

Auto Plus

N° 1924 - Vendredi 18 juillet 2025

Dossier



Les 12 MODÈLES P. 22
de la gamme à l'essai

Actu

P. 10

La carte grise
sur votre
portable

Adieu papiers!



Spécial Renault

Nouveautés, restylages, motorisations inédites...

Exclusif

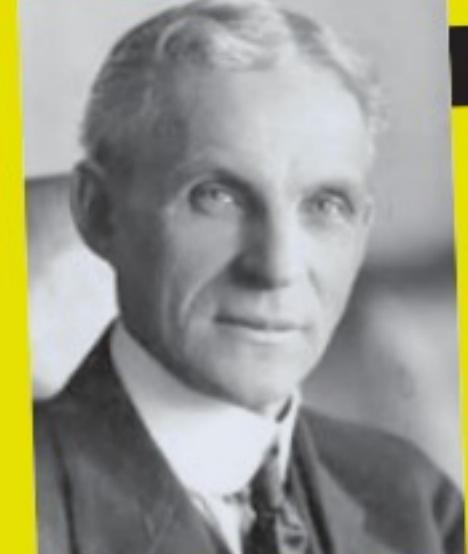
P. 14

Future BMW Série 3

Toujours plus techno,
fidèle au thermique



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



Cette semaine
Henry Ford
Il a mis
le monde
sur roues
P. 46



Occasion P. 40

TESLA

Enfin de bonnes affaires!

Formule 1

P. 48



En difficulté, **Alpine**
peut-elle rebondir?

Premier essai

P. 30



Xiaomi YU7
Du smartphone au SUV!

Test lecteurs

**Nouveau Citroën
C3 Aircross**

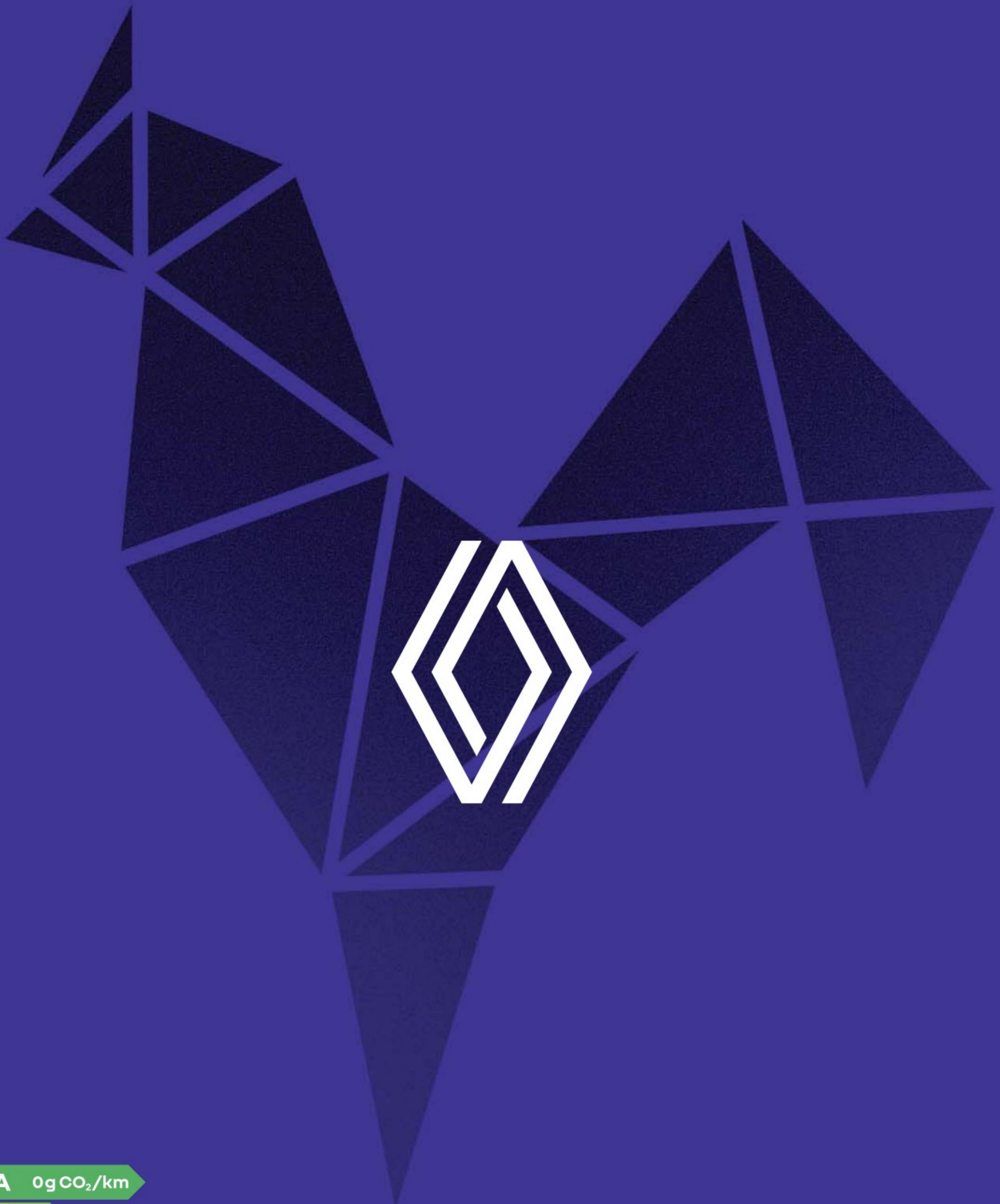
Vos avis sans filtre



L 14629 - 1924 - F: 2,50 €



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



(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 renault.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.

renault.fr

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



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

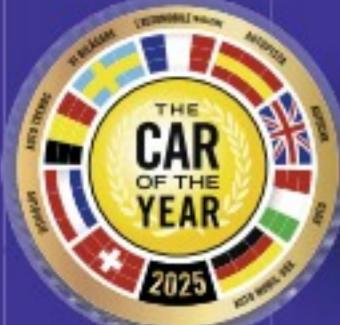
Mais le nombre de bénéficiaires sera limité.⁽²⁾

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



Nouveau Puma Gen-E®

Le félin passe à l'électrique



A 0 g CO₂/km



Recharge rapide **de 10 à 80% en 23 min⁽¹⁾**

Et en ce moment

jusqu'à 3 ans de recharge offerte⁽²⁾

Ford

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

(1) Basée sur la recharge d'un Puma Gen-E Standard Range 43 kWh sur une borne de recharge rapide DC (100 kW). (2) Grâce au versement des crédits sur la cagnotte Octopus : Crédit de bienvenue client Ford de 175 € par an, pendant 3 ans. Crédit de 0,12 € par kWh rechargé avec l'option « recharge optimisée » Intelligent Octopus. Le montant des crédits sera fixe pendant la 1ère année. En cas d'évolution des tarifs de l'offre fourniture électricité ou d'évolution du crédit de 0,12 € / kWh, le versement du crédit de 175 € restera inchangé pour la 2ème et 3ème année. Offre valable en France Métropolitaine, hors Corse, pour tout achat de Véhicules Electriques éligibles du 03/06/2025 au 30/09/2025 et toute nouvelle souscription à l'Offre Intelligent Octopus auprès d'Octopus Energy. Détails sur Ford.fr. 0 g CO₂/km : en phase de roulage.

Ford France - 1 rue du 1^{er} mai, Immeuble Axe Seine, 92000 Nanterre. SIREN 425 127 362 RCS Nanterre.

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

Sommaire

Numéro 1924 – Semaine du 18 au 24 juillet 2025

ACTU

- 6 L'événement Ventes de voitures neuves: nouveau coup de frein
- 8 Le courrier
- 10 Les news
- 14 Les nouveautés La future BMW Série 3
- 18 Les voitures de la semaine: le Mitsubishi Grandis

ESSAIS

- 21 Le labo
- 22 Dossier Spécial Renault: toute la gamme à la loupe, 12 modèles à l'essai
- 30 Panoramique Le SUV électrique Xiaomi YU7 Max de 690 ch
- 34 Essai La Lancia Ypsilon HF Perfo de 280 ch
- 36 Test lecteurs Le Citroën C3 Aircross

GUIDE PRATIQUE

- 39 Les coachs Auto Plus Pneu crevé: les solutions
- 40 Acheter une voiture d'occasion Tesla: enfin de bonnes affaires en occasion ?
- 43 Ça vous est arrivé
- 44 Les stars de l'occasion Une Volkswagen Eos essence à moins de 12 000 €

MAGAZINE

- 46 La série de l'été Les grands hommes qui ont fait l'automobile, épisode 3: Henry Ford
- 48 Le sport F1: Alpine mise tout sur 2026
- 50 Auto Plus Classiques La MVS Venturi (1987)
- 52 Le prix des voitures neuves



Page 14



Page 22



Page 30



Page 40

Edito



François Tarrain, rédacteur en chef adjoint

Les racines du mal

N'étant pas un expert en accidéntologie, je ne peux m'en remettre qu'aux statistiques publiées par le gouvernement, à mes observations de conducteur lambda et aux drames de la route qui émaillent l'actualité pour prendre la mesure du phénomène et, surtout, de son évolution. Or, entre ce que les chiffres officiels veulent bien me raconter et ce que mes yeux me suggèrent, il y a comme un schisme. La vitesse ? D'aussi loin que je me souvienne, elle a toujours été considérée comme la première cause de mortalité, devant l'alcool et les stupéfiants (sauf sur l'autoroute, depuis quelques années). De fait, oui, la vitesse est un facteur léthal. Personne ne le nie. C'est de la pure physique déclinable à l'envi: après tout, ça n'est pas la balle qui tue, mais sa vélocité. Ça n'est pas le sol qui fracture le crâne, mais la vitesse du choc... Donc oui, un véhicule en mouvement est un obstacle mortel en puissance. Et plus il se déplace vite, plus les conséquences peuvent être graves. Raison pour laquelle le dogme du "tout radar" a longtemps été brandi comme l'alpha et l'oméga de la lutte contre l'insécurité routière.

Sauf que ça ne fonctionne plus. Au mieux, les radars sont devenus un anesthésiant, mais certainement plus un remède. Il suffit de prendre le volant pour constater, au quotidien, la multiplication des comportements dangereux, la cohabitation tendue entre les mobilités – qui n'ont de douces que le nom – et les autres véhicules... Et, surtout, pour mesurer à quel point la peur du gendarme est devenue aussi inexistant que le gendarme lui-même. Il suffit de voir les dramatiques accidents qui ont endeuillé la France ces derniers temps. Reviennent en boucle l'alcool, la drogue, l'inattention, les distractions, l'inexpérience, les malaises... Et, bien sûr, la vitesse, qui, pour le profane que je suis, apparaît bien souvent plus comme un effet induit par ces causes. Posons-nous la question: un conducteur alcoolisé roulerait-il aussi vite s'il était sobre ? Vous avez deux heures.

Le problème, c'est qu'une archi-minorité de dingues – qu'aucun radar ne peut stopper – impose à l'immense majorité des conducteurs des contrôles permanents et impitoyables. Que voulez-vous, en l'absence d'une véritable police de la route, les pouvoirs n'ont jamais trouvé d'autre méthode répressive. Reste à voir si l'adoption express de la loi instaurant le délit d'homicide routier – qui, au fond, vaut aussi pour sa portée symbolique, comme le féminicide – fera prendre conscience à certains que leur véhicule est aussi une arme. J'ai beau ne pas être un expert, j'ai bien peur que l'effet ne soit pas aussi fort François que le message... véhiculé.

Trait d'humour

Fête de la Nationale 7: gare aux bouchons le dimanche 20 juillet à Montélimar !



Service abonnement

KIOSQUE mag 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.



Par Saïda Djerrada

VENTES DE VOITURES NEUVES

Marche arrière toute : le marché des voitures neuves a continué de s'effriter au premier semestre. Et si plusieurs constructeurs subissent de plein fouet la tendance, certains parviennent tout de même à se démarquer.

Bilan.

Hausse des prix, taxes alourdies (malus, cartes grises) et aides à l'achat rabotées... Une combinaison perdante qui contribue logiquement à l'inexorable déclin du marché du neuf. En six mois, 842 200 voitures ont été mises à la route, ce qui représente une baisse de 8% par rapport au premier semestre 2024, une année déjà difficile. Le volume des ventes est même en deçà de ceux enregistrés pendant la période pandémique, où plus de 900 000 immatriculations avaient été comptabilisées au cours des premiers semestres de 2020 et 2021. Pourtant, avec plusieurs centaines de modèles proposés, l'offre n'a jamais été aussi riche. Mais, en raison de la "transition" du parc automobile, les acheteurs se montrent de plus en plus attentistes, voire réfractaires à l'achat de véhicules neufs, se tournant plutôt vers l'occasion. Ainsi, il semble peu probable que la barre

des 1,8 million d'immatriculations visée par les constructeurs soit atteinte en 2025.

Relance en perspective ?

A moins que la fin annoncée des ZFE (zones à faibles émissions), la revalorisation du bonus avec le nouveau dispositif mis en place le 1^{er} juillet (*voir n°1921*) et le retour du leasing social ne parviennent à relancer la machine. En attendant, le diesel poursuit son déclin (moins de 6% des immats), l'électrique peine à séduire, et beaucoup de constructeurs (BMW, Ford, Kia, Mercedes, Opel, Tesla...) boivent la tasse. Dans ce contexte peu reluisant, quelques marques – en particulier du groupe Renault – réussissent à se maintenir et les modèles hybrides gagnent du terrain. Grâce aux données fournies à *Auto Plus* par AAA Data, faisons le point à mi-parcours. ■

Top 50 des modèles en 2025

		Volume	Evolution
1 ^{er}	Renault Clio	56 302	+ 16 %
2 ^e	Peugeot 208	39 385	- 23 %
3 ^e	Dacia Sandero	35 392	- 14 %
4 ^e	Citroën C3	31 215	+ 1 %
5 ^e	Peugeot 2008	30 809	+ 5 %
6 ^e	Peugeot 3008	22 684	+ 46 %
7 ^e	Dacia Duster	22 678	+ 21 %
8 ^e	Renault Captur	21 742	- 20 %
9 ^e	Renault Symbioz	18 349	-
10 ^e	Toyota Yaris Cross	18 112	+ 18 %
11 ^e	Toyota Yaris	16 538	- 5 %
12 ^e	Peugeot 308	16 307	- 23 %
13 ^e	Renault 5	15 752	-
14 ^e	Volkswagen Polo	12 133	+ 25 %
15 ^e	Renault Austral	11 095	- 25 %
16 ^e	Citroën C5 Aircross	9 887	+ 20 %
17 ^e	Peugeot 5008	9 709	-
18 ^e	Citroën C4	9 526	+ 43 %
19 ^e	Opel Corsa	9 112	- 32 %
20 ^e	Tesla Model Y	8 886	- 23 %
21 ^e	Ford Puma	8 783	- 30 %
22 ^e	Dacia Jogger	8 743	- 32 %
23 ^e	Volkswagen T-Roc	8 491	- 16 %
24 ^e	Volkswagen Tiguan	8 014	+ 10 %
25 ^e	Renault Scenic	7 995	-

■ Fini le coude-à-coude entre les deux stars du podium : la Clio distane désormais la 208 de 17 000 unités. Il faut dire que le best-seller de Renault profite d'une gamme de motorisations thermiques très variée. Dans le détail, les ventes de la Clio se partagent entre la version hybride de 145 ch, qui cartonne (21 200 exemplaires, soit + 31 % par rapport au premier semestre 2024), l'essence (23 500 unités environ) et même le diesel (7 000) et le GPL (4 600). De son côté, la 208,

		Volume	Evolution
26 ^e	Toyota C-HR	7 529	- 4 %
27 ^e	Mini Hatch	7 115	+ 12 %
28 ^e	Volkswagen T-Cross	7 112	- 11 %
29 ^e	Suzuki Swift	6 954	+ 19 %
30 ^e	Hyundai Tucson	6 755	- 16 %
31 ^e	BMW Série 1	6 481	+ 17 %
32 ^e	Ford Kuga	6 472	+ 11 %
33 ^e	Nissan Qashqai	6 390	- 19 %
34 ^e	Hyundai Kona	6 385	+ 8 %
35 ^e	Volkswagen Golf	6 285	- 30 %
36 ^e	Toyota Aygo	6 175	- 18 %
37 ^e	BMW X1	6 065	- 25 %
38 ^e	Skoda Fabia	5 976	+ 28 %
39 ^e	Dacia Bigster	5 836	-
40 ^e	MG ZS	5 419	-
41 ^e	Nissan Juke	5 258	- 15 %
42 ^e	Mercedes GLA	5 232	- 5 %
43 ^e	Renault Espace	5 127	- 16 %
44 ^e	Renault Rafale	4 855	-
45 ^e	Toyota Corolla	4 849	- 34 %
46 ^e	Audi A1 Sportback	4 562	+ 46 %
47 ^e	MG3	4 511	-
48 ^e	Fiat 600	4 497	+ 23 %
49 ^e	Skoda Octavia	4 445	+ 18 %
50 ^e	Seat Ibiza	4 391	- 20 %



La Renault Clio: numéro 1... et de loin



Le nouveau Peugeot 3008 tisse sa toile



Le Yaris Cross mène la danse chez Toyota

n'est proposée qu'en deux énergies, essence et électrique, et c'est cette dernière qui plombe son score : l'E-208 enregistre seulement 5 600 immats, en baisse de 66 % ! ■ Un top 10 très "français". Renault et Peugeot y comptent chacun trois modèles (avec le nouveau 3008 qui fait un tabac), tandis que la marque franco-roumaine Dacia complète le podium avec sa Sandero, toujours chouchou des particuliers (*voir ci-contre*), et que la troisième génération de son Duster a le vent

en poupe. Chez Citroën, la C3 se maintient en 4^e position, notamment grâce à sa version électrique, l'ë-C3, qui agrège quasiment un tiers de ses ventes (9 500 unités). Enfin, la Toyota Yaris Cross, produite en France, clôt le top 10, affichant une belle progression (+ 18 %). ■ De son côté, Volkswagen, naguère habitué à placer plusieurs modèles dans le top 20, y occupe ce semestre la 14^e place grâce à sa "fourmi". La Polo, qui a pourtant failli prendre sa retraite en 2024, fait en effet un bond de 25 %. ■

coup de frein



Top 30 des marques

		Volume	Evolution
1 ^{re}	Renault	152 846	+ 2 %
2 ^e	Peugeot	123 635	- 4 %
3 ^e	Dacia	76 593	+ 1 %
4 ^e	Citroën	61 493	- 6 %
5 ^e	Toyota	57 919	- 11 %
6 ^e	Volkswagen	56 822	- 4 %
7 ^e	BMW	29 675	- 13 %
8 ^e	Skoda	24 589	+ 18 %
9 ^e	Audi	23 248	- 6 %
10 ^e	Hyundai	20 970	- 9 %
11 ^e	Ford	20 496	- 23 %
12 ^e	Mercedes	20 367	- 21 %
13 ^e	Opel	17 139	- 32 %
14 ^e	Kia	16 514	- 29 %
15 ^e	Nissan	14 240	- 13 %

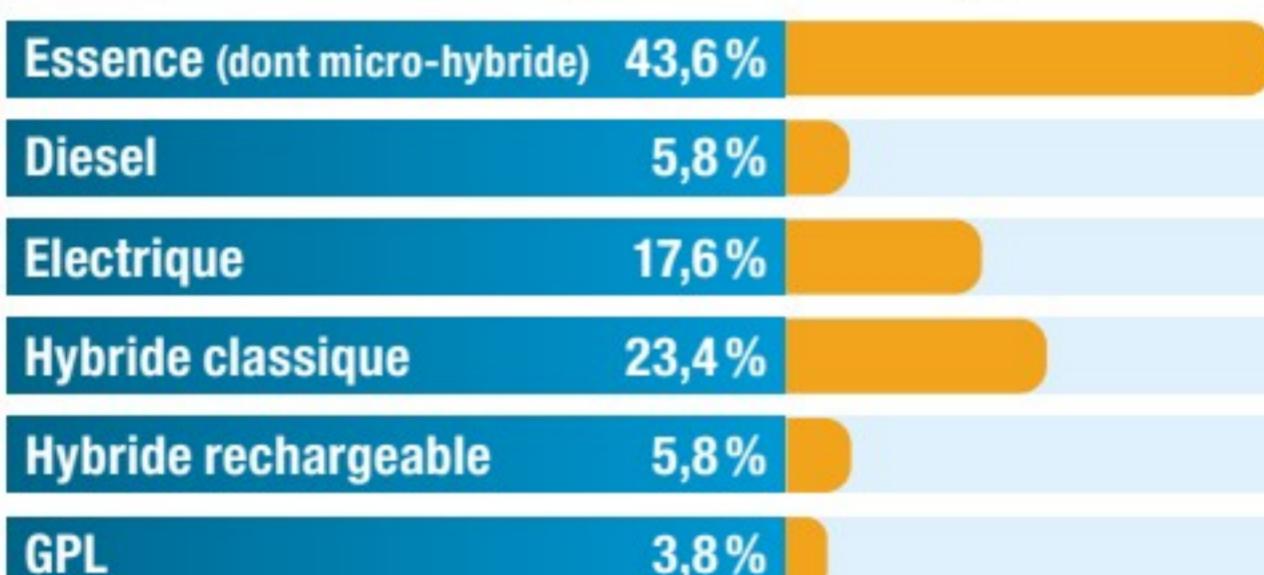
		Volume	Evolution
16 ^e	MG	13 119	+ 42 %
17 ^e	Tesla	11 923	- 40 %
18 ^e	Mini	11 800	+ 23 %
19 ^e	Cupra	11 385	+ 27 %
20 ^e	Suzuki	10 447	- 28 %
21 ^e	Fiat	9 738	- 52 %
22 ^e	Seat	8 303	+ 23 %
23 ^e	DS	7 824	- 25 %
24 ^e	BYD	5 639	+ 229 %
25 ^e	Jeep	5 411	- 11 %
26 ^e	Volvo	5 400	- 49 %
27 ^e	Mazda	3 894	+ 7 %
28 ^e	Alfa Romeo	3 542	+ 51 %
29 ^e	Lexus	3 244	+ 1 %
30 ^e	Alpine	2 989	+ 79 %

■ Belle performance de Renault, qui, dans un marché en berne (- 8 %), parvient à progresser. C'est en grande partie dû à ses lancements réussis, notamment celui du Symbioz, du nouveau Scenic et, surtout, de la R5, numéro 1 des électriques. De son côté, Peugeot limite la casse avec un repli de 4 %, grâce notamment à ses SUV (2008, 3008 et 5008). Toutefois, les récents changements de direction au sein des deux marques françaises vont-ils changer la donne ? A suivre.

■ Les ventes des constructeurs allemands ne sont pas au beau fixe. Si la baisse de régime de VW est relative, les marques premium accusent le coup : Audi perd 6 %, BMW 13 % et Mercedes, dont le GLC divise ses immats par deux, dégringole de 21 %.

■ Autre repli notable : Toyota. Le constructeur nippon, qui avait pourtant réalisé une excellente année 2024 (devançant même Citroën !) grâce à ses deux modèles "made in France", Yaris et Yaris Cross, est désormais en perte de vitesse. Enfin, les marques chinoises sont à la fête : MG cartonne (+ 42 %) et devance Tesla, et BYD se fraye désormais une place dans le classement.

Répartition par énergie



■ Avec 367 000 immats sur les six premiers mois de l'année, les modèles essence grignotent du terrain, avec un point de part de marché gagné. Plus d'un tiers d'entre eux sont aidés par un alterno-démarreur (micro-hybridation), avec en tête la 208 et le 2008.

■ L'hybride simple rencontre un franc succès : alors qu'elle représentait 19 % des ventes l'an dernier, cette motorisation gagne 4 points, portée, dans l'ordre, par les

Renault Clio et Symbioz, ainsi que par les Toyota Yaris et Yaris Cross.

■ L'électrique (148 000 unités) perd 10 000 immats par rapport au premier semestre 2024. Pour espérer respecter les directives européennes, sa part de marché devrait être de 22 % en 2025... Pas gagné !

■ Le diesel, lui, agonise toujours : avec seulement 48 000 ventes, les autos carburant au gazole accusent un repli de 38 % en un an.

Top 20 des ventes aux particuliers

		Volume	2024
1 ^{er}	Dacia Sandero	27 220	1 ^{re}
2 ^e	Renault Clio	20 336	3 ^e
3 ^e	Dacia Duster	16 641	4 ^e
4 ^e	Citroën C3	15 521	8 ^e
5 ^e	Peugeot 208	14 930	2 ^e
6 ^e	Renault 5	11 102	—
7 ^e	Renault Captur	10 987	6 ^e
8 ^e	Toyota Yaris	10 882	7 ^e
9 ^e	Toyota Yaris Cross	10 604	10 ^e
10 ^e	Peugeot 2008	9 998	5 ^e

		Volume	2024
11 ^e	Dacia Jogger	5 570	11 ^e
12 ^e	Peugeot 3008	5 569	22 ^e
13 ^e	Renault Symbioz	5 258	—
14 ^e	Tesla Model Y	4 970	9 ^e
15 ^e	Ford Puma	4 829	15 ^e
16 ^e	Mini Hatch	4 727	86 ^e
17 ^e	MG 3	4 632	—
18 ^e	Volkswagen T-Roc	4 359	19 ^e
19 ^e	Suzuki Swift	4 088	27 ^e
20 ^e	Volkswagen Polo	3 945	16 ^e

■ Rappelons que, sur le marché français, la majorité des voitures neuves sont vendues par les constructeurs à des sociétés (flottes d'entreprise, artisans, loueurs de courte durée...), à l'administration ou à leurs réseaux (véhicules de démonstration). Au cours du premier semestre, 360 394 autos ont été achetées par des particuliers, soit 42,7 % des immats totales... contre 47,8 % en 2024.

