

Exclusif

Airbags Takata

800 000 voitures immobilisées

Que faire si vous êtes concerné ? **P. 10**



Spécial nouveautés



DÉCOUVREZ **P. 14**
LES 20 STARS DE LA RENTRÉE



Comparatif **P. 24**

M O N T E L H E R Y



Renault 4

La nouvelle référence des petits SUV électriques ?



Test lecteurs **P. 40**

L'Audi A5 Avant TDI à l'épreuve



Occasion **P. 50**

Renault Austral

Les bonnes versions dès 22 000 €



Dossier

Quels hybrides peuvent tracter ?

Les charges maxi de 170 modèles

+ Le prix des attelages



P. 36

Essai panoramique

DS N°8

Convaincant, le luxe à la française ? **P. 32**



Notre saga de l'été...



Les grands hommes de l'automobile

Cette semaine

André Citroën
Génial mais flambeur!

P. 52



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 \$ - MAR: 32DH - TOM S: 550CFP - CH: 5FS - TUN: 5,80DTU

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 5 000€. pack sérénité pour 1€/mois.⁽⁶⁾** (1) selon version et équipements, avec un plein d'essence, selon données wltp. (2) en version 5 places, 777 dm³ 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 415100 500€ - siège social: 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 rcs bobigny. restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais de remise en état standard et km sup. (5) 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

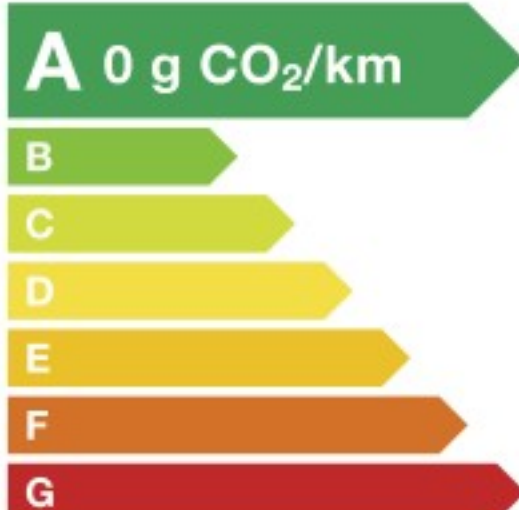
renault.fr

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](https://www.volkswagen.fr)

Cycles mixtes gamme ID.4 (kWh/100 km) 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

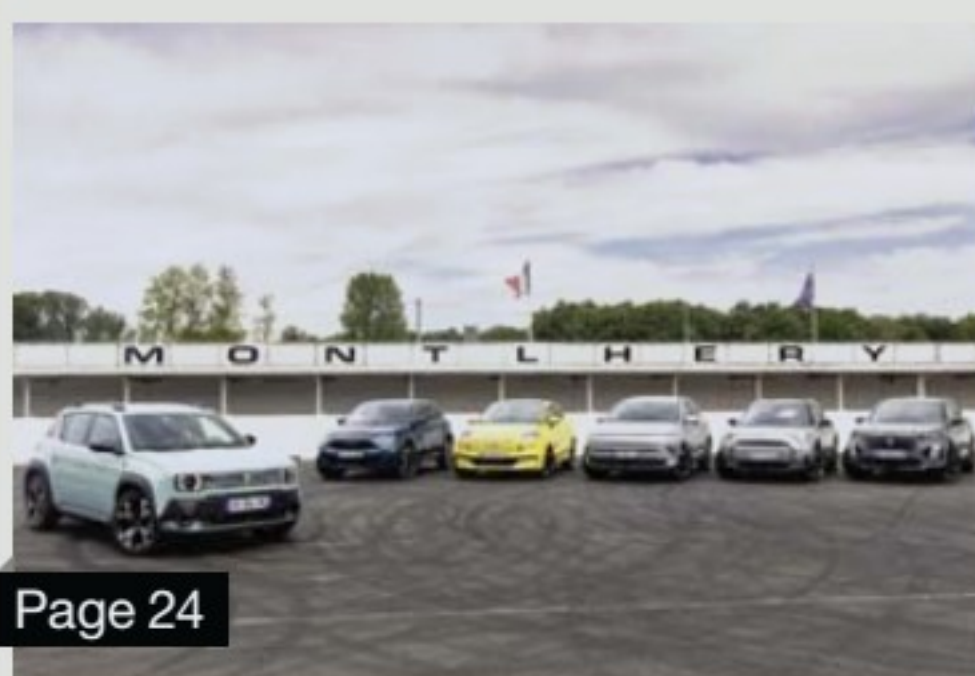
- 23 **Le labo**
- 24 **Comparatif** Le Renault 4 E-Tech affronte ses rivaux
- 32 **Panoramique** Le DS N°8 Long Range Étoile de 245 ch
- 36 **Dossier** Quelles voitures hybrides peuvent tracter ? 170 modèles à la loupe
- 40 **Test lecteurs** La nouvelle Audi A5
- 42 **On a tout essayé!** La Porsche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

N. SOLER



Page 32

F. GROUT



Page 40

A. PAUMARD



Page 46

P.-L. CHAMPEAUX

Trait d'humeur

Affaire Takata, encore et toujours...



CIREBOX

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.

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... 2 120 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

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 enfle 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 monoplace 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 pédalier 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 monoplace (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. Étonnant, aussi, l'importance donnée à la stratégie de changement des pneumatiques, qui peut, d'un côté, ne pas parler au béotien 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



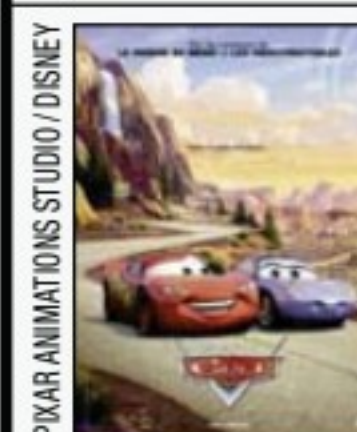
2
Le Mans
■ Lee H. Katzin
■ 1971



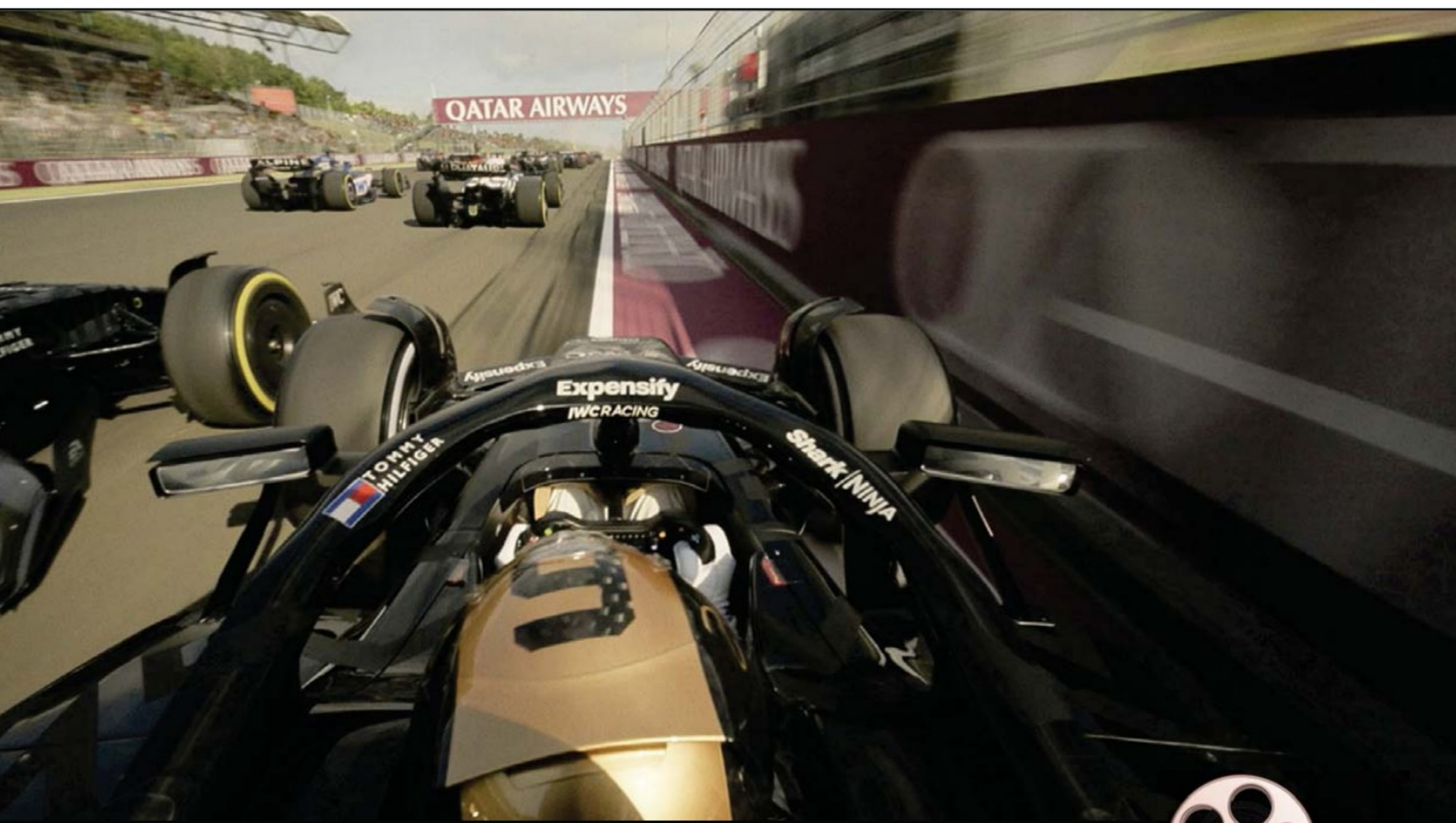
3
Le Mans 66
■ James Mangold
■ 2019



4
Jour de Tonnerre
■ Tony Scott
■ 1990



5
Cars
■ John Lasseter
■ 2006



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 !



PHOTOS : WARNER BROS

XAVIER BONILLA / DPPI

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 partis pris 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 ! ”



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



CARPIX

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 vehiculos*". 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...



PRÉFECTURE DES ALPES-MARTIMES

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 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.

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)

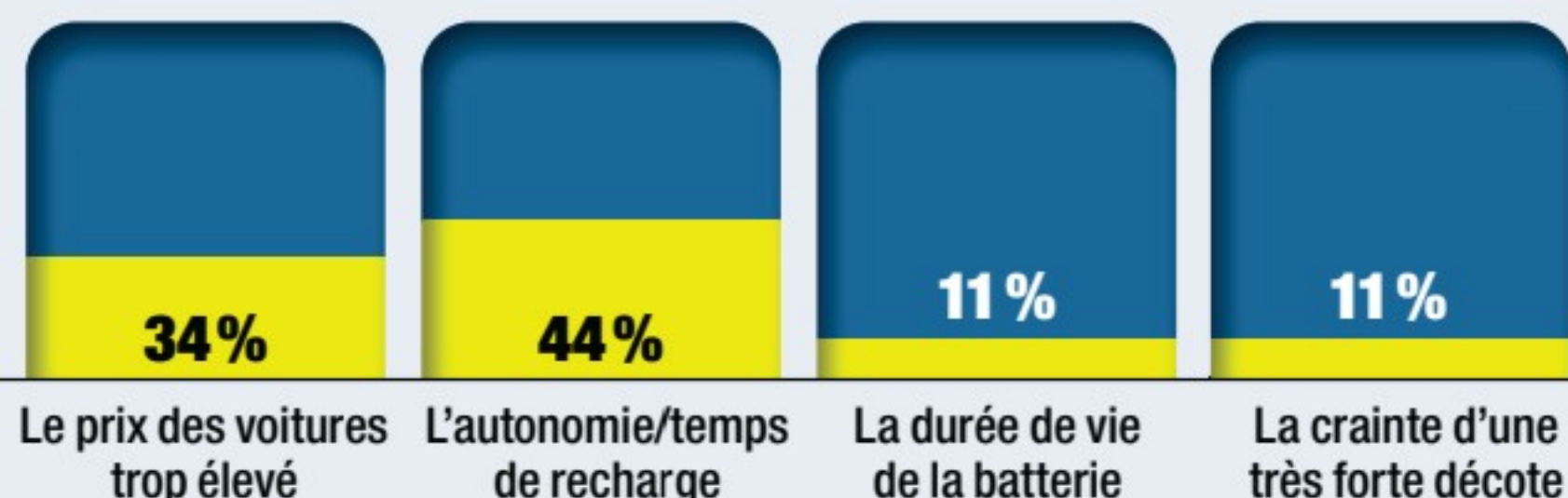
Pascale Gétin. C'est l'une des coquetteries du SIV* : en 2009, lorsque les anciennes plaques ont été remplacées par les actuelles, l'administration a jugé bon d'affubler les cyclomoteurs d'une variante de type AA-123-A (ou A-12-A)... Puis les choses ont changé le 1^{er} juillet 2015 : la taille des plaques 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

LA QUESTION DE LA SEMAINE

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



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.

