

Actu

Voitures radars privatisées dans le sud de la France

P.6

Où et quand risquez-vous de les croiser ?



Futur Renault Captur

P.14

ENCORE PLUS SEXY!

Exclusif



Dossier essais P.22



Conso et autonomie sur autoroute

LE PALMARÈS DE NOTRE



Une semaine en... P.38

Alpine A290

Une petite sportive bien sympa au quotidien



Les coachs P.46

Les meilleures housses pare-soleil



Notre saga de l'été...

Les grands hommes de l'automobile



Cette semaine
Enzo Ferrari
"L'artisan provincial" de génie
P.54

Panoramique P.28

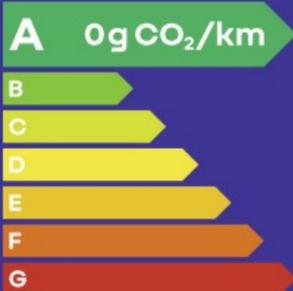
On a déjà conduit le nouveau Citroën C5 Aircross



Occasion P.52
Une Peugeot 508 diesel
Dès 7 000 €

L 14629 - 1923 - F: 2,50 €





(1) sous réserve des modalités gouvernementales du dispositif Mon Leasing Electrique 2025 et sous réserve d'éligibilité au dispositif.
(2) dans l'attente des conditions pour 2025 et à titre d'exemple, les conditions d'éligibilité de 2024 sont disponibles à l'adresse suivante : <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F37557>. (3) fait d'esprit français. modèles Renault 5, Renault 4 et Megane e-tech électriques et versions éligibles sous réserve des conditions du dispositif gouvernemental Mon Leasing Electrique. voir renewalt.fr. **consommations min/max en kwh/100 km* et émissions co₂ min/max en g/km* lors du roulage, hors pièces d'usure: R5: 14,5/15,5 et 0; Megane: 14,4/15,1 et 0; R4: 14,7/15,6 et 0. *selon norme wltp.** renewalt.fr



le dispositif gouvernemental Mon Leasing Electrique est bientôt de retour⁽¹⁾

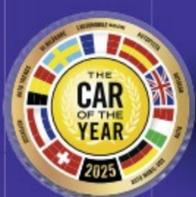
Mais le nombre de bénéficiaires
sera limité.⁽²⁾

Une fois de plus,
Renault s'engage pleinement
dans le dispositif avec ses 3 véhicules
électriques phares : R5, R4 et Megane,
tous assemblés en France.

Soyez les premiers à profiter
du dispositif gouvernemental
Mon Leasing Electrique.



avec Renault, choisissez
le Leasing Electrique made of France⁽³⁾



Renault 5
voiture de l'année 2025



**"je connais
les voitures
de chacun
de mes
voisins,
pas leurs
prénoms"**

manu c.
garagiste motrio

**1400 GARAGES
PARTOUT EN FRANCE**

MOTRIO
votre voiture, notre moteur

ACTU

- 6 **L'événement** Voitures radars privatisées dans le Sud : le programme de l'été
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les news**
- 14 **Les nouveautés** Le futur Renault Captur
- 18 **Les voitures** de la semaine : le concept-car Mercedes-AMG GT XX

ESSAIS

- 21 **Le labo**
- 22 **Dossier** Consommation et autonomie sur autoroute : notre hit-parade
- 28 **Panoramique** Le Citroën C5 Aircross Electrique Max de 73 kWh et 210 ch
- 32 **Match** Le Renault Austral restylé face aux Hyundai Tucson et Kia Sportage
- 38 **Testée au quotidien** L'Alpine A290 GT
- 41 **Dossier** Quelles voitures électriques peuvent tracter ? 140 modèles à la loupe
- 44 **Essai** Le Toyota Urban Cruiser électrique 61 kWh de 174 ch

GUIDE PRATIQUE

- 46 **Les coachs Auto Plus** Les "chaussettes" pare-soleil universelles à l'essai
- 48 **Acheter une voiture d'occasion** Renault Espace 3/4/5 : trois générations à la loupe
- 51 **Ça vous est arrivé**
- 52 **Les stars de l'occasion** Une Peugeot 508 diesel restylée à moins de 10000 €

MAGAZINE

- 54 **La série de l'été** Les grands hommes qui ont fait l'automobile, épisode 2 : Enzo Ferrari
- 56 **Le sport** Championnat du monde des rallyes : enfin une victoire pour Hyundai !
- 58 **Auto Plus Classiques** La Skoda Superb renouvelée (1939)
- 60 **Le prix des voitures neuves**



R. DEMARETS

Page 14



E. REAUD/CITROËN

Page 28



F. GROUT

Page 41



D. MEUNIER

Page 52

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Plan Marshall ? Non, coup de pouce...

Alors que les températures atteignent des sommets en ce début d'été, le marché automobile, lui, prend un sacré coup de froid. Les ventes de voitures neuves décrochent en effet de près de 8% depuis janvier, selon les chiffres AAA Data. Un peu plus de 842000 unités ont été immatriculées sur six mois, ce qui, par un savant calcul mathématique, projette un marché 2025 à environ 1,7 million. Plus on avance... et plus on s'éloigne des niveaux d'avant-Covid, quand la France était capable de tutoyer les 2,2 millions de véhicules. Les tendances en matière de choix énergétiques, elles, se confirment, avec des hybrides classiques qui remportent – grâce à leur faible surcoût à l'achat, à leur consommation modérée et à leur usage sans contraintes – logiquement la plus forte adhésion (+ 34%). Touchées par le malus au poids, les hybrides rechargeables décrochent (- 33%). Quant aux électriques, on pourrait croire qu'elles se maintiennent, mais en examinant les canaux de ventes, on s'aperçoit que les entreprises sont le seul relais de croissance de cette énergie. Après des particuliers, elle recule de 40%! Un bilan d'autant plus inquiétant qu'il intègre l'immense succès de la Renault 5.

Alors que le marché aurait besoin d'un électrochoc, le gouvernement dégage un... "coup de pouce". Un nouveau mécanisme qui prend la relève du bonus, les finances publiques n'ayant plus les moyens de supporter la transition écologique dans l'automobile. Il s'agit ainsi de transférer la charge économique qui pesait sur l'Etat aux acteurs privés que sont les fournisseurs d'énergie. En termes techniques, on appelle ça... la stratégie de la patate chaude! Sachant qu'au final, que la prime soit prélevée sur les impôts ou intégrée à la facture d'énergie, ce sont toujours les ménages qui paient.

Ce "coup de pouce" aura-t-il un effet positif sur le marché? Si c'est le cas, il sera limité. Certes, les montants accordés pour l'achat d'une électrique augmentent (3 100 € minimum), mais il en faudra davantage pour convaincre massivement les Français de passer au zéro émission. Car si le prix reste un frein, l'inconnue liée à un changement des habitudes d'usage de la voiture en constitue un autre visiblement encore plus fort. Et ce malgré le développement du réseau de charge et les indéniables progrès réalisés par les derniers modèles en matière d'autonomie.

Mathieu

Trait d'humeur

Affluence record sur les bornes de recharge aux abords du Tour de France



CIREBOX

CIREBOX

Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 20 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.



VOITURES RADARS PRIVATISÉES DANS LE SUD

Le programme d

Déjà actives sur les deux tiers du territoire, les voitures radars "à conduite externalisée" colonisent petit à petit trente et un nouveaux départements de la moitié sud du pays, dont certains particulièrement surfréquentés en période estivale. Risquez-vous de les croiser durant vos vacances ? Pour le savoir, lisez ce qui suit...

La boucle est presque bouclée. En octobre, la quasi-totalité des policiers et gendarmes auront cédé le volant de leurs "radars mobiles nouvelle génération" (RMNG) à des chauffeurs privés. Ce sera alors l'épilogue du projet Dexter (pour "dispositif externalisé") lancé en 2018 : à la rentrée, tous les départements métropolitains – à l'exception de ceux d'Ile-de-France et de Corse – verront circuler sur leurs routes des "voitures radars privatisées". C'est déjà le cas, depuis 2023, dans cinquante-cinq départements. Et c'est en passe de l'être pour trente et un autres situés dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie. A quel rythme ? Afin de connaître le calendrier précis de cet ultime déploiement en ordre dispersé, nous avons interrogé une à une les préfetures concernées.

Le choix des mots

Toutes (ou presque) nous ont répondu avec, en préambule, le même luxe de précautions : l'externalisation de la conduite des voitures radars "n'augmente pas leur nombre". Elle a pour finalité de "libérer du temps, que les forces de l'ordre pourront consacrer à des tâches non déléguables, telles que celles liées aux contrôles d'alcoolémie ou de stupéfiants" et à "faire respecter les limitations de vitesse dans la durée, en allongeant les plages horaires de contrôle sur les routes les plus accidentogènes". Et de préciser que la rémunération des "prestataires est uniquement basée sur les kilomètres parcourus [...] et évidemment pas sur les infractions relevées". Dont acte. Il faudra vous y faire : de jour comme de nuit, du lundi au dimanche, les voitures radars risquent d'être les invitées surprises de vos vacances. ■



REPORTER AUTO PLUS

Comment les repérer ?

Il y a des radars faciles à repérer, et il y a ces autos... Banalisées et de grande série, les voitures radars semblent encore plus quelconques lorsqu'elles sont conduites par des privés, seuls à bord et en civil, là où les représentants des forces de l'ordre étaient deux et en uniforme ! Mais trois indices les trahissent.

Une "lucarne" sur la lunette arrière. Elle n'est présente que sur les voitures radars privatisées (photo du haut). Ce signe ne trompe pas... mais n'est visible que lorsqu'on les suit.

Un tableau de bord encombré.

Les exemplaires conduits par des "prestataires" sont dotés d'un attirail spécifique étalé sur le tableau de bord et jusque sur le pare-brise.

Des plaques "à risque". Ce n'est pas une science exacte, mais cette indication peut mettre la puce à l'oreille. Les voitures radars sont, selon les modèles, immatriculées dans des séries bien spécifiques : les nombreux (environ 80) Citroën C5 Aircross en GT-000-TY ou ZM ; les Ford Focus en EX-000-BK/BQ/BL/BP (et tout récemment en GW-000-LS) ; les Ford Mondeo en FZ-000-LE ; les Seat Leon en FP-000-SB ; les Peugeot 308 en FW-000-YQ/XL/XM ; les premières Volkswagen Passat en "EZ", et les plus récentes en GB-000-JT/JV/JW/JX. Mettez les enfants au défi de les repérer, ça les occupera...



REPORTER AUTO PLUS



FACEBOOK

300 voitures radars

Fin 2025, 250 seront privatisées et 50 encore aux mains des forces de l'ordre. Selon la Sécurité routière, au quotidien, seules 90 circuleront simultanément. Autrement dit, même pas une par département !

9 contrôles sur 10 sur des axes à 80 ou 90 km/h

Leur terrain de jeu préféré ? Le réseau secondaire bidirectionnel, surtout s'il est limité à 80 km/h. Moins de 1 % des contrôles ont lieu sur voies rapides, aucun en ville.

10 km/h de marge technique...

... jusqu'à 100 km/h, 10 % au-delà. En clair, sur les axes à 80 km/h, les voitures radars ne sévissent qu'à partir de 91 km/h relevés.

1,7 million d'excès de vitesse relevés

En 2023, sur les 24 millions d'infractions à la vitesse relevées automatiquement, les voitures radars n'en ont repéré que 7 %... contre 24 % pour les radars autonomes !

le l'été



- Elles sont déjà là
- En juillet
- Courant août
- A la rentrée
- Pas de date confirmée

Quand et où risquez-vous d'en croiser ?

ELLES SONT DÉJÀ LÀ

Allier (03) : actif depuis le 2 mai, le dispositif repose sur deux voitures chargées d'arpenter, dixit la préfecture, "pratiquement l'ensemble du département".

Ardèche (07) : le 2 juin, "au moins deux véhicules" ont commencé à surveiller une trentaine d'itinéraires parmi les plus accidentogènes du département.

Ariège (09) : depuis le mois de juin, les contrôles sont effectifs.

Aude (11) : c'est l'un des premiers départements à avoir lancé les hostilités. Et l'un des seuls à communiquer (sur Facebook) sur les itinéraires surveillés par deux voitures banalisées. Les zones à risque ? Surtout les départementales, une quinzaine en tout.

Aveyron (12) : des "axes accidentogènes répartis sur tout le département" sont sillonnés depuis le 15 mai par deux voitures.

Bouches-du-Rhône (13) : deux voitures également opèrent depuis le 2 juin.

Cantal (15) : peu d'infos ont filtré sur l'arrivée des voitures radars et sur leur nombre. Mais une chose est sûre, elles sont bien actives !

Lot (46) : autre région, mais même constat que dans les Cantal. Prudence, donc.

Puy-de-Dôme (63) : les premières voitures privatisées ayant été repérées mi-mars, elles sont dorénavant en service.

Var (83) : jusqu'à quatre voitures privatisées ont été vues en repérage, dès mars. Depuis, au moins deux ont commencé leur labeur.

EN JUILLET

Ain (01) : le quadrillage a débuté le 2 juillet "sur les routes départementales et les autoroutes [...] de façon homogène sur [le] département".

Alpes-de-Haute-Provence (04) : "La mise en service des voitures radars devrait intervenir dans le courant du mois de juillet."

Haute-Loire (43) : après une longue phase de repérage commencée mi-mai, les voitures radars sont prêtes à entrer en service actif.

Pyrénées-Orientales (66) : deux voitures contrôlent entre 400 et 600 km de routes. Des parcours "voués à être modifiés mensuellement selon l'accidentalité et la saisonnalité".

Tarn-et-Garonne (82) : "plus de 1 000 km de voirie, essentiellement sur les départementales" doivent être "sécurisés", soit "une quinzaine d'itinéraires régulièrement modifiés".

COURANT AOÛT

Hautes-Alpes (05) : début août, deux autos et demie seront actives, la demi-voiture "correspondant à un véhicule mutualisé avec les départements limitrophes".

Drôme (26) : pas de date précise, mais c'est sûr, on les croisera dans quelques semaines.

Gard (30) : dès le 16 août, "23 itinéraires (dont 80 % de départementales) totalisant 1 222 km seront empruntés par trois voitures radars qui circuleront toute l'année, la semaine comme le week-end, de jour comme de nuit".

Gers (32) : une à deux voitures arpenteront quotidiennement les routes du Gers.

À LA RENTRÉE

Alpes-Maritimes (06) : deux à trois voitures seront en service pour un "potentiel d'un peu plus de 15 000 km contrôlés par mois [...], chaque conducteur [devant] être convaincu qu'il peut croiser à tout moment un véhicule en capacité de relever une vitesse inadaptée".

Haute-Garonne (31) : dès le 15 septembre, la mission sera de "parcourir 13 000 km par mois sur des itinéraires définis par la préfecture, en concertation avec les forces de l'ordre".

Isère (38) : les contrôles débiteront début octobre, sur vingt parcours couvrant 1 366 km, en priorité sur le réseau secondaire.

Loire (42) : les tests ayant commencé début juin, le déploiement pourrait intervenir début septembre (voire fin août). A confirmer !

Hautes-Pyrénées (65) : mise en service attendue "au troisième trimestre".

Rhône (69) : la phase de reconnaissance étant en cours, rien n'est prévu avant la fin de la période estivale.

Savoie (73) : deux voitures sont annoncées par le département "à la rentrée". Elles changeront d'itinéraire chaque mois.

Tarn (81) : les contrôles, qui doivent débiter le 1^{er} octobre, auront lieu sur "plus de 1 000 km, du Ségala à la Montagne noire, des plaines du Tescou jusqu'à la haute vallée du Thoré". Tout un programme !

Vaucluse (84) : 2 000 km (aller-retour) sur tous types de réseaux, hors agglomérations, seront surveillés à partir du 1^{er} octobre.



FRANÇOIS TARRAIN

Lavage au jet d'eau à domicile

Strictelement interdit ou pas ?

On nous répète que laver sa voiture à grande eau chez soi est interdit pour éviter de polluer les sols. Normal si on le fait sur un gazon. Mais si l'on opère sur une dalle en béton, avec évacuation vers le tout-à-l'égout, est-ce aussi illégal ?

Pedro, Vernon (27)

François Tarrain. Pas simple d'y voir clair. D'un côté, le code de l'environnement interdit de rejeter des polluants dans les eaux superficielles et souterraines⁽¹⁾. Or, en lavant son véhicule sur le gazon, on laisse bien filer dans le sol des résidus d'hydrocarbures et de métaux lourds. Quid, alors, d'une évacuation dans les égouts ? Là, le code de la santé publique

dispose que : "Tout déversement d'eaux usées, autres que domestiques, dans les égouts publics doit être préalablement autorisé par la collectivité⁽²⁾."

Les eaux usées domestiques étant celles issues des équipements de la maison, ces derniers incluent-ils les tuyaux d'arrosage ? En ayant une lecture permissive du texte, on peut le penser. En clair, passer sa voiture au jet dans sa cour et évacuer l'eau vers les égouts ne devrait pas être répréhensible. Mais mieux vaut consulter le règlement sanitaire de son département pour en avoir le cœur net ! Enfin, sachez-le, en cas de sécheresse, le lavage à l'eau à domicile est cette fois interdit sans discussion dès le niveau "alerte".

Se moquerait-on de ma gomme ?

Les pneus Continental EcoContact 6Q de mon Dacia Duster neuf n'ont que 4 mm de profondeur de sculpture, contre 7 à 8 mm sur les gommages de mes précédentes autos ! Réduirait-on la durée de vie des pneus pour inciter à un remplacement plus fréquent ?

Pierre, Sauverny (01)

Jérôme Fombelle. Ce pneu possède bien des sculptures un peu moins profondes qu'à l'accoutumée : de l'ordre de 6 mm selon Continental (et non pas 4 mm). Raison officielle ? Il s'agit d'un "compromis technique destiné à réduire sa résistance au roulement, ce qui contribue significativement à abaisser la consommation et les émissions de CO₂". Et non d'une "stratégie visant à abrégé volontairement sa durée de vie". De fait, renseignements pris, cette tendance à utiliser moins de matière première pour obtenir des pneus plus légers, à la résistance au roulement réduite, devrait se généraliser chez les fabricants. Au prix d'une longévité moindre ? Non, selon le syndicat du pneu : "Les grands manufacturiers compensent en utilisant des compositions de gomme plus résistantes à l'abrasion. Ce qui comporte, par ailleurs, l'avantage de diminuer la dispersion de particules dans la nature..." Manière aussi de répondre à la prochaine norme Euro 7 qui entend, justement, limiter l'abrasion des pneus.



CONTINENTAL

La série des immats en "HE" va donner lieu à quelques pépites. Qui va hériter de la plaque du diable "HE-666-LL" ou de celle en forme de SOS "HE-112-LP" ?

Marcel J., Vitry-le-François (51)

François Tarrain. L'application Immatriculation Scanner nous informe que la plaque "HE-666-LL" a été attribuée à une Volkswagen Polo GTI de 2018 et la "HE-112-LP" à une BMW Série 2 240i de 2023 !

Impunité des "CD"

Les conducteurs de véhicules dotés de plaques vertes "CD" (corps diplomatique) sont-ils autorisés à rouler dans les couloirs de bus, à stationner sur les places réservées aux handicapés ou aux livraisons, voire sur les trottoirs, ou s'arrogent-ils ces droits en toute impunité ?

A. Dumas, Paris

Pascal Gétin. Les véhicules personnels des diplomates ne sont pas exemptés du respect du code de la route, mais peuvent disposer de "facilités", comme l'autorisation de circuler dans les voies de bus. Toutefois, si leur stationnement est particulièrement dangereux, la mise en fourrière peut être demandée (pas sûr que ce soit le cas dans les situations que vous évoquez). Enfin, si un délit grave est commis, la levée de l'immunité diplomatique peut être réclamée.

Absent de marque

J'ai remarqué que Jaguar n'apparaissait plus dans vos pages "Le prix des voitures neuves". Manque de place ou disparition de la marque ?

Patrick, Genech (59)

Julien Sarboraria. Ce n'est pas une disparition, mais une grosse pause. Confronté à des résultats catastrophiques (22571 ventes en Europe en 2024, 517 en France), le groupe JLR⁽³⁾, qui appartient à Tata Motors, a décidé d'arrêter de produire des Jaguar neuves... avant de revenir, peut-être en 2026, avec une nouvelle "identité" déjà controversée. A cœur vaillant...

L'énigme de l'été

J'ai croisé, à Bernay (27), ce Renault Austral doté de drôles de capteurs au niveau des boucliers. Sauriez-vous me dire à quoi ils peuvent servir ?

Carl Sourd, par e-mail

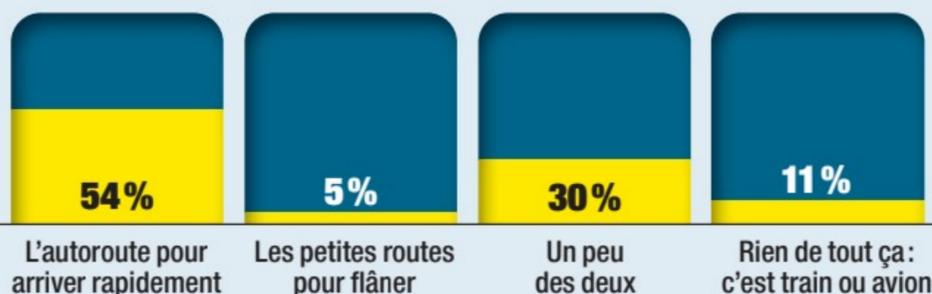
François Tarrain. L'emplacement des "capteurs" aux quatre coins de l'auto ainsi que la présence de ce qui ressemble à des antennes GPS laissent penser qu'il s'agit d'un système de conduite autonome. Oui, mais qui mène ces tests ? Contactés, ni Renault ni Valeo ne se disent à l'initiative de cette expérimentation, et aucun des deux ne sait réellement à quoi peut bien servir cet Austral. Vu la plaque, la réponse se trouve peut-être en Espagne. Si vous l'avez, nous sommes preneurs...



CARL SOURD

LA QUESTION DE LA SEMAINE

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



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

Essayez-vous de repérer les voitures radars privatisées sur la route ?

- Oui, et parfois j'en identifie une !
- Oui, mais je n'en vois jamais.
- Non, peine perdue, elles sont trop discrètes.

SKODA

L'autonomie : pour les enfants ça viendra,
pour la voiture c'est fait.



**Nouveau Škoda Enyaq, le SUV familial 100 % électrique
et son autonomie jusqu'à 590 kilomètres*.**

À partir de

509 €/mois⁽¹⁾

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

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

Modèle présenté: Enyaq 85 Plus avec options à 617€ par mois, remise Škoda de 6 245€, remise CEE déduite, aux mêmes conditions.

Offre valable du 01/07/2025 au 30/09/2025.* Autonomie gamme Enyaq : en cycle mixte WLTP. **(1) Enyaq 85 en Location Longue Durée 30 000 km max, 1^{er} loyer majoré jusqu'à 2 509€ ramené à 509€** lorsque les Distributeurs acceptent l'avance du Bonus Écologique (conditions d'éligibilité sur economie.gouv.fr) suivi de 36 loyers de 509€, remise Škoda de 6 245€, prime CEE déduite. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GmbH – RCS Pontoise : 451 618 904. **(2) Éligible à la prime CEE, détails sur skoda.fr/skoda-iv/certificats-economies-energie**

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

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

A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Au quotidien, prenez les transports en commun **#SeDéplacerMoinsPolluer**



STÉPHANE JULIEN

L'absence d'assurance a coûté 123 millions d'euros en 2024, une somme en partie prise en charge par les conducteurs assurés.

CONDUCTEURS SANS ASSURANCE

Une note salée pour tous

Le Fonds de garantie des assurances obligatoires sonne l'alarme : le nombre de victimes de conducteurs non assurés continue de grimper, tandis que le montant des indemnités reste "historiquement" élevé.

Les conducteurs irresponsables s'affranchissant de l'obligation de s'assurer sont nombreux sur nos routes. Même s'il est bien sûr difficile d'arrêter un chiffre précis, plusieurs indicateurs permettent d'avoir une idée de l'ampleur du fléau. Si la

Sécurité routière, qui s'appuie sur le nombre de véhicules impliqués dans des accidents corporels, l'estime à plus de 700 000, certains assureurs tablent plutôt sur une (large) fourchette de 800 000 à 1,5 million de contrevenants. En outre, grâce au fi-

chier des véhicules assurés (FVA), que les forces de l'ordre peuvent consulter lors d'un contrôle routier, on note que le nombre de délits pour "défaut d'assurance" n'a cessé de flamber ces dernières années et a explosé en 2024 : plus de 243 000 conducteurs ont été verbalisés, ce qui représente un bond de 18% en un an. Autre indicateur, fourni cette fois par le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO) qui indemnise les victimes : le nombre de

dossiers d'accidents de la circulation causés par des conducteurs non assurés a également augmenté l'an dernier. Selon l'observatoire annuel du FGAO, près de 8 000 personnes ont été prises en charge l'année dernière, soit une hausse de 3,3% par rapport à 2023.

Les assurés trinquent aussi
Une situation "préoccupante" pour le Fonds, qui a déboursé 123 millions d'euros en 2024 (contre 87 millions en 2017) pour

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 3 juillet 2025. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE (1)		Prix moyen (2) 1,636 € ↘	SP95-E10 (1)		Prix moyen (2) 1,693 € ↘
1 ^{er}	Hyper U	1,560 €	1 ^{er}	Hyper U	1,620 €
2 ^e	E.Leclerc	1,571 €	2 ^e	E.Leclerc	1,629 €
3 ^e	Super U	1,574 €	3 ^e	Super U	1,633 €
4 ^e	Netto	1,583 €	4 ^e	Cora	1,638 €
5 ^e	Cora	1,585 €	5 ^e	Intermarché	1,642 €
6 ^e	Intermarché	1,587 €	E85 (1)		Prix moyen (2) 0,749 € ↘
7 ^e	Carrefour (hypers)	1,591 €	1 ^{er}	E.Leclerc	0,698 €
8 ^e	Auchan (hypers)	1,592 €	2 ^e	Super U	0,702 €
9 ^e	Total Access	1,601 €	3 ^e	Auchan (hypers)	0,708 €
10 ^e	Carrefour Market	1,602 €			

(2) | SP95: 1,717 € ↘ | SP98: 1,794 € ↘ | GPL: 0,988 € ↗ | Baril de Brent: 58,70 € ↗

1. Hors autoroute. 2. Tous les prix moyens indiqués sont des estimations Auto Plus.
Palmarès réalisés à partir des données fournies par Carbu.com (<https://france.carbu.com>), qui recense les prix des carburants pratiqués parmi 12 260 stations pour aider les consommateurs à comparer les tarifs.

FIN ANNONCÉE DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

Après les ZFE, place aux ZEQL ?