■ Le classement des ventes hors professionnels diffère du marché global. En effet, l'indétrônable Dacia Sandero, malgré

une baisse notable des ventes sur ce segment (- 16 % par rapport au premier semestre 2024), est, encore cette année,



A. SAUNIER

360 394 autos

ont été acquises par des particuliers. C'est environ 58 000 acheteurs de moins qu'au premier semestre 2024.

57 ans en moyenne

Les acheteurs vieillissent ! En 2024, l'âge moyen des acquéreurs était de 54 ans et 8 mois. Une hausse due à la flambée des prix ?

60,2 % de locations

Les nouveaux propriétaires acquièrent majoritairement leur auto via une location longue durée ou avec option d'achat.

le modèle le plus prisé par les particuliers. La Clio gagne du terrain et déloge la 208, qui s'effondre de 41 % ! Autre belle performance, la Citroën C3, dont un tiers des ventes est en version électrique, se hisse au pied du podium !

■ Côté énergie, faute d'offre, les particuliers lâchent le diesel (3,1 % des immats) et suivent les tendances constatées en général sur le marché : ils plébiscitent l'essence (42,8 %), de plus en plus les hybrides classiques (27 %), moins l'électrique (17,8 %... contre 25 % l'an dernier grâce au leasing social).



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



PHOTOS: REPORTER AUTO PLUS/FACEBOOK

Ralentisseurs "hors normes"

Plus c'est gros, moins ça passe !

Puisque tout le monde se plaint des ralentisseurs horizontaux de type dos-d'âne, voici une alternative verticale installée à Colombiers, dans l'Hérault. Génial, non ? En revanche, bon courage à celui qui arrive en tractant une caravane...

Roland Wichmann, Colombiers (34)

François Tarrain. L'imagination des gestionnaires de voirie n'a aucune limite lorsqu'il s'agit de faire ralentir à tout prix les conducteurs (et de faire la fortune des carrossiers). Le goulet d'étranglement installé sur la RD162 à Colombiers en est un exemple frappant. Ou plutôt frottant: pour autant qu'on puisse en juger sur votre photo, les 2 m de large de cet utilitaire

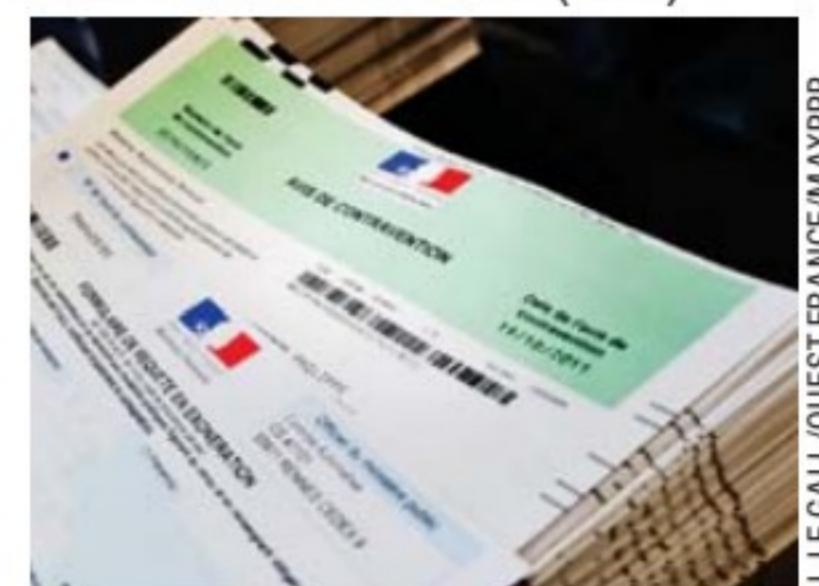
Iveco passent à quelques centimètres des parapets, qui portent déjà les stigmates de nombreux "loupés". Compas dans l'œil impératif pour s'en sortir sans bobo! Autre exemple de ralentisseur qui fait actuellement le buzz (en médaillon ci-dessus): à Vallauris Golfe-Juan (06), un gigantesque monticule d'environ 60 cm de haut oblige les conducteurs à aborder l'obstacle au pas... Pourtant, promis, selon la municipalité, il ne s'agit pas d'un dos-d'âne, mais d'un "autopont" provisoire destiné à consolider le passage souterrain transversal. L'ouvrage est pourtant doté de marquages typiques et précédé d'un panneau annonçant un... ralentisseur.

Un Etat déterminé... quand ça l'arrange

Pour améliorer le taux de recouvrement des amendes, l'Etat est prêt à croiser le fichier des cartes grises avec les données du fisc (n° 1920) ! Dommage qu'il ne soit pas aussi déterminé à lutter contre la non-assurance : le même croisement avec le fichier des véhicules assurés permettrait d'identifier les contrevenants...

François Fournier, par e-mail

François Tarrain. L'Etat a déjà croisé (et continue peut-être de le faire) les infractions relevées par les radars avec le fichier des véhicules assurés. Entre 2019 et 2020, cela a même donné lieu à l'envoi de 100 000 courriers de sensibilisation à des conducteurs suspectés, alors, de ne pas être assurés. A l'issue de cette campagne, il était question de passer à la phase répressive... Mais le pas n'a jamais été franchi. Pourquoi ? Peut-être parce que la verbalisation automatique de la non-assurance aurait entraîné l'envoi de dizaines de milliers d'amendes forfaitaires délictuelles (AFD) à 500 € à des conducteurs parfois insolubles: la plupart n'auraient pas pu payer, ce qui n'aurait donc rien réglé (ou pas grand-chose). Quant au projet d'utiliser les données du fisc pour envoyer les PV à la bonne adresse, il est certes dans les tuyaux, mais il n'est pas près de voir le jour, tant il impose de modifications législatives.



J. LE GALL/OUEST FRANCE/MAXPPP

Si les forces de l'ordre veulent vraiment traquer l'usage des stupéfiants au volant, il leur suffit de patrouiller en ville et d'ouvrir leurs narines. Résultat garanti, vu le nombre de véhicules dont l'habitacle dégage une très forte odeur de "fumette" (surtout en fin de soirée) !

Edouard Z., Paris

Des radars dangereux ?

Dans le n° 1918, vous évoquez le fait que le radar lidar d'une voiture autonome pouvait "griller" l'objectif d'un appareil photo. J'ai cru lire que certains radars automatiques sont également équipés d'un lidar: ne présentent-ils pas, eux aussi, un risque pour les capteurs des appareils photo ?

Michel T., Pontivy (56)

François Tarrain. En effet, plusieurs générations de radars actuels utilisent un système de télédétection laser de type lidar pour effectuer la mesure de vitesse et/ou déterminer le gabarit des véhicules contrôlés. Cette technologie est notamment embarquée dans les radars autonomes, les tourelles, les radars urbains, mais aussi les futurs radars mobiles, comme le Parifex Compas (photo). Pas d'inquiétude cependant, la longueur d'onde qu'ils utilisent – en général, 865 à 905 nanomètres (nm) – ne présente pas de risque pour les capteurs des appareils photo, pas plus que pour l'œil humain. En revanche, certains lidar plus puissants (de l'ordre de 1 550 nm) équipant les voitures à conduite autonome peuvent, eux, être délétères à bout portant pour les capteurs des appareils photo.



REPORTER AUTO PLUS

Et... range SUV

Je partage avec vous la photo de ce véhicule croisé chez moi, à Férolles-Attilly, en Seine-et-Marne. Il ressemble à un Range Rover, mais cette marque ne me dit rien...

Olivier Orejas, Férolles-Attilly (77)

Agnès Lasbarrères. Ce SUV, qui "emprunte" en effet beaucoup au Range Rover Evoque, est signé Jaecoo, une marque du groupe chinois Chery. Baptisé J7, il mesure 4,50 m de long, se décline en essence de 147 ch et en hybride rechargeable de 347 ch, et il est d'ores et déjà disponible en Belgique, en Espagne (où il est produit), en Italie ou encore aux Pays-Bas, à un tarif allant de 37 000 à 40 000 €. Et bientôt en France ? Ça n'est pas exclu...

LA QUESTION DE LA SEMAINE

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

30%

Oui, et parfois j'en identifie une !

30%

Oui, mais je n'en vois jamais

40%

Non, peine perdue, elles sont trop discrètes

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

Stocker sa carte grise et/ou son permis dans son smartphone, pour vous, c'est:

- Utile, ça évite de trimballer ses papiers.
- Rassurant, ils sont ainsi sécurisés.
- Risqué (on fait quoi si le smartphone n'a plus de batterie ?)



PARIFEX



PEUGEOT E-2008 ÉLECTRIQUE



JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE⁽¹⁾

I-Cockpit 3D⁽²⁾

Jusqu'à 406 km d'autonomie⁽³⁾

Également disponible en hybride

A 0g CO₂/km



Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

(1) Allure care: 2 ans de garantie constructeur et jusqu'à 6 ans de garantie additionnelle activée à chaque entretien prévu au plan d'entretien effectué dans le réseau Peugeot participant, valable jusqu'à l'entretien suivant dans la double limite de 8 ans et 160 000 km. Conditions sur Peugeot.fr. (2) De série ou en option selon les versions. (3) Norme WLTP en cycle mixte. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.

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



F. TARRAIN

DÉMATÉRIALISATION DES DOCUMENTS OFFICIELS

En quelques clics et à condition de répondre à quelques prérequis, il est désormais possible de stocker sur son smartphone une version numérique de sa (ou de ses) carte(s) grise(s). Le document dématérialisé a la même valeur que celui en papier en cas de contrôle, mais n'a aucune vocation à le remplacer.

La carte grise devient numérique

Adieu, papiers dans le portefeuille ! Après diverses cartes (identité, vitale, bancaire...), le permis de conduire et l'attestation d'assurance, la carte grise devient à son tour virtuelle : plus besoin de la trimbaler, elle est stockée dans le smartphone !

Depuis le lancement, en 2017, du "plan préfectoral nouvelle génération", l'Etat s'est lancé tous azimuts dans la numérisation des démarches et des documents administratifs. Notamment en matière d'automobile : certificat de non-gage, déclaration de cession, demande d'immatriculation, relevé de points,

avis de contravention, permis de conduire... sans oublier la disparition de l'attestation d'assurance. Tout, ou presque, existe dorénavant en version "numérique". Le dernier étage de la fusée ? La possibilité, désormais offerte, de dématérialiser le certificat d'immatriculation. Encore faut-il remplir quelques conditions...

Pour qui ? Comment ?

Vous possédez une carte d'identité électronique (délivrée depuis mars 2021); un smartphone sous Android 11 ou iOS 16 au minimum et doté de la technologie sans contact NFC; un compte FranceConnect; et votre véhicule est doté d'une immatriculation au format AA-123-AA (depuis 2009) ? Alors la carte

grise numérique est à portée de clic. Pour l'obtenir, rien de plus simple. Pour commencer, il faut installer l'application France Identité. Une fois celle-ci lancée, il suffit de suivre pas à pas la procédure permettant de se créer une "identité numérique" : informations à saisir, lecture sans contact de la puce de la carte d'identité, confirmation d'identité via FranceConnect, création d'un code confidentiel à six chiffres... Cela étant fait, on peut alors se procurer, tout aussi simplement, sa carte

CARBURANT

Guettez le retour des "prix coûteux" certains week-ends

Estimation Auto Plus tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 10 juillet 2025.

Cours du baril de Brent : 59,74 € (+ 1,04 €).

Gazole **1,646 €**
+ 1 ct en une semaine
- 10,2 cts en un an

SP95-E10 **1,681 €**
- 1,2 ct en une semaine
- 15,2 cts en un an

SP95 **1,702 €**
- 1,5 ct en une semaine
- 16,2 cts en un an

SP98 **1,781 €**
- 1,3 ct en une semaine
- 15,2 cts en un an

E85 **0,748 €**
- 0,1 ct en une semaine
- 10,7 cts en un an

GPL **0,983 €**
- 0,5 ct en une semaine
- 0,7 ct en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : → STABLE

NOTIFICATIONS INCESSANTES SUR LES TÉLÉPHONES

Au volant, 10 % d'attention en moins

Alors que les dangers liés à l'usage du téléphone en conduisant sont désormais bien connus, on sous-estime encore l'impact des notifications visuelles ou sonores reçues (sms, réseaux sociaux...) qui nuisent aussi à la vigilance.

C'est ce que révèle la dernière étude de l'association Assurance Prévention*.

Le constat ? A raison de 80 alertes quotidiennes affichées, en moyenne, sur le smartphone (et jusqu'à 300 pour les plus accros) – y compris lorsque l'on conduit –, on peut passer jusqu'à six minutes par heure sans regarder la route ! Or, la consultation et le traitement de certaines notifications prend jusqu'à 13 secondes. Soit le temps de parcourir près de 500 m à 130 km/h ! Résultat, en 2023, 24 % des dommages corporels étaient dus à l'inattention au volant causée par l'usage du téléphone et autres distracteurs (contre 22 % en 2022). Un bilan accablant qui impose une solution radicale : désactiver tout simplement les alertes lorsque l'on prend le volant (ou laisser le passager les gérer) !

Pascale Gétin



Y. LEFEBVRE



Loi. Ça n'a pas traîné : à peine adoptée au Sénat, la proposition de loi créant un homicide routier a été promulguée le 10 juillet. Désormais intégrée au code pénal, elle crée un délit d'homicide routier caractérisé en cas d'accident mortel par au moins une circonstance aggravante (conduite sous alcool ou stupéfiants, circulation sans permis, excès de vitesse d'au moins 30 km/h, délit de

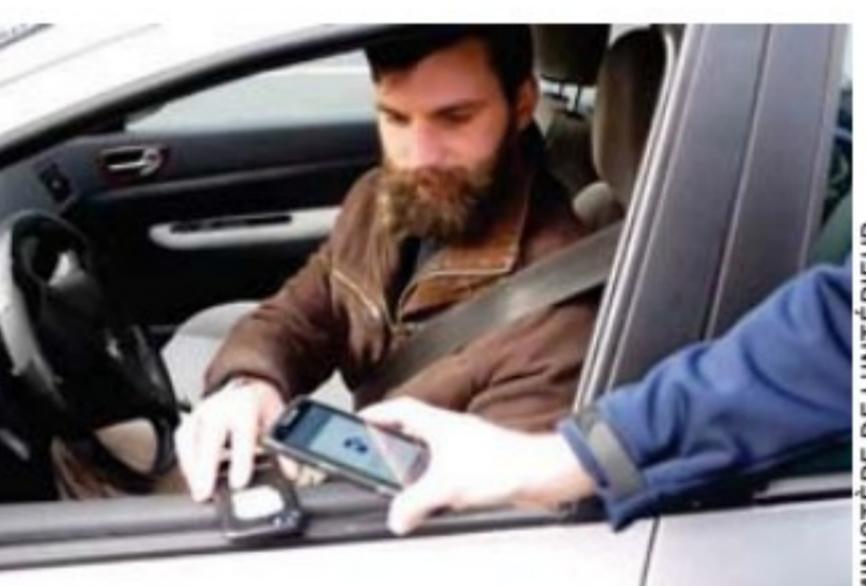
grise numérique. Là encore, la marche à suivre, qui nécessite d'avoir la carte grise "physique" à côté de soi, est expliquée étape par étape dans l'application. A l'issue de l'opération, la carte grise numérique obtenue pourra – tout comme le permis de conduire numérique – être présentée aux forces de l'ordre depuis ce smartphone lors d'un contrôle (en cliquant sur "suivre un contrôle routier", puis "partager vos données").

Oui, mais cette carte grise numérique...

Est-ce qu'elle va remplacer la version papier ?

Non, assurez-vous, il n'est pas question que la carte grise physique disparaîsse (vous la recevrez toujours par la poste!). La version numérique vient juste en complément : plus de crainte de perdre l'original et, en cas de contrôle, elle a la même valeur.

Et si mon téléphone est déchargé au moment du contrôle



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Lors d'un contrôle, l'agent utilise la lecture sans contact pour accéder à votre carte grise et/ou à votre permis de conduire électronique.

François Tarrain

King of the camping, le Ducato ! Sous l'appellation Fiat Camper, il s'impose comme le véhicule de loisirs le plus populaire cette année avec 2718 ventes (neuf et occasion confondus). C'est aussi le porteur de cellule le plus répandu : près de la moitié des 49 735 camping-cars écoulés depuis janvier reposent sur la base de cet utilitaire. Les autres best-sellers ? Le Renault Trafic SpaceNomad (2 170 immatriculés), suivi du... Ducato Adria Mobil (1 838) et du Ducato Pilote (1 781).

FIAT / STELLANTIS



fuite, téléphone au volant, refus d'obtempérer, rodéo urbain...). En revanche, les peines encourues ne sont pas alourdies. **A lire.** Jusqu'au 9 août, la Fondation Vinci Autoroutes distribue gratuitement 25 000 livres de la collection Folio (14 titres en tout) sur 13 aires de service de son réseau**.

Cet été, gare à ces itinéraires sécurisés "à risque"

Si vous flashez pour le joli panorama qu'offrent certaines "belles routes" (notamment du littoral), sachez qu'elles vous le rendent parfois bien. Nombre de ces trajets très empruntés sont en effet quadrillés par un arsenal de radars fixes, mobiles ou embarqués dans des voitures, qui ne sont pas signalés précisément. La Sécurité routière les appelle des "itinéraires sécurisés". Identifiables à leurs panneaux accompagnés d'un kilométrage (photo ci-contre), voici quelques-uns de ceux dont il faudra se méfier cet été :



■ Gard (30). RD6 entre Alès et Bagnols-sur-Cèze : 44 km, 3 radars autonomes + 2 tourelles.

■ Gironde (33). RD1215 + RD1 entre Bordeaux et Soulac-sur-Mer : 81 km, 1 radar autonome + 2 tourelles.

■ Gironde (33). RD6 entre Bordeaux et Lacanau : 38 km, 1 radar autonome + 1 tourelle.

■ Hérault (34). RD51 entre Marseillan et Mèze : 10 km, 1 radar autonome + 1 tourelle.

■ Isère (38). RD1075 entre Monestier-de-Clermont et Lus-la-Croix-Haute : 40 km, 1 radar autonome + 1 radar tourelle.

■ Lozère (48). RD9 entre Florac et le col de Saint-Pierre : 40 km, 2 radars autonomes.

■ Pyrénées-Orientales (66). RD618 entre Argelès-sur-Mer et Le Boulou : 13 km, 1 radar autonome + 1 tourelle.

■ Haute-Savoie (74). RD1005 entre Genève et Saint-Gingolph : 49 km, 1 radar autonome + 3 radars fixes.

F. Tarrain, avec N. Lourdin

CABINES La fournée de la semaine



ALPES-MARITIMES (06)

M6098, PR 34+700, Saint-Laurent-du-Var (dans les deux sens), 50 km/h. La limitation de vitesse des deux radars tourelles situés sur la route du bord de mer est abaissée de 70 à 50 km/h.
43°39'28.6"N 7°11'06.0"E



MANCHE (50)

RN13, PR 0+500, Carentan-les-Marais (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome est installé dans la zone de travaux entre Carentan et Isgny-sur-Mer.
49°18'21.6"N 1°08'40.8"W



SEINE-MARITIME (76)

RD928, PR 68+740, Blangy-sur-Bresle (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome est installé au carrefour du Poteau Maître Jean.
49°53'25.8"N 1°36'12.8"E



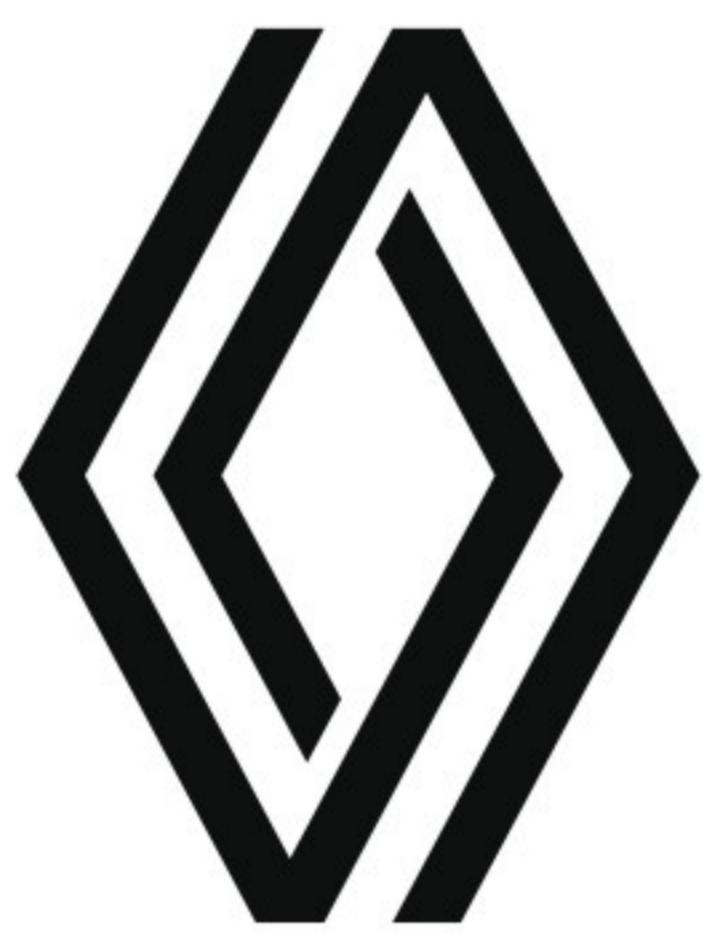
VAR (83)

RD33, PR 12+900, Le Luc (dans les deux sens), 70 km/h. Le radar autonome a pris place sur la route des Mayons entre Le Luc et le passage à niveau.
43°22'51.9"N 6°18'47.1"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



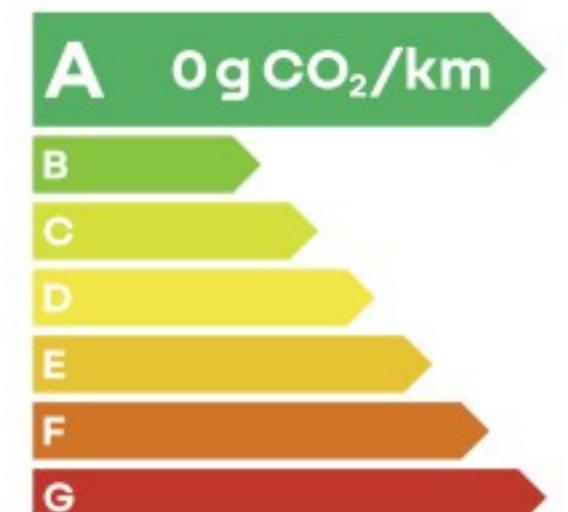


RENAULT 4 E-TECH ELECTRIQUE

prime coup de pouce jusqu'à 4 240€⁽¹⁾

assemblée en France
jusqu'à 409 km d'autonomie⁽²⁾
dossier passager avant rabattable
volume de coffre de 420 L à 1405 L⁽³⁾
seuil de chargement bas et large
Google intégré⁽⁴⁾ & plus de 100 applications
économisez grâce à la charge bidirectionnelle⁽⁵⁾

profiter
de l'offre





(1) montant max indicatif de prime CertiNergy (siren 798 641 999), pour valorisation achat ou location (durée ≥ 24 mois) véhicule neuf particulier électrique M1 Renault, pour particulier, au titre du dispositif certificats d'économie d'énergie (CEE), non soumis à TVA, dans réseau participant, **du 01/07 au 31/07/25**, pour particuliers, selon niveau revenus. Pour location, prime déduite du prix du véhicule de référence pris en compte dans calcul du loyer, déduction contribuant à l'ajustement des loyers, montant évolutif en conséquence. Impact prime selon paramètres financiers appliqués, conditions d'éligibilité et modalités auprès revendeur. (2) autonomie réelle suivant conditions roulage (type de route, de conduite et conditions météorologiques)/source interne Renault 2025, en cycle WLTP. (3) avec banquette arrière rabattue. mesure en litres liquides; 1149 dm³ en norme VDA. (4) Google, Google Play, Google Maps, Waze sont des marques déposées de Google LLC. (5) sous réserve de disposer d'une voiture compatible équipée d'un chargeur bidirectionnel, une Mobilize powerbox verso + un contrat d'électricité Mobilize power, opéré par notre partenaire The Mobility House. détails sur <https://www.renault.fr/mobilize-services/mobilize-power.html>. **consommations min/max (kWh/100 km)*: 14,7/15,6. émissions CO₂ (g/km)*: 0 à l'usage, hors pièces d'usure.** *selon norme WLTP. renault.fr

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



Par Antoine Arnoux

Côté look, nette rupture à prévoir pour la prochaine Série 3. Elle reprendra vraisemblablement les effets de style du concept-car Neue Klasse, dont la calandre en "double haricot" totalement revisitée, s'étirant sur toute la largeur. La silhouette, qui évoque une Série 5 en réduction, reste celle d'une berline tricorps classique.



ILLUSTRATION **Auto Plus**

TECHNO, LOOK... RUPTURE DE FAÇADE OU VRAIE RÉVOLUTION?

Ce que nous réserve l'

Les berlines classiques sont malmenées face au SUV roi, mais BMW ne compte certainement pas délaisser son emblématique familiale. Prévue pour fin 2026, la huitième génération de Série 3 se prépare à perpétuer la saga entamée voilà un demi-siècle. Un pas de plus vers l'électrification et une forte dose de numérique s'annoncent, mais les fondamentaux seront préservés.