**"ma plus
longue
relation ?
294 000km"**

franck a.
garagiste motrio

**1400 GARAGES
PARTOUT EN FRANCE**

MOTRIO
votre voiture, notre moteur



S. BOZON/AFP

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.

SCANDALE DES AIRBAGS TAKATA

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 BAISSÉ

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 800 000 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 indemnités 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 prétensionneurs de ceintures de sécurité. En cas de collision, ces dernières s'avèreraient moins efficaces", indique notre expert, Antoine Jacquot. Et pour le coup, l'assurance aura une bonne raison de ne pas vous indemniser. Les conseillers 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 ?



VOLKSWAGEN

AAA DATA

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

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 3 768 exemplaires), les quatre générations suivantes restent, elles, courantes. On en dénombre respectivement 37 242, 166 249 343 344 et, pour l'actuelle, 213 224. Leur nectar préféré ? L'essence pour 64 % d'entre elles.

FLASH
INFO

Radars & compagnie

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 5 000 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 journée 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

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

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

SIGNALEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES !

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

CABINES La journée 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

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.

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT



HE-123-LL





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 1900 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

NICOLAS GOISQUE/MAXPPP

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS



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 modèles en approche

PHOTO OFFICIELLE



BMW

BMW iX3

Le prochain iX3 s'émancipera du X3, dont la quatrième génération est apparue l'an dernier. Le SUV électrique inaugurerait 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

Les nouveautés de la semaine

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



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 bicarburation 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 €***



JEEP

Nouveau Puma Gen-E®

Le félin passe à l'électrique



A 0 g CO₂/km

B
C
D
E
F
G

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



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 autonomie respectives annoncées de 410 et 590 km. Destinée au marché européen, elle sera fabriquée en Slovaquie, donnant ainsi accès au bonus.

■ Tarif: à partir de 38 000 €*

D. MEUNIER

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



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

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 étoffée, 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

R. DEMARETS

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).



En avant les beaux jours

5 mois OFFERTS sur votre abonnement



+ 1 porte-cartes EN CADEAU

Sobre et élégant, ce porte-cartes vous accompagnera partout.

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



PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :

bit.ly/ap-1922

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1670280

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

☐ Formule
ANNUELLE **5 mois
OFFERTS**

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

(1)

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

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

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

▶ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com : bit.ly/ap-1922 la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

Date de naissance (pour fêter votre anniversaire):

Nom **:

Prénom **:

Adresse **:

Code postal **: Ville **:

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

Email:

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

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

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

Le:

Date et signature
obligatoires

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04 €) et du site internet (26 €). (1) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1^{er} mois, je serai prélevé de 8 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 30/09/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@eraworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com



Tous les modèles testés cette semaine



F. GROUT

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 laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir

153 cm
profondeur maxi du coffre

Renault 4 E-Tech



N. SOLER

Dans ce numéro, le Renault 4 E-Tech affronte les autres SUV citadins électriques. Mais que vaut la dernière nouveauté du Losange en matière de commodité de chargement ? Nous avons opté pour le critère de la profondeur maxi du coffre, à savoir la distance entre le dossier des sièges avant et la porte du hayon. Sur le R4, elle s'élève à 153 cm, une valeur légèrement supérieure à la moyenne de la catégorie. Mais de nombreux modèles font encore mieux, à commencer par le MG ZS, leader du segment, qui affiche une profondeur maxi de 169 cm. Il est suivi par le Honda e:Ny1 (2^e avec 168 cm) et les Hyundai Kona et Opel Frontera, ex æquo à la 3^e place avec 166 cm. Attention cependant : le Renault 4 possède une "botte secrète" ! Dès la finition Techno, il offre en effet la possibilité de rabattre le dossier du siège passager avant, ce qui porte alors la longueur maxi de chargement à... 232 cm ! Un équipement que seul le Volkswagen T-Cross propose dans la catégorie (225 cm dans cette configuration). **Vincent Desmonts**



TIBO / MG

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

◀ 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.



Renault 4 E-Tech

Autonomie Confort Techno

52 kWh - 150 ch

35 490 € / **32 490 €***



Fiat 600e

Red

51 kWh - 156 ch⁽¹⁾

35 900 € / **29 000 €***

LE RENAULT 4 E-TECH AFFRONTÉ SES RIVAUX

Dans le grand bai

N. SOLER

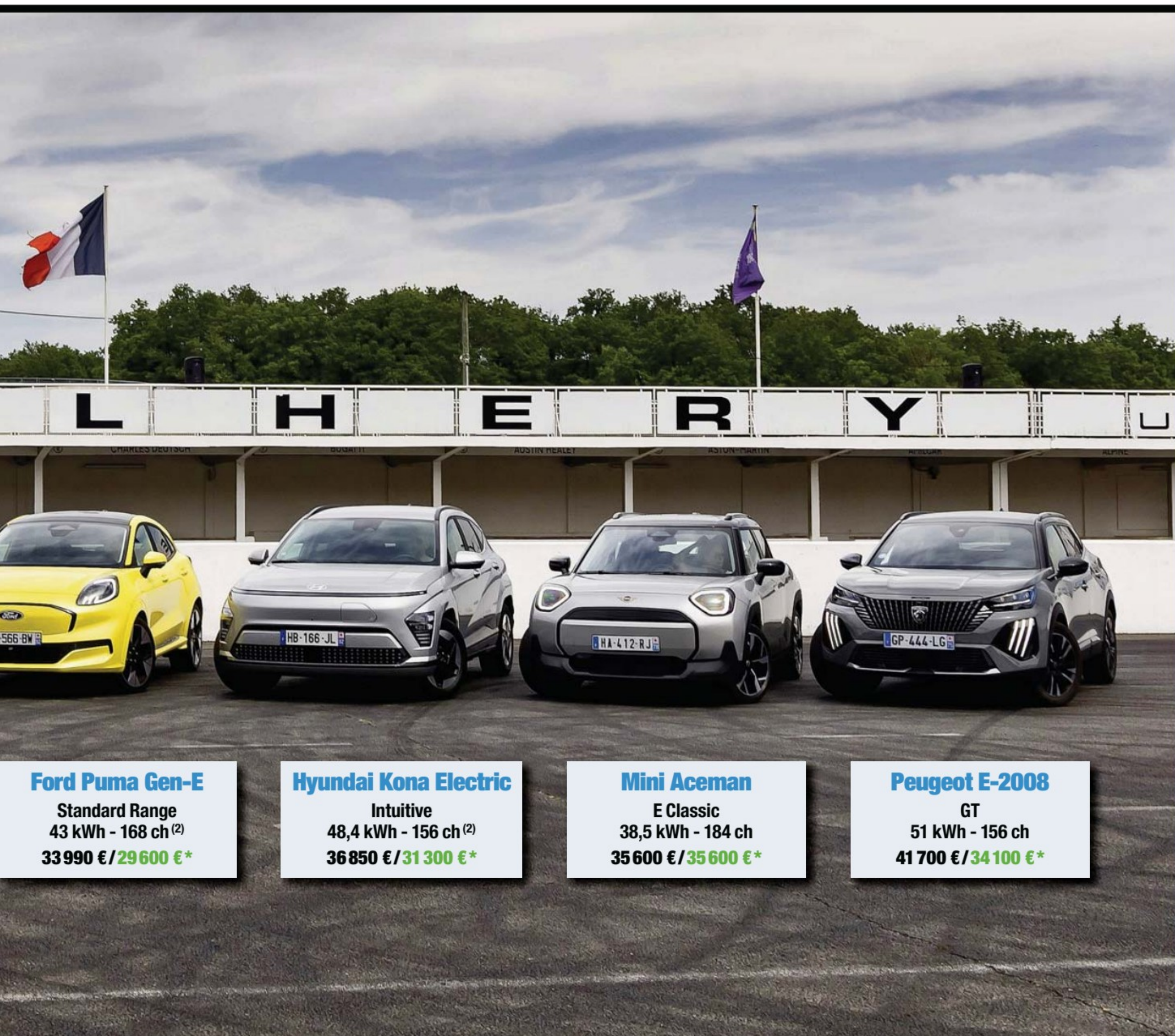
Grand frère de la R5, le Renault 4 E-Tech s'attaque avec panache à la catégorie des SUV citadins en arborant son style joyeusement nostalgique. Mais au-delà de la pure séduction, quels arguments a-t-il à opposer aux ténors du segment ? Réponse dans cette grande confrontation des petits SUV électriques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

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 saura-t-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



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/prestations 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.



RENAULT 4 E-TECH

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

PHOTOS : Y. LEFEBVRE

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.

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.

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} Mini Aceman	1 ^{er ex æ} Renault 4 E-Tech	3 ^e Hyundai Kona Electric	4 ^e Fiat 600e	4 ^{e ex æ} Ford Puma Gen-E	4 ^{e ex æ} Peugeot E-2008
Comportement/freinage	15	16	14	14	14	15
Agrément/performance	17	16	16	15	15	14
Total	32/40	32/40	30/40	29/40	29/40	29/40

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



RENAULT 4 E-TECH

Le R4 se distingue par son seuil de chargement au ras des pâquerettes : 59 cm seulement, soit de 9 à 20 cm de moins que ses concurrents !

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... Domage, 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 Auto Plus	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



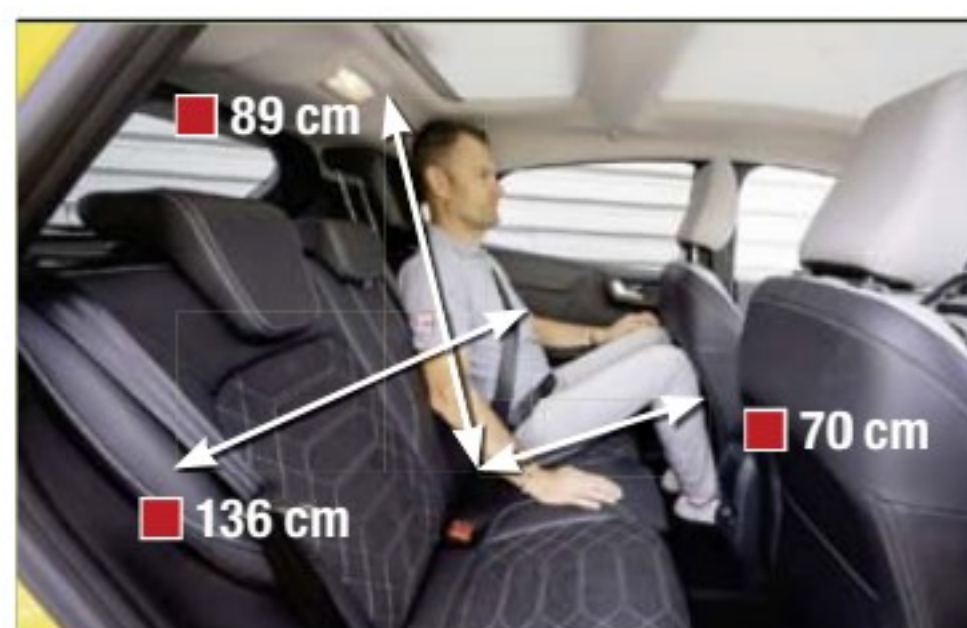
La planche de bord présente une bonne finition, mais les menus de l'écran sont trop complexes. Son gabarit généreux (4,36 m de long, presque 30 cm de plus que l'Aceman !) permet au Kona d'offrir des cotes d'habitabilité élevées à l'arrière.