Il y a des signes qui ne trompent pas. Prenez les ZFE (zones à faibles émissions). Faute d'avoir réussi à sauver leur peau, le gouvernement, conscient qu'elles sont condamnées, semble déjà prêt à les remplacer par "autre chose". Pour preuve, il vient d'inventer, au détour d'un arrêté, une inédite terminologie pour les qualifier : il serait à l'avenir question de "zones à enjeu pour la qualité de l'air", que l'on pourrait désigner – on n'est plus à une abréviation près – par ZEQL. Ledit arrêté est celui qui instaure le futur leasing social, prévu pour la rentrée : désormais financé, à l'instar du "nouveau" bonus, par les fournisseurs d'énergie via les certificats d'économies d'énergie, il aura pour mission de subventionner au moins 50 000 voitures électriques "à 100 €/mois", dont au moins 5 000 "pour les personnes dont le domicile ou le lieu de travail est situé dans [...] une zone à enjeu pour la qualité de l'air." Quelles seront les communes concernées et les restrictions en vigueur ? On le saura lorsque l'éloge funèbre des ZFE aura été prononcé. **F. Tarrain**



A. SAUNIER



Permis de conduire. Plusieurs syndicats dénoncent une pénurie de places à l'examen de conduite. Il y en a eu 1,5 million en 2024 et, selon eux, il en faudrait 2,19 millions en 2025 pour faire face au nombre important de candidats inscrits, notamment à la suite de la réforme sur l'abaissement à 17 ans de l'âge de passage. **Occasions en berne.** En juin, il n'y a pas que le marché du neuf qui s'enlise (voir p. 18) :

Non-assurés : plutôt jeunes et cumulards

Qui sont-elles, ces personnes qui prennent le volant sans être assurées ? Le "baromètre de la non-assurance routière" publié par le Fonds de garantie révèle justement le profil des conducteurs impliqués dans un accident sans être couverts. Premier enseignement, ce sont plus souvent des hommes (80 %), utilisant un véhicule particulier (seulement 6 % de véhicules de société) et jeunes : la moitié d'entre eux ont moins de 30 ans. Par ailleurs, ils figurent parmi les catégories sociales les plus modestes : 21 % d'entre eux sont ouvriers, 19 % étudiants et 20 % sans activité. Le manque de moyens peut-il expliquer l'absence d'assurance ? Certes, mais c'est un mauvais calcul : certains sont obligés s'endetter à vie pour indemniser leur(s) victime(s). Par ailleurs, on apprend que les cinq départements "les plus accidentogènes en matière de non-assurance" sont, dans l'ordre, la Seine-Saint-Denis, les Bouches-du-Rhône, Paris, le Val-de-Marne et les Alpes-Maritimes. Enfin, nombre de ces non-assurés (42 %) cumulent les infractions et/ou délits : 39 % d'entre eux n'ont même pas de permis de conduire, 23 % sont sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants (25 %).

dédommager les victimes et, le cas échéant, les proches des personnes décédées. Pour mémoire, le FGAO, chargé de compenser le défaut d'assurance, se retourne ensuite contre les responsables (voir leur profil ci-dessus) pour tenter de récupérer les sommes versées, en les majorant de 10%. Ceux-ci, pour n'avoir pas pris une simple assurance au tiers, peuvent, selon la gravité de l'accident, avoir à rembourser des centaines de milliers d'euros durant toute leur vie... si tant est bien sûr qu'ils soient identifiés ! En effet, un autre fait marquant est révélé par le baromètre du Fonds de garantie : sur les 8000 victimes d'accidents prises en charge l'an dernier, 2151 ont eu affaire à des conducteurs qui ont pris la fuite, le FGAO présu-

mant que ces derniers n'avaient ni assurance, ni même le permis. Et le nombre de fuyards a également connu une hausse alarmante : + 1,8 % par rapport à 2023 et près de + 25 % en moins de quinze ans.

A ce jour, l'organisme, qui recense au total 15 400 débiteurs non assurés, n'a récupéré, au cours du dernier exercice, que 12,1 millions d'euros. Une goutte d'eau, sachant que le Fonds, dont le fonctionnement repose en partie sur ces montants recouverts, est surtout alimenté par une taxe de 1,2 % comprise dans chaque contrat d'assurance automobile. Un prélèvement qui risque, à l'avenir, de faire encore grimper nos cotisations pour compenser l'augmentation des indemnités versées. **Saïda Djerrada**

LA QUESTION INATTENDUE

Quel est le modèle électrique le plus revendu ?



Depuis le début de l'année 66 000 électriques ont changé de propriétaire. Et si la citadine du Losange a pris sa retraite en 2024, elle continue de faire des émules sur le marché de l'occasion. C'est en effet la "branchée" de seconde main la plus vendue en 2025, avec 9 308 exemplaires. Loin derrière, on trouve la Peugeot E-208 (5 706 unités), elle-même talonnée par la Tesla Model 3 (5 171).

AAA DATA

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

avec moins de 450 000 autos ayant changé de mains, les ventes reculent de 5 % par rapport à juin 2024. **Retour à 90 km/h.** Dans le Morbihan, plus de 350 km de routes, soit 8 % du réseau des départementales, vont progressivement repasser à une limitation de 90 km/h au lieu de 80 km/h.

FLASH
INFO

Radars & compagnie

A Nice, un radar autonome entre ombre et lumière...

■ En apparence, ce radar autonome, pris en photo par notre lecteur Pascal Piérart, quai du Maréchal-Joffre, à Lyon, n'a rien d'extraordinaire : il surveille, depuis le trottoir, un axe limité à 30 km/h réputé dangereux. Un tel engin en centre-ville, c'est certes peu courant, mais pas inédit. Sauf qu'en y regardant de plus près, on découvre un détail intéressant : la présence, devant le flash, d'un filtre gris en nid-d'abeilles destiné à atténuer la puissance de l'éclair lumineux.

■ Pourquoi cette précaution ? Parce que, comme *Auto Plus* l'avait révélé en 2016, à bout portant, le flash de ce radar peut provoquer des lésions oculaires ! A la suite de notre article, des radars autonomes avaient, à l'époque, été dotés de ce fameux filtre. Depuis, on en avait peu croisé... jusqu'à tomber sur celui



PASCAL PIÉART



RADARS-AUTO.COM

de Lyon, mais aussi sur celui de la Promenade des Anglais, à Nice, dont nous parlions la semaine dernière dans le courrier. **F. T. avec N. L.**

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Voiture radar privatisée - Creuse (23)

Même si la Creuse est le département où les voitures radars privatisées effectuent le moins de contrôles, vous pouvez tout de même croiser cette Ford Focus (EX-938-BP), ici près de Genouillac.



REPORTERS AUTO PLUS

Hibou embarqué - Haute-Savoie (74)

RD1201. Voiture radar stationnée dans la zone limitée à 50 km/h, juste avant le rond-point du péage d'Allonzier-la-Caille. Elle contrôle les véhicules qui arrivent de Saint-Martin-Bellevue. 45°59'08.9"N 6°07'45.7"E

SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

CABINES La journée de la semaine



RHÔNE (69)

Quai du Maréchal-Joffre, Lyon (Bellecour vers Perrache), 30 km/h. Le radar autonome est posé sur le quai du Maréchal-Joffre, au niveau du carrefour avec la rue Franklin. 45°45'12.6"N 4°49'30.5"E



HAUTE-SAVOIE (74)

A40, PR 83+310, Vulbens (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome est installé dans la zone de travaux, au niveau du tunnel de la Vuache. 46°05'22.6"N 5°55'21.4"E



YVELINES (78)

RN184, PR 14+125, St-Germain-en-Laye (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome a pris place, comme chaque été, au niveau du carrefour feu rouge de la Fête des Loges. 48°55'15.2"N 2°04'54.7"E



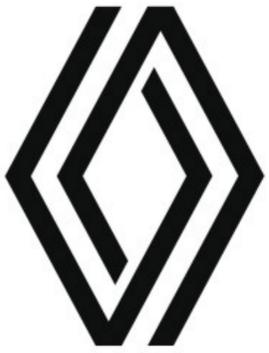
YVELINES (78)

Un premier radar autonome se trouve près du carrefour de Morainvilliers... et un autre est installé 6,5 km plus loin, avant le rond-point d'Aubergenville, à Flins-sur-Seine. 48°56'05.4"N 1°57'22.8"E 48°57'35.7"N 1°52'44.8"E



PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

HE-123-SA 33



Rouler en électrique, d'accord, mais comment s'y retrouver?

Renault explique et lève les tabous

La transition vers l'automobile électrique est en marche. Mais passer du diesel ou de l'essence au 100% électrique peut paraître compliqué. Grâce à son expertise et la richesse de son offre, Renault vous donne les clés pour mieux comprendre et adopter l'électrique à votre rythme, selon vos besoins spécifiques.

L'hybride, c'est pour qui ?

Pour ceux qui préfèrent une solution intermédiaire : rouler en ville et faire des trajets courts en électrique, puis prendre la route et faire de longs trajets avec l'aide du moteur thermique.

Quel type d'hybride choisir ? Tous les hybrides ne se valent pas.

Dans la jungle des hybrides, il n'est pas facile de s'y retrouver. Chez Renault, nous avons décidé d'être clairs. Il n'y a que trois motorisations hybrides à connaître :

- l'hybride non rechargeable mild hybrid
- l'hybride non rechargeable full hybrid E-Tech
- l'hybride rechargeable hyper hybrid E-Tech

Ce qui les différencie, c'est la taille de leur batterie (kWh), la puissance de leur moteur électrique (kW) et la capacité de longues distances en 100% électrique.

Le mild hybrid n'est pas un full hybrid

Équipé d'un petit moteur électrique en soutien du moteur thermique, le mild hybrid permet de réduire les émissions lors des



déplacements jusqu'à 20% par rapport à un moteur thermique équivalent. Bien que cette technologie soit parfois appelée « hybride » tout court, elle n'offre pas les mêmes performances qu'un véhicule full hybrid E-Tech. Si vous avez un doute, demandez à votre vendeur de vous confirmer la puissance de la batterie : avec 48 V, on ne peut rouler en mode 100% électrique que quelques centaines de mètres, alors qu'avec les batteries 200 V à 400 V des véhicules full hybrid, on fait vraiment de la route.

FULL HYBRID E-TECH sans recharge

La technologie full hybrid E-Tech qui se recharge en roulant permet de convertir l'énergie motrice fabriquée en roulant et de recharger une batterie plus puissante que celle du mild hybrid – on parle de passer de 48 V à 400 V. En d'autres termes, la batterie est utilisée pour stocker l'énergie électrique. Plus la capacité est grande, plus longue est la distance parcourue. Pour utiliser cette énergie électrique, nous avons besoin d'un moteur non pas à combustion mais électrique. Vous avez donc deux sources d'énergie : électrique et thermique, qui peuvent assurer le roulage de votre véhicule. Prenons par exemple Espace full hybrid E-Tech, Austral full hybrid E-Tech ou Rafale full hybrid E-Tech qui profitent d'une autonomie totale pouvant atteindre jusqu'à 1100 km⁽¹⁾ sans recharge, qui peuvent rouler jusqu'à 130 km/h en 100% électrique et économiser jusqu'à 40%⁽²⁾ de consommation d'énergie.

HYPER HYBRID E-TECH

L'hybride rechargeable, aussi appelé « hyper hybrid », offre une polyvalence permettant tout aussi bien de rouler en 100% électrique que de parcourir de longs trajets grâce au moteur thermique.

Cette technologie de pointe permet notamment à Rafale hyper hybrid 4x4 300 ch d'atteindre jusqu'à 105 km d'autonomie en 100% électrique et comporte de nombreux avantages :

- jusqu'à 85% d'économie de carburant⁽³⁾
- jusqu'à 100% en conduite électrique en ville

Et l'électrique dans tout ça ?

Le 100% électrique, c'est pour qui ?

Pour ceux qui veulent une voiture à plus faibles émissions et qui ne veulent plus faire leur plein d'essence. Pour ceux aussi qui veulent découvrir un plaisir de conduite inédit, silencieux et intense. Il s'agit d'un choix engagé qui nécessite quelques changements de comportement et d'utilisation. Soyez serein, pour des trajets quotidiens d'en moyenne 50 km, vous n'aurez pas besoin de recharger votre véhicule chaque jour.

L'électrique, c'est quoi ?

Les véhicules E-Tech 100% électriques bénéficient d'une conduite réactive et silencieuse. Idéals pour tous les trajets du quotidien, ils se rechargent sur le réseau électrique via des prises domestiques et des bornes de recharge. En plus de son autonomie jusqu'à 625 km,⁽⁴⁾ cette technologie présente plusieurs avantages :

■ **0g de CO₂ et NO_x⁽⁵⁾ à l'usage⁽⁶⁾**

■ **motorisation dynamique**

■ **silencieux et économique**

Chez Renault, nous avons décidé de capitaliser sur le développement de technologies de pointe qui reposent sur un socle d'expertises.

Un savoir qui a permis de développer la gamme full hybrid E-tech pour ceux qui ne sont pas encore prêts pour le tout-électrique. Et pour ceux qui sont déjà prêts, nous faisons le choix de concevoir des modèles

Pourquoi prendre le temps de nous lire ?

Parce que Renault est pionnier en France sur le marché de l'électrique avec le lancement de Renault Zoe E-Tech électrique il y a douze ans. Parce que Renault est n°1 des ventes électriques et hybrides en France⁽⁷⁾ avec plus de 250 000 véhicules électriques en circulation et a commercialisé plus de 790 000⁽⁸⁾ véhicules hybrides E-Tech en Europe depuis 2020. Et parce que nous proposons une gamme large et complète de 13 véhicules E-Tech dits « électrifiés ».

gamme **FULL HYBRID** E-TECH sans recharge

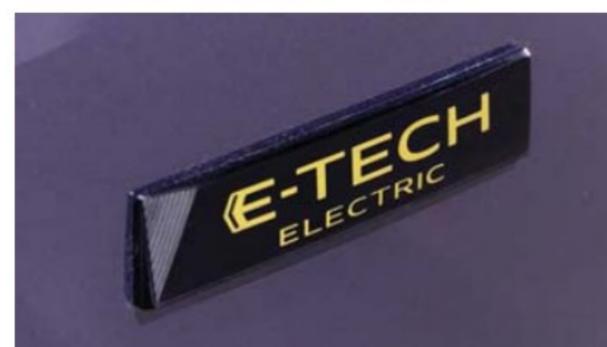
Renault Clio
Renault Captur
Renault Symbioz
Renault Arkana
Renault Austral
Renault Espace
Renault Rafale

gamme E-Tech électrique

Renault 5
Renault 4
Renault Megane
Renault Scenic
Renault Kangoo

gamme **HYPER HYBRID** E-TECH

Renault Rafale 4x4 300 ch

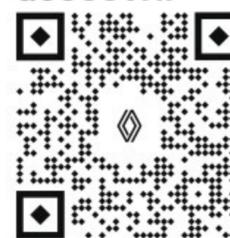


exclusivement électriques, de la citadine aux véhicules utilitaires en passant par les familiales, de Renault 5 E-Tech électrique à Renault Scenic E-Tech électrique, respectivement élues Voiture de l'année 2025 et 2024.

Quant à l'accompagnement, Mobilize a installé plus de 15 000 bornes de recharge à domicile depuis 2022 en Europe, et propose des services innovants comme la charge bidirectionnelle V2G⁽⁹⁾ avec Mobilize Power Solutions afin de réduire les frais d'électricité en maisons individuelles et vous aider à passer à l'électrique.⁽¹⁰⁾ Par ailleurs, nous n'avons pas attendu que la création de bornes de recharge s'accélère récemment pour nous attaquer sérieusement au problème de l'équipement. Avec Mobilize Charge Pass, les clients Renault ont accès au réseau de bornes de recharge le plus étendu d'Europe avec plus de 800 000 bornes⁽¹¹⁾ à tarif préférentiel.⁽¹⁰⁾ De plus, nous avons développé **Plug Inn**, l'application de recharge entre particuliers qui met en relation les conducteurs avec les propriétaires de borne privée.

particulier, professionnel ou commerçant, rejoignez Plug Inn* le réseau de bornes de recharge électrique

découvrir



Télécharger dans
l'App Store

DISPONIBLE SUR
Google Play

Pour en savoir plus, rendez-vous sur renault.fr/onvousexplique

*plateforme communautaire de recharge électrique.
(1) autonomie avec un plein d'essence selon données wltp.
(2) par rapport à un moteur thermique équivalent, en cycle urbain.
(3) pour une motorisation hyper hybrid 4x4 300ch rechargeable batterie chargée vs une motorisation hyper hybrid 4x4 300ch rechargeable non chargée, 85% de consommation en moins selon cycle wltp, et conditions de roulage (type de route, de conduite et conditions météorologiques), source interne Renault 2025.
(4) pour Scenic e-tech électrique avec batterie 87 kW.
(5) dioxyde d'azote.
(6) hors pièces d'usure.
(7) n°1 des ventes de véhicules électriques et hybrides de janvier à juin 2025 - source aaa data. voir renault.fr.
(8) immatriculations Europe ACEA de 2020 à mars 2025 - source dataforce.
(9) la technologie V2G (Vehicle-to-Grid, du véhicule vers le réseau électrique) permet une recharge bidirectionnelle.
(10)(11) source interne Mobilize 2024.
(11) nombre basé sur le réseau partenaire plugsurfing de Mobilize charge pass.





Le Captur "3" ne pointera pas le bout de sa calandre avant deux ans. Fidèle au thermique (électrifié), cette prochaine génération pourrait afficher une allure plus dynamique, pour mieux se différencier du grand frère, le Symbioz.

ILLUSTRATION **Auto Plus**



PLUS DYNAMIQUE,
TOUJOURS THERMIQUE...

Voici le futur Ren

Si, à quelques semaines de sa présentation au salon de Munich, la Clio 6 attire tous les regards, le futur Captur se fait, lui, beaucoup plus discret. Il n'en fallait pas plus pour que l'on se penche sur son cas, deux ans avant son lancement.

Dans la grande famille Renault, le Captur occupe une place de choix. Après la Clio, c'est le modèle le plus vendu de la marque. Un joli succès pour ce petit SUV, dont la génération actuelle a été lancée à l'automne 2019, quelques mois seulement après la Clio 5. Pourtant, alors que cette dernière s'apprête à

faire peau neuve à la rentrée, à l'occasion du salon de Munich, le Captur, lui, va jouer les prolongations: son renouvellement n'est pas attendu avant la fin 2027, selon nos dernières informations. Plusieurs raisons à cela. D'abord, le programme très chargé de Renault, qui continue à revisiter sa gamme. Après la Clio restylée, la Twingo élec-



L'actuel Renault Captur



Y. LEEFEBVRE

ILLUSTRATION: R. DEMARETS

Renault Captur

En Bref

Lancement: fin 2027

Longueur: 4,25 m environ

Hybride 48 V: 120 et 140 ch

Hybride 48 V GPL: 140 ch

Full hybride: 160 ch

Tarif: à partir de 28000 €*

*Estimation Auto Plus.

trique est attendue cet automne, suivie d'une importante mise à jour de la Megane E-Tech début 2026, sans oublier plusieurs nouveautés sur le segment des utilitaires (Estafette, Goelette...). Ensuite, parce qu'un profond restylage, opéré au printemps 2024, a permis de prolonger la durée de vie du Captur. Face avant entièrement revue, console centrale

redessinée, interface multimédia signée Google repensée... Les évolutions ont été si importantes que l'auto pouvait presque passer pour un nouveau modèle. Enfin, malgré l'arrivée du Symbioz, plus familial, les ventes du Captur restent soutenues. Certes, son rival Peugeot 2008 fait mieux, mais le SUV de Renault s'est encore classé parmi

les vingt voitures les plus vendues en Europe l'an passé, tous segments confondus.

Une offre 100% hybride

Le futur Captur s'inscrit dans un nouveau cycle chez Renault, amorcé par le plan Futurama que Luca de Meo, le directeur général sortant du groupe, devait présenter en fin d'année. >>>

Afin d'accentuer son allure sportive, la ligne de toit serait plus fuyante vers l'arrière, tandis que les poignées de porte arrière pourraient migrer près des vitres, comme sur la Clio.



ILLUSTRATION **Auto Plus**

» En l'état actuel des choses, à moins d'un revirement de son successeur (encore inconnu au moment où nous écrivons ces lignes), le prochain Captur restera fidèle au moteur thermique. Une version électrique n'aurait guère de sens, la marque au losange proposant déjà un modèle 100% électrique de gabarit équivalent dans sa gamme: le R4 E-Tech.

Comme la prochaine Clio, dont il partagera encore la plateforme, le Captur "3" mettra sur une offre exclusivement électrifiée. Outre le moteur full hybrid E-Tech de 160 ch, qui arrive sur la génération actuelle (à l'essai dans notre prochain numéro), on retrouvera le nouveau 1.2 TCe à hybridation légère 48 V. Ce trois cylindres sera proposé en plusieurs puis-

sances: environ 120 ch pour la version à boîte manuelle d'entrée de gamme, et 140 ch avec la boîte automatique à double embrayage EDC. Une déclinaison à bicarburant essence/GPL de ce même bloc est également prévue. En revanche, la résurgence du diesel paraît peu probable, en dépit de son retour en grâce chez certains constructeurs.

Un style plus dynamique

Pour l'heure, le futur Captur reste caché entre les murs des bureaux d'études de la marque. Le projet est loin d'être finalisé et aucun prototype camouflé n'a encore été aperçu sur les routes. Mais on peut déjà affirmer que cette génération à venir opérera une nette rupture avec le modèle actuel sur le plan du design.

Un habitacle très high-tech



Le concept-car Emblème donne un avant-goût de l'intérieur des futures Renault. Exit le double écran en forme de "L", place à une dalle tactile à portée de main et à une autre, panoramique, au pied du pare-brise. Renault devrait aussi bénéficier de ses partenariats avec des géants de la tech (Google, Qualcomm...) pour intégrer de nouvelles technologies à bord.

F. GROUT

L'actuel Renault Captur

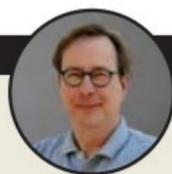


Y. LEFEBVRE



Renault l'a bien compris: pour être remarquée par le public, une voiture doit changer de façon visible d'une génération à l'autre. Ce nouveau Captur, dont le gabarit resterait proche de l'actuel (4,24 m), reprendra logiquement certains codes esthétiques inaugurés par la prochaine Clio. On peut citer, par exemple, la signature lumineuse en forme de losange à chaque extrémité du bouclier, ou encore le décroché noir au centre de la calandre intégrant le logo (lumineux). Pour mieux se distinguer du Symbioz, plus familial par ses dimensions, le Captur pourrait miser sur un style plus sportif. Cela passerait par une face avant plus agressive (phares à double étage, capot plus plongeant et nervuré), des ailes plus galbées et une ligne de toit

plus fuyante (au bénéfice aussi de l'aérodynamisme). Les poignées de porte arrière seraient, quant à elles, susceptibles de migrer en hauteur, au niveau des vitres, comme sur la Clio. Renault pourrait aussi revenir à un style plus épuré, avec davantage de rondeurs, rompant ainsi avec le design anguleux très "Peugeot" des dernières nouveautés de la marque (Austral, Rafale...). Quant à l'habitacle, il devrait fortement s'inspirer du concept-car Emblème (voir encadré ci-contre). Fini l'écran tactile vertical, place à une immense dalle panoramique sur toute la largeur de la planche de bord, avec une interface dopée à l'intelligence artificielle et complétée d'une dalle tactile à portée de main, sous les aérateurs centraux. ■



René Demarets, notre expert design

Un dynamisme renforcé

Une silhouette de SUV, un visage souriant et volontaire, des flancs sculptés en "Z", un panneau de custode taillé en diagonale... Autant de traits partagés par les deux premières générations du Captur. Un ADN logiquement repris par le nouvel opus, également influencé par le récent concept-car Emblème. Résultat: une allure plus dynamique, qui profitera aussi de ses proportions revues pour affirmer son assise visuelle.

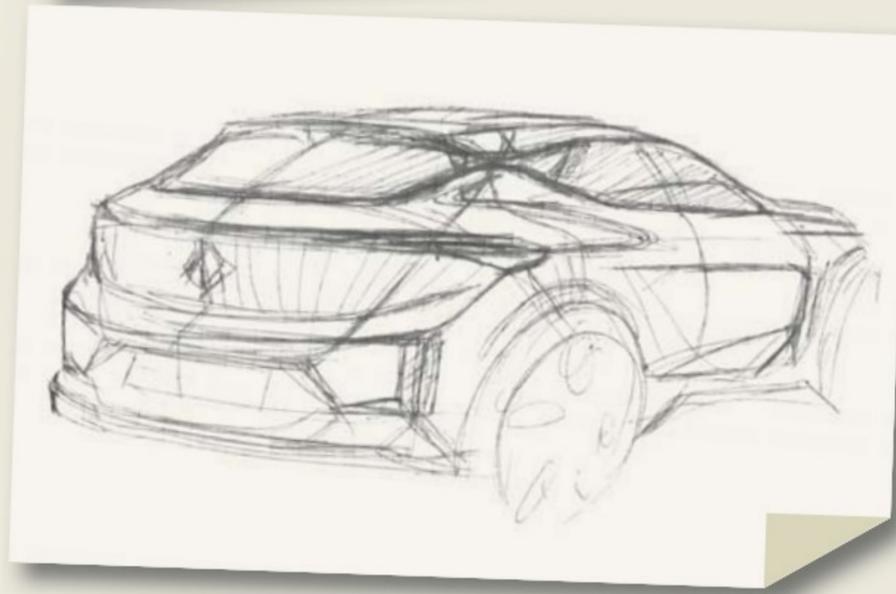
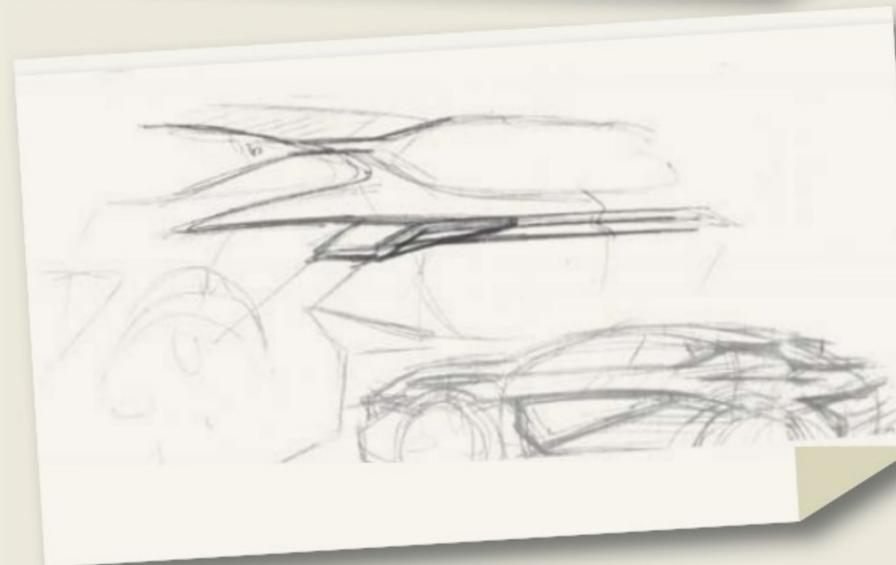
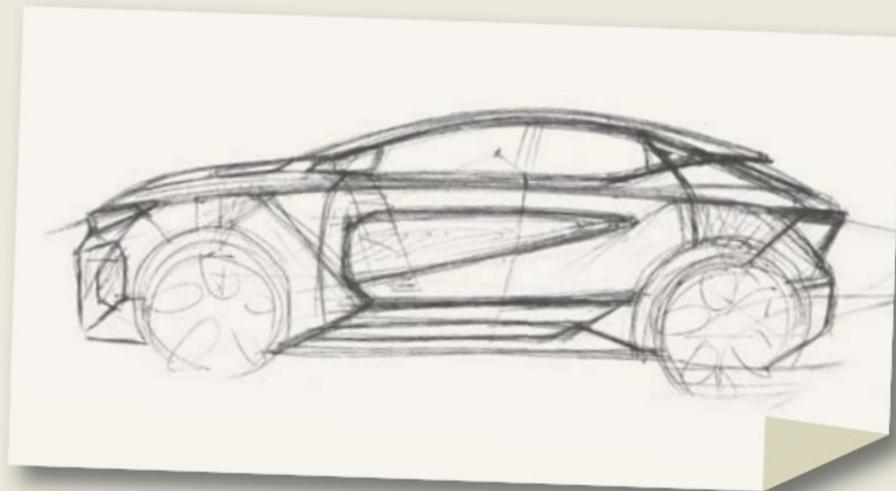


ILLUSTRATION: R. DEMARETS



Très long (5,21 m) et ultra-bas (1,32 m, soit à peine plus qu'une Porsche 911), le concept-car AMG GT XX arbore des proportions inhabituelles. Le modèle de série sera un peu plus haut et plus consensuel.