La munichoise est un indétrônable pilier du paysage automobile. Avec plus de 20 millions d'unités vendues depuis la toute première Série 3, lancée en 1975 (et répondant au nom de code E21), il s'agit de la BMW la plus diffusée au monde... Et si le SUV X3 a dernièrement pris le pas sur

la berline, celle-ci fait mieux que résister. L'actuelle génération – lancée en 2019, et donc en fin de carrière – s'écoulait encore à 35 000 exemplaires en 2024 en Allemagne. Un chiffre stable, aux portes du top 10 des ventes! Chez nous, marché atypique en raison de notre fiscalité particulière (le malus fait des

ravages), les choses diffèrent un peu, et les Série 3 n'ont séduit que 4 000 clients sur la même période... Ce qui n'est guère représentatif de sa carrière flatteuse dans le reste du monde. La Série 3 passera donc la main fin 2026. S'il est encore tôt pour en brosser un portrait définitif, quelques clichés de prototypes

camouflés permettent de se faire une idée assez précise de sa remplaçante. Loin du conservatisme bon teint des deux précédentes moutures, la future Série 3 (en principe nommée G50 dans la nomenclature interne) prendra le parti de la rupture. Au risque de dérouter, voire fâcher, les adeptes de la première heure? Cela ne lui a jamais vraiment causé grand tort. Ainsi, malgré les polémiques suscitées par la signature de Chris Bangle, patron du design de BMW au début des années 2000, la Série 3 E90 a largement trouvé son public en son temps. La nouvelle venue devrait



BMW



B. REICHEL

la future BMW Série 3

Lancement: novembre 2026

Longueur: 4,80 m environ

Essence hybride 48 V:

de 170 à 400 ch

Diesel hybride 48 V:

de 160 à 200 ch

Hybride rechargeable:

300 ch

Tarif: à partir de 55 000 €*

le concept-car Neue Klasse de 2023. Le motif en "double haricot" occupera ainsi toute la largeur de la face avant et intégrera les optiques, tandis que le pli au niveau du montant arrière reprendra le dessin anguleux de la Série 5. Voilà le look traditionnel maison revisité de manière singulière, tout en conservant un profil tricorps marqué, avec une malle de coffre classique (l'auto ne se convertira pas au hayon, contrairement à sa rivale, l'Audi A5).

Quant au break Touring – près de la moitié des ventes en Europe –, son renouvellement sui-

vra logiquement dans la foulée, vraisemblablement début 2027.

Continuité mécanique

Côté dimensions, attendons-nous à une inflation inévitable, comme à chaque changement de génération ou presque. De 4,70 m aujourd'hui, valeur déjà respectable, la longueur de la future berline atteindra probablement 4,80 m pour se mettre au diapason des rivales (4,75 m pour la Mercedes Classe C, et 4,83 m pour l'Audi A5) et réduire l'écart avec la Série 5 qui atteint désormais 5,06 m ! Voilà pour la robe.

Les dessous ne devraient pas subir un grand bouleversement, en revanche. Au lieu de développer une plate-forme entièrement nouvelle, BMW préfère travailler sur une grosse évolution de la base technique CLAR. Eprouvée et déjà utilisée par la Série 3 actuelle et ses dérivés, celle-ci est loin d'être dépassée, puisque même le nouveau X3 y a recours. L'architecture propulsion sera donc préservée, à l'instar des motorisations existantes, dûment électrifiées et optimisées : le quatre cylindres essence de 2 litres devrait être reconduit et épaulé par une hybridation ➤

dont hériter de la silhouette lisse et massive des dernières-nées de la marque, tout en empruntant des effets de style annoncés par

Les nouveautés de la semaine

La Série 3 en tant que telle ne sera pas déclinée en 100% électrique: ce sera le rôle dévolu à l'i3 (conçue sur une plate-forme à part et inédite). Au programme de la berline thermique: des évolutions des motorisations existantes, qui seraient désormais toutes électrifiées (à hybridation légère ou rechargeable), et toujours des blocs essence musclés, d'où les quatre sorties d'échappement ici.

L'actuelle Série 3



BMW



B. REICHEL

ILLUSTRATION **Auto Plus**

»» légère 48 V. Il sera décliné en plusieurs niveaux de puissance comme sur la Série 3 que nous connaissons. On peut pressentir une 318 d'entrée de gamme d'environ 170 ch, une 320 de 220 ch, etc. Toutefois, difficile d'imaginer BMW renoncer au six cylindres, malgré la chasse au CO₂. Le célèbre bloc de 3 litres (374 ch sur la M340i) reprendra son actuelle micro-hybridation 48 V, dont devrait aussi bénéficier la future M3, qui a bien été confirmée! L'électrification devient le passage obligé pour faire perdurer ce type de motorisations... Une version hybride

rechargeable sera également de la partie, avec une mécanique extrapolée de celle de la 330e existante (un quatre cylindres 2 litres de 184 ch associé à un moteur électrique de 113 ch et à une batterie de 19,5 kW, doublée à l'occasion du dernier restylage l'an passé), pour plus de 100 km d'autonomie électrique. Quid du diesel? Bien qu'il soit déjà secondé par une micro-hybridation dans l'actuelle Série 3, certains prédisent sa disparition. Mais y renoncer pourrait constituer une erreur stratégique, compte tenu du relatif regain d'intérêt pour ce carburant

bien placé en émissions de CO₂ comme en consommation, surtout sur ce créneau des berlines, prisé des gros rouleurs.

Une Série 3 peut en cacher une autre

Dans l'habitacle, la refonte s'annonce plus radicale, suivant les jalons posés par le prototype Neue Klasse évoqué précédemment. Ainsi, place à une planche de bord à l'horizontale, ultra-épurée, surmontée d'un bandeau numérique personnalisable à l'envi et flanquée d'un grand écran central. Reste à savoir dans quelle mesure BMW

reproduira le très avant-gardiste cockpit du concept-car sur le modèle définitif.

Parallèlement à la Série 3 conventionnelle, dotée de motorisations thermiques électrifiées, un alter ego électrique, l'i3 (rien à voir avec la citadine produite de 2013 à 2022!), sera en principe lancé simultanément. Cependant, techniquement parlant, cette berline "à pile" découlera plus directement du prototype Neue Klasse. Elaborée sur une plate-forme inédite baptisée NAO (inaugurée par le nouvel iX3 fin 2025), elle marquera un sérieux changement de braquet de la gamme électrique BMW: plate-forme 800 V, batteries de dernière génération (fournies par CATL et Eve Energy) et gestion logicielle poussée, intégrant une part d'intelligence artificielle. L'i3 se trouvera ainsi en concurrence frontale avec le nouveau Mercedes CLA électrique. Notons enfin que la très sportive M3 aura aussi son pendant 100% électrique, l'iM3, qui deviendra la toute première BMW M à batteries de l'histoire! La Série 3 huitième du nom semblerait décidément remettre en question les valeurs établies. Après tout, si la survie de l'espèce doit en passer par là... ■



Un large bandeau numérique, et un grand écran central au centre la planche de bord en suspension: en reprenant l'agencement Panoramic Drive annoncé sur la Neue Klasse, l'habitacle de la prochaine Série 3 connaîtra quelques bouleversements. Notamment une petite révolution digitale, sans doute plus poussée encore que dans la Série 5.

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

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, 1er 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/100 km) : 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.



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

Les voitures de la semaine

PHOTOS OFFICIELLES



PHOTOS: T. ANTOINE/KIA

Calqué sur le Renault Symbioz, le Grandis, en reprend les dimensions (4,41 m de long) et s'en différencie uniquement par sa calandre, typiquement Mitsubishi.

MITSUBISHI GRANDIS

Un cousin de plus

Après l'ASX et la Colt, clones respectifs des Renault Captur et Clio, Mitsubishi enrichit sa gamme européenne avec le Grandis, un SUV compact qui doit tout ou presque au Symbioz.

C'est donc la troisième fois que le constructeur japonais puise dans le catalogue Renault pour assurer sa présence en Europe. Et si le Grandis reprend le nom d'un monospace de la marque



Le Grandis est un SUV compact destiné aux jeunes familles qui se sentiraient à l'étroit dans l'ASX (4,23 m). Il affiche notamment un volume de coffre supérieur (492 dm³ contre 348 dm³).

(vendu en France entre 2005 et 2011), il s'agit bel et bien ici d'un Symbioz rebadgé. Tout est identique, du gabarit (4,41 m de long) et des pièces de carrosserie au mobilier intérieur – avec compteurs numériques 7"/18 cm ou 10"/25 cm, selon la finition, et écran central de 10,4"/26 cm – en passant par l'habitabilité (avec banquette coulissante sur 16 cm) et le volume de coffre (492 dm³). Les seuls signes distinctifs sont la calandre, le dessin des feux sur la poupe et le logo sur le volant... Enfin, comme le Renault, ce SUV compact s'équipera de motorisations électrifiées : le trois cylindres 1.3 micro-hybride de 140 ch (qui

En Bref

Lancement: novembre 2025

LxTxh, en m: 4,41 x 1,80 x 1,58

Moteur essence: 140 ch

Hybride: 156 ch

Tarif: à partir de 31 000 €*

*Estimation Auto Plus.

arrive sur le Symbioz) et un full hybride de 156 ch. Le tarif n'a pas encore été dévoilé, mais, comme pour la Colt et l'ASX, il devrait être légèrement supérieur à celui du cousin français, fort de sa garantie de cinq ans (contre deux chez Renault), extensible jusqu'à huit ans. ■

Et aussi...

Aston Martin Vantage : une version S, plus puissante

Sortie l'an dernier, la nouvelle Vantage devient encore plus performante avec l'arrivée d'une variante S. Le V8 biturbo de 4 litres a été mis à jour, offrant désormais 680 ch (contre 665 ch), avec un couple maximal inchangé de 800 Nm. Le 0 à 100 km/h est annoncé en 3s4 (soit un dixième de seconde de mieux), et la vitesse de pointe est toujours de 325 km/h.



ASTON MARTIN

Kia EV6 restylé : enfin dispo, avec prix en baisse !

Présenté au Mondial de l'auto en 2024, l'EV6 restylé arrive enfin. Il profite de deux batteries de capacité accrue : 63 et 84 kWh (contre 58 et 77,4 kWh auparavant), offrant jusqu'à 582 km d'autonomie pour la plus grosse. Surtout, les tarifs plongent ! L'entrée de gamme (63 kWh/170 ch) est à 43 950 € au lieu de 49 690 €, la version de 229 ch (84 kWh) débute à 47 450 € au lieu de 53 690 € et celle de 325 ch (84 kWh) passe de 57 690 € à 50 550 €. Enfin, la GT gagne 24 ch (609 ch, voire 650 ch en mode Launch Control, contre 585 ch) et s'affiche à 70 550 € (contre 74 690 € auparavant).



KIA

FIAT 500

En hybride et "made in" Italie

Alors qu'elle n'était jusque-là proposée qu'en 100 % électrique (500e), la dernière génération de Fiat 500 adopte un bon vieux moteur thermique... mais électrifié. Elle s'équipe en effet du trois cylindres essence 1.0 Firefly, avec micro-hybridation 12 V et boîte manuelle à six rapports. Disponible dans ses trois variantes (classique, cabriolet et 3+1), cette 500 Hybrid sortira de l'usine historique de Mirafiori, à Turin (Italie), à partir de novembre prochain. Les tarifs devraient débuter autour de 17 000 €, soit bien en dessous des 28 900 € (hors bonus) exigés par la 500e (dont les ventes ne se portent pas très bien).



FIAT

J'ADHÈRE AU CLUB ET J'EN PROFITE



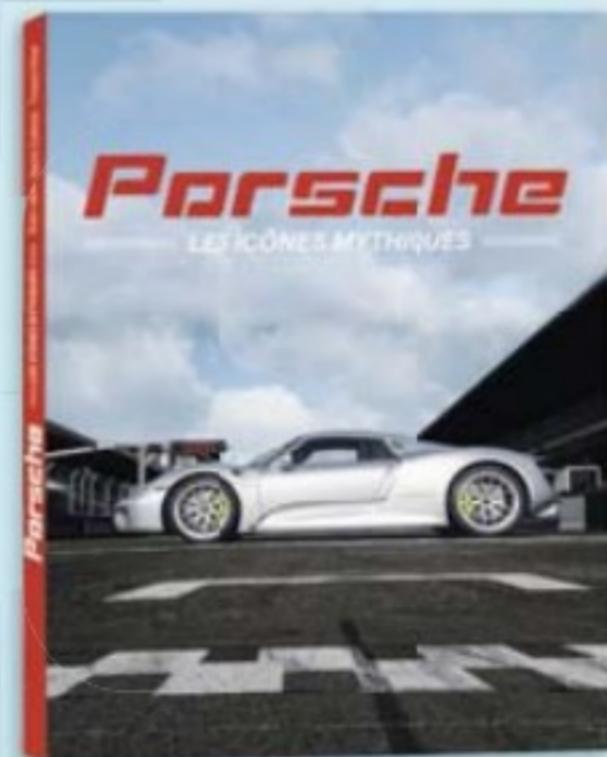
**+ DES ENTRÉES GRATUITES
À MES SALONS PRÉFÉRÉS**

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

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

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

**2 €
,67
SEULEMENT***
par mois



EN + EN CADEAU
un hors-série PORSCHE
LES ICÔNES MYTHIQUES
(176 pages, valeur 16.90€)

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



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

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

Je souscris au Club Auto Plus*

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

#M047 #D1397116

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : ___ / ___ / ___

Signature :

Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN _____

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : _____ Ville** :

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

E-mail. :

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

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créditeur : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057. * Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). ** Remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 octobre 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à dpo@rewordmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/fr>*** Le nom et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.



Tous les modèles testés cette semaine



B. ASKET/VIRAGE AGENCY

P. 22, SPÉCIAL RENAULT: toute la gamme à l'essai, avec les **Clio 1.0 Eco-G 100**, **Captur 1.8 full hybrid 160**, **Symbioz 1.3 mild hybrid 140**, **Arkana 1.6 full hybrid 145**, **Austral 1.2 full hybrid 200**, **Espace 1.2 full hybrid 200**, **Rafale 1.2 hyper hybride rechargeable 300**, **Kangoo 1.5 Blue dCi 115**, et les électriques **R5**, **R4**, **Mégane** et **Scenic E-Tech**.

P. 30, ESSAI PANORAMIQUE: le **Xiaomi YU7**, nouveau SUV électrique chinois.

◀ P. 34, ESSAI: la **Lancia Ypsilon HF**, le retour du blason sportif de la marque.

P. 36, TEST LECTEURS: ils ont essayé le **Citroën C3 Aircross**.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes: des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaubourg



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir

148 cm

largeur aux coudes AR



N. SOLER

**TOP
20**

Le Renault Espace face à ses rivaux

Largeur aux coudes à l'arrière (en centimètres)

1^{er}	Hyundai Ioniq 5	157
2^e	Kia Sorento	156
3^e	Hyundai Santa Fe	153
4^e	Alfa Romeo Stelvio	152
4^{e ex ae}	Land Rover Discovery Sport	152
4^{e ex ae}	Mazda CX-60	152
4^{e ex ae}	Xpeng G6	152
8^e	Audi Q5/Q5 Sportback	150
8^{e ex ae}	DS 7	150
8^{e ex ae}	Skoda Kodiaq	150
8^{e ex ae}	Volkswagen Tayron	150
12^e	Ford Mustang Mach-E	149
12^{e ex ae}	Peugeot 5008/E-5008	149
14^e	BMW X4	148
14^{e ex ae}	BYD Sealion 7	148
14^{e ex ae}	Ford Capri	148
14^{e ex ae}	Honda CR-V	148
14^{e ex ae}	Leapmotor C10	148
14^{e ex ae}	Mercedes GLC/GLC Coupé	148
14^{e ex ae}	Renault Espace	148



HYUNDAI

◀ Un vrai canapé, la banquette du Hyundai Ioniq 5 ! Grâce à sa grande largeur, on peut y prendre ses aises à trois ou y installer trois sièges enfant.



Par Thierry Réaubourg et Clément Raoul-Réa



**MEILLEURES VERSIONS,
NOUVEAUTÉS : TOUTE
LA GAMME À LA LOUPE**

Spécial Renault

12 modèles à l'essai

Que d'effervescence chez Renault ! Modèles inédits, restylages, motorisations remaniées, nouvelles finitions : *Auto Plus* fait le point sur la gamme 2025, au volant de douze modèles incontournables.

Le départ de Luca de Meo, mi-juin, a fait du bruit dans les médias. L'ancien boss de Renault n'a cependant pas quitté la grande maison sans l'avoir profondément métamorphosée. Cinq intenses années de "Renaulution", durant lesquelles le dirigeant italien est parvenu à donner une nouvelle identité à la marque, en laissant carte blanche à ses designers, en améliorant la qualité de ses produits, en tirant sa gamme vers le haut et en

rendant désirables ses modèles électriques. Le succès de la R5, à laquelle la R4 emboîte désormais le pas, en est la meilleure illustration. Et le Losange ne s'endort pas sur ses lauriers, puisque les restylages (Austral et Espace, pour les plus récents) ainsi que les remaniements de gammes et de motorisations se succèdent aussi à un rythme effréné. L'occasion pour nous, en cette mi-saison 2025, de faire un point sur les forces en présence, au travers de douze essais. ■

Au sommaire

Clio	P. 23
Captur	P. 23
Symbioz	P. 24
Arkana	P. 25
Austral	P. 25
Espace	P. 26
Rafale	P. 27
Kangoo	P. 27
R5	P. 28
R4	P. 28
Mégane	P. 29
Scenic	P. 29

Clio



Mamie casse les prix

Malgré son âge avancé et une carrière à son crépuscule (sa remplaçante sera dévoilée mi-septembre), la Clio 5 se maintient fièrement en tête des ventes dans notre pays. Une sacrée performance de la part de cette citadine, dont la présentation comme les motorisations peinent à cacher leurs rides. Cela lui permet néanmoins de proposer des tarifs attractifs, à l'image des 18 000 € réclamés par l'économique version 1.0 Eco-G (essence/GPL) dans l'inédite finition Generation. Celle-ci intègre dans son prix catalogue les remises habituellement pratiquées en concession. Et

la bonne surprise provient de son équipement, pas si dépouillé : clim' manuelle, d'un combiné d'instruments numérique, d'un écran central de 7"/18 cm avec réPLICATION de smartphone, de vitres arrière surteintées et de jantes 16" en alliage. Seules options : le GPS (400 €) et la peinture métallisée (de 650 à 800 €, sauf l'orange Valencia, disponible de série). Un bon plan pour qui cherche une citadine suffisamment débrouillarde pour évoluer sur tous types de parcours, sans se ruiner en carburant et avec une grosse autonomie (en cumulant les réservoirs d'essence et de GPL).



RENAULT

LA NOUVEAUTÉ

1.0 Eco-G Generation - 100 ch
18 000 € / 18 240 €*

NOS MESURES⁽¹⁾

Moteur essence + GPL	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Non
Couple maxi	170 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	122 g/km / + 240 €
Accélération 1 000 m D. A.	33s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8s6/12s2/17s9
Consommation moyenne	8,3 l/100 km ⁽²⁾
Coffre	293 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,05 x 1,80 x 1,44

À LA LOUPE

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

1. Mesures réalisées en carburant au GPL. 2. Et 6 l/100 km avec du SP95.

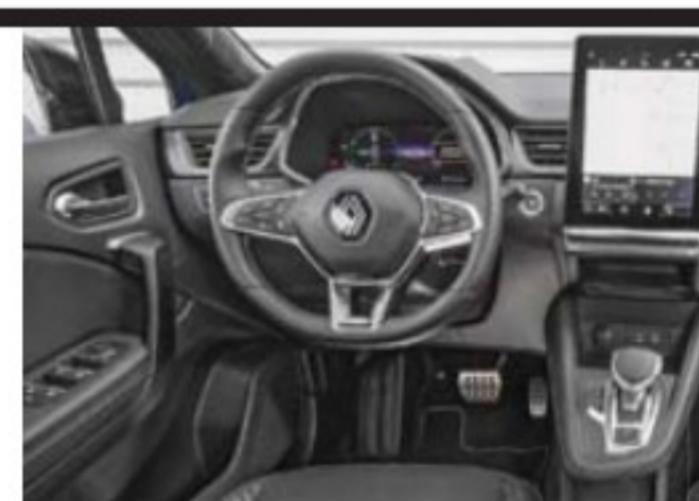
Captur



Arrivé à maturité

Etrenné par le Dacia Bigster, le nouvel ensemble 1.8 full hybrid (160 ch chez Renault, contre 155 ch pour le roumain) succède au 1.6 E-Tech de 145 ch sous le capot du Captur, qui voit son tarif augmenter de 400 €. Une cure de jouvence qui bénéficie aux performances et à l'agrément de conduite. Le quatre cylindres de 109 ch (94 ch pour le précédent 1.6), au fonctionnement plus "rond", s'avère plus tonique en reprises et moins sonore. Il est épaulé par un moteur électrique principal de 49 ch et un alternateur démarreur de 24 ch. Il gagne aussi en sobriété

(jusqu'à 0,6 l/100 km de moins sur route). On se félicite par ailleurs des améliorations apportées à la boîte multimode, plus fluide. Même lorsqu'elle hésite entre deux rapports (son manque de réactivité demeure), les à-coups et grognements de pignons appartiennent désormais au passé. Pour le reste, le Captur reste un petit SUV au comportement dynamique, joliment présenté en finition Esprit Alpine, pratique avec sa banquette coulissante, mais remuant sur mauvais revêtement, et nanti d'un petit coffre dans cette version hybride.



N. SOLER

LA NOUVEAUTÉ

1.8 full hybrid Esprit Alpine - 160 ch
34 700 € / 33 300 €*

NOS MESURES⁽¹⁾

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteurs électr. 49 + 24 ch
Couple maxi	170 Nm + 205 Nm électr.
CO ₂ /Malus	100 g/km / 0 €
Accélération 1 000 m D. A.	30s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s1
Consommation moyenne	5,4 l/100 km
Coffre ⁽¹⁾	334 à 454 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,24 x 1,80 x 1,58

À LA LOUPE

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

1. Banquette reculée à avancée.

N° 1924 – 18.07.2025

 Symbioz

PHOTOS : Y. LEFFEBVRE



Du neuf avec du vieux...

A peine sa première bougie soufflée, le Symbioz fait déjà le ménage au rayon motorisations. Seul à officier jusqu'à présent, le 1.6 E-Tech full hybrid de 145 ch tire en effet sa révérence, au profit d'un groupe motopropulseur dont la cylindrée grimpe à 1,8 l et la puissance combinée (thermique et électrique) à 160 ch. Plus douce, plus sobre, plus performante, cette nouvelle version s'accompagne hélas d'une hausse tarifaire de 900 € (à partir de 34 300 €). Heureusement, on peut espérer 6 % de remise. De plus, Renault introduit une entrée de gamme dont le prix catalogue, encore confidentiel, devrait avoisiner les 30 000 €⁽¹⁾ hors malus (818 € minimum) en finition

Evolution. Sous son capot, un revenant : le quatre cylindres 1.3 TCe, abandonné par les Captur et Arkana en 2024. Un bloc de 140 ch dont l'hybridation légère (12 V) fait preuve d'efficacité, la consommation moyenne dépassant d'à peine 0,5 l/100 km celle du 1.8 full hybrid, pourtant capable d'évoluer par phases en tout électrique. Proposé uniquement en boîte manuelle (pas très fun à manier, hélas), le Symbioz 1.3 dispense d'honnêtes performances, mais il manque un tantinet de souplesse au-dessous des 2 000 tr/mn. Pas idéal en ville... En parlant de coffre, sachez que la malle offre 80 dm³ de plus sur cette entrée de gamme (pas de batterie sous le plancher) que sur l'hybride.



Agréablement présentée, la finition intermédiaire Techno facture le régulateur de vitesse adaptatif en option (1 100 €).



Dérivé du Captur et de l'Arkana, le Symbioz en partage les qualités (très bonne tenue de route) comme les défauts (amortissement sec).



LA NOUVEAUTÉ

1.3 mild hybrid Techno - 140 ch
32 000 €⁽¹⁾ / 30 100 €*

NOS MESURES

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Alterno-démarreur 12 V
Couple maxi	260 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	134 g/km + 898 €
Accélération 1 000 m D. A.	31s4
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	6s5/9s3/14s3
Consommation moyenne	6,3 l/100 km
Coffre ⁽²⁾	550 à 680 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,42 x 1,80 x 1,58

À LA LOUPE

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

1. Estimation Auto Plus. 2. Banquette reculée à avancée.

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



Arkana



LA VERSION CONSEILLÉE

1.6 E-Tech full hybrid Esprit Alpine - 145 ch
38 700 € / 32 500 €*

NOS MESURES



Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteurs électr. 49 + 20 ch
Couple maxi thermique/électrique	148 Nm/205 Nm + 50 Nm
CO ₂ /Malus	108 g/km / 0 €
Accélération 1 000 m D. A.	33s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8
Consommation moyenne	6,3 l/100 km
Coffre	484 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,57 x 1,82 x 1,50

À LA LOUPE

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

Le temps des bonnes affaires

Lancé avec succès au printemps 2021, l'Arkana est vite devenu le mouton à cinq pattes de la famille, coincé entre un Captur moins cher et l'arrivée de deux modèles plus jeunes, plus sexy et plus spacieux: l'Austral puis le Symbioz. Renault semble d'ailleurs renoncer définitivement au restylage de son SUV coupé, comme à lui greffer la plus récente motorisation en date: le 1.8 full hybrid de 160 ch. Et pour cause, la retraite approche déjà pour l'auto, probablement fin 2025. Ce qui n'a pas empêché le constructeur d'augmenter ses tarifs officiels de 500 €

le 1^{er} juillet! Sous ses airs un brin démodés, l'Arkana reste donc fidèle au 1.6 E-Tech de 145 ch, sonore à l'accélération, et associé à une boîte multimode à crabots qui n'a pas encore bénéficié – du moins sur les modèles que nous avons testés récemment – des dernières avancées en matière de réactivité et de fluidité. Toutefois, cela ne nuit pas au pouvoir de séduction du français, sachant qu'il reste agréablement présenté à bord (en finition Esprit Alpine notamment), très bien équipé, frugal à la pompe et, surtout, largement négociable (16 % de remise)...