RENAULT 4 E-TECH



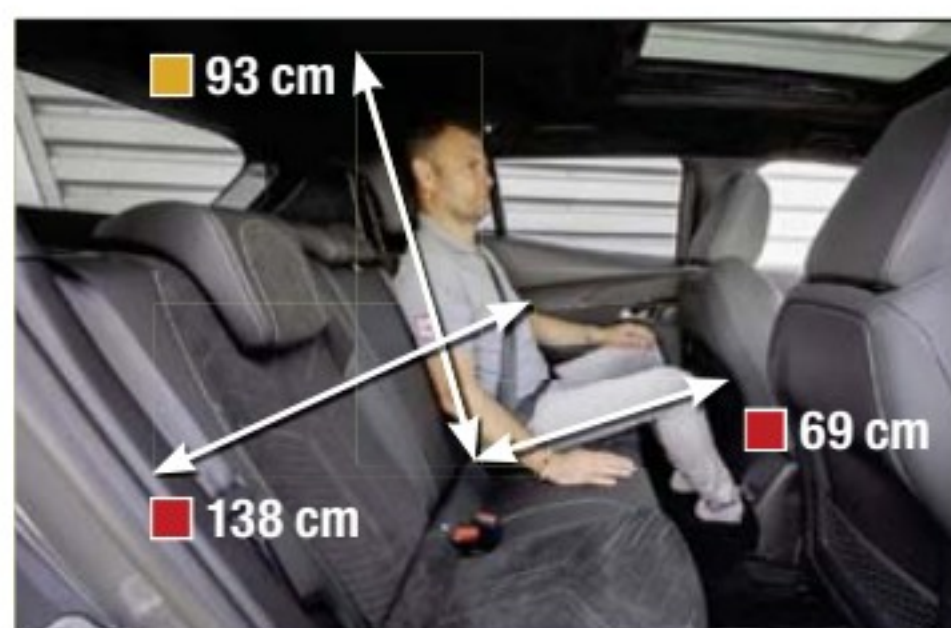
Présentation moderne, finition soignée et interface intuitive : la planche de bord est réussie. Deuxième plus petit modèle de ce comparatif, le Renault 4 n'accomplit pas de miracle côté habitabilité, mais sauve les meubles. Attention au plancher haut, qui rend la posture peu confortable.

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 cotes intérieures, 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'impasse 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 !



RENAULT 4 E-TECH

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

Y. LEFEBVRE

BUDGET Renault joue placé

Chers, les SUV électriques? Ça se discute! 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.

Agrément: • 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 Auto Plus	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
Équipements 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. Bizone sur Kona et Aceman. 3. Sauf 600e. 4. Dans un pack d'options.

HYUNDAI KONA ELECTRIC



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



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



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



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



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...

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
					
Hyundai Kona EV Intuitive 48,4 kWh - 156 ch 36 850 € / 31 300 €	Renault 4 E-Tech Auton. Conf. Techno 52 kWh - 150 ch 35 490 € / 32 490 €	Ford Puma Gen-E Standard Range 43 kWh - 168 ch 33 990 € / 29 600 €	Fiat 600e Red 51 kWh - 156 ch 35 900 € / 29 000 €	Peugeot E-2008 GT 51 kWh - 156 ch 41 700 € / 34 100 €	Mini Aceman E Classic 38,5 kWh - 184 ch 35 600 € / 35 600 €
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.	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.	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.	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.	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...	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...

PHOTOS : Y. LEFEBVRE



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
CO ₂ /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
	1 ^{er} 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



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 stagnante 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 !

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

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.



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-glaces auto. • Surveillance d'angles morts.

Agrément : • Aide au stationn. AV/AR • Caméra 360° • Chargeur smartphone induction • Clé mains libres • Clim' bizona • GPS • Hayon électr. • Pompe à chaleur • Mirror Screen • Rétro intérieur à caméra • Sièges AV électr. 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 : 2 500 €) • Pack Tech Absolue (détection de somnolence, vision nocturne et rétros ext. jour/nuit auto. : 1 350 €) • Teinte bicolore étendue (700 €) • Toit noir (400 €) • Toit panoramique feuilleté (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	2 105 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

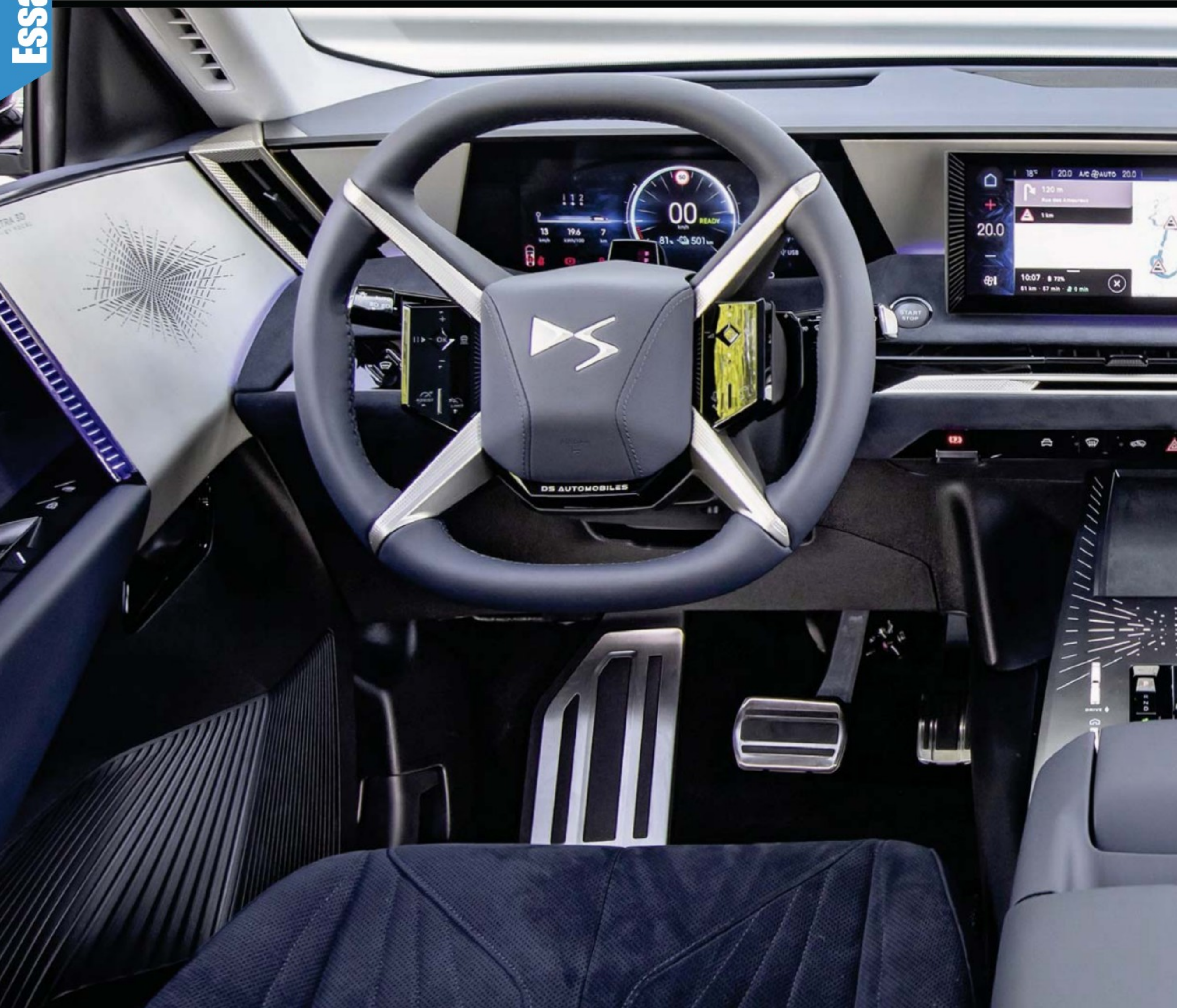
Accès à bord	Facilité de contrôle des niveaux
Boîte automatique	Gabarit
Bruits aérodynamiques	Installation des passagers
Confort des suspensions	Protection de la carrosserie
Direction	Roue de secours (kit de réparation)
Durée de garantie	Sécurité des enfants
Emissions de CO ₂	Souplesse à basse vitesse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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le 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



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

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. Étonnant...

Freinage automatique	Série
Vision nocturne ⁽¹⁾	1 350 €
Conduite semi-autonome	Série
Détection de somnolence ⁽¹⁾	1 350 €
Phares matriciels	Série
Assistance au créneau	Indisponible

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 longs. 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

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

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	■
Réglages gauche/droite	Série
Aérateurs arrière	Série
Discrétion 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	2 500 € ⁽²⁾
Bluetooth/USB	Série/Série

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	Série
Aumônières/vide-poches AR	Série/Série

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
Équipement riche

LES MOINS

Habitabilité AR quelconque
Détails de finition
Prix élevés

PHOTOS : F. GROUT



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 PTR⁽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-démarrreur, 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 1 200 kg. Seuls ceux de taille supérieure (type Ford Kuga, Nissan Qashqai ou Renault Austral) parviennent ici à remorquer 1 500 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...



Seulement 1 500 kg de charge remorquable freinée : l’Austral full hybrid déçoit. Son rival chez Nissan, le Qashqai e-Power, peut, lui, tracter jusqu’à 1 800 kg.

	Attelage	Charge maximale remorquable	
	Prix de l'option	Non freinée	Freinée
ALFA ROMEO			
Junior 1.2 Ibrida 145	NC	750 kg	1 100 kg
Tonale 1.5 Ibrida 160	NC	750 kg	1 500 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	1 250 kg
C4/C4 X 1.2 Hybride 145	NC (accessoire) ⁽¹⁾	700 kg	1 000 kg
C5 Aircross 1.2 Hybride 145 (actuel)	700 €	750 kg	1 250 kg
C5 X 1.2 Hybride 145	NC (accessoire) ⁽¹⁾	750 kg	1 350 kg
DACIA			
Duster 1.6 hybrid 140	700 € / 850 € ⁽²⁾	725 kg	750 kg
Bigster 1.8 hybrid 155	NC	745 kg	1 000 kg
Jogger 1.6 hybrid 140	NC	645 kg	1 200 kg
DS Automobiles			
DS 3 1.2 Hybride 145	NC (accessoire) ⁽¹⁾	685 kg	1 100 kg
DS 4 1.2 Hybride 145	950 €	600 kg	1 310 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	1 100 kg
FORD			
Kuga 2.5 Hybrid AWD	850 €	750 kg	1 500 kg
HONDA			
Jazz & Jazz Crosstar e:HEV	990 €	500 kg	500 kg
HR-V e:HEV	1 210 € (porte-vélos)	Impossible	Impossible
Civic e:HEV	1 090 €	750 kg	600 kg
ZR-V e:HEV	860 € / 1 290 € ⁽²⁾	700 kg	750 kg
CR-V e:HEV 2WD/4WD	900 €	600 kg	750 kg
HYUNDAI			
Kona Hybrid 129	731 à 1 290 €	600 kg	1 010 kg
Tucson Hybrid 215	515 à 1 039 €	750 kg	1 210 kg
Santa Fe Hybrid 215	711 à 2 215 €	750 kg	1 110 kg
Staria Hybrid 215	Indisponible	Impossible	Impossible
JEEP			
Avenger 1.2 Turbo 110	600 €	750 kg	1 100 kg
Avenger 4xe 145	600 €	750 kg	920 kg
Renegade e-Hybrid	650 €	600 kg	1 150 kg
KIA			
Niro Hybride	440/672 ⁽²⁾	600 kg	1 010 kg
Sportage Hybride	392/611/2008 ⁽⁴⁾	750 kg	1 360 kg
Sorento Hybride	418/650/2039 ⁽⁴⁾	750 kg	1 110 kg
LANCIA			
Ypsilon Ibrida 110	892 €	750 kg	1 200 kg
LEXUS			
LBX	775 €	650 kg	750 kg
UX 300h	NC	750 kg	750 kg
NX 350h	1 350 €	500 kg	1 000 kg