PHOTOS OFFICIELLES



CONCEPT MERCEDES-AMG GT XX

Coup de tonnerre !

Avec cet impressionnant concept-car, AMG entre avec fracas dans l'ère électrique, et annonce au passage une rivale de la Porsche Taycan pour l'année prochaine.

Chez AMG, on le jure: les sportives aux rugissants moteurs V8 ne vont pas disparaître. Mais la filiale de Mercedes se prépare à un avenir fortement électrifié, et voici son manifeste: un coupé quatre portes et quatre roues motrices affichant plus de... 1360 ch! Basé sur une toute nouvelle plate-forme baptisée AMG.EA et équipé de trois moteurs à flux axial aussi compacts que puissants, le concept-car AMG XX promet des performances démentes, et ce dans tous les registres! Ainsi, l'auto revendique



L'écran situé entre les feux permet d'afficher des messages. La peinture des bas de caisse, électroluminescente, s'éclaire si un courant électrique la traverse.

une vitesse de pointe supérieure à 360 km/h et sa batterie – de plus de 800 volts et dotée d'un refroidissement innovant (les cellules baignent dans un liquide non conducteur) – permettrait de récupérer 400 km d'autonomie en seulement 5 minutes.

Démonstration de savoir-faire

Côté look, l'AMG XX fait dans l'atypique, avec une teinte et des proportions censées rendre hommage aux légendaires pro-

totypes C111, une calandre largement ouverte et un capot ultra-plongeant. Démonstration technologique autant que revendication de style, ce concept-car annonce l'arrivée d'un modèle de série qui héritera de la même plate-forme et d'une bonne partie des innovations présentées. Un peu plus haute, un peu moins longue et arborant un design moins singulier, cette future rivale de la Porsche Taycan débarquera l'an prochain. ■



L'habitacle met l'accent sur la sportivité, avec des sièges à coque en carbone et un minivolant façon F1. Notez la structure apparente de la planche de bord.



L'AMG GT XX affiche un Cx de 0,198 grâce, notamment, à ces volets actifs en carbone, destinés à concilier refroidissement des freins et finesse aérodynamique à haute vitesse.

Et aussi...

L'hybride "plug-in" 195 ch arrive sur la Peugeot 308

On ne l'attendait qu'au restylage – prévu pour la rentrée –, mais la 308 peut déjà être commandée avec la nouvelle motorisation hybride rechargeable de 195 ch (vue sur les Peugeot 3008 et Opel Grandland). Au menu: une autonomie de 85 km en cycle WLTP et des prix à partir de 42 400 € en berline et de 43 400 € en break SW.



Genesis arrive en France

Déjà commercialisée sur certains marchés européens, la marque "premium" du groupe Hyundai-Kia débarquera dans l'Hexagone dès la fin de l'année avec trois modèles 100% électriques: le SUV compact GV60 (en blanc sur la photo), le SUV familial GV70 (en gris) et la grande routière G80. Dans tous les cas, batterie de 800 volts et équipement riche seront de rigueur. Les tarifs français devraient débiter autour des 55 000 € pour le GV60.



TOP 10 DES VENTES

Modèles les plus immatriculés au mois de juin

1	Renault Clio	13630	+ 43%
2	Dacia Sandero	6952	+ 10%
3	Peugeot 208	6478	=
4	Peugeot 2008	5661	+ 1%
5	Renault Captur	4375	- 32%
6	Citroën C3	4368	+ 313%
7	Peugeot 3008	4160	+ 39%
8	Dacia Duster	4121	+ 120%
9	Renault Symbioz	3485	-
10	Tesla Model Y	3235	+ 50%

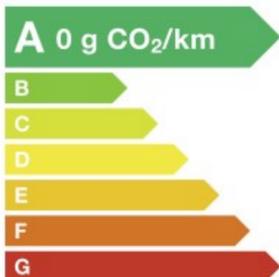
Sur un marché à - 7 %, le top 10 réserve quelques surprises: la Clio s'envole, la Sandero double la 208 et le Tesla Model Y retrouve des couleurs...

Avec notre partenaire AAA DATA



Croiser une borne sans s'y arrêter, c'est ça la vraie liberté.

Volkswagen ID.4 100% électrique



Modèle présenté : ID.4 Pro Life Max 286 ch et 77 kWh avec options.

Pour un ID.4 Pro Life Max : consommation électrique mixte (kWh/100 km) 16,1 min – 21,3 max ; rejets de CO₂ en phase de roulage (g/km) : 0 (WLTP). Valeurs au 20/05/2021, susceptibles d'évolution.

SAS Volkswagen Group, RCS Soissons 832 277 370.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



En avant les beaux jours

Votre abonnement à

3€

LE 1^{er} MOIS

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



Visuels non contractuels

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1670298

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

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⁽¹⁾. (1)

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⁽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_1923 la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

Mme M. Date de naissance (pour fêter votre anniversaire):

Nom**:

Prénom**:

Adresse**:

Code postal**: Ville**:

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

Email:

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

- Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège d'Auto Plus et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Dommage!
- Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage!

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :
bit.ly/ap_1923

ou flashez le Qr code pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



Le:

Date et signature obligatoires

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04€) et du site internet (26 €). (1) Offre 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. (2) 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. 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@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com





A. CORTESI

P. 22, CONSOMMATION ET AUTONOMIE SUR AUTOROUTE : les mesures exclusives du **labo Auto Plus** pour connaître les **championnes de la sobriété** et celles qui évitent des arrêts à la pompe grâce à leur **grande autonomie**.

P. 28, ESSAI PANORAMIQUE : le nouveau **Citroën C5 Aircross** en avant-première.

P. 32, MATCH : le **Renault Austral restylé** face aux **Hyundai Tucson** et **Kia Sportage**.

P. 38, VIE QUOTIDIENNE : une semaine en **Alpine A290 GT**.

P. 41, DOSSIER : **quels modèles électriques pour tracter ?**

◀ P. 44, ESSAI : le **Toyota Urban Cruiser**, nouveau petit SUV électrique.

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 Desmots



Thierry Réaubourg



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir

570 dm³
volume de coffre

Citroën ë-C5 Aircross



A. SAUNIER

Le nouveau Citroën C5 Aircross pointe le bout de son nez : vous pourrez lire son premier test, en version électrique, en page 28. Mais que vaut-il en matière de volume de coffre, annoncé identique quelle que soit l'énergie ? Nous avons mesuré une capacité de chargement de 570 dm³. C'est moins bien que le C5 Aircross thermique de la génération précédente (615 dm³), qui reste encore au catalogue pour quelques semaines, mais cela reste un volume supérieur à la moyenne de la catégorie, si bien que l'ë-C5 Aircross pointe au 7^e rang de notre classement. Un tableau dominé de la tête et des épaules par le Dacia Bigster (700 dm³!), lequel a détrôné le Toyota RAV4, deuxième avec 654 dm³. Le podium est complété – provisoirement, donc – par le C5 Aircross actuel, troisième avec 615 dm³. On remarquera par ailleurs, non sans nostalgie, que celui-ci proposait, au contraire du nouveau modèle, de fort pratiques sièges arrière indépendants, de dimensions identiques et coulissants. **Vincent Desmots**



A. SAUNIER

TOP 20

Le Citroën ë-C5 Aircross face à ses rivaux

Volume du coffre (en dm³)

Rang	Modèle	Volume (dm ³)
1 ^{er}	Dacia Bigster	700
2 ^e	Toyota RAV4	654
3 ^e	Citroën C5 Aircross (actuel)	615
4 ^e	Hyundai Tucson	603
5 ^e	Volkswagen Tiguan	590
6 ^e	Kia Sportage	575
7 ^e	Citroën ë-C5 Aircross (nouveau)	570
8 ^e	Opel Grandland	555
9 ^e	Renault Arkana	553
10 ^e	Skoda Karoq	550
11 ^e	Renault Scenic E-Tech	535
12 ^e	Renault Austral	530
13 ^e	Peugeot 3008	520
14 ^e	BMW X1	516
15 ^e	Seat Ateca	515
16 ^e	Jeep Compass	510
17 ^e	Volvo XC40/EX40	509
18 ^e	Nissan Qashqai	508
19 ^e	Audi Q3/Q3 Sportback	507
20 ^e	Ford Kuga	500

◀ Ce n'est plus un coffre, c'est un hangar ! Le Dacia Bigster domine la catégorie des SUV compacts avec une capacité de chargement de 700 dm³.



Consommation et aut

Avec l'été vient le temps des grandes migrations sur le réseau autoroutier. Mais quelles autos sont vraiment les plus économes pour cet usage au long cours ? Essence, hybride, diesel et électrique : faisons le point sur les modèles qui consomment le moins sur autoroute, mais aussi sur ceux qui y affichent la meilleure autonomie.

Le conflit entre l'Iran et Israël laissait craindre une envolée des cours du brut, mais celui-ci s'est heureusement apaisé et ne devrait pas avoir d'influence sur les prix à la pompe, plutôt calmes ces temps-ci. Oubliés, les sommets atteints lors du début de la guerre en Ukraine, lorsque le super sans-plomb 95 a culminé à 2,14 €/litre ! Les tarifs des carburants ont retrouvé un semblant de raison : 1,708 € en moyenne pour un litre de SP95-E10 et

1,65 €/l pour le gazole. Sur un an, cela représente une baisse de respectivement 6,9% et 5,8%. Toujours bon à prendre à la veille des départs en vacances ! D'autant qu'une tendance à la stabilité semble se dessiner pour le reste de l'année, malgré une hausse de la demande aux Etats-Unis, entrés en pleine saison des voyages (*"driving season"*). Cela étant, opter pour un véhicule sobre reste le meilleur moyen de réduire le budget carburant. Et en matière de consommation,



N. SOLER

Y. LEFEBVRE

NOTRE HIT-PARADE



onomie sur autoroute

les écarts entre autos peuvent être importants, y compris au sein d'une même catégorie. Pour vous aider à y voir plus clair, nous avons recensé tous les modèles passés par les cycles de mesure impitoyables de notre labo, et les avons classés en fonction de leur consommation mesurée et de leur autonomie sur autoroute. Ils sont présentés par catégorie (de la citadine au SUV familial) et par type de motorisation: essence, diesel et hybride (rechargeable ou non). Enfin, nous n'oublions

pas les électriques: vous trouverez à la fin de ce dossier un hit-parade des modèles qui vous emmèneront le plus loin sur autoroute, avec d'un côté les plus abordables financièrement (47000 € maxi), de l'autre... les autres! Et si l'autoroute n'est toujours pas le domaine de prédilection des voitures à batteries (leurs moteurs s'y montrent souvent gourmands), de plus en plus de modèles sont capables de parcourir plus de 300 km d'une traite, y compris à des tarifs raisonnables. ■

NOS MESURES: MODE D'EMPLOI

- Pour l'ensemble des voitures du marché, *Auto Plus* réalise ses propres mesures de consommation. Celles-ci sont établies de manière totalement indépendante par notre technicien spécialisé, à l'aide d'un débitmètre étalonné et précis à 0,01 l/100 km près.
- En ce qui concerne les consommations sur autoroute, les modèles sont tous évalués sur l'anneau de vitesse de l'autodrome de Linas-Monthéry (Essonne). Notre simulation intègre des ralentissements correspondant à des passages aux péages et des portions à vitesse réduite (travaux, intempéries, etc.). Ce cycle s'effectue à 110 km/h de moyenne, ce qui reflète l'allure d'un conducteur lambda sur un trajet autoroutier de plusieurs centaines de kilomètres.

LES CITADINES



Dacia Sandero 1.0 Eco-G (100 ch) - 1 313 km⁽¹⁾ - 6,1 l⁽²⁾

La Clio 1.5 Blue dCi 100 ch est désormais la seule citadine diesel du marché. Et il se trouve que c'est aussi le modèle le plus sobre de la catégorie sur autoroute, toutes énergies confondues : 5 l/100 km seulement ! La Renault devance nettement les modèles hybrides, peu à leur avantage sur voies rapides : le meilleur d'entre eux, la Clio E-Tech full hybrid, réclame en effet 5,6 l/100 km, tandis que la Toyota Yaris Hybride atteint pour sa part les 6 l/100 km. Chez les essence, même la petite Suzuki Swift et sa micro-hybridation exigent deux décilitres de plus tous les cent kilomètres que la Clio "mazout" ! Comme quoi, le diesel

a encore des atouts... Tout comme le GPL, d'ailleurs : grâce à ses deux réservoirs, la Dacia Sandero 1.0 Eco-G 100 ch peut ainsi fièrement revendiquer une autonomie totale de... 1 313 km ! Une valeur digne des meilleures berlines familiales diesels. ■



DIESEL
Renault Clio 1.5 Blue dCi (100ch) - 780 km - 5 l

LES BERLINES COMPACTES



DIESEL
BMW Série 1 120d (163 ch) - 1 043 km - 4,7 l

Chez les compactes, les diesels font la loi sur autoroute, avec, en tête, la BMW 120d qui se contente de 4,7 l/100 km et peut parcourir 1 043 km sans ravitailler ! La Mercedes Classe A 200 d parvient, elle aussi, à rester sous la barre des 5 l/100 km (4,8 l exactement). Les meilleurs modèles à essence ne sont pas loin derrière : aidée par sa micro-hybridation, la VW Golf 1.5 eTSI 116 Hybrid DSG7 n'a besoin que de 5,6 l/100 km sur autoroute, une sobriété qui restait, il y a peu, l'apanage des diesels. Même la puissante BMW 123 xDrive (218 ch et 4 roues motrices !) ne réclame que 6,5 l/100 km ! C'est à peine plus que les meilleurs modèles

hybrides, là encore à la peine. Les Opel Astra et Peugeot 308 hybrides y mènent la danse, avec 6,2 l/100 km, tandis que les Mercedes Classe A et VW Golf "plug-in" font presque aussi bien (6,3 l/100 km) une fois leur batterie vidée. ■



HYBRIDE
VW Golf 1.5 eTSI Hybrid DSG7 (116 ch) - 892 km - 5,6 l



Consommation sur autoroute en l/100 km

Autonomie en km ▼

DIESEL		
Renault Clio 1.5 Blue dCi (100 ch)	780	5
ESSENCE		
Suzuki Swift 1.2 Hybrid (83 ch)	711	5,2
Opel Corsa 1.2 Turbo (100 ch)	815	5,4
Seat Ibiza 1.0 TSI (95 ch)	701	5,7
Skoda Fabia 1.0 TSI (95 ch)	701	5,7
Volkswagen Polo 1.0 TSI (95 ch)	701	5,7
Skoda Fabia 1.0 MPI (80 ch)	877	5,7
Peugeot 208 1.2 (100 ch)	758	5,8
Renault Clio 1.0 Eco-G (100 ch) ⁽³⁾	661	5,9
Audi A1 Sportback 25 TFSI S tronic 7 (95 ch)	678	5,9
Mini Cooper C (156 ch)	745	5,9
Mitsubishi Colt 1.0 MPI-T (91 ch)	689	6,1
Renault Clio 1.0 TCe (90 ch)	689	6,1
Dacia Sandero 1.0 Eco-G (100 ch) ⁽²⁾	819	6,1
Dacia Sandero 1.0 TCe (90 ch)	806	6,2
Renault Clio 1.0 SCe (65 ch)	667	6,3
Citroën C3 1.2 (100 ch)	687	6,4
Hyundai i20 1.0 T-GDi (100 ch)	615	6,5
Dacia Sandero 1.0 SCe (65 ch)	769	6,5
Seat Ibiza 1.0 TSI DSG7 (115 ch)	606	6,6
Dacia Sandero 1.0 TCe (110 ch)	746	6,7
Audi A1 Sportback 30 TFSI S tronic 7 (116 ch)	563	7,1
HYBRIDE		
Renault Clio 1.6 E-Tech full hybrid (145 ch)	696	5,6
Peugeot 208 1.2 Hybrid (110 ch)	758	5,8
Mazda 2 1.5 Hybrid (116 ch)	600	6
Toyota Yaris 1.5 Hybride (130 ch)	600	6
Toyota Yaris 1.5 Hybride (116 ch)	600	6
Opel Corsa 1.2 Turbo Hybrid (110 ch)	733	6
Honda Jazz 1.5 Hybrid e:HEV (122 ch)	645	6,2
Lancia Ypsilon 1.2 Ibrida (100 ch)	709	6,2
Peugeot 208 1.2 Hybrid (145 ch)	709	6,2



Consommation sur autoroute en l/100 km

Autonomie en km ▼

DIESEL		
BMW Série 1 120d (163 ch)	1 043	4,7
Mercedes Classe A 200 d (150 ch)	896	4,8
Mercedes Classe A 180 d (116 ch)	859	5
Volkswagen Golf 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	999	5
Volkswagen Golf 2.0 TDI (116 ch)	1 000	5
Audi A3 Sportback 2.0 TDI S tronic 7 (150 ch)	979	5,1
Peugeot 308 1.5 BlueHDi EAT8 (130 ch)	999	5,2
Seat Leon 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	833	5,4
ESSENCE		
Volkswagen Golf 1.5 eTSI Hybrid DSG7 (116 ch)	892	5,6
Skoda Scala 1.0 TSI DSG7 (116 ch)	877	5,7
Opel Astra 1.2 Turbo (130 ch)	912	5,7
BMW Série 1 120 (170 ch)	844	5,8
Volkswagen Golf 1.5 eTSI Hybrid DSG7 (150 ch)	861	5,8
Audi A3 Sportback 1.5 TFSI (150 ch)	847	5,9
Mazda 3 2.0 e-Skyactiv-X M Hybrid (186 ch)	850	6
Mercedes Classe A 180 (136 ch)	693	6,2
BMW Série 1 116 (122 ch)	790	6,2
Seat Leon 1.5 eTSI Hybrid DSG7 (150 ch)	714	6,3
Mercedes Classe A 200 (163 ch)	672	6,4
BMW Série 1 123 xDrive (218 ch)	754	6,5
Citroën C4 1.2 (130 ch)	769	6,5
Ford Focus 1.0 EcoBoost Hybrid (125 ch)	788	6,6
HYBRIDE		
Opel Astra 1.2 Turbo Hybrid (145 ch)	838	6,2
Peugeot 308 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	838	6,2
Mercedes Classe A 250 e (218 ch)	555	6,3
Volkswagen Golf 1.5 eHybrid (204 et 272 ch)	635	6,3
Citroën C4 1.2 Hybride (145 ch)	794	6,3
DS 4 1.2 Hybride (145 ch)	825	6,3
Honda Civic 2.0 Hybrid (184 ch)	624	6,4
Audi A3 Sportback 1.5 TFSI Hybride (150 ch)	757	6,6
Toyota Corolla 1.8 Hybride (140 ch)	641	6,7
Audi A3 Sportback 1.5 TFSI e (204 ch)	588	6,8
Opel Astra 1.6 Hybride Rechargeable (180 ch)	579	6,9
Toyota Corolla 2.0 Hybride (196 ch)	623	6,9

LES FAMILIALES



DIESEL
Skoda Octavia 2.0 TDI (116 ch) - 1071 km - 4,2 l

Une fois de plus, les diesels mènent la danse, avec des consommations autoroutières inférieures à 5 l/100 km pour les meilleurs modèles, comme la Skoda Octavia 2.0 TDI (4,2 l/100 km en TDI 116, et 4,4 l/100 km en break TDI 150). Même un modèle musclé comme la BMW Série 3 Touring M340d (340 ch) se contente de 6,6 l/100 km ! Chez les essence, c'est encore la Skoda Octavia qui domine les débats, avec 5,5 l/100 km en version Combi 1.5 TSI 150 (micro) Hybrid, et, à part de rares modèles sportifs, tout le monde reste sous les 8 l/100 km. Enfin, du côté des hybrides, la Toyota Prius crée la surprise : malgré sa grosse (et donc lourde)

batterie rechargeable (60 km d'autonomie électrique moyenne), elle ne consomme que 5,7 l/100 km sur autoroute une fois ses accus vides. Elle devance même les Audi A5 hybrides diesels, pourtant a priori plus à l'aise dans l'exercice.



HYBRIDE
Toyota Prius Hybride Rech. (223 ch) - 701 km - 5,7 l



Consommation sur autoroute en l/100 km

Autonomie en km ▼

DIESEL		
Skoda Octavia 2.0 TDI (116 ch)	1071	4,2
Skoda Octavia Combi 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	1022	4,4
BMW Série 3 318d (150 ch)	1180	5
Volkswagen Passat 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	1319	5
Mercedes Classe C Break 220 d (197 ch)	1178	5,6
BMW Série 3 Touring 320d xDrive (190 ch)	1035	5,7
BMW Série 4 Gran Coupé 420d xDrive (190 ch)	982	6
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel AT8 (160 ch)	852	6,1
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel AT8 Q4 (210 ch)	825	6,3
BMW Série 3 Touring M340d xDrive BVA (340 ch)	893	6,6
ESSENCE		
Skoda Octavia Combi 1.5 TSI Hybrid DSG7 (150 ch)	817	5,5
Mercedes Classe C 200 (204 ch)	861	5,8
Volkswagen Passat 1.5 eTSI DSG7 (150 ch)	999	6,6
BMW Série 4 Gran Coupé 420i (184 ch)	867	6,8
Audi A5 2.0 TFSI (204 ch)	799	7
Audi A5 2.0 TFSI quattro (204 ch)	756	7,4
Alfa Romeo Giulia 2.0 Essence AT8 Q4 (280 ch)	773	7,5
BMW Série 4 Gran Coupé M440i xDrive (374 ch)	686	8,6
Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio (520 ch)	552	10,5
HYBRIDE		
Toyota Prius 2.0 Hybride Rechargeable (223 ch)	701	5,7
Audi A5 2.0 TDI Hybride (204 ch)	999	6
Audi A5 Avant 2.0 TDI Hybride (204 ch)	983	6,1
Citroën C5 X 1.2 Hybride (145 ch)	838	6,2
Mercedes Classe C 300 e (313 ch)	781	6,4
Volkswagen Passat 1.5 eHybrid (272 ch)	692	6,5
Volkswagen Passat 1.5 eHybrid (204 ch)	681	6,6
Volvo V60 2.0 Hybride Recharg. T6 AWD (350 ch)	845	7,1
Peugeot 508 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (225 ch)	580	7,4
BMW Série 3 330e (292 ch)	533	7,5
Peugeot 508 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (180 ch)	551	7,8
Peugeot 508 PSE 1.6 Plug-in Hybrid4 (360 ch)	543	7,9
Mercedes Classe C Break AMG C 63 S E Perf. (680 ch)	569	11,6

LES PETITS SUV



HYBRIDE
Peugeot 2008 Hybrid (145 ch) - 721 km - 6,1 l

Match nul ! Dans cette catégorie, les hybrides parviennent à rivaliser de sobriété avec les essence (mais pas avec le seul diesel de notre tableau, tout de même !). Les Seat Arona 1.0 TSI 95 et Skoda Kamiq 1.0 TSI 116 DSG7 se contentent en effet de 6,1 l/100 km, tout comme les DS 3 et Peugeot 2008 hybrides. On notera aussi la belle performance du Dacia Duster 1.2 mild hybrid 130 ch, économique à l'achat comme à l'usage (6,3 l/100 km malgré une simple hybridation légère) ou de sa version GPL 1.0 Eco-G, capable d'effectuer 1 228 km d'une seule traite grâce à la combinaison de son réservoir de gaz et de ce-

lui d'essence. A l'inverse, petite déception pour le nouveau Citroën C3 Aircross, avec 7 l/100 km en version hybride, qui reprend pourtant la chaîne cinématique des DS 3 et Peugeot 2008 (mais ces derniers sont plus profilés et moins grands).



ESSENCE
Seat Arona 1.0 TSI (95 ch) - 656 km - 6,1 l



Consommation sur autoroute en l/100 km

Autonomie en km ▼

DIESEL		
Audi Q2 35 TDI S tronic 7 (150 ch)	961	5,2
ESSENCE		
Seat Arona 1.0 TSI (95 ch)	656	6,1
Skoda Kamiq 1.0 TSI DSG7 (116 ch)	819	6,1
Volkswagen T-Cross 1.0 TSI DSG7 (116 ch)	635	6,3
Dacia Duster 1,2 mild hybrid (130 ch)	793	6,3
Volkswagen T-Cross 1.0 TSI (95 ch)	624	6,4
Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid Powersh. DCT7 (125 ch)	656	6,4
Peugeot 2008 1.2 (100 ch)	687	6,4
Suzuki Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch)	734	6,4
Renault Captur 1.0 TCe (90 ch)	750	6,4
Hyundai Bayon 1.0 T-GDi DCT-7 (100 ch)	615	6,5
Seat Arona 1.0 TSI DSG7 (115 ch)	615	6,5
Volkswagen T-Cross 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	615	6,5
Citroën C3 Aircross 1.2 (100 ch)	676	6,5
Kia Stonic 1.0 T-GDi (100 ch)	692	6,5
Skoda Kamiq 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	769	6,5
Jeep Avenger 1.2 Turbo T3 (100 ch)	656	6,7
Skoda Kamiq 1.0 TSI (95 ch)	746	6,7
Volkswagen Taigo 1.5 TSI DSG7 (150 ch)	588	6,8
Dacia Duster 1.2 mild hybrid 4x4 (130 ch)	797	6,9
Dacia Duster 1.0 Eco-G (100 ch) ⁽¹⁾	729	7
HYBRIDE		
DS 3 1.2 Hybride (145 ch)	721	6,1
Peugeot 2008 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	721	6,1
Renault Captur 1.6 E-Tech full hybrid (145 ch)	774	6,2
Hyundai Kona 1.6 Hybrid (129 ch)	666	6,3
Fiat 600 1.2 Hybrid Turbo EDCT6 (110 ch)	698	6,3
Nissan Juke 1.6 Hybrid (143 ch)	730	6,3
Opel Mokka 1.2 Turbo Hybrid (145 ch)	656	6,4
Suzuki Vitara 1.5 Dualjet Hybrid BVA (115 ch)	734	6,4
Alfa Romeo Junior 1.2 Ibrida EDCT6 (145 ch)	655	6,5
Dacia Duster 1.6 hybrid (140 ch)	738	6,5
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride (116 ch)	545	6,6
Citroën C3 Aircross 1.2 Hybride (145 ch)	628	7

LES SUV COMPACTS



HYBRIDE

Peugeot 3008 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch) - 887 km - 6,2 l

Si l'on vous parle de ces "satanés-SUV-qui-polluent", évoquez avec votre interlocuteur le Mercedes GLA 200 d, qui ne réclame que... 4,8 l/100 km sur autoroute! Une frugalité certes record dans la catégorie, mais qui ne tient pas de l'exception: la moitié des SUV compacts diesels de notre tableau se contentent de 6 l/100 km ou moins. Même du côté de l'essence, on trouve des modèles micro-hybrides à la sobriété étonnante, à l'image du Suzuki S-Cross 1.4 Boosterjet Hybrid: 6,1 l/100 km! A tel point que les "vrais" hybrides, certes peu avantageés sur autoroute, ne font pas mieux... et même parfois pire, tel le

Bigster hybrid, (un peu) plus gourmand que le Bigster mild hybrid sur les grands axes! On notera enfin que seuls deux hybrides "plug-in" apparaissent dans ce tableau: le Toyota C-HR Hybride Rechargeable et le BMW X1 xDrive30e.