Austral



LA VERSION CONSEILLÉE

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

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteurs électr. 68 + 34 ch
Couple maxi thermique/électrique	205 Nm/205 + 50 Nm
CO ₂ /Malus	100 g/km / 0 €
Accélération 1 000 m D. A.	30s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s7
Consommation moyenne	6,1 l/100 km
Coffre ⁽¹⁾	525 à 650 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,53 x 1,83 x 1,64

À LA LOUPE

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

Plus cher, mais bien plus abouti !

Calandre redessinée, signature lumineuse plus expressive, feux arrière remaniés, jantes et coloris inédits, l'Austral restylé façon Rafale donne subitement un coup de vieux à la version inaugurale... qui n'était pourtant pas très âgée (lancement à l'automne 2022). On notera surtout qu'une seule motorisation se maintient au catalogue: le 1.2 E-Tech full hybrid de 200 ch. Un repositionnement plus haut de gamme pour faire de la place au Symbioz, le petit frère qui empiète sur la cour des grands. Revers de la médaille, la disparition des blocs mild hybrid de 130

et 160 ch fait grimper le ticket d'entrée à 41 800 €. Au sommet de la gamme, la finition Esprit Alpine s'affiche même à 45 900 €. Pas vraiment bon marché... Mais en retour, le nouvel Austral n'est pas avare d'heureuses surprises. Les ingénieurs ont en effet remanié les suspensions (fini les sèches trépidations), amélioré l'insonorisation (moins de bruits d'air, moteur mieux encapsulé) et optimisé la boîte à crabots, toujours lente mais plus fluide qu'autrefois. A ce surcroît d'agrément s'ajoute une consommation en baisse de 0,3 l/100 km. Belle mise à jour!

 Espace

PHOTOS : A. SAUNIER



“Rafalement” de façade

Pas difficile de reconnaître l'Espace restylé, avec sa face avant transformée et ses feux arrière plus effilés. L'allure du SUV familial se rapproche ainsi de celle, plus musclée, de son frère le Rafale. Derrière ces importants changements esthétiques, la technique s'est aussi améliorée. La gestion de la boîte auto. à crabots a été revue. Le tout est un peu plus réactif en reprises, même si les petits défauts inhérents au système ne sont pas totalement effacés : quelques “trous” à haute vitesse, des rapports maintenus trop longtemps en ville... Rien de grave cependant, d'autant que cette nouvelle mouture peut compter sur une insonorisation en net progrès. Le vitrage feuilleté est plus épais et certains éléments

aérodynamiques ont été modifiés. Les bruits d'air s'en trouvent légèrement atténus. L'échappement remanié offre, quant à lui, une sonorité plus plaisante et, surtout, moins présente. Bref, une copie peaufinée sur de nombreux points. Pour le reste, l'Espace demeure particulièrement confortable, bien fini et bien équipé. Notez à ce propos l'arrivée d'une caméra inédite censée reconnaître le conducteur et adapter ses réglages (sièges, éclairage d'ambiance, etc.) quand il entre dans la voiture. En outre, la mécanique hybride de 200 ch est très sobre. Mais les familles nombreuses restent sur leur faim en raison d'un troisième rang trop exigu, inférieur à ce que propose la concurrence.



Très peu de changements à l'intérieur, si ce n'est une caméra capable d'identifier le conducteur pour adapter les réglages.



L'Espace reste en retrait face aux cadors de la catégorie (Peugeot 5008, Skoda Kodiaq) en habitabilité et en modularité. Mais quel confort !



LA VERSION CONSEILLÉE

1.2 E-Tech full hybrid Iconic - 200 ch
50 300 € / 50 300 €*

NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	2 moteurs électr. 68 + 34 ch
Couple maxi thermique/électrique	205 Nm/205 + 50 Nm
CO ₂ /Malus	110 g/km / 0 €
Accélération 1 000 m D. A.	31s2 □
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s7 □
Consommation moyenne	6,2 l/100 km □
Coffre ⁽¹⁾	480 à 670 dm ³ /170 dm ³ □
Dim. L x l x h, en m	4,71 x 1,87 x 1,62

À LA LOUPE

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

¹ En version 7 places : 3^e rang rabattu et 2^e rang reculé à avancé/3^e rang en place.

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

Rafale



LA NOUVEAUTÉ

1.2 E-Tech hyper hybrid 4x4 Atelier Alpine - 300 ch
59 500 € / 57 300 €*

NOS MESURES

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	3 moteurs électr. 68 ch et 34 ch (AV) + 136 ch (AR)
Couple maxi thermique/électrique	270 Nm/205 + 200 Nm
CO ₂ /Malus	14 g/km / + 1350 € ⁽¹⁾
Accélération 1 000 m D. A.	27s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6
Consommation moyenne	7,4 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	79 km
Coffre	535 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,71 x 1,87 x 1,62

À LA LOUPE

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

1. Malus au poids.

Enfin à la hauteur de ses ambitions

Le Rafale est bien l'actuel vaisseau amiral de Renault. Ce SUV stylé, qui partage sa base avec les Austral et Espace, vise les références premium établies. Il était temps pour lui de monter au créneau côté moteurs. Voilà qui est fait avec cette nouvelle motorisation hybride rechargeable forte de 300 ch. Ici, le petit 1.2 turbo de 150 ch se voit épauler par trois blocs électriques. Associés à une batterie (rechargeable sur secteur) de 22 kWh, ils permettent de rouler près de 80 km d'autonomie 100 % électrique en moyenne. Pas mal, même si certains font

encore mieux aujourd'hui. Bonne nouvelle, ce Rafale se montre sobre une fois la batterie vide : 7,4 l/100 km en moyenne. Une débauche de technologies (quatre roues motrices et directrices, suspensions pilotées prédictives) lui assure un comportement particulièrement affûté sur route, en dépit d'une pédale de frein un peu spongieuse. Rien à redire en matière de finition, ambiance à bord ou équipement de série. Certes, le surcoût est élevé (+ 5 000 € face à l'hybride simple de 200 ch, hors malus au poids), mais les rivaux sont encore plus chers.

Kangoo



LA VERSION CONSEILLÉE

1.5 Blue dCi auto Techno - 115 ch
34 500 € / 33 800 €*

NOS MESURES

Moteur turbo-diesel	4 cylindres en ligne, 8S
Hybridation	Non
Couple maxi	270 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	139 g/km / + 1 386 €
Accélération 1 000 m D. A.	34s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	9s3
Consommation moyenne	6,4 l/100 km
Coffre	560 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,49 x 1,86 x 1,84

À LA LOUPE

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

Toujours là !

Alors que ses rivaux directs de chez Stellantis ont abandonné le thermique (malgré un très bref retour du diesel), le Kangoo, lui, est disponible non seulement en électrique, mais aussi en essence (100 et 130 ch) et en diesel (95 et 115 ch). Le bloc le plus polyvalent est le Blue dCi de 115 ch, même s'il lui arrive de manquer légèrement d'allonge face au poids élevé de l'ensemble, et que sa boîte auto. (option à... 3 000 €!) hésite parfois. Dans une catégorie de géants, le coffre, lui, paraît un peu petit. Toutefois, il reste correct dans l'absolu. Et on est bien

installé : la finition s'avère sérieuse (en dépit d'une planche de bord désormais un peu datée), et les places arrière confortables et vastes. L'amortissement, souple, est agréable lui aussi, d'autant qu'il est rarement question de conduite sportive au volant d'un tel engin. Enfin, ce Blue dCi se révèle plutôt sobre. Et si l'époque des ludospaces très abordables est révolue, le tarif de cette version haut de gamme se montre compétitif, notamment face à celui d'un Volkswagen Caddy équivalent. Auprès des familles, le Kangoo n'a pas dit son dernier mot!

Dossier

5 E-Tech



LA VERSION CONSEILLÉE

Autonomie Confort Techno - 52 kWh - 150 ch
33 490 € / 29 700 €*

NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion	52 kWh (capacité utile)
Couple maxi	245 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km / - 3 100 €
Accélération 1 000 m D. A.	31s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s6
Autonomie électrique moyenne	320 km
Coffre	310 dm ³
Dim. L x l x h, en m	3,93 x 1,81 x 1,50

À LA LOUPE

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

L'électrique préférée des Français

Elle cartonne, cette petite R5! Quelques mois lui ont en effet suffi pour se hisser en tête des ventes de voitures électriques en France. Avec 15 752 unités écoulées au premier semestre, elle relègue au 5^e rang sa principale rivale et ex-championne, la Peugeot E-208. Il faut dire que la "Voiture de l'année 2025" – titre qu'elle a obtenu haut la main – ne manque pas d'arguments. Bien sûr, son look néo-rétro, particulièrement réussi, peut à lui seul inciter à signer le bon de commande. Mais la R5, c'est également un châssis aussi efficace que plaisant à mener sur route

sinuose, une direction calibrée aux petits oignons, un amortissement globalement prévenant et une boule de nerfs quand on chatouille l'accélérateur. En outre, à condition d'opter pour la version de 52 kWh/150 ch, l'autonomie n'a rien de ridicule: 320 km en moyenne et 355 km en ville. Cerise sur le gâteau, l'équipement très complet intègre l'intuitive interface Google et un chargeur bidirectionnel. Les défauts de cette citadine? Des places arrière un rien étroites au niveau des pieds, des aspects pratiques limités et quelques bruits d'air sur les voies rapides.

4 E-Tech



LA VERSION CONSEILLÉE

Autonomie Confort Techno - 52 kWh - 150 ch
35 490 € / 32 390 €*

NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion	52 kWh (capacité utile)
Couple maxi	245 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km / - 3 100 €
Accélération 1 000 m D. A.	31s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s
Autonomie électrique moyenne	355 km
Coffre	415 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,15 x 1,80 x 1,58

À LA LOUPE

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

Même recette, en plus pratique

Le R4 est un petit SUV électrique. L'étroitement dérivé de la R5. Plus long, plus haut, il entend profiter de l'élan insufflé par cette dernière, en s'appuyant, lui aussi, sur un design néo-rétro qui rappelle l'illustre aïeule dont il tire son matricule. Si le look semble moins faire tourner les têtes que celui de la R5, pas de doute, on y est plus à l'aise à l'arrière. Reste qu'il y a mieux ailleurs: les genoux sont surélevés par un plancher trop haut, et la largeur aux coudes rend les trajets à cinq peu confortables. En revanche, reprise à la R5, la planche de bord est toujours aussi jolie,

bien réalisée, et fonctionnelle. Le coffre, plutôt généreux, se distingue par un seuil de chargement très bas, tandis que le siège passager avant peut se rabattre en tablette. Bref, des aspects pratiques convaincants malgré un gabarit contenu. En outre, le R4 offre ici une bonne autonomie (355 km en moyenne) et hérite des qualités routières de la R5 (agilité, tenue de route...), avec un soupçon de confort en plus. Sans être un voyageur au long cours, il fait mieux que la concurrence. Enfin, les tarifs s'avèrent corrects, et l'équipement complet. Pas de doute, c'est bon numéro!



Megane E-Tech



LA VERSION CONSEILLÉE

Autonomie Confort Techno - 60 kWh - 220 ch
39 500 € / 31 700 €*

NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion	60 kWh (capacité utile)
Couple maxi	300 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km / - 3 100 €
Accélération 1000 m D. A.	29s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s3
Autonomie électrique moyenne	350 km
Coffre	407 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,20 x 1,77 x 1,51

À LA LOUPE

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

La première victime du R4 ?

La Megane E-Tech a souffert d'un gros handicap lors de son lancement: son prix. Celui-ci a toutefois diminué à plusieurs reprises depuis 2021. Et pas qu'un peu... Grâce à ces ajustements, au bonus écologique et aux généreuses remises accordées en concession (- 12 % en juillet), la compacte électrique de Renault est aujourd'hui moins onéreuse, dans sa version la plus puissante (220 ch) et la plus endurante (350 km d'autonomie), qu'un modèle essence ou diesel de 150 ch. Pourtant, malgré ces efforts, seuls 4 123 Français se sont laissé

séduire au premier semestre (- 63,7 %). Pourquoi un tel gadin ? Les accros à l'électrique ont sans doute choisi d'attendre le R4, plus pratique, aussi autonome, et enrobé dans une enveloppe plus compacte au design plus "fun". Et ce, sensiblement au même tarif ! La Megane Autonomie Confort n'en reste pas moins un choix pertinent dans sa catégorie, notamment face à ses rivales directes, les Peugeot E-3008 et Volkswagen ID.3, bien moins dynamiques et au rapport prix/prestations moins avantageux. En particulier en ce qui concerne la première...



Scenic E-Tech



LA VERSION CONSEILLÉE

Grande Autonomie Techno - 87 kWh - 220 ch
46 990 € / 42 000 €*

NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion	87 kWh (capacité utile)
Couple maxi	300 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km / - 3 100 €
Accélération 1000 m D. A.	30s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8
Autonomie électrique moyenne	480 km
Coffre	535 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,47 x 1,87 x 1,57

À LA LOUPE

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

De l'agrément à revendre...

Elu "Voiture de l'année" en 2024, l'actuel Scenic n'est plus l'astucieux monospace d'autrefois. Son passage au format SUV et à l'électrique s'est accompagné d'un retour à la normale au plan de la modularité, avec la disparition des sièges arrière coulissants et des rangements à foison. Le français soigne toutefois son habitabilité, avec un coffre de belle capacité (535 dm³) et de la place pour étendre ses jambes à l'arrière. La présentation intérieure valorisante – tableau de bord 100 % numérique en tête – compte parmi ses atouts. Le prompt et intuitif système multimédia piloté

par Google, l'ergonomie irréprochable des commandes, le comportement dynamique et l'amortissement prévenant en font un SUV fort plaisant au quotidien. Tonique et endurante avec sa grosse batterie de 87 kWh qui permet de parcourir 480 km d'une traite, la version Grande Autonomie se contente d'une puissance de charge maxi de 150 kW, quand un Volkswagen ID.4 de 77 kWh accepte jusqu'à 175 kW. Il lui faut ainsi 37 minutes pour recharger de 15 à 80 % de capacité, quand l'ID.4 demande pour sa part 28 minutes pour passer de 10 à 80 %.



Par Antoine Arnoux

ÉLECTRIQUE

Xiaomi YU7

Max - 99 kWh - 690 ch

80 000 €⁽¹⁾

PREMIER CONTACT AVEC LE SUV XIAOMI, ATTENDU EN EUROPE

Un smartphone sur roues ?

Rival ambitieux de Tesla, le chinois Xiaomi s'apprête à débarquer en force chez les SUV électriques sportifs. La fiche technique et les tarifs du YU7 impressionnent, mais bien des inconnues subsistent. Premier contact.

Du smartphone à la voiture électrique, le pas semble facile à franchir pour Xiaomi. Le géant de la technologie numérique s'est lancé dans l'automobile en 2021 avec les dents qui rayent le macadam. Pour donner le ton ? La berline SU7, son premier modèle, a signé le troisième meilleur chrono de tous les temps sur le

circuit allemand du Nürburgring dans sa fracassante version Ultra (1 548 ch !). Joli coup pour préparer le terrain au YU7, qui pourrait permettre à Xiaomi de prendre pied en Europe. Pas avant 2027, au mieux, d'après les rumeurs. Mais rien n'est certain. En Chine en tout cas, ses débuts donnent le tournis : 240 000 commandes fermes en une journée ! Ce grand

costaud long de 5 mètres n'est pas désagréable à regarder, au contraire : on y trouve du Ferrari Purosangue, des influences Aston Martin ou McLaren... Et la techno embarquée fait mouche. Fonctions connectées en cascade, grosses batteries (LFP de 95 kWh utiles ou NMC de 99 kWh, fournies par CATL), architecture 800 V et recharge ultra-rapide : 12 mn seulement de 10 à 80 % en théorie... à condition de trouver une borne capable de délivrer 507 kW !

Chronos canon, prix cassés

Tout est déroutant de la part d'un constructeur si jeune, qui vise ouvertement Tesla et Porsche. Quid des moyens de développement, du nombre d'ingénieurs ou de la mise au point ? Tout juste nous affirme-t-on que la plate-forme est conçue en interne. Mais, on nous l'assure, l'auto est formidable ! Difficile d'en juger vu le peu de temps passé au volant. A peine quelques dizaines de kilomètres,

sous l'œil d'un accompagnateur. Frustrant ! Au moins sommes-nous bien reçus à bord : ambiance high-tech épurée, matériaux et finition qui n'ont rien à envier à certains modèles premium européens... Les chronos non plus : avec 3s2 pour passer de 0 à 100 km/h, notre YU7 Max (le plus puissant de la gamme) fait preuve d'une sacrée poigne. Avec 690 ch et 866 Nm, rien d'exceptionnel en soi. Un Porsche Macan Turbo, par exemple, est tout aussi "énergivé". Aux commandes, l'auto se comporte a priori comme n'importe quel SUV électrique puissant et lourd (2,4 tonnes). Tout ressenti est soigneusement gommé, notamment au niveau de la direction, trop légère. Ce YU7 semble pourtant partir d'un bon pied sur le plan dynamique. La suspension pneumatique reste plutôt souple, même avec le mode le plus sportif, mais maintient correctement l'auto tout en préservant un confort royalement feutré. Du moins sur notre parcours

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : en version de base de 320 ch, le YU7 débute en Chine à environ 30 000 €. Il faut s'attendre à des tarifs bien plus élevés en Europe, de l'ordre du double. Le haut de gamme que nous avons pu brièvement tester, vendu environ 39 000 € en Chine, s'afficherait ainsi autour de 80 000 €, ce qui resterait compétitif face aux rivaux.

L'équipement : la dotation de série s'annonce pléthorique, notamment côté techno embarquée. Dans la gamme chinoise, les options sont essentiellement des éléments cosmétiques (jantes, peinture spéciale...).

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	253 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	3s2
Consommation cycle mixte	14,8 kWh/100 km ⁽¹⁾
Autonomie maximale	760 km
Temps de charge borne rapide ⁽²⁾	12 mn ⁽²⁾
Poids	2405 kg

1. Cycle d'homologation CLTC, marché chinois.

2. De 10 à 80 %, à 507 kW maxi.

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques AV/AR	A induction/synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion NMC	101,7 / 99 kWh (capacité brute/utile)
Puissance fiscale	NC
Puissance maxi	690 ch
Couple maxi	866 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km / 0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus AV/AR	245/45 R21 / 275/40 R21
Dim. L x l x h, en m	4,99 x 1,99 x 1,60
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
Consommation	Roue de secours (kit de réparation)
Direction	Sécurité des enfants
Durée de garantie	Facilité à manœuvrer
Emissions de CO ₂	Souplesse à basse vitesse

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Xiaomi YU7 Max (environ 80 000 €⁽¹⁾, 690 ch) est évalué dans la catégorie des grands SUV premium électriques d'environ 500 ch et plus, parmi lesquels figurent:

Audi SQ6 e-tron quattro (97 900 €*, 489 ch),
BMW iXM70 xDrive (136 800 €*, 109,6 kWh/659 ch),
MercedesAMG EQE53 4Matic+ (125 800 €*, 90,5 kWh/625 ch),
Polestar 3 Dual Motor Perf. Pack (91 800 €*, 107 kWh/517 ch),
Porsche Macan Turbo (118 910 €*, 95 kWh/639 ch),
Tesla Model X Transm. Intégr. (114 990 €*, 93 kWh/670 ch⁽¹⁾).

Comportement routier

Equipements de sécurité

Agrément/performances

Confort/insonorisation

Equipements de confort/garantie

Habitabilité/coffre

Aspects pratiques

Présentation/finition

Autonomie

Prix

1. Estimation Auto Plus.



Habitacle reculé, profil élancé... le YU7 se prend-il pour une GT italienne ? Pour le caractère moteur, on repassera, mais les chronos sont là. Avec 690 ch, tout de même !



Nombre de places : 5

L'espace est généreux grâce à l'empattement géant (3 mètres), tout comme la garde au toit, malgré le pavillon fuyant. La banquette (inclinable en deux parties) offre un bon maintien.



Volume : 678 dm³

Petite déception côté bagages, vu le gabarit. La capacité reste convenable, mais en retrait de la concurrence.



Volume : 141 dm³

Sous le long capot se trouve un vaste "frunk" (2) : un bagage cabine y tient, en plus des câbles de charge.

2. Coffre d'appoint situé à l'avant.

L'ÉQUIPEMENT

De série | Sécurité : • ABS + AFU + ESP • Airbags (9) • Alerte d'angles morts • Alerte de trafic transversal AV/AR • Conduite semi-autonome • Phares matriciels à leds, etc.

Agrement : • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° • Sellerie cuir Nappa • Sièges chauffants AV/AR (ventilés AV) • Suspension pneumatique pilotée • Toit panoramique opacifiant, etc.

En option | Agrément : • Bac de rangement réfrigéré (250 €) • Etriers de frein rouges (180 €) • Inserts carbone intérieur (600 €) • Jantes 20/21" (700/1 400 €) • Pack carbone extérieur (3 200 €) • Peinture spéciale (de 850 à 1 100 €) • Volant carbone/suédine (700 €).



PHOTOS: XIAOMI

Impressionnant et lourd, le YU7 semble plutôt agile malgré l'absence de roues arrière directrices. La suspension pilotée paraît efficace, mais toute sensation est gommée, surtout au niveau de la direction.

au revêtement quasi parfait... A confirmer sur un tracé plus exigeant, et à rythme soutenu. On pourra alors juger de l'endurance des freins (des Brembo à 4 pistons) et de l'autonomie

réelle, annoncée à 760 km selon le cycle d'homologation chinois. Là encore, impossible de tirer de conclusion précise. Notre parcours de 250 km (en toute retenue et la plupart du temps avec

un chauffeur Xiaomi au volant) s'est soldé par 20 kWh/100 km de moyenne, soit environ 500 km d'autonomie mixte. Un bon résultat, mais pas de record. Stupéfaction en revanche côté

tarifs : en Chine, le YU7 Max demande l'équivalent de 39 000 €. Redoutable, même si taxes et droits de douane doubleront la note s'il arrive chez nous.

SUITE PAGE 32



POSTE DE CONDUITE



Dans l'air du temps, le cockpit peut dérouter par sa conception minimaliste, centrée autour de l'écran principal. Les sièges de type baquets offrent de belles

amplitudes de réglages et un excellent maintien, et l'on trouve aisément sa position. Implanté loin devant, le large bandeau numérique (1,1 m) dédié aux données de conduite reste visible malgré le volant un peu trop grand.

Réglage des sièges

Maintien des sièges

Simplicité des commandes

Visibilité AV/AR

Eclairage intérieur

Lisibilité des compteurs

AIDES À LA CONDUITE



En plus des systèmes de sécurité classiques, le YU7 dispose d'office d'une conduite semi-autonome élaborée, gérée par 11 caméras, 1 lidar et un puissant processeur conçu avec Nvidia intégrant une dose d'intelligence artificielle. Pour ajuster les multiples paramètres, il faut passer par d'innombrables menus via l'écran central ou utiliser la commande vocale... le tout en chinois sur notre modèle. Le stationnement automatique, également de série, s'avère capricieux à l'usage.

Freinage automatique

Maintien dans la voie

Régulateur de vitesse adaptatif

Allumage auto. des phares

Passage codes/feux de route

Assistance au créneau

ÉCRAN TACTILE



Difficile de s'y retrouver sur l'écran (16,1"/40,9 cm), exclusivement en chinois pour l'instant et affichant une infinité de menus. Pour autant, on perçoit le savoir-faire Xiaomi en la matière: graphismes soignés, réactivité... c'est la spécialité maison.

Facilité d'utilisation

Lisibilité

Ecran tactile/Mirror Screen

Prix de l'option GPS

■

■

■

■

BIEN VU

Derrière l'écran, une zone magnétique permet de fixer divers accessoires : étui à lunettes, boîte de mouchoirs...

RATE

Pas de bouton physique : la boîte à gants ne s'ouvre que par commande vocale ou en fouillant sur l'écran central. Peu pratique !

**FINITION**

Voici la vraie surprise : rien ne respire l'économie. L'habitacle du YU7, tiré à quatre épingles, a manifestement fait l'objet de sérieux efforts. Revêtements en plastiques souples et de bonne facture, cuir véritable et ajustages précis sont de mise, avec un certain raffinement.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Les réglages de température restent affichés en continu en bas de l'écran, et de vrais boutons permettent d'accéder aux fonctions de base.

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

SYSTÈME AUDIO

De série sur le haut de gamme Max, la hi-fi Dolby Atmos à 25 haut-parleurs, conçue en interne, est réussie. Un véritable auditorium, impressionnant !

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

RANGEMENTS

On trouve une foule de rangements : un tiroir sous la banquette, un bac réfrigéré, un vaste espace sous la console centrale, et même un emplacement pour parapluies dans les portes (comme chez Skoda). Seule la boîte à gants marque le pas.

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

Le verdict Auto Plus
Intéressant

La technologie numérique étant le cœur de métier de Xiaomi, le YU7 fait office de vitrine roulante en la matière. Peut-on pour autant s'improviser constructeur automobile ? Cette découverte, brève mais prometteuse, attise la curiosité. A suivre de près.

LES PLUS
Finition, présentation
Techno embarquée
Tarifs alléchants (à confirmer)

LES MOINS
Ergonomie digitale
Volume de coffre moyen
Direction aseptisée



ÉLECTRIQUE

Lancia Ypsilon

HF Perfo - 51 kWh - 280 ch

42 400 € / 36 800 €*



LANCIA ÉLECTRISE SA CITADINE AVEC UNE VERSION SPORTIVE

Le retour d'un label historique

Lancia ressort de ses cartons le fameux label sportif HF pour une Ypsilon électrique. Au programme, 280 ch et un différentiel autobloquant, comme pour la future Peugeot 208 GTi. Premier contact...