	Attelage	Charge maximale remorquable	
	Prix de l'option	Non freinée	Freinée
MAZDA			
ES 300h	Indisponible	Impossible	Impossible
LS 500h	Indisponible	Impossible	Impossible
LM 350h	Indisponible	Impossible	Impossible
MG			
2 Hybrid	935 €	450 kg	450 kg
MG3 Hybrid+	NC	500 kg	500 kg
ZS Hybrid+	NC	500 kg	500 kg
MITSUBISHI			
Colt 1.6 MPI HEV 143	834 € / 1 140 € / 1 740 € ⁽⁴⁾	670 kg	900 kg
ASX 1.6 MPI HEV 143	834 € / 1 140 € / 1 740 € ⁽⁴⁾	720 kg	750 kg
NISSAN			
Juke Hybrid 143	509 € / 731 € ⁽²⁾	500 kg	750 kg
Qashqai e-Power	340 € / 572 €* ⁽²⁾	670 kg	1 800 kg
X-Trail e-Power & e-4orce	499 € / 758 € / 1 031 € ⁽⁴⁾	670 kg	1 800 kg (7 pl. : 1 650 kg)
OPEL			
Corsa 1.2 Turbo Hybrid 110/145	NC (accessoire) ⁽¹⁾	750 kg	1 200 kg
Frontera 1.2 Turbo Hybrid 110/145	NC (accessoire) ⁽¹⁾	710 kg	1 250 kg (7 pl. : 1 050 kg)
Mokka 1.2 Turbo Hybrid 145	NC (accessoire) ⁽¹⁾	750 kg	1 200 kg
Astra 1.2 Turbo Hybrid 145	Indisponible	Impossible	Impossible
Grandland 1.2 Turbo Hybrid 145	800 €	750 kg	1 100 kg
PEUGEOT			
208 1.2 Hybride 110 & 145	700 €	750 kg	1 200 kg
2008 1.2 Hybride 145	700 €	750 kg	1 100kg
308 1.2 Hybride 145	790 €	750 kg	1 150 kg (SW : 1 100 kg)
408 1.2 Hybride 145	790 €	750 kg	1 300 kg
3008 1.2 Hybride 145	790 €	750 kg	1 100kg
5008 1.2 Hybride 145	790 €	750 kg	1 000 kg
RENAULT			
Clio E-Tech full hybrid 145	800 € / 950 € ⁽²⁾	670 kg	900 kg
Captur E-Tech hull hybrid 160	850 € / 958 € / 1 408 € ⁽⁴⁾	720 kg	1 000 kg
Symbioz E-Tech full hybrid 160	850 € / 950 € ⁽²⁾	730 kg	1 000 kg
Arkana E-Tech full hybrid 145	850 € / 1 000 € / 1 415 € ⁽⁴⁾	750 kg	760 kg
Austral E-Tech full hybrid 200	850 € / 1 050 € ⁽²⁾	745 kg	1 500 kg
Espace E-Tech full hybrid 200	1 050 €	750 kg	1 500 kg
Rafale E-Tech full hybrid 200	1 050 € / 1 550 € ⁽⁵⁾	750 kg	1 500 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) / 1 650 kg (4WD)
Highlander Hybride	NC	750 kg	2 000 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.



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.



TIPO / 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	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	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	1 260 € ⁽⁵⁾	750 kg	1 800 kg
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.




La nouvelle Audi A5

DIESEL

2.0 TDI hybride quattro S tronic

S line

204 ch - 6,1 l/100 km

65270 €/66600 €*


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
63960 € - 204 ch - 6,9 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.

**PHILIPPE** Directeur, La Norville (91)

Il possède une **BMW Série 3** 320d xDrive
57850 € - 190 ch - 6 l/100 km



Audi fait des économies peu acceptables...

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'avaler les kilomètres.



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 Responsable dépannage, Villebon-sur-Yvette (91)

Il possède une **Mercedes Classe C**
220 d 4Matic AMG Line
65300 € - 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*), hyper-lisible 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

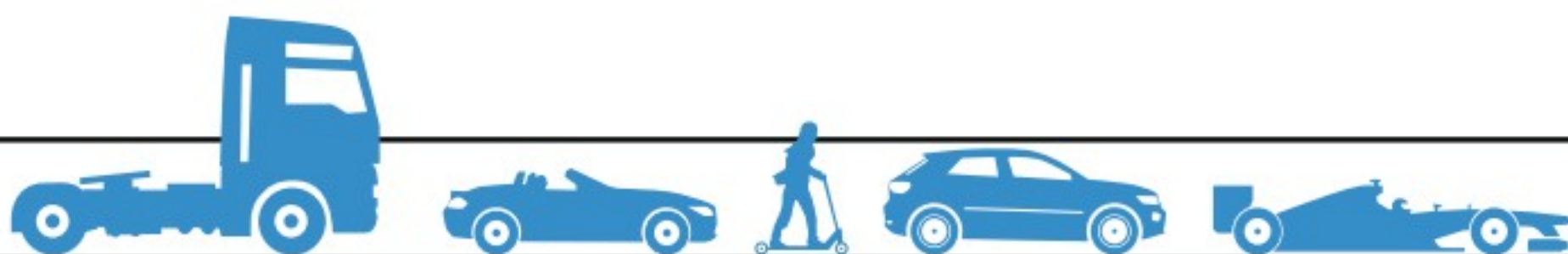
Je vous confirme la bonne lisibilité des infos de conduite (assistance, trafic...). Le siège cale parfaitement le corps. Mais en passant sur des saignées, je note un amortissement plus sec que chez Mercedes. J'entends aussi plus le bruit des différents revêtements de la route. Et la direction est plus 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.



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 privilégient 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 €*



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 €!

PHOTOS : F. GROUT

Chères seventies



Difficile a priori de justifier un surcoût de 52 400 € pour apposer quelques jolis colifichets 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 Warnery



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



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.

J'ADHÈRE AU CLUB ET J'EN PROFITE

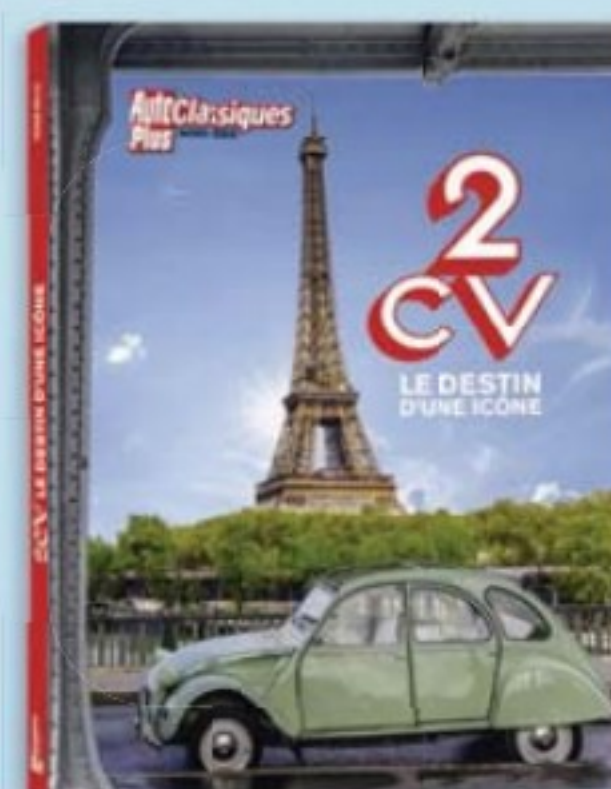
**+ DES ENTRÉES GRATUITES
À MES SALONS PRÉFÉRÉS**

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

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

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

**2€
,67
SEULEMENT*
par mois**



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

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



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

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

Je souscris au Club Auto Plus*

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

Je choisis mon mode de règlement

- ☐ Par chèque à l'ordre du Club Auto Plus
☐ Par prélèvement automatique. Je complète l'IBAN présent sur mon RIB, que je n'oublie pas de joindre.

Vous souhaitez régler par carte bancaire ? C'est SIMPLE > **Rendez-vous sur www.kiosquemag.com**

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

Complément d'adresse (résidence, lieu dit, bâtiment...) :

Code postal** : Ville** :

Tél. (de préférence portable) : (Pour vous envoyer un SMS en cas de problème de livraison)

E-mail :

(Pour gérer votre adhésion, accéder à vos services numériques et recevoir nos offres promotionnelles. Votre adresse e-mail ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs)

#M047 #D1674738

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

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





UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

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.

Avec 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.

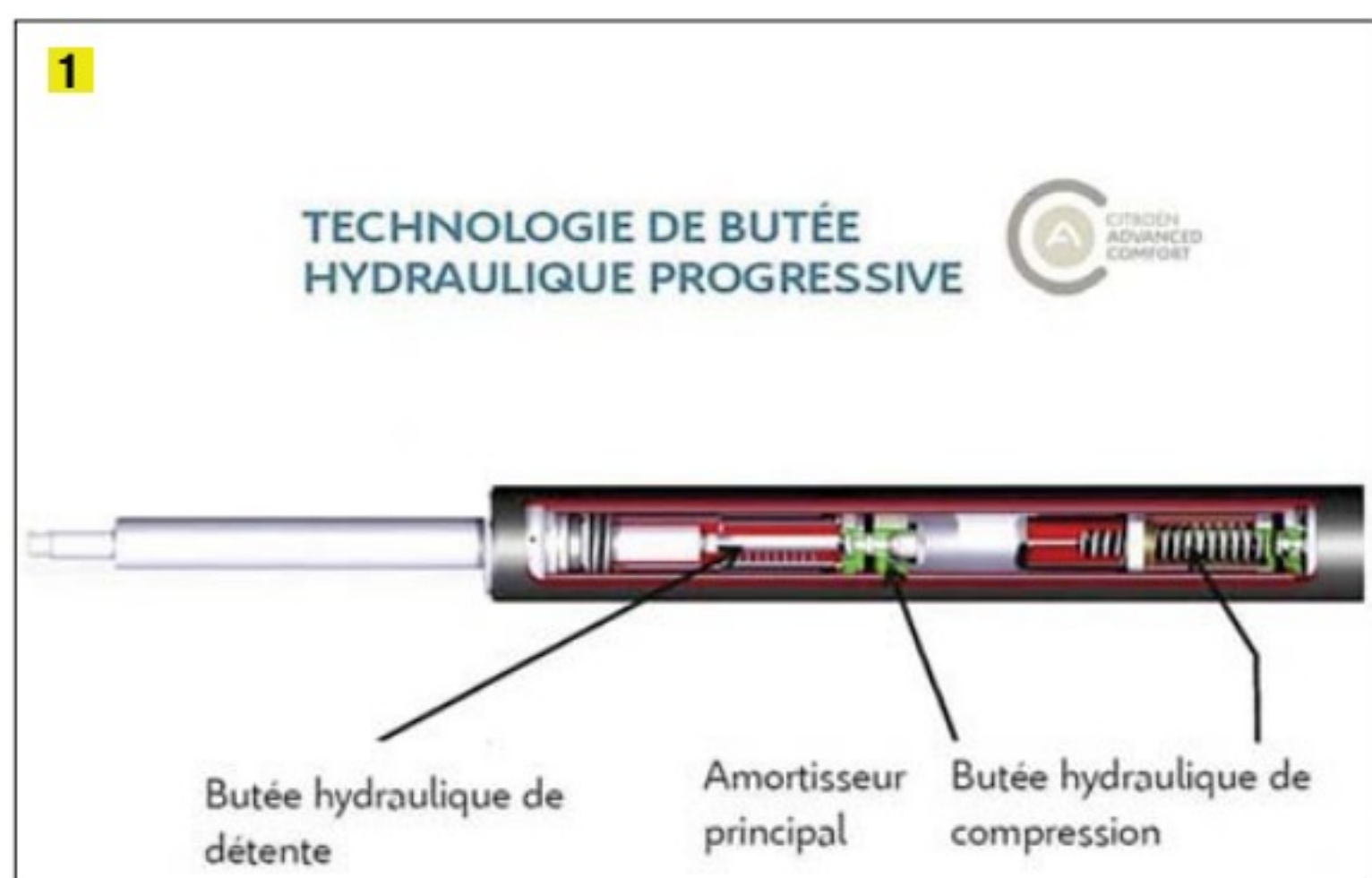
Bien ● ● ● Moyen ● ● ● Décevant ● ● ●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

Les amortisseurs à butées hydrauliques



CITROËN

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



F. GROUT

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 coulisce 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.

