la taille, ça reste une équipe de course à gérer, avec des gens passionnés, et un état d'esprit particulier à la course: la recherche perpétuelle de l'amélioration. Il faudra toujours faire mieux demain qu'aujourd'hui, être constamment dans cette mentalité, qu'on ait 500, 700, 1 000 ou 1 200 personnes, ce n'est pas différent. Diriger une équipe ayant les moyens de gagner en F1 n'est pas un accomplissement pour moi, car seule la victoire est belle. Quand on est chez Ferrari, on ne peut pas avoir d'autre ambition que de gagner. Tout le monde collabore dans la recherche de performance. Chaque personne de l'équipe peut apporter quelque chose." Frédéric Vasseur se concentre sur son travail, son projet, ses idées, sans jamais faire référence au passé glorieux de Ferrari, quand la Scuderia était dirigée par un autre Français: Jean Todt. Arrivé en 1993, Todt avait dû attendre 1999 pour décrocher le titre constructeurs, puis un an de plus pour obtenir la couronne des pilotes avec Michael Schumacher. En atteignant le cap de la mi-saison 2025 au soir de ce Grand Prix de Grande-Bretagne, il semble compliqué pour Ferrari de battre McLaren cette année. Vasseur peut toutefois espérer terminer vice-champion comme la saison passée, et obtenir quelques coups d'éclat en piste, après celui réalisé en coulisses avec le recrutement de Lewis Hamilton. Interrogé sur les rumeurs concernant son patron, le pilote Britannique a plusieurs fois répété qu'il était chez Ferrari pour Vasseur, et qu'il comptait bien gagner avec lui.



M. POTT / SHUTTERSTOCK

Au plus proche de son équipe, Frédéric Vasseur observe ses troupes sur la grille de départ, avant de prendre place sur le muret des stands.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES

Bonato en leader

Après trois victoires consécutives (Rhône-Charbonnières, Antibes Côte d'Azur, Vosges Grand Est), Yoann Bonato se présente en favori ce week-end au départ du rallye Aveyron Rouergue Occitanie, cinquième manche du championnat de France. Avec 36 points d'avance, le pilote Citroën Trajectus Motorsport est assuré de passer le cap de la mi-saison en tête quoi qu'il arrive ce week-end. Eric Camilli, actuellement deuxième du championnat, avait remporté ce rallye l'année dernière au volant de sa Hyundai.

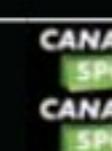


LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

Formule 1: Grand Prix de Grande-Bretagne

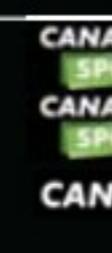
Vendredi 4 juillet

- 13h15 Essais libres 1
16h45 Essais libres 2



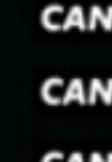
Samedi 5 juillet

- 12h15 Essais libres 3
15h40 Qualifications
19h50 Samedi sports méca



Dimanche 6 juillet

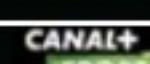
- 14h55 La Grille
16h00 Grand Prix
17h50 Formula One, le débrief



Formule 2: Grande-Bretagne

Samedi 5 juillet

- 14h05 Course 1



Dimanche 6 juillet

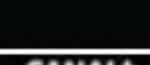
- 11h55 Course 2



Formule 3: Grande-Bretagne

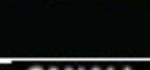
Samedi 5 juillet

- 9h50 Course 1



Dimanche 6 juillet

- 10h20 Course 2





Par Jean-Rémy Macchia

Moteur: V6 tout alu, 2 simples arbres à cames en tête, un carburateur simple corps et un double carburateur à 2 corps.
Cylindrée: 2664 cm³
Puissance: 131 ch à 5500 tr/mn
Vitesse maxi: 185 km/h
Production: 141 299 exemplaires (1975-1984)
Cote actuelle: 7 000 €

Une silhouette originale et très bien proportionnée. Aguicheuse, avec ses quatre phares ronds, elle fait miroiter des performances à de potentiels clients. Les roues sont encore en tôle d'acier, et pas en alu: normal en ce temps-là.



IL Y A 50 ANS, RENAULT LANCE LA **30**

Des ambitions... finalement raisonnables

Dix ans après la R16 à quatre cylindres, Renault rajuste ses ambitions : son dernier haut de gamme, toujours à six vitres latérales et hayon, grandit. Et il reçoit un V6 français. Quelle folie !

En dépit du scandale provoqué par la R16 et son hayon – jugé trivial sur une berline de ce rang –, Renault remet ça, suivant l'avis unanime de ses clients qui, eux, trouvent cette formule hyper pratique. Maintenant, il s'agit d'une grande routière, catégorie de voitures statutaires qui aiment se prendre au sérieux. Et, une fois encore, la carrosserie à "deux volumes" suscite des critiques pas forcément amicales... Pour certains, la cinquième porte arrière jure avec la noblesse d'une belle mécanique, toute neuve, toute moderne, à six cylindres.