Chez Lancia, le logo HF évoque un âge d'or du rallye, et une prestigieuse lignée de Delta Integrale très friande de routes sinuiseuses. Bien de l'eau a coulé sous les ponts depuis maintenant trois grosses décennies, mais le retour de cette appellation sportive sur la dernière citadine maison promet des lendemains électrisants, à défaut

d'être chantants. L'Ypsilon HF débarque sur le nouveau créneau en pleine ébullition des petites GTI silencieuses, prête à mordre les jarrets des Alpine A290 et Mini John Cooper Works E, mais aussi de la future Peugeot 208 GTi qui partagera les mêmes dessous techniques, à l'instar de l'Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce. Notre bouillante petite italienne annonce la couleur au

premier coup d'œil: jantes de 18", passages de roue marqués par des voies élargies de 30 mm, boucliers spécifiques et diffuseur d'air. La présentation intérieure un peu plus sportive que la normale ne suffit pourtant pas à faire oublier une qualité de vie à bord moyenne et des aspects pratiques assez symboliques. S'installer dans ses baquets Racing Blue, aussi enveloppants qu'agréables à regarder, permet rapidement de se rendre compte que la place de choix se trouve derrière le volant.

Des virages, vite !

Difficile, hélas, de se faire une idée définitive du confort ou des aptitudes urbaines de cette Ypsilon HF à l'issue d'une petite vingtaine de kilomètres sur les pistes d'essai du groupe, à Balocco, en Italie, à travers trois ateliers de pilotage imposés. La direction, plutôt légère, et le freinage, agréable à doser, devraient favoriser la douceur de conduite.

Toutefois, la fermeté expérimentée à basse vitesse laisse imaginer un confort un peu rude sur les ralentisseurs. Impossible également d'estimer l'autonomie dans la vraie vie. Sur notre parcours dynamique, l'ordinateur de bord affichait bien souvent des valeurs supérieures à 30 kWh/100 km ! En attendant de vérifier ces données sur nos bases de mesures, quelques hectomètres suffisent pour convenir que l'auto mérite amplement ses galons de sportive. Si le tonus des 280 ch impressionne déjà à la première accélération, c'est surtout quand la route tourne que cette HF dévoile tous ses talents. Ses très sportifs pneumatiques Michelin Pilot Sport Cup 2, fournis en série, invitent à la prudence sur chaussée humide, mais s'accrochent au bitume sec avec une incroyable efficacité une fois montés en température. La précision du train avant permet de s'élanter dans les virages sans crier gare et d'en

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: on peut déjà compter sur environ 6 % de remise en concession, et l'Ypsilon HF est éligible à la nouvelle prime "coup de pouce" comprise entre 3 100 et 4 200 €, selon les revenus.

L'entretien: tous les ans ou tous les 12 500 km pendant les deux premières années, puis tous les deux ans ou 25 000 km.

L'équipement: la HF Perfo 280 propose une seule finition, qui insiste essentiellement sur la sportivité (jantes 18", sièges baquets...).



Les matériaux de choix cohabitent avec certains plastiques bon marché et de nombreux éléments empruntés à sa cousine, la Peugeot 208.



Nombre de places : 5

Malgré une banquette confortable, l'espace aux jambes manque à l'arrière, et les imposants dossiers avant renforcent la sensation de confinement.



Volume : 309 dm³

Pas de plancher ajustable. Dossiers rabattus, l'espace de chargement n'est pas plat, mais le volume est correct.



Autonomie "officielle" : 370 km avec les pneus Michelin Pilot Sport Cup 2 livrés en France, et 417 km avec des classiques Michelin Primacy 4.

L'ÉQUIPEMENT

De série | Sécurité: • ABS + AFU + ESP • Airbags (7) • Aide active au maintien dans la voie • Détecteur d'angles morts • Phares à leds avec feux de route automatiques • Régulateur de vitesse adaptatif, etc.

Agrément: • Accès et démarrage mains libres • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Banquette 2/3-1/3 • Chargeur de smartphone à induction • Clim' auto. bizona • Ecran central 10,25"/26 cm avec Apple CarPlay et Android Auto • Jantes alu 18" • Reconnaissance des panneaux • Sièges AV sport, etc.

En option | Agrément: • GPS (750 €) • Peinture métallisée (700 €).



L'Ypsilon HF conserve un ESP non déconnectable : rassurant sur chaussée humide, mais frustrant sur circuit pour les initiés. L'amortissement devient plus confortable quand le rythme augmente.

ressortir plus vite encore. Le différentiel autobloquant de type Torsen digère parfaitement les 345 Nm de couple sur les seules roues avant et incite à réaccélérer franchement, tout en resserrant la trajectoire. A l'exception d'un

freinage (majoré) à la course un peu longue, l'Ypsilon HF encourage à faire durer le plaisir, quitte à vider sa batterie d'une capacité de 51 kWh bien trop rapidement, comme souvent sur les petites sportives électriques. ■

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	5s6
Consommation cycle WLTP	NC
Autonomie	370 km ⁽¹⁾
Temps de charge sur borne rapide	24 mn ⁽²⁾
Poids	1631 kg

1. Avec pneus Michelin Pilot Sport Cup 2.
2. De 20 à 80 %, à 100 kW maxi.

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	54/51 kWh (capacité utile/nette)
Puissance fiscale	NC
Puissance maxi	280 ch
Couple maxi	345 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/De - 3 100 à - 4 200 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	225/40 ZR18
Dim. L x l x h, en m	4,08 x 1,78 x 1,42
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km ⁽³⁾

3. Sous condition d'entretien dans le réseau Lancia.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La Lancia Ypsilon HF Perfo (36 800 €*, 51 kWh/280 ch) est évaluée parmi les modèles citadins électriques et sportifs de plus de 200 ch, notamment : Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce (42 300 €*, 51 kWh/280 ch), Alpine A290 GT Performance (38 600 €*, 52 kWh/220 ch), Mini John Cooper Works E (40 000 €*, 49,2 kWh/258 ch).

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

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Comme les autres citadines électriques sportives, cette Ypsilon facture ses charmes au prix fort pour un rayon d'action limité. Mais ses performances, son efficacité et le plaisir qu'elle offre derrière son volant se montrent à la hauteur du prestigieux blason HF.



Par Guillaume Jean

Le nouveau Citroën C3 Aircross

HYBRIDE ESSENCE

1.2 Hybrid e-DCS6

Max

145 ch - 6,3 l/100 km

27 900 € / **28 110 €***

Cette semaine, nous avons confié le nouveau C3 Aircross à trois propriétaires de véhicules équivalents. Vincent, Caroline et Didier nous livrent leurs impressions.

**VINCENT** Cadre technique, La Ville-du-Bois (91)Il possède un **Dacia Duster**
1.6 Hybrid Journey
28 500 € - 140 ch - 6,2 l/100 km

Face au Duster, des points restent à peaufiner

Le design

La forme des feux et la signature des leds sont originales. Les touches noires apportent un petit côté chic. Le rappel des chevrons sur les tours d'ailes témoigne d'un bon sens du détail. Mais le logo Citroën est trop imposant! Reste la ligne, plutôt réussie, qui me fait penser à une sorte de break surélevé.

ceux du Duster. C'est là que ce C3 Aircross fait la différence, les coffres étant comparables.

**La vie à bord**

Je n'aime pas du tout ce comp-teur, étiqueté et placé en hauteur (*photo*). Tout l'espace situé dessous est perdu! A l'inverse, le petit diamètre du volant est sympa. Mais la planche de bord tarabiscotée reste particulière... L'écran multimédia, planté là, participe aussi au manque d'harmonie. Et les éléments noirs laqués n'apportent rien, sinon des traces de doigts! En revanche, à l'arrière, espace et luminosité sont nettement supérieurs à

Au volant

Le petit volant libère agréablement le champ de vision. La suspension semble avaler tous les reliefs! Je suis moins emballé par le moteur de ce C3 Aircross. Déjà, son bruit de sifflement est déplaisant. Il est aussi moins alerte au démarrage et je sens moins d'assistance électrique que sur le bloc hybride de mon Duster. Vos mesures de consommation paraissent confirmer cela, pour moi, le débat est clos!

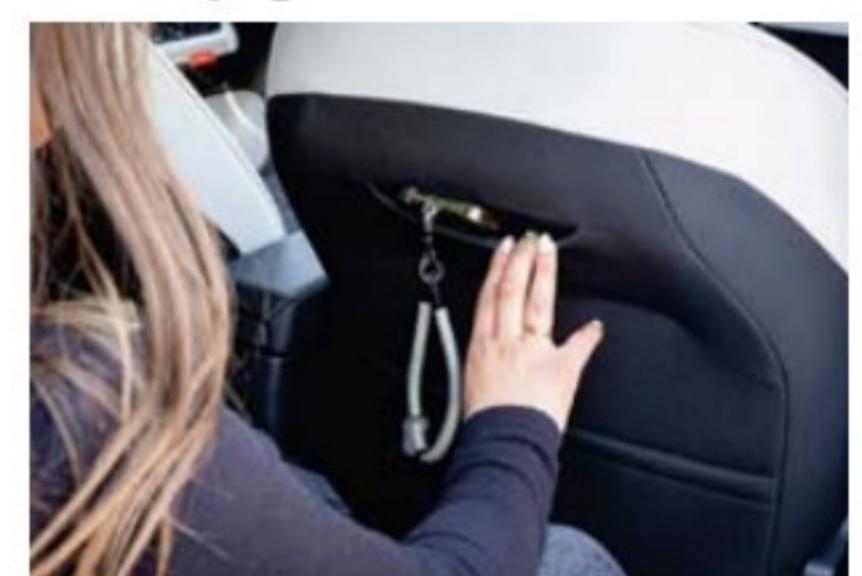
**CAROLINE** Conduct. de travaux, Villebon-sur-Yvette (91)Elle possède un **Citroën C3 Aircross** 1.2 PureTech BVA Plus
28 800 € - 130 ch - 7,1 l/100 km

Si le look change, au volant, ça reste du Citroën

Le design

J'aime le style simple et sobre de mon C3 Aircross. Là, autant à l'avant qu'à l'arrière, je ne m'y retrouve pas. Je ne suis pas sensible à ce côté massif, très masculin. Idem pour le nouveau logo, trop gros. Seul point positif pour moi: son gabarit supérieur bénéficie à sa ligne, plus élancée.

fil du téléphone ou encore la recharge par induction.

**La vie à bord**

Le coffre gagne en volume, et les places arrière sont bien plus vastes! Le détail des poches pour smartphone au dos des sièges avant est bien vu (*photo*). Malgré le petit volant assez surprenant, l'évolution du style à l'intérieur me convient. Autre bon point, les boutons de clim' remplacent avantageusement la fonction intégrée à l'écran tactile de mon C3 Aircross. Celui-ci est par ailleurs plus moderne, avec ses menus partagés à l'écran. Même chose pour l'intégration sans

Au volant

Ce petit volant apporte une étonnante maniabilité! Ainsi, je m'accommode très bien du gabarit de ce C3 Aircross. Côté moteur, le démarrage en électrique sur les premiers mètres est surprenant. Une fois en action, le bloc thermique s'avère assez discret. Il est également plutôt "punchy". Un point commun – très Citroën – aux deux générations reste tout à fait perceptible: la conduite est certes très confortable, mais l'auto penche au moindre virage!



PHOTOS : A. PAUMARD



DIDIER Commercial, Le Chesnay (78)

Il possède un **Toyota Yaris Cross**
1.5 Hybrid Design
31 600 € - 130 ch - 5,9 l/100 km



Son joli look ne me laisse pas insensible

Le design

L'esprit baroudeur, très carré, tant sur la face avant qu'arrière, me plaît. Le dessin des optiques et le logo Citroën sont également réussis. De profil, on retrouve les protections typiques d'un SUV. Le toit noir ajoute une touche de finition appréciable. Le constructeur nous offre là un beau renouvellement de son style.



Et, côté rangements, celui situé sous l'accoudoir est un peu juste.



Au volant



Notez qu'à notre époque, le démarrage via une clé est franchement daté... En revanche, ce C3 Aircross confirme que le confort Citroën n'est pas une légende. Quel moelleux ! Le moteur est aussi plus nerveux que celui du Yaris Cross et, ici, il ne braille pas à chaque accélération forte... Néanmoins, l'annonce de vos chiffres de consommation me laisse penser que Toyota conserve une longueur d'avance avec sa technologie hybride.

La vie à bord



Le coffre est spacieux, et le plancher amovible ajoute un point au C3 Aircross. Mais c'est l'étonnant espace aux jambes à l'arrière qui le démarque le plus de mon Yaris Cross (photo). De plus, le confort de la banquette est top ! Idem pour le siège conducteur. Le style horizontal de la planche de bord est très sympa, comme le compteur digital, bien dans l'axe de la route. J'aurais toutefois apprécié une meilleure intégration de l'écran central.



Si Vincent et Didier sont convaincus par le style du nouveau C3 Aircross, Caroline, elle, ne s'y retrouve pas par rapport à la précédente génération. Sensible aux formes arrondies, elle désapprouve le choix d'un design devenu plus massif et anguleux sur cet opus.



Epaté par l'espace alloué aux places arrière, Didier tient également à mettre en avant la bonne capacité du coffre du C3 Aircross (460 dm³), ainsi que la facilité de chargement lorsque le plancher amovible est placé en position haute.



Bien qu'il apprécie la maniabilité du petit volant du C3 Aircross, Vincent s'est davantage attardé sur le sifflement – gênant – du moteur électrique, et sur une consommation qu'il juge trop élevée comparée à celle de son Duster hybride.

Le bilan Changement de cap

Le nouveau C3 Aircross veut manger du Duster ! Mais en contrepartie d'un tarif plus bas, les matériaux intérieurs sont traités à l'économie, et on note des impasses en matière d'équipement (clé mains libres, lève-vitre à impulsion à la montée...). En revanche, les occupants apprécieront son habitabilité record, son vaste coffre et son confort ouaté. Il existe même en version sept places (850 € de plus). Seuls bémols, un comportement pataud et, bien que le 1.2 Hybrid 145 fasse preuve d'un certain brio, insonorisation et consommation déçoivent.



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Chargeur allume-cigare 2XType-C 40W de T'nB



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Chargeur allume-cigare
2XType-C 40W de T'nB (référence :
CAC40), 24,90 € sur T-nb.com

Par souci d'uniformisation, le port USB-C est devenu le standard européen pour les smartphones, les anciens chargeurs USB et leurs câbles disparaissant peu à peu. T'nB propose un chargeur allume-cigare compact équipé de deux ports USB-C. La marque annonce une puissance totale de 40 W et offre de récupérer jusqu'à 50 % de capacité de batterie en seulement 25 mn. La promesse est-elle tenue ?

Comment ça marche ?

Ce chargeur se branche sur la prise allume-cigare. Ses deux ports USB-C sont entourés d'un liseré lumineux multicolore qui s'éclaire dès qu'il est alimenté. Une fois inséré, il tient bien en

place, et seule sa tête dépasse de 2 cm. Le fabricant annonce 40 W, sans préciser si cette puissance s'avère partagée par les deux ports ou si elle est entièrement disponible pour chacun d'eux.

Au final

Nos mesures indiquent que les deux ports USB-C fonctionnent à l'identique, avec une puissance de charge d'environ 15 W pour chacun, soit un total cumulé de 30 W en usage réel. Honnête, mais pas à la hauteur des 40 W promis. L'obtention de 50 % de charge en 25 mn dépend bien sûr de la capacité de batterie du smartphone et de son niveau initial. Avec une charge en 15 W et une batterie de 3500 mAh, il faudra plutôt compter 31 mn.

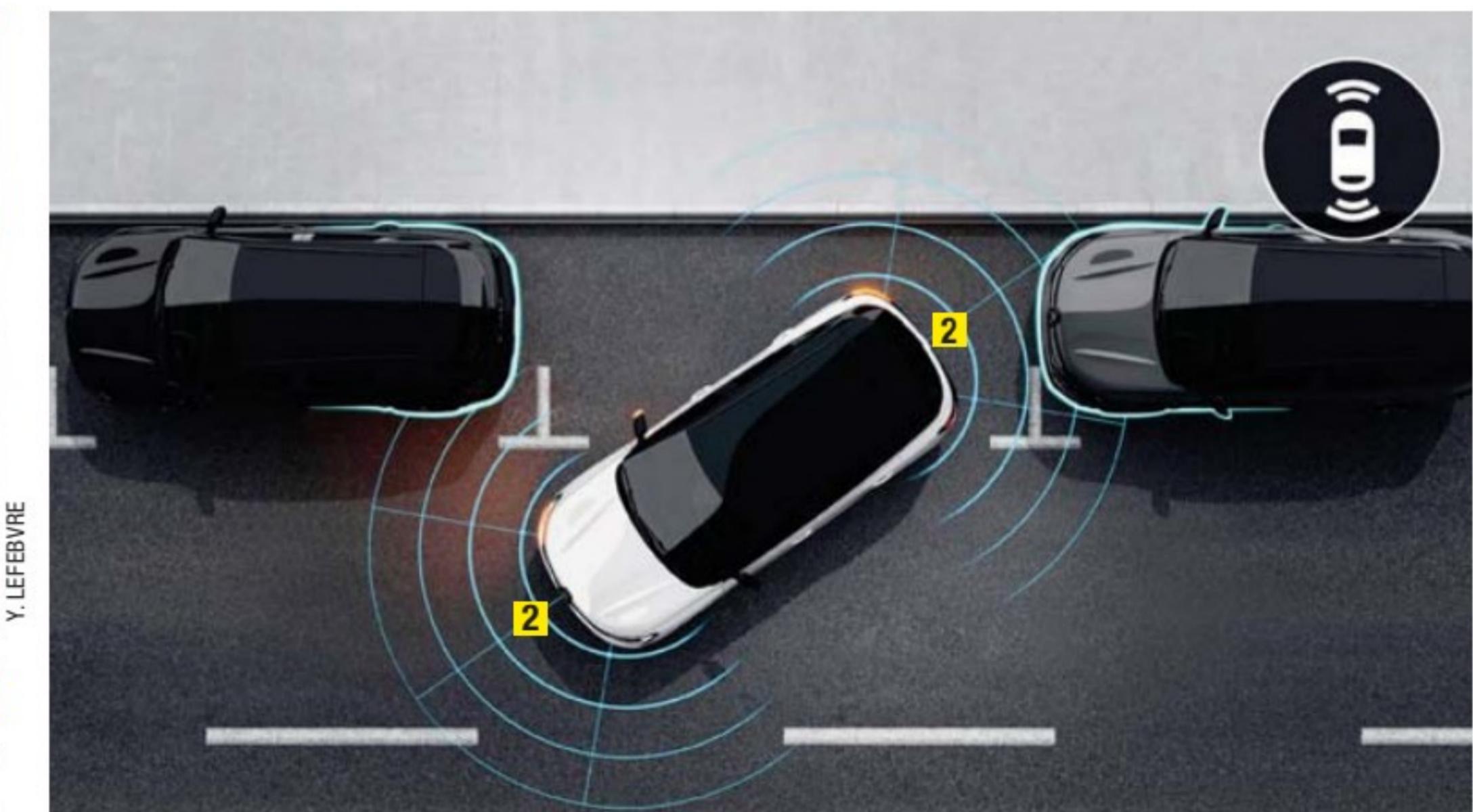
Bien ● ● Moyen ● ● Décevant ● ● ●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

Le radar de stationnement



Y. LEFEBVRE

RENAULT

En utilisant des ultrasons pour détecter les obstacles situés à proximité, le radar de stationnement 1 et 2 s'est rendu indispensable... Notamment sur les véhicules les plus volumineux.

Pour paraphraser une célèbre campagne de la Sécurité routière: un petit bip-bip vaut mieux qu'un grand choc! Le radar de recul s'est largement démocratisé, mais voyons comment il fonctionne.

Comment ça marche ?

Le radar de stationnement utilise une série de capteurs à ultrasons, placés au minimum sur

le pare-chocs arrière, et parfois aussi à l'avant et même sur les côtés. Ceux-ci émettent des sons à très haute fréquence, inaudibles par l'homme, mais qui se réverbèrent dès qu'ils rencontrent un obstacle.

Grâce à l'écho, un calculateur évalue la durée du trajet aller-retour des ondes sonores, ce qui permet de déterminer très précisément la distance séparant

les capteurs de l'obstacle. Cette distance est alors traduite par des impulsions sonores plus ou moins rapprochées (les "bip-bip"), et éventuellement affichées sous la forme d'une représentation graphique sur l'écran de bord.

A l'usage

Le radar de stationnement arrière est désormais largement

répandu, même sur les citadines. A l'avant, il se fait plus rare, et apparaît surtout sur des modèles milieu ou haut de gamme. Reste qu'avec le gabarit sans cesse croissant de nos véhicules, ce type d'équipement se justifie de plus en plus et devient même souvent indispensable. A noter que la caméra de recul (ou mieux, celle à 360°) le complète parfaitement.



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

PRATIQUE

Par Soufyane Benhammouda

Pneu crevé: les solutions

Les roues de secours ont peu à peu disparu du coffre des voitures. Mais en cas de crevaison, des remèdes provisoires permettent de poursuivre sa route !

Avec des jantes toujours plus grandes et lourdes, rares sont les autos à embarquer une vraie roue de secours. Si la vôtre n'en accueille pas, plusieurs solutions s'offrent

à vous en cas de crevaison. Attention, elles sont temporaires, et vous devrez vous rendre au plus tôt dans un centre-auto pour obtenir une réparation plus solide, voire changer vos pneus.

En outre, elles ne valent que pour les dommages d'une taille inférieure à 6 mm situés sur la bande de roulement. Au-delà, ou si le flanc ou l'épaulement est touché, il n'est pas possible de retaper le pneu sur le bord de la route. Seuls les pros y sont autorisés. Pour votre sécurité, réalisez ces interventions à l'écart de la circulation. Sur autoroute, vous

devrez y renoncer: mettez votre gilet jaune,appelez une dépanneuse et attendez derrière le rail. Si vous avez pu effectuer une réparation, roulez quelques kilomètres, puis arrêtez-vous pour l'évaluer et ajuster la pression si nécessaire. Ensuite, ne dépassez pas 80 km/h avant de faire contrôler ou remplacer le pneu par un spécialiste. ■



SHUTTERSTOCK

Le kit anticrevaison : une solution efficace



Le kit a supplanté la roue de secours dans le coffre des autos. Souvent rangé sous le plancher de la malle, il consiste en un compresseur et une cartouche contenant un produit colmatant composé de latex et d'eau. Pour réparer le pneu, rien de plus simple:

connectez l'embout de gonflage, branchez le compresseur à la prise 12 V (allume-cigare), avec le moteur en marche pour ne pas affaiblir la batterie et lancez le gonflage jusqu'à la pression recommandée. L'air emplira la roue et pulvérisera en même temps le latex, qui se logera autour de la fissure. Périmé, le produit pourrait être moins efficace: vérifiez la date de validité avant de partir.

Les +

- Propreté: la pâte est facile à nettoyer.
- Précision: le manomètre permet de contrôler que la pression est adéquate.

Les -

- Prix: le kit est cher (près de 50 €).
- Durabilité: il faut changer la cartouche après utilisation.

La bombe anticrevaison : abordable mais peu convaincante



N. SOLER

Le principe est similaire à celui du kit anticrevaison comportant un compresseur. Disponible dans tous les centres-autos et supermarchés, la bombe injecte du CO₂ et un produit colmatant. Mais la pression (près de 1 bar) se révèle à peine suffisante. Si cette solution est peu

couteuse, elle n'est pas aussi efficace que le serait un kit dédié. Non seulement le produit détériore les capteurs de pression TPMS, mais il laisse une pâte très difficile à enlever. Il faudra prévoir un long et coûteux nettoyage. Par ailleurs, certains garagistes pourraient ensuite refuser de réparer la roue.

Les +

- Rapidité: la réparation s'effectue en un geste.
- Prix: c'est la solution la plus abordable (10 € pour 500 ml).

Les -

- Efficacité: la pression de gonflage est faible.
- Nettoyage: le produit s'ôte très difficilement!

Le kit à mèche : une réparation plus solide



Abordable, le kit à mèche procure un résultat plus costaud et durable que celui qu'offrent les injections de produit colmatant. Mais l'opération est plus longue et fastidieuse. C'est pénible si vous êtes sur le bord de la route. Pour une réparation efficace, gonflez le pneu (avec la cartouche

d'air comprimé fournie ou le compresseur) et retirez l'agresseur (clou, vis...). Puis, sans perdre de temps, insérez la lime dans le trou pour l'agrandir et introduisez la mèche. Enlevez ensuite l'excédent de mèche avec une pince coupante avant de regonfler le pneu. Il est conseillé de faire inspecter ce dernier bien que la restauration soit robuste. Roulez à moins de 80 km/h avant de passer voir un pro.

Les +

- Efficacité: la réparation est solide.
- Prix: la solution est abordable (15 € en moyenne).

Les -

- Durée: la réparation est longue.
- Complexité: l'accès au pneu (surtout arrière) est fastidieux.

La roue galette : toujours provisoire



N. SOLER

Si votre auto n'a pas de roue de secours mais que vous avez de la place dans le plancher du coffre, vous pouvez vous procurer une galette chez un spécialiste contre 150 à 200 € (vérifiez d'abord sa compatibilité avec la voiture!).

En cas de pépin, cette option est la plus rapide et la plus sûre. Mais même si le pneu de la galette est à la bonne pression, vous ne devrez pas dépasser la vitesse indiquée par le fabricant (souvent 80 km/h) et il vous faudra vous diriger le plus tôt possible vers un centre-auto pour faire réparer la roue hors service. D'ici là, vous devrez libérer assez d'espace dans votre coffre pour y caser cette dernière. Un inconvénient de taille!

Les +

- Sécurité: c'est la solution la plus sûre.
- Rapidité: le remplacement prend 15 minutes.

Les -

- Prix: il peut monter à 200 €.
- Encombrement: il faut de la place dans le coffre!

Rubrique coordonnée par
Pierre-Louis Champeaux**TESLA**

Enfin de bonnes affaires en occasion ?

Après des années de croissance, avec une cote d'amour qui maintenait les prix à des niveaux élevés en seconde main, Tesla connaît un sérieux coup d'arrêt. Déclarations fracassantes de son excentrique patron, concurrence accrue : les tarifs baissent, et la marque doit faire des efforts inédits envers les acheteurs de voitures d'occasion. Ce qui laisse espérer de belles opportunités...