À l'usage

Sur les modèles Citroën, les butées hydrauliques permettent

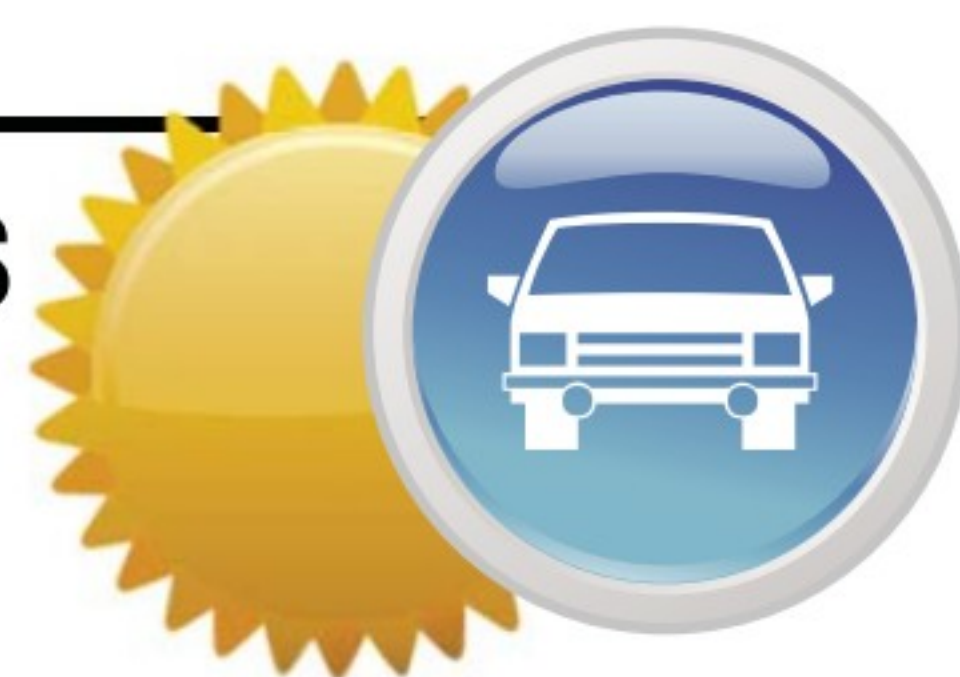
de fortement assouplir les amortisseurs sans risque de choc brutal lorsque les suspensions arrivent en butée. Sur les modèles sportifs, cela optimise le comportement routier sur chaussée dégradée en évitant chocs et rebonds, et permet de rabaisser la hauteur de caisse (et donc le centre de gravité) sans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

PRATIQUE

Par J. Palaz

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 rechargé 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

CAMÉRA SOLAIRE : FOXPAK 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.



FOXPAK

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

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 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 5 h.



JACKERY

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

PARE-SOLEIL ET GRÊLE : 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. Repliable et transportable, il s'adapte à la majorité des véhicules et représente une protection multifonction.



WENXI



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...

PIERRE-LOUIS CHAMPEAUX

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-LOUIS CHAMPEAUX



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean



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



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!

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.

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

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

Electrique ■ 2,32 m de long ■ Autonomie : 58 km ■ Pas de coffre



PH. TISSIER / PILOU

■ A moins de 5000 €, 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 3 h 30 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

Electrique ■ 2,41 m de long ■ Autonomie : 70 à 75 km ■ Pas de coffre



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 6000 € (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 égayent 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

Diesel ■ 2,83 m de long ■ 2,5 l/100 km ■ Coffre : 202 dm³

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 Élégance 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

Diesel ■ 2,98 m de long ■ 3 l/100 km ■ Coffre : 500 dm³

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 €



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 / ANDIA

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 déboursa 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 parcoure 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.

Dorothee 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.



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 sinueuses. 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 discrétion, 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



Volume : 530 à 655 dm³

Les cotes sont généreuses. Et la banquette coulissante privilégie 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 bicornues facilitent le chargement.

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 26 000 €.

LA DOTATION DE SÉRIE

Equilibre/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 1 000 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	1 528 kg	1 535 kg	1 658 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	Alternateur-démarrateur 48 V	Alternateur-démarrateur 12 V	2 moteurs synchrones
Puissance maxi	130 ch à 4 500 tr/mn	160 ch à 5 250 tr/mn	200 ch (cumulés)
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn	270 Nm à 1 800 tr/mn	205 Nm à 1 750 tr/mn + 205 Nm électr.
CO₂/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 26 000 € 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.

Domage, 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 22 000 € minimum avec environ 40 000 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 23 900 € avec 90 000 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 alternateur-démarrateur) 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 26 000 €, à moins d'accepter les autos affichant plus de 90 000 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 90 000 km, voire moins, aux alentours de 25 000 € en Techno bien équipés.



A. SAUNIER

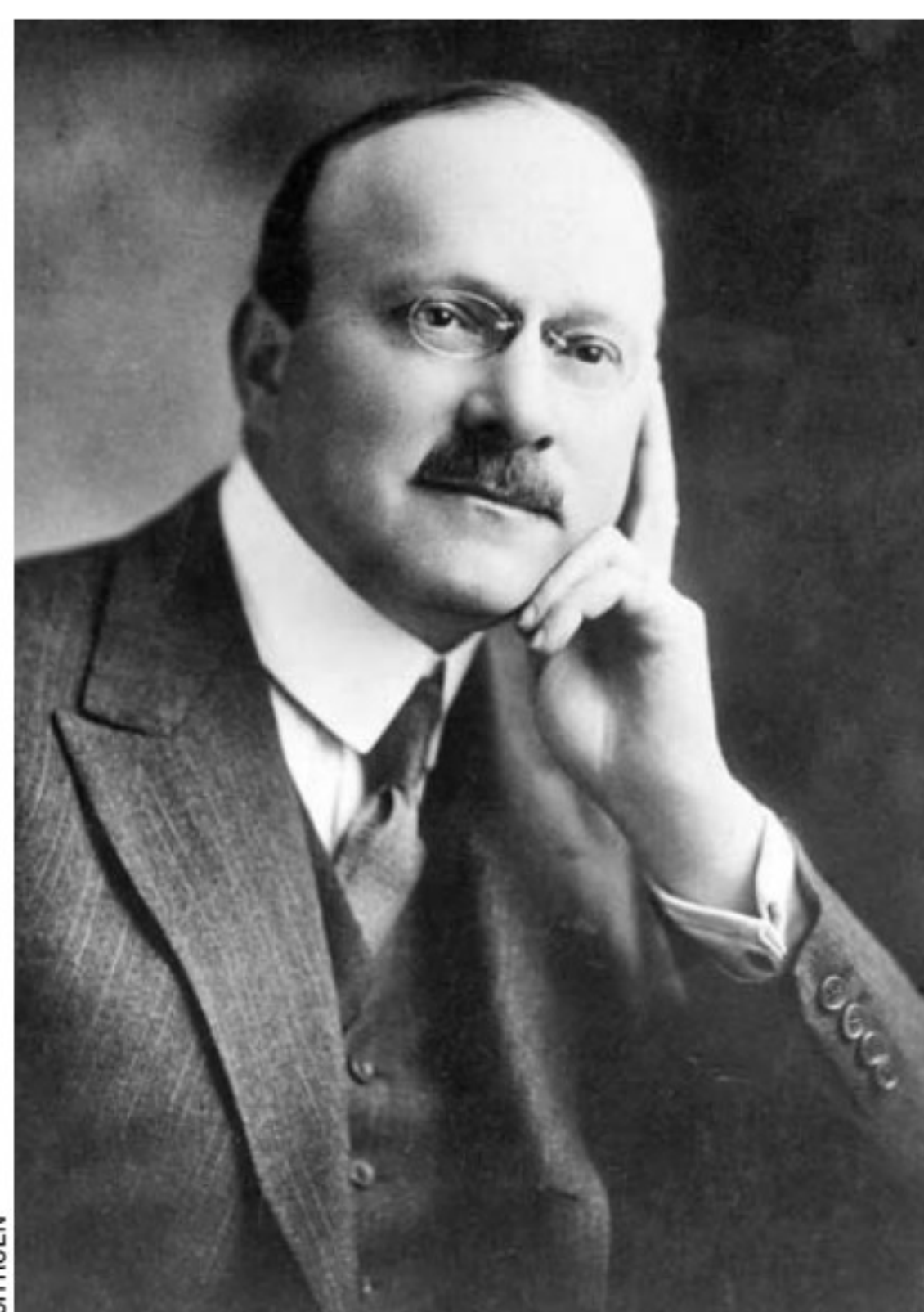


LES GRANDS HOMMES

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 décuplera 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.

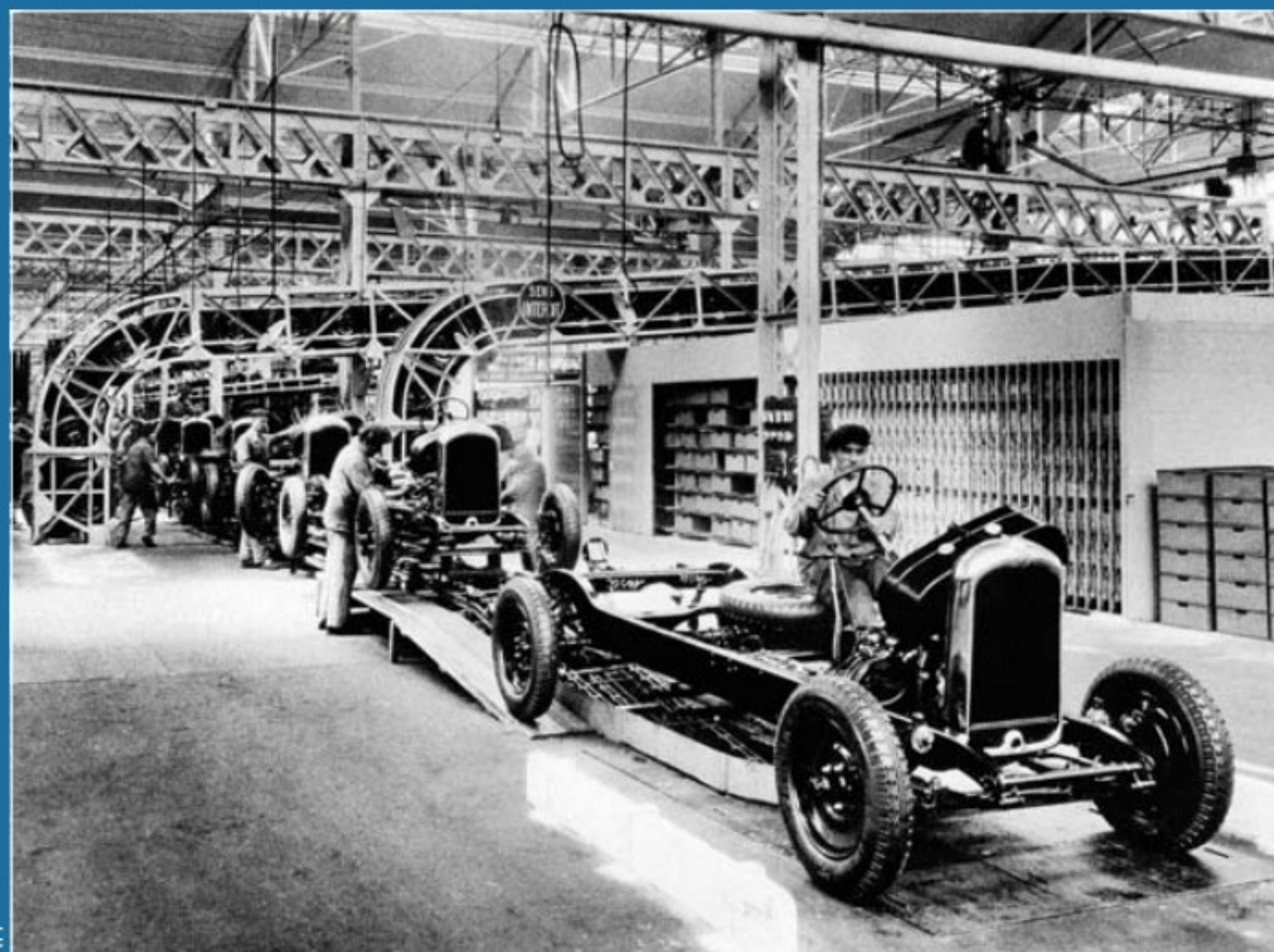
Les premières chaînes de montage

On y installe des douches, un réfectoire, une infirmerie, et même une pouponnière. La plupart des hommes ayant été mobilisés, 6000 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 fourmière. 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 Lefèvre, 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 assiéront 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'inauguration

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 250 000 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. ■



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'entière 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.





J. JIMENEZ / DPPI



A. MORGESE / 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.

Racing Bulls et Ferrari sont les deux équipes basées en Italie. L'une ambitionne de marquer des points quand l'autre vise les podiums. Néanmoins, elles se retrouvent parfois en piste, comme ici Hadjar et Leclerc.

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. POTTS / 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.