Moteur décevant

Auréolé d'une construction en alu et de deux arbres à cames en tête, ce V6 100% inédit est prometteur. Première déconvenue, à la lecture de sa fiche technique: 131 ch, pour 2,7 litres. Ça ne fera pas trembler BMW qui, depuis 1968, propose un six cylindres raf-



A l'arrière, le hayon et l'entourage noir de la lunette surprennent à sa sortie. L'auto offre bien sûr une banquette rabattable, d'un seul tenant. Beaucoup de propriétaires s'en diront enchantés.

finé, communicatif et d'un rendement autrement meilleur! A l'usage, déception aussi : ce moteur dont la conception a été partagée avec un V8 mort-né présente un angle peu naturel pour un V6: 60°. Résultat: un fonctionnement raboteux, des montées en régime à contrecœur et une musicalité pas franchement enthousiasmante. Côté chrono, les chiffres sont banals: 10s5 pour passer de 0 à 100 km/h, on a vu mieux comme fusée. Seul domaine où ce V6 fait fort, très fort, même : la consommation. En usage courant et à un rythme totalement paisible, ne comptez pas moins de 12 litres! Deux ans après le premier choc pétrolier, ce ne sera pas bien vécu...

Résultat: la grande Renault souffrira tout au long de sa carrière de la réputation de ce moteur mal né, pas spécialement performant ni agréable, et coûteux en carburant. Côté habitacle, la 30 souffle le chaud et le froid. Le chaud, d'abord: ce hayon qui trouve son prolongement avec un arrière transformable va vite devenir un argument majeur du modèle, pour tous ceux qui ne restent pas campés dans leur refus d'accepter une praticité à nulle autre pareille. Le confort général paraît très bon grâce à une suspension et une sellerie moelleuses. Et l'espace offert, généreux, n'est entravé par aucun tunnel de transmission à l'arrière. Le moins bon,



La première planche de bord adopte un dessin simple, mais se veut robuste et haut de gamme. La série de quatre compteurs engoncés dans la façade ne témoigne pas d'une inspiration délirante. Mais aujourd'hui, elle a son charme.



La grande innovation se loge sous le capot: c'est le V6, tout juste mis au point par Peugeot, Renault et Volvo. Tout nouveau et... décevant côté agrément. En revanche, côté consommation, le bougre est vorace.



PHOTOS N. SOLER

Le modèle été dessiné par le même styliste que la R16: Gaston Juchet. Par rapport à sa devancière, la carrosserie s'est étirée de 26 cm, ce qui porte sa longueur à 4,52 m. Presque autant que la berline Mercedes de l'époque ou que la première BMW Série 5.

1975, cette année-là



FERRARI
qui n'est pas dessiné par Pininfarina. C'est la 308 GT4, petit coupé 4 places dont les lignes tendues ont été tracées par Bertone.one.

Deux étudiants américains, Bill Gates et Paul Allen, s'unissent pour vendre un langage de programmation informatique pour ordinateur personnel. Ils créent l'entreprise Micro-soft... On connaît la suite. Ferrari sort l'unique modèle de son histoire

c'est la qualité de finition à peine banale, les plastiques ordinaires, et le manque vraiment flagrant d'imagination pour ce qui est de la présentation intérieure. La planche de bord qui, justement, ressemble à une... planche avec quatre trous pour quatre cadans, respire la platitude et les garnitures de portière sans charme ne sauvent pas le bilan.

En collection, cette grande Renault stagne dans les bas-fonds de l'indifférence. Issue d'une marque populaire, affublée d'un moteur disgracieux et d'une présentation intérieure peu inspirée, elle séduit peu malgré sa traction avant et sa ligne originale. Si vous en dénichez une belle, foncez!



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*

- **Exclusif:** alors que Renault dévoilera la Clio 6 à la rentrée, découvrez son futur grand frère, le Captur.
- **Dossier:** notre labo se penche sur les consos et autonomies sur autoroute. Attention, surprises !
- **Essais:** on a pris le volant du nouveau Citroën C5 Aircross. Est-il à la hauteur des meilleurs ?

En kiosque le vendredi 11 juillet



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 : Pierre Audemar, Soufyane

Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean,

Didier Laurent, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia,

Thierry Réaubourg, François Stagnaro

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaian

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champaigne

Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : Elodie Bretaudeau Fontelles (5634)

Directeur commercial pôle automobile : Franck Graisset

Directrice commerciale adjointe pôle automobile : Anne Buré-Emmel (2921)

Planning : Angélique Consoli (5352),
Stéphanie Guillard (5350)

Traffic : 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 : juillet 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

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 | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Thermiques de 1 à 118 g | Montant |
| 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 | 5% Elec | |
| Electrica 156 Techno | 41000 | -3000 | 5% Elec | |
| Electrica 280 Veloce | 46900 | -3000 | 5% Elec | |
| Tonale | | | | |
| 1.5 Ibrida 160 Sprint | 44000 | +360 | 5% FHEV | |
| 1.5 Ibrida 160 Veloce | 49500 | +360 | 3% FHEV | |
| 1.3 Ibrida Plug-In 280 Sprint Q4 | 53300 | +750 | 6% PHEV | |
| 1.3 Ibrida Plug-In 280 Veloce Q4 | 58800 | 0 | 6% PHEV | |
| 1.6 Mjet II 130 Sprint | 42500 | +1372 | 5% D | |
| Giulia | | | | |
| 2.0 T 280 Sprint Q4 | 56100 | +24291 | 5% E | |
| 2.2 Diesel 160 Sprint | 55800 | +540 | 3% FHEV | |
| 2.2 Diesel 210 Sprint Q4 | 55800 | +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 | 199700 | +70000 | nc E | |
| Vantage Roadster | 210800 | +70000 | nc E | |
| DB12 Coupé | 236000 | +70000 | nc E | |
| DB12 Volante | 252100 | +70000 | nc E | |
| DBX 707 | 252100 | +70000 | nc E | |
| Vanquish | 389300 | +70000 | nc E | |
| Valhalla | 988300 | +70000 | nc E | |
| AUDI | | | | |
| A1 Sportback | | | | |
| 25 TFSI Design | 27750 | +310 | 4% E | |
| 30 TFSI Design | 28750 | +330 | 4% E | |
| 30 TFSI S line | 31450 | +330 | 6% E | |
| 35 TFSI 150 Design | 35300 | +650 | 6% E | |
| 40 TFSI S line S tronic | 37100 | nc | 6% E | |
| A1 Allstreet | | | | |
| 2.0 TFSI 116 Design | 34800 | +400 | 6% E | |
| 1.5 TFSI 116 S line | 39550 | +400 | 12% E | |
| 1.5 TFSI 116 Hybride S line | 41750 | +240 | 12% E | |
| 1.5 TFSI 150 S line | 40850 | +400 | 12% E | |
| 1.5 TFSI 150 Hybride S line | 43030 | +230 | 12% E | |
| S3 | 63000 | +67567 | 0% E | |
| RS 3 | 75800 | +60000 | 0% E | |
| TSFI e 204 Design | 47900 | 0 | 0% PHEV | |
| TSFI e 204 S line | 51850 | 0 | 0% PHEV | |
| TSFI e 272 S line | 55800 | 0 | 0% PHEV | |
| 2.0 TDI 150 Design | 40800 | +400 | 6% D | |
| 2.0 TDI 150 S line | 45550 | +400 | 12% D | |
| A3 Sportback | | | | |
| 35 TFSI Design | 36850 | +1172 | 8% E | |
| 35 TFSI S line | 39250 | +1172 | 5% E | |
| SQ2 | 56750 | +64456 | 11% E | |
| 30 TDI Design | 36750 | +540 | 8% D | |
| 35 TDI S line S tronic | 43900 | +1386 | 5% D | |
| 35 TDI S line S tronic | 46650 | +1386 | 5% D | |
| A3 Allstreet | | | | |
| 1.5 TFSI 116 Design | 34800 | +400 | 6% E | |
| 1.5 TFSI 116 S line | 39550 | +400 | 12% E | |
| 1.5 TFSI 116 Hybride S line | 41750 | +240 | 12% E | |
| 1.5 TFSI 150 S line | 40850 | +400 | 12% E | |
| 1.5 TFSI 150 Hybride S line | 43030 | +230 | 12% E | |
| S3 | 63000 | +67567 | 0% E | |
| RS 3 | 75800 | +60000 | 0% E | |
| TSFI e 204 Design | 47900 | 0 | 0% PHEV | |
| TSFI e 204 S line | 51850 | 0 | 0% PHEV | |
| TSFI e 272 S line | 55800 | 0 | 0% PHEV | |
| 2.0 TDI 150 Design | 40800 | +400 | 6% D | |
| 2.0 TDI 150 S line | 45550 | +400 | 12% D | |
| A3 Berline | | | | |
| 35 TFSI Design | 36165 | +280 | 5% E | |
| 1.5 TFSI 116 S line | 40115 | +280 | 8% E | |
| 1.5 TFSI 116 Hybride S line | 42295 | +190 | 8% E | |
| 1.5 TFSI 150 S line | 41415 | +310</td | | |

| | 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 | | | |
|-------------------------------------------|-----------|--------------------|-----------------|---------|--|--------------------------|--------------------|-----------------|---------|------|-----------|---------------------------------------|-----------------|---------|-----|--------------|--------------------|---------------------------------|---------|--------|----|------|
| 1.2 Hybride 145 Etoile | 39200 | 0 | nc | FHEV | | 1.2 Hybrid 110 LX | 27500 | 0 | 0% | FHEV | | 25 e-SkyActiv PHEV 327 Exclusive-Line | 64100 | +6500 | 10% | PHEV | | 300 e Hybrid EQ AMG Line | 72950 | +5000 | 1% | PHEV |
| E-Tense 156 Pallas | 42300 | -3000 | nc | Elec | | Electriche 156 | 34800 | -3000 | 4% | Elec | | 2.5 e-SkyActiv PHEV 327 Homura | 70250 | +6500 | 10% | PHEV | | 220 d AMG Line | 89100 | +3290 | 4% | D |
| E-Tense 156 Edition France | 43000 | -3000 | nc | Elec | | Electriche 156 LX | 37800 | -3000 | 4% | Elec | | 3.3 e-SkyActiv D 254 Homura Plus | 73180 | +13459 | 8% | D | | CLE Cabriolet (nouveau) | | | | |
| N°4 (nouveau) | | | | | | | | | | | | | | | | 200 AMG Line | 75800 | +7552 | 3% | E | | |
| 1.2 Hybride 145 Pallas | 39000 | nc | nc | FHEV | | 1.2 Hybrid 110 | 27500 | 0 | 0% | FHEV | | 2.5 e-SkyActiv PHEV 327 Homura | 70250 | +6500 | 10% | PHEV | | 300 AMG Line 4Matic | 78850 | +14395 | 3% | E |
| 1.2 Hybride 145 Pallas Jules Verne | 41200 | nc | nc | FHEV | | Range Rover Evoque | 61400 | +5340 | 3% | PHEV | | 3.3 e-SkyActiv D 254 Takumi Plus | 74200 | +13459 | 9% | D | | 450 AMG Line 4Matic | 87500 | +42846 | 3% | E |
| E-Tense Pallas | 46890 | -3000 | nc | Elec | | PHEV 270 S | 61400 | +5340 | 3% | PHEV | | 3.3 e-SkyActiv D 254 Takumi Plus | 74200 | +13459 | 9% | D | | 53 AMG Matic+ | 101150 | +70000 | 0% | E |
| E-Tense Pallas Jules Verne | 48190 | 0 | nc | Elec | | PHEV 270 Dynamic SE | 66700 | +5340 | 3% | PHEV | | 2.0 e-SkyActiv-G 184 Kazari | 40300 | nc | 5% | E | | 220 d AMG Line | 77450 | +5900 | 3% | D |
| DS 7 | | | | | | D200 S | 57300 | +16032 | 4% | D | | MX-5 Roadster | | | | | | EQE | | | | |
| Plug-In Hybrid 225 Pallas | 58810 | 0 | 11% | PHEV | | D200 Dynamic SE | 68000 | +16032 | nc | D | | 1.5 SkyActiv-G 132 Prime-Line | 33000 | +1504 | 5% | E | | 300 Executive Line | 71400 | 0 | 2% | Elec |
| Plug-In Hybrid 225 Edition France | 58510 | nc | 11% | PHEV | | Discovery Sport | 61300 | +6225 | 4% | PHEV | | 2.0 SkyActiv-G 184 Exclusive-line | 36500 | nc | 6% | E | | 350+ Electric Art | 82750 | 0 | 0% | Elec |
| Plug-In Hybrid 300 Pallas AWD | 65010 | nc | 11% | PHEV | | PHEV 270 | 67800 | +6225 | 4% | PHEV | | 2.0 SkyActiv-G 184 Kazari | 42000 | nc | nc | E | | 350+ AMG Line | 87100 | 0 | 2% | Elec |
| Plug-In Hybrid 300 Edition France AWD | 65710 | nc | 11% | PHEV | | D200 S | 64000 | +23397 | 4% | D | | MX-5 RF | | | | | | 53 AMG 4Matic+ | 127100 | 0 | 0% | Elec |
| Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD | 70260 | +360 | 11% | PHEV | | D200 Dynamic HSE | 70800 | +23397 | nc | D | | 1.5 SkyActiv-G 132 Prime-Line | 35500 | +1504 | nc | E | | 300 AMG Line Edition | 85300 | 0 | 9% | Elec |
| Plug-In Hybrid 360 Performance AWD | 78060 | +850 | 11% | PHEV | | Discovery | 98800 | +70000 | 10% | D | | 2.0 SkyActiv-G 184 Exclusive-Line | 42000 | nc | nc | E | | 350+ Electric Art | 93800 | 0 | 0% | Elec |
| 1.5 BlueHdi 130 Pallas | 51260 | +2205 | 28% | D | | D350 R-Dynamic HSE | 98800 | +70000 | 10% | D | | 2.0 SkyActiv-G 184 Kazari | 42700 | nc | nc | E | | 350+ AMG Line | 101650 | 0 | 6% | Elec |
| 1.5 BlueHdi 130 Edition France | 51950 | nc | nc | D | | Defender 90 | 125300 | +70000 | nc | E | | MERCEDES | | | | | | 500 AMG Line 4Matic | 106500 | 0 | 6% | Elec |
| FERRARI | | | | | | V8 125 X | 125300 | +70000 | nc | E | | D350 AMG 4Matic+ | 147050 | 0 | 1% | Elec | | GLE | | | | |