Le label "Occasion certifiée"

Lancé en 2023, le label occasion de Tesla n'a réellement pris son envol que cette année. On compte actuellement plus de 200 voitures disponibles à la vente. Comme sur le neuf, l'achat se fait en ligne, avec réception des clés dans l'un des centres de la marque. Voici ce qu'il faut retenir :

■ Le label concerne des Tesla mises en circulation depuis début 2019 et qui affichent

moins de 150 000 km. Les autos ne répondant pas à ces critères sont revendues à d'autres spécialistes de l'occasion, tels Aramis ou BCAuto Enchères. Les Model 3 constituent le gros de l'offre. Le Model Y, très prisé, reste rarement plus de quelques jours en stock.

■ Tous les véhicules éligibles voient leur garantie constructeur (4 ans ou 80 000 km, premier des deux termes atteint) complétée

par une couverture d'un an ou 20 000 km, accessible sans frais en cas de revente. Ils bénéficient d'une mise à niveau vers l'Autopilot Amélioré (stationnement automatique, aide au changement de voie, navigation en Autopilot...), opération facturée 3 800 € en concession.

■ Les prix démarrent un peu au-dessus de 23 000 € et dépassent régulièrement

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Model 3

■ Lancée en France en 2019, la Model 3 représente aujourd’hui deux tiers des annonces sur le marché de l’occasion. Après une période de fluctuation des prix du neuf et de cotes élevées en seconde main, les choses sont rentrées dans l’ordre. Désormais, les tarifs démarrent à 16000 € pour des versions Standard Plus affichant plus de 140000 km au compteur. Ces propulsions sont dotées de batteries d’une capacité de 50 à 60 kWh, contre 71 à 82 kWh pour les Grande Autonomie et Performance, toutes deux à quatre roues motrices.



F. GROUT

Le bon choix: une Grande Autonomie

- LABO • 4 CV ■ 350 ch ■ 233 km/h ■ Autonomie: 431 km ■ Coffre: 525 dm³
- Auto Plus • Temps de charge: 36 h 30 sur secteur ■ 11 h 30 sur borne 7,4 kW
- LABO • 40 mn (80%) sur Superchargeur (120 kW maxi)

Vu une Grande Autonomie de 2020 avec 95000 km à 21990 €

Avec la baisse des tarifs des Model 3 d’occasion, il devient pertinent de laisser de côté les propulsions (RWD) pour s’intéresser aux quatre roues motrices (AWD), version Grande Autonomie en tête. Moyennant un surcoût d’environ 3 000 €, c’est elle qui offre le plus vaste champ d’action. Certes, à 22 000 €, vous ne trouverez que des voitures dont la garantie constructeur (4 ans ou 80 000 km) a expiré. Mais les batteries ne constituent pas un sujet d’inquiétude : le véhicule est globalement très fiable et ses pièces d’usure affichent une belle longévité. En prime, les accus sont couverts pendant huit ans ou 192 000 km (contre 160 000 km sur les versions Autonomie Standard). Seuls points à vérifier, les roues (jantes et pneus fatiguent vite), la peinture (sensible aux impacts) et les trains roulants (rotules et silentbloc). A bord, la dotation est riche, avec sièges chauffants en cuir vegan et toit vitré...

Verdict

Enfin un bon plan!

le double pour des occasions de moins de 3 ans et moins de 30 000 km. On trouve ponctuellement des voitures au-dessous de 22 000 € (dont une à 20 900 €), qui partent sitôt l’annonce publiée. Les quelques Model S et X, très récents et ayant peu roulé naviguent au-delà de 90 000 €. Bon à savoir, les prix varient d’un jour à l’autre (!) en fonction de l’offre et de la demande. Mieux vaut être

réactif, surtout si vous souhaitez une voiture rouge, couleur la plus prisée...

■ Surprise, aucun rapport sur la santé de la batterie (SoH) n'est fourni, la marque estimant que le pourcentage de capacité restante ne reflète pas l'état réel des accus. En pratique, les Tesla dont le SoH est inférieur à 80 % suivent le chemin des modèles anciens et/ou ayant beaucoup roulé.

Model Y

■ Dérivé SUV de la Model 3, le Model Y débarque en France à l’été 2021. Disponible au départ en version Long Range avec quatre roues motrices (440 ch), il se décline en Performance dès l’année suivante, avec une puissance totale de 513 ch et une vitesse maxi limitée à 250 km/h. Moins inaccessibles, les versions Standard Range ou Propulsion sont dévoilées à l’été 2022. De quoi faire baisser (un peu) le ticket d’entrée en occasion, même si l’engouement du public maintient encore les cours à des niveaux élevés.



A. SAUNIER

Le bon choix: une Propulsion

- LABO • 6 CV ■ 299 ch ■ 217 km/h ■ Autonomie: 365 km ■ Coffre: 695 dm³
- Auto Plus • Temps de charge: 23 h sur secteur ■ 9 h sur borne 7,4 kW
- LABO • 20 mn (80%) sur Superchargeur (170 kW maxi)

Vu une Propulsion de 2023 avec 64000 km à 28990 €

Avec un écart d’environ 4 000 € à modèle équivalent (âge, nombre de kilomètres), il y a lieu d’hésiter entre une Propulsion et une Grande Autonomie. Mais même en visant un exemplaire de Grande Autonomie ayant davantage roulé, la quatre roues motrices reste 3 000 € plus chère. Et la version “de base” offre déjà des prestations au-dessus de la concurrence, avec une belle autonomie, des performances bluffantes et un comportement routier dynamique. Dommage que cela se fasse parfois au détriment du confort... A bord, on apprécie la présentation épurée, le toit vitré (de série) et l’agréable sensation d’espace. Les matériaux de qualité flattent l’œil, malgré quelques ajustements perfectibles. A l’arrière, l’absence de tunnel de transmission compense une largeur aux coudes un peu juste pour trois adultes. Quant au coffre de 695 dm³, déjà généreux, il est complété par un rangement de 150 dm³ à l’avant.

Verdict

Presque raisonnable



P.-L. CHAMPEAUX

Acheter une voiture d'occasion

Model S

■ Lancée en 2012 aux Etats-Unis, la Model S est la voiture qui a fait connaître la marque. Cette grande berline (4,97 m de long) s'invite en France l'année suivante et se décline alors en S 60, S 85 et S P85 : les valeurs 60 et 85 désignant la capacité de la batterie en kilowattheures, tandis que le P signifie "performance". Dans le coffre, deux petites places dos à la route permettent d'accueillir des enfants (sur de courts trajets !). La gamme est restylée courant 2016, la fausse calandre disparaît et les capacités des batteries s'accroissent pour atteindre 100 kWh.



Y. LEFEBVRE

Model X

■ Avec ses cinq à sept places, ses 5,04 m de long et ses prix supérieurs à 114000 € en neuf, le Model X trône au sommet de la gamme. Ce SUV élitiste arrive chez nous à la rentrée 2016 en 75D, 90D et P90D. Depuis 2019, seules les versions Grande Autonomie et Plaid (ou Performance) restent d'actualité, avec des puissances estimées allant de 420 à 1020 ch (!), la marque ne communiquant plus sur le sujet. Longtemps excessifs, les tarifs en occasion sont redescendus sur terre, et démarrent sous la barre des 30000 € pour les premiers modèles ayant de 160000 à 200000 km au compteur.



Y. LEFEBVRE

Le bon choix : une Grande Autonomie



- 10 CV ■ 540 ch ■ 225 km/h* ■ Autonomie: 485 km ■ Coffre: 710 dm³
- Temps de charge: 34 h sur secteur ■ 15 h sur borne 7,4 kW
- 40 mn (80%) sur Superchargeur

Vu une Grande Autonomie de 2020 avec 96000 km à 37990 €

Si on trouve des Model S à moins de 20000 € avec 150000 km minimum (parfois beaucoup plus), mieux vaut cibler les véhicules de moins de 6 ans, encore couverts par la garantie constructeur sur les batteries, et mieux finis que les premiers exemplaires, très perfectibles jusqu'en 2016. Dans le lot, la Grande Autonomie de 540 ch (une évolution de 670 ch lui a succédé courant 2021) apparaît comme un très bon compromis. Les performances, élevées, sont proches de celles des précédentes 85/90. Quant à l'autonomie, elle progresse d'un cran. A l'intérieur de cette grande routière de presque 5 m de long, la dotation inclut le GPS, la caméra de recul et la clim' bizona. A l'inverse, la banquette supplémentaire dans le coffre, la sellerie cuir, l'aide au stationnement avant et le toit panoramique étaient parfois facturés en supplément. A vérifier!

Verdict

Une valeur sûre

Le bon choix : une Grande Autonomie



- 15 CV ■ 422 ch ■ 250 km/h ■ Autonomie: 403 km ■ Coffre: 643 dm³
- Temps de charge: 34 h sur secteur ■ 7 h sur borne 16 kW
- 1 h 20 (80%) sur Superchargeur

Vu un 100D de 2019 avec 101000 km à 41990 €

Une fois écartées les autos totalisant plus de 160000 km et les rares versions d'appel 75D au rayon d'action un peu juste, on se rend vite compte que l'on a tout intérêt à zapper la 90D pour passer à la 100D. La mise de départ ne bouge presque pas, tout comme la puissance, alors que l'autonomie progresse d'environ 10 %. Apparue en 2017, cette version bénéficie de la garantie de huit ans sur la batterie avec kilométrage illimité, comme certaines Model S. A l'intérieur, on retrouve la planche de bord de la routière et une tablette tactile XXL de 17". Mais la sellerie cuir n'est pas toujours de mise et les ajustements sont parfois imprécis. Dur, à ce prix ! En revanche, les places du fond sont ici orientées dans le sens de la marche et sont capables de s'escamoter dans le plancher. Dommage que le rang 2, d'un seul tenant, se contente de basculer sans pouvoir se rabattre.

Verdict

De moins en moins déraisonnable

Fiabilité, entretien : les infos à connaître

■ Tesla n'impose aucun échéancier d'entretien, se contentant de recommandations : passage annuel (ou tous les 20000 km) au garage, changement du filtre d'habitacle tous les deux ans, graissage des étriers de frein tous les 20000 km. Bien que le non-respect des préconisations n'affecte pas la garantie constructeur, un carnet à jour évitera cependant de tomber sur une auto négligée...

■ Si l'entretien peut avoir été réalisé dans n'importe quel garage habilité, même non affilié à Tesla, un passage régulier dans le réseau de la marque permet de bénéficier des campagnes de rappel et des mises à jour.

Moyennant 1800 € minimum, certaines de ces dernières peuvent donner accès à de nouvelles fonctionnalités et à un accroissement de puissance sur les anciens modèles.

■ Les Tesla sont globalement robustes : certaines Model S affichent d'ailleurs de nombreux kilomètres au compteur (plus de 500000 km) sans signe apparent de fatigue. Et les batteries semblent tenir la distance. Ce qui a séduit taxis et VTC...

■ Côté carrosserie, le bilan est correct, malgré les ajustements irréguliers des panneaux jusqu'en 2020. Autre bémol, le dessin des jantes et le profil des pneus peuvent vite donner un aspect défraîchi aux roues.

Enfin, la peinture est sensible aux impacts : capot et ailes arrière sont parfois marqués. Des films de protection existent pour les ailes, mais ils jaunissent avec le temps. Mieux vaut être attentif à ces deux points, la remise en état étant coûteuse.

■ La marque a fait de réels progrès côté qualité de fabrication, longtemps en retrait. Ainsi, sur les autos d'avant 2017, la finition laissait à désirer, avec des matériaux bon marché. Le choix des garnitures est flatteur depuis 2019, date à partir de laquelle les assemblages deviennent plus rigoureux. Bonne nouvelle, les modèles restylés depuis 2023 sont mieux lotis sur ce point.

* Donnée constructeur.

Ça vous est arrivé

Peugeot Traveller

Depuis quelques mois, Michel Muller cumule les problèmes avec son Traveller. Et quand la solution semble enfin trouvée, Peugeot ne lui accorde qu'une très faible prise en charge.



G. TACHET / ANDIA

9610 € pour remplacer le moteur à 106 400 km !

Même quand on prend grand soin de son véhicule, on n'est jamais totalement à l'abri des problèmes. Michel Muller, de Leymen (68), l'a appris à ses dépens. Il a toujours veillé à ce que l'entretien de son Peugeot Traveller 2.0 BlueHDI 150 de 2019 soit effectué en temps et heure. Mais, depuis le début de l'année, notre lecteur va de déconvenue en déconvenue. Tout commence à la fin du mois de janvier, lorsqu'il décèle un sifflement. Un repré-

sentant de la marque se trouvant à quelques kilomètres, la voiture y est immédiatement déposée. Le technicien chargé d'identifier l'origine de l'anomalie conclut rapidement au besoin de remplacer le turbo.

De fil en aiguille

Son Traveller n'ayant effectué que 106 400 km, Michel trouve cette panne trop précoce. Pourtant, elle ne constitue que le début de ses ennuis. Après des investigations plus poussées, le concessionnaire remarque que

le turbo a "avalé" et projeté de l'huile, ce qui a entraîné la dégradation du bas moteur et de l'embrayage, qui sont donc également à changer. Le devis ne manque pas de piquant puisqu'il se monte à 10 087 €. Une participation de Peugeot fait toutefois baisser le total à 9 610 €. Intrigué par cette faible différence, Michel constate, grâce à un rapide calcul, qu'il n'a obtenu qu'une réduction de 5 %... Bien loin de ce qu'il estime légitime.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Dans ce dossier, il faut différencier les trois interventions prévues : le remplacement du moteur, celui du turbo et celui de l'embrayage. Ces éléments ont, en effet, des durées de vie différentes (respectivement 300 000, 200 000 et 150 000 km). Quoi qu'il en soit, et même en tenant compte de l'âge du Traveller de Michel (presque 6 ans), l'offre de Peugeot est très loin de satisfaire nos experts. Pour eux, la marque doit payer 75 % du moteur, 20 % du turbo et 10 % de l'embrayage.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

DS 7 Crossback

Double facture

A 53 300 km, mon DS 7 Crossback 1.6 PureTech 180 de 2021 exige déjà deux réparations. L'une concerne le pulseur d'air de climatisation (565 €) et l'autre le couvre-culasse (828 €). Dans les deux cas, la marque propose 50 % de rabais.

Bernadette Pastor, 66140 Canet-en-Roussillon

NOTRE CONSEIL Le barème de nos experts est clair. Le pulseur d'air a une durée de vie de 200 000 km et le couvre-culasse de 300 000 km. Votre DS 7 Crossback ayant moins de 5 ans, il n'est pas question de vétusté. Vous pouvez donc mettre DS Automobiles en demeure de s'acquitter de la totalité des coûts.

Renault Kadjar

Couture défaillante

Mon Renault Kadjar 1.3 TCe 140 de 2021 n'a que 22 700 km. Mais les coutures du siège conducteur se défont déjà, et mon concessionnaire indique qu'il faut remplacer la coiffe du dossier. Renault n'assume que 65 % du devis de 1 126 €.

Hugues Wintenberger, 31120 Roques

NOTRE CONSEIL Bien que susceptible de s'abîmer avec le temps, la sellerie d'une voiture ne peut pas être considérée comme une pièce d'usure. L'anomalie qui touche votre Kadjar, d'à peine plus de 4 ans et moins de 25 000 km, ne saurait donc être jugée que comme un défaut de fabrication que Renault doit prendre totalement en charge.

AFFAIRE RÉGLÉE!

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

Seat a payé 100 % de la commande de boîte

Dans notre n° 1913, Jean-Michel Bureau, de Vimory (45), se plaignait du manque de considération de Seat. Ce propriétaire d'une Leon 1.5 eTSI 150 de 2021 déplorait avoir dû remplacer le sélecteur de la boîte DSG à seulement 10 900 km, et le fait que le constructeur ne lui ait accordé que 65 % de prise en charge sur un devis de 1 362 €. Il a donc suivi les conseils de nos experts et mis Seat en demeure de procéder au remboursement intégral. Un choix judicieux, puisqu'il a finalement obtenu gain de cause.



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

Les stars de l'occasion



BIEN CHOISIR UNE

Volkswagen Eos essence (2006-2015) à moins de 12 000 €

Envie de rouler à l'air libre dans un engin utilisable toute l'année sans contrainte ? L'Eos est faite pour vous ! Surtout avec ses plaisants blocs essence restés dans l'ombre de l'incontournable TDI...

Volkswagen et les cabriolets populaires à quatre places, c'est une belle histoire d'amour qui remonte à... la Coccinelle ! Face à la mode des coupés-cabriolets à toit rétractable au début des années 2000, la marque a dégainé l'Eos en juin 2006, réponse directe aux Peugeot 307 CC et Renault Megane. Reposant sur une plate-forme de Golf 5 de l'époque (avec qui l'Eos partage de nombreux éléments mécaniques, dont ses moteurs et transmissions), l'auto se distingue par son esthétique

propre, plus élégante. En quoi ? Grâce à son toit inédit composé de cinq éléments rétractables, en comptant les panneaux de custode. Résultat, le coffre, pas trop massif, ne déséquilibre pas la ligne, l'arrière rebondi se trouvant dans la fuite de la ceinture de caisse. De même, grâce à son long pavillon dont la partie centrale est en verre (et entrebâillable, comme un toit ouvrant classique), le pare-brise est assez court pour éviter de se cogner en montant à bord quand la voiture est découverte. Clairement, pour l'Eos, le choix

a été fait de privilégier l'esthétique, un calcul intelligent sur ce segment où prime l'image. Mais ce parti pris a de nombreux inconvénients. Ainsi, une fois le toit replié (en 25 secondes), le coffre voit sa capacité limitée à 233 dm³ et perd en accessibilité. Et quand la voiture est recouverte, la hauteur sous pavillon aux places arrière s'avère un peu juste pour tout adulte dépassant 1,80 m. Cette option technique se paye aussi par un certain embonpoint, l'Eos bénéficiant d'une finition rigoureuse et d'une dotation complète dès l'entrée de gamme (enrichie lors du restylage de mars 2011).

Une palette séduisante

Heureusement, à l'exception du rare 1.6 FSI 115, ses moteurs se montrent globalement convain-

cants, y compris le 1.4 TSI de 122 ch apparu en 2008 (décliné aussi en 160 ch). L'offre s'articule surtout autour d'un 2.0 FSI de 150 ch et d'une déclinaison TFSI (avec turbo, donc) de 200 ch. A noter, l'Eos propose même, luxe suprême, un noble V6 3.2 de 250 ch. Gourmande, cette version est quasiment introuvable dans l'Hexagone. L'unique Eos V6 récemment repérée était en Allemagne, au prix de 7 500 € avec 161 000 km au compteur. En France, le sobre et bruyant 2.0 TDI de 140 ch s'est imposé, représentant près de 75 % des ventes ! Un choix désormais un peu incongru sur un cabriolet, d'autant que les exemplaires affichant plus de 250 000 km sont légion. Ce qui pousse à s'intéresser davantage aux blocs essence.

Par Thomas Riaud

L'Eos est sortie dans les "bonnes années Volkswagen", quand la finition était encore irréprochable. La dotation de série va à l'essentiel. Mais jusqu'au restylage de 2011, le GPS restait en option, sauf sur le haut de gamme Carat.



Volume : 233/432 dm³

Le coffre, très restreint lorsque la voiture est découverte, n'est pas le point fort de l'Eos, tout comme la hauteur sous pavillon à l'arrière. Dommage, car la soute est assez grande une fois le toit en place.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

L'entrée de gamme (sans nom) n'est pas indigne. En effet, outre le toit panoramique électrique, elle offre ce qu'il faut en matière de look (antibrouillards, jantes alu) et de confort (climatisation, rétros et vitres électriques...). La Sportline, très répandue, est un bon compromis, mais perd un peu au chapitre du confort en raison de son châssis sport. Les amateurs de raffinement craqueront plus volontiers pour la Carat, dotée en série de sièges électriques en cuir.

LA DOTATION DE SÉRIE

- Eos:** • Airbags (4) • ABS + AFU • Antibrouillards • Clim' manuelle • ESP • Jantes alu 16" • Radio CD 8 HP • Régul. de vitesse • Rétroviseurs électriques et dégivrants
 • Sièges et volant réglables en hauteur et profondeur
 • Verrouillage centralisé • Vitres AV/AR électriques, etc.
- Sportline:** • Accoudoir central avant • Châssis sport
 • Clim' auto. • Jantes 17" • Filet antiremous • Pack visibilité
 • Radar de recul • Radio-CD à commandes au volant
 • Rétros extérieurs rabattables électriquement, etc.
- Carat:** • GPS (à partir du restylage) • Jantes 17" spécifiques • Sellerie cuir • Sièges avant chauffants, etc.



Côté moteurs

LES CHIFFRES	• LABO • Auto Plus LABO	1.4 TSI 122	1.4 TSI 160	2.0 FSI 150	2.0 TFSI 200
Vitesse maxi		191 km/h	211 km/h	204 km/h	230 km/h
Accélération 1000 m D. A.		32s8	30s7	31s4	28s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e		11s2/15s2/20s4	9s8/11s8/16s4	8s/10s2/13s6	6s1/8s2/10s4
Consommation moyenne		7,8 l/100 km	7,9 l/100 km	9,3 l/100 km	9,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville		7,4/7,3/7,8 l/100 km	7,5/7,3/7,9 l/100 km	8,6/9/10,4 l/100 km	8,3/8,5/10,5 l/100 km
Poids		1486 kg	1496 kg	1533 kg	1600 kg
Freinage 130 à 0 km/h		67 m	67 m	66 m	69 m
Moteur essence		4 cyl. en ligne, 16S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo	4 cyl. en ligne, 20S	4 cyl. en ligne, 16S + turbo
Cylindrée		1390 cm ³	1390 cm ³	1984 cm ³	1984 cm ³
Puissance maxi		122 à 5500 tr/mn	160 à 5800 tr/mn	150 à 6000 tr/mn	200 à 5100 tr/mn
Couple maxi		200 Nm à 1500 tr/mn	240 Nm à 1500 tr/mn	204 Nm à 3500 tr/mn	285 Nm à 1800 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air		144 g/km/2*	159 g/km/2*	204 g/km/2	167 g/km/2*
Boîte de vitesses		Manuelle, à 6 rapports	Manuelle, à 6 rapports	Manuelle, à 6 rapports	Manuelle, à 6 rapports

L'Eos a d'abord laissé le choix entre deux 2.0 essence (un FSI 150 et un TFSI 200) et un V6 3.2 de 250 ch, rare chez nous. Afin d'élargir son public, un 1.4 TSI est proposé, dès 2008, en 122 et 160 ch. Côté prix, le critère qui fait grimper la note est le kilométrage, davantage que le restylage.

1.4 TSI de 122 ch: couplé à une boîte manuelle à six rapports, ce bloc a constitué le ticket d'entrée. L'agrément est préservé, et l'appétit modéré... tout comme le sont les performances. Ainsi, la boîte longue privilégie

la sobriété au détriment des relances, laborieuses en 6^e. Comptez 6000 € minimum, et 8900 € pour un modèle de 100000 km.

1.4 TSI de 160 ch: au tarif de 2008 à 2011, ce bloc comblait habilement le "trou" entre le 1.4 de 122 ch et le 2.0 de 200 ch. Plus vif que le 122, il ne réclame pas davantage de sans-plomb. Recherché, un véhicule approchant les 100000 km vous coûtera quelque 11900 €.

2.0 FSI de 150 ch: proposé au lancement, mais retiré après le restylage de 2011, il séduit plus par sa souplesse que par sa sobriété.

Les relances sont suffisamment toniques, mais l'appétit dépasse les 10 l/100 km en ville. Les petits rouleurs s'en accommoderont, les autres viseront le TSI 160. A 6000 €, on trouve des exemplaires affichant 130000 km.

Il faudra prévoir environ 10000 € pour passer sous les 100000 km...

2.0 TFSI de 200 ch: un moteur de caractère issu de la Golf GTI, qui gagne 10 ch à partir du restylage de 2011, malheureusement peu répandu chez nous. Comptez 12000 € pour un bel exemplaire avec moins de 100000 km.

Côté fiabilité

A surveiller

Distribution. La chaîne qui équipe les 1.4 TSI a connu des soucis de tension (galets tendeurs défectueux). Sur le 2.0 FSI, doté d'une courroie, on note des cas épars de surconsommation d'huile (joints de queue de soupape).

Planche de bord. L'ouverture de la boîte à gants peut casser. Surtout, des airbags Takata équipent les autos de 2010 à 2015. Vérifiez qu'elles ont bien profité du rappel.

Toit escamotable. Les 230000 exemplaires produits adoptent un toit électrique escamotable en cinq parties conçu par Webasto. Complexé, il vieillit mal : les câbles se détendent avec le temps, les capteurs intégrés au coffre sont parfois hors service et les guides manquent de graisse. Vérifiez son état sur sol plat avant d'acheter.

Turbo. Sur le petit 1.4 TFSI (distribution par chaîne), il existe des cas de grippage de la wastegate (soupape de décharge) du turbo.

*Pastille 1 depuis 2011.

Nous vous conseillons

Une Eos 2.0 FSI

L'Eos étant lourde, le modeste 1.4 TSI 122 est un poil juste sur route.

Le TFSI de 200 ch issu de la Golf GTI est top... mais rare. Le 2.0 FSI de 150 ch est un peu plus fréquent. Il offre un bon compromis à prix doux (dès 5500 € pour 140000 km).



N. SOLER



**LES GRANDS HOMMES
QUI ONT FAIT L'AUTOMOBILE**

Cette semaine **Henry Ford**

Celui qui a mis le monde sur roues



FORD

Né à la ferme, élève médiocre, Henry Ford deviendra pourtant l'homme le plus riche du monde. Comment? En construisant un mythe, la Ford T, et en inventant une méthode industrielle révolutionnaire.