B. ROUX / DPPI

LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

Formule 1 : Grand Prix de Grande-Bretagne

Vendredi 4 juillet

13h15	Essais libres 1	CANAL+ SPORT
16h45	Essais libres 2	CANAL+ SPORT

Samedi 5 juillet

12h15	Essais libres 3	CANAL+ SPORT
15h40	Qualifications	CANAL+ SPORT
19h50	Samedi sports méca	CANAL+

Dimanche 6 juillet

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

Formule 2 : Grande-Bretagne

Samedi 5 juillet

14h05	Course 1	CANAL+ SPORT
-------	----------	--------------

Dimanche 6 juillet

11h55	Course 2	CANAL+ SPORT
-------	----------	--------------

Formule 3 : Grande-Bretagne

Samedi 5 juillet

9h50	Course 1	CANAL+ SPORT
------	----------	--------------

Dimanche 6 juillet

10h20	Course 2	CANAL+ SPORT
-------	----------	--------------



Moteur: V6 tout alu, 2 simples arbres à cames en tête, un carburateur simple corps et un double
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

Aurolé 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 enfoncés 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

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

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 cadrans, 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 dénicher 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 Cio 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, coaches : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Sarboraria

Essais

Rédaction : David Bouillaux (5582),

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

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage : Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Cruyppenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coaches

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{er} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

Chef de studio

Nathalie Barribaud (5018)

Rédacteur-graphiste : Jean-Luc Sala-Martin (5367)

Photo

Chef de service, responsable des photographes

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographes : Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Didier Laurent, Nicolas Lourdun, Jean-Rémy Macchia, Thierry Réaumur, 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)

Trafic : Laurie Bennevent

Marchés directs

Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chef de fabrication : Didier Biron

Finance manager

Editeur Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

Siège social : 40, avenue Aristide-Briand,

92220 Bagneux

Co-gérants

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Directeur de la publication

Gautier Normand

Actionnaires principaux

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur : Burda-Druck, France

Numéro ISSN : 0992-8154 -

Commission paritaire : 1029 K 85544 -

Dépôt légal : 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



Président : REWORLD MEDIA SA



Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

Guide d'achat *Le prix des voitures neuves*

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

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

Le barème

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

BONUS	
Electriques jusqu'à 47 000 € avec score environnemental minimum	Montant
Avec un revenu fiscal de référence jusqu'à 16 300 €	4 000 €
Avec un revenu fiscal de référence compris entre 16 301 € et 26 200 €	3 000 €
Avec un revenu fiscal de référence supérieur à 26 200 €	2 000 €
NEUTRE	
Thermiques de 1 à 118 g	0 €
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	4 026 €
114 g	75 €	155 g	4 279 €
115 g	100 €	156 g	4 543 €
116 g	125 €	157 g	4 818 €
117 g	150 €	158 g	5 105 €
118 g	170 €	159 g	5 404 €
119 g	190 €	160 g	5 715 €
120 g	210 €	161 g	6 126 €
121 g	230 €	162 g	6 637 €
122 g	240 €	163 g	7 248 €
123 g	260 €	164 g	7 959 €
124 g	280 €	165 g	8 770 €
125 g	310 €	166 g	9 681 €
126 g	330 €	167 g	10 692 €
127 g	360 €	168 g	11 803 €
128 g	400 €	169 g	13 014 €
129 g	450 €	170 g	14 325 €
130 g	540 €	171 g	15 736 €
131 g	650 €	172 g	17 247 €
132 g	740 €	173 g	18 858 €
133 g	818 €	174 g	20 569 €
134 g	898 €	175 g	22 380 €
135 g	983 €	176 g	24 291 €
136 g	1 074 €	177 g	26 302 €
137 g	1 172 €	178 g	28 413 €
138 g	1 276 €	179 g	30 624 €
139 g	1 386 €	180 g	32 935 €
140 g	1 504 €	181 g	35 346 €
141 g	1 629 €	182 g	37 857 €
142 g	1 761 €	183 g	40 468 €
143 g	1 901 €	184 g	43 179 €
144 g	2 049 €	185 g	45 990 €
145 g	2 205 €	186 g	48 901 €
146 g	2 370 €	187 g	51 912 €
147 g	2 544 €	188 g	55 023 €
148 g	2 726 €	189 g	58 134 €
149 g	2 918 €	190 g	61 245 €
150 g	3 119 €	191 g	64 356 €
151 g	3 331 €	192 g	67 467 €
152 g	3 552 €	193 g et +	70 000 €
153 g	3 784 €		

Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO			
Junior (nouveau)			
1.2 Ibrida 136	29 500	0	3% FHEV
1.2 Ibrida 136 Techno	32 000	0	0% FHEV
Electrica 156	38 500	-3 000	5% Elec
Electrica 156 Techno	41 000	-3 000	5% FHEV
Electrica 280 Veloce	48 900	-3 000	5% Elec
Tonale			
1.5 Ibrida 160 Sprint	44 000	+360	5% FHEV
1.5 Ibrida 160 Veloce	48 500	+360	3% FHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Sprint Q4	63 300	+750	6% FHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Veloce Q4	58 900	0	6% FHEV
1.6 Mjet II 130 Sprint	42 500	+1 372	5% D
Giulia			
2.0T 280 Sprint Q4	56 100	+24 291	5% E
2.2 Diesel 160 Sprint	50 600	+540	5% D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55 000	+1 761	5% D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	61 100	+1 761	12% D
Stelvio			
2.0T 280 Sprint Q4	63 300	+58 934	2% E
2.2 Diesel 160 Sprint	55 800	+3 170	2% D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 800	+6 854	2% D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66 300	+6 854	5% D
ALPINE			
A290 (nouvelle)			
180 GT	38 700	-3 000	0% Elec
180 GT Premium	41 900	-3 000	0% Elec
220 GT Performance	41 700	-3 000	0% Elec
220 GTS	44 700	-3 000	0% Elec
220 Première Edition	46 200	-3 000	0% Elec
A110			
A110	65 000	+3 784	1% E
A110 GTS	79 500	nc	nc E
A110 R 70	122 500	nc	nc E
ASTON MARTIN			
Vantage	199 700	+70 000	nc E
Vantage Roadster	210 800	+70 000	nc E
DB12 Coupé	236 000	+70 000	nc E
DB12 Volante	252 100	+70 000	nc E
DBX 707	262 100	+70 000	nc E
Vanquish	389 300	+70 000	nc E
Valhalla	988 300	+70 000	nc E
AUDI			
A1 Sportback			
25 TFSI Design	27 750	+310	4% E
30 TFSI Design	28 750	+330	4% E
30 TFSI S line	31 480	+330	6% E
35 TFSI S line S tronic	35 300	+650	6% E
40 TFSI S line S tronic	37 100	nc	6% E
A1 Allstreet			
30 TFSI	30 350	+650	2% E
35 TFSI S tronic	34 200	+983	2% E
Q2			
30 TFSI Design	34 800	+898	8% E

Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
35 TFSI Design	36 850	+1 172	8% E
35 TFSI S line	36 250	+1 172	5% E
SQ2	58 750	+64 456	11% E
30 TDI Design	36 750	+540	8% D
35 TDI S line S tronic	43 900	+1 386	5% D
35 TDI S line Plus S tronic	46 850	+1 386	5% D
A3 Sportback			
1.5 TFSI 116 Design	34 600	+400	6% E
1.5 TFSI 116 S line	36 550	+400	12% E
1.5 TFSI 116 Hybride S line	41 730	+240	12% E
1.5 TFSI 150 S line	40 850	+400	12% E
1.5 TFSI 150 Hybride S line	43 030	+230	12% E
S3	63 000	+67 567	0% E
RS 3	75 000	+60 000	0% E
TFSI e 204 Design	47 900	0	0% FHEV
TFSI e 204 S line	51 850	0	0% FHEV
TFSI e 272 S line	55 900	0	0% FHEV
2.0 TDI 150 Design	40 800	+400	6% D
2.0 TDI 150 S line	45 550	+400	12% D
A3 Allstreet			
1.5 TFSI 150 Design	37 800	+650	3% E
1.5 TFSI 150 Avus	42 250	+650	6% E
1.5 TFSI 150 Hybride Avus	44 430	+280	6% E
TFSI e 204 Avus	54 250	0	5% FHEV
2.0 TDI 150 Design	42 500	+650	3% D
A3 Berline			
1.5 TFSI 116 Design	36 165	+280	5% E
1.5 TFSI 116 S line	40 115	+280	8% E
1.5 TFSI 116 Hybride S line	42 285	+190	8% E
1.5 TFSI 150 S line	41 415	+310	8% E
1.5 TFSI 150 Hybride S line	43 595	+190	8% E
S3	63 565	+46 090	0% E
RS 3	77 000	+60 000	0% E
2.0 TDI 150 Design	41 165	+330	5% D
2.0 TDI 150 S line	46 115	+330	8% D
Q3 (nouveau)			
2.0 TFSI Hybride 150 Design	43 850	nc	nc E
2.0 TFSI Hybride 150 S line	50 000	nc	nc E
2.0 TDI 150 Design	45 950	nc	nc D
2.0 TDI 150 S line	52 100	nc	nc D
Q4 e-Tron			
45	46 990	-3 000	5% Elec
55 S line Quattro	70 450	0	5% Elec
Q4 Sportback e-Tron			
45	46 990	-3 000	5% Elec
55 S line Quattro	72 450	0	4% Elec
A5 (nouvelle)			
2.0 TFSI 150 Design	45 500	+4 819	0% E
2.0 TFSI 150 S line	54 670	+4 819	4% E
2.0 TFSI 204 S line	59 570	+4 819	4% E
S5	79 750	+19 139	2% E
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	62 150	nc	nc FHEV
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	68 500	nc	nc FHEV
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	74 150	nc	nc FHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	53 600	+3 735	0% D

Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
2.0 TDI Hybride 204 S line	62 770	+3 735	4% D
A5 Avant (nouvelle)			
2.0 TFSI 150 Design	47 000	+5 402	0% E
2.0 TFSI 150 S line	56 170	+5 402	8% E
2.0 TFSI 204 S line	61 070	+5 634	8% E
S5	81 250	+23 747	0% E
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	63 650	nc	nc FHEV
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	71 000	nc	nc FHEV
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	75 850	nc	nc FHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	55 100	+4 060	0% D
2.0 TDI Hybride 204 S line	64 270	+4 060	8% D
Q5 (nouveau)			
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57 550	+6 426	0% E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	67 950	+6 426	0% E
SQ5	96 930	+57 351	0% E
e-hybrid 299 Design	67 900	nc	nc FHEV
e-hybrid 299 S line	74 770	nc	nc FHEV
e-hybrid 367 S line	78 400	nc	nc FHEV
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61 470	+10 793	0% D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	71 870	+10 793	0% D
Q5 Sportback (nouveau)			
2.0 TFSI 204 Hybride Design	59 750	+6 726	5% E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	70 150	+6 726	5% E
SQ5	101 130	+58 131	5% E
e-hybrid 299 Design	70 100	nc	5% FHEV
e-hybrid 299 S line	76 970	nc	5% FHEV
e-hybrid 367 S line	80 600	nc	5% FHEV
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	63 670	+10 604	5% D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	74 070	+10 604	5% D
Q6 e-tron (nouveau)			
251 Design	72 170	0	0% Elec
251 S line	76 270	0	7% Elec
Performance S line	81 500	0	7% Elec
Quattro S line	87 550	0	7% Elec
SQ6	99 870	0	2% Elec
Q6 e-tron Sportback (nouveau)			
251 Design	74 570	0	6% Elec
251 S line	78 670	0	6% Elec
Performance S line	83 900	0	6% Elec
Quattro S line	89 950	0	6% Elec
SQ6	102 270	0	6% Elec
A6 (nouvelle)			
2.0 TDI 204 Hybride S line	72 450	+5 600	0% D
e-Hybrid 299 S line Quattro	79 000	nc	0% FHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	81 400	nc	0% FHEV
A6 Avant (nouvelle)			
2.0 TDI 204 Hybride S line	74 450	+6 275	0% D
e-Hybrid 299 S line Quattro	81 000	nc	0% FHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	83 400	nc	0% FHEV
A6 e-tron Sportback (nouvelle)			
285 Design	66 420	0	6% Elec
285 S line	73 310	0	10% Elec
Performance S line	84 060	0	10% Elec
Quattro S line	91 210	0	10% Elec
S6	105 020	0	6% Elec
A6 e-tron Avant (nouvelle)			
285 Design	67 920	0	6% Elec
285 S line	74 810	0	4% Elec
Performance S line	85 560	0	4% Elec
Quattro S line	92 710	0	4% Elec
S6	106 520	0	4% Elec
e-Tron GT			
503	119 000	0	nc Elec
S	137 650	0	1% Elec
RS	161 600	0	0% Elec
RS Performance	174 550	0	3% Elec
Q7			
SQ7	133 130	+70 000	0% E
TFSI e 394 S line	97 170	+12 800	6% FHEV
TFSI e 394 Avus	110 320	+12 800	6% FHEV
Compétition	105 480	+12 800	9% FHEV
Q8			
SQ8	137 720	+70 000	6% E
RS Performance	191 550	+70 000	6% E
3.0 TFSI e 394 S line	109 980	+13 700	7% FHEV
3.0 TFSI e 394 Avus	116 980	+13 700	7% FHEV
Compétition	115 280	nc	8% FHEV
A8			
S8	170 967	70 000	8% E
60 TFSI e Design	136 749	+11 000	7% FHEV
50 TDI Hybride Design	119 155	+66 009	7% D
BENTLEY			
Flying Spur	235 968	+70 000	nc E
Flying Spur Speed	294 857	+70 000	nc E
Continental GT	253 109	+70 000	0% E
Continental GT Speed	311 889	+70 000	nc E
Continental GTC	278 420	+70 000	nc E
Continental GT Speed	338 420	+70 000	nc E
Bentayga V8	219 328	+70 000	0% E
Bentayga S	259 513	+70 000	nc E
Bentayga Hybrid	219 328	+14 300	nc FHEV
BMW			
Série 1 (nouvelle)			
116	34 950	+983	9% E
116 M Sport Design	36 250	+983	7% E

	Prix en €	Bonus (*) ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Hybride 145 Etoile	39200	0	nc	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42300	-3000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	43000	-3000	nc	Elec
N°4 (nouvelle)				
1.2 Hybride 145 Pallas	39000	nc	nc	FHEV
1.2 Hybride 145 Pallas Jules Verne	41200	nc	nc	FHEV
E-Tense Pallas	40900	-3000	nc	Elec
E-Tense Pallas Jules Verne	40190	0	nc	Elec
DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58810	0	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Edition France	59510	nc	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas AWD	65010	nc	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Edition France AWD	65710	nc	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70260	+360	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	77000	+850	11%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	61250	+2205	28%	D
1.5 BlueHDi 130 Edition France	61950	nc	nc	D
N°8 (nouveau)				
FWD 230 Pallas	69200	0	0%	Elec
FWD 230 Etoile	66480	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Pallas	63300	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Etoile	70900	0	0%	Elec
AWD Long Range 350 Etoile	74600	0	0%	Elec
FERRARI				
Roma	246524	+70 000	nc	E
12Cilindri	387751	+70 000	nc	E
12Cilindri Spider	427058	+70 000	nc	E
296 GTB	315377	+2 049	nc	PHEV
296 GTS	423514	+2 726	nc	PHEV
SF90 Stradale	770000	+18 858	nc	PHEV
SF90 Spider	465714	+4 818	nc	PHEV
F80	960000	+70 000	nc	PHEV
Purosangue	364229	+70 000	nc	E
FIAT				
Panda Classic				
1.0 70 BSG Hybrid City	16900	+50	7%	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	16300	+125	7%	E
500e				
23,8 kWh (RED)	30400	-3000	12%	Elec
23,8 kWh La Prima	34400	-3000	7%	Elec
42 kWh La Prima	37900	-3000	7%	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3000	17%	Elec
Abarth	36900	-3000	21%	Elec
Abarth Pack	36900	-3000	9%	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh (RED)	32400	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	36900	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	39900	-3000	7%	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh (RED)	33800	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	37300	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	41300	-3000	19%	Elec
Abarth Pack	42300	-3000	12%	Elec
Abarth Turismo	44300	-3000	5%	Elec
Grande Panda (nouvelle)				
1.2 Hybrid Turbo 110 Pop	16900	nc	0%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 Icone	20900	nc	0%	FHEV
Electrique 113 (RED)	24900	-3000	5%	Elec
Electrique 113 La Prima	27900	-3000	5%	Elec
600				
1.2 Hybrid Turbo 110	25200	0	4%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 La Prima	30200	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 145 La Prima	31700	0	9%	FHEV
e (RED)	35900	-3000	11%	Elec
Abarth Turismo	44900	-3000	7%	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	46900	0	8%	Elec
Tipo (nouvelle)				
1.6 Multijet 130	16900	+260	1%	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+260	0%	D
FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	+230	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+400	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line Powershift	31590	+400	17%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	36290	+1 074	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33990	-3000	4%	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-3000	4%	Elec
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	+210	13%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	+230	13%	E
ST	40200	+40 468	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	+650	13%	D
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	+260	8%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	+310	8%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	+898	8%	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	+260	5%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	+280	5%	E
ST	41400	+40 468	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	+818	5%	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	+310	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+983	9%	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid I-AWD Titanium	41490	+540	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	+590	12%	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	61090	+590	12%	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39490	0	10%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44490	0	10%	E85
Explorer				
Standard Range 170 Style	39990	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	46900	-3000	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	53900	0	9%	Elec
Capri (nouvelle)				
Standard Range 170 Style	42490	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	49400	0	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	56400	0	9%	Elec
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+70 000	0%	E
Dark Horse	71300	+70 000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+70 000	0%	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	62990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	16%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	66990	0	16%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	16%	Elec
GT	61990	0	3%	Elec
Rally	64990	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+2370	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+540	8%	D
HONDA				
Jazz				
eHEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar				
eHEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V (nouveau)				
eHEV Executive	34590	nc	nc	FHEV
eHEV Advance	37340	nc	nc	FHEV
e:Ny1				
Advance	47700	0	28%	Elec
Civic				
eHEV Executive	37720	0	7%	FHEV
eHEV Sport	39020	+50	7%	FHEV
Type R	67220	+48 901	7%	E
Type RS	65600	+45 990	7%	E
ZR-V				
eHEV Sport	45950	+650	4%	FHEV

	Prix en €	Bonus ^(*) ou malus	Remise possible	Energie
CR-V				
eHEV Executive	40980	+3213	4%	FHEV
PHEV Advance Tech	63150	+1880	2%	PHEV
HYUNDAI				
i10				
1.0 63 Eco Intuitive	18400	0	9%	E
1.0 63 Intuitive BVR	19300	+190	9%	E
1.0 63 Creative BVR	20350	+190	10%	E
1.2 79 N Line	20500	+150	15%	E
1.0 T-GDi 90 N Line	21250	+280	15%	E
Instar (nouveau)				
42 kWh (5 places)	25000	-3000	2%	Elec
42 kWh Intuitive (5 places)	26500	-3000	2%	Elec
49 kWh Intuitive (5 places)	26250	-3000	2%	Elec
49 kWh Creative (5 places)	29250	-3000	5%	Elec
Instar Cross (nouveau)				
49 kWh Creative	30450	-3000	nc	Elec
49 kWh Executive	31950	-3000	nc	Elec
i20				
1.2 79 Initia	20200	+150	7%	E
1.2 79 Intuitive	21500	+150	7%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22800	+150	7%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	24300	+150	6%	E
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Initia	23000	+150	5%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24800	+150	4%	E
Kona				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	28100	+400	6%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	30450	+400	11%	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	33300	+1629	11%	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	36450	+1629	6%	E
Hybrid 129 Intuitive	34350	0	0%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36700	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	36850	-3000	7%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3000	7%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3000	7%	Elec
i30 (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	29200	+540	8%	E
1.5 T-GDi 140 Hybrid 48V N Line DCT	36650	+2205	11%	E
i30 SW (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	30200	+540	14%	E
ioniq 5				
170 Intuitive	44800	0	6%	Elec
229 Intuitive	48800	0	6%	Elec
229 Creative	52400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	62800	0	5%	Elec
N	76000	0	0%	Elec
Tucson				
Hybrid 215 Initia	37550	+900	14%	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39450	+900	15%	FHEV
Plug-in 253 Creative	47200	+250	8%	FHEV
Plug-in 253 Executive	53200	+250	8%	FHEV
ioniq 6				
229	52400	0	7%	Elec
325 HTrac	65400	0	7%	Elec
Nexo				
Executive	80600	0	0%	Hyd
Santa Fé (nouveau)				
Hybrid 215 Intuitive	50400	+7526	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	54300	+7526	0%	FHEV
Plug-In 253 Creative HTrac	62700	+4800	8%	FHEV
Plug-In 253 Executive	66700	+4800	8%	FHEV
Staria (nouveau)				
Hybrid 215 Creative	57400	+30497	7%	FHEV
JEEP				
Jeep				
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	26150	+450	4%	E
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Longitude	27150	0	5%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Altitude	29150	0	5%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 Upland 4xe	32750	+240	5%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 The North Face 4xe	36750	+240	5%	FHEV
Electrique 156 Longitude	36500	-3000	13%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	32190	+310	12%	FHEV
4xe 240 North Star	44900	+450	nc	FHEV
Compass (nouveau)				
e-Hybrid 145 First Edition	40990	+818	nc	FHEV
100 % électrique 213 First Edition	46490	-3000	nc	Elec
Wrangler Unlimited				
2.0 T 4xe 380 Sahara	61700	+11090	0%	FHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	99500	+18170	12%	FHEV
KIA				
Picanto (nouvelle)				
1.0 DPl 63 Mction	16290	+100	5%	E
1.0 DPl 63 Active	17390	+100	4%	E
1.2 DPl 79 Active	17690	+190	4%	E
1.2 DPl 79 GT-Line	16790	+190	4%	E
Stonic				
1.0 T-GDi 100 Motion	22790	+260	10%	E
EV3 (nouveau)				
204 58,3 kWh	35990	0	0%	Elec
204 58,3 kWh Earth	36390	0	5%	Elec
204 81,4 kWh Earth	43090	0	5%	Elec
204 81,4 kWh GT-line	45990	0	1%	Elec
Ceed				
1.0 T-GDi 100 Active	27990	+360	16%	E
1.0 T-GDi 100 GT-line	30790	+360	10%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	31990	+740	10%	E
Ceed SW				
1.0 T-GDi 100 Active	26990	+540	10%	E
1.0 T-GDi 100 GT-Line	32290	+540	7%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	33490	+818	7%	E
Hybride Rechargeable Premium	45040	0	8%	FHEV
ProCeed				
1.5 T-GDi 140 GT Line	33250	+818	7%	E
XCeed				
1.0 T-GDi 100 Motion	28550	+1074	8%	E
1.5 T-GDi 140 Active	31050	+1761	7%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line Premium	34050	+1761	nc	E
Hybride Rechargeable Lounge	41340	0	12%	FHEV
Niro				
Hybride Motion	34090	0	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Motion	40940	0	4%	FHEV
Hybride Rechargeable Active	41940	0	4%	FHEV
EV Active	46990	0	24%	Elec
EV Premium	48290	0	24%	Elec
Sportage				
1.6 T-GDi 160 MHEV Motion	33340	+2544	2%	E
1.6 T-GDi 210 Hybride Active	40190	+850	3%	FHEV
1.6 T-GDi 210 Hybride 30 Years	42790	+850	3%	FHEV
1.6 T-GDi 245 Hyb. Rech. GT-Line Prem. 4x4	53890	+1050	5%	FHEV
1.6 CRDi 136 MHEV Motion DCT	37440	+1094	2%	D
EV6				
170 Air Active	49690	0	19%	Elec
229 Air Active	53690	0	19%	Elec
229 Air Design	57490	0	13%	Elec
325 Air Design 4x4	61490	0	13%	Elec
325 GT-Line 4x4	65490	0	15%	Elec
GT	74690	0	11%	Elec
Sorento (nouveau)				
Hybride Design	63140	+5929	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Active	64990	+2975	6%	FHEV
EV9				
204 Earth	78000	0	nc	Elec
385 GT-Line 4x4	86000	0	0%	Elec
LAMBORGHINI				
Revuelto	506008	+70000	nc	E
Urus SE	254000	nc	nc	E
LANCIA				
Ypsilon (nouvelle)				
1.2 Hybrid 110	24500	0	0%	FHEV

	Prix en €	Bonus ^(*) ou malus	Remise possible	Energie
MINI (suite)				
Cooper D Essential	40200	nc	nc	D
Cooper D Classic	41250	nc	nc	D
Cooper E Essential	39150	-2000	nc	Elec
Cooper E Classic	40200	-2000	nc	Elec
Cooper SE Classic All4	45200	-2000	nc	Elec
Cooper SE Favoured All4	46560	-2000	nc	Elec
MITSUBISHI				
Colt				
1.0 MPI-T 91 Intense	26590	+170	10%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	31000	0	7%	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	32690	0	7%	FHEV
1.0 MPI-T GPL 101 Invite+	24790	+240	nc	GPL
ASX				
1.0 MPI-T 91 Invite	27090	+898	nc	E
1.3 Di-T MHEV 140 Intense	31890	+898	nc	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	36590	0	nc	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	39990	0	nc	FHEV
1.6 MPI-T GPL 101 Invite	28190	+230	nc	GPL
1.6 MPI-T GPL 101 Intense	32090	+230	nc	GPL
Outlander (nouveau)				
Invite	51590	+3050	4%	FHEV
Invite+	55790	+3050	4%	FHEV
NISSAN				
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				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	34700	+1761	5%	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	36990	+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	46000	+800	12%	FHEV
e-Power 190 N-Design	45400	+800	12%	FHEV
Ariya				
63 kWh 218 Engage	39300	0	7%	Elec
63 kWh 218 Advance	41800	0	10%	Elec
87 kWh 242 Advance	49300	0	10%	Elec
87 kWh 242 Evolve	62800	0	8%	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55900	0	8%	Elec
Nismo	59300	0	11%	Elec
X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43900	+2360	11%	FHEV
e-4orce 213 Acenta	46100	+4874	11%	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta	46300	+4966	12%	FHEV
Townstar Combi				
45 kWh Acenta	39000	-3 000	nc	Elec
OPEL				
Corsa				
1.2 Turbo 100 GS	22000	+170	7%	E
1.2 Turbo Hybrid 110 GS	25400	0	9%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	27300	0	9%	FHEV
Electric 136 Edition	32000	-3000	9%	Elec
Electric 136 GS	33500	-3000	9%	Elec
Electric 156 GS	35000	-3000	9%	Elec
Frontera (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 110 Edition	28500	+170	1%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	28000	+170	1%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	30000	+170	5%	FHEV
Electric 113 Edition	31000	-3000	7%	Elec
Electric 113 GS	33000	-3000	7%	Elec
Mokka (nouveau)				
1.2 Turbo 130 Edition Auto.	28500	+1172	10%	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	30500	+1172	10%	E
1.2 Turbo 136 GS	28500	+360	10%	E
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	31500	0	9%	FHEV
Electric 156 Edition	36900	-3000	9%	Elec
Electric 156 GS	38900	-3000	9%	Elec
Astra				
1.2 Turbo 130 GS	32800	+240	16%	E
1.2 Turbo Hybride 145 GS	36100	0	26%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	44060	0	20%	FHEV
GS	40150	0	7%	FHEV
1.5 Diesel 130 Edition Auto.	33550	nc	nc	D
1.5 Diesel 130 GS Auto.	37000	nc	16%	D
Electric 156 Edition	38990	-4000	12%	Elec
Electric 156 GS	40990	-4000	12%	Elec
Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo 130 GS	33950	+540	6%	E
1.2 Turbo Hybride 145 GS	37250	0	11%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	45200	0	6%	FHEV
1.5 Diesel 130 GS Auto.	38150	+450	6%	D
Electric 156 Edition	40140	-3000	13%	Elec
Electric 156 GS	42140	-3000	13%	Elec
Grandland (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	38990	+1010	5%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	42380	+1010	4%	FHEV
Hybride Rechargeable 195 GS	47960	+1710	5%	FHEV
Electric 73 kWh 213 Edition	44480	-3000	5%	Elec
Electric 73 kWh 213 GS	46990	-3000	5%	Elec
Electric 82 kWh 213 GS	47960	0	5%	Elec
Combo Life				
Electric Elegance	36850	-3000	7%	Elec
PEUGEOT				
208				
1.2 Turbo 100 Style	21150	+150	12%	E
1.2 Turbo 100 Allure	23050	+150	17%	E
1.2 Hybrid 110 Style	23550	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 110 Allure	25450	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 110 GT	27350	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	28250	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	28150	0	7%	FHEV
Electric 136 Style	28000	-3000	16%	Elec
Electric 136 Allure	36100	-3000	16%	Elec
Electric 136 GT	38000	-3000	16%	Elec
Electric 156 Allure	37400	-3000	16%	Elec
Electric 156 GT	38300	-3000	16%	Elec
2008				
1.2 Turbo 100 Style	27500	+400	14%	E
1.2 Turbo 100 Allure	29100	+400	14%	E
1.2 Hybrid 145 Style	31400	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	33000	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	34400	0	9%	FHEV
Electric 156 Style	38000	-3000	11%	Elec
Electric 156 Allure	40000	-3000	11%	Elec
Electric 156 GT	41700	-3000	11%	Elec
308				
1.2 Hybrid 145 Style	32250	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	34100	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	36700	0	6%	FHEV
PHEV 180 Allure	42820	0	19%	FHEV
PHEV 180 GT	45620	0	19%	FHEV
1.5 BlueHdi 130 Style	34720	+400	10%	D
1.5 BlueHdi 130 Allure	36570	+400	26%	D
Electric 156 Style	42500	-3000	17%	Elec
Electric 156 Allure	43900	-3000	17%	Elec
Electric 156 GT	46250	-3000	17%	Elec
308 SW				
1.2 Hybrid 145 Style	33250	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	35100	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	37700	0	9%	FHEV
PHEV 180 Allure	43820	0	11%	FHEV
PHEV 180 GT	46620	0	11%	FHEV
1.5 BlueHdi 130 Style	35720	+450	11%	D
1.5 BlueHdi 130 Allure	37570	+450	24%	D
Electric 156 Style	42500	-3000	10%	Elec
Electric 156 Allure	43900	-3000	10%	Elec
Electric 156 GT	46250	-3000	10%	Elec
3008				
1.2 Hybrid 145 Allure	38990	+260	10%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	43480	+260	14%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	43480	+1050	6%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	47960	+1050	6%	FHEV

	Prix en €	Bonus (*) ou malus	Remise possible	Energie
Electrique 210 Allure	44990	-3000	3%	Elec
Electrique 210 GT	46990	-3000	3%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie Allure	46990	-3000	3%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie GT	51490	0	3%	Elec
408				
1.2 Hybrid 145 Allure	37300	+75	13%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	41300	+75	13%	FHEV
PHEV 225 GT	51250	0	18%	FHEV
Electrique 210 Allure	43900	-3000	4%	Elec
Electrique 210 GT	45900	-3000	4%	Elec
508				
Plug-in Hybrid 180 Allure	50200	0	7%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	52100	0	7%	FHEV
Peugeot Sport Engineered	70650	+660	7%	FHEV
508 SW				
Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	9%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	53400	0	9%	FHEV
Peugeot Sport Engineered	71950	+920	8%	FHEV
5008				
1.2 Hybrid 145 Allure	40990	+790	4%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	45490	+790	10%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	45490	+2720	nc	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	49990	+2720	nc	FHEV
Electrique 210 Allure	46990	-3000	2%	Elec
Electrique 210 GT	51490	0	2%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie Allure	51490	0	2%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie GT	55990	0	2%	Elec
Rifter				
Electrique 136 Allure Taille M	37950	-3000	nc	Elec
Electrique 136 GT Taille XL	43250	-3000	nc	Elec
POLESTAR				
2 (nouvelle)				
Standard Range Single Motor 70 kWh	46990	0	nc	Elec
Long Range Single Motor 82 kWh	49990	0	nc	Elec
LR Dual Mot. Perf. 82 kWh Plus Pack	63300	0	nc	Elec
4 (nouvelle)				
Long Range Single Motor 100 kWh	61800	0	nc	Elec
LR DM 100 kWh Performance Plus Pk	79300	0	nc	Elec
3 (nouveau)				
Long Range Single Motor 111 kWh	79800	0	nc	Elec
LR Dual Motor 111 kWh Performance	91800	0	nc	Elec
PORSCHE				
718 Boxster				
Spyder RS	162500	+70 000	0%	E
718 Cayman				
GT4 RS	162500	+70 000	0%	E
911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	140000	+70 000	0%	E
Carrera T	160900	+70 000	0%	E
Carrera S	168200	+70 000	nc	E
Carrera GTS	180400	+70 000	0%	E
Spirit 70	247200	nc	nc	E
GT3	213700	nc	nc	E
911 Targa (nouvelle)				
4 GT3	203100	+70 000	0%	E
911 Cabriolet (nouvelle)				
Carrera	154200	+70 000	0%	E
Carrera T	168000	+70 000	0%	E
Carrera S	172400	+70 000	0%	E
Carrera GTS	198900	+70 000	0%	E
Taycan				
Propulsion	108500	0	0%	Elec
4S	125900	0	0%	Elec
GTS	154000	0	0%	Elec
Turbo	181600	0	0%	Elec
Turbo S	216700	0	0%	Elec
Turbo GT	248000	0	0%	Elec
Taycan Sport Turismo				
Propulsion	107500	0	0%	Elec
4S	128900	0	0%	Elec
GTS	168000	0	0%	Elec
Turbo	182300	0	0%	Elec
Turbo S	217700	0	0%	Elec
Taycan Cross Turismo				
4	118900	0	0%	Elec
4S	131600	0	0%	Elec
Turbo	183000	0	0%	Elec
Turbo S	218200	0	0%	Elec
Panamera				
2.9	119000	+70 000	0%	E
GTS	174300	+70 000	0%	E
4 E-Hybrid	133000	+8150	0%	FHEV
4S E-Hybrid	148200	+8900	0%	FHEV
Turbo E-Hybrid	207700	+12 050	0%	FHEV
Turbo S E-Hybrid	240000	+12 200	0%	FHEV
Macan				
Propulsion	82950	0	0%	Elec
4	88430	0	0%	Elec
4S	93091	0	0%	Elec
Turbo	118910	0	0%	Elec
Cayenne				
3.0	104900	+70 000	0%	E
S	124900	+70 000	0%	E
GTS	147100	+70 000	0%	E
E-Hybrid	118200	+14 000	1%	FHEV
S E-Hybrid	129100	+13 550	1%	FHEV
Turbo E-Hybrid	190800	+18 350	1%	FHEV
Cayenne Coupé				
3.0	108700	+70 000	0%	E
S	129900	+70 000	0%	E
GTS	150500	+70 000	0%	E
E-Hybrid	120500	+14 900	1%	FHEV
S E-Hybrid	133100	+14 450	1%	FHEV
Turbo E-Hybrid	184400	+19 100	1%	FHEV
RENAULT				
Clio				
1.0 S&E 65 Génération	16990	+210	nc	E
1.0 S&E 65 Evolution	19990	+210	14%	E
1.0 T&E 90 Evolution	21290	+170	14%	E
1.0 T&E 90 Techno	22790	+170	12%	E
1.0 T&E 90 Esprit Alpine	25090	+190	13%	E
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	24290	0	10%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Techno	25790	0	10%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine	28090	0	10%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Génération	18090	0	nc	GPL
1.0 Eco-G 100 Evolution	20790	0	14%	GPL
1.5 Blue dCi 100 Evolution	22990	0	14%	D
5 E-Tech (nouvelle)				
95 Autonomie Urbaine Five	24990	-3000	nc	Elec
120 Autonomie Urbaine Evolution	27990	-3000	0%	Elec
120 Autonomie Urbaine Techno	29990	-3000	2%	Elec
150 Autonomie Confort Techno	33490	-3000	2%	Elec
150 Autonomie Confort Iconic	35490	-3000	0%	Elec
150 Autonomie Confort Roland-Garros	36490	-3000	0%	Elec
Captur				
1.0 T&E 90 Evolution	26990	+818	19%	E
1.0 T&E 90 Techno	29290	+740	19%	E
E-Tech Full Hybrid 160 Evolution	30090	0	nc	FHEV
E-Tech Full Hybrid 160 Techno	32390	0	nc	FHEV
E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	34790	0	nc	FHEV
1.0 Eco-G 100 Evolution	28490	+210	19%	GPL
1.0 Eco-G 100 Techno	29690	+210	19%	GPL
4 E-Tech (nouvelle)				
120 Autonomie Urbaine Evolution	29990	-3000	0%	Elec
150 Autonomie Confort Evolution	33490	-3000	0%	Elec
150 Autonomie Confort Techno	35490	-3000	0%	Elec
150 Autonomie Cofort Iconic	37490	-3000	0%	Elec
Megane E-Tech				
130 Autonomie Confort Evolution	38090	-3000	nc	Elec
220 Autonomie confort Techno	39590	-3000	5%	Elec
220 Autonomie confort Esprit Alpine	41590	-3000	nc	Elec
Symbioz (nouveau)				
E-Tech Full Hybrid 160 Techno	35800	0	nc	FHEV
E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	37300	0	nc	FHEV

ACHETEZ FINANCEZ & VENDEZ

VPN
Autos.com



vpn-autos.com

Réseau spécialiste
de l'occasion récente
depuis 1994 !

RCS 397 428 145 * jusqu'à 15 jours ou 1000km des deux termes échus



POINTS DE VENTE
PARTOUT EN FRANCE



SATISFAIT OU
REMBOURSÉ*



RÉSERVATION
EN LIGNE



GARANTIE
12 MOIS MINIMUM



RACHAT
EXPRESS

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

**Auto
Plus**

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-nationale-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.