DIESEL

Mercedes GLA 200 d (150 ch) - 895 km - 4,8 l

LES SUV FAMILIAUX



HYBRIDE

Renault Espace 1.2 full hybrid E-Tech (200 ch) - 846 km - 6,5 l

Dans cette catégorie de véhicules imposants et plutôt lourds, le diesel fait des merveilles, avec cinq modèles à 6 l/100 km ou moins, et dont les autonomies autoroutières dépassent les 900 km, voire culminent à 1000 km. Une poignée d'hybrides se rapprochent de ces scores, avec en tête le Renault Espace full hybrid E-Tech, qui se contente de 6,5 l/100 km: un joli score pour un spacieux modèle à 7 places! Grâce à sa rare motorisation hybride rechargeable diesel, le Mercedes GLC Coupé 300 de fait presque aussi bien (6,7 l/100 km). On notera par ailleurs que le groupe Toyota ne brille plus autant qu'avant: les Lexus

NX hybride et hybride rechargeable ne figurent pas aux avant-postes. Enfin, concernant l'essence, on soulignera la belle performance du nouveau BMW X3 20 xDrive: avec 7,1 l/100 km, il rivalise de sobriété avec certains diesels.



ESSENCE

BMW X3 20 xDrive (208 ch) - 915 km - 7,1 l



Consommation sur autoroute en l/100 km

Autonomie en km

DIESEL

Mercedes GLA 200 d (150 ch)	895	4,8
BMW X1 sDrive18d (150 ch)	882	5,1
BMW X1 xDrive23d (211 ch)	865	5,2
BMW X2 xDrive20d (163 ch)	1038	5,2
Volkswagen Tiguan 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	982	5,6
Mercedes GLA 220 d 4Matic (190 ch)	849	6
Citroën C5 Aircross 1.5 BlueHDi EAT8 (130 ch)	840	6,3
Kia Sportage 1.6 CRDi MHEV DCT7 (136 ch)	830	6,5
Seat Ateca 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	757	6,6
Alfa Romeo Tonale 1.6 Diesel (130 ch)	833	6,6
Skoda Karoq 2.0 TDI DSG7 4x4 (150 ch)	797	6,9

ESSENCE

Suzuki S-Cross 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch)	770	6,1
Mercedes GLA 200 (163 ch)	682	6,3
Dacia Bigster 1.2 mild hybrid (140 ch)	781	6,4
BMW X1 sDrive20i (170 ch)	682	6,6
Mini Countryman C (170 ch)	818	6,6
Nissan Qashqai 1.3 mild hybrid (140 ch)	820	6,7
Dacia Bigster 1.2 mild hybrid 4x4 (130 ch)	785	7
Cupra Formentor 1.5 eTSI Hybrid DSG (150 ch)	704	7,1
Volkswagen Tiguan 1.5 eTSI DSG7 (131 ch)	763	7,2

HYBRIDE

Peugeot 3008 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	887	6,2
Kia Niro 1.6 Hybride (129 ch)	666	6,3
Peugeot 408 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	825	6,3
Toyota C-HR 2.0 Hybride Rechargeable (223 ch)	661	6,5
Renault Symbioz full hybrid E-Tech (145 ch)	738	6,5
Dacia Bigster 1.8 hybrid (155 ch)	769	6,5
Renault Arkana 1.6 full hybrid E-Tech (145 ch)	769	6,5
Renault Austral 1.2 full hybrid E-Tech (200 ch)	833	6,6
Lexus UX 250h 4WD (184 ch)	641	6,7
Toyota C-HR Hybride (140 ch et 197 ch)	641	6,7
BMW X1 xDrive30e (326 ch)	701	6,7
Opel Grandland 1.2 Hybride (145 ch)	775	7,1
Honda ZR-V 2.0 Hybrid (184 ch)	802	7,1
Citroën C5 Aircross 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	736	7,2



Consommation sur autoroute en l/100 km

Autonomie en km

DIESEL

Mercedes GLB 200 d (150 ch)	928	5,6
Skoda Kodiaq 2.0 TDI (150 ch)	948	5,8
Mazda CX-60 3.3 e-Skyactiv D (200 ch)	999	5,8
BMW X3 20d xDrive (197 ch)	1000	6
Mercedes GLB 220 d 4Matic (190 ch)	1000	6
Mazda CX-60 3.3 e-Skyactiv D (254 ch)	920	6,3
Mercedes GLC 220 d 4Matic (197 ch)	968	6,4
Mercedes GLC Coupé 220 d 4Matic (197 ch)	968	6,4
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel AT8 Q4 (210 ch)	878	6,6
Audi Q5 Sportback 2.0 TDI quattro (204 ch)	929	7

ESSENCE

BMW X3 20 xDrive (208 ch)	915	7,1
Mercedes-AMG GLB 35 4Matic (306 ch)	618	9,7
Alfa Romeo Stelvio 2.0 Essence AT8 Q4 (280 ch)	640	10
Maserati Grecale Trofeo (530 ch)	621	10,3

HYBRIDE

Renault Espace 1.2 full hybrid E-Tech (200 ch)	846	6,5
Mercedes GLC Coupé 300 de 4Matic (333 ch)	925	6,7
Renault Rafale 1.2 full hybrid E-Tech (200 ch)	852	6,8
Skoda Kodiaq 1.5 TSI PHEV (204 ch)	600	7,5
BMW X3 30e xDrive (299 ch)	666	7,5
Lexus NX 350h AWD (244 ch)	723	7,6
Honda CR-V 2.0 e:PHEV (184 ch)	595	7,9
Mazda CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV (327 ch)	632	7,9
Renault Rafale 1.2 hyper hybrid E-Tech 4x4 (300 ch)	696	7,9
Lexus NX 450h+ AWD (309 ch)	687	8,0
Honda CR-V 2.0 e:HEV (184 ch)	712	8,0
DS 7 1.6 Plug-in Hybrid (225 ch)	524	8,2
DS 7 1.6 Plug-in Hybrid AWD (300 ch)	512	8,4
Volvo XC60 Hybride Rechargeable T6 AWD (350 ch)	806	8,8
Mercedes GLC 300 e 4Matic (313 ch)	538	9,1
DS 7 1.6 Plug-in Hybrid AWD (360 ch)	467	9,2
Hyundai Santa Fe 1.6 Plug-in HTRAC (253 ch)	489	9,6
Nissan X-Trail 1.5 e-4orce (213 ch)	572	9,6
Jeep Wrangler 2.0 Turbo T4 4XE (380 ch)	512	12,7

Les meilleures autonomies toutes catégories confondues

LES VOITURES THERMIQUES

■ Les diesels brillent toujours lorsqu'il s'agit d'autonomie! Au volant d'une Passat 2.0 TDI 150 DSG7, on peut parcourir 1 319 km d'autoroute "non stop". Autant dire que notre vessie rendra les armes bien avant! On remarquera que la BMW 120d est la seule compacte à accéder à ce top 5 des diesels.

■ Presque aussi fort que la Passat: la Dacia Sandero 1.0 Eco-G! En cumulant ses deux réservoirs (essence et GPL), elle revendique une autonomie de 1 313 km. Grâce à la même astuce, les Dacia Duster et Renault Clio Eco-G dépassent eux aussi les 1 000 km.

■ Chez les hybrides, mention spéciale au Mercedes GLC Coupé 300 de, qui passe la barre symbolique des 1 000 km grâce aux 92 km d'autonomie électrique qu'autorise sa grosse batterie. Belle performance des Peugeot 3008 et Renault Rafale, qui accèdent au top 5.

VW Passat 2.0 TDI DSG7 (150 ch) - 1 319 km



F. GROUT

Dacia Sandero 1.0 Eco-G (100 ch) - 1 313 km



A. SAUNIER

Audi A5 2.0 TDI Hybride (200 ch) - 999 km



AUDI

Autonomie en km

DIESEL	
Volkswagen Passat 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	1 319
BMW Série 3 318d (150 ch)	1 180
Mercedes Classe C Break 220 d (197 ch)	1 178
Skoda Octavia 2.0 TDI (116 ch)	1 071
BMW Série 1 120d (163 ch)	1 043
ESSENCE et GPL	
Dacia Sandero 1.0 Eco-G (100 ch)	1 313 ⁽¹⁾
Dacia Duster 1.0 Eco-G (100 ch)	1 228 ⁽¹⁾
Renault Clio 1.0 Eco-G (100 ch)	1 060 ⁽¹⁾
Volkswagen Passat 1.5 eTSI DSG7 (150 ch)	999
BMW X3 20 xDrive (208 ch)	915
HYBRIDE	
Mercedes GLC Coupé 300 de 4Matic (333 ch)	1 017 ⁽²⁾
Audi A5 2.0 TDI Hybride (204 ch)	999
Audi A5 Avant 2.0 TDI Hybride (204 ch)	983
Peugeot 3008 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	887
Renault Rafale 1.2 full hybrid E-Tech (200 ch)	852

1. Autonomie combinée SP95 + GPL. 2. Autonomie électrique (92 km) incluse.

LES VOITURES ÉLECTRIQUES

■ Ça bouge chez les championnes de l'autonomie! A peine débarqués, les Audi A6 Avant et Xpeng G9 se hissent juste derrière la reine Mercedes EQS (525 km), avec 440 km d'autonomie réelle. Chez les modèles plus abordables, la Cupra Born 79 kWh est la première à atteindre les 400 km de rayon d'action, tandis que le Xpeng G6 grimpe sur le podium, avec 390 km.

■ Preuve des progrès technologiques, les modèles à 47 000 € ou moins et capables d'effectuer au minimum 300 km d'autoroute d'une traite sont de plus en plus nombreux: on en compte désormais 32! Ils n'étaient que 15 l'an dernier et... 7 en 2023.

■ A l'inverse, les "vilains canards", ces modèles chers (plus de 47 000 €) et manquant de polyvalence, sont en voie de disparition: on n'en compte plus que 4 avec moins de 300 km d'autonomie.

Cupra Born 79 kWh VZ (326 ch) - 400 km



Y. LEFEBVRE

Audi A6 Avant e-tron quattro (462 ch) - 440 km



N. SOLER

Les modèles à 47 000 € et moins	Autonomie en km
Cupra Born VZ (79 kWh/326 ch)	400
Renault Scenic E-Tech Grande Auto. (87 kWh/218 ch)	390
Xpeng G6 RWD Long Range (87,5 kWh/280 ch)	390
Volkswagen ID.3 GTX (79 kWh/286 ch)	385
Nissan Ariya (87 kWh/242 ch)	380
Volkswagen ID.4 Pro (77 kWh/286 ch)	380
Tesla Model Y Propulsion (60 kWh ⁽¹⁾ /299 ch)	375
Volkswagen ID.3 Pro S (77 kWh/204 ch)	375
BYD Seal (82,5 kWh ⁽²⁾ /313 ch)	370
Ford Explorer RWD Extended Range (77 kWh/286 ch)	370
Cupra Tavascan (77 kWh/286 ch)	365
Cupra Born V (77 kWh/230 ch)	360
Skoda Elroq (77 kWh/286 ch)	360
Kia EV3 (81 kWh/204 ch)	355
Opel Grandland (73 kWh/213 ch)	350
Tesla Model 3 Propulsion (57 kWh ⁽¹⁾ /283 ch)	350
Audi Q4 Sportback 45 e-tron (77 kWh/285 ch)	340
BYD Seal AWD (82,5 kWh ⁽²⁾ /530 ch)	340
Ford Capri RWD Extended Range (77 kWh/286 ch)	340
Mercedes EQB 250+ (70,5 kWh/190 ch)	340
Hyundai Kona Electric (65 kWh/217 ch)	335
Peugeot E-3008 (73 kWh/210 ch)	330
MG 4 (74 kWh/245 ch)	325
MG S5 (62 kWh/231 ch)	325
Kia Niro EV (64,8 kWh/204 ch)	315
Lynk&Co 02 (66 kWh/272 ch)	315
BYD Sealion 7 (91 kWh ⁽²⁾ /530 ch)	310
Mini Countryman E (64,6 kWh/204 ch)	310
Peugeot E-5008 (73 kWh/210 ch)	310
BMW iX2 eDrive20 (64,8 kWh/204 ch)	305
Renault Megane E-Tech Auto. Confort (60 kWh/220 ch)	300
Toyota bZ4X 2WD (64 kWh/204 ch)	300
BMW iX1 eDrive20 (64,8 kWh/204 ch)	295
Mini Countryman SE All4 (64,6 kWh/313 ch)	290
MG 4 (62 kWh/204 ch)	285
Citroën ë-C4 (51 kWh/156 ch)	280
Peugeot E-308 (51 kWh/156 ch)	280
Renault Scenic E-Tech Auto. Conf. (60 kWh/170 ch)	280

Les modèles à plus de 47 000 €	Autonomie en km
Mercedes EQS 450+ (108 kWh/333 ch)	525
Audi A6 Avant e-tron quattro (94,9 kWh/462 ch)	440
Xpeng G9 AWD Performance (93,1 kWh/551 ch)	440
BMW i7 xDrive60 (101,7 kWh/544 ch)	400
Tesla Model X (93 kWh ⁽¹⁾ /670 ch)	400
Tesla Model Y Grande Autonomie AWD (75 kWh ⁽¹⁾ /410 ch)	400
Hyundai Ioniq 6 (77 kWh/229 ch)	390
MG Cyberster (74 kWh/340 ch)	390
Audi e-tron GT quattro (84 kWh/530 ch)	385
Porsche Macan 4 (95 kWh/408 ch)	385
Porsche Macan Turbo (95 kWh/639 ch)	380
Skoda Enyaq 85 (77 kWh/286 ch)	380
Tesla Model S Plaid (95 kWh ⁽¹⁾ /1 020 ch)	380
Tesla Model X Plaid (93 kWh ⁽¹⁾ /1 020 ch)	375
Volkswagen ID.5 Pro (77 kWh/286 ch)	365
Nissan Ariya e-4orce (87 kWh/306 ch)	360
Volvo XC40 et EC40 Single Ext. Range (79 kWh/252 ch)	360
Maserati GranTurismo Folgore (83 kWh/761 ch)	355
Volkswagen ID.7 Pro (77 kWh/286 ch)	355
BMW i5 eDrive40 (81,2 kWh/340 ch)	350
Kia e-Soul (64 kWh/204 ch)	340
Kia EV9 (96 kWh/204 ch et 385 ch)	330
Volkswagen ID.5 GTX (79 kWh/340 ch)	330
Volvo EX40 Twin Performance (79 kWh/442 ch)	330
Cadillac Lyriq 600 E4 AWD (102 kWh/528 ch)	325
Hyundai Ioniq 6 HTRAC (77 kWh/325 ch)	325
Tesla Model 3 Performance (75 kWh ⁽¹⁾ /460 ch)	325
Kia EV6 4WD (77,4 kWh/325 ch)	315
MG Cyberster (74 kWh/510 ch)	315
Kia EV6 (77,4 kWh/229 ch)	310
Cupra Tavascan 4Drive (77 kWh/340 ch)	305
Ford Mustang Mach-E RWD Std. Range (68 kWh/268 ch)	305
BMW iX2 xDrive30 (64,8 kWh/313 ch)	300
Kia EV6 GT (77,4 kWh/585 ch)	300
Volvo EC40 Single (66 kWh/238 ch)	300
BMW iX1 xDrive30 (64,8 kWh/313 ch)	290
Kia EV6 (58 kWh/170 ch)	275
Smart #3 (62 kWh/272 ch)	275
Subaru Solterra AWD (64 kWh/218 ch)	275



ÉLECTRIQUE

Citroën C5 Aircross

Electrique Max - 73 kWh - 210 ch

42 000 €⁽¹⁾

PREMIER CONTACT AVEC LE NOUVEAU C5 AIRCROSS

Rencontre tout en douceur

Chahuté par ses rivaux, le Citroën C5 Aircross passe le relais à une nouvelle génération. Transformé, il renonce à quelques spécificités du modèle actuel. Saura-t-il conserver l'essentiel de son ADN ?

L'actuel C5 Aircross a connu une carrière en demi-teinte. Il n'a pas réussi à faire le poids face à ses rivaux tricolores, qu'il s'agisse du précédent Peugeot 3008 ou du Renault Austral. Et ce, malgré quelques arguments de choix : un tarif souvent plus accessible et des aspects pratiques très travaillés, avec notamment trois sièges indépen-

dants et coulissants à l'arrière. Cette spécificité a disparu sur la nouvelle génération, qui partage sa plate-forme (et le principe d'une assise fixe) avec le dernier 3008. Le récent Citroën C5 Aircross se veut plus consensuel que son cousin mais aussi que son prédécesseur. Il sera disponible en hybride simple (145 ch) ou rechargeable (195 ch). Il inaugure aussi deux versions

100% électriques. L'une de 210 ch pour 73 kWh de batterie (520 km WLTP d'autonomie annoncée), l'autre de 230 ch et 97 kWh (680 km). Avant les premiers essais complets, prévus à l'automne, *Auto Plus* a pu brièvement prendre le volant d'un C5 Aircross électrique de 210 ch. Un modèle de présérie qui nous a permis de nous faire une idée des évolutions.

Le confort Citroën

Ce nouveau C5 Aircross reste une vraie Citroën. Outre des tarifs toujours inférieurs à ceux des concurrents directs, on retrouve surtout le confort maison : les suspensions à butées hydrauliques sont de la partie, de même que la sellerie moelleuse, des plus accueillantes. Résultat, après quelques centaines de mètres, on comprend que ce SUV restera l'un des plus confortables de sa catégorie. L'équipement généreux de ce haut de gamme en remet une couche :

les sièges avant, chauffants et ventilés, sont dotés de bourrelets réglables fort pratiques. On s'y sent vite à l'aise, et pour longtemps. Même chose à l'arrière, où le C5 Aircross progresse largement en matière d'espace aux jambes par rapport au précédent. Il n'atteint cependant pas les cotes d'un Austral avec sa banquette coulissante reculée au maximum. La place centrale a le mérite d'être vraiment large, les assises se révèlent moelleuses et les dossiers inclinables. Mais le plancher (qui abrite la batterie) est un peu haut sur cette version électrique. Gageons que le C5 Aircross thermique améliorera ce point.

Cette nouvelle génération revient aussi largement dans le jeu côté ambiance et technologies embarquées. Elle prend le contrepied d'un 3008 doté d'un intérieur futuriste, mais à l'ergonomie pas toujours intuitive. Ici, un grand écran est implanté en position verticale. D'une uti-

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : les tarifs ne sont pas encore officiels, mais ce C5 Aircross devrait être bien plus attractif que son cousin, le Peugeot 3008. Toutes les versions électriques seront éligibles à la nouvelle prime écologique.

L'équipement : là encore, pas de confirmation de la part de Citroën au moment de ce premier contact. Mais notre C5 Aircross du jour, en finition haut de gamme Max, nous a semblé très bien équipé : sièges électriques, hayon motorisé, sièges arrière chauffants...



Ici en électrique, le Citroën C5 Aircross reprend aussi tout un panel de moteurs déjà vus dans le groupe, de l'hybride simple (145 ch) au rechargeable (195 ch).



Nombre de places : 5

L'espace disponible à l'arrière est plutôt bon et l'assise accueillante. La place centrale est plus large que chez d'autres. Le plancher de cet électrique est un peu haut.



Volume : 570 dm³

Profond et largement découpé, le coffre du C5 Aircross fait bonne impression.



Les sièges ne sont plus indépendants ni coulissants, mais le dossier de la banquette se règle en inclinaison.

L'ÉQUIPEMENT

N'ayant pas encore connaissance des tarifs et options du C5 Aircross, nous avons ici estimé son équipement minimal : aides obligatoires et dotation très probable de série. Notre modèle d'essai était, quant à lui, très bien équipé.

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags • Freinage d'urgence auto. • Reconnaissance des panneaux • Régulateur/limiteur de vitesse • Surveillance de l'attention, etc.

Agrément : • Câbles de recharge mode 3 • Caméra de recul • Ecran central 13"/33 cm avec Mirror Screen • Ouverture mains libres • Recharge smartphone par induction, etc.



PHOTOS : E. REAUD/CITROËN

En bon Citroën, ce C5 Aircross parie sur le confort avant tout avec son amortissement à double butée hydraulique de série. Il ne semble en revanche pas mettre l'accent sur le plaisir de conduire.

lisation assez naturelle, il accueille aussi les commandes de clim', toujours visibles. Quant au combiné d'instruments, grand et lisible, il est secondé

par un affichage tête haute particulièrement complet. Au volant, ce C5 Aircross nous a paru extrêmement souple. La base technique, issue d'un

Peugeot 3008 déjà confortable, s'est montrée très douce, y compris sur route abîmée. Il faudra patienter un peu pour s'en faire une idée plus précise. Idem pour

l'autonomie, même si l'on peut évoquer les 400 km environ d'autonomie réelle dont est capable le 3008 équivalent. ■

SUITE PAGE 30

LES DONNÉES



Pas encore de fiche technique complète officielle, ni d'annonces de performances ou de consommations/autonomies. Voici ce que nous savons de cette version électrique du C5 Aircross, en nous basant sur notre connaissance de son cousin, le Peugeot E-3008.

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	73 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	NC
Puissance maxi	210 ch
Couple maxi	343 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km / - 3 100 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	235/50 R20
Dim. L x l x h, en m	4,65 x 1,90 x 1,66
Durée de garantie	NC

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 Citroën C5 Aircross Electrique Max (42 000 €⁽¹⁾, 73 kWh, 210 ch) est évalué dans la catégorie des SUV compacts électriques d'environ 200 ch, qui comprend notamment :

MGS5 EV Luxury (34 990 €*, 62 kWh, 231 ch),
Opel Grandland Electrique GS (41 500 €*, 73 kWh, 213 ch),
Peugeot 3008 Electrique GT (42 500 €*, 73 kWh, 210 ch),
Renault Scenic E-Tech Grande autonomie Esprit Alpine (43 900 €*, 87 kWh, 220 ch),
Skoda Elroq Sportline 60 (34 300 €*, 58 kWh, 204 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**

Ici doté de sièges électriques à mémoire, le C5 Aircross sait accueillir son conducteur. La position derrière le volant est classique et facile

à régler. Notons aussi la présence d'écrans lisibles et d'un grand affichage tête haute. La visibilité vers l'arrière n'est pas entravée par la ligne de toit légèrement fuyante, contrairement à nombre de ses rivaux.

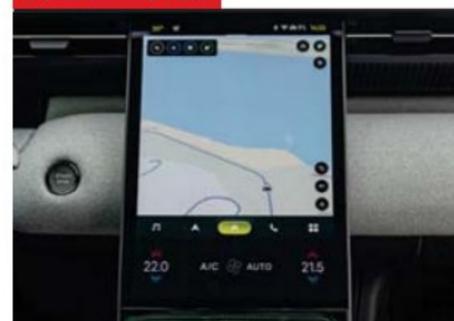
Réglage des sièges	■
Maintien des sièges	■
Simplicité des commandes	■
Visibilité AV/AR	■/■
Eclairage intérieur	■
Lisibilité des compteurs	■

AIDES À LA CONDUITE

En bon SUV moderne, le C5 Aircross fait le plein d'équipements de sécurité. Un bouton de raccourci, sous l'écran, permet d'accéder rapidement aux aides

et aux alertes afin de les désactiver lorsqu'elles ne semblent pas pertinentes. On dispose aussi d'une caméra de recul à 360°, même si son inclusion de série n'est pas encore confirmée. Dans tous les cas, ce modèle de présérie, certes en finition haute, ne nous a semblé manquer de rien face à ses concurrents.

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

ÉCRAN TACTILE

Le format vertical de cet écran de 13"/33 cm est bien intégré. Les commandes de clim' sont toujours présentes à l'image, et les sous-menus ne sont pas trop difficiles à comprendre. Un Austral fait cependant mieux sur ce point.

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

BIEN VU



Sur cette finition haute, les flancs des dossiers avant sont réglables : le maintien latéral peut donc s'ajuster à volonté.

RATÉ



Un pli de carrosserie semble particulièrement saillant à proximité du hayon. Attention à ne pas le rayer en chargeant.



FINITION



L'ambiance à l'intérieur de ce C5 Aircross est bien plus moderne et valorisante que sur la précédente génération. Les surfaces couvertes de tissu sont chaleureuses. Mais on note encore la présence de certains plastiques brillants et durs, y compris dans les parties hautes.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

On apprécie les larges commandes toujours accessibles sur l'écran. Les réglages complets (sièges, etc.) sont en revanche dans un sous-menu.

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

SYSTÈME AUDIO

Ce modèle était équipé d'un système audio hi-fi, probablement optionnel, de bonne qualité. Les commandes sont physiques.

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

RANGEMENTS



De nombreux rangements centraux sont prévus, en particulier sous l'écran, à l'abri des regards. Les bacs de porte sont de bonne taille. Même chose pour la boîte à gants. Le rangement sous l'accoudoir central est climatisé.

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

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Ce premier contact avec le nouveau C5 Aircross nous a permis de découvrir un SUV électrique particulièrement confortable et, selon notre estimation, plutôt bien placé côté tarifs. En attendant des essais plus complets et les mesures de notre labo!

LES PLUS
Confort général
Présentation moderne
Prix/équipement

LES MOINS
Modularité absente
Détails de finition



LE RENAULT AUSTRAL RESTYLÉ FACE AUX HYUNDAI TUCSON ET KIA S

Le SUV français relance le c

HYBRIDE

Renault Austral

1.2 full hybrid E-Tech Esprit Alpine - 200 ch

45 900 € / 43 600 €*



A. SAUNIER

Le vrai prix: l'Austral échappe au malus. Côté remise, on peut déjà espérer un gain de 5 % sur cette version restylée.

L'entretien: une révision tous les deux ans ou tous les 30 000 km

HYBRIDE

Hyundai Tucson

1.6 Hybrid N Line Creative - 215 ch

43 450 € / 42 400 €*



N. SOLER

Le vrai prix: un rabais négocié d'environ 4 %, permet d'économiser un peu plus de 1 000 €, une fois le malus de 650 € acquitté.

L'entretien: chaque année ou tous les 15 000 km.

Restylé au printemps, l'Austral n'a plus droit qu'au seul moteur full hybride de 200 ch. Renault le décline en trois niveaux d'équipement: Evolution, Techno et Esprit Alpine. Ce dernier était celui de notre modèle d'essai, doté aussi des quatre roues directrices 4Control (option à 1 500 €).

Apparue fin 2020, cette quatrième génération du Tucson a été modernisée l'an dernier. A cette occasion, le SUV coréen a reçu une grande dalle numérique. La gamme compte désormais un moteur hybride rechargeable de 253 ch, et un hybride de 215 ch (contre 230 auparavant).



SPORTAGE

débat

HYBRIDE

Kia Sportage

1.6 Hybrid GT-line - 210 ch

43740 € / 40700 €*



Le vrai prix: le malus de 450 € est largement compensé par la remise de 8 % négociable.

L'entretien: comme Hyundai, Kia préconise une révision tous les ans ou tous les 15000 km.

■ Cousin du Tucson, le Sportage partage avec lui de nombreux éléments (châssis, moteurs, infodivertissement...). Cette cinquième génération, apparue fin 2021, propose deux motorisations (hybride rechargeable de 245 ch et hybride 210 ch) et trois finitions. Un restylage est prévu en fin d'année.

A mi-carrière, le SUV compact de Renault peaufine son style, modernise sa dotation et repositionne sa gamme. L'Austral espère ainsi mieux tenir à distance ses rivaux, parmi lesquels les cousins coréens Tucson et Sportage, plus remontés que jamais.

Trois petites années: telle aura été la durée du début de carrière de l'Austral. Arrivé en 2022, il n'a eu aucune difficulté à faire oublier le Kadjar, qu'il a remplacé. Plus élégant, plus soigné aussi au niveau de la finition et doté de moteurs et d'équipements plus modernes, il a rapidement rencontré un vif succès. Avec l'arrivée de cette version mise à jour, le SUV compact Renault améliore encore ses points forts.

Plus "sérieux" visuellement

Son style, tout d'abord, évolue nettement. L'Austral gagne en

impact visuel avec sa calandre et ses boucliers redessinés, accompagnés d'une signature lumineuse modernisée, qui le rapprochent de l'Espace et du Rafale. Des lignes malgré tout plus consensuelles que celles, plus originales, du Tucson ou celles du Sportage, plus futuristes, voire fantaisistes (au niveau des projecteurs, notamment). Mais sur le fond, pas de changement majeur chez le français. Il conserve le même gabarit. Avec 4,54 m de long, il dépasse de quelques centimètres seulement ses rivaux, sans que cela profite, hélas, à l'habitabilité aux places arrière. >>>



Renault Austral

Avec moins de boutons apparents, l'Austral affiche un style plus épuré que ses concurrents, et l'ergonomie de son écran est exemplaire. Sa nouvelle sellerie, avec des renforts latéraux améliorés, offre un meilleur maintien.



Hyundai Tucson

La bonne qualité des matériaux et les assemblages soignés séduisent à bord du Tucson. Les nombreux rangements sont pratiques au quotidien. Les multiples boutons dans l'habitacle et les menus qui foisonnent sur l'écran central sont heureusement assez intuitifs à l'usage.



Kia Sportage

Excepté quelques plastiques durs et clinquants peu valorisants, le Sportage se montre sérieusement construit. Sa dotation riche et son prix inférieur à celui de ses deux rivaux jouent en sa faveur.

» Malgré la présence d'une banquette coulissante (indisponible chez les deux coréens), les passagers disposent d'un peu moins d'espace aux jambes. En outre, le Renault impose une posture peu naturelle à ses passagers, à cause d'une assise de banquette trop près du plancher et pas assez longue. De ce fait, les genoux remontent, et les jambes

sont moins maintenues que dans le Tucson et le Sportage. C'est ce dernier qui se montre le plus accueillant pour les passagers, grâce à sa largeur aux coudes supérieure, tandis que son compatriote se distingue, lui, par son volume de coffre un peu plus généreux (603 dm³ contre 575). Le coffre de l'Austral, lui, démarre à 525 dm³, mais peut

atteindre 650 dm³ en avançant la banquette. Au quotidien, le SUV Hyundai se démarque grâce aux nombreux et grands espaces de rangement à la disposition de tous ses occupants. Notamment, le bac intégré dans le tableau de bord au-dessus de la boîte à gants est très pratique pour le passager lorsqu'il cherche à déposer de menus objets.

Plus moderne, l'Austral

Côté présentation, ces trois SUV en mettent plein la vue avec leurs grands écrans tactiles, juxtaposés à des blocs d'instrumentation entièrement numériques. Le français joue à fond la carte de la modernité. Plus épuré, son tableau de bord comprend moins de boutons physiques que ceux des deux coréens. Cepen-



N. SOLER

PHOTOS: A. SAUNIER

Nombre de places: 5

L'espace pour les jambes est très convenable, mais la position manque de naturel: l'assise, trop basse, laisse les genoux en l'air, empêchant un bon soutien des cuisses. Le coffre affiche un bon volume, que l'on peut accroître en avançant la banquette (elle coulisse sur 15 cm en 2/3-1/3). Il est facile d'accès (hayon électrique de série) et bien conçu avec des passages de roue mieux dissimulés dans les parois que ceux des coréens. Bémol: banquette rabattue, le cache-bagages rigide encombre.

1. Banquette reculée/avancée



N. SOLER

PHOTOS: N. SOLER

Nombre de places: 5

La banquette surélevée et longue soutient bien les cuisses. De plus, les dossiers inclinables ainsi que la garniture épaisse et souple optimisent le confort. Les grands gabarits apprécieront aussi de pouvoir glisser leurs pieds sous le siège avant pour se détendre les jambes. Le coffre est vaste et facile d'accès grâce au seuil pas trop haut et affleurant le plancher. Les dossiers rabattables en 40/20/40 permettent un aménagement à la carte en fonction de la taille du chargement.



N. SOLER

PHOTOS: A. SAUNIER

Nombre de places: 5

Malgré une meilleure largeur aux coudes, le Sportage accueille difficilement trois passagers. La place centrale, étroite et ferme, reste inconfortable. En revanche, tout le monde apprécie le réglage de clim' à l'arrière (en série). Comme sur le Tucson, le plancher de coffre est dans le prolongement du seuil: pratique pour faire glisser les bagages lourds. Bien vu aussi la banquette rabattable en trois parties. On regrette juste que les parois latérales soient un peu torturées.

dant, les menus clairs et intuitifs permettent de rapidement trouver les informations que l'on cherche. L'Austral est aussi le seul à disposer de l'inégalable et performante navigation Google Maps. Par ailleurs, ses matériaux de qualité et soigneusement assemblés font sérieux. Mais sur ce plan, le Tucson se défend bien. Restylé l'an dernier, il se

montre vraiment flatteur en finition N Line Creative. Quant au Sportage, même si un restylage est prévu cet automne, il reste encore dans le coup. Seuls quelques plastiques peu valorisants se remarquent autour de la console centrale et au niveau de l'habillage du bas des sièges, mais on apprécie la solidité des assemblages.

Quatre, mieux que trois

Ce restylage de l'Austral est aussi l'occasion pour Renault de faire le ménage dans sa gamme. Ce SUV compact est désormais disponible uniquement avec le bloc E-Tech full hybrid de 200 ch. Performant, celui-ci offre une excellente polyvalence pour se lancer sans hésitation sur tous types de parcours. Grâce à sa

batterie de 2 kWh de capacité et de 400 volts (contre 1,49 kWh et 270 volts pour celle des deux coréens), le français autorise des phases en 100% électrique plus longues et plus nombreuses. Un avantage pour la consommation. En moyenne, l'Austral réclame respectivement 0,8 et 0,6 l/100 km de moins que le Tucson et le Sportage. >>>



» Par rapport au Hyundai, le français économise jusqu'à 1,4 l/100 km sur autoroute! Mais cette sobriété s'obtient au prix d'un agrément inférieur. Lorsque le petit trois cylindres 1.2 de l'Austral se met en route, il fait plus de bruit que le quatre cylindres 1.6 commun au Tucson et au Sportage. Discrète et plus douce, la mécanique coréenne offre aussi une agréable fluidité au niveau de la boîte de vitesses automatique. Celle, à crabots et sans embrayage, du Renault se montre moins rapide. En comportement, l'Austral reprend des couleurs. Mais il faut reconnaître que la présence des roues arrière directrices 4Control (option à 1 500 €) sur notre modèle d'essai l'avantageait en maniabilité à basse vitesse (seulement 10,7 m de diamètre de braquage) et en agilité dans les virages. Moins sportifs dans l'âme, les Tucson et Sportage séduisent, eux, par le bon équilibre de leur châssis et leur amortissement plus prévenant. Sur ce dernier point, le Sportage se distingue. Ses roues plus petites (18"), avec des pneus aux flancs plus hauts qui absorbent mieux les déformations de la route, lui font gagner en confort.

Le Sportage, un bon plan

Plus de 43 000 € pour le Tucson ou le Sportage, et presque 46 000 € pour l'Austral: nos trois rivaux affichent des tarifs ambitieux. Heureusement, il est possible de faire baisser la facture en négociant un peu le prix. Pénalisé par un écart important avec ses rivaux, le français laisse la victoire se jouer entre les deux coréens, au coude-à-coude. Au final, le Sportage a le dernier mot. A 40 700 €* avec 8% de remise, il est le plus accessible des trois, tout en étant légèrement mieux équipé (clim' tri-zone, phares adaptatifs full led Matrix, places arrière latérales chauffantes...), sans oublier sa garantie de sept ans!

NOS MESURES	Renault Austral	Hyundai Tucson	Kia Sportage
Vitesse maxi	178 km/h	186 km/h ⁽¹⁾	181 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s5	29s2	29s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s7	5s2	4s8
Consommation moyenne	6,1 l/100 km	6,9 l/100 km	6,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1 / 6,6 / 5,7 l/100 km	6,3 / 8 / 6,4 l/100 km	6,5 / 7,5 / 6,1 l/100 km
Poids	1 676 kg	1 690 kg	1 650 kg
Diamètre de braquage	10,7 m	11,5 m	11,7 m
Freinage 130 à 0 km/h	68 m	62 m	62 m

1. Donnée constructeur.

LA TECHNIQUE	Renault Austral	Hyundai Tucson	Kia Sportage
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	2 moteurs électriques 68 + 34 ch	1 moteur électrique 64 ch	1 moteur électrique 60 ch
Cylindrée	1 199 cm ³	1 598 cm ³	1 598 cm ³
Puissance fiscale	7 CV	8 CV	8 CV
Puissance maxi combinée	200 ch	215 ch	210 ch
Couple thermique/électrique	205/205 + 50 Nm	215/264 Nm	265/264 Nm
CO ₂ /Malus	106 g/km / 0 €	131 g/km / + 650 €	129 g/km / + 450 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Auto., 4 vitesses + 2 électriques	Auto., 6 vitesses	Auto., 6 vitesses
Pneus	235/45 R20	235/50 R19	235/55 R18
Réservoir	55 litres	52 litres	52 litres
Dim. L x l x h, en m	4,54 x 1,83 x 1,65	4,50 x 1,87 x 1,65	4,52 x 1,87 x 1,65
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	5 ans (km illimités)	7 ans ou 150 000 km

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP + AFIL active • Airbags (9) • Conduite semi-autonome (niveau 2) • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto. • Rétro intérieur jour/nuit • Système de surveillance de l'attention du conducteur.

Agrément: • Bluetooth • Caméra de recul • Clim' auto. bizona (trizone sur Sportage) • Compteurs numériques • Ecran tactile + GPS et Mirror Screen • Rétros électriques, dégivrants et rabattables électriquement • Sièges AV chauffants, etc.

LES DIFFÉRENCES	Renault Austral	Hyundai Tucson	Kia Sportage
Banquette coulissante	Série	Indisponible	Indisponible
Hayon motorisé	Série	Indisponible ⁽¹⁾	Indisponible ⁽¹⁾
Quatre roues directrices	1 500 €	Indisponible	Indisponible
Sièges avant électriques	Série	Indisponible	Série

1. Sur cette version. Disponible de série sur une version plus haut de gamme.

LES NOTES DU	Renault Austral	Hyundai Tucson	Kia Sportage
Comportement routier	15	14	14
Equipements de sécurité	14	14	14
Agrément/performance	12	14	14
Confort/insonorisation	14	16	17
Equipements de confort/garantie	18	18	19
Habitabilité/coffre	9	13	12
Aspects pratiques	16	16	15
Présentation/ finition	17	16	15
Consommation	18	15	16
Prix	8	10	12
	3^e 141/200	2^e 146/200	1^{er} 148/200

Le verdict

Victoire : Kia Sportage

Malgré sa sobriété, ses astuces (banquette coulissante, notamment) et son système multimédia moderne et performant, l'Austral s'incline. Le Tucson et le Sportage, aux prestations proches, offrent un confort, une habitabilité et un agrément mécanique supérieurs. Moins cher et garanti 7 ans, le SUV Kia l'emporte.



A *Auto Plus*, nos essais ne se limitent pas aux tests techniques. Se mettre à la place des conducteurs reste notre priorité. La preuve avec ces morceaux choisis.

CETTE SEMAINE

L'Alpine A290 GT

Les gros malus ont finalement eu raison des petites sportives essence. Dans le même temps, l'électrification du parc automobile va bon train. Un contexte auquel les constructeurs s'adaptent, comme Alpine qui sort une séduisante bombinette 100% électrique. Dérivée de la Renault 5 E-Tech, l'A290 entend profiter de l'image de la marque, tout en se distinguant de ses rivales directes, l'Abarth 500e et la Mini Cooper SE, les deux autres petites GTI électriques du marché. Visuellement, l'A290 se

démarque de la R5 par son look (encore) plus aguicheur, ses voies élargies et son châssis aux réglages spécifiques. Deux versions sont proposées: une GT Performance de 220 ch et une GT de 180 ch, testée ici. Affichée à partir de 35 700 €*, soit 3 000 € de moins que la GT Performance, elle conserve la même batterie de 52 kWh. Reste à voir ce que vaut cette A290 en usage quotidien, et si elle parvient à offrir de vraies sensations de conduite, tout en préservant une autonomie digne de ce nom. Verdict!



100 kW maxi sur borne rapide

Pour notre aller-retour à Dijon (600 km), trois arrêts ont été nécessaires pour recharger la batterie. Celle-ci ne supportant pas plus de 100 kW de puissance de charge en courant continu, il a fallu patienter à chaque fois une trentaine de minutes pour récupérer 80 % de la capacité.



Voyager à l'arrière : déconseillé aux grands

Du haut de son 1,83 m, Frédéric, notre mesureur, n'a guère apprécié le voyage à l'arrière de l'Alpine A290. Le manque d'espace pour les jambes et la garde au toit réduite ont vite terni l'expérience. Il a trouvé un petit motif de consolation dans l'assise, moelleuse et plutôt confortable.



Sur autoroute, gare à l'autonomie !

Pour rejoindre Dijon depuis Monthléry, nous avons emprunté le réseau autoroutier, ce qui nous a permis de recharger les batteries assez facilement en cours de route. Grâce au planificateur d'itinéraire, nous nous sommes laissés guider sans difficulté. Un outil d'autant plus pratique qu'à 130 km/h, nous n'avons pas pu dépasser 200 km d'autonomie...

X **La ville : son autre terrain de jeu**

Nos nombreux trajets en ville ont mis en avant les excellentes aptitudes de l'Alpine dans cet environnement. Très maniable (10,3 m de diamètre de braquage), elle s'est montrée particulièrement à l'aise, et l'autonomie de notre version GT est même montée jusqu'à 340 km avant de nécessiter une recharge. Attention toutefois à la vulnérabilité des belles jantes de 19" et aux bas de caisse très proéminents.



X **Pas mal, le coffre, pour une électrique !**

A l'image de la R5 E-Tech dont elle dérive, l'Alpine A290 propose un coffre très correct pour une citadine électrique, équivalent à celui d'une Clio hybride. Lors d'une virée au centre commercial, nous avons pu y caser sans problème les courses de la semaine et trois sacs de sport. Sous le plancher (non modulable), un petit espace accueille les câbles de recharge.



X **Sur les petites routes, elle excelle**

Pas besoin de rouler vite pour se faire plaisir au volant de cette A290. Sur les axes secondaires, son châssis très communicatif, son train arrière léger et ses excellents réglages de suspension offrent un compromis idéal entre tenue de route et confort. Nous avons réussi à parcourir un peu plus de 320 km avant de recharger. Plutôt satisfaisant !



PHOTOS: N. SOLER

X **Plaisir garanti sur circuit !**

Nous sommes allés vérifier la trempe de cette petite sportive sur circuit. Son châssis s'y est révélé ultra-efficace et son train arrière joue une fois poussé dans ses retranchements. Quelques bémols toutefois : la direction au ressenti trop artificiel, un relatif manque de puissance, une vitesse de pointe limitée à 160 km/h et une conso élevée (plus de 30 kWh/100 km).

Notre verdict Très attachante mais...

C'est indéniable, après avoir passé plusieurs jours au volant de l'A290, le plaisir de conduite est bel et bien là grâce à son châssis irréprochable, son confort et son autonomie correcte en version 180 ch. Le look extérieur et l'ambiance intérieure séduisent aussi mais l'habitabilité limitée, les performances moyennes et la conso élevée sur autoroute laissent planer quelques doutes.

X **Des heures de route sans fatigue**

Au-delà du séduisant design néo-rétro et de la belle qualité de fabrication, c'est surtout la position de conduite qui fait la différence : l'ergonomie est une réussite. Cependant, des palettes plutôt qu'une simple molette pour gérer le système de régénération d'énergie auraient été préférables. Les sièges offrent un bon niveau de confort tout en assurant un maintien efficace.

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et la prime écolo "coup de pouce" de 3 100 € minimum.

SUCCÈS EN KIOSQUE

3^e RÉÉDITION



CHAPITRE 4
Les modèles à galet

La 50
C'est une véritable légende dans le monde des scooters. Elle a été créée en 1950 par le constructeur italien Piaggio. Elle est devenue un véritable succès grâce à sa simplicité d'entretien et à sa polyvalence. Elle est devenue un véritable succès grâce à sa simplicité d'entretien et à sa polyvalence. Elle est devenue un véritable succès grâce à sa simplicité d'entretien et à sa polyvalence.

La 50
C'est une véritable légende dans le monde des scooters. Elle a été créée en 1950 par le constructeur italien Piaggio. Elle est devenue un véritable succès grâce à sa simplicité d'entretien et à sa polyvalence. Elle est devenue un véritable succès grâce à sa simplicité d'entretien et à sa polyvalence.

La famille des 50, de 1950 à 1979

La 50
C'est une véritable légende dans le monde des scooters. Elle a été créée en 1950 par le constructeur italien Piaggio. Elle est devenue un véritable succès grâce à sa simplicité d'entretien et à sa polyvalence. Elle est devenue un véritable succès grâce à sa simplicité d'entretien et à sa polyvalence.

mobylette 50

La 50
C'est une véritable légende dans le monde des scooters. Elle a été créée en 1950 par le constructeur italien Piaggio. Elle est devenue un véritable succès grâce à sa simplicité d'entretien et à sa polyvalence. Elle est devenue un véritable succès grâce à sa simplicité d'entretien et à sa polyvalence.

EN VENTE ACTUELLEMENT



Poids tractable freiné et non freiné, découvrez dans ce dossier quelles sont les capacités de remorquage de tous les modèles électriques du marché, ainsi que le prix de l'option attelage.



140 MODÈLES
À LA LOUPE

Quelles voitures électriques peuvent tracter ?

Tracter avec un véhicule électrique : illusoire ? Plus en 2025... Le nombre de modèles "à batterie" proposant un attelage, en option ou en accessoire, a en effet explosé. Mais ils ne sont pas tous logés à la même enseigne. Alors, pour faire le bon choix, suivez le guide !

La faible autonomie des voitures électriques a longtemps freiné leur aptitude au remorquage, reléguée au second plan par les constructeurs. Mais grâce aux meilleures capacités des batteries actuelles, au couple généreux des derniers électromoteurs et à la multiplication des modèles dotés d'une transmission intégrale, de nouvelles perspectives s'offrent aux automobilistes souhaitant combiner remorquage et écomobilité. Un constat s'impose hélas côté portefeuille : c'est dans le haut de gamme (SUV familiaux de luxe, grandes berlines) que l'offre en attelages "costauds" est la plus abondante. Les autos à n'accorder aucune possibilité de remorquage, elles, se raréfient, mais on trouve dans le lot des

citadines bien connus (Peugeot E-208 et E-2008, par exemple) ainsi que certains modèles compacts (Citroën ë-C4, Fiat 600e, Volkswagen ID.3). D'autres, telle la Peugeot E-308, ne supporteront qu'un porte-vélos...

Permis de tirer

Attention, les voitures électriques sont très lourdes et ne peuvent parfois tracter qu'une masse réduite du fait de l'écart limité entre leur PTAC⁽¹⁾ (poids total autorisé en charge) et leur PTR⁽²⁾ (poids total roulant autorisé). De cela peut émaner un impératif réglementaire : si le PTR est compris entre 3 500 et 4 250 kg, il faut impérativement suivre une formation de sept heures, afin d'obtenir le permis "remorque" B96. Le



Attention au poids total voiture + remorque ! Entre 3 500 et 4 250 kg, le permis B96 est obligatoire. Au-delà des 4,25 tonnes, c'est le permis BE qui est requis.

permis BE est, quant à lui, exigé pour conduire un ensemble dépassant les 4 250 kg. Si vous devez tirer une caravane, un van à chevaux ou un porte-voiture, il est donc capital de se renseigner sur son poids afin de rester dans les clous. Pas de problème, en revanche, pour une simple remorque (750 kg non freinée maximum) ou un ensemble voiture + remorque n'excédant pas 3,5 tonnes : le permis B vous

l'autorise. Pour conclure, n'oubliez pas qu'avec un lourd attelage, l'autonomie fond comme neige au soleil. En 2023, l'Adac (Automobile club allemand) a parcouru près de 1 300 km en Kia EV6 AWD avec une caravane de 1 600 kg : la surconsommation, sur l'ensemble du trajet, fut de l'ordre de... 80% ! Soit une pause ravitaillement tous les 200 km... Qui pour tenter l'aventure ?

Elles tractent ou elles craquent !

Si vous avez plus de 1,5 tonne à tracter, choisir l'électrique restreint drastiquement le spectre des autos éligibles. Sur un peu plus de 140 véhicules recensés – sans compter les variantes de motorisations ou de transmissions (deux ou

quatre roues motrices) –, seule une trentaine se prêtent à l'exercice. D'imposants et ruineux SUV pour l'essentiel (type Audi Q6, Mercedes EQE ou Volvo EX90), voire des références exotiques (Tesla Model X, Cadillac Vistiq, Lotus Eletre)!

Une poignée de berlines (BMW i4/i5, DS N°8, Kia EV6, Mercedes CLA) se distinguent aussi dans notre tableau. Pour les autres (modèles citadins ou compacts), il faut souvent se contenter d'une remorque non freinée (750 kg).

	Attelage	Charge maximale remorquable	
	Prix de l'option	Non freinée	Freinée
ALFA ROMEO			
Junior Elettrica 156 & 280	Indisponible	Impossible	Impossible
AUDI			
Q4 e-tron & e-tron Sportback	1 110 € ⁽¹⁾	750 kg	1 000 kg ⁽³⁾
Q6 e-tron & e-tron Sportback	1 250 € ⁽¹⁾	750 kg	2 000 kg ⁽⁴⁾
SQ6 e-tron & e-tron Sportback	1 250 € ⁽¹⁾	750 kg	2 400 kg
A6/S6 e-tron Sportback & Avant	1 300 € ⁽¹⁾	750 kg	2 100 kg
e-tron GT	Indisponible	Impossible	Impossible
ALPINE			
A290	950 €	500 kg	500 kg
A390	NC	En cours d'homologation	En cours d'homologation
BMW			
iX1 eDrive20/xDrive30	1 050 € ⁽¹⁾	750 kg	750 kg/1 200 kg
iX2 iDrive20/xDrive30	1 050 € ⁽¹⁾	750 kg	750 kg/1 200 kg
i4	1 150 € ⁽²⁾	750 kg	1 600 kg
iX3	1 150 € ⁽²⁾	750 kg	750 kg
i5 & i5 Touring eDrive40	1 250 € ⁽²⁾	750 kg	1 500 kg
i5 & i5 Touring xDrive40/M60 xDrive	1 250 € ⁽²⁾	750 kg	2 000 kg
iX	1 250 € ⁽²⁾	750 kg	2 500 kg
i7	1 400 € ⁽²⁾	750 kg	2 000 kg
BYD			
Atto 2	Indisponible	Impossible	Impossible
Dolphin Surf	Indisponible	Impossible	Impossible
Dolphin	Indisponible	Impossible	Impossible
Atto 3	NC (accessoire)	750 kg	NC
Seal 2WD/4WD	NC (accessoire)	750 kg	750 kg/1 500 kg
Seal U	Indisponible	Impossible	Impossible
Sealion 7 2WD/4WD	NC (accessoire)	750 kg	750 kg/1 500 kg
Tang	NC (accessoire)	750 kg	1 500 kg
Han	Indisponible	Impossible	Impossible
CADILLAC			
Lyriq 600 E4 & Lyriq-V	2 270 € ⁽²⁾	750 kg	1 587 kg
Vistiq 900 E4 5 places/7 places	NC (accessoire)	750 kg	2 000 kg/1 230 kg
CITROËN			
AMI	Indisponible	Impossible	Impossible
ë-C3	NC (accessoire)	550 kg	550 kg
ë-C3 Aircross	NC (accessoire)	350 kg	350 kg
ë-C4 & ë-C4 X	Indisponible	Impossible	Impossible
ë-Berlingo	700 €	750 kg	750 kg
CUPRA			
Born	Indisponible	Impossible	Impossible
Tavascan V 286/VZ 340 4WD	1 150 € ⁽²⁾	750 kg	1 000 kg/1 200 kg
DACIA			
Spring	Indisponible	Impossible	Impossible
DS Automobiles			
3 E-Tense	Indisponible	Impossible	Impossible
N°8/N°8 AWD	990 €	750 kg	1 400 kg/1 600 kg
FIAT			
500e/Abarth 500e	Indisponible	Impossible	Impossible
Grande Panda	NC (accessoire)	550 kg	550 kg
600e/Abarth 600e	Indisponible	Impossible	Impossible

	Attelage	Charge maximale remorquable	
	Prix de l'option	Non freinée	Freinée
FORD			
Puma Gen-E	700 €	750 kg	750 kg
Capri 2WD/4WD	1 050 €	750 kg	1 000 kg/1 200 kg
Explorer 2WD/4WD	1 050 €	750 kg	1 000 kg/1 200 kg
Mustang Mach-E	835 €	750 kg	750 kg
HONDA			
e:Ny1	1 200 €	Porte-vélo	Porte-vélos
HYUNDAI			
Inster	Indisponible	Impossible	Impossible
Kona 48 kWh/64 kWh	698 € / 1 290 € ⁽⁵⁾	300 kg	300 kg/750 kg
Ioniq 5 63 kWh/84 kWh	625 €	750 kg	750 kg/1 600 kg
Ioniq 6	851 € / 1 280 € ⁽⁵⁾	750 kg	1 500 kg
Ioniq 9	Indisponible	Impossible	Impossible
JEEP			
Avenger	Indisponible	Impossible	Impossible
KIA			
EV3 58,3 kWh/81,4 kWh	552 €	500 kg/750 kg	750 kg/1 000 kg
Niro EV	440 € / 618 € ⁽⁶⁾	300 kg	750 kg
EV6	650 €	750 kg	1 600 kg
EV9 2WD/4WD	671 € / 2 039 € ⁽⁷⁾	750 kg	900 kg/2 500 kg
LANCIA			
Ypsilon Elettrica	Indisponible	Impossible	Impossible
LEAP MOTOR			
T03	Indisponible	Impossible	Impossible
C10	Indisponible	Impossible	Impossible
LEXUS			
UX 300e	Indisponible	Impossible	Impossible
RZ 300e	NC (accessoire)	750 kg	750 kg
LOTUS			
Emeya	1 560 € ⁽⁷⁾	750 kg	2 250 kg ⁽⁸⁾
Eletre	1 560 € ⁽⁷⁾	750 kg	2 250 kg
LYNK & CO			
02	NC (accessoire)	750 kg	1 600 kg
08	NC (accessoire)	750 kg	1 600 kg
MASERATI			
Gran Turismo Folgore	Indisponible	Impossible	Impossible
Grecale Folgore	NC (accessoire)	NC	NC
MAZDA			
MX-30	Indisponible	Impossible	Impossible
6e	1 251 € ⁽²⁾	750 kg	1 500 kg
MERCEDES			
CLA 250+/350 4Matic	1 200 € ⁽²⁾	750 kg	1 500 kg/1 800 kg
EQA 250+/300 4Matic	1 000 € ⁽²⁾	750 kg	1 500 kg/1 800 kg
EQB 250+/300 4Matic	1 000 € ⁽²⁾	750 kg	1 400 kg/1 700 kg
EQE 300/350+	1 050 € ⁽²⁾	750 kg	750 kg
EQE SUV 53 AMG 4Matic	1 050 € ⁽²⁾	750 kg	1 700 kg
EQE SUV 300/350+	1 050 € ⁽²⁾	750 kg	750 kg
EQE SUV 500 4Matic/53 AMG 4Matic	1 050 € ⁽²⁾	750 kg	1 825 kg/1 800 kg
EQS 350/450+/580	1 050 € ⁽²⁾	750 kg	750 kg/1 700 kg
EQS SUV 450/580	1 050 € ⁽²⁾	750 kg	1 800 kg
G 580 EQ	Indisponible	Impossible	Impossible
EQT	638 €	750 kg	1 500 kg



A. SAUNIER
F. GROUT



Sur les modèles dont la charge remorquable est inférieure à 350 kg, l'attelage sert essentiellement aux porte-vélos. Attention aussi à la capacité de la batterie, qui influe sur le poids tractable, comme pour le Hyundai Kona.

Impossible de tracter avec les Peugeot E-208 et E-2008 ! Les cousines électriques du groupe Stellantis (Alfa Romeo Junior, Fiat 600, Opel Corsa/Mokka, etc.) sont hélas logées à la même enseigne.



KIA

Seuls deux gros SUV électriques permettent de remorquer 2,5 tonnes. Il s'agit des BMW iX et Kia EV9 AWD (photo ci-dessus). Les SUV compacts, pour leur part, plafonnent majoritairement entre 1 000 et 1 500 kg. Mieux que rien !

	Attelage	Charge maximale remorquable	
	Prix de l'option	Non freinée	Freinée

MG

MG4	NC (accessoire)	500 kg	500 kg
MGS5 EV	NC (accessoire)	750 kg	750 kg
Cyberster	Indisponible	Impossible	Impossible

MINI

Cooper Hatch E/SE/JCW	Indisponible	Impossible	Impossible
Aceman E/SE/JCW	5 580 € (pack XL)	750 kg	750 kg
Countryman E/SE	900 €	750 kg	750 kg/1 200 kg

NISSAN

Micra	NC (accessoire)	500 kg	500 kg
Ariya	NC (accessoire)	750 kg	750 kg
Ariya e-4orce/Nismo	NC (accessoire)	750 kg	1 500 kg/Imposs.

OPEL

Corsa Electric	NC (accessoire)	Impossible	Impossible
Frontera Electric	NC (accessoire)	350 kg	350 kg
Mokka Electric	NC (accessoire)	Impossible	Impossible
Astra & Astra Sports Tourer Electric	NC (accessoire)	Impossible	Impossible
Grandland Electric	800 €	750 kg	1 200 kg
Combo Electric	NC (accessoire)	750 kg	750 kg

PEUGEOT

E-208	Indisponible	Impossible	Impossible
E-2008	Indisponible	Impossible	Impossible
E-308 berline et SW	500 €	80 kg (porte-vélos)	80 kg (porte-vélos)
E-3008	800 €	750 kg	1 250 kg
E-3008 Dual Motor	800 €	750 kg	1 250 kg
E-408	Indisponible	Impossible	Impossible
E-5008	800 €	750 kg	1 000 kg
E-Expert	700 €	750 kg	1 000 kg
E-Rifter	A partir de 250 € ⁽⁹⁾	750 kg	750 kg ⁽¹⁰⁾

PORSCHE

Taycan	Indisponible	Impossible	Impossible
Macan	1 224 € ⁽²⁾	750 kg	2 000 kg

	Attelage	Charge maximale remorquable	
		Prix de l'option	Non freinée

RENAULT

R5 E-Tech 95/120/150	950 €	500 kg	500 kg
R4 E-Tech 120/150	950 €	750 kg	750 kg
Megane E-Tech 130	800 €/1 000 € ⁽⁶⁾	500 kg	500 kg
Megane E-Tech 220	800 €/1 000 € ⁽⁶⁾	750 kg	900 kg
Scenic E-Tech 170/200	850 €/1 000 € ⁽⁶⁾	750 kg	1 100 kg
Kangoo E-Tech	168 €/268 € ⁽⁶⁾	750 kg	1 500 kg

SKODA

Elroq	710 € ⁽¹¹⁾	750 kg	1 200 kg
Enyaq	945 €	750 kg	1 000 kg
Enyaq Coupé	945 €	750 kg	1 200 kg

SMART

#1 ⁽¹²⁾	NC (accessoire)	750 kg	1 600 kg
#3 ⁽¹³⁾	NC (accessoire)	750 kg	1 600 kg
#5	NC (accessoire)	750 kg	1 600 kg

SUBARU

Solterra	NC (accessoire)	750 kg	750 kg
----------	-----------------	--------	--------

SUZUKI

e Vitara AWD	NC (accessoire)	750 kg	750 kg
--------------	-----------------	--------	--------

TESLA

Model 3 (sauf Performance)	1 350 €	750 kg	1 000 kg
Model X	Série ⁽¹⁴⁾	750 kg	2 268 kg
Model S	Série ⁽¹⁴⁾	750 kg	1 600 kg
Model Y	1 350 €	750 kg	1 600 kg

TOYOTA

BZ4X	800 à 1 000 €	750 kg	750 kg
------	---------------	--------	--------

VINFAST

VF6	NC (accessoire)	NC	NC
VF8	NC (accessoire)	NC	NC

VOLKSWAGEN

iD.3	Indisponible	Impossible	Impossible
ID.4/ID.4 4Motion	1 050 € ⁽¹⁾	750 kg	1 000 kg/1 200 kg
ID.5/ID.5 GTX	1 050 € ⁽¹⁾	750 kg	1 000 kg/1 200 kg
ID.7	1 150 € ⁽¹⁾	750 kg	1 000 kg
ID.7 Tourer/Tourer GTX	1 150 € ⁽¹⁾	750 kg	1 000 kg/1 200 kg
ID Buzz 5 places Pure/Pro/GTX	980 € ⁽¹⁾	750 kg	1 000 kg/1 200 kg
ID Buzz 7 places Pro/GTX	980 € ⁽¹⁾	750 kg	1 000 kg/1 600 kg

VOLVO

EX30 Single/Twin	1 275 € ⁽²⁾	750 kg	1 500 kg/1 600 kg
EX40 Single/Twin	1 220 € ⁽²⁾	750 kg	1 500 kg/1 800 kg
EC40 Single/Twin	1 245 € ⁽²⁾	750 kg	1 500 kg/1 800 kg
ES90 Single/Twin	1 550 € ⁽²⁾	750 kg	1 800 kg/2 000 kg
EX90 Single/Twin	1 410 € ⁽²⁾	750 kg	1 200 kg/2 200 kg

XPENG

G6	1 290 € ⁽²⁾	750 kg	1 500 kg
G9	1 290 € ⁽²⁾	750 kg	1 500 kg

1. Déverrouillage électrique. 2. Escamotable électriquement. 3. Quattro : 1 200 kg. 4. Quattro : 2 400 kg. 5. Démontable/escamotable. 6. Fixe/démontable. 7. Démontable/escamotable électriquement. 8. 1 225 kg avec roues de 22" optionnelles. 9. Prédiposition. 10. Impossible en 7 places. 11. Finition City : 890 €. 12. Impossible sur Pure et Pro. 13. Impossible sur Pro. 14. Barre uniquement : crochet vendu séparément (prix NC).



ÉLECTRIQUE

Toyota Urban Cruiser

61 kWh - 174 ch

36 000 €⁽¹⁾

PREMIER TEST DU SUV CITADIN QUE PRÉPARE TOYOTA

Derniers réglages...

Toyota s'apprête à commercialiser un petit SUV électrique. Baptisé Urban Cruiser, il partagera sa base avec le futur Suzuki e Vitara. Sept mois avant sa sortie, nous avons pu en essayer un prototype.

Son nom vous dit peut-être quelque chose. Normal, Toyota a déjà commercialisé un petit SUV nommé Urban Cruiser entre 2009 et 2014. Faute de succès, ce modèle a été arrêté. Son patronyme réapparaît aujourd'hui. Il désigne toujours un SUV citadin (4,28 m), mais désormais 100% électrique. Nous avons pu, en avant-première, effectuer

un petit galop d'essai au volant d'un prototype proche du futur modèle de série. Cette version de milieu de gamme, à deux roues motrices, était équipée du moteur de 174 ch. Tonique au démarrage, la voiture s'élançait énergiquement et en silence après une légère pression sur l'accélérateur. D'entrée de jeu, on est séduit par l'agréable facilité de conduite. Et la bonne visibilité, y compris en

rétrovision, inspire confiance. Sensations identiques au niveau de la direction, douce et légère, ainsi que du freinage, facile à doser. Toyota annonce 8s7 pour passer de 0 à 100 km/h. Un temps moyen dans la catégorie. De toute façon, l'Urban Cruiser n'affiche aucune prétention sportive. C'est également le cas de son comportement. Assez agile sans être vraiment dynamique, ce SUV privilégie le confort. Les suspensions souples absorbent correctement les irrégularités du bitume. Revers de la médaille, des mouvements de caisse se ressentent dans les changements de direction. Rien de rédhitoire pour autant. Surtout pour un véhicule conçu en priorité pour les petits trajets du quotidien. Les longs voyages seront moins sa tasse de thé, même si Toyota annonce 426 km d'autonomie et 15,1 kWh/100 km de consommation moyenne (cycle WLTP). En réalité, nos premiers relevés à l'ordinateur de bord oscillaient plutôt au-

tour de 18,5 kWh/100 km. Un appétit correct dans la catégorie. En attendant de pouvoir le soumettre aux mesures de notre labo, on peut affirmer sans risque qu'avec sa batterie de 58 kWh de capacité utile⁽¹⁾, il ne devrait pas dépasser 300 km entre deux recharges. Voire moins à 130 km/h sur l'autoroute...

Des recharges longues

Sur ce terrain, les pauses aux bornes rapides se répéteront souvent et dureront longtemps : la puissance maximale plafonnant à 90 kW, la batterie passe de 10 à 80% de sa capacité en... 45 minutes. C'est long ! Certains concurrents sont bien plus rapides : le Fiat 600e, par exemple, réclame 18 minutes de moins pour recharger (de 0 à 80%) sa batterie de 51 kWh (capacité utile), capable d'accepter du 100 kW. Hélas, Toyota ne prévoit pas mieux, ni sur l'entrée de gamme de 144 ch, ni sur la version "musclée" de 184 ch. Cette

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : il est beaucoup trop tôt pour négocier une remise. Toyota n'a pas publié ses tarifs, mais on sait déjà que l'Urban Cruiser n'aura pas droit au "coup de pouce" écolo, vu qu'il sera fabriqué en Inde.

L'entretien : chaque année ou tous les 15 000 km.

L'équipement : en cours de validation, la liste n'est pas encore connue. D'après nos informations, la clé mains libres, l'écran tactile avec Mirror Screen, la caméra de recul et la clim' auto. seront de série dès la base.



La présentation moderne séduit : grande dalle numérique, molette pour changer de vitesse... Mais la qualité des matériaux déçoit sur ce prototype.



Les passagers accèdent facilement à l'arrière. Ils profitent d'un vaste espace pour les jambes, qu'ils peuvent ajuster grâce à la banquette coulissante.

Nombre de places : 5



Volume : 310 dm³

Facile d'accès, le coffre est pratique, mais son volume est inférieur à celui d'un Yaris Cross (397 dm³).



La prise se situe derrière une trappe sur l'aile avant gauche. La charge rapide plafonne à 90 kW seulement.

2. Banquette reculée/avancée.

L'ÉQUIPEMENT (1)

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Détecteur de somnolence • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif, etc.

Agrément : • Accès et démarrage mains libres • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Clim' auto. monozone • Ecran tactile 10,1"/25,6 cm avec Mirror Screen + GPS • Instrumentation numérique 10,25"/26 cm • Jantes alu • Vitres électriques • Volant multifonction réglable en hauteur/profondeur, etc.

En option Non communiqué.



Bien qu'un peu massif, l'arrière affiche un style puissant et moderne avec le bandeau lumineux qui relie les deux feux. Notez les poignées de porte arrière au niveau des vitres.

dernière sera la seule disponible associée à une transmission 4x4 (AWD) grâce à un deuxième moteur. En ce qui concerne les tarifs et les équipements, Toyota – comme son partenaire Suzuki, qui commercialisera le même vé-

hicule sous le nom d'e Vitara – entretient encore le suspense. On peut néanmoins tabler sur un tarif légèrement supérieur à la moyenne de la catégorie, en partie justifié par la capacité intéressante de sa batterie. ■

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	150 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	8s7
Consommation cycle mixte WLTP	15,1 kWh/100 km
Autonomie maximale	426 km
Temps de charge borne rapide	45 mn ⁽¹⁾
Poids	1 760 kg

1. De 10 à 80 %, à 90 kW maxi.

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion LFP	61/58 kWh (capacité brute/utile ⁽²⁾)
Puissance fiscale	Non encore homologué
Puissance maxi	174 ch
Couple maxi	193 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	225/50 R19
Dim. L x l x h, en m	4,29 x 1,80 x 1,64
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

2. Estimation Auto Plus pour la capacité utile.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Toyota Urban Cruiser (36 000 €⁽¹⁾, 58 kWh⁽¹⁾/174 ch) est évalué dans la catégorie des petits SUV électriques d'environ 170 ch : Fiat 600e La Prima (33 300 €*, 51 kWh/156 ch), Hyundai Kona Electric Premium (34 000 €*, 48 kWh/156 ch), Ford Puma Gen-E Premium (31 900 €*, 43 kWh/168 ch), Opel Mokka GS (32 300 €*, 51 kWh/156 ch), Peugeot E-2008 GT (34 000 €*, 51 kWh/156 ch), Renault 4 Auton. Conf. Techno (32 390 €*, 52 kWh/150 ch).

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

Le verdict

Auto Plus

Correct

Encore à l'état de prototype, l'Urban Cruiser s'est montré accueillant, moderne, confortable et agréable à conduire. Mais il semble manquer d'autonomie, et sa batterie n'est pas rapide à charger. Nous attendons cependant ses tarifs officiels pour arrêter définitivement notre jugement.

SEPT MODÈLES TESTÉS PAR LE LABO *Par J. Palaz*

Les "chaussettes" pare-soleil universelles à l'essai

Faire écran aux rayons du soleil est un moyen simple et efficace d'éviter que l'habitacle ne se transforme en fournaise. Et pour les vitres arrière, les pare-soleil de type "chaussettes" offrent de nombreux avantages.

Conçues pour recouvrir intégralement les vitres arrière de nombreux véhicules, les chaussettes pare-soleil universelles sont déclinées en différentes tailles (L, M, S). Elles sont très faciles à installer : il suffit de les enfiler autour du cadre de la portière, ce qui ne nécessite l'aide d'aucun outil.

Vérifiez bien les dimensions

Pour choisir le modèle le plus adapté à votre auto, il est essentiel de mesurer avec précision la largeur et la hauteur de la vitre, montants compris. Une fois ces

dimensions relevées, il faut trouver la paire compatible, en veillant à ce qu'elle soit la plus ajustée possible. En effet, les écarts entre les tailles disponibles peuvent être importants, et un modèle trop lâche laisserait un excédent de tissu gênant. Dans tous les cas, utilisez les bandes Velcro cousues sur le bas des housses pour bien tendre la toile sur la face extérieure de la vitre. A défaut, la housse risque de claquer contre la carrosserie à haute vitesse.

Des avantages multiples

Grâce à leur conception double face, ces chaussettes couvrent

la vitre à l'intérieur comme à l'extérieur, formant ainsi une barrière efficace contre les rayons du soleil et offrant une meilleure protection aux passagers arrière. Contrairement aux pare-soleil à ventouses, elles occultent toute la surface vitrée, sans laisser de zones ex-

posées. Autre atout non négligeable, vous pouvez ouvrir les vitres aussi bien en roulant qu'à l'arrêt. La housse joue alors un rôle de moustiquaire appréciable pour faire profiter l'habitacle de la fraîcheur du soir. Enfin, une fois retirées, elles passent sans problème en machine. ■



NOTRE MÉTHODE DE TEST

OPACITÉ : à l'aide d'un luxmètre, la luminosité est mesurée depuis les places arrière, d'abord sans les pare-soleil puis une fois les deux portières latérales arrière équipées. La filtration de la lumière est ainsi évaluée (note sur 20, coef. .2).

RÉSISTANCE : soumis à de fortes contraintes, notamment pour la partie extérieure et lorsque les fenêtres sont ouvertes, le textile se doit d'être résistant pour durer. Un test d'étirement, jusqu'à la rupture, permet de connaître la force maximale supportée par la maille grâce à un dynamomètre (note sur 20, coef. 1).

BRUIT : une fois les pare-soleil installés, des tests de roulage sont effectués à 90, 110 et 130 km/h afin de juger du bruit généré (note sur 20, coef. 1).

PRIX D'UNE PAIRE : il départage les ex aequo en nombre de points.



Tech9

1^{re}

Contrejour - Pare-soleil textile

2^e

ImdiCar

3^e

Norauto - Sun Protection Socks

4^e

Feu Vert

5^e

Synchro Diffusion - Sock Sun Visor

6^e

Longboard M - Pare-soleil textile

7^e



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts



PHOTOS : N. SOLER

	Marques	Prix	Lieu d'achat	Opacité	Résistance	Bruit (note sur 20)	
1 ^{re}	Tech9	6,95 €	E.Leclerc Auto	65 %	26 kg	13,5	●●●●●●●●
2 ^e	Contrejour Pare-soleil textile chaussettes	8,99 €	Feu Vert	66 %	25 kg	15,5	●●●●●●●●
3 ^e	ImdiCar	7,90 €	E.Leclerc Auto	66 %	27 kg	15,5	●●●●●●●●
4 ^e	Norauto - Sun Protection Socks	7,99 €	Norauto	63 %	26 kg	13,5	●●●●●●●●
5 ^e	Feu Vert	8,99 €	Feu Vert	61 %	21 kg	15	●●●●●●●●
6 ^e	Synchro Diffusion - Sock Sun Visor	6,99 €	Norauto	60 %	24 kg	15,5	●●●●●●●●
7 ^e	Longboard M Pare-soleil textile chaussette	12,99 €	Feu Vert	57 %	24 kg	13,5	●●●●●●●●



RENAULT ESPACE 3/4/5

Le bilan au bout de 29

1996-2002 : ESPACE 3



RENAULT



RENAULT



P. SAUTELET / RENAULT

2002-2014 : ESPACE 4



RENAULT



RENAULT



N. SOLER

2015-2023 : ESPACE 5



A. BERNIER / RENAULT



A. BERNIER / RENAULT



CH. MARTIN

LES DATES CLÉS

Décembre 1996: lancement de l'**Espace 3** en 2.0 de 115 ch et 3.0 V6 de 170 ch essence et 2.2 dT de 113 ch, finitions base (sans nom), RTE, RXE et RXT.

Janvier 1998: version longue **Grand Espace** (+ 27 cm) avec 2.0 et 2.2 dT (il passe à 110 ch) en RTE ou RXE. En octobre, 2.0 décliné en 16V de 140 ch, nouveau 3.0 V6 de 194 ch.

Janvier 2000: 1.9 dTi de 100 ch en entrée de

gamme. En juillet, 2.2 dT remplacé par 2.2 dCi en 115 ou 130 ch. Nouvelle gamme avec Authentique, Expression, Privilège et Initiale.

Janvier 2002: arrêt des 3.0 V6 et 1.9 dTi.

Septembre 2002: arrivée des **Espace 4** et **Grand Espace 4** en 2.0 16V de 140 ch, 2.0 Turbo de 165 et 3.5 V6 de 245 ch (BVA) en essence. En diesel, 1.9 dCi de 117 ch, 2.2 dCi de 150 ch et 3.0 dCi de 180 ch. Finitions

Authentique, Expression, Privilège et Initiale.

Avril 2005: le 2.0 T passe à 170 ch.

Mars 2006: retouches (calandre, boucliers, feux, planche de bord). Nouveau 2.0 dCi de 150 (BVM6) ou 175 ch (BVA6), équipement enrichi.

Janvier 2007: 2.0 dCi décliné en 130 ch (BVM6), 2.2 dCi en 140 ch avec BVA. Arrêt des 1.9 dCi 117 et 2.2 dCi 150.



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean



RENAULT

9 ans

Ex-chouchou des familles, l'Espace continue de séduire les parents en quête d'un véhicule spacieux et modulable. Mais en près de trois décennies, les générations 3, 4 et 5 ont connu quantité de problèmes, compliquant sérieusement le choix des acheteurs d'occasion. On fait le point...

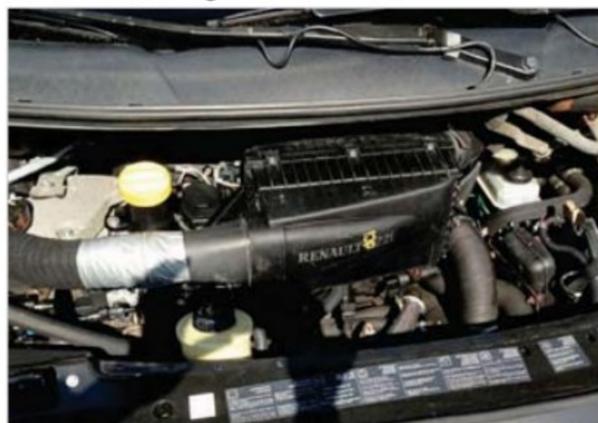
LES POINTS À SURVEILLER

ESPACE 3

Courroie d'accessoires: sur le 1.9 dTi, sa casse a pu entraîner celle de la courroie de distribution, à proximité. Un rappel en 2002 a corrigé le problème, avec le montage d'une poulie d'alternateur dorée (au lieu de noire).

Courroie de distribution: le grippage de l'axe de la pompe à eau a parfois détruit la courroie sur les 2.2 dT.

Injecteurs: fuites possibles en raison d'un défaut de serrage sur le 2.2 dCi.



Moteur 2.2 dCi: nombreuses casses (de 8 000 à 10 000 €). En cause, un emballement consécutif à un souci de turbo ou un problème de bielle.

Vanne EGR: son encrassement est fréquent sur les 2.2 dCi (de 1 000 à 1 200 €).

ESPACE 4

Bugs: radio, vitres, plafonnier, carte de démarrage, voyant frein de parking... Les équipements électriques et électroniques connaissent des pannes. Contrôlez tout!

Boîte de vitesses: les boîtes manuelles à 6 rapports (de 2 500 à 3 000 €) et les automatiques (environ 5 000 €) sont fragiles jusqu'en 2006. Celles montées sur les 2.0 dCi sont moins capricieuses. Traquez les bruits anormaux, et assurez-vous que les vidanges ont été effectuées.

Fap: sur les dCi 150 et 175, le filtre s'encrasse si usage essentiellement urbain. Un voyant s'allume si le cycle ne s'est pas enclenché.

Moteur: nombreuses casses en 1.9, 2.2 et 3.0 dCi (de 8 000 à 12 000 €). Quelques bris de bielles ont été recensés sur le 2.0 dCi 150 (5 000 €) jusqu'en 2009. Si vous entendez des claquements, fuyez!

Pneus: les gommes peuvent s'user prématurément (dès 20 000 km à l'avant). Vérifiez leur état et prévoyez une géométrie si l'usure est anormale devant (75 €).

Turbo: nombreux cas de rupture sur les 1.9 et 2.2 dCi (de 2 000 à 2 600 €), avec risque d'emballement du moteur.

Vanne EGR: encrassements fréquents sur les 1.9 et 2.2 dCi (de 1 000 à 1 200 €).

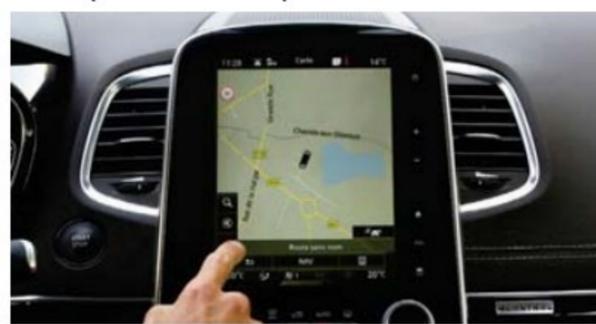
ESPACE 5

Géométrie: un mauvais calage des vis de fixation des bras inférieurs provoque une usure prématurée des pneus. Un rappel a eu lieu.

Hayon: dysfonctionnement de la commande mains libres.

Moteur 1.6 dCi 160: attention, ce bloc dopé par deux turbos est fragile! Ces derniers posent aussi problème: des sifflements peuvent vous alerter avant la casse (de 1 800 à 4 500 €). Des cas de fuite d'huile au niveau du carter ont été relevés, ainsi que des ruptures du ventilateur (1 000 €).

R-Link 2: les bugs fréquents peuvent perturber différents systèmes (GPS, Bluetooth...). Des rappels ont eu lieu mais n'ont pas éliminé le défaut. Vérifiez le bon fonctionnement de l'écran central. Si une reprogrammation (120 €) peut régler le souci, le remplacement est parfois nécessaire.



N. SOLER

RETRADE

Janvier 2009: arrêt du 3.0 dCi. Finitions Emotion, Carminat, Alyum et Initiale.

Avril 2010: finitions 25th, Alyum et Initiale, arrêt des 2.0 16V et 2.0 T.

Janvier 2011: arrêt du 3.5 V6 essence, feux de jour et Fap de série sur toute la gamme. 2.0 dCi 150 disponible avec BVA6.

Juillet 2012: retouches (capot, calandre et bouclier AV).

Juin 2013: nouvelles finitions Zen, Intens et Initiale. 2.0 dCi 175 disponible avec BVM6.

Janvier 2014: arrêt de la BVA6 sur le 2.0 dCi 150. En avril, série Limited. En décembre, fin de la commercialisation de l'Espace 4.

Avril 2015: commercialisation de l'Espace 5 en 1.6 TCe 200 (EDC7) essence et 1.6 dCi 130 (BVM6) ou 160 (EDC6) diesels. Finitions Life, Zen, Intens et Initiale Paris.

Juin 2017: nouveau 1.8 TCe 225 (EDC7), qui remplace le 1.6 TCe 200.

Janvier 2019: 1.6 dCi 130 et 160 remplacés par les 2.0 Blue dCi de 160 ou 200 (EDC6).

Janvier 2020: retouches (boucliers, feux, calandre, combiné), arrêt de la Life. Seuls les 1.8 TCe et 2.0 Blue dCi 160 sont maintenus.

Janvier 2021: offre réduite au 2.0 Blue dCi 160 ou 190 ch (EDC de série).

Acheter une voiture d'occasion



RENAULT

Votre budget : 3 000 €

■ A ce tarif, vous trouverez quantité d'Espace 4 de la période 2002-2006. Si leur allure moderne peut séduire, leur fiabilité déplorable incite à viser l'Espace 3, aux mécaniques éprouvées (2.2 dCi excepté). Spacieux, pratique, confortable et bien équipé depuis 1998, "l'ancien" conserve de beaux restes !



RENAULT

LE BON CHOIX

Espace "3" 2.2 dT ■ 7 CV ■ 110 ch ■ 171 km/h
■ 8,7 l/100 km ■ Coffre : 580 dm³

Vu un RXT de 1999 avec 173000 km à 3490 €

Pour éviter toute mauvaise surprise, il faudra d'abord viser les autos dont les courroies de distribution et d'accessoires ont été changées ces cinq dernières années, factures à l'appui. Vous profiterez alors d'un engin qui surprend encore par son sens de l'accueil. Habitabilité généreuse malgré une longueur contenue de 4,52 m, nombreux rangements, confort appréciable, l'auto ne fait pas son âge si elle a été aux mains de propriétaires soigneux. Etat des sièges (fonctionnement, sellerie) et des garnitures, ciel de toit ou encore moquette, inspectez l'habitacle avec soin. Sous le capot, le "vieux" 2.2 dT offre plus de tonus que le 1.9 dTi sans trop consommer.

ET EN ESSENCE ?

Surprise, un tiers des Espace 3 ayant moins de 200000 km dans les annonces roulent au sans-plomb. L'occasion de trouver des engins avec peu kilomètres. Si les versions V6 sont d'ores et déjà des collecteurs, avec des prix qui avoisinent les 6000 € en bel état, le 2.0 16V (140 ch) offre un bon compromis : moins glouton (comptez quand même 10 l), plus vif que le 2.0 de 115 ch, il se dénêche dès 2500 €.



N. SOLER

Votre budget : 8 000 €

■ On l'a dit, les Espace 4 d'avant 2007 doivent être fuis comme la peste. A partir de 5500 €, on dénêche des 2.0 dCi 130/150 ayant environ 160000 km dans les bielles. Avec 2000 € supplémentaires, on accède à des autos de moins de 15 ans et donc à une pastille Crit'Air plus favorable.



N. SOLER

LE BON CHOIX

Espace 4 "phase 2" 2.0 dCi ■ 9 CV ■ 150 ch
■ 186 km/h ■ 7,9 l/100 km ■ Coffre : 598 dm³

Vu un Alyum de 2011 avec 143000 km à 7990 €

C'est de loin la version la plus homogène. Infiniment plus fiable que les précédents 1.9 et 2.2 (surtout depuis 2010), ce 2.0 de 150 ch va comme un gant à l'Espace 4 (4,66 m). Car ses performances progressent, notamment en charge, par rapport à la déclinaison de 130 ch sans impact sur la consommation. Ni sur la mise de départ, le dCi 150 étant le plus répandu dans les annonces. A bord, on continue d'apprécier les sièges arrière coulissants et escamotables, la présentation épurée et les nombreux rangements. En Alyum, les jantes alu, le toit panoramique, les phares et les essuie-glaces automatiques en font un excellent compagnon de voyage.

ET EN ESSENCE ?

Sur la quatrième génération, l'essence ne représente que 10% de l'offre en seconde main. A 8000 €, le bon choix se nomme 2.0 Turbo dans sa version de 170 ch. Souvent associé à des finitions huppées comme la Privilège, il se dénêche avec moins de 140000 km en très bel état. Mais il faudra composer avec un solide appétit en carburant (environ 9,3 l/100 km selon notre labo).



A. SAUNIER

Votre budget : 15 000 €

■ Sans subir autant de pannes que son aïeul, l'Espace 5 a connu de grosses déconvenues dans sa version la plus vendue en début de carrière, mue par un fragile 1.6 dCi 160 doté de deux turbos. Résultat, l'offre à moins de 15000 € doit être là encore abordée avec méfiance.



A. SAUNIER

LE BON CHOIX

Espace "5" 1.6 dCi 130 ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 185 km/h
■ 6,3 l/100 km ■ Coffre : 610 à 775 dm³

Vu un Life 7 places de 2017 avec 112000 km à 13990 €

Derrière son look de SUV, l'Espace 5 (4,86 m de long) conserve une partie de son ADN de monospace. Les versions 7 places sont d'ailleurs majoritaires sur le marché, avec un surcoût quasi nul. Les sièges indépendants et coulissants sont toujours de la partie, les places du fond utilisables par des adultes. Mais avant l'arrivée des 2.0 Blue dCi en 2019 (comptez 18000 € minimum avec 120000 km), il fallait se contenter du "petit" 1.6 dCi 130. Uniquement proposé avec une boîte manuelle en Life (qui a droit au GPS jusqu'en 2018), il convient bien à ce beau bébé de 1,7 tonne, avec des performances proches de celles du fragile 160 et un appétit minoré de 1,2 l/100 km.

ET EN ESSENCE ?

Rares dans les annonces, les Espace 5 essence autour de 15000 € font tous appel au TCe 200 de début de carrière. A ce tarif, ils affichent environ 150000 km et sont souvent en finitions hautes Intens et Initiale Paris. L'agrément est au rendez-vous, malgré quelques à-coups possibles dus à la boîte EDC fournie d'office. Plus gênant, une consommation mesurée à 9,2 l/100 km.

Dacia Duster

Matthieu Brosson est scandalisé. Ne pouvant se passer de son Duster (en photo ci-contre avec le père de Matthieu), il l'a rapidement fait réparer lorsque celui-ci est tombé en panne. Mais Dacia refuse de payer la note.



FANNY REYNAUD / ALPACA / ANDIA

3 149 € pour changer le volant moteur à 78 180 km !

Cela commence comme un film de série B mais, pour Matthieu Brosson, de Lezoux (63), cette mésaventure n'est malheureusement pas du cinéma. Une nuit d'hiver, notre lecteur se rend sur son lieu de travail au volant de son Dacia Duster 1.5 Blue dCi 115. Mis en circulation à la fin de l'été 2020, ce SUV n'affiche que 78 180 km au compteur lorsque, brutalement et tandis qu'il circule sur une voie rapide, l'embrayage se met à patiner. Matthieu fait alors

preuve de sang-froid et parvient à se garer sur la bande d'arrêt d'urgence. Une fois en sécurité, il contacte l'assistance de son assureur.

Fin de non-recevoir

Quelques dizaines de minutes plus tard, le Duster est déposé chez le concessionnaire Dacia le plus proche du lieu de l'incident. Ce dernier établit, après une inspection du véhicule, un devis de 3 149 € pour le remplacement du volant moteur, qui a rendu l'âme, et des éléments périphé-

riques tels que l'embrayage. Matthieu ayant besoin de son SUV au quotidien, il donne immédiatement son accord pour la réalisation des travaux. Il n'omet tout de même pas, dans la foulée, d'envoyer un courrier à Dacia, afin de demander une participation substantielle sur le montant de la facture, cette défaillance étant, selon lui, anormale au vu du kilométrage de sa voiture. Mais, considérant que seules des pièces d'usure ont été changées, Dacia refuse tout geste.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Dacia a raison sur un point: le volant moteur et l'embrayage d'un véhicule sont, effectivement, des pièces d'usure. Mais, comme l'atteste le barème de nos experts, leur durée de vie normale est respectivement de 200 000 et 150 000 km (prise en charge intégrale jusqu'à 60 000 et 30 000 km, à 50 % à 100 000 et 80 000 km). Aussi, au vu de l'âge, inférieur à 5 ans, et du kilométrage de son Duster, Matthieu peut exiger un remboursement à hauteur de 75 % du volant moteur et de 50 % de l'embrayage.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Peugeot 5008

Démarrage aléatoire

Mon 5008 1.6 BlueHDi 120 de fin 2017 (97 300 km) ne démarre pas à chaque sollicitation. Mon concessionnaire propose de changer le boîtier de protection et de gestion des alimentations (BPGA) contre 605 €, sans participation de Peugeot.

Alexandre Rivière, 79000 Niort

NOTRE CONSEIL Comme tous les calculateurs électroniques d'une voiture, le BPGA est censé avoir une durée de vie de 250 000 km. Ainsi, même en tenant compte du fait que votre 5008 a un peu plus de 7 ans, Peugeot doit prendre en charge 60 % de la facture globale. Mettez le constructeur en demeure de vous accorder ce geste.

Renault Scenic

Usure accélérée

Renault refuse tout geste pour le remplacement de l'assise du siège conducteur dont le similicuir se déchire. Pourtant, mon Scenic 1.3 TCe 115 de 2019 n'a que 78 200 km. Est-ce normal ?

Simon Makos, 59147 Chemy

NOTRE CONSEIL Ce défaut, dû au choix d'un matériau de mauvaise qualité, est malheureusement très fréquent sur cette génération de Scenic. Même si Renault considère qu'il s'agit d'une usure normale et que l'intervention incombe donc à ses clients, nos experts ne sont pas d'accord. Dans votre cas, la participation de la marque doit correspondre à 80 % du devis.

AFFAIRE RÉGLÉE!

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

Fiat a payé 51 % de la direction

Dans un bras de fer avec un constructeur, la pugnacité et l'appui de nos experts sont des éléments clés lorsqu'il s'agit d'obtenir la prise en charge d'un problème précoce. Le dossier de Salvino Grazioso, évoqué dans notre n° 1857, le prouve. A 58 700 km, sa Fiat Tipo 1.4 T-Jet 120 de 2018 était tombée en panne de direction. Le constructeur refusait alors de payer, même en partie, la facture de 1 968 €. Mais notre lecteur n'a jamais baissé les bras, il vient ainsi d'obtenir un remboursement de 1 000 €, soit une participation de 51 %.



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.



D. MEUNIER

BIEN CHOISIR UNE...

Peugeot 508 diesel restylée (2014-2018) à moins de 10 000 €

Très classique dans sa présentation, la première 508 est une familiale sérieuse aux tarifs désormais attrayants en occasion. Panorama des bons choix en diesel et des moteurs à éviter sur la version restylée.

Une calandre plus affirmée, un capot et des phares redessinés... Le restylage de 2014 offre un petit coup de jeune à la Peugeot 508. Il ne suffit pourtant pas à donner un second souffle à un modèle arrivé sur le marché en 2011. Car l'auto a pour principal défaut d'être née à une époque où les SUV prenaient le pas sur les berlines familiales. Aujourd'hui, ce désamour la rend d'autant plus intéressante sur le marché de l'occasion. Sa présentation est peut-être un peu datée, mais sa qualité de fabrication sé-

rieuse et ses matériaux flatteurs supportent bien l'épreuve du temps. A l'arrière, les passagers peuvent se sentir à l'aise dans un bel espace, et la malle joue volontiers les soutes à bagages. Seuls les rangements manquent à l'appel.

Du plaisir au volant

Si vous recherchez plutôt un break, notez que les versions SW offrent un volume de chargement quasi identique. Elles se révèlent toutefois bien plus fonctionnelles (accès au coffre, modularité), moyennant un surcoût raisonnable : environ 500 €.

Mais c'est sur route que la 508 dévoile l'étendue de ses talents. A son comportement digne de la réputation maison s'ajoute un confort de haute volée grâce à un amortissement très réussi. Difficile de trouver meilleur compromis ailleurs. Face à ses qualités routières et à un plaisir de conduite largement supérieur à celui des meilleurs SUV familiaux, ses moteurs diesels un peu bruyants passeraient presque au second plan. Ils font pourtant le bonheur des gros rouleurs et bénéficient d'un attrait supplémentaire avec la remise en question des ZFE (zones à faibles émissions). Aussi lente que désagréable, la boîte auto. ETG6 du bloc d'entrée de gamme e-HDi 115 est déconseillée. On la retrouve sur le rare Hybrid4 RXH, éliminé ici en raison de ses premiers prix supérieurs à 11 000 €.

Les autres moteurs restent dans la limite du budget. Les anciens blocs disponibles au lancement (e-HDi 115 et 2.0 HDi 140) sont globalement fiabilisés, même si quelques avaries subsistent. Les nouveaux BlueHDi s'avèrent plus modernes et plus sobres, mais attention aux réservoirs d'AdBlue, fragiles. Une boîte auto. EAT6 très réussie accompagne en série le 180 ch et en option le 120 ch. Cela étant, à moins d'être allergique à la commande manuelle, c'est la déclinaison 150 ch qui constitue le choix le plus judicieux. D'autant que les écarts de prix raisonnables entre les différentes finitions permettent de se faire plaisir. Mais, évidemment, un break huppé n'excédant pas 10 000 € sera forcément un peu plus ancien ou affichera davantage de kilomètres.

Jacques Warnery

Arrivée avant l'ère de l'i-Cockpit, la première 508 conserve une instrumentation classique. L'ambiance date un peu, mais la construction est sérieuse.



Nombre de places : 5



Volume : 564 dm³

Les places latérales sont agréables, mais celle du milieu pâtit d'une assise ferme et d'un espace aux jambes entamé par la console/accoudoir avant. Si le coffre est très vaste, sa faible ouverture peut compliquer le chargement de gros objets.

PHOTOS : Y. LEFEBVRE



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

Côté équipements

■ L'ancienneté des 508 lisse le prix des différentes finitions sur le marché de l'occasion. Alors, autant se faire plaisir en visant le cœur de gamme. Disponible avec les cinq diesels sélectionnés, le troisième niveau Allure procure l'essentiel de ce que l'on attend d'une familiale, régulateur adaptatif mis à part. La sportive GT Line fait encore mieux, mais ses jantes 18" privilégient le style au détriment du confort. La Féline se contente de 17", et offre des sièges chauffants en cuir.

LA DOTATION DE SÉRIE

- Access:** • Airbags front., lat. AV et rideaux • Clim' manuelle • ESP • Radio CD MP3 et prise USB • Régul./limiteur de vitesse • Rétros + vitres électr. • Volant cuir multifonction.
- Active:** • Bluetooth • Clim', phares et essuie-glaces auto. • Ecran tactile 9,7" • Jantes alu • Prise 12 V (break) • Radars de recul • Siège conducteur à réglage lombaire électrique.
- Allure:** • Accès et démarrage sans clé • Affichage tête haute • Frein de stationnement électrique • GPS • Jantes 17" • Sellerie cuir partielle • Toit panoramique (sur break).
- GT Line/GT:** • Alerte angles morts • Aide au stationnement AV • Caméra de recul • Jantes 18" • Phares à leds adaptatifs.
- Féline:** • Cuir • Jantes 17" • Sièges AV électr. chauffants.



D. MEUNIER

Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.6 e-HDi - 115 ch	1.6 BlueHDi - 120 ch	2.0 HDi - 140 ch	2.0 BlueHDi - 150 ch	2.0 BlueHDi BVA - 180 ch
Vitesse maxi	183 km/h	182 km/h	194 km/h	208 km/h	209 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	34s	33s7	32s3	31s1	31s
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	9s5/11s4/14s6	9s6/11s6/14s8	8s6/10s6/16s3	6s9/9s4/12s8	6s2 en D
Consommation moyenne	6,1 l/100 km	5,7 l/100 km	7 l/100 km	5,8 l/100 km	7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/5,9/6,4 l/100 km	5,6/5,4/6,2 l/100 km	6,8/6,3/7,9 l/100 km	5,8/5,2/6,4 l/100 km	6,8/6,4/7,8 l/100 km
Poids	1 538 kg	1 537 kg	1 601 kg	1 600 kg	1 670 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	67 m	65 m	65 m	66 m
Moteur turbo-diesel	4 cylindres en ligne, 8S	4 cylindres en ligne, 8S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 560 cm ³	1 560 cm ³	1 997 cm ³	1 997 cm ³	1 997 cm ³
Puissance maxi	115 ch à 3 600 tr/mn	120 ch à 3 500 tr/mn	140 ch à 4 000 tr/mn	150 ch à 4 000 tr/mn	180 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	254 Nm à 1 500 tr/mn	300 Nm à 1 750 tr/mn	340 Nm à 2 000 tr/mn	370 Nm à 2 000 tr/mn	400 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	110 g/km/2	99 g/km/2	125 g/km/2	105 g/km/2	111 g/km/2

Hormis l'Hybrid4, tous les diesels montés sous le capot de la 508 restylée sont accessibles avec un budget de 10 000 €. **1.6 e-HDi 115:** disponible durant une seule année après le restylage, ce 1.6 est peu courant sur la 508 "phase 2". Cette version d'attaque se trouve en Active à partir de 7 500 € avec 160 000 km minimum au compteur, ce qui incite à monter en gamme. **1.6 BlueHDi 120:** lancé en 2015 pour répondre aux normes Euro 6, c'est le plus diffusé en occasion. L'offre vaste permet de trouver des Active à partir de 7 000 € avec

160 000 km. Ses performances, identiques à celles du e-HDi 115, le rendent un peu timide en usage routier intensif, mais il est très sobre. Attention au système AdBlue, fragile. **2.0 HDi 140:** resté à peine un an au catalogue, ce bloc peu répandu peut se trouver à partir de 7 500 € en Allure avec 150 000 km. Il a corrigé la majorité de ses défauts de jeunesse (volant moteur, embrayage) et constitue donc un choix financièrement attractif... faute de se montrer sobre. **2.0 BlueHDi 150:** arrivé lors du restylage, il est uniquement disponible avec une boîte

manuelle. Très présent sur le marché, il se trouve en finition Allure dès 8 000 € avec 150 000 km. Plus enjoué et à peine plus gourmand que le 1.6, ce 2.0 souffre toutefois d'un léger creux à bas régime. **2.0 BlueHDi 180 BVA:** disponible à partir de la finition Allure, cette version haut de gamme est plus rarement accessible avec l'enveloppe définie. Il faudra en effet tabler sur l'un des premiers millésimes avec au moins 150 000 km au compteur pour s'en tenir à 10 000 €. La boîte automatique est agréable, mais quelques vibrations subsistent en ville.

Côté fiabilité

A surveiller

- Embrayage et volant moteur:** le HDi 140 souffre de casses répétées de ces deux éléments avant 2013. Le problème s'est heureusement raréfié depuis le restylage.
- Injecteurs:** le 1.6 e-HDi 115 connaît encore des défaillances d'injecteurs, malgré des progrès réalisés au restylage. De rares BlueHDi 150 ont pâti du même souci.
- Multimédia:** quelques bugs imposent le remplacement du système (800 €).
- Système d'AdBlue:** les BlueHDi disposent d'un réservoir additionnel d'AdBlue, dont le remplissage s'effectue au niveau de la trappe à carburant. La cristallisation du liquide en question peut engendrer sa déformation et endommager l'injecteur. Le remplacement de l'ensemble coûte de 1 000 à 1 500 €. Surveillez l'allumage du témoin.
- Vanne EGR:** encrassements possibles sur le BlueHDi 180 EAT6.
- Vérins de coffre:** des faiblesses constatées, notamment par temps froid.

Nous vous conseillons

Une 508 2.0 BlueHDi 150 Allure

Ce cœur de gamme fort de 150 ch offre des prestations convaincantes. Seul bémol, des aides à la conduite un peu datées. Une berline de 2015 avec moins de 130 000 km se déniche à 10 000 €. Pour le même prix, un break à peine moins récent ou affichant plus de kilomètres au compteur apporte davantage d'aspects pratiques.



N. SOLER



LES GRANDS HOMMES

QUI ONT FAIT L'AUTOMOBILE

Cette semaine Enzo Ferrari

Le génial artisan provincial



MOTORSPORT IMAGES/BESTIMAGE/PSNEWZ

Stature d'athlète, port altier... Enzo Ferrari était le charisme incarné. Personnage de légende au tempérament despotique, il est encore aujourd'hui vénéré comme un demi-dieu par nombre d'Italiens.

Enzo Ferrari a eu deux vies. La première a duré quarante-sept ans, de sa naissance à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Pendant cette période, il fut un pilote doublé d'un directeur sportif renommé chez Alfa Romeo. Mais il ne construisit aucune voiture. Aussi, rien ne laissait présager qu'il entretrait dans l'histoire drapé d'une notoriété pareille à celle d'un chef d'Etat. Ce n'est qu'en 1945, à l'âge de 47 ans, que va se dessiner l'ébauche de son fabuleux destin. Mais attardons-nous d'abord sur la première moitié de sa vie. Second fils d'Alfredo Ferrari et d'Adalgisa Bisbini, Enzo naît à Modène le 18 février 1898 sous un tel manteau de

neige qu'on dut attendre deux jours pour déclarer sa naissance, le 20 février. Son frère aîné, Alfredo Jr, a déjà 2 ans. Le père fabrique des poutrelles métalliques, puis ouvre un petit atelier de mécanique. Dès son entrée à l'école technique, le jeune Enzo y passe de longues heures. Déjà les moteurs le passionnent. Il a 10 ans quand son père l'emmène à Bologne assister à une course automobile. Sur le chemin du retour, des rêves se bousculent dans sa tête. Bien que ses résultats scolaires soient juste passables, il lit beaucoup, s'informe de tout. Il veut être journaliste. A 16 ans, il rédige plusieurs articles pour *La Gazzetta dello Sport*, affichant même une petite coquetterie: il écrira toujours à l'encre violette.

De chauffeur-livreur à pilote de course

Le 1^{er} juin 1915, il est fasciné par la victoire de l'Italien Ralph DePalma aux 500 Miles d'Indianapolis. Sa décision est prise, irrévocable: il ne sera pas journaliste, il sera champion automobile! Mais un double drame survient en 1916. Son père et son frère meurent de la grippe espagnole. Quelques mois plus tard, Enzo est mobilisé et affecté au ferrage des chevaux. La grippe assassine rôde toujours, et celle dont on dit qu'elle fit plus de morts que la guerre elle-même le frappe à son tour. Enzo en réchappe de justesse. La paix revenue, il trouve un emploi de chauffeur-livreur. Au détour d'un bistro, il se lie d'amitié avec un pilote, Ugo Sivocci, qui court pour CMN, un constructeur italien. Grâce à cet ami, Ferrari y décroche une place de pilote d'essai, puis se voit confier une voiture de course. Lorsque Sivocci part chez Alfa Romeo, Enzo le suit. Il participe à quelques courses et, surtout, il devient l'assistant de Giorgio Rimini, un pont de l'entreprise. En finissant deuxième de la Targa Florio 1920, Enzo voit sa cote faire un bond dans la hiérarchie des pilotes Alfa. Pendant trois ans, il va confirmer ses talents de pilote, tout en restant l'homme de confiance de Giorgio Rimini. Sa première victoire, il la remporte lors du Grand Prix du Savio, à Ravenna, en juin 1923. Il renouvelle l'exploit l'année suivante, cette fois devant le légendaire Tazio Nuvolari!

Impressionnée par sa vaillance, la mère de Francesco Baracca, l'as de l'aviation italienne de la Première Guerre mondiale, abattu en 1918, autorise Enzo à adopter l'emblème que son fils avait peint sur son avion: le Cavallino Rampante – le cheval cabré –, que Ferrari, plus tard, fera connaître au monde entier.

Les relations se dégradent avec Alfa

En 1924, il réalise l'exploit de battre les redoutables Mercedes au Grand Prix de Pescara. Il reçoit alors le titre honorifique de Cavaliere dell'Ordine della Corona d'Italia (Chevalier de l'Ordre de la Couronne d'Italie). Nommé quatrième pilote officiel Alfa, il est aligné au Grand Prix de l'ACF 1924, à Lyon, sur la nouvelle et redoutable "P2". Enzo participe aux essais puis, avant la course, disparaît du circuit. Il prétexta une dépression nerveuse, mais certains esprits chagrins ont prétendu que la P2 lui faisait peur. On ne connaîtra jamais la vérité. Peu après cet épisode, il ne court plus jusqu'en 1927 et, en 1930, il fonde à Modène la Societa Anonima Scuderia Ferrari. Son but est de gérer les courses de riches gentlemen drivers, possesseurs d'Alfa Romeo. La toute dernière épreuve à laquelle participe Ferrari est la "Tre Provincie", le 9 août 1931. Marié à une riche Milanaise, Laura, il accueille son fils Dino en janvier 1932. Cette même année, Alfa Romeo cesse son activité compétition en raison de graves difficultés financières. Aussi, jusqu'en 1937, la Scuderia Ferrari, devenue Alfa Romeo Racing, se mue en quasi-équipe d'usine. Mais, durant cette période, Mercedes-Benz et Auto Union, activement soutenues par l'Allemagne, dominent outrageusement la compétition. Alors, le nouveau patron d'Alfa, Ugo Gobbato, décide de reprendre la main sur l'écurie, et c'est là que surviennent de profonds désaccords entre Ferrari et lui.

En 1951, Ferrari "tue sa mère"

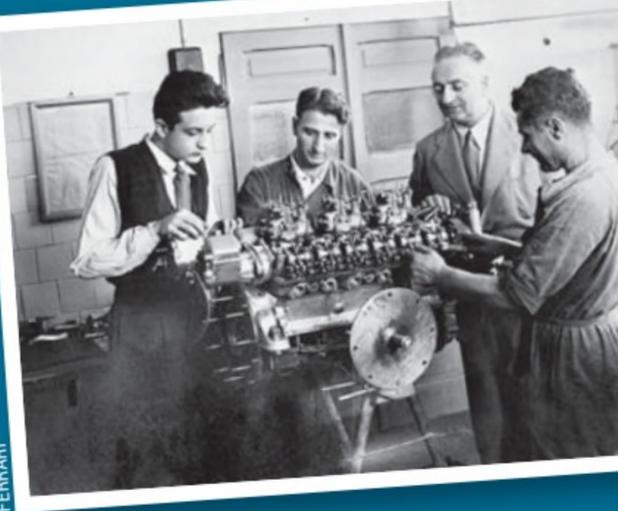
Homme de caractère, Enzo préfère quitter Alfa Romeo, déclarant: "Je n'abdiquerai pas mes convictions." Une clause de son contrat de licenciement lui interdisant de construire et de faire courir des voitures à son nom pendant quatre ans, il fonde, à Modène, en 1939, Auto Avio Costruzioni. Il y fabrique



L'aviateur Francesco Baracca avait pour emblème un cheval cabré peint sur son avion. Sa mère autorisa Enzo Ferrari à l'adopter.



Dans les années 1920, chez Alfa Romeo, Enzo Ferrari se rêvait en champion automobile. Malgré un talent certain, il n'y parviendra pas.



Enzo adorait son fils Dino (à gauche), à qui il enseignait la mécanique. Malheureusement, celui-ci fut emporté par la maladie à 24 ans. Enzo ne s'en remettra jamais vraiment.



La Tipo 815, construite par Enzo en 1940 chez Auto Avio Costruzioni, peut être considérée comme la première vraie Ferrari de l'histoire. Sous le long capot, deux 4 cylindres d'origine Fiat accolés forment un 8 cylindres en ligne.



Avec son V12 conçu par l'ingénieur Colombo, la Ferrari 125 S est, en 1947, la première voiture de course à arborer le cheval cabré.



L'existence de Piero, le fils caché d'Enzo Ferrari, ne fut dévoilée qu'en 1978. Aujourd'hui âgé de 80 ans, il occupe toujours le poste de vice-président chez Ferrari.

des machines-outils et des pièces de moteur d'avion. Un an plus tard, il crée deux exemplaires de la Tipo 815, la première voiture conçue par lui, autant dire la première Ferrari. Son usine de Modène étant pilonnée par l'aviation alliée, il la transfère, fin 1942, dans un village tout proche, Maranello. Cinq ans plus tard, il va y fonder une marque à son nom : Ferrari ! Bien sûr, personne n' imagine alors que ce petit patelin d'Emilie-Romagne deviendra la Mecque de l'automobile mondiale. La guerre finie, l'homme va enfin pouvoir révéler tout son potentiel. Après s'être entouré des meilleurs techniciens, comme le motoriste Gioachino Colombo qu'il a débauché de chez Alfa Romeo, Enzo Ferrari sort sa première œuvre, une voiture de Grand Prix, la 125 S. Aux mains de Franco Cortese, elle remporte la première course d'une longue série lors du Grand Prix de Rome 1947. Trois ans plus tard, le championnat du monde de Formule 1 est créé. En 1950, les Alfa monopolisent quasiment tous les podiums, jusqu'au Grand Prix d'Angleterre 1951, où la Ferrari de l'Argentin José Froilan Gonzalez gagne

devant l'Alfa Romeo de son compatriote Juan Manuel Fangio. Ivre de joie, certes, mais triste aussi d'avoir battu la marque qu'il a adorée tant d'années, Enzo s'exclame : "Aujourd'hui, j'ai tué ma mère !" Mais il sait que pour continuer l'aventure, il lui faudra trouver beaucoup d'argent. Cela ne l'empêche pas de répondre, malicieux, à un célèbre cigarettier qui lui proposait de le sponsoriser, "une Ferrari ne fume pas et ne fumera jamais".

De triomphes en tragédies

Alors, Enzo se dit qu'en construisant et en vendant de belles voitures de route, les bénéfices pourraient assurer le développement de son écurie. Pari largement gagné ! Il dira plus tard : "Je n'ai jamais été un grand constructeur, je n'ai jamais rêvé de l'être. Je suis un artisan provincial." Chacun connaît la suite de l'aventure. Une pléiade de Formule 1, de sport-protos, tous pilotés par les plus grands, sans oublier les dizaines de voitures d'exception qui, sur plusieurs décennies, ont écrit la légende du petit cheval noir. Génial stratège, autoritaire et sans partage, Enzo Ferrari a

régné sur Maranello pendant plus de quarante ans. Mais s'il a connu tant de victoires, de triomphes et d'honneurs, s'il est passé à la postérité, il a aussi enduré de grandes douleurs. La pire, insurmontable, fut le décès de son fils Dino. Atteint de myopathie, celui-ci meurt en 1956 à l'âge de 24 ans. Plein de promesses, passionné de mécanique, adoré par son père, il était destiné à lui succéder. Mais c'est son demi-frère, Piero, qu'il n'aura jamais connu, qui prendra les rênes de l'entreprise à la mort du patriarche. Né en 1945 d'une liaison adultérine, Piero ne verra son existence dévoilée qu'en 1978, après la mort de Laura, la femme d'Enzo. Et puis il y eut Gilles Villeneuve, disparu en Belgique en 1982, le seul pilote pour qui il a éprouvé une réelle affection. Il confiera : "Je l'aimais comme un fils." Six ans plus tard, le 14 août 1988, il Cavaliere rendait l'âme à Modène, à 90 ans. Mais puisqu'on avait déclaré sa naissance avec deux jours de retard, il avait exigé que sa mort soit rendue publique, elle aussi, deux jours plus tard. C'est ce qui s'appelle avoir de la suite dans les idées. ■



J. REE/RED BULL CONTENT POOL

Le champion du monde 2019, Ott Tänak, a dominé de main de maître le rallye de l'Acropole, offrant à Hyundai le premier succès de 2025.



J. REE/RED BULL CONTENT POOL

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES : BILAN À MI-SAISON

Enfin une victoire pour Hyundai !

Le 29 juin dernier, au rallye de l'Acropole, en Grèce, Ott Tänak (Hyundai) a – enfin – mis un coup d'arrêt à la série de six victoires de Toyota. Alors que le championnat du monde des rallyes 2025 va entrer dans la deuxième partie de la saison (sept manches disputées sur quatorze), c'est l'occasion de faire un point, car tout n'est pas encore joué...

Cela faisait huit mois qu'une Hyundai n'avait pas remporté une manche du championnat du monde des rallyes ! Un temps qui a dû sembler sacrément long à l'équipe du constructeur coréen. Cette dernière victoire avait eu lieu le 3 novembre 2024, à la pénultième épreuve, au rallye d'Europe (en Allemagne), et avait été décrochée par Ott Tänak. Le même qui, en revanche, lors de l'ultime rallye, au Japon, partait à la faute et concourait à la perte (pour 3 points !) du titre constructeurs pour Hyundai au profit de Toyota. Pour autant, cela n'avait pas empêché Thierry Neuville, son rival et coéquipier, d'être enfin sacré champion du monde des pilotes. Au regard de cette campagne 2024, où le constructeur coréen avait, malgré tout, dominé le japonais, on pouvait s'attendre à un début de saison 2025 plutôt disputé. Et ce d'autant plus que les équipes ont mis le paquet. En effet, Hyundai aligne cette année trois équipages à temps plein avec le recrutement d'Adrien Fourmaux aux côtés de Thierry Neuville et d'Ott Tänak. Idem côté Toyota, avec cette fois jusqu'à

cinq Yaris engagées, confiées à Elfyn Evans (sixième saison consécutive chez le japonais), Kalle Rovanperä (de retour à temps complet), Takamoto Katsuta, Sami Pajari – un petit nouveau de 23 ans, champion WRC2 2024 – et, bien sûr, le précieux Sébastien Ogier, toujours à la pige. Mais il n'y a pas que les équipes qui ont opéré quelques changements : la réglementation aussi a évolué. Le système hybride, introduit en 2022, et qui n'a pas convaincu, n'est plus de la partie, le manufacturier officiel Pirelli a été remplacé par Hankook, et le barème d'attribution des points, très décrié en 2024, a été revu. Désormais, les dix premiers du rallye marquent respectivement 25, 17, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, 1 points, auxquels s'ajoutent 5, 4, 3, 2, 1 unités pour les cinq pilotes les plus rapides le dimanche ("Super Sunday") ainsi que pour la "Power Stage" (la dernière spéciale du dimanche). Enfin, le calendrier a été remodelé. Avec quatorze rendez-vous contre treize auparavant et s'étalant sur dix mois, cette saison sera la plus longue depuis 2008. En outre, trois nouvelles destinations font leur apparition : le rallye des îles Canaries

(en avril dernier) et ceux du Paraguay (du 28 au 31 août) et d'Arabie saoudite (du 27 au 30 novembre), ce dernier clôturant la saison 2025. Ces différentes évolutions laissent présager un championnat très ouvert, or ce n'est pas vraiment ce à quoi on a pu assister, du moins au cours des six premières manches...

La domination de Toyota

Dès le rallye de Monte-Carlo, le ton était donné avec un doublé Toyota ! Sébastien Ogier empochait son dixième succès en Principauté, secondé par Evans, quand le champion du monde en titre et vainqueur de l'édition 2024, Thierry Neuville, ne terminait que sixième. Toutefois, la grande satisfaction pour Hyundai provenait de sa nouvelle recrue, Adrien Fourmaux, qui terminait sur la troisième marche du podium. Le rallye de Suède fut le théâtre d'un nouveau doublé des pilotes Toyota (Evans 1^{er}, Katsuta 2^e), avec une troisième place pour Neuville. Au Kenya, c'est une deuxième victoire pour Evans, mais, malgré de nombreux problèmes mécaniques et l'abandon de Fourmaux, Hyundai place Tänak (2^e) et Neuville (3^e) sur le podium, bien aidés par les abandons de Rovanperä et de Katsuta (et l'absence d'Ogier, qui avait aussi fait l'impasse sur la Suède). Les Canaries, en revanche, ont été un véritable cauchemar et une vraie claque pour le team coréen (Fourmaux 5^e, Tänak 6^e, Neuville 7^e), derrière un quadruplé de l'équipe



Tout ne se passe pas comme prévu pour le champion du monde en titre, Thierry Neuville. Victime de problèmes mécaniques, de crevaisons et autres déconvenues, il n'est que 5^e au classement.

N. KATIKIS/DPPI



A l'Acropole, Sébastien Ogier n'a rien pu faire face à Tänak. Cependant, malgré son statut de "pigiste" chez Toyota, il reste l'homme fort de ce championnat 2025 et pourrait bien rebattre les cartes de la fin de saison.

N. KATIKIS/DPPI



N. KATIKIS/DPPI

Recruté par Hyundai pour 2025, Adrien Fourmaux a confirmé son potentiel en Grèce en remportant trois spéciales le vendredi et en terminant à la troisième place (comme au Monte-Carlo).

japonaise (Rovanperä 1^{er}, Ogier 2^e, Evans 3^e, Katsuta 4^e). Au Portugal, alors que l'on se dirigeait vers un duel à couteaux tirés entre Sébastien Ogier et Ott Tänak, ce dernier, très rapide, connu une panne de direction assistée à l'avant-dernière spéciale du samedi (ES17). Offrant ainsi la victoire à Ogier, il réussit tout de même à terminer deuxième devant Rovanperä (3^e). Enfin, en Sardaigne, ce fut de nouveau une cruelle désillusion pour Hyundai, pourtant vainqueur des trois dernières éditions. Neuville et Fourmaux abandonnèrent sur faute, seul Tänak sauva la mise (2^e derrière Ogier). C'est donc ainsi que, après six manches, Toyota totalisait six victoires et 312 points au classement général, soit 69 de plus que Hyundai, tout en occupant les trois premières places de la hiérarchie pilotes (Evans, Ogier, Rovanperä).

Tänak inverse la tendance

Il a donc fallu attendre le rallye de l'Acropole, septième épreuve du championnat et synonyme de mi-saison, pour voir enfin une Hyundai l'emporter ! Et c'est Ott Tänak qui s'est chargé de cette victoire. A la régulière et de la plus belle des manières. Il faut dire que, lors des deux précédentes manches, il avait témoigné de sa montée en puissance, se révélant comme un vrai rival d'Ogier et passant près du succès. En Grèce, dans des conditions difficiles, un terrain cassant et des températures élevées, il a été intouchable, de l'aveu même de l'octuple champion du monde, qui termine deuxième. Cette victoire tant atten-

due a, en prime, été complétée par le deuxième podium de la saison d'Adrien Fourmaux. Cependant, même si le compteur a enfin été débloqué, 65 points séparent toujours Hyundai de Toyota, et une remontada semble peu probable. Et ce, d'autant moins qu'avec cinq voitures contre trois, le team japonais possède un sérieux avantage... En revanche, côté pilotes, tout est encore possible. Avec ses trois deuxième places et sa victoire, Tänak remonte au troisième rang du général, à 12 points seulement du leader Evans et à 3 points d'Ogier. En outre, les deux manches à venir, l'une à domicile, en Estonie, et l'autre en Finlande, devraient lui être favorables.

Ogier, maître du jeu ?

La seconde partie du championnat tient de l'équation à plusieurs inconnues. Tout d'abord avec les deux nouveaux rallyes – le Paraguay fin août et l'Arabie saoudite fin novembre –, que les pilotes découvriront et qui pourraient réserver des surprises. Ensuite il y a la "variable Ogier". En effet, en cette première partie de saison, le Gapençais a participé à cinq rallyes sur sept, a décroché trois victoires et deux deuxième places, et se retrouve deuxième du classement pilotes (à 9 points de son coéquipier Evans). Pas mal pour un intermittent... Reste alors la question des sept manches à venir. Combien d'entre elles choisira-t-il de disputer ? Lui seul le sait. D'ailleurs, alors qu'il avait annoncé une pause pour tout l'été, voilà



N. KATIKIS/DPPI

La Grèce a été le théâtre d'un podium inédit, avec, pour la première fois cette année, un équipage Hyundai sur la plus haute marche.

Classement provisoire pilotes

1 ^{er}	E. Evans		150 pts
2 ^e	S. Ogier		141 pts
3 ^e	O. Tänak		138 pts
4 ^e	K. Rovanperä		117 pts
5 ^e	T. Neuville		96 pts
6 ^e	T. Katsuta		63 pts
7 ^e	A. Fourmaux		61 pts
8 ^e	S. Pajari		32 pts
9 ^e	G. Munster		18 pts
10 ^e	J. McErlean		12 pts

Classement provisoire constructeurs

1 ^{er}	Toyota	358 pts
2 ^e	Hyundai	293 pts
3 ^e	Ford	97 pts

Calendrier des prochaines courses

17-20 juillet	Estonie
31 juillet-3 août	Finlande
28-31 août	Paraguay
11-14 septembre	Chili
16-19 octobre	Europe (Allemagne)
6-9 novembre	Japon
27-30 novembre	Arabie saoudite

qu'on apprend qu'il sera en Finlande, ne faisant finalement l'impasse que sur l'Estonie... Toyota aurait-il dégainé des arguments convaincants pour le persuader d'en faire plus qu'il ne l'envisageait ? Ou Ogier serait-il tenté de décrocher une neuvième couronne, même s'il ne cesse de répéter que sa famille compte plus pour lui qu'un énième titre ? ■



Moteur: 6 cylindres en ligne tout en fonte, arbre à cames latéral
Cylindrée: 3 137 cm³
Puissance: 85 ch SAE à 3 500 tr/mn
Vitesse maxi: 125 km/h
Production: 275 exemplaires + 1 631 pour l'armée (1939-1948)
Cote actuelle: impossible à déterminer

Haute stature, longueur impressionnante de 5,20 m, style puissant rehaussé de chromes généreux, six gros cylindres sous le capot: cette limousine tchèque ne fait pas dans la demi-mesure. Déjà visuellement, elle impressionne.



IL Y A 86 ANS, SKODA RENOUVELLE SA BERLINE SUPERB

Gros standing pour la grande tchèque

Nous sommes à la veille de la guerre. La marque tchèque déjà connue depuis vingt ans dans le domaine automobile renouvelle son haut de gamme prestigieux: la Superb. Gros standing et six cylindres ambitieux.

Superb: le ton est donné. Cette lignée de prestige née en 1934 se renouvelle à la veille de la guerre. Conçue à une époque où l'on roulait à gauche en Tchécoslovaquie, elle apparaît comme particulièrement fastueuse dans un pays où le luxe automobile est plus rare qu'en Europe de l'Ouest. Son style s'inspire ouvertement des modèles américains. Imposant!

Pas facile, la conduite

Près de 2 tonnes pour une auto d'avant-guerre: c'est du lourd, du très lourd! D'abord, le démarrage. Un tantinet plus compliqué que sur les voitures modernes, voyez-vous. Introduisez une clé dans un barillet. Tournez d'un cran. Puis appuyez. Enfin, actionnez le démarreur par un bouton-poussoir juste au-dessus. Ça y est, le moteur est en marche. Impossible de l'igno-



La très grande hauteur se perçoit aussi de l'arrière. Comme sur les côtés, la surface vitrée semble bien réduite, au profit de tôles qui n'en finissent pas.

rer: son bruit rugueux, peu discret, envahit l'habitacle. Rien à voir avec l'onctuosité des six cylindres modernes. Actionner les commandes de conduite exige un recours massif à votre musculature. A l'arrêt, quasiment impossible de tourner les roues. Malgré le grand volant qui fait tout ce qu'il peut pour démultiplier au maximum votre effort, elles résistent! Pour manœuvrer, il faut rouler au moins à 2 km/h. Et puis... quelle galère, ce rayon de braquage désespérément grand. Vous n'êtes pas encore au bout de vos peines. Reste maintenant à manier l'embrayage. Votre mollet gauche va user de toutes ses forces: la pédale se fait un malin plaisir à

vous opposer une résistance radicale. Le levier de vitesses aux déplacements secs et géométriques exige un ré-embrayage minutieux. Sinon, vous allez avoir droit à une salade sonore de pignons... Pour passer les rapports non synchronisés, décomposez les mouvements et prenez votre temps, mais montrez-vous ferme. Tout compris, comptez deux grosses secondes à chaque changement de vitesse. Sur la route, votre regard doit se projeter devant l'énorme capot. Les 85 ch s'époumonent pour emmener cette lourde carrosserie. Carrosserie qui repose sur une armature en bois: la norme avant-guerre. Attention,



La planche de bord n'est pas en vrai bois mais en tôle, comme sur l'immense majorité des voitures jusqu'aux années 1950. Sa décoration n'en est pas moins réalisée avec un soin parfait : elle imite à merveille le veinage du bois.

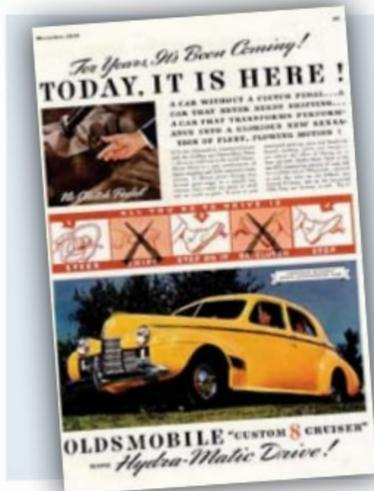


Le gros six cylindres rauque et retentissant est alimenté par un seul carburateur. Cela doit limiter – un peu – son appétit mais ne favorise pas la puissance. Les origines de ce moteur au fonctionnement rétif remontent à 1933.



PHOTOS: F. GROUT

Solennelle et majestueuse dans sa robe noire, cette limousine aux formes "américanistes" se pare d'énormes pneus à flancs blancs. Les contours arrondis donnent des volumes considérables à la carrosserie.



1939, cette année-là

Première apparition de Bianca Castafiore dans Tintin, dans l'album *Le Sceptre d'Ottokar*. Unique personnage féminin d'importance chez Hergé, cette caricature de diva italienne est affreusement nombriliste, capricieuse et autoritaire. Première boîte automatique en grande série chez la marque américaine Oldsmobile : la transmission Hydra-Matic à quatre (!) rapports.

GENERAL MOTORS

la direction est à la fois très ferme et très floue. Et les freins, quoiqu'à commande hydraulique (quel modernisme!) ne permettent qu'un ralentissement... progressif. À l'arrière, l'expression "palace roulant" prend tout son sens : raffinement extrême, banquette moelleuse (pour essayer de compenser la sécheresse des suspensions), espace très vaste. Si vaste que deux strapontins peuvent être déployés entre la banquette et les sièges avant ! Cette Superb, inconnue en Europe de l'Ouest, est rarissime. Impossible d'en définir le prix : les survivantes restent jalousement conservées. ■



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

À ne pas manquer dans le prochain numéro d'Auto Plus

- **Exclusif** : la future BMW Série 3 sera distincte de la berline électrique i3. Nous vous dévoilons déjà ses lignes.
- **Dossier** : après une vague de lancements et de restylages, toute la gamme Renault à l'essai.
- **Occasion** : suite aux polémiques, les Tesla sont-elles enfin de bonnes affaires en seconde main ?

En kiosque le vendredi 18 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 Saunier Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints
Actualité : François Tarrain (5200)

Essais : Stéphane Dupré
Technique : Stéphane Julien

Directeur artistique
Cédric Niel (5781)

Secrétaire générale de la rédaction
Laurence Combes

Chefs de service
Occasion, coachs : Pierre-Louis Champeaux (5651)
Photo : Anne Séchet (5222)

Actualité
Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés
Chef de rubrique : René Demarets
Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109),
Julien Sarboraria

Essais
Rédaction : David Bouillaux (5582),
Clément Raoul-Réa (5780), Charles Thouluc (5588)
Coordination : Christophe Alba (5164)
Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage : Sylvain Cambier (2600),
Stéphanie Cambier, Cédric Collin,
Cédric Cruyppenninck, Jean-François Marais

Magazine experts
Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)
Correspondants particuliers :
Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coachs
Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport
Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction
1^{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 Igouret

Attachée de presse
Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro
En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Didier Laurent, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Thierry Réaumont, François Stagnaro
En SR : Danielle Molson

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade
Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand
Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan
Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud
Chef de groupe : Davina Champaigne
Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien
Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : Elodie Bretaudeau Fontelles (5634)
Directeur commercial pôle automobile : Franck Graisset
Directrice commerciale adjointe pôle automobile :
Anne Buré-Emmel (2921)
Planning : Angélique Consoli (5352),
Stéphanie Guillard (5350)
Trafic : Laurie Bennevent

Marchés directs

Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chef de fabrication : Didier Biron

Finance manager

Editeur Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)
Siège social : 40, avenue Aristide-Briand,
92220 Bagneux

Co-gérants

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Directeur de la publication

Gautier Normand

Actionnaires principaux

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur

Rotofrance, Lognes (77)

Numéro ISSN : 0992-8154 –

Commission paritaire : 1029 K 85544 –

Dépôt légal : juillet 2025

Tarif d'abonnement légal : 133,99 €



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

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/kg de CO2 sont taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO2 homologués (protocole WLTP). S'y ajoute un "malus au poids", allant de 10 à 30 € par kilo à partir de 1 600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les modèles électriques, mais plus les hybrides rechargeables. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 200 kg (si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville). Le niveau d'équipement et les options (qui alourdissent le véhicule) peuvent faire varier le taux d'émissions et le malus au poids d'un même véhicule. Côté bonus, la prime est désormais octroyée sous la forme d'un CEE (certificat d'économie d'énergie) qui prend l'appellation de "coup de pouce". Sont concernées les électriques facturées 47 000 € maxi (hors options), obtenant un score environnemental minimal (soit, quasi exclusivement, des modèles produits en Europe) et pesant moins de 2 400 kg. Depuis le 1er juillet 2025, son montant varie de 3 100 à 4 200 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur.

Table with 4 columns: Emissions de CO2, Malus, Emissions de CO2, Malus. It lists CO2 emissions in g/kg and corresponding malus amounts in €. It also includes a section for electric vehicles with a maximum price of 47,000 €.

Table with 2 columns: BONUS, Montant. It details bonus amounts based on the buyer's tax reference income (revenu fiscal de référence).

Table listing car models from Alfa Romeo, Bentley, BMW, and others. Columns include Prix en €, Bonus, Remise possible, and Energie. It provides detailed pricing and incentives for various models.

Table listing car models from Citroën, Dacia, DS Automobiles, and others. Columns include Prix en €, Bonus, Remise possible, and Energie. It provides detailed pricing and incentives for various models.

Table listing car models from Cadillac, Chevrolet, Cupra, and others. Columns include Prix en €, Bonus, Remise possible, and Energie. It provides detailed pricing and incentives for various models.

Table listing car models from Alfa Romeo, Alpine, and Aston Martin. Columns include Prix en €, Bonus, Remise possible, and Energie. It provides detailed pricing and incentives for various models.

Table listing car models from Audi, Bentley, and BMW. Columns include Prix en €, Bonus, Remise possible, and Energie. It provides detailed pricing and incentives for various models.

Table listing car models from Bentley, BMW, and others. Columns include Prix en €, Bonus, Remise possible, and Energie. It provides detailed pricing and incentives for various models.

Table listing car models from Citroën, Dacia, DS Automobiles, and others. Columns include Prix en €, Bonus, Remise possible, and Energie. It provides detailed pricing and incentives for various models.

Table listing car models from Dacia, DS Automobiles, and others. Columns include Prix en €, Bonus, Remise possible, and Energie. It provides detailed pricing and incentives for various models.

	Prix en €	Bonus (1)	Remise possible	Energie
1.2 Hybride 145 Etolie	39200	0	nc	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42300	-3100	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	43000	-3100	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	46000	-3100	nc	Elec
E-Tense Pallas Jules Verne	46190	0	nc	Elec
DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58610	0	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Edition France	59510	nc	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas AWD	65010	nc	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Edition France AWD	65710	nc	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Etolie AWD	70200	+360	11%	PHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	70600	+850	11%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	61250	+2205	28%	D
1.5 BlueHDi 130 Edition France	61950	nc	nc	D

	Prix en €	Bonus (1)	Remise possible	Energie
FERRARI				
Roma	246524	+70 000	nc	E
12Cilindri	387781	+70 000	nc	E
12Cilindri Spider	427058	+70 000	nc	E
296 GTB	316377	+2049	nc	PHEV
296 GTS	423514	+2725	nc	PHEV
SF90 Stradale	770000	+18 858	nc	PHEV
SF90 Spider	465714	+4818	nc	PHEV
F80	3000000	+70 000	nc	PHEV
Purosangue	384229	+70 000	nc	E

	Prix en €	Bonus (1)	Remise possible	Energie
FIAT				
Panda Classic				
1.0 70 BSG Hybrid City	15900	+50	7%	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	18300	+125	7%	E
500e				
23,8 kWh (RED)	30400	-3100	15%	Elec
23,8 kWh La Prima	34400	-3100	7%	Elec
42 kWh La Prima	37900	-3100	7%	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3100	17%	Elec
Abarth	36900	-3100	21%	Elec
Abarth Pack	36900	-3100	15%	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh (RED)	32400	-3100	nc	Elec
42 kWh (RED)	36900	-3100	nc	Elec
42 kWh La Prima	39000	-3100	7%	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh (RED)	33900	-3100	nc	Elec
42 kWh (RED)	37900	-3100	nc	Elec
42 kWh La Prima	41300	-3100	19%	Elec
Abarth Pack	42300	-3100	12%	Elec
Abarth Turismo	44300	-3100	5%	Elec

	Prix en €	Bonus (1)	Remise possible	Energie
Grande Panda (nouvelle)				
1.2 Hybrid Turbo 110 Pop	18900	nc	0%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 Icone	20900	nc	0%	FHEV
Electrique 113 (RED)	24900	-3100	5%	Elec
Electrique 113 La Prima	27900	-3100	5%	Elec
600				
1.2 Hybrid Turbo 110	25200	0	11%	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	-3100	11%	Elec
Abarth Turismo	44900	-3100	7%	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	46900	0	7%	Elec

	Prix en €	Bonus (1)	Remise possible	Energie
FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	+230	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30000	+400	14%	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	31590	+400	16%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	36290	+1074	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33990	-3100	4%	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-3100	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	+4068	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	+4068	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	36750	+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	36750	+983	9%	D

	Prix en €	Bonus (1)	Remise possible	Energie
KUGA (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+540	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	+590	12%	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	46990	-3000	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	63990	0	9%	Elec
Capri (nouvelle)				
Standard Range 170 Style	42490	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	49490	0	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	66490	0	9%	Elec
Mustang (nouvelle)				
GT	69300	+70 000	0%	E
Dark Horse	71300	+70 000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63900	+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	68990	0	16%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	16%	Elec
GT	81990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec

	Prix en €	Bonus (1)	Remise possible	Energie
TOURNEO CONNECT				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30900	+2370	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+540	8%	D

	Prix en €	Bonus (1)	Remise possible	Energie
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	+48901	7%	E
Type R S	65900	+45990	7%	E
ZR-V				
eHEV Sport	45950	+650	4%	FHEV

	Prix en €	Bonus (1)	Remise possible	Energie
CR-V				
eHEV Executive	49990	+3213	4%	FHEV
PHEV Advance Tech	58160	+1880	5%	PHEV
HYUNDAI				
i10				
1.0 Eco Intuitive	16400	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	-3100	2%	Elec
42 kWh Intuitive (5 places)	26000	-3100	2%	Elec
49 kWh Intuitive (5 places)	28250	-3100	2%	Elec
49 kWh Creative (5 places)	29250	-3100	5%	Elec
Instar Cross (nouveau)				
49 kWh Creative	30450	-3100	nc	Elec
49 kWh Executive	31950	-3100	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	24900	+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	38650	-3100	7%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3100	7%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3100	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	48900	0	6%	Elec
229 Creative	62400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	62800	0	7%	Elec
N	78000	0	0%	Elec
Tucson				
Hybrid 215 Initia	37650	+900	14%	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39450	+900	15%	FHEV
Plug-In 253 Creative	47200	+250	8%	FHEV
Plug-In 253 Executive	63200	+250	8%	FHEV
ioniq 6				
229	62400	0	7%	Elec
325 HTrac	65400	0	7%	Elec
Nexo				
Executive	80900	0	0%	Hyd
Santa Fé (nouveau)				
Hybrid 215 Intuitive	50400	+7526	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	54900	+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	25150	+450	4%	E
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Longitude	27150	0	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Altitude	29150	0	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 Upland 4xe	32750	+240	4%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 The North Face 4xe	38750	+240	4%	FHEV
Electrique 156 Longitude	36500	-3100	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	-3100	nc	Elec
Wrangler Unlimited				
2.0 T 4xe 380 Sahara	81700	+11 090	0%	FHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	96600	+18 170	12%	FHEV

	Prix en €	Bonus (1)	Remise possible	Energie
KIA				
Picanto (nouvelle)				
1.0 DPI 63 Motion	16290	+100	5%	E
1.0 DPI 63 Active	17390	+100	4%	E
1.2 DPI 79 Active	17890	+190	4%	E
1.2 DPI 79 GT-Line	18790	+190	4%	E
Stonic				
1.0 T-GDI 100 Motion	22700	+260	10%	E
EV3 (nouveau)				
204 58,3 kWh	35990	0	0%	Elec
204 58,3 kWh Earth	38390	0	5%	Elec
204 81,4 kWh Earth	43000	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	31900	+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				

Main table containing car models, prices, and specifications. Includes sub-sections for MINI, MITSUBISHI, NISSAN, OPEL, PEUGEOT, RENAULT, SMART, SEAT, SKODA, SUBARU, SUZUKI, TESLA, TOYOTA, and VOLVO.



★★★★★
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

GlassAuto.

Pare-brise • Vitrage

Diagnostic

Réparation

Remplacement

GlassAuto

350 centres en France

RDV en ligne sur glassauto.fr



0 800 847 514

Service & appel gratuit.