Si personne n'a jamais contesté le génie mécanique et industriel de Henry Ford, beaucoup lui ont reproché ses prises de position sur la politique et la marche du monde. Antisémité notoire, soutien assumé du régime nazi, il mena une guerre musclée aux syndicalistes, qu'il détestait. Mais ces tendances condamnables ne doivent pas occulter tout ce que cet homme d'exception a apporté au monde. Né en juillet 1863 dans le Michigan (Etats-Unis), de parents immigrés irlandais, Henry est l'aîné d'une fratrie de six enfants. Bien qu'il soit élevé à la ferme, il se désintéresse complètement de l'agriculture. Et tout autant de l'école, qu'il quitte à 15 ans. Son "truc à lui", c'est la mécanique. Une anecdote

en témoigne quand, à 12 ans, il s'amuse à démonter et remonter la montre que lui a offerte son père. Dès qu'il abandonne l'école, il s'aménage un petit atelier dans la ferme familiale et y construit son premier moteur à vapeur. Il n'a encore que 15 ans. Un an plus tard, il convainc son père de le laisser partir à Detroit, la grande ville voisine. Mais, apprenti mal payé, il y parvient tout juste à survivre. Il cumule alors un second emploi, de nuit, chez un réparateur d'horloges. Cette vie de galère durera trois ans avant que Henry, désabusé, ne regagne la ferme. Tout en aidant son père aux champs, il reprend ses recherches dans son atelier. En 1888, il épouse Clara, une jeune paysanne voisine et, en 1891, la chance lui sourit! Il décroche un poste de chef machiniste à Detroit, à la General Electric, la société de Thomas Edison, l'inventeur de l'ampoule électrique.

Thomas Edison sera son mentor

Deux ans plus tard, en 1893, Clara donne naissance à un petit Edsel. Mais ce n'est pas tout. Henry, qui ne possède aucun diplôme, est nommé ingénieur en chef de l'entreprise. La fameuse méritocratie américaine! Grâce à des revenus désormais confortables, il passe tout son temps libre dans son hangar à charbon et met au point de nouveaux moteurs, à essence cette fois. En 1896, après trois ans d'efforts, il a fini de construire un véhicule expérimental, la "Ford Quadricycle", dotée d'un bicylindre de 4 ch refroidi par eau. Sa ligne est inspirée de la Duryea de 1894, la première voiture à essence américaine, qui fut vendue à seulement treize exemplaires. Après un test concluant dans les rues de la ville, Henry vend son prototype 200 \$ à celui qui sera le tout premier client Ford. Nous sommes au crépuscule du XIX^e siècle, le Français Armand Peugeot assemble déjà son septième modèle, et Louis Renault s'apprête à entrer dans l'arène. Mais Ford détient une botte secrète : l'admiration que Thomas Edison porte à sa réalisation. Déjà célèbre, Edison va convaincre plusieurs de ses amis, entrepreneurs, hommes politiques, banquiers, d'accorder leur soutien au prometteur Henry. Aussi, c'est avec sa bénédiction que Ford quitte la General Electric

pour fonder sa propre entreprise, la Detroit Automobile Company. Celle-ci connaît toutefois un rapide revers de fortune et ferme en 1900. Mais, comme le dira Ford, "échouer, c'est avoir l'opportunité de recommencer de manière plus intelligente".

Genèse de la Ford T

Alors, un an plus tard, pour attirer d'autres financements qui lui permettront de se relancer, il décide de s'engager dans une course disputée sur l'ovale de Grosse Pointe, près de Detroit, sur une voiture qu'il vient d'élaborer, la Sweepstakes. Contre tous les pronostics, il remporte l'épreuve devant Alexander Winton, le plus grand pilote américain de l'époque. Henry est de Detroit, Winton de Cleveland. Chauvine, la foule est en liesse. Les journaux ne sont pas en reste, qui font leurs unes de l'exploit. Grâce à cette nouvelle notoriété, les investisseurs affluent et permettent à Henry de créer, en 1903, la Ford Motor Company. Toutefois, il ne dispose que de 25 % des parts, un grand nombre d'actionnaires détenant le reste. Cette même année, il construit son tout premier modèle, la Ford A, dont il vendra 1 750 exemplaires. Puis, de 1904 à 1908, seront produits huit autres modèles, tous identifiés par une lettre de l'alphabet. Ils sortiront de l'usine de Piquette Avenue qui, en 1908, sera qualifiée de "plus grande usine au monde". Ainsi, la production bat son plein, les ventes aussi. Pourtant, dans le secret de ce qu'on appellera la "salle expérimentale", Henry Ford et deux de ses ingénieurs travaillent d'arrache-pied à la conception d'un nouveau modèle, dont Ford pressent qu'il sera révolutionnaire. Il s'agit bien sûr de la mythique Ford T. Rien de comparable n'existe sur le marché. Rapide à fabriquer, robuste, facile à conduire, elle est également peu onéreuse à l'entretien. Les premiers exemplaires sont vendus en 1909, le succès est fulgurant.

Des prix en baisse constante

Prévoyant un engouement exponentiel du public, Henry Ford fait bâtir une plus grande usine, à Highland Park, où la "T" sera construite de 1913 à 1927. Toutefois, quand



FORD
Quinze ans séparent ces deux modèles. Sous le regard attendri de Henry Ford, le quadricycle de 1896 pose à côté de la dix-millionième Ford T.

A 25 ans, Henry Ford n'a encore rien construit. En revanche, il se marie et ne va pas tarder à rencontrer le génial Thomas Edison.



FORD



FORD

Dans l'usine Ford de Highland Park fut installée, en 1913, la première chaîne de montage au monde. Tous les constructeurs suivront.



HENRY FORD MUSEUM

C'est dans cette mythique usine de Piquette Avenue que Henry Ford et ses ingénieurs ont conçu la Ford T, dans le plus grand secret.



Cet exemplaire de Ford T célèbre les 20 millions de modèles de la marque produits depuis ses débuts (en incluant 5 millions de Ford A). La "T" sera vendue, elle, à 16,4 millions d'exemplaires entre 1909 et 1927.



FORD

Qui sait si Henry Ford aurait connu la gloire s'il n'avait pas, très jeune, eu la chance d'attirer l'attention de Thomas Edison ?

HENRY FORD MUSEUM



En 1901, Ford construit une voiture de course, la Sweepstakes, au volant de laquelle il va remporter une victoire mémorable.

il en vend les premières unités, en 1909, il fulmine de devoir les afficher à 930 \$, un prix qu'il juge trop élevé. C'est que la fabrication d'une "T" nécessite 12 heures de travail ! Mais les choses vont bientôt changer. En effet, inspiré par la théorie de Frederick Taylor, mais aussi par les méthodes des abattoirs de Chicago, c'est dans cette nouvelle usine de Highland Park que Ford va instituer le travail à la chaîne. Cette révolution dans l'organisation permet d'augmenter très sensiblement les cadences d'assemblage. Elle va se propager dans le monde entier. De 12 heures en 1909, le temps de production d'une "T" passe à... 93 minutes ! En 1913, l'auto est construite à 250000 exemplaires et vendue 550 \$! En 1916, 550000 unités sortent des chaînes et, en 1923, plus de 2 millions. A la fin de sa carrière, la "T" ne coûte plus que 260 \$. Ceux qui, en 1909, l'ont payé plus de 900 \$ rient jaune ! En parlant de jaune, un jour qu'un client demandait s'il pouvait avoir une "T" de cette couleur, Ford répondit : "Tout client peut l'avoir de la couleur de son choix... à condition que ce soit le noir."

Eh oui, la couleur noire était la moins chère, et cette standardisation permettait aussi de produire plus vite. Il se dit également que Ford imposait à ses sous-traitants de livrer leurs produits dans des caisses en bois d'une taille bien précise qui, le hasard faisant bien les choses, correspondait exactement aux dimensions... du plancher de la "T".

Salaires doublés, semaine de 40 heures !

Ainsi, grâce à la simplicité du modèle et à un ensemble d'économies de production, Henry Ford atteint l'objectif qu'il s'était fixé : "mettre le monde sur roues". Très vite, les Ford T pullulent dans le paysage américain, magistralement promues par les Charlie Chaplin, Buster Keaton ou Laurel et Hardy, qui, à l'écran, apparaissent souvent au volant de l'auto. En 1919, Henry et son fils Edsel ont racheté aux petits porteurs, pour 105 millions de dollars, l'intégralité des parts de l'entreprise, ce qui les rend pleinement propriétaires de la marque. Cette même année, en dépit de conflits latents entre les

deux hommes, le père reprochant au fils un manque de poigne, Henry Ford confie à Edsel la présidence de la Ford Motor Company. Au début des années 1920, l'entreprise double le salaire minimum et instaure... la semaine de 40 heures ! En 1927, après que la "T" se fut vendue à plus de 16 millions d'exemplaires à travers le monde, un record qui tiendra jusqu'à la guerre, il est décidé d'en arrêter la production. Edsel Ford tiendra la barre de l'entreprise jusqu'à ce qu'un cancer l'emporte en 1943. Il avait 49 ans. C'est alors son fils aîné, Henry Ford II, qui reprendra le flambeau. Quant au génial inventeur, il s'éteindra quatre ans après son fils, en 1947, dans sa 83^e année, dans la banlieue de Detroit. Né et élevé dans une ferme où les chevaux et les bœufs tiraient les charrois et traçaient les sillons, il fut sans doute le plus grand constructeur automobile du XX^e siècle, et aura amassé une prodigieuse fortune. Son premier employeur, Thomas Edison, devenu son grand ami, avait très tôt décelé le potentiel hors norme du jeune ingénieur. Entre "lumières", ne se reconnaît-on pas ? ■



FORMULE 1

Alpine mise tout sur 2026

Au cap de la mi-saison 2024, Alpine occupe la dernière place du championnat constructeurs. Malgré quelques coups d'éclat de Pierre Gasly, l'écurie française manque de performance en piste, alors que de nombreuses questions se posent en coulisses.

Seulement trois arrivées dans les points en douze Grands Prix, le bilan d'Alpine est famélique. Si l'on tente de voir le verre à moitié plein : avec 19 points, l'écurie française fait mieux que l'an passé au même stade de la saison (9 points). Ensuite, un formidable saut en fin d'année, marqué par un double podium au Brésil, avait permis aux Bleus de terminer le championnat à la sixième place des constructeurs avec 65 points. Mais on imagine mal une répétition de ce scénario. Au moment d'entamer la deuxième moitié de la saison 2025 la semaine prochaine en

Belgique, Alpine pointe à la dernière place du classement, avec 10 points de retard sur Haas, et 17 sur Aston Martin et Racing Bulls. *"Objectivement, on est dans une situation difficile, reconnaît Pierre Gasly. La performance n'est pas assez bonne, on en est tous conscients. L'état d'esprit est bon tous les week-ends, on essaie de se battre au maximum et de faire du mieux qu'on peut, que ce soit les mécaniciens, les ingénieurs sur les circuits ou à l'usine, et moi dans la voiture. On pousse tout à la limite, mais c'est compliqué. Cette saison, le niveau général en F1 est très élevé, le peloton est extrêmement serré et, malheureusement, on est plutôt dans*

le fond du paddock." La dernière course, en Grande-Bretagne, marquée par plusieurs averses, a donné à Gasly une rare occasion de briller. Déjà solide la veille en qualifications (8^e sur la grille), le pilote normand a été époustouflant pour aller décrocher la 6^e place, juste derrière Max Verstappen. *"On est déjà tournés vers 2026, mais pour que chacun puisse travailler au maximum de ses capacités, on a besoin d'un petit surplus d'énergie et de motivation. Ce résultat peut en donner."*

Une saison sacrifiée

Les mots ont un sens. Oui, Alpine a décidé de sacrifier cette saison 2025. Trop peu de perspectives, trop peu d'espoirs avec un châssis perfectible et un moteur qui concède encore quelques chevaux à la concurrence. *"On est très concentrés sur 2026, il n'y aura pas d'évolution sur la voiture de cette année. Et il va falloir se battre avec ces armes jusqu'à la fin de*

FORMULE 1

L'incroyable Hulk

Il pensait sûrement que ce moment n'arriverait jamais. Nico Hülkenberg, 38 ans le mois prochain, a décroché son premier podium en Formule 1 au terme de son 239^e Grand Prix, la plus longue attente de l'histoire. Au volant de sa Sauber revigorée depuis quatre courses, l'Allemand, parti 19^e, a été impérial sous la pluie de Silverstone, pour terminer 3^e, devant la légende locale Lewis Hamilton. Une performance saluée par tous les autres pilotes, qui récompense un pilote rapide et reconnu mais n'ayant jamais roulé pour une équipe de pointe.





Steve Nielsen (à gauche) a été recruté chez Alpine par Flavio Briatore (à droite) pour en devenir le directeur général à compter du 1^{er} septembre.



Les occasions de briller sont peu nombreuses, mais Pierre Gasly a su saisir sa chance à Silverstone avec une brillante 6^e place.

la saison", avoue Gasly. Le Français semble bien seul pour lutter, car la deuxième voiture n'a marqué aucun point pour l'instant. Six Grands Prix pour Jack Doohan en début d'année, puis six pour Franco Colapinto, la valse des pilotes n'a pas eu d'effet. L'Argentin, comme l'Australien avant lui, manque de performance, n'a jamais atteint le top 10 en qualifications, a connu beaucoup d'accidents et semble touché mentalement. Parmi les chantiers d'Alpine, le choix du deuxième pilote aux côtés de Gasly en 2026 sera essentiel. La marque française a décidé depuis des mois de se focaliser sur la révolution programmée pour l'an prochain, avec un nouveau règlement châssis et moteur. Il



Après six Grands Prix, Franco Colapinto a succédé à Jack Doohan dans la deuxième Alpine, mais le bilan est le même. Six courses chacun, aucun point marqué, et plusieurs accidents coûteux pour l'écurie.

s'agit selon Christian Horner, le directeur de Red Bull, du "plus gros changement réglementaire et technologique depuis cinquante ans". Dans les esprits des plus optimistes, c'est une occasion immanquable de chambouler la hiérarchie et de se sortir du fond du peloton pour aller chercher des victoires. "J'ai toujours été très franc avec l'équipe, poursuit Gasly. Se bagarrer pour une 8^e, 10^e ou 14^e place, ça n'a pas forcément d'intérêt. J'ai toujours soutenu l'idée de se concentrer entièrement sur 2026, et c'est ce que l'équipe a fait. Néanmoins, je m'attendais à avoir plus de performance cette année. Dans un peloton serré, on paie notre choix, mais la vraie réponse, on l'aura l'année prochaine. J'ai beaucoup d'attentes pour 2026, qui va arriver très vite, dans six mois. D'ici là, il reste une demi-saison à faire. Je vais rester très motivé pour aller chercher quelque chose quand les circonstances le permettront."

La perte de l'ADN Renault

Terminer dernier en 2025 porterait tout de même un rude coup à l'image de marque d'Alpine et à celle de tout le groupe Renault, au moment où l'entreprise traverse une période incertaine à la suite du départ de Luca de Meo, le 15 juillet. Le dirigeant italien avait souvent répété que l'engagement en F1 était un projet d'entreprise solide, incontestable, et garantissant qu'il serait en poste. Pour assurer la pérennité de l'écurie Alpine en F1, de bons résultats constituerait le meilleur argu-

ment. En attendant, l'écurie poursuit sa réorganisation. Aux commandes depuis plus d'un an, le revenant Flavio Briatore ne peut pas diriger l'équipe au quotidien, à l'usine d'Enstone en Grande-Bretagne. Un directeur général vient donc d'être nommé : Steve Nielsen, ancien directeur sportif de l'écurie Renault il y a vingt ans, à l'époque des titres mondiaux remportés par Alonso. Passé ensuite par Williams, par la Fédération internationale de l'automobile et, récemment, par la société gérant la F1, il prendra ses fonctions chez Alpine le 1^{er} septembre. Il devra superviser la transition vers 2026, marquée également par l'abandon du moteur Renault conçu à Viry-Châtillon, au profit du groupe propulseur de Mercedes. Cette décision, douloureuse pour le personnel français et contestée en interne, a été prise par de Meo et Briatore il y a plusieurs mois. L'écurie Alpine y perdra une part de son identité tricolore. Avec le nouveau moteur Mercedes – qui serait aujourd'hui en avance sur ses rivaux, selon les rumeurs du paddock –, la partie anglaise d'Alpine, qui conçoit le châssis, n'aura plus d'excuse si la performance n'est pas au rendez-vous l'an prochain. En attendant, Pierre Gasly, en vaillant chef de file, veut montrer l'exemple : "Je dois continuer à faire de mon mieux à chaque fois que je suis en piste et motiver tout le monde autour de moi. Je suis un battant, un guerrier qui se donne toujours à fond."

FORMULE 1

Horner remplacé par Mekies

Annonce choc en Formule 1 pendant cette pause entre les Grands Prix de Grande-Bretagne et de Belgique. Après vingt ans à la tête de l'écurie Red Bull, Christian Horner (photo) a été renvoyé. Il était le directeur affichant la plus grande longévité à son poste. Le Britannique paie la baisse des résultats de l'écurie (4^e actuellement) et une réputation entachée par quelques polémiques. Il est remplacé par le Français Laurent Mekies, qui dirigeait jusqu'à alors Racing Bulls. L'avenir de Verstappen dans l'écurie sera un dossier important à régler.



F. GOODEN/DPI

LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

Formule 1 : Grand Prix de Belgique

Vendredi 25 juillet

12h15	Essais libres	CANAL+ SPORT
16h15	Qualifications Sprint	CANAL+ SPORT

Samedi 26 juillet

11h30	Sprint	CANAL+ SPORT
15h40	Qualifications	CANAL+ SPORT

Dimanche 27 juillet

13h55	La Grille	CANAL+ SPORT
15h00	Grand Prix	CANAL+ SPORT
16h45	Formula One, le débrief	CANAL+ SPORT

Formule 2 : Belgique

Samedi 26 juillet

13h45	Course 1
-------	----------

Dimanche 27 juillet

10h00	Course 2
-------	----------

Formule 3 : Belgique

Samedi 26 juillet

9h15	Course 1
------	----------

Dimanche 27 juillet

8h30	Course 2
------	----------



Par Jean-Rémy Macchia

Moteur: V6 tout alu, turbo
Cylindrée: 2849 cm³
Puissance: 260 ch à 5500 tr/mn
Vitesse maxi: 270 km/h
Production: 600 exemplaires (1987-1996)
Cote actuelle: de 44 000 à 75 000 €

Quel style ! Sans aucun artifice, la ligne évoque tout de suite la performance et la sportivité. C'est un des deux fondateurs, Gérard Godfroy, qui a dessiné l'ensemble du modèle : l'extérieur comme l'intérieur. Seul. Franchement, bravo !



IL Y A 38 ANS, MVS SORT LA VENTURI

Performance, classe et beauté

Ce n'est pas tous les jours que des Français osent se lancer dans la production d'un coupé sportif et luxueux. Deux passionnés, Claude Poiraud et Gérard Godfroy, ont relevé ce défi. Avec passion, avec brio.

Il y avait bien Alpine et sa GTA mue par le V6 Peugeot-Renault-Volvo dopé au turbocompresseur. Une auto talentueuse mais ne jouissant pas d'un prestige immense. Même si ses chronos décoiffaient, sa finition quelconque lui interdisait de prétendre au standing d'une Porsche. Alors, ces deux Français vont oser un énorme pari : avec le même moteur que l'Alpine, ils vont proposer une auto encore plus affûtée côté châssis et, surtout, riche d'une présentation intérieure carrément somptueuse. Quand la Venturi sort en 1987, les louanges pleuvent : l'auto est esthétiquement racée, la mécanique suffisamment vitaminée et l'intérieur, avec son cuir et ses placages en vrai bois, fait plaisir à contempler. Née avec le V6 turbo dans la même définition que l'Alpine, la Venturi propose, comme elle, 200 ch. Cavalerie déjà respectable, qui



permet de tutoyer les performances d'une Porsche 911 de l'époque : 245 km/h, et 26s8 pour abattre le kilomètre départ arrêté.

Une vraie sportive

Mais vous savez ce que c'est, les passionnés veulent aller au bout de leur passion ! Alors, les concepteurs vont améliorer le moteur, en passant de 2,5 à 2,8 litres et en forçant sur le turbo. Petite cerise sur le gâteau et impertinence en direction des politiques : cette version de 1990 est une SPC, c'est-à-dire "sans pot catalytique". Alors que cet élément, qui, à l'époque, muselait les élans des moteurs, allait devenir obligatoire quelques

Un arrière ramassé qui, lui aussi, dégage une impression de sportivité. Au passage, vous reconnaisserez les feux de la BMW Série 3 de la génération 1975-1983 (E 21). Surprise : la visibilité vers l'arrière n'est pas mauvaise.

mois plus tard. Ce coup-ci, les performances explosent : 270 km/h en pointe et, surtout, 23,9 secondes pour engloutir les 1 000 m depuis l'arrêt. Fulgurant ! La 911 est larguée... Mieux encore, les 1 110 kg de la bête (belle légèreté) se manient avec une grande aisance et une efficacité redoutable. Le moteur en position centrale arrière garantit un excellent équilibre des masses, meilleur que sur l'Alpine qui place son V6 en porte-à-faux. La direction assistée est peu démultipliée : 2,8 tours de volant de butée à butée. Au final, l'agilité est magnifique. Mais ce n'est pas tout... A l'intérieur, tout n'est que faste et distinction. Du cuir



Quelle belle planche de bord ! Instrumentation complète, lisible, avec un graphisme net. Et un dessin global simple, mais qui ne manque pas d'élégance. De la vraie ronce de noyer apporte une distinction supplémentaire.



Le cœur de l'auto, c'est le V6 Peugeot-Renault-Volvo, gonflé à bloc, ici, par un généreux turbo qui lui souffle avec vigueur dans les bronches. Résultat : ça pousse fort, très fort. En revanche, l'accessibilité mécanique n'est pas la première vertu du modèle...



PHOTOS: C. DUBUSSON

Les contours de la carrosserie et le découpage de la surface vitrée rappellent ceux de la BMW M1. Avouez qu'il y a pire comme parenté esthétique... Même si la ceinture de caisse est haute, aucune sensation d'engoncement à bord.

1987, cette année-là



Début des travaux du tunnel sous la Manche, pour relier la Grande-Bretagne à la France. Ils vont durer sept ans. Pour encore plus titiller Mercedes, BMW franchit un pas supplémentaire dans son ascension vers le luxe et la noblesse mécanique :

son 12 cylindres est présenté au salon de Francfort. Il va équiper la Série 7, quatre ans avant que Mercedes ne sorte son propre V12.

BMW

Connolly pour garnir la sellerie, la planche de bord et les contre-portes, de la ronce de noyer pour apporter une note chaleureuse, des sièges à commande électrique, et même la climatisation ! Au final, les 25 % de plus exigés à l'achat par rapport à l'Alpine sont très largement justifiés.

Hélas, la petite firme artisanale rencontrera des difficultés financières et devra mettre la clé sous la porte. Aujourd'hui, 80 % des voitures fabriquées (dont 65 exemplaires découvrables) existent encore. Mais l'auto n'est chérie que par une petite poignée d'amateurs. Les cours restent donc modérés. Pourtant, quel cocktail merveilleux ! ■



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

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

- **Nouveautés : restylages, générations renouvelées et modèles inédits, Dacia n'a pas fini de surprendre !**
- **Dossier essais : les dernières versions des stars du marché progressent-elles suffisamment ?**
- **Occasion : quelle Renault Clio 4 phase 2 essence choisir à moins de 9 000 € ? Nos conseils.**

En kiosque le vendredi 25 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^{re} 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 Igouet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane

Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean,

Didier Laurent, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia,

Thierry Réaubourg, François Stagnaro

En SR : Danielle Molson

En maquette : Virginie Seiller

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaian

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Sigaret (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 Bretaud Fonteilles (5634)

Directeur commercial pôle automobile : Franck Graisset

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

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

Trafic : Laurie Bennevent

Marchés directs

Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chef de fabrication : Didier Biron

Finance manager

Editeur Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

Siège social : 40, avenue Aristide Briand,
92220 Bagneux

Co-gérants

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Directeur de la publication

Gautier Normand

Actionnaires principaux

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur

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/km 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 1600 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 2400 kg. Depuis le 1^{er} juillet 2025, son montant varie de 3 100 à 4 200 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur.