| Roma | 246524 | +70000 | nc | E | | V8 125 Dynamic | 125300 | +70000 | nc | E | | 53 AMG 4Matic+ | 105800 | +70000 | 6% | E | | 53 AMG S 4Matic+ | 123900 | +70000 | 0% | E |
| 12Cilindri | 387751 | +70000 | nc | E | | V8 125 HSE | 125300 | +70000 | nc | E | | 63 AMG S 4Matic+ | 130950 | +70000 | 6% | E | | 400 e Hybrid EQ Avantgarde Line | 99700 | +18590 | 8% | PHEV |
| 12Cilindri Spider | 427056 | +70000 | nc | E | | D200 S | 68900 | +70000 | nc | D | | 180 d Progressive Line | 40750 | +740 | 10% | D | | 53 AMG Hybrid 4Matic+ | 116500 | +23000 | 5% | PHEV |
| 296 GTB | 315377 | +2049 | nc | PHEV | | D250 S | 71700 | +70000 | nc | D | | 180 d Star Edition | 42450 | nc | nc | D | | 300 d Avantgarde Line | 87200 | +38030 | 6% | D |
| 296 GTS | 423514 | +2726 | nc | PHEV | | D300 X | 92500 | +70000 | nc | D | | 200 d AMG Line | 45050 | +400 | 8% | D | | 350 d e Hybrid EQ AMG Line | 96000 | +20300 | 8% | PHEV |
| SF90 Stradale | 770000 | +18858 | nc | PHEV | | Defender 110 | 128400 | +70000 | nc | E | | 180 Progressive Line | 40400 | +1278 | 6% | E | | GLE Coupé | | | | |
| SF90 Spider | 465714 | +4818 | nc | PHEV | | P8 1425 X | 128400 | +70000 | nc | E | | 180 AMG Line | 44050 | +1278 | 10% | E | | 63 AMG 4Matic+ | 127400 | +70000 | 0% | E |
| F80 | 3600000 | +70000 | nc | PHEV | | P8 1425 X | 128400 | +70000 | nc | E | | 200 AMG Line | 46050 | +1276 | 10% | E | | 400 e Hybrid EQ AMG Line | 110550 | +20300 | 4% | PHEV |
| Purosangue | 364229 | +70000 | nc | E | | D250 S | 63900 | +70000 | nc | D | | 250 e Hybrid EQ AMG Exclusive Design | 54700 | 0 | 10% | PHEV | | 53 AMG Hybrid 4Matic+ | 134500 | +22400 | 3% | PHEV |
| FIAT | | | | | | D300 X | 122500 | +70000 | nc | D | | 180 d Progressive Line | 41700 | +1074 | 6% | D | | 450 d AMG Line | 96350 | +70000 | 0% | D |
| Panda Classic | | | | | | Range Rover Sport | 128400 | +70000 | nc | E | | 180 d AMG Line | 45380 | +1074 | 10% | D | | GLE SUV | | | | |
| 1.0 70 BSG Hybrid City | 15800 | +50 | 7% | E | | P8 1425 X | 128400 | +70000 | nc | E | | 200 d AMG Line | 46150 | +818 | 10% | D | | 450 AMG Line | 111150 | +22100 | 4% | PHEV |
| 1.0 70 BSG Hybrid Pandina | 16300 | +125 | 7% | E | | P8 1425 X | 128400 | +70000 | nc | E | | CLA (nouveau) | | | | | | EQS | | | | |
| 500e | | | | | | P8 1425 X | 128400 | +70000 | nc | E | | 250 e Hybrid EQ AMG Exclusive Design | 54700 | 0 | 10% | PHEV | | 530 AMG Line Edition | 85300 | 0 | 9% | Elec |
| 23,8 kWh (RED) | 30400 | -3000 | 12% | Elec | | P8 1425 X | 128400 | +70000 | nc | E | | 180 d Progressive Line | 41700 | +1074 | 6% | D | | 350+ Electric Art | 93800 | 0 | 0% | Elec |
| 23,8 kWh La Prima | 34400 | -3000 | 7% | Elec | | P8 1425 X | 128400 | +70000 | nc | E | | 180 d AMG Line | 45380 | +1074 | 10% | D | | 350+ AMG Line | 101650 | 0 | 6% | Elec |
| 42 kWh La Prima | 37800 | -3000 | 7% | Elec | | P8 1425 X | 128400 | +70000 | nc | E | | 200 d AMG Line | 46150 | +818 | 10% | D | | 530 d e Hybrid EQ AMG Line | 107900 | +20300 | 8% | PHEV |
| 42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition | 41500 | -3000 | 17% | Elec | | P8 1425 X | 128400 | +70000 | nc | E | | CLA (nouveau) | | | | | | GLE Coupé | | | | |
| Abarth | 38800 | -3000 | 21% | Elec | | P8 1425 X | 128400 | +70000 | nc | E | | 250 e Hybrid EQ AMG Exclusive Design | 54700 | 0 | 10% | PHEV | | 53 AMG 4Matic+ | 123900 | +70000 | 0% | E |
| Abarth Pack | 38800 | -3000 | 9% | Elec | | P8 1425 X | 128400 | +70000 | nc | E | | 180 d Progressive Line | 40750 | +740 | 10% | D | | 63 AMG 4Matic+ | 130950 | +70000 | 6% | E |
| 500e 3+1 | | | | | | P8 1425 X | 128400 | +70000 | nc | E | | 180 d Star Edition | 42450 | nc | nc | D | | 63 AMG S 4Matic+ | 150950 | +70000 | 0% | E |
| 23,8 kWh (RED) | 32400 | -3000 | nc | Elec | | P8 1425 X | 128400 | +70000 | nc | E | | 200 d Star Edition | 42450 | nc</ | | | | | | | | |

| | Prix en € | Bonus (1) ou malus | Remise possible | Energie |
|-------------------------|-----------|--------------------|-----------------|---------|
| MINI (suite) | | | | |
| Cooper D Essential | 40200 | nc | nc | D |
| Cooper D Classic | 41250 | nc | nc | D |
| Cooper E Essential | 30150 | -2000 | nc | Elec |
| Cooper E Classic | 40200 | -2000 | nc | Elec |
| Cooper SE Classic All4 | 45200 | -2000 | nc | Elec |
| Cooper SE Favoured All4 | 46500 | -2000 | nc | Elec |

MITSUBISHI

| | Prix en € | Bonus (1) ou malus | Remise possible | Energie |
|---------------------------|-----------|--------------------|-----------------|---------|
| Colt | | | | |
| 1.0 MPI-T 91 Intense | 28500 | +170 | 10% E | |
| 1.6 MPI HEV 143 Intense | 31600 | 0 | 7% FHEV | |
| 1.6 MPI HEV 143 Instyle | 32600 | 0 | 7% FHEV | |
| 1.0 MPI-T GPL 101 Invite+ | 24780 | +240 | nc GPL | |

ASX

| | Prix en € | Bonus (1) ou malus | Remise possible | Energie |
|---------------------------|-----------|--------------------|-----------------|---------|
| 1.0 MPI-T 91 Invite | 27800 | +898 | nc E | |
| 1.3 DI-T MHEV 140 Intense | 31800 | +998 | nc E | |
| 1.6 MPI HEV 143 Intense | 36500 | 0 | 7% FHEV | |
| 1.6 MPI HEV 143 Instyle | 39900 | 0 | 7% FHEV | |
| 1.6 MPI-T GPL 101 Invite | 26180 | +230 | nc GPL | |
| 1.6 MPI-T GPL 101 Intense | 32000 | +230 | nc GPL | |

Outlander (nouveau)

| | Prix en € | Bonus (1) ou malus | Remise possible | Energie |
|---------|-----------|--------------------|-----------------|---------|
| Invite | 51500 | +3050 | 4% FHEV | |
| Invite+ | 55700 | +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 | |
| 1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic | 43200 | +1901 | 5% E | |
| e-Power 190 Tekna | 45000 | +800 | 12% FHEV | |
| e-Power 190 N-Design | 45400 | +800 | 12% FHEV | |

Ariya

| | Prix en € | Bonus (1) ou malus | Remise possible | Energie |
|---------------------------|-----------|--------------------|-----------------|---------|
| 63 kWh 218 Engage | 39300 | 0 | 7% Elec | |
| 63 kWh 218 Advance | 41800 | 0 | 10% Elec | |
| 87 kWh 242 Advance | 46300 | 0 | 10% Elec | |
| 87 kWh 242 Evolve | 52800 | 0 | 8% Elec | |
| 87 kWh e-Force 306 Evolve | 55800 | 0 | 8% Elec | |
| Nismo | 59300 | 0 | 11% Elec | |

X-Trial

| | Prix en € | Bonus (1) ou malus | Remise possible | Energie |
|------------------------|-----------|--------------------|-----------------|---------|
| e-Power 204 Acenta | 43800 | +2360 | 11% FHEV | |
| e-4orce 213 Acenta | 46100 | +4874 | 11% FHEV | |
| e-4orce 213 N-Connecta | 48300 | +4986 | 12% FHEV | |

Townstar Combi

| | Prix en € | Bonus (1) ou malus | Remise possible | Energie |
|---------------|-----------|--------------------|-----------------|---------|
| 45 kWh Acenta | 39000 | -3000 | nc Elec | |

OPEL

| | Prix en € | Bonus (1) ou malus | Remise possible | Energie |
|-------------------------|-----------|--------------------|-----------------|---------|
| Corsa | | | | |
| 1.2 Turbo 100 GS | 22600 | +170 | 7% E | |
| 1.2 Turbo Hybrid 110 GS | 25400 | 0 | 9% FHEV | |
| 1.2 Turbo Hybrid 145 GS | 27300 | 0 | 9% FHEV | |

| | Prix en € | Bonus (1) ou malus | Remise possible | Energie |
|----------------------|-----------|--------------------|-----------------|---------|
| Electric 136 Edition | 32000 | -3000 | 9% Elec | |
| Electric 136 GS | 33500 | -3000 | 9% Elec | |
| Electric 156 GS | 35000 | -3000 | 9% Elec | |

Frontera (nouveau)

| | Prix en € | Bonus (1) ou malus | Remise possible | Energie |
|------------------------------|-----------|--------------------|-----------------|---------|
| 1.2 Turbo Hybrid 110 Edition | 26500 | +170 | 1% FHEV | |
| 1.2 Turbo Hybrid 145 Edition | 28000 | +170 | 1% FHEV | |
| 1.2 Turbo Hybrid 145 GS | 30000 | +170 | 5% FHEV | |

Mokka (nouveau)

| | Prix en € | Bonus (1) ou malus | Remise possible | Energie |
|-----------------------------|-----------|--------------------|-----------------|---------|
| 1.2 Turbo 130 Edition Auto. | 28500 | +1172 | 10% E | |
| 1.2 Turbo 130 GS Auto. | 30500 | +1172 | 10% E | |
| 1.2 Turbo 136 GS | 28500 | +360 | 10% E | |
| 1.2 Turbo Hybrid 145 GS | 31500 | 0 | 9% FHEV | |

Taycan

| | Prix en € | Bonus (1) ou malus | Remise possible | Energie |
|------------|-----------|--------------------|-----------------|---------|
| Propulsion | 109500 | 0 | 9% Elec | |
| 4S | 125000 | 0 | 9% Elec | |
| GTS | 145000 | 0 | 9% Elec | |
| Turbo | 181000 | 0 | 9% Elec | |
| Turbo S | 216700 | 0 | 9% Elec | |

Taycan Cross

ACHETEZ FINANCEZ & VENDEZ

VPN
Autos.com



vpn-autos.com

Réseau spécialiste
de l'occasion récente
depuis 1994 !



POINTS DE VENTE
PARTOUT EN FRANCE



SATISFAIT OU
REMBOURSÉ*



RÉSERVATION
EN LIGNE

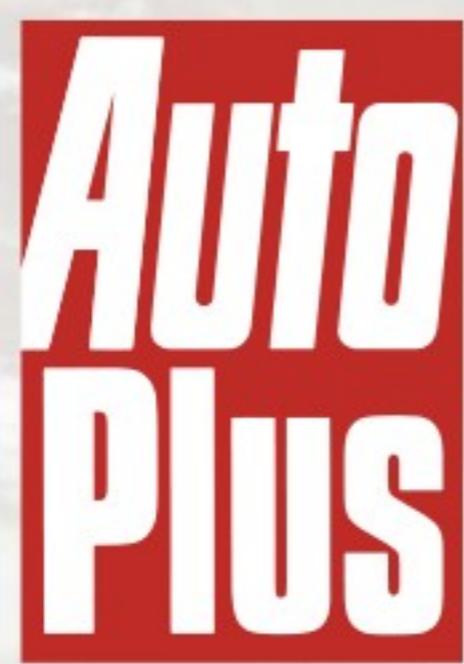


GARANTIE
12 MOIS MINIMUM



RACHAT
EXPRESS

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES

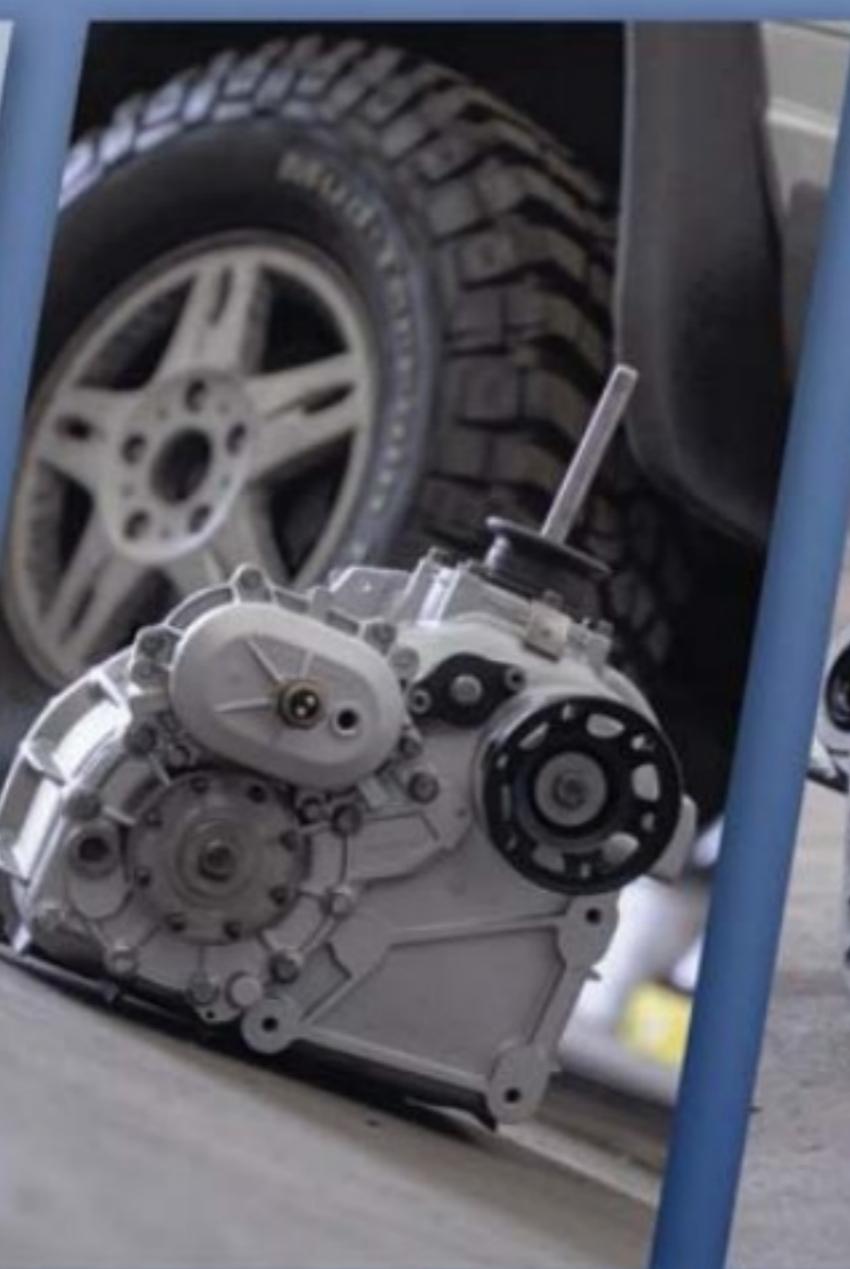


L'ÉQUIPE AUTO PLUS MARCHÉS DIRECTS

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

Boiteatelier.eu

Leader Européen en Échange Standard et Réparation



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

📞 07 69 78 81 29
✉️ contact@boiteatelier.eu
🌐 boiteatelier.eu





★★★★★
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

SiliGom

DU 1^{ER} AU 31 JUILLET 2025



GRANDS TRAJETS, PETITS PRIX

Vos vacances commencent ici !

JUSQU'À

120€
REMBOURSÉS

Pour l'achat de pneus
MICHELIN tourisme et 4x4*



MOTUL

FILTERS
purflux



-15%
SUR LE FORFAIT
RÉVISION**

AMORTISSEURS

-50%
SUR LE 2^{ÈME}



OU LE 4^{ÈME}
OFFERT !***

OFFRES DE FOLIE PNEUS ET ENTRETIEN AUTO

RDV SUR **SILIGOM.FR**

*Jusqu'à 120 € offerts pour l'achat de quatre (4) pneumatiques de la marque MICHELIN de la catégorie Tourisme et 4x4 (Été, Hiver ou CrossClimate) de même dimension et de même gamme, sous forme de remboursement par virement bancaire. Les gammes camionnette « MICHELIN AGILIS » et camping-car « MICHELIN CROSSCLIMATE CAMPING » sont exclues de la présente opération. Montant TTC. Veuillez consulter les modalités complètes pour l'ensemble des détails de l'offre sur : <https://www.michelin.fr/promotions-michelin/op-national-e-ete>. ** Offre valable jusqu'au 31 juillet 2025 sur les forfait révision SiliGom, remise de 15% sur le montant de votre forfait révision. Prestation fournie ou non selon les équipements des centres SiliGom participants. *** Offre valable jusqu'au 31 juillet 2025 dans les centres SiliGom participants. Offre s'entendant sur les amortisseurs selon marques disponibles, hors prix de la pose, effectuée dans nos ateliers. Prestation fournie ou non selon les équipements des centres SiliGom.