BONUS	
Electriques jusqu'à 47 000 € avec score environnemental minimum	Montant
Avec un revenu fiscal de référence jusqu'à 26 200 €	4 200 €
Avec un revenu fiscal de référence supérieur à 26 200 €	3 100 €
NEUTRE	
Thermiques de 1 à 112 g	0 €
Electriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
Hybrides rechargeables	0 €

MALUS			
Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus
113 g	50 €	154 g	4026 €
114 g	75 €	155 g	4279 €
115 g	100 €	156 g	4543 €
116 g	125 €	157 g	4818 €
117 g	150 €	158 g	5105 €
118 g	170 €	159 g	5404 €
119 g	190 €	160 g	5715 €
120 g	210 €	161 g	6126 €
121 g	230 €	162 g	6637 €
122 g	240 €	163 g	7248 €
123 g	260 €	164 g	7959 €
124 g	280 €	165 g	8770 €
125 g	310 €	166 g	9681 €
126 g	330 €	167 g	10692 €
127 g	360 €	168 g	11803 €
128 g	400 €	169 g	13014 €
129 g	450 €	170 g	14325 €
130 g	540 €	171 g	15736 €
131 g	650 €	172 g	17247 €
132 g	740 €	173 g	18858 €
133 g	818 €	174 g	20569 €
134 g	898 €	175 g	22380 €
135 g	983 €	176 g	24291 €
136 g	1074 €	177 g	26302 €
137 g	1172 €	178 g	28413 €
138 g	1276 €	179 g	30624 €
139 g	1386 €	180 g	32935 €
140 g	1504 €	181 g	35346 €
141 g	1629 €	182 g	37857 €
142 g	1761 €	183 g	40468 €
143 g	1901 €	184 g	43179 €
144 g	2049 €	185 g	45990 €
145 g	2205 €	186 g	48901 €
146 g	2370 €	187 g	51912 €
147 g	2544 €	188 g	55023 €
148 g	2726 €	189 g	58134 €
149 g	2918 €	190 g	61245 €
150 g	3119 €	191 g	64356 €
151 g	3331 €	192 g	67467 €
152 g	3552 €	193 g et +	70000 €

	Prix en €	Bonus (€) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (€) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (€) ou malus	Remise possible	Energie	
2.0 TDI Hybride 204 S line	62770	+3735	4%	D	M2 CS	199900	nc	nc	E	DM-i Design	44500	+3500	4%	PHEV	
A5 Avant (nouvelle)	47000	+5402	0%	E	220d	53850	+1000	5%	D	Electric Comfort	42800	0	4%	Elec	
2.0 TFSI 150 Design	68170	+5402	8%	E	Série 2 Gran Coupé (nouvelle)	42450	+190	5%	E	Sealion 7 (nouveau)	46900	0	9%	Elec	
2.0 TFSI 150 S line	61070	+5634	8%	E	220 M Sport Design	43750	+190	5%	E	Comfort AWD	51900	0	9%	Elec	
2.0 TFSI 204 S line	81250	+23747	0%	E	M235 xDrive	60750	+14825	5%	E	Excellence AWD	56400	0	9%	Elec	
S5	63850	nc	nc	PHEV	220d	45050	0	5%	D	Tang (nouveau)	72000	0	2%	Elec	
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	71000	nc	nc	PHEV	Série 3 (nouvelle)	46350	0	5%	D	CADILLAC		71100	0	12%	Elec
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	75650	nc	nc	PHEV	318i	40750	+205	4%	E	Lyriq Luxury	83100	0	0%	Elec	
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	61470	+10793	0%	D	318i M Sport	53100	+205	9%	E	CHEVROLET		104980	+70000	0%	E
2.0 TDI 204 Design	71870	+10793	0%	D	320d M Sport	60600	+1472	9%	D	Corvette Stingray 2LT	111530	+70000	0%	E	
2.0 TDI 204 S line	64270	+4060	8%	D	320d M Sport xDrive	72650	+1705	0%	D	Corvette Stingray Cabriolet 2LT	111530	+70000	0%	E	
Q5 (nouveau)	57550	+6426	0%	E	Série 3 Touring (nouvelle)	50050	+331	6%	E	CITROËN		15750	+330	5%	E
2.0 TFSI 204 Hybrid Design	67900	nc	nc	PHEV	318i M Sport	53100	+331	11%	E	1.2 Turbo 100 You	17950	+360	4%	E	
2.0 TFSI 204 Hybride S line	74770	nc	nc	PHEV	320i M Sport	57550	+3784	9%	E	1.2 Turbo 100 Plus	20650	+170	3%	FHEV	
S05	98930	+57351	0%	E	330e M Sport	61450	0	14%	PHEV	1.2 Hybride 110 Plus	22850	+230	3%	FHEV	
e-hybrid 299 Design	70100	nc	nc	PHEV	330e M Sport xDrive	120050	+70000	0%	E	6-C 113 You	23300	-310	3%	Elec	
e-hybrid 299 S line	78400	nc	nc	PHEV	330e M Sport xDrive	122250	+70000	0%	E	6-C 113 Plus	25500	-310	3%	Elec	
e-hybrid 367 S line	61470	+10793	0%	D	330e M Sport xDrive	64450	0	14%	PHEV	6-C 113 Max	27800	-310	3%	Elec	
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	71870	+10793	0%	D	C4 (nouvelle)	52000	+896	0%	E	C4 (nouvelle)		19700	+898	0%	E
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	63850	+10604	5%	D	1.2 PureTech 130 Plus	21800	+1074	1%	E	1.2 PureTech 130 Max	32500	+818	6%	E	
2.0 TDI 204 S line Quattro	64270	+4060	8%	D	1.2 Hybride 145 Plus	31800	+896	6%	E	1.2 Hybride 145 Max	34800	+210	0%	FHEV	
Q5 Sportback (nouveau)	59750	+6726	5%	E	1.2 Hybride 145 Max	31800	+896	6%	E	1.2 Hybride 145 Max	34800	+210	0%	FHEV	
2.0 TFSI 204 Hybrid Design	70100	+6726	5%	E	1.2 Hybride 145 Max	31800	+896	6%	E	1.2 Hybride 145 Max	34800	+210	0%	FHEV	
2.0 TFSI 204 Hybrid S line	101130	+58131	5%	E	1.2 Hybride 145 Max	31800	+896	6%	E	1.2 Hybride 145 Max	34800	+210	0%	FHEV	
S05	70100	nc	5%	PHEV	1.2 Hybride 145 Max	31800	+896	6%	E	1.2 Hybride 145 Max	34800	+210	0%	FHEV	
e-hybrid 299 Design	76870	nc	5%	PHEV	1.2 Hybride 145 Max	31800	+896	6%	E	1.2 Hybride 145 Max	34800	+210	0%	FHEV	
e-hybrid 299 S line	80000	0	5%	PHEV	1.2 Hybride 145 Max	31800	+896	6%	E	1.2 Hybride 145 Max	34800	+210	0%	FHEV	
e-hybrid 367 S line	102270	0	6%	E	1.2 Hybride 145 Max	31800	+896	6%	E	1.2 Hybride 145 Max	34800	+210	0%	FHEV	
Q6 e-tron (nouveau)	52170	0	0%	Elec	Série 4 Cabriolet (nouvelle)	54250	+1901	1%	E	C4 (nouvelle)		29000	+896	6%	E
251 Design	72170	0	0%</												

	Prix en €	Bonus (1)	Autonomie	Ramise possible	Energie	Prix en €	Bonus (1)	Autonomie	Ramise possible	Energie	Prix en €	Bonus (1)	Autonomie	Ramise possible	Energie	Prix en €	Bonus (1)	Autonomie	Ramise possible	Energie
1.2 Hybride 145 Etoile	39200	0	nc	FHEV		1.2 Iridia 110 LX	27800	0	0%	FHEV	25 e-SkyActiv PHEV 327 Exclusive-Line	64100	+6500	12%	PHEV	300 e Hybrid EQ AMG Line	72950	+5000	1%	PHEV
E-Tense 156 Pallas	42300	-3100	nc	Elec		Elektrica 156	34800	-3100	12%	Elec	2.5 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	70250	+6500	12%	PHEV	220 d AMG Line	69100	+3290	5%	D
E-Tense 156 Edition France	43000	-3100	nc	Elec		Elektrica 156 LX	37800	-3100	12%	Elec	3.3 e-SkyActiv D 254 Homura Plus	73150	+13459	8%	D	CLE Cabriolet (nouveau)	76800	+7552	4%	E
N°4 (nouveau)						H.F. Perfo 280	42400	-3100	nc	Elec	3.3 e-SkyActiv D 254 Takumi Plus	74200	+13459	9%	D	300 AMG Line	78850	+14395	4%	E
1.2 Hybride 145 Pallas	39000	nc	nc	FHEV	HYUNDAI						MX-5 Roadster					450 AMG Line 4Matic	87500	+42846	4%	E
1.2 Hybride 145 Pallas Jules Verne	41200	nc	nc	FHEV	i10	1.0.63 Eco Intuitive	18400	0	9%	E	1.5 SkyActiv-G 132 Prime-Line	33000	+1504	5%	E	53 AMG Matic+	101150	+70000	0%	E
E-Tense Pallas	46690	-3100	nc	Elec		1.0.63 Intuitive BVR	19300	+190	9%	E	2.0 SkyActiv-G 184 Exclusive-line	39500	nc	6%	E	220 d AMG Line	77460	+5900	4%	D
E-Tense Pallas Jules Verne	49190	0	nc	Elec		1.0.63 Creative BVR	20350	+190	10%	E	2.0 SkyActiv-G 184 Kazari	40300	nc	5%	E	EQE				
DS 7						1.2 79 N Line	20500	+150	15%	E	LAND ROVER					300 Executive Line	71400	0	2%	Elec
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58510	0	11%	PHEV	Range Rover Evoque	PHEV 270 S	61400	+5340	3%	PHEV	350+ Electric Art	82750	0	0%	Elec					
Plug-In Hybrid 225 Edition France	58510	nc	11%	PHEV		PHEV 270 Dynamic SE	68700	+5340	3%	PHEV	350+ AMG Line	87100	0	8%	Elec					
Plug-In Hybrid 300 Pallas AWD	65010	nc	11%	PHEV		D200 S	65000	+16032	nc	D	53 AMG 4Matic+	127100	0	0%	Elec					
Plug-In Hybrid 300 Edition France AWD	65710	nc	11%	PHEV		D200 Dynamic SE	68000	+23397	4%	D	EQE SUV									
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	70260	+360	11%	PHEV		D200 Dynamic HSE	70800	+23397	5%	D	300 AMG Line Edition	85300	0	9%	Elec					
1.5 BlueHDI 130 Pallas	51250	+2205	28%	D		Discovery Sport	PHEV 270 S	61300	+6225	4%	PHEV	350+ Electric Art	93800	0	0%	Elec				
1.5 BlueHDI 130 Edition France	51950	nc	nc	D		PHEV 270 Dynamic SE	67800	+6225	4%	PHEV	350+ AMG Line	101850	0	15%	Elec					
FERRARI						D200	73000	+15192	0%	E	53 AMG 4Matic+	147050	0	1%	Elec					
Roma	246524	+70000	nc	E		D200 S	75000	+16032	nc	D	GLE									
12Cilindri	387751	+70000	nc	E		Defender 90	V8 425 X	125300	+70000	nc	E	53 AMG 4Matic+	105800	+70000	6%	E				
12Cilindri Spider	427056	+70000	nc	E		V8 P525	143800	+70000	nc	E	63 AMG S 4Matic+	159850	+70000	6%	E					
296 GTB	315377	+2049	nc	PHEV		D250 S	71700	+70000	4%	D	400 e Hybrid EQ Avantgarde Line	99850	+18950	8%	PHEV					
296 GTS	423614	+2726	nc	PHEV		D300 X	88100	+70000	nc	D	53 AMG Hybride 4Matic+	116500	+23000	5%	PHEV					
SF90 Stradale	770000	+1858	nc	PHEV		Defender 110	V8 P425 X	128400	+70000	nc	E	350 d Hybrid EQ Avantgarde Line	87200	+38030	6%	D				
SF90 Spider	465714	+4818	nc	PHEV		P8 425 X	185400	+70000	10%	E	350 d Hybrid EQ Avantgarde Line	96000	+20300	8%	PHEV					
F80	3600000	+70000	nc	PHEV		Octa	40400	+1276	6%	E	350 d Hybrid EQ Avantgarde Line	107800	+23000	8%	PHEV					
Purosangue	384220	+70000	nc	E		P8000	44080	+1276	10%	E	GLE Coupé									
FIAT						P2000	40400	+1276	10%	E	53 AMG 4Matic+	123900	+70000	0%	E					
Panda Classic						P2500	44080	+1276	10%	E	63 AMG S 4Matic+	174700	+70000	0%	E					
1.0 70 BSG Hybrid City	15900	+50	7%	E		P2500	48000	+1276	10%	E	400 e Hybrid EQ AMG Line	110500	+20300	4%	PHEV					
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	18300	+125	7%	E		P2500	52000	+1276	10%	E	53 AMG Hybride 4Matic+	134500	+22400	3%	PHEV					
500e						P2500	56000	+1276	10%	E	450 d AMG Line	98350	+70000	0%	D					
23,8 kWh (RED)	30400	-3100	15%	Elec		P2500	60000	+1276	10%	E	350 d Hybrid EQ AMG Line	111150	+22100	4%	PHEV					
23,8 kWh La Prima	34400	-3100	7%	Elec		P2500	64000	+1276	10%	E	CLA (nouveau)									
42 kWh La Prima	37900	-3100	7%	Elec		P2500	68000	+1276	10%	E	250+ Technologie EQ Limited Edition	52900	0	0%	Elec					
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3100	17%	Elec		P2500	72000	+1276	10%	E	250+ Technologie EQ AMG Line	58200	0	0%	Elec					
Abarth	36800	-3100	21%	Elec		P2500	76000	+1276	10%	E	350 Technologie EQ AMG Line 4Matic	67480	0	0%	Elec					
Abarth Pack	38800	-3100	15%	Elec		P2500	80000	+1276	10%	E	GLE									
500e 3+1						P2500	84000	+1276	10%	E	53 AMG 4Matic+	105800	+70000	6%	E					
23,8 kWh (RED)	32400	-3100	nc	Elec		P2500	88000	+1276	10%	E	63 AMG S 4Matic+	159850	+70000	6%	E					
42 kWh (RED)	35900	-3100	nc	Elec		P2500	92000	+1276	10%	E	400 e Hybrid EQ Avantgarde Line	99850	+18950	8%	PHEV					
42 kWh La Prima	39900	-3100	7%	Elec		P2500	96000	+1276	10%	E	53 AMG Hybride 4Matic+	116500	+23000	5%	PHEV					
500e Cabriolet						P2500	100000	+1276	10%	E	350 d AMG Line	98350	+70000	0%	D					
23,8 kWh (RED)	33800	-3100	nc	Elec		P2500	104000	+1276	10%	E	CLA (nouveau)									
42 kWh (RED)	37300	-3100	nc	Elec		P2500	108000	+1276	10%	E	250+ Technologie EQ Limited Edition	52900	0	0%	Elec					
42 kWh La Prima	41300	-3100	19%	Elec		P2500	112000	+1276	10%	E	250+ Technologie EQ AMG Line	58200	+1276	7%	PHEV					
Abarth Pack	42300	-3100	12%	Elec		P2500	116000	+1276	10%	E	350 Technologie EQ AMG Line 4Matic	67480	0	0%	Elec					
Abarth Turismo	44300	-3100	5%	Elec		P2500	120000	+1276	10%	E	GLE SUV									
Grande Panda (nouveau)						P2500	124000	+1276	10%	E	500 AMG Line Edition	85300	0	9%	Elec					
1.2 Hybrid Turbo 110 Pop	18900	nc	0%	FHEV		P2500	128000	+1276	10%	E	350+ Electric Art	93800	0	0%	Elec					
1.2 Hybrid Turbo 110 Icône	20900	nc	0%	FHEV		P2500	132000	+1276	10%	E	350+ AMG Line	101850	0	15%	Elec					
Electricité 113 (RED)	24900	-3100	5%	Elec		P2500	136000	+1276	10%	E	53 AMG 4Matic+	127100	0	0%	Elec					
Electricité 113 La Prima	27900</td																			

Guide d'achat

Le prix des voitures neuves

	Prix en €	Bonus (1)	Bonus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (1)	Bonus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (1)	Bonus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (1)	Bonus ou malus	Remise possible	Energie	
MINI (suite)																								
Cooper D Essential	40200	nc	nc	0			Plug-in Hybrid 195 Allure	43400	+1050	6%	PHEV		E-Tech Full Hybrid 200 Techno	43000	0	0%	FHEV		2.0 TDI 193 Selection 4x4	54270	+3849	17%	D	
Cooper D Classic	41250	nc	nc	0			Plug-in Hybrid 195 GT	47900	+1050	6%	PHEV		E-Tech Full Hybrid 200 Espirit Alpine	45900	0	0%	FHEV		2.0 TDI 193 Sportline 4x4	60610	nc	nc	D	
Cooper E Essential	39150	-3 100	nc	Elec			Electrique 210 Allure	44900	-3 100	3%	Elec		Aarkana						SMART					
Cooper E Classic	40200	-3 100	nc	Elec			Electrique 210 GT	46900	-3 100	3%	Elec		E-Tech Full Hybrid 145 Techno	34200	0	13%	FHEV		#1					
Cooper SE Classic All4	45200	-3 100	nc	Elec			Electrique 230 Grande Autonomie Allure	46900	-3 100	3%	Elec		E-Tech Full Hybrid 145 Espirit Alpine	38700	0	15%	FHEV		Pro	38315	0	6%	Elec	
Cooper SE Favourited All4	46500	-3 100	nc	Elec			Electrique 230 Grande Autonomie GT	51400	0	3%	Elec		E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	nc	FHEV		Pro+	43315	0	6%	Elec	
MITSUBISHI							Electrique 325 Dual Motor First Edition 4x4	53900	0	3%	Elec		E-Tech Full Hybrid 200 Espirit Alpine	48300	0	nc	FHEV		Premium	48315	0	9%	Elec	
Colt							408					E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	50300	0	nc	FHEV		Brabus	51315	0	13%	Elec		
1.0 MPI-T 91 Intense	26500	+170	10%	E			1.2 Hybrid 145 Allure	37800	+75	13%	FHEV		Espace (nouveau)						#3					
1.6 MPI HEV 143 Intense	31600	0	7%	FHEV			1.2 Hybrid 145 GT	41800	+75	13%	FHEV		E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45500	+530	9%	FHEV		Pro	39315	0	8%	Elec	
1.6 MPI HEV 143 Instyle	32800	0	7%	FHEV			Plug-in Hybrid 225 GT	47250	0	18%	PHEV		E-Tech Full Hybrid 200 Espirit Alpine	49500	+530	9%	FHEV		Pro+	44315	0	8%	Elec	
1.0 MPI-T GPL 101 Invite+	24700	+240	nc	GPL			Electrique 210 Allure	43900	-3 100	4%	Elec		E-T Hyper hybr. rech. 300 Esp. Alpine 4x4	54500	+1340	6%	PHEV		Premium	47315	0	7%	Elec	
ASX							Electrique 210 GT	45900	-3 100	4%	Elec		E-T Hyper hybr. rech. 300 Atelier Alpine 4x4	59000	+1340	6%	PHEV		25th Anniversary Edition	48140	0	9%	Elec	
1.0 MPI-T 91 Invite	27800	+898	nc	E			5008					Brabus	52315	0	9%	Elec		Kangoo						
1.3 DI-T MHEV 140 Intense	31800	+898	nc	E			1.2 Hybrid 145 Allure	41300	+790	10%	FHEV		1.3 TCe 100 Evolution	29000	+4 026	4%	E		1.3 TCe 100 Evolution	29000	+4 026	4%	E	
1.6 MPI HEV 143 Intense	36500	0	nc	FHEV			1.2 Hybrid 145 GT	45800	+790	10%	FHEV		1.3 TCe 130 Techno	31500	+4 279	6%	E		1.3 TCe 130 Techno	31500	+4 279	6%	E	
1.6 MPI HEV 143 Instyle	39900	0	nc	FHEV			Plug-in Hybrid 195 Allure	45400	+2720	nc	PHEV		1.5 Blue dCi 95 Evolution	29000	+898	4%	D		1.5 Blue dCi 115 Techno	31500	+1504	6%	D	
1.6 MPI-T GPL 101 Invite	28100	+230	nc	GPL			Plug-in Hybrid 195 GT	49000	+2720	nc	PHEV		E-Tech 120 Evolution	37500	-3 100	4%	Elec		25th Anniversary Edition	48140	0	9%	Elec	
1.6 MPI-T GPL 101 Intense	32000	+230	nc	GPL			Electrique 210 Allure	46900	-3 100	7%	Elec		Kangoo						Brabus	52315	0	9%	Elec	
Outlander (nouveau)							Electrique 210 GT	51400	0	7%	Elec		1.3 TCe 110 Evolution	29000	+4 026	4%	E		Rafale					
Invite	51500	+3050	4%	PHEV			Electrique 230 Grande Autonomie Allure	51400	0	7%	Elec		1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	26240	+190	nc	E		1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	26240	+190	nc	E	
Invite+	55700	+3050	4%	PHEV			Electrique 230 Grande Autonomie GT	55900	0	7%	Elec		1.4 Boosterjet Hybrid Privilège	27240	+190	12%	E		1.4 Boosterjet Hybrid Privilège	27240	+190	12%	E	
NISSAN							e-Rifter					1.5 Dualjet Hybrid Privilège	30240	+50	18%	E		1.5 Dualjet Hybrid Style	31800	+75	18%	E		
Juke							Electrique 136 Allure Taille M	37950	-3 100	nc	Elec		1.6 Dualjet Hybrid Style	31800	+75	18%	E		Vitara (nouveau)					
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+818	12%	E			Electrique 136 GT Taille XL	43250	-3 100	nc	Elec		1.8 Hybrid Avantage	19190	0	8%	E		1.8 Hybrid Avantage	19190	0	8%	E	
Hybrid 143 Acenta	30700	0	9%	FHEV			POLESTAR					1.8 Boosterjet Hybrid Avantage	28240	+190	nc	E		1.8 Boosterjet Hybrid Avantage	28240	+190	nc	E		
Hybrid 143 N-Connecta	33200	0	9%	FHEV			2 (nouveau)					1.8 Boosterjet Hybrid Privilège	27240	+190	12%	E		1.8 Boosterjet Hybrid Privilège	27240	+190	12%	E		
Qashqai							4 (nouveau)					1.5 Dualjet Hybrid Privilège	30240	+50	18%	E		1.5 Dualjet Hybrid Style	31800	+75	18%	E		
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	34700	+1761	5%	E			5 (nouveau)					1.6 Dualjet Hybrid Style	31800	+75	18%	E		Swace						
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	36900	+2049	11%	E			9 (nouveau)					1.8 Hybrid Privilège	33750	0	14%	FHEV		1.8 Hybrid Privilège	33750	0	14%	FHEV		
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	40000	+1901	11%	E			11 (nouveau)					1.8 Hybrid Style	32240	+240	17%	E		S-Cross						
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	43200	+1901	5%	E			12 (nouveau)					1.8 Boosterjet Hybrid Style	35040	+125	19%	FHEV		1.8 Boosterjet Hybrid Style	35040	+125	19%	FHEV		
e-Power 190 Tekna	45000	+800	21%	FHEV			13 (nouveau)					1.8 Dualjet Hybrid Style	36290	+1400	26%	PHEV		Across						
e-Power 190 N-Design	45400	+800	21%	FHEV			14 (nouveau)					2.0 Hybrid Rechargeable Pack	50290	+1400	26%	PHEV		Tesla						
Ariya							15 (nouveau)					Model 3						Model 3						
63 kWh 218 Engage	39300	0	7%	Elec			16 (nouveau)					Propulsion	38900	0	3%	Elec		Propulsion	38900	0	3%	Elec		
63 kWh 218 Advance	41800	0	10%	Elec			17 (nouveau)					Grande Autonomie Propulsion	44900	0	3%	Elec		Grande Autonomie Propulsion	44900	0	3%	Elec		
87 kWh 242 Advance	49300	0	10%	Elec			18 (nouveau)					Performance	57400	0	0%	Elec		Performance	57400	0	0%	Elec		
87 kWh 242 Evolve	52800	0	8%	Elec			19 (nouveau)					Model Y (nouveau)						Tayron (nouveau)						
87 kWh e-Force 306 Evolve	55800	0	8%	Elec			20 (nouveau)					Propulsion	44900	-3 100	0%	Elec		Propulsion	44900	-3 100	0%	Elec		
Nismo	59300	0	11%	Elec			21 (nouveau)																	

on 50840 +550 17% D GTI 49750 +6637 5% E Transmission Intégrale Performance 73990 0 0% Elec

VPN
Autos.com

ACHETEZ FINANCEZ & VENDEZ



vpn-autos.com

Réseau spécialiste
de l'occasion récente
depuis 1994 !



POINTS DE VENTE
PARTOUT EN FRANCE



SATISFAIT OU
REMBOURSÉ*



RÉSERVATION
EN LIGNE



GARANTIE
12 MOIS MINIMUM



RACHAT
EXPRESS

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Volkswagen T-Roc Cabriolet

À partir de **299 €/mois⁽¹⁾**

LLD 37 mois, 30 000 km

1^{er} loyer 4 000 €



Finalement, le meilleur moment des vacances. T-Roc Cabriolet

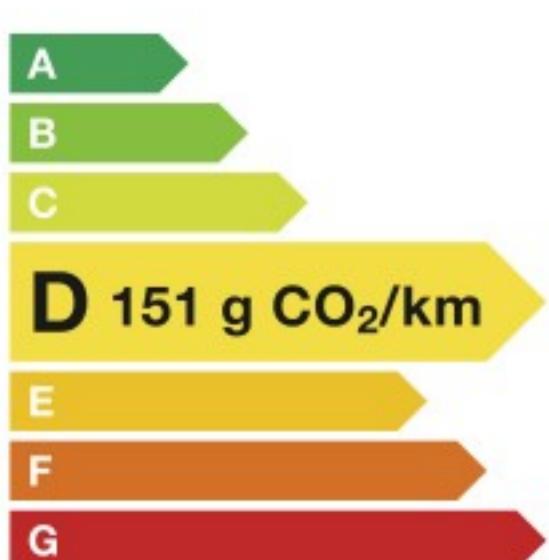


(1) T-Roc Cabriolet Style 1.0 TSI 116 ch neuf en Location Longue Durée.

Modèle présenté: T-Roc Cabriolet R-Line 1.5 TSI EVO2 8CV 150 ch avec options aux mêmes conditions que T-Roc Cabriolet Style, 1^{er} loyer de 4000€ suivi de 36 loyers de **535 €**. Valable pour toute commande d'un T-Roc Cabriolet R-Line **du 01/07/2025 au 31/07/2025 et immatriculation avant le 31/12/2025** dans le réseau participant en France métropolitaine. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, chez les distributeurs présentant ce financement et si acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH, SARL de droit allemand au Capital 318 279 200 € – Succursale France, RCS Pontoise 451 618 904 – Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Conditions sur volkswagen.fr – Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 8 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle.

Pour un T-Roc Cabriolet Style 1.0 TSI 116 ch BVM6 : consommation en cycles mixtes (l/100 km) 6,1 min – 6,5 max ; rejets de CO₂ (g/km) 139 min – 151 max (WLTP). Valeurs au 05/06/2025, susceptibles d'évolution.

SAS Volkswagen Group, RCS Soissons 832 277 370.



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer