



Future 2 CV

Et si Citroën
osait ?

P. 14



SPÉCIAL OCCASION

P. 46

12 PAGES



50 modèles fiables pour tous les budgets **A partir de 2600 €**



Les coachs

P. 44

Décrassage moteur :
les solutions

Dossier essais

Leasing social

27 autos
dès **99 €/mois**

Les bons choix P. 24



P. 32

Renault 5 E-Tech 95 ch
Que vaut la version premier prix ?

Test lecteurs P. 42



Vos avis tranchés
sur le **BMW X3**

Actu

P. 10

Les bons plans
de la rentrée

**Jusqu'à -35 %
sur le neuf !**

Nouveautés

P. 18

Les surprises
du salon
de Munich

L 14629 - 1931 - F: 2,50 €



BEL: 2,80 € - ESP: 3 € - GR: 3 € - DOM S: 3,60 € - DOM A: 4,20 € - ITA: 3 € - LUX: 2,80 € -
PORT CONT: 3 € - CAN: 4,50 € - MAR: 3,20 € - TOMS: 5,50 € - CH: 5 € - TUN: 5,80 €

Notre saga
de l'été...



Les grands hommes
de l'automobile

Cette semaine

Soïchiro Honda
Il a construit un
empire industriel
de ses mains

P. 62





A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

(1) Autonomie du CLA 250+ Progressive Line. (2) Sur borne de charge rapide DC avec tension d'alimentation de 800 V. (3) Tarif constructeur conseillé TTC du CLA 250+ Limited Edition, hors options (commandes jusqu'au 31/12/25). Modèle présenté : CLA 250+ Limited Edition avec options au tarif constructeur conseillé de **59 700 € TTC**, autonomie jusqu'à 729 km. **Consommation électrique CLA avec technologie EQ : 12,2-14,7 kWh/100km (données cycle mixte WLTP au 29/04/25).** (4) Plus d'informations sur score-environnemental-bonus.ademe.fr. Photo non contractuelle. Limited Edition : Edition limitée. Détails sur mercedes-benz.fr. Mercedes-Benz France. RCS Versailles 622 044 287.

Pour les trajets courts, privilégiez la marche



NOUVEAU CLA 100% ÉLECTRIQUE JUSQU'À 790 KM D'AUTONOMIE⁽¹⁾

Recharge jusqu'à 325 km en 10 min⁽²⁾

Dès 52 900 €⁽³⁾

Éligible au score environnemental⁽⁴⁾

Mercedes-Benz

Scannez pour
en savoir plus



ou le vélo. #SeDéplacerMoinsPolluer

SKODA



NOUVEAU **ŠKODA ELROQ** 100 % électrique

Éligible au dispositif Mon Leasing Électrique⁽¹⁾



Vérifiez dès maintenant votre éligibilité
et inscrivez-vous sur skoda.fr
Nombre de bénéficiaires limité.

(1) Offre réservée aux particuliers, pour toute commande à partir du **30/09/2025** sous réserve d'éligibilité et du nombre maximum de dossiers acceptés. Sous réserve de validation des conditions finales du dispositif leasing électrique www.service-public.fr/particuliers/actualites/A16990

Gamme Elroq : WLTP min/max - Consommation (kWh/100km) : 15,2-17,2. Rejets de CO₂ (g/km) : 0 en phase de roulage. Plus d'informations sur skoda.fr
Volkswagen Group France - SAS - Capital : 198 502 510 € - 11, av. de Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.

A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

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

ACTU

- 6 **L'événement** Examen du permis de conduire: la grande loterie
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les news**
- 12 **La photo** de la semaine
- 14 **Les nouveautés** Et si la Citroën 2 CV faisait son retour ?
- 18 **Les stars de la rentrée** Les modèles les plus attendus au salon de Munich

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Leasing social: quelles sont les meilleures offres ?
- 32 **Panoramique** La Renault 5 E-Tech Autonomie Urbaine Five de 95 ch
- 36 **Essai** L'Audi A5 Avant 2.0 e-hybrid quattro S line de 367 ch
- 38 **On a tout essayé!** La Nissan Sakura électrique de 64 ch
- 40 **On a tout essayé!** Le pick-up électrique Maxus eTerron9 de 442 ch
- 42 **Test lecteurs** Le BMW X3

GUIDE PRATIQUE

- 44 **Les coaches Auto Plus** Décrassage moteur: les solutions et leur coût
- 46 **Acheter une voiture d'occasion** Dossier spécial: 50 modèles de 3000 à 25000 €
- 58 **Ça vous est arrivé**
- 60 **Le coin des experts** Restitution d'une voiture de location: ne vous faites pas plumer!

MAGAZINE

- 62 **La série de l'été** Les grands hommes qui ont fait l'automobile, épisode 10: Soïchiro Honda
- 64 **Le sport** Auto Plus aux 24 Heures du Mans Vélo Skoda
- 66 **Auto Plus Classiques** La Mazda MX-5 (1989)
- 68 **Le prix des voitures neuves**



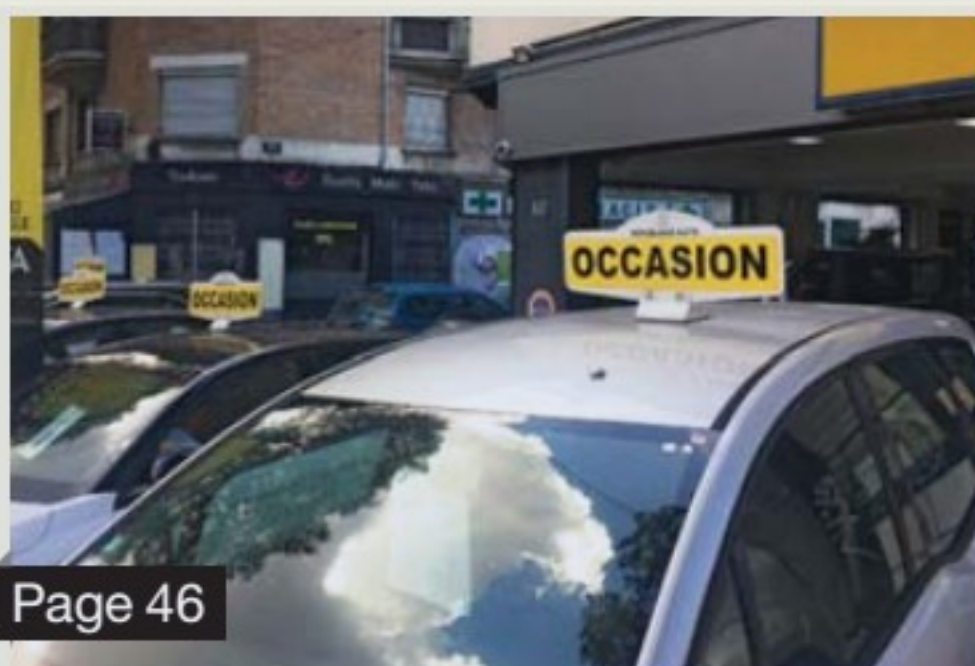
Page 14

R. DEMARETS



Page 32

A. SAUNIER



Page 46

A. SECHET



Page 66

F. GROUT

Trait d'humeur

Avec des batteries pesant au bas mot 400 kg, les électriques frôlent l'obésité !



CIREBOX

Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 41 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.

Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec Auto Plus Classiques.
Ce numéro comporte un encart Renault broché en central sur la totalité de la diffusion kiosque et abonnés.
Ce numéro comporte un encart Reworldmedia Magazines dépliant Croisière 2026 posé en 4^e de couverture sur la diffusion abonnés.

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

L'automobile a droit de cité !

Depuis le 1^{er} septembre, les candidats aux élections municipales de mars 2026 sont officiellement entrés dans la période préélectorale. Six mois durant lesquels les exécutifs des communes doivent, dans leur communication institutionnelle, s'abstenir de glorifier les actions de l'équipe sortante qui se représenterait. Les municipalités engagées dans des politiques anti-voitures n'auront plus l'occasion de vanter leur bilan, forcément positif vu par le prisme de la subjectivité. Ce qui, paradoxalement, jouera peut-être en leur faveur... En effet, une étude menée sur trois ans par le site Mon avis citoyen montre que 72 % des 10004 votants, issus de 386 communes, se disent opposés à une interdiction de la voiture en centre-ville. Un résultat sans ambiguïté qui tend même à se confirmer dans le temps: la proportion était déjà de 70 % lors du premier sondage en 2022.

Les personnes interrogées ont également été invitées à s'exprimer ouvertement sur les enjeux de la place de la voiture en centre-ville. Et les enseignements sont tout aussi éclairants. Pour près d'un quart des répondants, c'est tout simplement une question de respect des libertés individuelles, donc une affaire de principe. Une notion que les politiques semblent avoir perdue de vue. La seconde réflexion (23 %) pointe le manque de solutions alternatives, comme les transports en commun insuffisants ou les nouvelles formes de mobilité sujettes à caution. Troisième argument, avancé dans 18 % des cas: les inquiétudes concernant l'impact d'une absence d'accès en voiture sur l'activité économique locale et les commerçants. Enfin, les enjeux autour de l'écologie et de la qualité de vie ne sont cités spontanément que par 10 % des sondés. On comprend mieux pourquoi les ZFE* étaient si impopulaires.

Une petite "balade numérique" sur le site Mon avis citoyen permet aussi de constater, au vu du nombre de sondages qui y sont consacrés, la place centrale qu'occupe l'automobile dans le débat public. On apprend aussi que la piétonnisation des centres-villes ne rassemble pas une franche majorité (38 % des sondés se prononcent pour) ou que leur limitation à 30 km/h est loin de faire l'unanimité (seulement 39 % de réponses favorables). Le sujet qui semble faire consensus, en revanche, concerne la vitesse sur le réseau secondaire: 82 % souhaitent rouler à 90 km/h au lieu de 80 km/h. Mais cette décision relève des départements... et ne sera donc pas au cœur du débat public avant les élections de mars 2028.

Mathieu

*Zones à faibles émissions.

EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE

La grande loterie



SHUTTERSTOCK

Délais d'attente à l'examen pratique qui dérapent et, au final, toujours 40 % de recalés... rien ne va plus pour les candidats au permis de conduire. Mais pas partout : voici les départements critiques, et les autres.

A force de hurler sur les dérapages des délais d'attente, les syndicats d'auto-écoles ont fini par être entendus. Leur ramdam a permis d'aboutir, le 30 juillet, à la présentation d'un "plan d'urgence" au ministère de l'Intérieur. La situation est en effet devenue critique : alors que la loi dite Macron d'août 2015 fixe un délai maximal de 45 jours pour repasser l'examen après un échec, le "délai médian annualisé national" s'élève désormais à 80 jours, soit 6 jours de plus en un an et 15 de plus qu'en 2023. Et cette moyenne officielle cache en réalité d'énormes écarts selon les départements. Pour une première présentation, le ministère se garde bien de communiquer des données (qu'il prétend non calculables) mais, à écouter vos témoignages, l'attente varie de 3 semaines à

4 mois. Une seule raison explique ce énième dérapage : l'afflux d'inscriptions survenues en 2024. Trois causes prévisibles à cela : la démographie croissante (jusqu'en 2033) des jeunes adultes ; l'abaissement à 17 ans de l'âge pour passer le permis (qui aurait séduit 300 000 candidats) ; l'ouverture du compte personnel formation au permis moto (41 % d'inscriptions de plus).

Manque d'anticipation

L'Etat aurait dû renforcer les rangs des inspecteurs – déjà en nombre insuffisant –, afin d'offrir davantage de places d'examens, au lieu de se contenter de vouloir améliorer le taux de réussite à celui-ci (car plus il grossit, et moins il y a de recalés venant embouteiller le système). En 2024, cette proportion de reçus en première présentation est certes

Le permis en chiffres

1,8 million de candidats, toutes catégories confondues, examinés en 2024 (+ 0,6 % en un an), dont 1,6 million en catégorie B (- 2,5 %).

59,4 % de lauréats du premier coup (56 % en 2023) au permis B, 58,2 % toutes présentations (contre 56,4 %).

79,5 % de réussite en 2023 pour les candidats âgés de 17 ans (tous en conduite accompagnée AAC), 70,7 % au 1^{er} semestre 2025 (de moins en moins en AAC).

bien remontée (59,4 % contre 56 % en 2023), mais pas autant qu'escompté. Hélas pour les candidats en souffrance, il n'y a plus rien à attendre des mesures du 30 juillet, qualifiées de rustines par les syndicats d'auto-écoles, avant même de passer à la trappe avec la probable chute du gouvernement Bayrou. Les 80 000 places de plus promises d'ici à la fin de l'année ? Il en aurait fallu quatre fois plus pour résoudre la crise. Le recrutement de 108 inspecteurs ? Cela n'aurait fait que combler les départs en retraite.

En conséquence, c'est aux candidats eux-mêmes de trouver de bonnes astuces pour sortir de l'ornière. En voici trois, à compiler dans la mesure du possible : se présenter dans un département où les délais d'attente restent raisonnables et où le taux de réussite flirte avec les sommets et, au préalable, s'inscrire dans une auto-école affichant les meilleurs résultats. Suivez le guide...

Comment (bien) choisir une auto-école ?

Sachant que le nombre de places d'examens (pour le premier passage et les "repasses") attribuées à chaque auto-école dépend de son nombre de formateurs, moins elle compte de recalés et plus elle dispose, de fait, de créneaux d'examens libres. Or, le taux de réussite des écoles de conduite variant

généralement de 30 à 85 % (voire de 10 à 90 % !), à vous de choisir en priorité un établissement bien noté. Pour connaître le résultat 2025 de chacun d'eux, rendez-vous sur le site de la Sécurité routière*. Pour les auto-écoles en ligne, on y trouve le bilan moyen départemental des diverses enseignes.

* <https://autoecoles.securite-routiere.gouv.fr>

La carte de France de la galère... ou pas !

Par le passé, *Auto Plus* a régulièrement publié la carte de France des taux de réussite au permis B... Mais ces données étaient divulguées avec un an de retard ! Grande première : non seulement nous donnons ici les taux de réussite 2025, mais également les délais d'attente pour les 100 départements. En combinant ces deux données, les futurs candidats savent à quoi s'attendre...

Pourcentage de reçus à l'examen pratique au cours du 1^{er} trimestre 2025 par département

+

Délais d'attente pour une première présentation

- Jusqu'à 1 mois
- 2 mois
- 3 mois
- 4 mois ou plus



* Donnée non fournie par Ornika.

DÉLAIS D'ATTENTE PAR DÉPARTEMENT : DU SIMPLE AU QUINTUPLE !

- Inutile de se tourner vers la Sécurité routière, les syndicats d'auto-écoles ou les enseignes nationales pour avoir une estimation des délais pour un premier passage. Heureusement, deux trublions du permis en ligne – Ornika* et En voiture Simone** – ont rompu ce silence en publiant ces données départementales.
- *Auto Plus* reproduit ici celles d'Ornika, dont la présence est désormais quasi nationale, et qui indiquent l'attente moyenne constatée entre la demande de place d'examen et la réception de la convocation pour un premier passage.
- Les infos restent assez vagues – en mois – et sans autre précision que “supérieurs à trois mois” pour les pires délais, alors qu'ils atteignent parfois cinq/six mois (Bretagne, Corse, Ile-de-France...). Cette carte reste donc indicative, d'autant que l'attente varie selon les centres d'examens (plusieurs par département), mais aussi d'une école de conduite à une autre. Pour les 15 départements où Ornika n'est pas implanté, nous avons réalisé notre propre enquête.
- Les situations les plus critiques (en rouge) touchent un quart des départements et les plus favorables (en vert) en concernent un tiers.

POURCENTAGE DE RÉUSSITE 2025 PAR DÉPARTEMENT : DU SIMPLE AU DOUBLE !

- Excellente nouvelle, durant le 1^{er} trimestre 2025, le pourcentage de reçus a nettement progressé dans une majorité de départements, et carrément bondi en Ariège et dans le Loir-et-Cher (+ 12 points par rapport au premier trimestre 2024). Idem pour Finistère, Val-de-Marne ou Cantal (+ 10 à + 17 pts par rapport au quatrième trimestre 2023). Parmi les rares exceptions, Lozère (- 10 pts) et Côtes-d'Armor (-7).
- Cette année encore, que d'écarts entre les départements ! Parmi les mieux notés : Deux-Sèvres (74 % de reçus), Allier, Alpes-de-Haute-Provence, Gers, Maine-et-Loire (71 %). Parmi les pires : Antilles/ Guyane (39 à 51 %), Paris et Essonne (50 %), Charente-Maritime (51 %), Meuse, Saône-et-Loire, Yvelines, Tarn-et-Garonne (52 %).
- Étonnamment, ces gros écarts peuvent concerner des départements pourtant limitrophes. Exemples : 23 points entre Deux-Sèvres (74 %) et Charente-Maritime (51 %), près de 20 entre Allier et Saône-et-Loire. Avis aux Lyonnais, Marseillais ou Toulousains : 15 points de plus chez vos voisins de l'Ain, des Alpes-de-Haute-Provence ou du Gers.

Le bilan Maximiser les chances de le décrocher... et vite !

Au cumul des deux données – taux de réussite et délais d'attente –, voici les centres d'examens à fuir ou à choisir...

Les plus attractifs, avec de bons résultats et 1 mois d'attente maxi : Haute-Loire (68 % de reçus), Drôme (66 %), Aisne et Territoire de Belfort (64 %), Ardèche et Loir-et-Cher (63 %). Ou, avec un peu plus de délais (2 mois) mais de

meilleurs taux : Allier et Alpes-de-Haute-Provence (71 %), Hautes-Alpes (70 %), Ille-et-Vilaine (65 %), Puy-de-Dôme (64 %).

Les plus repoussants, avec 4 mois d'attente (ou plus) et un faible taux de lauréats : Guyane (45 % de reçus), Martinique (51 %), Nièvre et Hauts-de-Seine (53 %), Aube et Bouches-du-Rhône (56 %); avec 3 mois d'attente et les pires

taux : Paris (50 %), Saône-et-Loire et Yvelines (52 %), Rhône (54 %).

Bien sûr, tout le monde ne peut pas traverser la moitié du pays pour aller s'y former et y passer le permis. Mais pour ceux qui ont la possibilité de séjourner dans les lieux les mieux notés ou vivent dans un département limitrophe, la question se pose.



L'ÈRE DE LA VOITURE
"JETABLE" A-T-ELLE
COMMENCÉ ?

SHUTTERSTOCK

Fiabilité des voitures récentes

Un grand pas en arrière

Au fil des décennies, il me semblait que les voitures se montraient de plus en plus fiables. Pour ma part, cela fait très longtemps que je ne suis pas tombé en rade. La lecture de votre dossier sur les pannes du moment (Auto Plus n° 1929, p. 50) fut donc une mauvaise surprise : moteurs fragiles comme du verre, systèmes de dépollution qui lâchent et même des selleries qui s'usent à vitesse grand V. Outre ces défaillances qui semblent fréquentes, je suis sidéré par le coût des réparations. A ce rythme, cela ne sera plus rentable de réparer une voiture de 8 ou 10 ans.

Jacky M., par e-mail

Pierre Audemar. Comme nous le soulignons dans ce dossier, ces pannes en série sont généralement limitées à quelques modèles. Et sont, le plus souvent, dues à des choix économiques discutables (mise au point "raccourcie", choix d'un élément moins coûteux plutôt que d'un autre plus costaud...). Dans l'ensemble, les voitures modernes affichent néanmoins un niveau de fiabilité rarement atteint dans l'histoire de l'automobile. Toutefois, aussi circonscrites soient-elles, les pannes "modernes" entraînent souvent, vous avez raison, des factures élevées. De plus en plus sophistiqués, les éléments incriminés sont, en effet, de plus en plus chers.

Retour à l'envoyeur

Ces derniers jours, j'ai vu sur le Web que DS Automobiles cesserait d'être une marque indépendante et que ses modèles seraient réintégrés à la gamme Citroën.

Frédéric D., par e-mail

François Tarrain. Outre le fait qu'elle a été démentie par la marque, cette rumeur se heurte à certaines réalités. D'une part, le plan produit de DS pour les prochains mois est solide (N°8, N°4 et, début 2026, N°7). Ensuite, les concessionnaires qui ont investi dans des locaux et des



STELLANTIS

équipes spécifiques ne l'entendraient sans doute pas de cette oreille. Enfin, vendre dans un même hall une C3 à moins de 20 000 € et une N°8 à plus de 75 000 € tient de la mission impossible, les clients de la seconde étant attachés à bénéficier d'un service plus "exclusif".

Entre les consoles centrales de plus en plus imposantes et les habitacles souvent entièrement noirs du plancher au pavillon, il y a de quoi se sentir confiné dans les autos actuelles. La notion de "voiture à vivre" appartient désormais au passé.

Philippe A., Nances (73)

Marché commun, vraiment ?

Cet été, en Espagne, j'ai pu voir certains des modèles dont vous avez parlé en page 10 de votre n° 1930, et même d'autres comme DR et Ebro. Quelles sont ces marques et pourquoi ne sont-elles pas vendues en France ?

Morgan B., Mérignac (33)

Agnès Lasbarrères. DR est une société italienne qui assemble des véhicules à partir de composants en provenance du constructeur chinois Chery. Quant à Ebro, c'est une ancienne marque espagnole d'utilitaires, rachetée en 1981 par Nissan. Elle a repris vie en 2023, dans l'ex-usine Nissan de Barcelone, sous l'égide de la firme espagnole EV Motors et de... Chery. Une usine qui assemble également certaines Jaecoo et Omoda. DR et Ebro sont deux marques qui proposent des SUV construits sur des bases assez rustiques et dont les motorisations (sauf lorsqu'elles sont hybrides rechargeables ou électriques) affichent des rejets de CO₂ plutôt élevés. En France, ceux-ci seraient donc soumis à des malus importants. Contrairement à Omoda et Jaecoo, DR et Ebro ne semblent pas envisager une arrivée chez nous pour le moment. Mais grâce à l'homologation européenne, vous pouvez parfaitement acheter l'un de leurs modèles en Espagne et le faire immatriculer dans l'Hexagone.



EBRO

Drôle de commerçant

Après des années à faire entretenir ma "vieille" voiture en centre-auto, j'ai voulu effectuer la révision chez un concessionnaire. Celui-ci a refusé de me donner un rendez-vous car je n'étais pas client chez lui.

Damien J., Bures-sur-Yvette (91)

Pascale Gétin. Non seulement cette attitude n'est pas commerçante, mais elle est aussi répréhensible. Il s'agit, en effet, d'un refus de vente (art. L.121-11 du code de la consommation), puni par une amende pouvant atteindre 4 % du chiffre d'affaires annuel.



ADOBE STOCK

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Avec la fin des concessions d'autoroutes, que va faire l'Etat ?

5%

Les rendre (enfin) gratuites

5%

Réduire le prix des péages

48%

Rien, ça rapporte trop gros

42%

Les augmenter : objectif jackpot !

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

Que pensez-vous d'une hypothétique 2 CV moderne ?

- Top ! Je serais acheteur.
- Sympa, mais pas client.
- Une énième néo-rétro...
- Citroën n'osera jamais la faire.

**vous n'êtes pas éligible
au dispositif Mon Leasing Electrique ?
avec renew,
roulez quand même en électrique**



**Renault Twingo
E-Tech d'occasion
à partir de
99€/mois⁽¹⁾**



fr.renew.auto

renew

**véhicules d'occasion toutes marques reconditionnés et certifiés
électrique, hybride, essence, diesel et gpl
à découvrir dans les réseaux Renault et Dacia**

modèle présenté : Renault twingo e-tech électrique intens à 107€/mois, garantie 5 sur 5 incluse⁽²⁾. (1) Renault twingo e-tech life d'occasion 4 ans/40 000 km d'un montant de 9 900€, loa 61 mois/50 000 km. 1^{er} loyer majoré de 1500€, puis 60 loyers de 99€/mois pour 10 000 km/an, dont 89€ de loyer, et 10€ de garantie 5 sur 5 facultative. * un crédit vous engage et doit être remboursé. vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager. après paiement dernier loyer, possibilité restitution ou acquisition véhicule pour montant option achat à 4 640€ ttc. montant total dû en cas acquisition en fin contrat* de 11 480€ ttc. assurances facultatives DIPE : 13€/mois. offre à particuliers non cumulable, valable dans réseau renew participant du 28/07/25 au 31/10/25, dans limite stocks disponibles. si accord diac, agissant sous marque commerciale Mobilize financial services, sa au capital 415 100 500€ - siren 702 002 221 rcs bobigny. n° orias : 07 004 966 (www.orias.fr). (2) prestation optionnelle, avec extension garantie constructeur et assistance, souscrite avec contrat location avec option d'achat. offre à particuliers non cumulable, valable dans réseau renew pour véhicule occasion moins 5 ans et 120 000 km. *hors assurances facultatives. voir fr.renew.auto

pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo



TOYOTA BÉTHUNE

En matière d'achat automobile, on fait souvent les meilleures affaires lorsque l'on va à l'encontre des tendances. Puisque les showrooms sont désertés par les clients, c'est le moment idéal pour convaincre un vendeur de vous accorder la "ristourne de l'année".

UNE PLUIE DE RABAIS POUR LA RENTRÉE

Du neuf au prix de l'occasion

Des remises aux airs de décote, c'est ce que proposent nombre de vendeurs en ce moment. C'est la chance de s'offrir une voiture neuve en la payant au prix d'une occasion âgée d'un an.

Si les ventes de voitures neuves sont en berne, avec moins de 1 million d'unités écoulées sur les sept premiers mois de l'année (- 8% par rapport à 2024), les usines n'ont guère ralenti leur rythme de production. Les véhicules neufs s'entassent donc dans les

parcs des constructeurs et des concessionnaires. Et puisque, traditionnellement, la rentrée pointe "le début de la fin" de l'année, les marques sont toutes en ordre de bataille pour tenter de sauver les meubles. Si tous les acteurs du marché se sont désormais faits à l'idée que 2025

serait un très mauvais millésime, écouler un maximum d'autos en stock est vital, afin d'assainir les finances. Et puisqu'il vaut mieux vendre avec très peu de marge, voire sans, que pas du tout, la valse des étiquettes a repris de plus belle depuis quelques jours.

Personne n'y échappe

Aux grands maux, les grands remèdes. Plus question de faire la fine bouche en ne bradant que les modèles qui ne plaisent guère et/ou qui sont en fin de carrière. Désormais, même cer-

taines nouveautés s'affichent avec des taux de remise à deux chiffres. Plus question, non plus, de se focaliser sur les électriques (ou à la rigueur les hybrides rechargeables) qui permettent aux groupes d'abaisser la moyenne des rejets de CO₂ de leurs immatriculations et donc d'éviter de payer des taxes. Essence, hybrides et même diesels sont mis en avant. Le choix est tout aussi vaste en ce qui concerne les modèles: de la petite berline au gros SUV, il y en a pour tous les goûts. Et comme le montre

CARBURANT

Léger rebond avant un retour des baisses ?

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 28/08/2025.

Cours du baril de Brent: 58,10 € (+ 0,34 €).

GAZOLE 1,618€

+ 0,14 ct en une semaine
- 2,7 cts en un an

SP95-E10 1,698€

+ 0,9 ct en une semaine
- 5,1 cts en un an

SP95 1,717€

+ 0,13 ct en une semaine
- 6,5 cts en un an

SP98 1,794€

+ 0,8 ct en une semaine
- 5,9 cts en un an

E85 0,746€

+ 0,1 ct en une semaine
- 9,9 cts en un an

GPL 0,975€

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

LA TENDANCE À COURT TERME: ↘ EN BAISSÉ

PÉRIPHÉRIQUE PARISIEN À 50 KM/H

Un bilan mitigé

■ Depuis l'instauration, il y a presque un an, de la limitation à 50 km/h sur le boulevard périphérique, la Mairie de Paris publie, chaque semaine, une série d'indicateurs (bruit, pollution, embouteillages...) destinés à démontrer le bien-fondé de cette mesure. Si l'on se penche sur les deux points mis en avant lors de la réduction de la vitesse, à savoir une baisse du niveau sonore et de la pollution, le bilan n'est pas aussi idyllique qu'annoncé. En ce qui concerne le bruit, rien à redire. Sur les 46 semaines de mesures, on enregistre une baisse dans 44 cas. Mais le bilan en matière de pollution, basé sur des mesures de concentration d'oxyde d'azote et de particules fines (PM10) dans l'air, est loin d'être aussi brillant, avec seulement sept semaines de baisse, et quatre de franche hausse. Du côté de la Mairie, on laisse entendre que ces résultats mitigés pourraient être causés par une météo peu propice à la dispersion des polluants. Pratique...

P. Audemar



SHUTTERSTOCK



100% électrique. La Commission européenne souhaite accélérer le "verdissement" du parc automobile en interdisant, dès 2030, les moteurs thermiques pour les véhicules appartenant à des professionnels ou des loueurs. Bruxelles voit aussi dans ce projet le moyen d'approvisionner plus rapidement le marché de l'occasion en électriques. **Poubelle.** Selon une étude de Vinci Autoroutes, 22% des



Élevé au catalogue (48 180 €), le 1^{er} prix du nouveau SUV Cupra peut chuter à moins de 39 000 € (- 21 %).



Officiellement, la MG3 n'a droit à aucun rabais. Certains concessionnaires passent outre et accordent - 17 %.



Si l'on obtient les plus grosses remises (- 30 %) sur les 208 électriques, on trouve aussi des PureTech 100 à - 25 %.

notre tableau ci-contre, les remises supérieures à 20 % sont légion, rendant ainsi plus accessibles des autos dont les prix ont flambé depuis le Covid.

Craquer ou attendre ?

Reste à déterminer si le moment est optimal pour signer un bon de commande. A ce jour, les stocks sont au plus haut et les programmes d'arrivage (les autos dont la production est déjà planifiée et qui seront livrables avant la fin de l'année) bondés. Il est donc aisé de trouver une



Après un bon départ, les ventes de Rafale hybrides 200 ralentissent. Le réseau s'en défait à vil prix (- 19 %).

voiture neuve qui correspond au plus près à vos envies. Mais si grappiller un peu de remise supplémentaire est, pour vous, plus important que le choix d'une couleur ou d'une option, soyez patient. A compter de fin octobre, les concessionnaires vont immatriculer à leur nom des véhicules en stock. En échange de la perte de quelques semaines de garantie (celle-ci débute à la date d'établissement de la carte grise), ces occasions 0 km afficheront des prix encore plus bas.

Pierre Audemar

Les 30 bonnes affaires du moment

MODÈLE	VERSION LA PLUS SOLDÉE	RABAIS POSSIBLE
Alfa Romeo Tonale	1.5 Hybrid 160 Edizione Speciale	- 22 %
Audi Q2	35 TDI Design S tronic	- 19 %
Audi A3 Sportback	TFSI e S line	- 18 %
BMW Série 1	116 M Sport Design	- 21 %
Cupra Terramar	1.5 eTSI 150 V	- 21 %
Cupra Formentor	eHybrid 204 Midnight Edition	- 24 %
DS 7	1.5 BlueHDi 130 Pallas	- 30 %
Fiat Grande Panda	Electric Red	- 25 %
Ford Puma	1.0 EcoBoost MHEV 125 ST-Line X	- 22 %
Hyundai Bayon	1.0 T-GDI 100 Creative	- 25 %
Kia Sportage	Hybride Rechargeable 252 30 Years 4x4	- 21 %
Mazda CX-60	PHEV Homura	- 23 %
Mercedes Classe C Break	300 e AMG Line	- 26 %
MG3	Hybrid+ Luxury	- 17 %
MG EHS	PHEV Luxury	- 20 %
Mini Countryman	Cooper E 204 Favoured	- 24 %
Mitsubishi Outlander	PHEV Intense	- 20 %
Nissan Juke	Hybrid N-Connecta	- 22 %
Opel Astra	Electric GS	- 35 %
Peugeot 208	Electric 156 Allure	- 30 %
Peugeot 3008	Hybrid 145 GT	- 20 %
Renault Arkana	E-Tech 145 Esprit Alpine	- 26 %
Renault Rafale	E-Tech 200 Esprit Alpine	- 19 %
Seat Ibiza	1.0 TSI 95 Copa	- 22 %
Seat Arona	1.0 TSI 95 Edition	- 22 %
Skoda Superb Combi	2.0 TDI 150 Selection	- 26 %
Volkswagen T-Roc	1.5 eTSI 150 Life DSG	- 21 %
Volkswagen Golf SW	1.5 eTSI 150 R-Line	- 26 %
Volkswagen Tiguan	eHybrid 272 R-Line Exclusive	- 22 %
Volvo EX30	Single Extended Range Ultra	- 20 %

Au cours de notre enquête, nous avons relevé les prix avec remise de plusieurs milliers d'autos en stock. Le tableau ci-dessus vous livre les plus gros "coups de fusil" que nous avons pu accrocher à notre tableau de chasse. Des opportunités à saisir sans tarder car, comme toujours, il n'y en aura pas forcément pour tout le monde.

LA QUESTION INATTENDUE

Combien reste-t-il de Honda S800 en France ?

7



Première Honda à quatre roues officiellement distribuée en France, la S800 est sur le point de fêter ses 60 ans. Des plus de 2 500 exemplaires vendus neufs dans l'Hexagone, il n'en reste aujourd'hui que 7, tous en carrosserie coupé. Avec son 4 cylindres en ligne de 791 cm³ et 78 ch, ce modèle succédait à la S600 (606 cm³ et 57 ch), réservée au marché japonais, mais dont un exemplaire est immatriculé dans l'Hexagone.

AAA DATA

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

CABINES La journée de la semaine



Bas-Rhin (67)

M35, PR 5+700, Schiltigheim (Paris vers Strasbourg), 70 (6 h à 19 h) ou 90 km/h. Le radar double face est installé entre la sortie Schiltigheim et la sortie Strasbourg centre.



48°36'31.7"N 7°43'37.2"E



Pas-de-Calais (62)

A16, PR 73+240, Bonningues-lès-Calais (dans les deux sens), 70 km/h. Le radar chantier surveille la zone de travaux avec basculement de chaussée entre les sorties 38 et 39.



50°53'27.1"N 1°45'33.3"E



Seine-et-Marne (77)

RD606, PR 48+700, Varennes-sur-Seine (dans les deux sens), 90 km/h. Le radar autonome sévit juste à la fin de la voie de dépassement après le rond-point de Montereau-Fault-Yonne en direction de Moret.



Indre (36)

RD943, PR 19+300, Nohant-Vic (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome contrôle votre vitesse dans la traversée du bourg de Nohant.



46°37'34.8"N 1°58'22.4"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

Français jettent leurs déchets par la fenêtre de leur voiture lorsqu'ils circulent sur autoroute. C'est 5 % de moins qu'en 2024. **Stellantis**. Après l'hydrogène il y a quelques semaines, le groupe abandonne un autre projet, l'AutoDrive, un dispositif de conduite autonome de niveau 3.

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT



HF - 123 - LD 22

Toujours tout droit

Bienvenue à Suloszowa, en Pologne. Ce village est ce que les architectes appellent une "cité linéaire", c'est-à-dire qu'elle s'articule autour d'une unique rue. Un concept assez fréquent en Pologne. La particularité de celle-ci, c'est qu'elle mesure 9 km de long et que plus de 3000 âmes y résident. Preuve du sens de l'humour de la population locale, certains habitants n'ont pas cru bon d'indiquer sur leur maison le numéro auquel elle correspond. "Vous ne pouvez pas vous tromper, c'est la 72^e sur la gauche."



SHUTTERSTOCK



Vos images

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



Y a pas à dire : quelques chromes sur une voiture, même s'il s'agit d'une R4, c'est tout de suite plus chic. Vue à Bourg-en-Bresse.

Par Maël



Est-ce le conducteur de ce Touareg qui est un roi du créneau ou celui de cet engin de chantier qui a voulu faire preuve d'humour ?

Par Christophe K.



Voilà un GS bleue qui a voulu se "mettre au vert". Et, visiblement, cela dure depuis un moment. Aperçue au détour d'un chemin.

Par Yannick G.

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS

Peace



& phone

SaferPhone

Le premier forfait qui protège vos enfants

Forfait mobile 5 Go + pack Protection Enfant

5,99€⁽¹⁾⁽²⁾
/mois

- contrôle parental⁽³⁾
- alerte anti-cyberharcèlement⁽⁴⁾
- anti-spam appels mobile⁽³⁾
- accès aux Spécialistes Orange⁽⁵⁾

+ Ateliers parents spécial SaferPhone⁽⁶⁾



est là

Prix pour clients internet. Valable pour vos enfants de moins de 18 ans.

Pack Protection Enfant offert sur demande

(uniquement pendant 12 mois pour l'alerte anti-cyberharcèlement).

*Peace & phone = paix et téléphone. Offre soumise à conditions, valable à partir du 03/07/2025 en France métropolitaine pour les nouvelles souscriptions de la Série Spéciale SaferPhone 5Go (sauf changement de l'offre 2h 100Mo vers la Série Spéciale SaferPhone 5Go). Sans engagement. 10€ de frais d'activation de la carte SIM. (1) Tarif réservé aux particuliers dans la limite de 5 forfaits mobile par offre internet Orange incluant une remise de 4€ sur le tarif de la Série Spéciale SaferPhone 5Go à 17,99€/mois. Perte de la remise en cas de résiliation de l'offre internet ou de demande de suppression de la remise par le client internet. (2) Remise de 8€/mois jusqu'aux 18 ans révolus de votre enfant sous réserve de renvoyer le formulaire de demande de remise dans les 4 mois suivant la souscription. Un seul remboursement par enfant. Perte de la remise en cas de changement d'offre ou de non-validation de la demande de remise (pour non-respect des conditions pour en bénéficier ou non-remise des pièces justificatives demandées). Détails et formulaires sur <https://formulaires.services.orange.fr/14969> (3) Services anti-spam appels mobile et contrôle parental fournis par Orange offerts sur demande sous réserve de compatibilité technique des logiciels, systèmes d'exploitation et équipement à protéger. Perte des services en cas de changement d'offre. (4) Service d'alerte anti-cyberharcèlement, proposé par le partenaire SafeBear, offert sur demande pendant 12 mois. Bénéfice de la promotion subordonné à la création d'un compte (en utilisant le lien adressé par Orange) et à l'acceptation des conditions générales du service d'alerte anti-cyberharcèlement avant le 31/12/2025. Non cumulable avec toute autre promotion en cours. À l'issue des 12 mois, le client devra manifester sa volonté s'il veut continuer à bénéficier du service de manière payante (10€/mois ou 48€/an : tarif susceptible d'évolution, le prix applicable sera celui renseigné dans la fiche tarifaire du partenaire à la date du passage en payant). (5) Les Spécialistes Orange sont là pour vous accompagner dans l'installation du pack Protection Enfant, 7/7j de 8h à 22h. Prise de RDV au 3900 ou sur votre Espace client. (6) Détails et infos sur les ateliers numériques sur inscription.orange.fr/ateliersnumeriques/special-saferphone



L'originelle



CITROËN

ILLUSTRATION **Auto Plus**

ILLUSTRATION S. R. DEMARETS

AUTO PLUS IMAGINE UN REVIVAL DE LA CITROËN 2 CV

Et si la Deuche faisait

Nombre de marques ont ressuscité des stars de leur passé, souvent avec réussite. Et pourquoi pas Citroën ? La question revenant souvent, *Auto Plus* s'est prêté au jeu de la réinterprétation de la célèbre 2 CV. Les arguments en sa faveur ne manquent pas...

Dans un contexte automobile quelque peu compliqué, certains retours aux sources semblent faire mouche. Dans le passé, des constructeurs s'y sont risqués, d'aucuns avec succès, comme BMW qui décida de res-

susciter la Mini en 2001, ou Fiat, avec la 500 en 2007. D'autres ont un peu moins bien réussi commercialement, comme Volkswagen avec les New Beetle/Beetle/Coccinelle, même si celles-ci ont duré de 1998 à 2019 (arrêt de la production). Pour autant, faire

En Bref

Lancement: automne 2028*

Longueur: environ 4,10 m*

Moteurs essence: 100 ch (thermique)* et 110 ch (hybride 48 V)*

Moteur électrique: 113 ch*

Tarif: à partir de 20000 €*

revivre un modèle d'antan reste d'actualité, comme en témoigne l'arrivée de la nouvelle R5 (avec succès), suivie depuis peu par

le R4 et, bientôt, par la Twingo. Alors pourquoi Citroën ne se lancerait-il pas à son tour dans cette aventure ? Le constructeur français peut compter sur un héritage fort et a su faire preuve d'audace au cours de sa longue histoire (commencée en 1919). Parmi ses modèles emblématiques figure, bien sûr, la 2 CV. Initialement prévue pour être présentée au Salon de l'auto de 1939, la "TPV" (Toute Petite Voiture) – son appellation à l'époque – ne sera finalement dévoilée qu'à l'édition de 1948



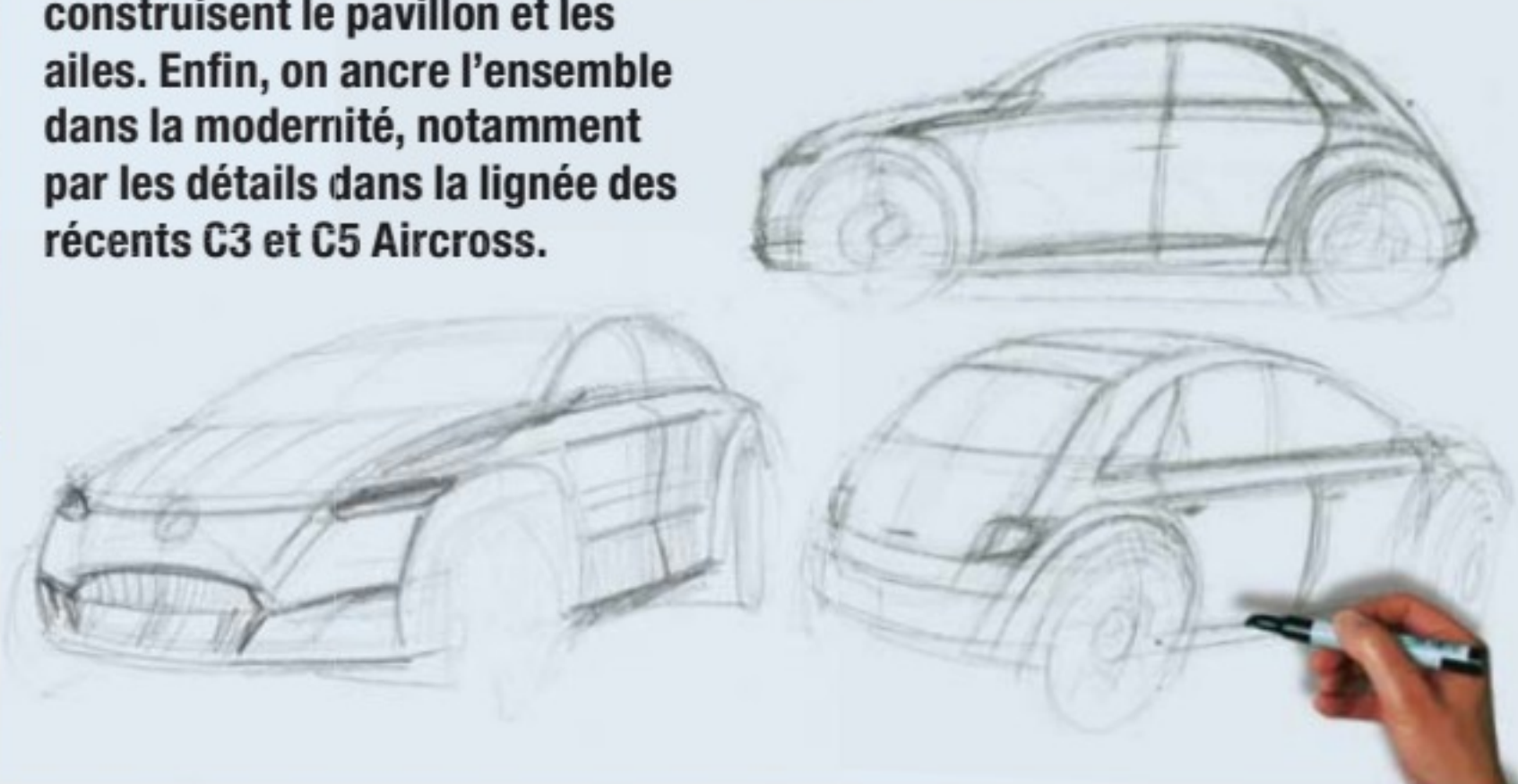
D'un gabarit bien supérieur à celui de son aïeule (4,10 m environ contre 3,78 m), la nouvelle 2 CV reprendrait la silhouette tout en rondeurs, mêlée aux codes graphiques plus rectilignes de la gamme actuelle. Autre clin d'œil : la forme de la calandre.



René Demarets, notre expert design

Réinventer l'icône

Malgré sa silhouette évidente, inoubliable, recréer la 2 CV reste un exercice délicat. Il faut adapter sa morphologie étroite à une plate-forme moderne, bien plus large. Et quels éléments stylistiques de l'icône faut-il reprendre ? L'expression du visage, les phares surélevés, la fine calandre ? Assurément. Tout comme les amples arcs de cercle qui construisent le pavillon et les ailes. Enfin, on ancre l'ensemble dans la modernité, notamment par les détails dans la lignée des récents C3 et C5 Aircross.



son retour ?

(le 7 octobre), après la Seconde Guerre mondiale. Avec une production qui débute en 1949 et se termine en... 1990, près de 4 millions d'exemplaires se

sont écoulés (auxquels s'ajoutent 1,2 million de fourgonnettes). Un sacré best-seller, qui fédère toujours de nombreux fans et fait partie des véhicules les plus

Concept-car ReVOLTe



En 2009, Citroën dévoilait le concept-car ReVOLTe. Une petite urbaine ultrachic dont de nombreux détails esthétiques étaient inspirés de la 2 CV.

collectionnés dans le monde ! De quoi légitimer une renaissance... D'ailleurs, on y a bien cru en 2009, avec le concept-car ReVOLTe qui affichait une indéniable ressemblance avec la 2 CV, tout en en prenant le contre-pied par son côté luxueux. En réalité, ce n'était pas la première fois que les designers de Citroën s'inspiraient de l'illustre aïeule. Un prototype, la "2 CV 2000", avait été réalisé dans le plus grand secret dans les années 1990, mais n'a été révélé qu'en 2019, à l'occasion du cen-

tenaire de la marque... Une troisième tentative pouvant être la bonne, une énième rumeur d'un "revival" de la 2 CV a vu le jour dans les médias anglais au début de cette année. Des propos vite balayés par Thierry Koskas, patron de la marque à ce moment-là (il a été remplacé en juin par Xavier Chardon, ex-boss de Volkswagen France). Celui-ci nous déclarait : "Nous ne sommes pas fans du néo-rétro. L'objectif est de se projeter dans l'avenir plutôt que de reprendre le design des anciens modèles." Et ce même si >>>

L'originelle



CITROËN

La filiation avec la 2 CV d'antan se retrouverait sur la forme de la poupe, mais aussi par l'adoption d'un toit découvrable, en toile. Enfin, une ceinture de protection en plastique contribuerait à accentuer visuellement le galbe des ailes.



ILLUSTRATION S. R. DEMARETS

ILLUSTRATION
Auto Plus

» Pierre Leclercq, directeur du design Citroën, nous avouait : «*Il ne faut jamais dire jamais, nous avons conscience d'avoir un petit bijou dans notre passé...*» Avec un nouveau patron aux commandes et l'arrivée de Gilles Vidal à la tête du design des marques européennes du groupe Stellantis (dont Citroën), voilà qui pourrait ouvrir le champ des possibles...

Inspiration plus que revival

Ressusciter un modèle emblématique ne signifie pas pour autant le reproduire à l'identique. D'ailleurs, la morphologie de la 2 CV (ailes proéminentes, roues arrière carénées, capot bombé...) n'est pas du tout adaptée aux contraintes techniques et normes actuelles.

Sachant cela, nous avons confié à notre illustrateur, René Demarets, le soin d'imaginer ce que pourrait être une interprétation moderne du design si particulier du modèle originel (conçu à la fin des années 1930, rappelons-le). Comme ses images le

suggèrent, la future 2 CV serait fidèle à une silhouette arrondie, à l'inverse de celle, cubique, de la nouvelle C3. De celle-ci elle reprendrait néanmoins les derniers codes esthétiques de la marque. Le tout agrémenté d'un toit en toile découvrable, qui devrait contribuer à faire vibrer la fibre nostalgique.

Un positionnement plus chic

Cette 2 CV new-look permettrait à Citroën de proposer une voiture plus fun capable d'attirer une nouvelle clientèle, tout en générant de la marge. Pour cela, la firme aux chevrons s'inspirerait d'une recette qui a bien fonctionné : celle de la première DS 3, sortie en 2010... Ainsi, la 2 CV pourrait adopter la plateforme Smart Car de l'actuelle C3 et ses motorisations essence (100 ch), hybride (110 ch) et 100% électrique (113 ch), dans un souci d'économie. La C3 endossant désormais le rôle de la voiture économique, la 2 CV s'en distinguerait par un style plus tendance, plus chic

et quelques artifices (équipements, personnalisation...) qui lui permettraient de prétendre à un tarif plus élevé (à partir de 20 000 €). Reste à savoir si

Citroën osera. Pour cela, rendez-vous en octobre 2028, au Mondial de l'auto, ce sera justement les 80 ans de la Deuche... Une bonne occasion, non ?

Ses rivales (potentielles) à succès



A. SAUNIER



A. SAUNIER



A. SAUNIER

Si elle voyait le jour, la future 2 CV viendrait défier d'autres modèles iconiques "ressuscités". Parmi ceux-ci, la Mini, que BMW a eu la bonne idée de relancer en 2001, après avoir racheté la marque. En 2007, c'est au tour de la Fiat 500 de renaître. Vrai carton commercial, cette deuxième génération n'a été renouvelée qu'en 2020. Enfin, bien sûr, la Renault 5 (100 % électrique) suscite l'engouement du public depuis sa sortie en 2024. Face à ces redoutables rivales, la 2 CV aurait pour elle son tarif qui, bien que plus élevé que celui de la C3, resterait très attractif dans la catégorie des modèles "huppés".

LA RENTRÉE DÉCALÉE

JUSQU'AU 30 SEPTEMBRE



**ROULEZ MAINTENANT,
ET COMMENCEZ À PAYER PLUS TARD***

SPOTiCAR
LE LEADER DE L'OCCASION



FIAT

Jeep



EN SAVOIR PLUS

RCS Nanterre 552 144 503

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

*Location avec option d'achat (LOA) (1) sur 62 mois avec trois loyers de 0€ puis 59 loyers de 199€. Montant total dû en cas d'acquisition du véhicule au terme de la location : 17 586€.

(1) Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives. Exemple pour la Location avec option d'achat d'une 208 PureTech 75ch mise en circulation le 09/2021 avec 36 000 km au prix de 12 990 € TTC. Option d'achat finale : 5 845 €. Possibilité de souscrire à l'assurance facultative Décès (2) pour 15 €/mois ; en cas de souscription, les cotisations dues au titre des 3 loyers à 0€ seront répercutées et lissées sur les autres loyers dont le montant sera majoré de 15,76€. Montant total dû au titre de cette assurance : 930€. Offre valable jusqu'au 30/09/2025 réservée aux particuliers pour toute location avec option d'achat d'un véhicule Spoticar Premium dans les points de vente du réseau Spoticar participants, sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR, SA au capital de 138.517.008 €, RCS Versailles n° 317 425 981, 43 rue Jean Pierre Timbaud 78300 Poissy, mandataire d'assurance n° ORIAS 07004921 (www.orias.fr), n° ADEME FR231747_01GVZS. Les particuliers bénéficient d'un droit de rétractation. (2) (Le contrat d'assurance facultatif « Décès » (comprenant les garanties Décès, Perte totale et irréversible d'autonomie par accident et Invalidité Permanente Totale) est distribué par CREDIPAR, à titre exclusif, en qualité de mandataire d'assurance, et souscrit auprès de Stellantis Life Insurance Europe Limited, société d'assurance vie, immatriculée à Malte sous le numéro C68966, ayant son siège social à Mediterranean Building, 53 Abate Rigord Street Ta' Xbiex, Malte, et autorisée à exercer des activités d'assurance en application de l'Insurance Business Act et exerçant en France en libre prestation de service.

AU QUOTIDIEN PRENEZ, LES TRANSPORTS EN COMMUN #SeDéplacerMoinsPolluer



Les nouveautés le

Tous les deux ans, en alternance avec le Mondial de l'auto à Paris, Munich devient la capitale européenne de l'automobile. Malgré l'absence de plusieurs constructeurs, notamment du côté des français, l'édition 2025 (du 9 au 14 septembre) s'annonce prometteuse avec la présentation de nouveautés majeures.

PHOTOS OFFICIELLES



Audi Q3 Sportback

La famille du nouveau Q3 s'agrandit avec l'arrivée du Sportback. Cette déclinaison façon coupé, qui avait séduit le public sur l'ancienne génération, reprend la même recette, avec une ligne de toit plus fuyante, et abaissée de près de 3 cm par rapport à celle du modèle classique. Ce profil plus dynamique

■ Tarif : à partir de 46 350 €

n'a pas d'incidence sur le coffre, Audi annonçant un volume identique à celui du Q3 : 488 dm³ avec les motorisations essence et diesel de 150 ch, 375 dm³ avec la version hybride rechargeable de 272 ch. Le Sportback est déjà disponible à la commande, à partir de 46 350 €, soit 2 500 € de plus que le Q3.

PHOTO OFFICIELLE



BYD Seal 6 DM-i

Le géant chinois poursuit son offensive en Europe avec la Seal 6, un modèle familial à motorisation hybride rechargeable de 4,84 m de long. Présenté en break, il sera aussi décliné en berline, de même gabarit. Deux versions sont proposées : 184 ch avec une batterie de 10 kWh, 212 ch avec un pack plus généreux, de 19 kWh. Selon BYD, la première permettrait jusqu'à 55 km d'autonomie électrique, la seconde près du double. Des chiffres que nous vérifierons prochainement sur notre base d'essais.

■ Tarif : à partir de 38 000 €*

SALON DE MUNICH

s plus attendues



MERCEDES

Mercedes CLA Shooting Brake

La troisième génération de CLA se décline désormais en break. Un modèle qui privilégie le style à la capacité d'emport : avec 455 dm³, son coffre est à peine plus logeable que celui du coupé à quatre portes de même longueur (4,73 m). En revanche, l'habitabilité aux places arrière devrait être meilleure au niveau de la garde au toit.

■ Tarif : à partir de 47 000 €*

GLC et Classe C⁽¹⁾ électriques.

Deux nouveautés qui attireront tous les regards au salon avec leur imposante calandre lumineuse et leur habitacle high-tech.



BMW

BMW iX3

Ce SUV marque une véritable rupture chez BMW. Non seulement par son design (style en partie inspiré des modèles du passé, habitacle minimaliste), mais aussi par sa technologie (projection des infos de conduite sur le bas du pare-brise, architecture 800 V pour des recharges très rapides...). Reposant sur la nouvelle plate-forme électrique "Neue Klasse", l'iX3 promet jusqu'à 800 km d'autonomie. Premières livraisons au printemps 2026.

■ Tarif : à partir de 65 000 €*



MINI

Mini JCW Deus Ex Machina

Ces deux show-cars donnent officiellement le coup d'envoi d'un partenariat entre Mini et la marque de vêtements Deus Ex Machina. Mais derrière cet exercice de style, difficile de ne pas voir l'ombre d'une future JCW GP : aileron arrière, élargisseurs d'ailes, arceau de sécurité, phares additionnels, panneaux en fibre de verre pour limiter le poids... Une, voire deux, puisque l'un de ces concepts est thermique (le modèle orange) et l'autre électrique (le gris-vert).

■ Tarif : non commercialisé

1. La Mercedes Classe C électrique sera présentée camouflée à Munich.

SCOOP



Renault Clio

Renault s'apprête à dévoiler sa nouvelle Clio, seule nouveauté française du salon. Cette sixième génération marquera une nette rupture en matière de style, tout en restant fidèle aux motorisations thermiques (l'électrique étant réservée à la R5). Elle mettra l'accent sur l'hybridation, et tournera définitivement la page du diesel.

■ Tarif : à partir de 21 000 €*

Volkswagen T-Roc

Après bientôt dix ans de carrière, le T-Roc cède la place à une seconde génération, qui évolue sur tous les plans. A commencer par le gabarit, en hausse de 13 cm (4,37 m), mais aussi par un style extérieur plus agressif (optiques effilées, lunette arrière plus plongeante). Surtout, le T-Roc passe enfin à l'hybride. Il inaugure même un nouveau moteur full hybrid (non rechargeable), décliné en deux versions de 136 et 170 ch.

■ Tarif : à partir de 29 900 €*

Concept-car ID.2X. Cousin du Skoda Epiq (absent au salon), ce petit SUV électrique sera dévoilé dans une étude de style très proche du futur modèle de série.

PHOTO OFFICIELLE



VOLKSWAGEN

KIA EV5

Rival du VW ID.4, ce SUV électrique (4,61 m) sera lancé fin 2025 avec une motorisation de 218 ch, associée à une batterie de 81,4 kWh utiles, pour une autonomie annoncée de 530 km.

■ Tarif : à partir de 45 000 €*



KIA

Polestar 5

Fabriquée en Chine, cette GT 2+2 électrique avoisinant les 5 m de long développera près de 900 ch. Elle se positionnera comme une rivale sérieuse de la Porsche Taycan.

■ Tarif : à partir de 105 000 €*



POLESTAR

Porsche Cayenne EV

Bien qu'il en reprenne le nom, ce modèle électrique diffère complètement de son homologue thermique. Sauf au niveau des performances selon Porsche.

■ Tarif : à partir de 110 000 €*



PORSCHE

Skoda Vision O Concept

Ce prototype préfigure le futur break Octavia 100 % électrique. Le modèle de série est prévu pour 2027.

■ Tarif : à partir de 55 000 €*



SKODA

SALON AUTOMOBILE 2025 DE LYON

24

au

28

SEPTEMBRE

E U R E X P O L Y O N

WWW.SALON-AUTOMOBILE-LYON.COM



GAGNEZ LE JACKPOT !



ÉCONOMISEZ JUSQU'À 75%
EN ACHETANT DES PIÈCES AUTO RECYCLÉES.

back2car.fr



N. SOLER

P. 24, LEASING SOCIAL, CE QUE VALENT LES OFFRES : avec les **Alfa Romeo Junior**, **Citroën ë-C3**, **ë-C3 Aircross**, **ë-C4** et **ë-Berlingo**, **Cupra Born**, **Fiat 500e**, **600e** et **Grande Panda**, **Ford Puma Gen-E** et **Explorer**, **Hyundai Inster**, **Jeep Avenger**, **Lancia Ypsilon**, **Opel Mokka** et **Frontera**, **Peugeot E-208**, **E-308**, **E-2008** et **Rifter**, **Renault 4**, **5** et **Megane**, **Skoda Elroq**, **VW ID.3** et **ID.4**.

P. 32, ESSAI PANORAMIQUE : la **Renault 5 E-Tech Five** de 95 ch.

P. 36, ESSAI : l'**Audi A5 Avant** hybride rechargeable de 367 ch.

◀ P. 38 et 40, ON A TOUT ESSAYÉ : la **Nissan Sakura** et le **Maxxus eTerron9**.

P. 42, TEST LECTEURS : ils ont essayé le nouveau **BMW X3**.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir

85 km
autonomie électrique

Audi A5 Avant e-Hybrid quattro (367 ch)



N. SLER

Contrairement à sa devancière, la dernière A4, qui n'avait droit à aucune hybridation, l'A5 propose désormais deux versions hybrides rechargeables, dont la plus puissante est à l'essai dans ce numéro en version break Avant (voir p. 36). Celle-ci annonce dans sa fiche technique une autonomie en mode 100% électrique pouvant atteindre 102 km en cycle mixte. Nos mesures révèlent une réalité plus modeste : 85 km en moyenne, ce qui est déjà très honorable. A tel point que l'A5 Avant e-Hybrid se classe 11^e parmi l'ensemble des hybrides rechargeables testées par notre labo. Elle s'approche des 90 km atteints par sa rivale la Mercedes Classe C 300 e (6^e), mais reste encore assez loin des meilleurs modèles. Les VW Golf "PHEV" dépassent en effet les 102 km (1^{re} place du classement), tandis que le Cupra Terramar 1.5 e-Hybrid 204 ch atteint 100 km tout pile. Et c'est une autre Audi, l'A3 Sportback 40 TFSIe, qui complète le podium, avec 95 km. Seul français du top 20, le Renault Rafale E-Tech PHEV se classe 15^e (79 km). **Vincent Desmonts**



TIBO/VOLKSWAGEN

TOP 20

L'Audi A5 e-Hybrid face aux autres hybrides rechargeables

Autonomie électrique moyenne (en km)

1 ^{re}	VW Golf eHybrid (204 ch) et GTE (272 ch)	102
2 ^e	Cupra Terramar 1.5 e-Hybrid (204 ch)	100
3 ^e	Audi A3 Sportback 40 TFSI e (204 ch)	95
4 ^e	Cupra Leon 1.5 eHybrid (272 ch)	93
5 ^e	VW Passat 1.5 eHybrid (204 et 272 ch)	91
6 ^e	Mercedes Classe C 300 e (313 ch)	90
7 ^e	Skoda Kodiaq 1.5 eHybrid (204 ch)	89
7 ^{ex ae}	VW Tiguan 1.5 eHybrid (204 et 272 ch)	89
9 ^e	Cupra Formentor 1.5 eHybrid (272 ch)	87
9 ^{ex ae}	Mercedes GLC Coupé 300 e (333 ch)	87
11 ^e	Audi A5 Avant e-Hybrid quattro (367 ch)	85
11 ^{ex ae}	BMW X3 xDrive30e (299 ch)	85
11 ^{ex ae}	Mercedes GLC 300 e 4Matic (313 ch)	85
14 ^e	MG EHS PHEV (272 ch)	83
15 ^e	Renault Rafale E-Tech PHEV 4x4 (300 ch)	79
16 ^e	BMW 530e Touring xDrive (299 ch)	77
16 ^{ex ae}	Mercedes S 580 e Limousine (510 ch)	77
18 ^e	Volvo V60 Hybride Rech. T6 AWD (350 ch)	75
19 ^e	BMW Série 2 Active Tourer 225 e (245 ch)	71
20 ^e	BMW X1 xDrive30e (326 ch)	68

◀ Grâce à leur généreuse batterie (20 kWh utiles !) et à leur gabarit compact, les Golf hybrides "PHEV" détiennent le record d'autonomie électrique : 102 km !



LEASING SOCIAL

Quelles sont les meilleures offres ?

De 95 à 200 €/mois



Pas moins de 33 modèles électriques sont éligibles au leasing social cette année ! De la minicitadine au SUV familial, de 95 à 200 € par mois, le choix est particulièrement large. Mais quelles sont les meilleures offres... et celles à éviter ? *Auto Plus* fait le point, calcullette en main !

Les constructeurs sont dans les starting-blocks ! Officiellement, le coup d'envoi du leasing social ne sera donné que le 30 septembre, mais les marques ont déjà déployé leurs offres cet été, et commencé à enregistrer des candidatures. Car, comme lors de la précédente édition, il n'y en aura pas pour tout le monde ! En 2024, l'enveloppe publique de 650 millions d'euros avait été engloutie en à peine six semaines, obligeant l'Etat à mettre un terme brutal au dispositif. A l'époque, l'aide financière gouvernementale pouvait atteindre 13 000 €, bonus inclus. Cette année, ce sera 7 000 €, financés par

les fournisseurs d'énergie via les certificats d'économies d'énergie (CEE, comme la formulation du "bonus" actuel). Des fournisseurs qui, soit dit en passant, ne manquent pas de répercuter ce surcoût sur les factures de leurs clients... Comme l'an dernier, le leasing social s'adresse aux personnes dont le revenu fiscal de référence (RFR) par part n'excède pas 15 400 €. Il faudra également justifier que le véhicule loué sera utilisé dans un cadre professionnel ou, à tout le moins, pour se rendre sur son lieu de travail. Autre point : seuls sont éligibles les modèles affichant un score environnemental compatible avec le bonus écologique, ce

qui exclut d'emblée la quasi-totalité des autos fabriquées en Asie. Enfin, si la durée du contrat peut être de 48 ou 60 mois, les

constructeurs ont tous choisi de communiquer sur des locations de trois ans. Dans tous les cas, la première mensualité est prise en



De la minicitadine comme la Fiat 500e jusqu'au SUV familial comme le Volkswagen ID.4, l'offre du leasing social millésime 2025 est très large.

A. SAUNIER

Tous les modèles disponibles

MARQUE ET MODÈLE ⁽¹⁾	Durée du contrat ⁽²⁾ (en mois)	Kilométrage inclus	Montant de la mensualité
Alfa Romeo Junior Elettrica Speciale (51 kWh/156 ch)	36	30 000	199 €
Citroën ë-C3 You (42 kWh/113 ch)	36	36 000	95 €
Citroën ë-C3 Aircross You (42 kWh/113 ch)	36	36 000	119 €
Citroën ë-C4 You (46 kWh/136 ch)	36	36 000	179 €
Citroën ë-Berlingo Plus (46 kWh/136 ch)	36	36 000	149 €
Cupra Born One (59 kWh/204 ch)	37	40 000	189 €
Fiat Grande Panda Red (42 kWh/113 ch)	36	36 000	95 €
Fiat 500e Red (21,3 kWh/95 ch)	36	36 000	129 €
Fiat 600e Pop (51 kWh/156 ch)	36	36 000	145 €
Ford Puma Gen-E Standard Range (43 kWh/168 ch)	36	36 000	139 €
Ford Explorer Standard Range Style (52 kWh/170 ch)	36	36 000	159 €
Hyundai Inster 5 places (42 kWh/97 ch)	37	37 000	99 €
Jeep Avenger Altitude (51 kWh/156 ch)	36	36 000	179 €
Lancia Ypsilon Elettrica LX (51 kWh/156 ch)	36	36 000	179 €
Opel Mokka Electric Edition (51 kWh/156 ch)	36	36 000	149 €
Opel Frontera Electric Edition (42 kWh/113 ch)	36	36 000	139 €
Peugeot E-208 Allure (46 kWh/136 ch)	36	36 000	135 €
Peugeot E-2008 Style (51 kWh/156 ch)	36	36 000	150 €
Peugeot E-308 Style (51 kWh/156 ch)	36	36 000	200 €
Peugeot Rifter Allure (46 kWh/136 ch)	36	36 000	155 €
Renault 5 E-Tech Autonomie Urbaine Five (40 kWh/95 ch)	37	37 500	120 €
Renault 5 E-Tech Autonomie Urbaine Evolution (40 kWh/120 ch)	37	37 500	139 €
Renault 5 E-Tech Autonomie Urbaine Techno (40 kWh/120 ch)	37	37 500	170 €
Renault 5 E-Tech Autonomie Confort Evolution (52 kWh/150 ch)	37	37 500	170 €
Renault 5 E-Tech Autonomie Confort Techno (52 kWh/150 ch)	37	37 500	195 €
Renault 4 E-Tech Autonomie Urbaine Evolution (40 kWh/120 ch)	37	37 500	170 €
Renault 4 E-Tech Autonomie Confort Evolution (52 kWh/150 ch)	37	37 500	195 €
Renault Megane E-Tech Autonomie Urbaine Equilibre (40 kWh/130 ch)	37	37 500	195 €
Skoda Elroq 50 City (52 kWh/170 ch)	37	40 000	149 €
Skoda Elroq 60 Element (59 kWh/204 ch)	37	40 000	189 €
Volkswagen ID.3 Pure Life Max (52 kWh/170 ch)	37	37 000	139 €
Volkswagen ID.4 Pure Life Max (52 kWh/170 ch)	37	37 000	169 €

1. Nous indiquons systématiquement la capacité utile de la batterie. 2. La première mensualité, prise en charge via les certificats d'économies d'énergie (CEE), est toujours égale à zéro euro. Nos calculs de coût total de l'opération dans les pages suivantes se font donc sur 35 ou 36 mois.



AUTO MEDIENPORTAL

Seules les Citroën ë-C3, Fiat Grande Panda et Hyundai Inster sont à moins de 100 €/mois.



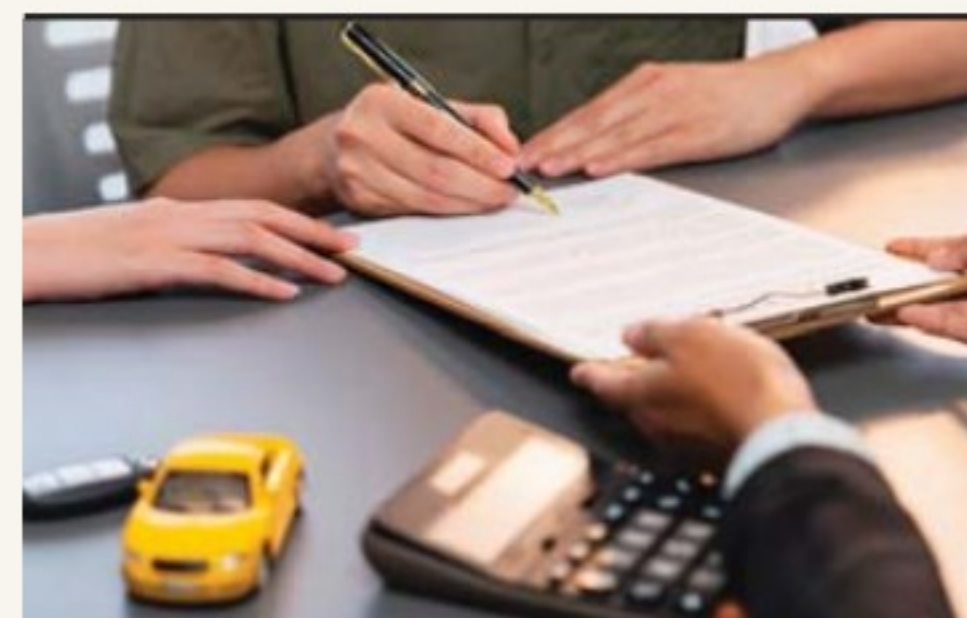
ADOBE STOCK

Les contrats mis en avant durent 36 ou 37 mois selon les marques, avec une première mensualité de 0 € grâce aux certificats d'économies d'énergie.



SHUTTERSTOCK

Ces offres sont toujours "sèches" : ni extension de garantie, ni entretien inclus.



SHUTTERSTOCK

Il n'y en aura pas pour tout le monde : seuls 50 000 contrats devraient être financés.

charge par les certificats d'économies d'énergie. Les 33 offres recensées sont donc toutes sans apport. La facturation intervient ainsi à partir du deuxième mois, avec des mensualités variant du simple à plus du double : de 95 €/mois pour la Citroën ë-C3 ou la Fiat Grande Panda à 200 €/mois pour la Peugeot E-308.

Gare aux coûts cachés !

En effet, à partir du moment où un groupe automobile (pas une marque) propose un modèle à moins de 140 €/mois, tous ses

contrats jusqu'à 200 €/mois sont éligibles au dispositif. On trouve ainsi des propositions inattendues, comme le Jeep Avenger ou la très chic Lancia Ypsilon, tous deux affichés à 179 €/mois ! Vous avez dit "social" ? Bon à savoir : les offres présentées dans ce cadre portent la plupart du temps sur des versions d'entrée de gamme, dotées d'une petite batterie limitant l'autonomie et d'un équipement "léger". Et systématiquement, elles ne comportent pas de prestations supplémentaires : ni extension

de garantie, ni entretien inclus. Sur un contrat de trois ans, vous aurez au minimum un passage à l'atelier à prévoir, éventuellement trois pour les modèles requérant une révision annuelle : pas négligeable. Et si l'auto convoitée ne dispose que de deux ans de garantie, vous en serez de votre poche en cas de pépin au cours de la troisième année de location. Bien évidemment – et comme c'est généralement le cas en matière de LLD – les consommables (pneus, plaquettes) restent aussi à votre

charge. Enfin, gare aux dépassements : chaque kilomètre au-delà du forfait inclus dans le contrat peut vous coûter très cher (de 5 à 30 centimes par kilomètre excédentaire !). Méfiance également au moment de restituer le véhicule à la fin du contrat : la moindre égratignure pourra vous être facturée au prix fort. Prenez donc les devants et faites effectuer les éventuelles retouches vous-même. De la même manière, veillez à bien respecter les préconisations d'entretien, sous peine de pénalités. ■

Citroën ë-C3

95 €/mois

You - 42 kWh⁽¹⁾ - 113 ch

23 300 €



W. CROZES / CITROËN

Loyer plancher pour la Citroën ë-C3 : 95 €/mois seulement pendant 36 mois, avec 36 000 km inclus au contrat. Il vous en coûtera au final 3 325 €, soit à peine plus de 14 % du tarif catalogue de cette version d'entrée de gamme You. Cette dernière se contente d'un équipement minimal (clim' manuelle, mais pas d'écran, ni de radio, une banquette d'un seul tenant...) et d'une finition moyenne. Cependant, elle garde une présentation assez avenante et une habitabilité généreuse. Pensée avant tout pour la ville, l'ë-C3 offre un bon niveau de confort et des commandes douces. Elle pourra aussi s'aventurer au-delà des rocade, ses 113 ch lui procurant des performances suffisantes pour cela, et son comportement se montrant rassurant. Néanmoins sa

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	35s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s4
Autonomie moyenne	245 km
Route/Autoroute/Ville	260/200/280 km
Temps charge (7,4 kW/100 kW)	7 h/26 mn ⁽²⁾
Coffre	310 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	124 Nm
Batterie lithium-ion	42 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,02 x 1,76 x 1,57

direction manque de franchise sur les grands axes, et son autonomie autoroutière de seulement 200 km la rend peu adaptée aux voyages.

L'avis



Intéressant

Citroën ë-C3 Aircross

119 €/mois

You - 42 kWh⁽¹⁾ - 113 ch

27 400 €



Modèle photographié en finition Max.

N. SOLER

Cet ë-C3 Aircross est le plus abordable des SUV citadins promis au leasing social, avec 35 mensualités de 119 €/mois, soit une enveloppe globale de 4 165 € (15 % du tarif catalogue). Pour ce prix, vous bénéficiez d'une belle habitabilité, d'un coffre spacieux, de suspensions conciliantes et d'une présentation plaisante, même si finition et équipement de cette version You ne sont pas à l'abri des reproches. Avec 113 ch et 124 petits newtons-mètres de couple, les performances restent ternes, mais suffisantes au quotidien. En revanche, l'ë-C3 Aircross n'a pas l'âme d'un voyageur ! Entre ses bruits d'air un peu trop présents sur les voies rapides, sa direction surassistée qui manque de précision, son comportement routier pataud et son autonomie (très) limitée

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	35s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s8
Autonomie moyenne	225 km
Route/Autoroute/Ville	235/180/260 km
Temps charge (7,4 kW/100 kW)	7 h/26 mn ⁽²⁾
Coffre	460 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	124 Nm
Batterie lithium-ion	42 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,40 x 1,80 x 1,66

(seulement 180 km sur autoroute !), on le cantonnera à un usage urbain et périurbain. Pour ce budget, il n'y a pas de miracle...

L'avis



Intéressant

Alfa Romeo Junior

199 €/mois

Elettrica Speciale - 51 kWh⁽¹⁾ - 156 ch

40 500 €



Y. LEFEBVRE

On n'attendait pas Alfa Romeo sur le terrain du leasing social ! Pour 199 €/mois (soit 6 965 € au bout des 35 mensualités), il est pourtant possible de partir au volant d'un Junior électrique, qui plus est en finition Speciale, bien équipée (GPS, clé mains libres, caméra de recul, conduite semi-autonome...). On tiquera cependant sur la finition, un peu légère pour le standing revendiqué, ou sur l'habitabilité limitée. Performances correctes et train avant incisif, mais suspensions un peu trop lâches et autonomie juste sur autoroute (255 km).

L'avis



Correct

Citroën ë-C4

179 €/mois

You - 46 kWh⁽¹⁾ - 136 ch

33 850 €



M. HOWELL / CITROËN

L'ë-C4 est également éligible au leasing social, mais uniquement dans sa version 136 ch à l'autonomie limitée : 260 km en moyenne et seulement 215 km sur autoroute. Pour 179 €/mois (soit 6 265 € après 35 mensualités), on trouve mieux ailleurs ! D'autant que, même si la compacte Citroën offre un équipement correct (écran tactile avec Mirror Screen, clim' auto., radar de recul...) et un bon confort grâce à ses suspensions à butées hydrauliques, elle manque de dynamisme et, surtout, son habitabilité est limitée.

L'avis



Décevant

Cupra Born

189 €/mois

One - 59 kWh⁽¹⁾ - 204 ch

33 890 €



Y. LEFEBVRE

Autre marque inattendue : Cupra ! La Born d'entrée de gamme est ainsi proposée à 189 €/mois sur 37 mois (et 40 000 km). C'est plutôt généreux pour un modèle revendiquant 204 ch et dont l'autonomie moyenne s'établit à 365 km ! En outre, l'équipement de cette finition One n'est pas sacrifié (caméra de recul, clim' auto. bizona, régulateur adaptatif de série !). Par ailleurs, la Born séduit par son habitabilité et son châssis dynamique. Mais ses suspensions sont trop fermes, elle ne soigne pas assez sa finition et ses interfaces manquent de clarté.

L'avis



Correct

Citroën ë-Berlingo

149 €/mois

Plus - 46 kWh⁽¹⁾ - 136 ch

36 850 €



Modèle photographié en finition Max.

Seul ludospace disponible en leasing social (avec son cousin le Peugeot Rifter, plus cher), le Citroën ë-Berlingo est affiché à seulement 149 €/mois sur trois ans, soit un budget total de 5 215 € qui représente à peine plus de 14 % du tarif catalogue. La bonne affaire reste cependant à relativiser : dans cette finition Plus, l'équipement n'a rien d'opulent

(une seule porte coulissante, pas de barres de toit...). Heureusement, l'ë-Berlingo se distingue par sa vivacité, son comportement routier rassurant et son confort. Mais avec sa petite batterie de 46 kWh et son bloc plutôt gourmand, le voyage sera ponctué de nombreux arrêts : l'autonomie moyenne n'excède pas 220 km, et seulement 165 km sur

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	34s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s4
Autonomie moyenne	220 km
Route/Autoroute/Ville	240/165/265 km
Temps charge (7,4 kW/100 kW)	8 h/30 mn ⁽³⁾
Coffre	632 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	260 Nm
Batterie lithium-ion	46 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,41 x 1,85 x 1,85

autoroute. Soit, concrètement, à peine plus d'une centaine de kilomètres entre deux recharges de 10 à 80 % ! Le loyer modeste incite cependant à l'indulgence : en l'état, l'ë-Berlingo rendra bien des services pour un usage de proximité, à défaut de longs trajets.

L'avis

Correct

Fiat Grande Panda

95 €/mois

Red - 42 kWh⁽¹⁾ - 113 ch

24 900 €



La Grande Panda s'aligne sur sa cousine, la Citroën ë-C3 : 95 €/mois ! Ces deux-là se marquent aussi à la culotte en équipements, mais la petite Fiat se targue d'une présentation un peu plus joyeuse que la Citroën, même si la finition reste moyenne. Toutes deux partagent une habitabilité généreuse, et si la Grande Panda filtre un peu moins bien les inégalités, elle dispose en contrepartie d'une direction plus précise et maîtrise mieux son roulis. Dans les deux cas, il faut composer avec une polyvalence limitée du fait de performances quelconques, notamment sur voies rapides, et d'une autonomie trop légère pour envisager avec sérénité de longs trajets sur autoroute (rayon d'action plafonné à 195 km dans ce contexte). Mais pour rayonner autour du domicile,

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	34s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s5
Autonomie moyenne	245 km
Route/Autoroute/Ville	260/195/280 km
Temps charge (7,4 kW/100 kW)	7 h/33 mn ⁽³⁾
Coffre	310 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	120 Nm
Batterie lithium-ion	42 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,00 x 1,77 x 1,57

la Panda fera parfaitement l'affaire. Et l'on appréciera ses astuces, comme le câble de recharge dissimulé derrière la calandre.

L'avis

Intéressant

Fiat 600e

145 €/mois

Pop - 51 kWh⁽¹⁾ - 156 ch

35 900 €



Fiat propose son 600e pour 145 €/mois, soit un budget de 5 075 € après 35 mensualités (36 000 km inclus). Sur le plan financier, l'offre est intéressante, cela ne représentant que 14 % du tarif catalogue. Celle-ci porte sur la version Pop, correctement équipée (clim' auto., clé mains libres, radar de recul, Mirror Screen), mais à la présentation un brin austère et à la finition basique. On déchantera par ailleurs en matière d'habitabilité : on manque d'espace aux jambes à l'arrière et le coffre est étroit pour la catégorie. En ville, ce petit SUV s'apprécie pour sa maniabilité et la douceur de ses commandes. Et s'il ne démérite pas sur la route, sa direction trop assistée ne délivre pas le ressenti espéré, tandis que le comportement routier se révèle très placide. Heureusement, les

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	31s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s3
Autonomie moyenne	320 km
Route/Autoroute/Ville	350/245/375 km
Temps charge (7,4 kW/100 kW)	8 h/27 mn ⁽²⁾
Coffre	330 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	260 Nm
Batterie lithium-ion	51 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,18 x 1,79 x 1,53

performances se montrent très correctes et l'autonomie atteint un bon niveau pour la catégorie, y compris sur autoroute (245 km).

L'avis

Intéressant

Ford Puma Gen-E

139 €/mois

Standard Range - 43 kWh⁽¹⁾ - 168 ch

33 990 €



Y. LEFEBVRE

Pour 139 €/mois (soit 4 865 € et 14 % du prix catalogue au bout du contrat), Ford propose la toute nouvelle version électrique de son Puma restylé. Une affaire très honnête sur le papier. Qu'en est-il en réalité? S'il séduit par son look toujours dans le coup, le petit SUV Ford n'enchanté guère par son habitacle, à la finition moyenne, à l'ergonomie perfectible (interfaces lentes) et aux places arrière un peu trop exiguës. En revanche, le coffre est gigantesque : 525 dm³ et encore 43 dm³ pour les câbles, à l'avant! Sur la route, il se montre vif à l'accélération, tandis que sa batterie se recharge de 10 à 80 % en seulement 23 minutes. Il faut dire que sa capacité est limitée (43 kWh), même s'il en fait bon usage, avec une autonomie correcte (295 km). Mais la partie châssis manque de raffinement, à

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	30s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s1
Autonomie moyenne	295 km
Route/Autoroute/Ville	330/230/330 km
Temps charge (7,4 kW/100 kW)	7 h/23 mn ⁽²⁾
Coffres	568 dm ³



LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	290 Nm
Batterie	43 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,22 x 1,81 x 1,55

cause de suspensions trépidantes nuisant au confort, d'une direction trop légère et d'une pédale de frein spongieuse. Au final, on peut trouver mieux ailleurs à ce tarif...

L'avis



Correct

Ford Explorer

159 €/mois

Standard Range Style - 52 kWh⁽¹⁾ - 170 ch

39 990 €



A. SAUNIER

Pour 20 €/mois de plus que le Puma Gen-E, vous pouvez opter pour son grand frère, le Ford Explorer. Nettement plus spacieux (sauf côté coffre), plus confortable et plus serein sur route, il fait également preuve d'un comportement routier plus précis. Accessoirement, ce cousin américain du Volkswagen ID.4 (ils partagent la même plate-forme) s'affiche 10 €/mois moins cher que l'allemand, soit un budget global de 5 565 € sur trois ans (14 % du tarif catalogue). Côté autonomie, en attendant de pouvoir mesurer cette version, Ford annonce 378 km en cycle mixte, valeur très proche de celle revendiquée par le Puma Gen-E. Dans la vraie vie, il ne faut donc pas espérer parcourir plus de 230 km sur autoroute sans avoir à recharger, ce qui limite forcément la polyvalence de cette

LES CHIFFRES (données constructeur)

Accélération 0 à 100 km/h	8s7
Conso cycle mixte	16,3 kWh/100 km
Autonomie mixte	378 km
Temps charge borne rapide (145 kW)	25 mn ⁽²⁾
Coffre	500 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	310 Nm
Batterie	52 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,47 x 1,88 x 1,63

version. En revanche, la (petite) batterie se remplit en 25 minutes, ce qui aura au moins le mérite de réduire la durée des ravitaillements. Dans l'ensemble, l'offre est intéressante.

L'avis



Intéressant

Fiat 500e

129 €/mois

Red - 21,3 kWh⁽¹⁾ - 95 ch

28 900 €



N. SOLER

La très chic Fiat 500e a elle aussi droit au leasing social! Mais pour 129 €/mois (4 515 € après 35 mensualités), il faudra se contenter de la version à (toute) petite batterie, dont l'autonomie moyenne n'excède pas 145 km selon nos mesures! Voilà qui limite beaucoup la polyvalence de cette auto, par ailleurs bien présentée et offrant un bon agrément de conduite (couple généreux de 220 Nm). Chez Fiat, on préférera la Grande Panda (voir p. 27), certes moins cossue, mais moins coûteuse et dotée d'un plus grand rayon d'action.

L'avis



Décevant

Jeep Avenger

179 €/mois

Altitude - 51 kWh⁽¹⁾ - 156 ch

38 500 €



Y. LEFEBVRE

Jeep se lance dans le leasing social avec l'Avenger, proposé à 179 €/mois dans cette finition Altitude bien équipée (jantes alu, clim' auto., régulateur adaptatif...). Cela représente tout de même un budget de 6 265 € sur la durée du contrat (16,3 % du tarif catalogue) pour un modèle certes charmant (look, comportement routier, autonomie correcte avec 330 km en moyenne), mais exigu (places arrière et coffre), au confort un peu trop ferme et à la finition pas folichonne. Là encore, on trouve mieux présenté et plus habitable, pour moins cher.

L'avis



Décevant

Lancia Ypsilon

179 €/mois

Elettrica LX - 51 kWh⁽¹⁾ - 156 ch

37 800 €



J. CLERC / LANCIA

La très chic Lancia Ypsilon se dévergonde en s'adonnant au leasing social! Et pour 179 €/mois, on a même droit à la finition intermédiaire LX, richement dotée (jantes alu, sellerie velours, régulateur adaptatif...). Bémols : quelques plastiques bas de gamme et une habitabilité moyenne à l'arrière. Basée sur la même plate-forme que la Peugeot E-208 en version 156 ch, l'Ypsilon Elettrica offre des performances et une autonomie (environ 300 km) correctes. Mais le budget (6 265 € après 35 mensualités) est trop important pour une citadine.

L'avis



Décevant

Hyundai Inster

99 €/mois

5 places - 42 kWh⁽¹⁾ - 97 ch

25 000 €



L'Inster est l'un des trois seuls modèles éligibles au leasing social affichés à moins de 100 €/mois. Ici, le budget total s'établit à 3564 € pour 36 mensualités, soit 14,3 % du tarif catalogue de cette version premier prix, par ailleurs richement dotée : clé mains libres, caméra de recul, clim' auto., Mirror Screen, GPS et même conduite semi-autonome ! Sur route, l'Inster propose un bon compromis entre tenue de route et confort, et comporte de très pratiques palettes au volant pour ajuster l'intensité de la récupération d'énergie, ainsi qu'un mode One Pedal agréable en ville (la force de régénération permet de se passer de la pédale de frein). On apprécie en outre sa présentation plaisante et l'espace aux jambes généreux à l'arrière. En revanche, l'habitacle est étroit, et l'on note pas mal de

LES CHIFFRES (données constructeur)

Accélération 0 à 100 km/h	11s7
Conso cycle mixte	14,8 kWh/100 km
Autonomie mixte	323 km
Temps charge borne rapide (120 kW)	30 mn ⁽²⁾
Coffre	280 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	147 Nm
Batterie	42 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	3,83 x 1,61 x 1,58

bruits d'air sur les voies rapides. Enfin, la toute petite batterie limitera l'autonomie réelle à environ 250 km en moyenne. Mais cette Inster fera des merveilles en deuxième auto du ménage.

L'avis



Foncez !

Opel Mokka Electric

149 €/mois

Edition - 51 kWh⁽¹⁾ - 156 ch

36 900 €



Outre le nouveau Frontera (voir ci-dessous), cousin du Citroën ë-C3 Aircross, Opel a aussi dans sa gamme le Mokka Electric (cousin du DS 3 E-Tense) dans le cadre du leasing social, avec 35 mensualités de 149 €, soit 5215 € au total (14 % du tarif catalogue). Une offre a priori intéressante, d'autant qu'elle porte sur la version 51 kWh/156 ch (la variante 46 kWh⁽¹⁾/136 ch a disparu du catalogue lors du récent restylage), qui permet 340 km d'autonomie moyenne. Ajoutez-y un châssis dynamique, et vous obtenez un SUV citadin à la polyvalence certaine. Hélas, les suspensions (très) fermes, et le manque d'espace (places arrière et coffre) brouillent le message. Et si le Mokka bénéficie d'un nouveau système multimédia, ce dernier reste assez peu intuitif à l'usage.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	31s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s7
Autonomie moyenne	340 km
Route/Autoroute/Ville	360/270/390 km
Temps charge (7,4 kW/78 kW)	8 h/30 mn ⁽²⁾
Coffre	288 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	260 Nm
Batterie	51 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,15 x 1,79 x 1,54

On peut aussi déplorer la présence d'un peu trop de plastiques durs dans l'habitacle. L'offre n'est donc pas aussi séduisante qu'il y paraît au premier abord...

L'avis



Correct

Opel Frontera Electric

139 €/mois

Edition - 42 kWh⁽¹⁾ - 113 ch

31 000 €



À peine lancé, le nouveau Frontera Electric est déjà proposé en leasing social à 139 €/mois (4865 € et 15,7 % du prix neuf après les 35 mensualités). C'est 20 €/mois de plus que son cousin le Citroën ë-C3 Aircross, mais avec un équipement un peu plus riche ici, incluant notamment l'écran tactile avec Mirror Screen et la caméra de recul. En outre, l'Opel affiche une autonomie légèrement meilleure que celle de son cousin français (245 km en moyenne contre 225 km). En contrepartie, il se révèle nettement moins douillet côté suspensions...

L'avis



Correct

Peugeot E-208

135 €/mois

Allure - 46 kWh⁽¹⁾ - 136 ch

36 200 €



Curieusement, l'E-208 proposée dans le cadre du leasing social n'est pas la version la moins chère de la gamme : il s'agit d'une 46 kWh/136 ch en finition Allure (deuxième niveau). Par rapport à l'entrée de gamme Style, l'équipement gagne une instrumentation numérique, des jantes alliage, la clé mains libres ou encore une clim' auto. Performances en retrait, mais autonomie correcte (295 km en moyenne). Bon compromis confort/tenue de route, mais habitabilité arrière comptée. Budget total : 4725 € (13 % du tarif catalogue).

L'avis



Correct

Peugeot E-308

200 €/mois

Style* - 51 kWh⁽¹⁾ - 156 ch

42 600 €

* Modèle photographié en finition Allure.



Avec cette E-308 (non restylée), Peugeot atteint les limites supérieures du leasing social, avec un loyer de 200 €/mois (soit tout de même 7000 € sur 35 mois et 16,4 % du prix catalogue). La compacte est livrée en finition de base Style, correctement équipée (radar de recul, clim' bizona, jantes alu, régulateur adaptatif...). Performances et agrément sont d'un bon niveau, mais l'autonomie sur autoroute est limitée : 280 km seulement. En outre, l'habitabilité à l'arrière fait défaut. Pour un tel budget, les alternatives ne manquent pas...

L'avis



Décevant

Peugeot E-2008

150 €/mois

Style - 51 kWh⁽¹⁾ - 156 ch

38 100 €



M. HOWELL / PEUGEOT

Des loyers de 150 €/mois sur trois ans (36 000 km inclus), tel est le programme du leasing social du Peugeot E-2008. Une proposition très honnête sur le plan pécuniaire, puisque cela revient à déboursier 5 250 € (35 mensualités), soit moins de 14 % du tarif catalogue. Cette offre concerne la version électrique de base, avec quand même une batterie de 54 kWh (51 kWh utiles), et un moteur de 156 ch, mais un équipement un peu pingre : si la clim' est automatique, les jantes sont en tôle, et il n'y a ni caméra de recul, ni compteurs numériques. Pour se faire pardonner, l'E-2008 mise sur sa présentation raffinée, son insonorisation soignée, ses suspensions confortables, son autonomie correcte et sa conduite agréable. Mais ses performances manquent d'éclat, et la position de

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	31s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s8
Autonomie moyenne	335 km
Route/Autoroute/Ville	375/260/375 km
Temps charge (7,4 kW/100 kW)	8 h / 27 mn ⁽²⁾
Coffre	388 dm ³



LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	260 Nm
Batterie	51 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,30 x 1,77 x 1,53

conduite, de naturel (minivolant, instrumentation haute). Enfin, son habitabilité arrière est décevante vu le gabarit.

L'avis



Intéressant

Renault 4 E-Tech

170 €/mois

Autonomie Urbaine Evolution - 40 kWh⁽¹⁾ - 120 ch

29 990 €

Modèle photographié en finition Techno.



A. SAUNIER

Nouvelle vedette de Renault, le R4 E-Tech est lui aussi éligible au leasing social, mais il ne fait pas de cadeau ! En effet, les 36 loyers reviendront au final à 6 120 €, soit plus de 20 % du tarif catalogue : c'est l'une des proportions les plus élevées de ce dossier. Et pour cette somme rondelette, il faut se contenter de la version de base, avec petite batterie (40 kWh), 120 ch et un équipement basique : jantes en tôle, pas de GPS Google ni de régulateur adaptatif ou – plus gênant – de palettes au volant ou de mode One Pedal. L'autonomie risque d'en prendre un coup : nous l'avons mesurée à 255 km en moyenne sur la R5 avec la même motorisation. C'est d'autant plus gênant pour ce modèle à vocation (plus) familiale, qui séduit par ailleurs par son excellent compromis confort/tenue de

LES CHIFFRES (données constructeur)

Accélération 0 à 100 km/h	9s2
Conso cycle mixte	14,7 kWh/100 km
Autonomie mixte	308 km
Temps charge borne rapide (100 kW)	30 mn ⁽³⁾
Coffre	415 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Couple maxi	225 Nm
Batterie	40 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,15 x 1,80 x 1,58

route, son coffre bien pensé et sa présentation générale, même si son habitabilité arrière n'a rien d'exceptionnel.

L'avis



Décevant

Peugeot Rifter

155 €/mois

Allure - 46 kWh⁽¹⁾ - 136 ch

33 900 €



PEUGEOT

Cousin du Citroën ë-Berlingo, le Peugeot Rifter est également proposé en leasing social, mais 6 €/mois plus cher, avec pour seule différence... un volant chauffant en plus ! Il conserve la petite batterie de 46 kWh qui limite l'autonomie, et une seule porte latérale coulissante. Comme il présente par ailleurs les mêmes qualités et défauts que l'ë-Berlingo, autant opter pour ce dernier, sauf à avoir absolument besoin d'un volant chauffant ! Au terme des 36 mois de location, l'écart entre les deux modèles se chiffre à 210 €.

L'avis



Correct

Renault 5 E-Tech

139 €/mois

Autonomie Urbaine Evolut. - 40 kWh⁽¹⁾ - 120 ch

27 990 €



A. SAUNIER

Pas moins de cinq versions de la R5 E-Tech entrent dans le cadre du leasing social, dont la toute nouvelle "Five" de 95 ch (120 €/mois sur 36 mois) essayée p. 32. Pour la variante de 120 ch Evolution, mieux dotée (pompe à chaleur, clim' auto. et charge rapide DC à 80 kW), comptez 139 €/mois, soit un total de 5 004 € à la fin du contrat (18 % du tarif catalogue). Pas spécialement donné, mais cette R5 séduit par ses qualités routières, sa belle présentation et son grand coffre. Habitabilité arrière moyenne et suspensions un brin fermes.

L'avis



Intéressant

Renault Megane E-Tech

195 €/mois

Autonomie Urbaine Equilibre - 40 kWh⁽¹⁾ - 130 ch

34 000 €



A. SAUNIER

Tiens, une revenante ! A l'occasion du leasing social, Renault a ressorti des placards sa Megane E-Tech Autonomie Urbaine, dotée de seulement 130 ch et d'une petite batterie de 40 kWh. Avec ça, n'espérez pas plus de 255 km d'autonomie en moyenne (215 km sur autoroute). Côté équipement, la clé mains libres et la caméra de recul sont toujours de la partie, mais il manque le GPS. Enfin, les loyers cumulés représentent 7 020 €, soit presque 21 % du tarif catalogue. Cher, surtout comparé à la Volkswagen ID.3 (voir ci-contre).

L'avis



Décevant

Skoda Elroq

149 €/mois

50 City - 52 kWh⁽¹⁾ - 170 ch

33 430 €



Y. LEFEBVRE

Le petit frère de l'Enyaq est proposé à 149 €/mois pendant 37 mois, avec 40 000 km inclus, soit une somme totale de 5 364 € (16 % du tarif catalogue). Il s'agit de la version de base, avec la plus petite batterie (52 kWh utiles) et un équipement qui reste très correct: clim' bizona, Mirror Screen, jantes alliage, caméra de recul, régulateur adaptatif...

Les qualités d'accueil de l'Elroq demeurent par ailleurs: belle présentation, habitabilité généreuse, suspensions confortables, insonorisation soignée. Evidemment, avec ce petit accumulateur, l'autonomie n'impressionne guère. Elle reste inférieure à 300 km selon nos mesures, et ne dépasse pas les 245 km sur autoroute. D'un autre côté, la batterie encaisse

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	31s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s4
Autonomie moyenne	295 km
Route/Autoroute/Ville	320/245/315 km
Temps charge (7,4 kW/145 kW)	8 h 30/25 mn ⁽⁴⁾
Coffre	470 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	310 Nm
Batterie	52 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,49 x 1,89 x 1,65

des puissances de charge allant jusqu'à 145 kW, ce qui permet de passer de 10 à 80 % en 25 minutes. Les voyages restent donc envisageables, à condition de prendre son mal en patience. Quoi qu'il en soit, cet Elroq en offre beaucoup pour pas très cher.

L'avis **Auto Plus**

Foncez!

Volkswagen ID.3

139 €/mois

Pure Life Max - 52 kWh⁽¹⁾ - 170 ch

36 490 €



Y. LEFEBVRE

Volkswagen surprend avec cette proposition à 139 €/mois sur l'ID.3, soit – de loin – la compacte la plus abordable du programme! Au bout des 37 mois, il vous en coûtera ainsi à peine plus de 5 000 €. Et cela ne concerne même pas la finition de base, mais la Life Max, richement dotée (phares adaptatifs matriciels, régulateur adaptatif, volant et sièges chauffants, clim' bizona, clé mains libres, GPS...)! Une telle générosité incite à l'indulgence concernant la modeste autonomie offerte par la batterie de 52 kWh. D'autant que l'ID.3 conserve ses qualités de tenue de route, néanmoins son confort de suspensions mériterait plus de soin. Rien à redire non plus côté habitabilité: les places arrière sont vastes et le coffre affiche une belle capacité. Enfin, si la finition a

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	30s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s
Autonomie moyenne	305 km
Route/Autoroute/Ville	335/250/330 km
Temps charge (7,4 kW/145 kW)	8 h 30/25 mn ⁽⁴⁾
Coffre	403 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	310 Nm
Batterie	52 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,27 x 1,81 x 1,57

bien progressé lors du restylage, l'ergonomie reste perfectible. Mais, encore une fois, cette offre est très intéressante.

L'avis **Auto Plus**

Foncez!

Volkswagen ID.4

169 €/mois

Pure Life Max - 52 kWh⁽¹⁾ - 170 ch

42 500 €



N. SOLER

L'offre de l'ID.3 (voir ci-contre) vous intéresse, mais il vous faut plus de place à l'arrière et un coffre plus grand? Volkswagen met en place le même genre de contrat sur l'ID.4! Il vous en coûtera 30 € de plus par mois (6 084 € au global), mais le coût reste raisonnable et cette version Pure Life Max dispose, elle aussi, d'une dotation complète (jantes alu, volant et sièges chauffants, clim' bizona, clé mains libres, caméra de recul, régulateur adaptatif, GPS...). Doté des mêmes motorisation et batterie, mais d'un gabarit et d'une masse plus imposants, l'ID.4 devrait offrir une autonomie un peu inférieure, ce qui nuit à sa polyvalence. Un peu regrettable, d'autant qu'il se distingue par son bon compromis confort/tenue de route, sans parler de son excellente maniabilité

LES CHIFFRES (données constructeur)

Accélération 0 à 100 km/h	9s
Conso. cycle mixte	16,6 kWh/100 km
Autonomie mixte	362 km
Temps charge borne rapide (145 kW)	25 mn ⁽⁴⁾
Coffre	565 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	310 Nm
Batterie	52 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Auto., 1 rapport
Dim. L x l x h, en m	4,59 x 1,86 x 1,64

(10,2 m de diamètre de braquage entre murs). Un peu juste pour faire de la route, donc, mais très bien par ailleurs.

L'avis **Auto Plus**

Intéressant



ÉLECTRIQUE

Renault 5 E-Tech

Autonomie Urbaine Five - 40 kWh - 95 ch

24 990 € / 21 900 €*



LA PETITE RENAULT PREMIER PRIX À L'ESSAI

La R5 passe au tarif vert

Dans cette nouvelle version d'entrée de gamme, la Renault 5 E-Tech se contente d'un moteur (inédit) de seulement 95 ch, d'équipements revus à la baisse et de la petite batterie. La magie opère-t-elle quand même ?

Avec sa bouille néo-rétro craquante, son comportement dynamique, son habitacle pimpant et raffiné et ses interfaces numériques modernes et réactives, la Renault 5 E-Tech nous a jusqu'ici convaincus, et justifie son succès commercial. Après le moteur de 150 ch, associé à la batterie de 52 kWh et proposé à partir de 28 490 €, puis

le cœur de gamme de 120 ch, à partir de 24 890 €* avec une batterie de 40 kWh, voici une inédite entrée de gamme, facturée 21 900 €. Elle associe un niveau d'équipement allégé, baptisé Five, à un nouveau moteur de 95 ch, alimenté par la petite batterie de 40 kWh. Sur le plan esthétique, le charme opère toujours : la Five conserve des grandes roues de 18", dont

les enjoliveurs font illusion (jantes alliage indisponibles), et, une fois à bord, on retrouve le mobilier au design moderne et attrayant. La console centrale basse se montre certes plus classique que celle, haute, des versions Techno et supérieures, avec accoudoir et porte-gobelet. Autre concession, l'écran du bloc d'instrumentation est un peu plus petit (7"/17,8 cm au lieu de 10"/25,4 cm), mais celui situé au centre conserve la même taille (10,1"/25,6 cm) et des interfaces tactiles aussi réactives et intuitives que sur les finitions haut de gamme. En l'absence de GPS (indisponible là encore), la fonction Mirror Link (série) permet d'utiliser son smartphone pour s'orienter et mettre à profit ses diverses applications. La régulation de la clim' devient ici manuelle, tandis que la recharge des smartphones par induction et la caméra de recul disparaissent des équipements, même en option. Des économies ont aussi été

réalisées sur le moteur, la Five devant se contenter de 95 ch. Les performances baissent donc sans surprise, le 1 000 m D. A. est effectué en 35s, et la vitesse de pointe atteint 131 km/h seulement, contre respectivement 32s2 et 152 km/h en 120 ch.

Un rayon d'action limité

Des performances insuffisantes pour se lancer sereinement sur de longs parcours. D'autant que, même si l'autonomie progresse légèrement par rapport à la version de 120 ch, elle ne suffit toujours pas pour voyager : la panne sèche intervient à 205 km sur autoroute, et 280 km en moyenne (contre respectivement 190 et 255 km pour la 120 ch). Et la pause recharge prend du temps ! Pour un cycle complet (de 0 à 100 %), comptez au minimum 4 h ! Contrairement à celle de 120 ch, la 95 ch n'accepte en effet qu'une recharge sur courant alternatif, à une puissance maximale de 11 kW. Oubliez donc les

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : pas de remise en vue, sur cette R5 premier prix, mais le bonus de 3 100 € fait baisser le prix de cette version de base à 21 900 €.

L'entretien : chaque année ou tous les 20 000 km.

L'équipement : clé mains libres, bloc instrumentation numérique, grandes roues de 18", phares (full led) auto. sont de série. Mais la clim' auto., le GPS, la pompe à chaleur ou la caméra de recul sont indisponibles.

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et l'éventuelle prime "coup de pouce" (montant minimum de 3 100 €).

Et en leasing social ?

120 €/mois

Cette R5 Five est la plus abordable des Renault éligibles au leasing social. L'offre, sur 37 mois, prévoit des mensualités de 120 € (37 500 km inclus), soit un budget total de 4 320 € (17 % du tarif catalogue, première mensualité de 0 €). Pas de quoi se relever la nuit, d'autant que l'absence de charge rapide est problématique ! En leasing social, nous vous conseillons plutôt une Hyundai Inster à 99 €/mois (voir p. 29), mieux équipée et plus polyvalente. Et si vous tenez absolument à la R5, la version Autonomie Urbaine Evolution se montre plus polyvalente... mais plus chère (139 €/mois, voir p. 30).

L'avis

Auto Plus

Décevant



Nombre de places : 5

L'accès à bord n'est pas aisé et, une fois assis, on peine à glisser les pieds sous les sièges avant. Dommage, car la garniture de la banquette, épaisse et souple, est confortable.



Volume : 310 dm³

Le volume dépasse la moyenne de la catégorie. Mais le seuil est haut et il n'y a pas de plancher réglable.



La batterie ne se charge qu'en courant alternatif, en 4 h minimum (Wallbox 11 kW) et 18 h sur prise classique !

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • Aide active au maintien dans la voie • Airbags (6) • Codes/phares auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares (full led) et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément : • Aide au stationnement AR • Banquette 2/3-1/3 • Câble de recharge mode 3 • Clé mains libres • Clim' (manuelle) • Compteurs numériques • Ecran 10,1"/25,6 cm + Mirror Screen • Prises USB-C (2) • Radio • Rétros électriques et dégivrants • Vitres électr.

En option Sécurité : • Pneus tout temps (200 €).

Agrément : • Câble de recharge mode 2 pour prise domestique (400 €).



Même en entrée de gamme Five, la Renault 5 dégage un charme fou. Elle conserve des grandes roues de 18", certes privées de jantes alliage, mais dotées de beaux enjoliveurs qui font illusion.

bornes rapides. Voilà qui cantonne, de fait, cette version à un usage de proximité, pour les petits trajets du quotidien. Dommage, car ses qualités routières

demeurent par ailleurs d'un très bon niveau. Légère, pour une voiture électrique, avec moins de 1,4 tonne, la Five fait preuve d'une agréable agilité dans les

virages. Bien amortie et correctement insonorisée, elle soigne le confort. La direction, douce et précise, participe aussi au plaisir de conduite, et le freinage, facile

à doser, rassure. Pour intensifier la régénération à la décélération, il faut toutefois se contenter d'un unique mode B⁽¹⁾.

SUITE PAGE 34

NOS MESURES



Vitesse maxi	131 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	35s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	9s4
Autonomie moyenne	280 km
Route/Autoroute/Ville	315/205/325 km
Temps de charge borne rapide	Indisponible
Prise domestique/Wallbox 7,4 kW/11 kW	18h/6h20/4h
Poids	1 349 kg
Diamètre de braquage	10,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	63 m

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion	40 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	5 CV
Puissance maxi	95 ch
Couple maxi	215 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km / - 3 100 à -4 200 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	195/55 R18
Dim. L x l x h, en m	3,93 x 1,81 x 1,50
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽¹⁾
1. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.	

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La Renault 5 E-Tech Autonomie Urbaine Five (21 900 €*, 40 kWh/95 ch) est évaluée dans la catégorie des citadines électriques d'environ 100 ch, qui comprend notamment : Citroën ë-C3 You (19 500 €*, 42 kWh/113 ch), Fiat 500e Pop (20 900 €*, 21,3 kWh/95 ch), Fiat Grande Panda Electr. Red (19 600 €*, 42 kWh/113 ch), Hyundai Inster (21 400 €*, 42 kWh/97 ch), Peugeot E-208 Style (22 200 €*, 46 kWh/136 ch), etc.

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



POSTE DE CONDUITE



La position de conduite est naturelle. Après quelques rapides réglages du volant et de l'assise, on se sent bien installé sur des sièges

confortables et enveloppants. Les commandes s'avèrent faciles d'accès, même si celle de la boîte, au volant, manque de naturel. Autre bémol : les appuie-tête arrière, non encastrables dans le dossier, gênent la rétrovision.

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

AIDES À LA CONDUITE



Sur cette version Five premier prix, la R5 E-Tech reçoit l'aide au démarrage en côte, le freinage d'urgence auto., la lecture des panneaux, l'aide active au maintien dans la voie... Mais les aides à la conduite plus sophistiquées, telles que la conduite semi-autonome, le stationnement assisté (mains libres), la surveillance d'angles morts et l'alerte de trafic en marche arrière sont indisponibles, même en option. Pour en bénéficier, il faut monter en finition, et donc avec des versions plus puissantes.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Indisponible
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	Série
Surveillance des angles morts	Indisponible

ÉCRAN TACTILE



L'écran tactile 10,1"/25,6 cm est de série, mais sans GPS ni l'excellent système d'exploitation signé Google (indisponible). Les menus, clairs et intuitifs, sont toujours faciles à utiliser. Et la bonne résolution de l'écran facilite la lecture.

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

Les petits boutons, pour commander la radio, sont pratiques. Le passager y accède facilement sans déranger le conducteur.

A l'arrière, les passagers ne disposent d'aucun rangement. Il n'y a ni poches aumônières, ni bac dans les contre-portes.



FINITION



Comme pour le design extérieur, celui de l'habitacle dégage un charme fou. De nombreux éléments du mobilier, fabriqués avec des matériaux recyclés, sont d'une qualité correcte. Leur assemblage soigné participe aussi à cette bonne impression d'ensemble.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

La clim', monozone et à régulation manuelle, se commande facilement à partir des boutons sous les aérateurs, sans passer par l'écran.

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

SYSTÈME AUDIO

La radio de base comprend quatre haut-parleurs à la qualité sonore correcte. Il faut s'en contenter, car la hi-fi est indisponible sur la Five.

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

RANGEMENTS



Ils sont nombreux, sauf à l'arrière (voir "C'est raté") et faciles d'accès. Ceux sur la console centrale se montrent fonctionnels. Mais la boîte à gants et les bacs de porte, petits, ne sont pas pratiques. Pas de recharge smartphone par induction.

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

Le verdict **Auto Plus**

Correct

Comparée à ses rivales, la R5 E-Tech Five tient son rang. Seul vrai regret : l'absence de charge rapide (y compris en option), vraiment pénalisante pour un usage polyvalent. Seule solution pour y remédier : monter en gamme.

LES PLUS
Présentation/ finition
Confort
Agrément en ville

LES MOINS
Charge rapide impossible
Manque de polyvalence
Habitabilité à l'arrière



HYBRIDE RECHARGEABLE ESSENCE

Audi A5 Avant

2.0 e-hybrid quattro S line - 367 ch

75 650 € / 76 300 €*



LE BREAK AUDI REVIENT EN HYBRIDE RECHARGEABLE

Fuite en Avant

Remplaçante de l'A4, l'A5 se décline aussi en break Avant. Après des versions essence peu inspirantes, on attendait avec impatience les hybrides rechargeables, pour corriger le tir à grand renfort de chevaux...

Lors de notre premier essai de la nouvelle génération d'A5 Avant (qui, pour rappel, remplace l'A4 Avant), nous avons été impressionnés par sa dotation technologique, son confort et son comportement routier. Mais aussi largement déçus par un moteur essence de 204 ch pas à la hauteur des ambitions de cet onéreux break. D'autant que la fiscalité

actuelle ne fait pas de cadeau à ce bloc essence. Pour gagner en agrément et alléger la note, nous attendions les deux versions hybrides rechargeables avec impatience. La montée en gamme est cependant loin d'être indolore : par rapport à la TFSI quattro de 204 ch, à finition identique, comptez 7 400 € de rallonge avec la version de 299 ch, et 12 000 € avec celle de 367 ch,

testée ici. Première déception : malus au poids oblige, cette e-hybrid écope d'une surtaxe équivalente à la TFSI. Un comble ! Autre souci : le coffre, déjà pas très généreux en essence, est grignoté par la batterie, et devient franchement médiocre pour un break de cette catégorie.

De l'agrément à revendre

Une fois au volant, en revanche, on met vite ces griefs de côté. Les relances sont toniques, et le système hybride fait preuve d'une étonnante santé, malgré la masse élevée (2 164 kg). Raison de plus pour profiter d'un châssis toujours aussi réussi. L'A5 est bien plus équilibrée que les A4 de générations précédentes. La direction à démultiplication variable (série) et les suspensions adaptatives (option) font merveille pour masquer l'inertie de ce gros break. Il y a peu de reproches à formuler en matière de confort également. L'A5 est silencieuse quelle que soit son allure. Seul

le timbre de son quatre cylindres, un peu roturier dans une voiture de ce standing, détonne à l'accélération. Et les jantes optionnelles de 20" peuvent parfois percuter un peu trop sur les aspérités à basse vitesse. Mais pour le reste, cette A5 Avant est une formidable machine à voyager, surtout en mode Confort, qui assouplit l'amortissement.

Le moteur hybride de 367 ch (aussi puissant que le bloc TFSI de la S5 !) n'est disponible qu'en finition S line, ce qui pousse les tarifs vers le haut. Cette A5 Avant coûte respectivement 6 000 et... 14 000 € de plus que les Mercedes Classe C Break et BMW Série 3 Touring équivalentes (cette dernière bénéficie de remises de fin de carrière). Cependant ses exceptionnelles qualités routières compensent en partie ses tarifs ambitieux. Même chose pour la qualité de son habitacle : si les matériaux sont un peu moins flatteurs que par le passé, cette Audi reste la mieux finie de sa

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : on peut négocier une remise de 6 % sur cette hybride haut de gamme, ce qui compense en partie le malus au poids (5 220 €).

L'entretien : la visite est prévue tous les 2 ans ou tous les 30 000 km.

L'équipement : la dotation de série est globalement correcte. On apprécie l'inclusion de la clim' trizone, et du chargeur embarqué jusqu'à 11 kW. Mais notre modèle d'essai reçoit aussi pour environ 15 000 € d'options : toit vitré, suspensions adaptatives, conduite semi-auto...



Cette nouvelle A5 est ultramoderne à l'intérieur. Si la finition se révèle très sérieuse, certains matériaux déçoivent à ce prix.



Nombre de places : 5

L'espace est correct, mais on en attendait mieux vu le gabarit. La place centrale pâtit d'une assise raide et d'un tunnel imposant. Banquette fractionnable en 40/20/40.



Volume : 390 dm³

Rogné par les batteries, le coffre est dérisoire pour un break de cette taille. Une VW Polo fait aussi bien !



Ce pavé de commandes, sur la porte conducteur, permet de régler les rétros, les phares, les sièges...

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Assistant d'intersection AV • Freinage d'urgence auto. • Isofix (3) • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur (adaptatif)/limiteur de vitesse, etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR • Chargeur 11 kW • Caméra de recul • Châssis sport • Clim' auto. trizone • Compteurs num. • Ecran tactile 14,5"/37 cm avec GPS et Mirror Screen • Hayon motorisé • Jantes alu 19" • Sièges AV sport électr., etc.

En option Sécurité : • Alarme (600 €) • Conduite semi-autonome, suspensions pilotées, sièges AV/AR chauffants, feux Oled (pack Tech Pro, 7 350 €), etc.

Agrément : • Hi-fi Bang & Olufsen (1 700 €) • Toit panoramique occultable (2 550 €), etc.



Malgré un poids important, cette A5 Avant hybride reste rigoureuse, voire agile en mode Sport. Et les performances sont vigoureuses ! Dommage, pas de recharge rapide possible (11 kW maxi, en courant alternatif)...

catégorie. Côté hybride, l'autonomie en mode électrique atteint 85 km en moyenne. Très bien (surtout avec une transmission 4x4), y compris sur autoroute : 80 km avec la batterie, puis 7 l/100 km. Saluons l'excellente

sensation de la pédale de frein, qui peut être un point noir sur les hybrides rechargeables. L'équipement, lui, est correct. Mais vu le tarif de base déjà salé, il est désagréable de voir la facture grimper si vite avec quelques options...

NOS MESURES



Vitesse maxi	250 km/h ⁽¹⁾
Accélération 1 000 m D. A.	25s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s2
Consommation moyenne	7,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,5/7/8,7 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	85 km
Poids	2 164 kg
Diamètre de braquage	12,2 m
Freinage 130 à 0 km/h	65 m

1. Donnée constructeur.

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	367 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi combiné	500 Nm
CO ₂ /Malus	51 g/km / + 5 220 € (malus au poids)
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 984 cm ³
Puissance maxi	252 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	380 Nm à 1 600 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	143 ch
Couple maxi	350 Nm
Batterie lithium-ion	20,7 kWh (capacité utile)
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, à 7 rapports
Pneus	245/35 R20
Réservoir	46 litres
Dim. L x l x h, en m	4,83 x 1,86 x 1,46
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽²⁾

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

L'Audi A5 Avant e-hybrid quattro S line (76 300 €*, 367 ch) est évaluée dans la catégorie des breaks familiaux hybrides rechargeables d'environ 300 ch, qui comprend notamment : BMW 330e xDrive Touring M Sport (62 300 €*, 292 ch), Mercedes C300e Hybrid Break AMG Line + (70 300 €*, 313 ch), Volvo V60 T6 AWD Hybr. Rech. Ultra (62 500 €*, 350 ch), Volkswagen Passat 1.5 eHybrid R-Line (55 800 €*, 272 ch).

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

Le verdict

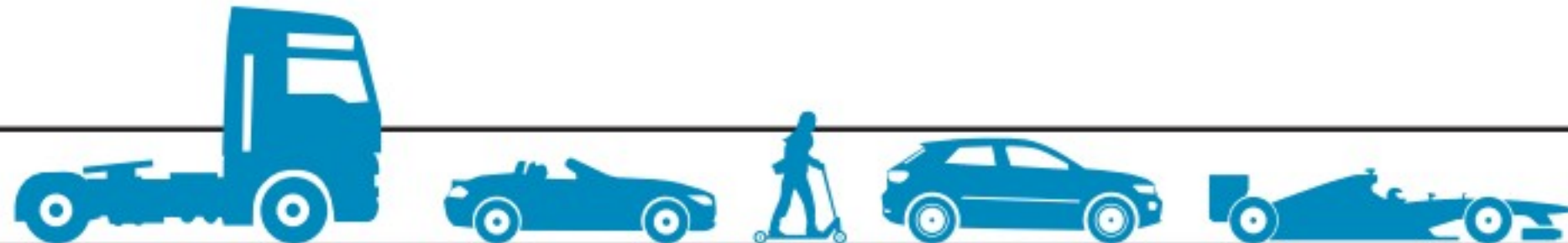


Correct

La nouvelle A5 est plus attirante en hybride rechargeable qu'en TFSI : performances, autonomie électrique, sobriété, comportement, confort... Tout est d'un haut niveau. Mais son tarif devient exorbitant, elle n'évite pas le malus (au poids), et son coffre est trop amputé par la batterie.

2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

N° 1931 - 05.09.2025



Nissan Sakura Une mini-voiture branchée à la sauce japonaise

Electrique - 20 kWh - 64 ch - 15 900 €*

Plus haute que large, la Sakura n'apprécie guère les brusques changements de trajectoire.



PHOTOS: YOSHITO YANAGIDA/NISSAN

Sushi sur roulettes

Près de 40% des voitures vendues au Japon mesurent moins de 3,40 m de long et 1,48 m de large. Ce sont les fameuses "kei cars", sortes de cubes sur roulettes très appréciés localement. Pour profiter de la plaque d'immatriculation jaune, synonyme de prix serrés et d'avantages fiscaux, il leur faut répondre à des normes spécifiques, dont une limitation de cylindrée (660 cm³) et de puissance (64 ch). Bruyantes, peu stables et peu confortables, elles offrent toutefois un rapport encombrement/habitabilité incomparable. L'une des premières kei cars 100% électriques, la Sakura (clone de la Mitsubishi eK X EV) a été lancée en 2022. Gommant le défaut des bruyants petits moteurs thermiques, elle constitue une véritable rupture technologique dans cette catégorie. Avec une batterie de 20 kWh, elle revendique une autonomie de 180 km. Au cours de l'essai

que nous avons pu réaliser à l'occasion d'un voyage au Japon, nous étions autour de 130 km. Plutôt plaisante à conduire avec son excellente visibilité, sa direction douce – à défaut d'être très précise – et son mode One Pedal, qui ne va hélas pas jusqu'à l'arrêt complet, elle manque encore de confort sur autoroute, où elle est limitée en vitesse (130 km/h) comme en autonomie. Malgré ses petites roues, la Sakura n'a pourtant rien d'une "sous-voiture". Outre son habitabilité remarquable et sa modularité intelligente, elle regorge d'équipements: affichage de l'angle de braquage, parking automatisé et même conduite semi-autonome! Les qualités de la Sakura questionnent certains dirigeants sur la pertinence de ces petites bestioles en Europe. Sans une législation assouplie ou spécifique, l'importation ou la fabrication de ce type d'auto restera sans lendemain. C'est bien dommage... **Guy L'Hospital**



Il faut compter 45 mn pour recharger sur une borne rapide et 8 h sur prise classique.

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	130 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s
Consommation cycle mixte	12,5 kWh/100 km
Autonomie mixte ⁽¹⁾	180 km
Poids	1 070 kg
1. Selon le cycle d'homologation japonais.	

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	64 ch
Couple maxi	195 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km / Non applicable
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 rapport
Pneus	195/55 R15
Batterie lithium-ion	20 kWh (capacité utile)
Dim. L x l x h, en m	3,39 x 1,47 x 1,65
Coffre	107 dm ³



A bord, la richesse de l'équipement ferait saliver certaines citadines européennes, au demeurant plus huppées.



A l'arrière, l'espace dégagé pour les jambes est tout simplement remarquable. Le coffre, en revanche, n'est pas très logeable.

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

Auto Plus

PARTICIPEZ AU SONDAGE NATIONAL

LE PALMARÈS DES MEILLEURS GARAGES DE FRANCE

Pour la 4^e année,
Auto Plus lance
son sondage pour
déterminer quels sont
les meilleurs garages
de France sur la base
de vos recommandations
clients.



VOUS ÊTES UN PROFESSIONNEL
ET VOUS SOUHAITEZ
ÊTRE RÉFÉRENCÉ AU SONDAGE DES
MEILLEURS GARAGES DE FRANCE ?

N'hésitez pas à nous transmettre vos coordonnées directement
à autoplusevents@reworldmedia.com



Photos non contractuelles



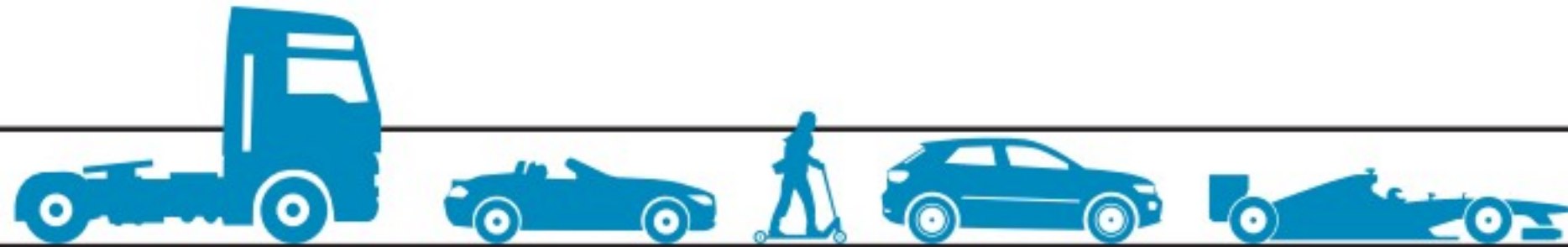
POUR TENTER DE GAGNER UNE ENCEINTE MARSHALL ET DES MONTRES ICE-WATCH !

Donnez-nous votre avis en répondant
au questionnaire sur autoplus.fr

En partenariat avec **idGarages**.com

Extrait du règlement : ERAS organise du 05 septembre au 05 octobre 2025 un jeu-concours ouvert à toute personne majeure résidant en France métropolitaine. Pour participer il suffit de répondre au questionnaire disponible sur le site autoplus.fr. Les gagnants seront tirés au sort dans un délai d'un mois après la fin du jeu selon les modalités fixées dans le Règlement. Pour plus d'information, consultez le Règlement disponible sur <https://autoplus.fr>





Maxus eTerron9 Essai de l'unique pick-up 100 % électrique disponible en Europe

102,2 kWh - 442 ch - 73 000 € / 67 000 €*



PHOTOS: N. SOLER

(Re)mise à l'épreuve

Après un premier essai peu concluant du T90, pionnier des pick-up électriques commercialisés en Europe (voir *Auto Plus* n° 1853), le jeune constructeur chinois revient à la charge avec un modèle bien plus abouti. Baptisé eTerron9, ce mastodonte de 5,50 m de long, 2 m de large et 1,86 m de haut embarque une batterie XXL de 102,2 kWh, procurant une autonomie moyenne de 375 km selon nos mesures. Correct. Cet accumulateur alimente deux puissants moteurs électriques, l'un à l'avant (170 ch), l'autre à l'arrière (442 ch), fournissant une transmission 4x4 et une puissance cumulée de 442 ch. Au-delà de son style ostentatoire, le Maxus impressionne par sa douceur de conduite. Son gabarit impose, certes, une vigilance de

chaque instant, mais l'engin semble littéralement survoler la route. Un excellent confort rendu possible par des suspensions pneumatiques réglables. Et malgré presque 3 tonnes sur la balance, ce pick-up colossal conserve une agilité bluffante en virage! Avec un 0 à 100 km/h expédié en 6s5, les performances sont tout aussi étonnantes. Hélas, si la capacité de remorquage atteint 3,5 tonnes, la charge utile ne dépasse pas 620 kg. L'intérieur réserve lui aussi de bonnes surprises: habitabilité XXL, présentation très moderne, dotation riche (caméra 360°, conduite semi-autonome...) et deux grands écrans de 12,3"/31 cm. A 67 000 €, l'eTerron9 affiche ainsi un rapport prix/prestations quasi imbattable sur le marché.

David Bouillaux



NOS MESURES



Vitesse maxi	200 km/h
Autonomie	375 km
Temps de charge borne rapide	42 mn ⁽¹⁾
Poids	2944 kg
Freinage 130 à 0 km/h	73 m

1. De 10 à 80 % de capacité, à 115 kW maxi.

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques	2 synchrones à aimants permanents
Puissance fiscale	22 CV
Puissance maxi	442 ch
Couple maxi	700 Nm
CO ₂ /Malus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 rapport
Pneus	275/55 R20
Batterie lithium-ion	102,2 kWh (capacité brute)
Dim. L x l x h, en m	5,50 x 2,00 x 1,86
Durée de garantie	5 ans ou 160 000 km ⁽²⁾

2. Batterie garantie 8 ans ou 200 000 km.

Le verdict *Auto Plus*

Une référence!



La planche de bord séduit par ses nombreux et vastes rangements, sa finition correcte et la taille de ses écrans. Dommage, le système multimédia manque de clarté et d'intuitivité à l'usage...



Volume: 1 250 dm³

Sous le capot avant, on trouve un grand espace de rangement de 230 dm³ en complément de la benne. Hélas, la capacité de charge du Maxus n'excède pas 620 kg. C'est trop juste!



Pleins phares sur la rentrée

Offre d'abonnement exclusive



3€

le 1^{er} mois
seulement

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

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :

bit.ly/ap_1931

ou flashez le Qr code pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1670439

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

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

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 3€** le premier mois puis 8€/mois au lieu de 15,59€*.

Résiliable sans frais à tout moment⁽¹⁾.

(1)

☐ **Formule ANNUELLE** **30 numéros OFFERTS**

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium + **une montre en cadeau** pour **79€ seulement** au lieu de 187,03€*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽²⁾.

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

☒ **Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!).** Je me rends sur Kiosquemag.com : bit.ly/ap_1931 la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

Date de naissance (pour fêter votre anniversaire):

Nom**:

Prénom**:

Adresse**:

Code postal**: Ville**:

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

Email:

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

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

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

Le:

Date et signature
obligatoires

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04 €) et du site internet (26 €). (1) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1^{er} mois, je serai prélevé de 8 € par mois. (2) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/12/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L. 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com





Le nouveau BMW X3

HYBRIDE RECHARGEABLE

30e xDrive Sport

299 ch - 85 km⁽¹⁾ - 8,1 l/100 km

76 400 € / **73 800 €***

Cette semaine, nous avons confié le nouveau BMW X3 à trois propriétaires de véhicules équivalents. Benjamin, Isabelle et Franck nous livrent leurs impressions.



BENJAMIN Chef d'entreprise, Vert-le-Petit (91)

Il possède un **Mercedes GLC 300 e Hybrid EQ 4Matic AMG Line**
77 450 € - 313 ch - 85 km⁽¹⁾ - 9,8 l/100 km



Je ne m'attendais pas à ça dans une BMW

Le design



A l'avant, pas de doute, les gros "naseaux" BMW identifient au premier regard ce X3. Son long capot allonge la ligne. Celle-ci suggère parfaitement l'idée d'un SUV familial rassurant. En revanche, l'arrière me paraît exprimer un côté moins costaud, plus proche d'un break que d'un baroudeur.

La vie à bord



Le coffre est idéal pour un usage familial. Et bien que la banquette soit plutôt ferme, l'espace aux places arrière ne manque pas. Par contre, je suis choqué d'y trouver des plastiques aussi bas de gamme. Pire, c'est également le cas à l'avant (photo)! A ce niveau de prix, ce point est rédhibitoire pour moi. C'est bien dommage, car la planche de bord a un style moderne et des détails, tels que l'emplacement de la zone de charge à

induction, sont mieux pensés qu'à bord de mon GLC.

Au volant



Son autonomie électrique place le X3 à égalité avec mon GLC. Un bon chiffre pour de l'hybride rechargeable. Autre point commun: l'agréable souplesse de conduite et le silence. Le punch du moteur est comparable aussi, quel que soit le mode de conduite sélectionné. En revanche, le X3 se distingue par son dynamisme. Malgré ce bon compromis confort-agilité, au final, je reste bloqué sur le manque de soin apporté aux matériaux.



ISABELLE Gérante d'entreprise, Les Molières (91)

Elle possède un **BMW X3 30e xDrive M Sport** - 70 950 €
292 ch - 36 km⁽¹⁾ - 8,4 l/100 km



Je ne m'y retrouve absolument pas...

Le design



Le faciès de ce X3 est caricatural, trop masculin. De plus, la calandre fait très "plastoc". Le profil reste, lui, plus en lien avec celui de mon X3. Les poignées de porte affleurantes sont esthétiques, mais moins faciles à manipuler que les miennes. Mais alors, que cet arrière est raté! Je n'y retrouve absolument rien du côté racé d'un SUV BMW...

La vie à bord



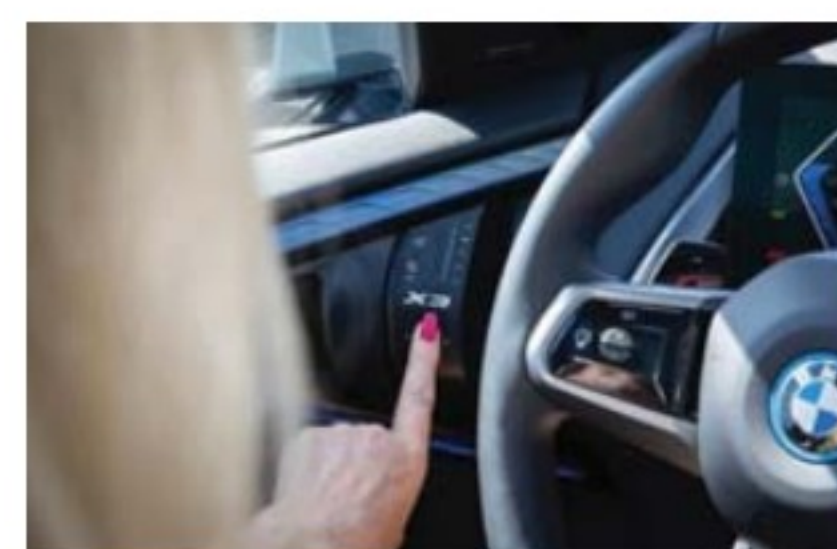
La planche de bord minimaliste semble inspirée de Tesla. Mais si la grande dalle fait son effet, la plupart des commandes deviennent tactiles... Même les aérateurs latéraux y passent (photo)! Résultat, c'est loin d'être aussi pratique que des boutons. Et la présence de plastiques "cheap" est indigne du standing de la marque. Reste à ce X3 sa capacité d'accueil et un coffre qui gagne en volume. Mais cela

ne suffit pas à améliorer le bilan, trop négatif pour moi.

Au volant



Malgré un gabarit imposant, et l'impression d'un capot encore plus long, ce X3 reste facile à conduire. Et le confort est toujours aussi royal. J'ai toutefois le sentiment d'un véhicule un peu plus lourd en mouvement. Je retrouve cependant cette vivacité à l'accélération qui me procure du plaisir. Si j'avoue avoir renoncé à recharger mon X3, vu la capacité de sa batterie, l'autonomie de celui-ci changerait sans doute la donne.



1. Autonomie électrique moyenne.



Benjamin et Franck valident l'évolution de style du X3. En revanche, Isabelle se montre plus critique sur le tournant pris par cette nouvelle génération. A trop vouloir forcer l'effet "musclé", elle considère que ce X3 perd en élégance par rapport au sien, au point qu'elle n'y retrouve pas l'identité de la marque.



Si l'autonomie électrique du X3 fait jeu égal avec celle de son GLC, au volant, Benjamin donne l'avantage au X3 pour sa meilleure agilité. Néanmoins, comme Isabelle et Franck, il déplore une qualité de fabrication indigne du standing.



FRANCK Gérant d'entreprise, Villebon-sur-Yvette (91).

Il possède un **DS7**
E-Tense Performance - 76660 €
360 ch - 41 km⁽¹⁾ - 9,1 l/100 km



BMW doit réagir vite pour garder son image !

Le design

L'effet massif de l'avant de ce X3 ne me déplaît pas. Et comparé à d'autres marques, l'éclairage des "haricots" BMW (option) reste discret. La silhouette gagne en standing, se rapprochant ainsi de celle du X5. Et j'aime autant l'arrière, moderne, dont les lignes suggèrent l'idée d'un aérodynamisme travaillé.



la qualité allemande ne se retrouve pas non plus à l'avant. A ce prix, c'est inacceptable...

La vie à bord

Le volume de coffre est amplement suffisant. Néanmoins, il manque un logement sous le plancher pour ranger le câble de recharge. En revanche, à l'arrière, il y a nettement plus de place dans ce X3 (photo) que dans mon DS 7. Mais pour moi qui connais bien la marque, je constate une nette baisse de la qualité perçue. Et bien que le grand écran incurvé, très "techno", et le détail des coutures colorées fassent leur effet,

Au volant

Côté autonomie électrique, il n'y a pas de débat ! La tenue de route du X3 est très sûre, et le mordant du freinage est saisissant ! Je m'en étonne, vu son poids de plus de 2 tonnes. Je remarque aussi l'agréable souplesse du duo moteur thermique-électrique. Mais voilà, avec une boîte auto. plus réactive et ses 360 ch, le DS 7 fait la différence en matière de punch, et, par conséquent, en plaisir de conduite.



Franck apprécie le caractère familial du X3, dont son bon volume de coffre (570 dm³). Mais, comparé à son DS 7, il note l'absence d'un plancher amovible, ainsi que d'un logement prévu pour les câbles de recharge de la batterie.

Le bilan Gare à l'excès de confiance

Cette motorisation hybride rechargeable procure un bel agrément au X3 et augmente nettement son autonomie électrique. Et, compte tenu de sa masse élevée (2 140 kg), le compromis confort-dynamisme impressionne. En revanche, si la débauche technologique à bord en met plein la vue, l'emploi de certains matériaux peu valorisants a de quoi faire tousser. Un point qui n'a pas échappé à nos trois testeurs du jour, d'autant que ce nouveau modèle est loin d'être bradé et qu'il faut en sus s'acquitter d'un malus au poids de 4320 €...



PRATIQUE

Par Christophe Conche

Décrassage moteur :

Pour passer sereinement le contrôle technique avec une auto ancienne ou rajeunir un moteur ayant beaucoup roulé, procéder à son décrassage interne peut s'avérer une bonne solution. Voici les procédés envisageables.

Au volant, si vous constatez un ralenti irrégulier au feu rouge, un manque de puissance lors de certains dépassements ou dans une côte, des bruits anormaux, voire une montée en température anormale du moteur (qui peut indiquer un colmatage de la pompe à huile), c'est souvent le signe que celui-ci s'encrasse à cause de la formation de calamine. Ces résidus proviennent de la carbonisation du carburant, lorsque ce dernier est injecté dans le moteur (via les injecteurs) puis brûlé pour délivrer de la puissance. Ils sont ensuite rejetés, en plus

ou moins faible quantité, par la ligne d'échappement. Mais, au fil des kilomètres parcourus (à partir de 100 000 km), ils s'accumulent naturellement dans différentes parties internes du moteur. Un nettoyage s'impose alors, afin de les éliminer. Nous vous présentons ici les différents procédés de "décrassage" et leurs coûts de réalisation. En plus des garages indépendants traditionnels, de nombreux centres-autos, tels que Feu Vert, Midas, Norauto ou Speedy, offrent maintenant ces services. Certaines enseignes en ont même fait une spécialité. Suivez le guide...

UTILISATION D'UN ADDITIF NETTOYANT



Les additifs sont des produits à verser dans le réservoir de carburant avant de faire le plein, ou dans l'huile moteur avant une vidange. Ensuite, en roulant, ceux-ci agissent petit à petit en dissolvant les dépôts de calamine et autres résidus. Vous pouvez vous tourner vers des produits des marques Bardahl (Décrassage 5 en 1), Facom (Décalaminage moteur intégral) ou encore ceux de Meca-Run, Motul et Wynn's. Selon le traitement choisi et le nombre de flacons conseillés, comptez de 20 à 50 € en fonction du pack (déterminé par la cylindrée et le type de moteur à traiter, essence ou diesel).

Avantages

- Simple à utiliser
- Pas de démontage nécessaire
- Préventif et curatif si encrassement modéré
- Peut nettoyer divers composants (injecteurs, vanne EGR, turbo, filtre à particules ou Fap)

Inconvénients

- Efficacité variable selon la qualité du produit et le degré d'encrassement
- Un produit de qualité médiocre peut parfois endommager le moteur
- Ne peut pas venir à bout d'un fort encrassement

DÉCALAMINAGE PAR INJECTION D'HYDROGÈNE



Réalisée uniquement par des professionnels, cette méthode consiste à injecter un mélange d'hydrogène et d'oxygène via l'admission d'air du moteur (que l'on fait tourner au ralenti). L'hydrogène se combine au carburant par un processus de pyrolyse douce, puis décolle et brûle les dépôts de

calamine dans diverses parties du moteur (chambres de combustion, soupapes, vanne EGR, turbo...). Ces dépôts sont ensuite évacués par le tuyau d'échappement. Le processus peut durer de 30 mn à 1 h30. Comptez entre 69 et 299 € selon les spécificités mécaniques du moteur (cylindrée, carburant) et l'enseigne choisie (EcoGest Moteur, FlexFuel Energy, H2 Moteur Clean, Hydromotors). Certains centres-autos (Feu Vert, Point S ou des Garages AD) pratiquent également ce traitement.

Avantages

- Procédé non chimique
- Assez efficace pour éliminer la calamine
- Pas de démontage obligatoire
- Réduit fortement les émissions polluantes
- Redonne quelques chevaux

Inconvénients

- Intervention d'un professionnel nécessaire
- Coût assez élevé
- La suie éliminée peut s'accumuler dans le Fap, qu'il faut alors nettoyer

DÉCALAMINAGE PAR PRODUIT CHIMIQUE



Certains ateliers d'entretien et de réparation proposent des traitements chimiques plus puissants que les additifs vendus habituellement dans le commerce. L'opération consiste à injecter directement dans le moteur, via le système d'admission et par un équipement professionnel, un produit chimique spécifique. Comptez entre 50 et 150 € selon le temps nécessaire à l'opération.

Avantages

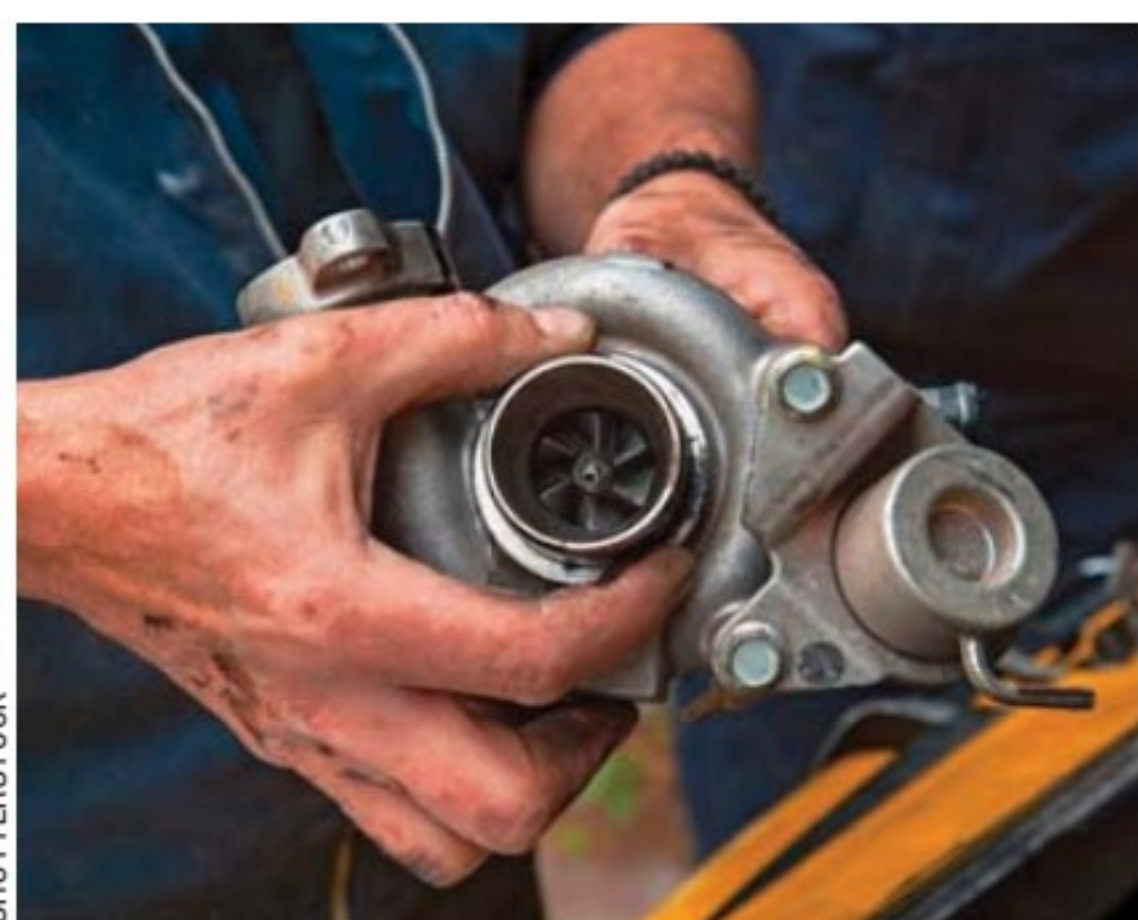
- Produits puissants et agissant en profondeur

Inconvénients

- Produits chimiques pas écologiques
- Intervention uniquement en atelier
- Coût plus élevé qu'un additif

les solutions possibles

NETTOYAGE PAR DÉMONTAGE DE PIÈCES



Radicale mais très efficace, cette méthode se révèle la plus coûteuse et la plus longue. Elle implique un démontage manuel des pièces encrassées (collecteur d'admission, vanne EGR,

injecteurs, turbocompresseur...) pour un nettoyage vraiment en profondeur. Ce dernier s'effectue soit par brossage, soit à l'aide de bains à ultrasons ou bien avec des produits spécifiques. Selon le temps nécessaire et les pièces à traiter, prévoir entre 100 et 350 €.

Avantages

- Nettoyage optimal
- Efficacité prouvée

Inconvénients

- Expertise mécanique nécessaire
- Coûteux en main-d'œuvre
- Temps d'immobilisation du véhicule

NETTOYAGE PAR DES ULTRASONS

Ce nettoyage s'avère adéquat pour certaines pièces, comme les injecteurs de carburant. Mais il n'apparaît pas à proprement parler comme une méthode complète de dégrassage moteur. De petits éléments, comme les injecteurs d'essence ou de gazole, sont placés dans un bain avec une solution décapante. Des vibrations à haute fréquence, via des ultrasons, délogent alors les éventuels dépôts qui encrassent leur surface. Selon le temps passé à démonter puis à remonter ces pièces, envisagez une dépense comprise 30 et 80 €.



Avantages

- Précis et efficace pour les petites pièces
- Restauration des performances d'origine pour les injecteurs

Inconvénients

- Nécessite le démontage de pièces
- Ne nettoie pas l'ensemble du moteur

PRATIQUER UN SUR-RÉGIME CONTRÔLÉ

C'est la méthode la plus simple et la moins chère de toutes. Mais elle ne peut être que préventive et n'est pas toujours suffisante pour un moteur fortement encrassé. Elle consiste à faire monter la mécanique en température sur une distance d'une dizaine de kilomètres. Moteur chaud (environ 90 °C), il faut ensuite maintenir un régime élevé (entre 3500 et 4000 tr/mn pour un diesel, 5500 et 6000 tr/mn pour un essence), en circulant autour de 90 km/h sur le 3^e rapport. Puis il faut relâcher l'accélérateur sans freiner jusqu'à 1500 tr/mn, et répéter plusieurs fois cette opération (en jetant un œil sur le mano de température, qui ne doit pas dépasser 110 °C). Cette action a pour finalité de brûler les dépôts de calamine qui s'évacuent par l'échappement. Seule la consommation de carburant sera légèrement impactée par ce traitement.



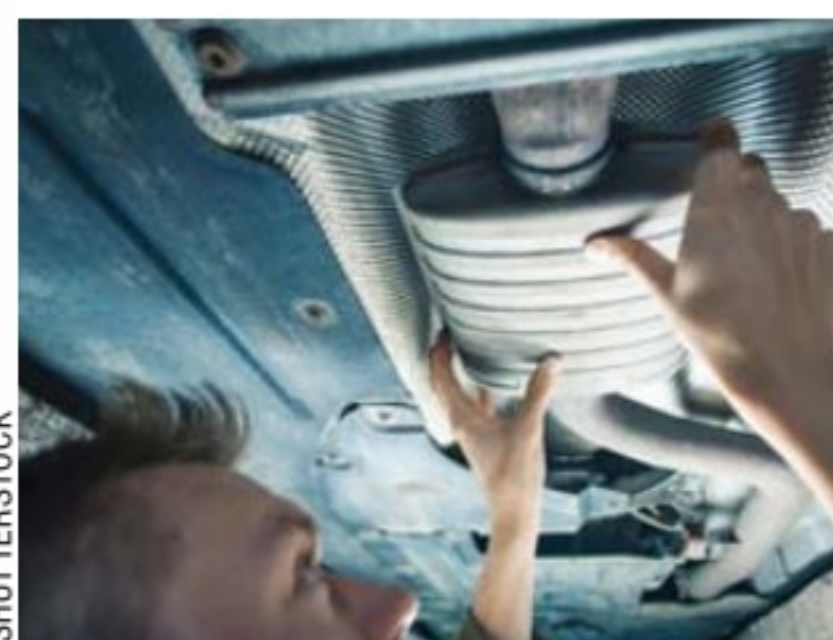
Avantages

- Simple à réaliser
- Presque gratuit

Inconvénients

- Efficacité limitée en cas de gros encrassement
- Méthode peu écologique
- Risque de casse moteur si l'opération est mal exécutée

N'OUBLIEZ PAS L'ÉCHAPPEMENT



Tout comme le Fap, le catalyseur (ou pot catalytique) joue un rôle essentiel dans la réduction des émissions polluantes. Il est donc crucial qu'il soit bien entretenu pour passer avec succès les tests antipollution du contrôle technique. Comme pour la partie interne d'un moteur,

un échappement s'encrasse au fil du temps et des kilomètres. Il peut donc être nettoyé, sous certaines conditions. Un nettoyage chimique fait appel à des produits spécifiques qui sont injectés pour dissoudre les résidus dans le système d'échappement. Tablez sur un budget de 40 à 150 €. Un nettoyage mécanique consiste à ouvrir directement la partie filtrante pour enlever à la main (par brossage) les dépôts tenaces puis à la ressertir. Prévoir entre 100 et 200 €. A faire effectuer par un spécialiste.

Avantages

- Pas de démontage à prévoir avec un produit efficace
- Coût bien moins élevé qu'un remplacement

Inconvénients

- Détérioration possible avec de mauvais produits
- Risque éventuel d'abîmer la sonde lambda
- Inefficace si le pot est vraiment trop ancien



50 modèles de 3

3 000 €



7 000 €



12 000 €



25 000 €



DOSSIER SPÉCIAL

3 000 à 25 000 €



Oui, les prix continuent à baisser en occasion. Mais pas pour tout le monde. Alors que les modèles de plus de 10 ans et les diesels restent prisés, avec des tarifs qui se maintiennent à des niveaux assez élevés, l'afflux d'hybrides rechargeables et d'électriques fait chuter les cours des secondes mains récentes. Tant mieux !

Le marché de l'occasion continue à évoluer à la vitesse grand V, avec des tendances qui s'enchaînent à un rythme élevé depuis le Covid. Après une période de désamour, le diesel revient dans les petits papiers des acheteurs. Les moteurs TDI de Volkswagen, dont les prix remontent, alors qu'ils étaient boudés depuis le diesel gate, symbolisent parfaitement ce retour en grâce. Les autos de plus de 10 ans

affichent, quant à elles, une forme insolente, avec une part de marché en hausse et des tarifs qui refusent de baisser. A l'inverse, les cours des électriques s'effondrent, signe que les conducteurs ne sont pas encore prêts à abandonner le bon vieux thermique. Cela a au moins le mérite de rendre accessibles au plus grand nombre ces autos vendues cher en neuf. On vous laisse découvrir notre sélection de bons choix à tous les prix.

Sélection *Auto Plus* : mode d'emploi

50 modèles retenus parmi de vraies annonces

Notre choix s'établit sur des milliers d'annonces de particuliers. Heureuse nouvelle, les prix redevenant plus raisonnables, il est possible de réaliser de bonnes affaires. Ce qui permet notamment de viser des autos premium et/ou récentes quel que soit votre budget.

La fiabilité, notre premier critère

Les voitures choisies l'ont d'abord été pour leur solidité. Conséquence, certains modèles pourtant stars et/ou très répandus sont absents. Néanmoins, aucune auto n'étant infaillible, la note "A surveiller" vous indique ce qu'il faut vérifier avant de vous lancer.

Des autos propres avec une pastille Crit'Air

La crainte de voir un jour son véhicule exclu des villes n'étant pas totalement écartée, nous avons retenu des modèles de 2006 et après, leur pastille Crit'Air (de 0 à 3) garantissant aujourd'hui un accès aux ZCR* (hors pic de pollution pour les Crit'Air 3, ici, des diesels de 2006 à 2010).

Vous roulez peu ? Visez le surclassement !

Vous disposez d'un budget un peu juste pour la voiture dont vous rêvez ? Nous avons également déniché d'excellentes occasions affichant un kilométrage plus élevé, mais qui, compte tenu de leur solidité, peuvent être acquises sans crainte. Intéressant, notamment si vous faites partie des petits rouleurs.

*Zones à circulation restreinte, permanentes ou temporaires (en cas de pic de pollution).

Du budget serré à la belle enveloppe

Une auto à 3000 €	p. 48
Une auto à 7000 €	p. 50
Une auto à 12000 €	p. 52
Une auto à 18000 €	p. 54
Une auto à 25000 €	p. 56

Acheter une voiture d'occasion

VOTRE BUDGET

3 000 €

A ce prix, certains achètent un vélo électrique. Mais cette somme modeste permet aussi de s'offrir un véhicule d'occasion encore capable de rendre de fiers services. Citadine toujours pimpante, monospace bradé, voire familiale oubliée... le choix est suffisamment vaste pour couvrir tous les besoins.

0 % glamour, 100 % utile



Dacia Logan 1.6 MPI

Essence ■ 6 CV ■ 90 ch ■ 163 km/h
■ 7,3 l/100 km ■ Coffre : 497 dm³

Vu une Lauréate (2009, 142000 km) à 2750 €
Difficile de zapper Dacia lorsqu'on évoque des voitures à petit budget. Moins en vue que sa sœur, la Sandero, la Logan avec sa soute immense est un bon plan pour les familles, a fortiori les versions "hautes", qui sont à peine plus chères que les bas de gamme. L'occasion de profiter d'un solide et assez vif bloc 1.6 de 90 ch, qui ne consomme pas plus que le 1.4. En finition Lauréate, antibrouillards et direction assistée sont de série, mais la clim' reste une option.
A surveiller : le bon fonctionnement de la boîte.

Pour parents pressés



Ford C-Max 1.8 TDCi

Diesel ■ 6 CV ■ 115 ch ■ 182 km/h
■ 6,8 l/100 km ■ Coffre : 475 dm³

Vu un Ghia (2009, 145000 km) à 2990 €
Dans l'ombre des SUV et des stars que sont les Scenic et Touran, l'ancien C-Max passe souvent à la trappe à l'heure du choix. S'il n'est pas le plus logeable du segment, il dispose d'une banquette coulissante dont la partie centrale est amovible, laissant deux places royales à l'arrière. La dotation est riche sur les Ghia et Titanium, avec jantes alu, clim', phares et essuie-glaces auto. A viser avec le 1.8 diesel maison, vif et fiable.
A surveiller : l'usure des pneus et plaquettes.

Discrète et increvable



Mazda 3 1.6

Essence ■ 6 CV ■ 105 ch ■ 178 km/h
■ 7,9 l/100 km ■ Coffre : 368 dm³

Vu une Élégance (2008, 168000 km) à 2600 €
OK, son intérieur classique et garni de plastiques bon marché n'a rien de folichon. Mais la Mazda 3 cache un atout méconnu : un moteur dynamique particulièrement endurant, qui mérite à lui seul que l'on s'y intéresse. Volontaire, pas trop glouton, il offre une belle polyvalence à la japonaise. L'unique finition Élégance dispose d'une dotation complète, incluant la clim' et le régulateur de vitesse. Petit regret, les suspensions manquent de douceur.
A surveiller : l'état des garnitures intérieures.

L'outsider oublié



Opel Corsa 1.4 Twinport

Essence ■ 5 CV ■ 100 ch ■ 174 km/h
■ 7,7 l/100 km ■ Coffre : 326 dm³

Vu une Cosmo (2011, 154000 km) à 3000 €
Peaufinée (châssis, moteurs) début 2010, puis retouchée un an plus tard, la Corsa "D" se présente comme une solution économique face aux Clio, Polo... Ses tarifs modérés permettent de viser une 1.4 de 100 ch en finition haut de gamme sans faire exploser le budget. Vous bénéficierez ainsi de performances appréciables et d'un équipement riche (radar de recul, clim' auto., Bluetooth et même GPS!) Un bon plan, un brin gourmand en essence.
A surveiller : le changement de la pompe à eau.

Le petit malin



Peugeot 207 SW 1.6 HDi 90

Diesel ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 173 km/h
■ 5,9 l/100 km ■ Coffre : 389 dm³

Vu une Premium (2008, 168000 km) à 3200 €
Une lunette arrière ouvrante, un plancher plat : le break 207 n'est peut-être pas le plus vaste de la catégorie, mais c'est l'un des plus pratiques. Ce type de carrosserie étant peu prisé chez nous, ses tarifs sont proches de ceux des berlines, avec 70 dm³ de coffre en bonus. Sous le capot, le 1.6 diesel de 90 ch se révèle déjà tonique et surtout plus fiable que son grand frère de 110 ch. A choisir en Premium, afin de disposer de la climatisation.
A surveiller : l'assistance de direction.

Eternelle reine des villes



Renault Twingo 1.2 16V

Essence ■ 4 CV ■ 75 ch ■ 155 km/h
■ 6,3 l/100 km ■ Coffre : de 199 à 328 dm³

Vu une Dynamique (2012, 128000 km) à 3000 €
Avec son gabarit de poche (3,60 m de long), son agilité et la douceur de son 1.2 16V, la Twingo 2 reste une valeur sûre en milieu urbain. Restylée, elle gagne en pouvoir de séduction, mais doit composer avec l'étagement long de sa boîte de vitesses, qui privilégie la sobriété au détriment des relances, laborieuses en 4^e et en 5^e. A bord, les sièges arrière indépendants et coulissants sont de série sur la Dynamique, qui ajoute en outre les airbags latéraux et la clim'.
A surveiller : la clim' (condenseur exposé).

DOSSIER SPÉCIAL

Star abordable

Fiat 500 1.2

Essence ■ 4 CV ■ 69 ch ■ 148 km/h ■ 6,7 l/100 km ■ Coffre : 207 dm³



Vu une Lounge (2011, 141 000 km) à 3 000 €

L'interminable carrière de la 500 offre un atout de taille aux acheteurs d'occasions : sa forte présence dans les annonces tire les prix vers le bas. Et comme le petit 1.2 d'entrée de gamme, doux, sobre et solide, lui va comme un gant, vous pouvez vous faire plaisir avec la séduisante finition Lounge, très répandue. Au menu, des touches de chrome, des jantes alu, mais aussi et surtout la clim' et un très agréable toit panoramique.

A surveiller : la peinture (vernis, boucliers) et les sièges (salissants en beige).

N. SOLER



Pas qu'en hybride !



Toyota Yaris 1.3 VVT-i

Essence ■ 5 CV ■ 87 ch ■ 164 km/h
■ 6,6 l/100 km ■ Coffre : de 264 à 362 dm³

Vu une Luna Pack (2008, 167 000 km) à 2 650 €
Archétype de la citadine fiable et sans histoires, la Yaris 2 avance des tarifs nettement plus doux que ceux des générations suivantes, aux prix gonflés par leur version hybride. Ici, un classique moteur 1.3 essence de 87 ch incassable. Ses performances sont très correctes et il a le bon goût de boire 0,6 l/100 km de moins que son petit frère, le 1.0. A bord, les plastiques paraissent "cheap", mais la banquette coulissante facilite la vie au quotidien.

A surveiller : le bon fonctionnement de la boîte.

N. SOLER

Dans le budget, mais avec un kilométrage élevé...



Fiat Bravo 1.6 Mjt 105

Diesel ■ 5 CV ■ 105 ch ■ 179 km/h
■ 6,1 l/100 km ■ Coffre : 386 dm³

Vu une Emotion (2009, 195 000 km) à 3 150 €
Qui se souvient de la Bravo "2" ? Pas grand monde, ce qui en fait une aubaine en seconde main. Car l'auto a des qualités, à commencer par un diesel peu gourmand en carburant et suffisamment tonique dans sa déclinaison de 105 ch, la plus répandue. Son habitacle vaste et son équipement généreux sur la version Emotion (6 airbags, clim' bizona) séduiront les petites familles.

A surveiller : l'encrassement de la vanne EGR.

PH. TISSIER / PILOU



Seat Exeo 2.0 TDI 120

Diesel ■ 7 CV ■ 120 ch ■ 197 km/h
■ 6,6 l/100 km ■ Coffre : 467 dm³

Vu une Style (2011, 192 000 km) à 3 490 €
L'Exeo cache une ancienne A4 rebadgée et dotée de moteurs TDI plus modernes. On y gagne sur tous les plans : l'espagnole se montre moins chère, plus discrète et surtout beaucoup plus fiable que l'allemande ! Au volant, le 120 ch d'entrée de gamme offre déjà de belles prestations et boit peu. Dotation attractive en Style (jantes alu, caméra de recul, Bluetooth, phares et essuie-glaces auto.).

A surveiller : l'âge de la pompe à eau.

N. SOLER

Acheter une voiture d'occasion

VOTRE BUDGET

7 000 €

Cette enveloppe vous permet de lorgner les grandes berlines délaissées ou de vous tourner vers une citadine relativement récente et affichant peu de kilomètres. Mais prudence, car bon nombre de stars dans cette tranche de prix ont connu de graves soucis de fiabilité risquant de faire doubler la mise de départ.

Le style à prix doux



Alfa Romeo Giulietta 1.6 JTD

Diesel ■ 5 CV ■ 105 ch ■ 175 km/h
■ 6,1 l/100 km ■ Coffre : 358 dm³

Vu une Distinctive (2013, 151 000 km) à 6990 €
Un look aguicheur qui a bien vieilli, une dotation généreuse, une palette de moteurs séduisante... La Giulietta avait tout pour concurrencer la Golf, sauf l'image de marque. Résultat, des prix attractifs qui en font un bon plan en occasion. Sans être sportif, le 1.6 diesel délivre déjà des performances satisfaisantes et se montre plus fiable que les 2.0 de début de carrière. En Distinctive, radar de recul, Bluetooth et phares auto. sont de série.
A surveiller : les bruits des suspensions AR.

Déménageur imbattable



Citroën C5 Tourer 2.0 HDi 140

Diesel ■ 8 CV ■ 140 ch ■ 189 km/h
■ 7 l/100 km ■ Coffre : 538 dm³

Vu un Exclusive (2013, 165 000 km) à 6990 €
Avec ses suspensions oléopneumatiques Hydractive III, de série sur l'Exclusive, le break C5 parvient à garantir un confort exemplaire, tout en restant insensible à la charge. Pour en profiter pleinement, le 2.0 s'impose face au 1.6. Ses relances toniques n'influent pas trop sur le poste consommation, raisonnable. Outre sa suspension maison, l'Exclusive est équipé d'un GPS, de l'aide au stationnement AV/AR, d'une clim' bizona et de phares au xénon.
A surveiller : les bugs du système multimédia.

Solide référence



Dacia Sandero 0.9 TCe

Essence ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 158 km/h
■ 6,8 l/100 km ■ Coffre : 366 dm³

Vu une Stepway (2017, 121 000 km) à 7250 €
La citadine low cost est incontournable quand on cherche une occasion présentant un bon rapport prix/prestations. Dotée d'un habitacle vaste, elle se montre rassurante sur route. Mais pour s'y aventurer sereinement, mieux vaut viser le 0.9 TCe, nettement plus vif que le 1.2 d'entrée de gamme. Il s'avère par ailleurs plus sobre et donne accès aux finitions "hautes". Dans le lot, la Stepway combine un look soigné à un GPS et un radar de recul bienvenus.
A surveiller : les bugs du système multimédia.

500 XXL !



Fiat 500x 1.6 Multijet

Diesel ■ 6 CV ■ 120 ch ■ 181 km/h
■ 5,9 l/100 km ■ Coffre : 374 dm³

Vu un Popstar (2015, 152 000 km) à 7590 €
Ses airs de 500 nourrie aux anabolisants cachent des dimensions généreuses pour un SUV citadin (4,27 m), faisant du 500x l'un des plus habitables du segment. Et si la large banquette est fixe, la possibilité de rabattre le siège passager est un vrai plus. Au volant, ce beau bébé impose de laisser de côté les petits moteurs en essence comme en diesel. Pour préserver les finances, le 1.6 Multijet, tonique et très sobre, est tout indiqué.
A surveiller : le fonctionnement du frein à main.

L'ami de la famille



Peugeot 5008 1.6 e-HDi 115

Diesel ■ 6 CV ■ 115 ch ■ 178 km/h
■ 6,4 l/100 km ■ Coffre : 622 à 732 dm³

Vu un Allure (2014, 142 000 km) à 6990 €
Avant d'être un SUV, le 5008 était un monospace au design anonyme, mais au sens de l'accueil au-dessus de la mêlée. Le rang 2, assez large pour accueillir trois sièges enfants, coulisse, tandis que le coffre cache deux places supplémentaires. Devant, la présentation est un brin datée mais la dotation généreuse, notamment en Allure (GPS, toit panoramique, affichage tête haute). A noter, le 1.6 est plus fiable en 115 ch qu'en 110/112 ch.
A surveiller : les à-coups et pertes de puissance.

L'électrique pour tous



Renault Zoe R110

Électrique ■ 2 CV ■ 109 ch ■ 138 km/h
■ Autonomie : 235 km ■ Coffre : 350 dm³

Vu une Intens (2019, 69 000 km) à 6900 €
Les cours des électriques d'occasion n'en finissent plus de chuter, et la Zoe ne fait pas exception. On peut ainsi acquérir une version dotée d'une batterie de 40 kWh, plus fiable et plus polyvalente que les anciennes, pour moins de 7000 €, y compris dans la déclinaison haut de gamme. Au menu, un rayon d'action accru et des performances de premier ordre. La finition Intens étant répandue, elle n'est guère plus chère que les autres. Une aubaine!
A surveiller : l'état de santé de la batterie (SoH).

DOSSIER SPÉCIAL

Le précurseur fiabilisé

Nissan Juke 1.6

Essence ■ 5 CV ■ 94 ch ■ 168 km/h ■ 8,1 l/100 km ■ Coffre : 368 dm³



Vu un Visia Pack (2015, 105000 km) à 7290 €

Pionnier des SUV citadins, le Juke a connu un début de carrière compliqué côté fiabilité... sauf avec ce 1.6 essence maison. Profitant d'une boîte 5 bien étagée, il est assez tonique mais peut s'avérer gourmand sur autoroute. Pour bénéficier d'un coffre décent et de la clim' (échangeur et condenseur exposés aux projections de gravillons sur les premiers modèles), tournez-vous vers un Juke restylé, pas beaucoup plus cher, en Visia Pack (jantes alu).

A surveiller : le bon fonctionnement de la climatisation.



N. SOLER

Dynamique et frugale



Suzuki Swift 1.2

Essence ■ 4 CV ■ 90 ch ■ 165 km/h
■ 6,2 l/100 km ■ Coffre : 295 dm³

Vu une Privilège (2018, 117000 km) à 7500 €

Avec son gabarit compact (3,84 m) et son poids plume, largement inférieur à la tonne, la Swift parvient à d'excellents résultats au chapitre consommation. Et même avec le simple 1.2 d'entrée de gamme, la conduite est plaisante, avec un réel allant et un comportement dynamique. Autres atouts, une fiabilité à la hauteur de la réputation des japonaises et des tarifs nettement plus doux que ceux d'une Toyota Yaris équivalente. Pensez-y!

A surveiller : le passage des rapports de boîte.

A. SAUNIER

Dans le budget, mais avec un kilométrage élevé...



Ford Kuga 2.0 TDCi 140

Diesel ■ 8 CV ■ 140 ch ■ 181 km/h
■ 7,5 l/100 km ■ Coffre : 448 dm³

Vu un Titanium (2013, 182000 km) à 7500 €

Souvent oublié à l'heure du choix, le Kuga dispose pourtant d'atouts en mesure de séduire les familles. A commencer par sa large banquette inclinable. Correcte en Trend, la dotation est carrément généreuse en Titanium, avec GPS et radar de recul. Sous le capot, le 2.0 diesel de 140 ch se montre à l'aise en charge et fiable. Certes, il existe plus sobre sur le marché. Mais c'est plus cher!

A surveiller : l'usure des pneus.

PH. TISSIER / PILOU



Volkswagen Golf 1.2 TSI 110

Essence ■ 6 CV ■ 110 ch ■ 177 km/h
■ 7,1 l/100 km ■ Coffre : 431 dm³

Vu une Cup (2015, 184000 km) à 7600 €

Désormais reléguée au second plan par les nombreux SUV de la marque, l'ancienne Golf reste un bon choix en occasion, à condition de bien vérifier sa motorisation. En essence, le 1.2 TSI est à fuir tant qu'il est doté d'une chaîne de distribution (85 et 105 ch). Avec une courroie (110 ch), la fiabilité redevient un atout, sans perdre ses qualités initiales (agrément de conduite, sobriété).

A surveiller : l'âge de la pompe à eau.

N. SOLER

Acheter une voiture d'occasion

VOTRE BUDGET

12 000 €

Ce budget permet de s'offrir des autos inaccessibles pour beaucoup en neuf. Modèles premium âgés de 10 à 12 ans présentant encore bien, électriques ou hybrides subissant de fortes décotes, les opportunités sont nombreuses et variées. En voici quelques-unes...

Break de classe



Audi A4 Avant 2.0 TDI 150

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 206 km/h
■ 6 l/100 km ■ Coffre : 435 dm³

Vu une Ambiente (2014, 145 000 km) à 12 500 €
Plus fiable que les précédents blocs 2.0 de 140/143 ch, le TDI 150 permet de profiter des qualités de routière de l'Audi sans crainte. En break Avant, on gagne en aspects pratiques plus qu'en volume pur, assez quelconque. L'habitacle léché confirme d'ailleurs que l'A4 break n'est pas un démenageur pur et dur. Sur l'Ambiente, radar de recul, phares et essuie-glaces automatiques sont de série sans l'inconfortable châssis sport des S line.
A surveiller : l'encrassement de la vanne EGR.

Enfin fiabilisé !



BMW X1 sDrive18d BVA8

Diesel ■ 8 CV ■ 143 ch ■ 192 km/h
■ 6,5 l/100 km ■ Coffre : 410 dm³

Vu un Lounge Plus (2014, 141 000 km) à 12 000 €
Débarrassé des soucis de chaîne de distribution qui ont gâché sa vie jusqu'en 2011, le X1 est à la hauteur du blason BMW dans cette version diesel dotée de la boîte auto. à 8 rapports, aussi solide que plaisante. Agrément, performances, sobriété, elle fait tout mieux que la transmission manuelle ! En Lounge Plus, la sellerie cuir et le GPS fournis d'office renforcent l'aspect premium de l'habitacle, d'autant que la qualité perçue progresse lors du restylage de 2012.
A surveiller : l'encrassement de la vanne EGR.

Petit séducteur



Hyundai Kona 1.0 T-GDi

Essence ■ 6 CV ■ 120 ch ■ 175 km/h
■ 7,2 l/100 km ■ Coffre : 380 dm³

Vu un Edition #1 (2018, 86 000 km) à 11 990 €
Si son look aguicheur lui a permis de trouver son public en neuf, la déferlante de nouveautés sur le segment des petits SUV donne aujourd'hui l'opportunité de s'offrir le Hyundai à prix doux. Son 1.0 essence, majoritaire dans les annonces, séduit par son allant à bas régime et sa solidité. Proposée au lancement, l'Edition #1 a tout du bon plan avec GPS, affichage tête haute et chargeur à induction sans réel surcoût par rapport à l'Intuitive.
A surveiller : le suivi (entretien, rappels).

L'Etoile à portée de main



Mercedes Classe A 180 CDI 7G-DCT

Diesel ■ 6 CV ■ 109 ch ■ 186 km/h
■ 6,4 l/100 km ■ Coffre : 331 dm³

Vu une Sensation (2013, 142 000 km) à 12 290 €
Troquant le 1.5 dCi contre un 1.8 maison dans sa version dotée de l'excellente boîte à double embrayage, la 180 CDI gagne nettement en agrément et côté reprises. Un binôme qui s'accorde bien avec le comportement dynamique de l'auto. Chic en Intuition, la Classe A retrouve son standing en Sensation avec les phares au xénon et la clim' auto. A bord, la présentation a bien vieilli, mais l'habitabilité et le coffre la destinent à quatre plutôt qu'à cinq.
A surveiller : les à-coups dus à la boîte.

65 % sous le prix du neuf !



Peugeot E-208

Électrique ■ 4 CV ■ 136 ch ■ 150 km/h
■ Autonomie : 265 km ■ Coffre : 310 dm³

Vu une Allure (2020, 76 000 km) à 11 990 €
Cette 208 électrique est sans doute le meilleur choix de la gamme. Car sa fiabilité laisse les possesseurs de 1.2 PureTech et 1.5 BlueHDi rêveurs. Mieux, la forte décote des électriques permet de s'offrir une auto de 5 ans ayant peu roulé à moins de 12 000 € dans la séduisante finition Allure (feux à leds, radar de recul, i-Cockpit 3D...). Côté recharge, comptez 31 h sur secteur et 8 h sur Wallbox (7,4 kWh) pour une autonomie maximale, correcte sans plus.
A surveiller : les bugs du système multimédia.

Le SUV oublié



Renault Kadjar 1.3 TCe 140

Essence ■ 7 CV ■ 140 ch ■ 191 km/h
■ 7,5 l/100 km ■ Coffre : 520 dm³

Vu un Intens (2020, 78 000 km) à 12 490 €
Totalement éclipsé par son rival, le Peugeot 3008, le Kadjar s'en remet à des prix plancher pour exister en occasion. Hélas, en essence, il a longtemps fait appel au fragile 1.2 TCe. L'arrivée du 1.3 change la donne, avec une solidité retrouvée et des prestations séduisantes. Performances intéressantes, belle sobriété et... prix d'ami. Y compris en Intens, la plus répandue, qui offre un grand GPS, les phares full led ou encore le siège passager rabattable.
A surveiller : les à-coups liés aux injecteurs.

DOSSIER SPÉCIAL

L'hybride bradée

Renault Clio E-Tech

Hybride ■ 5 CV ■ 140 ch ■ 170 km/h ■ 5 l/100 km ■ Coffre : 293 dm³

Vu une Business (2020, 67 000 km) à 11 900 €

Affichée 4 000 € de plus au catalogue, la version hybride de la Clio 5 se retrouve aujourd'hui à des tarifs similaires à ceux de la GPL. Elle dispose pourtant de 40 ch de plus, et compense son carburant plus coûteux par une consommation nettement moindre. A l'usage, la boîte automatique participe à l'agrément, malgré de rares hésitations. Bon plan, la Business permet d'avoir le GPS et le radar de recul sans supplément par rapport à la Zen dont elle dérive.

A surveiller : la production de froid de la climatisation.



N. SOLER



L'aubaine espagnole



Seat Leon 1.0 TSI DSG

Essence ■ 6 CV ■ 115 ch ■ 195 km/h
■ 6,6 l/100 km ■ Coffre : 401 dm³

Vu une Style (2018, 116 000 km) à 12 290 €

L'ancienne Leon n'est ni plus ni moins qu'une Golf 7 recarrossée à prix soldé. Ce qui en fait une excellente affaire ! L'adoption du très réussi trois cylindres 1.0 TSI permet de tourner le dos aux soucis des anciens 1.2, tout en conservant un très bon rapport performances/sobriété. La boîte DSG ajoute un confort de conduite réel, notamment en ville. Un cocktail souvent proposé en Style, qui inclut le GPS, la climatisation bizona et le radar de recul.

A surveiller : l'affichage du multimédia.

N. SOLER

Dans le budget, mais avec un kilométrage élevé...



Hyundai Tucson 1.7 CRDi DCT-7

Diesel ■ 7 CV ■ 141 ch ■ 185 km/h
■ 6,8 l/100 km ■ Coffre : 585 dm³

Vu un Business (2017, 170 000 km) à 12 390 €

Moins en vue que son successeur, l'ancien Tucson peut facilement se confronter aux stars du segment. Accueillant, fiable, il bénéficie d'une boîte à double embrayage maison aussi solide que plaisante. En diesel, elle donne accès à un 1.7 moins sonore que le 2.0 CRDi et presque aussi sobre. Une combinaison courante en Business, qui a droit au GPS et à la caméra de recul.

A surveiller : le passage des rapports.

N. SOLER



Seat Alhambra 2.0 TDI 140

Diesel ■ 8 CV ■ 140 ch ■ 178 km/h
■ 7 l/100 km ■ Coffre : de 312 à 809 dm³

Vu un Style (2013, 172 000 km) à 12 500 €

Le clone du VW Sharan est l'un des derniers représentants des grands monospaces. A bord, les sept sièges indépendants et coulissants accueillent des adultes dans un excellent confort, même si certains peuvent trouver les assises fermes. Plus à l'aise que le 115 ch en charge, le 2.0 TDI 140 est tout indiqué, d'autant que sa fiabilité est rassurante depuis 2012.

A surveiller : l'âge de la pompe à eau.

SEAT

Acheter une voiture d'occasion

VOTRE BUDGET

18 000 €

Des modèles tendance à moitié prix, des autos ayant encore l'odeur du neuf, des véhicules premium à prix raisonnables, ce budget laisse libres vos envies. Ce qui ne doit pas vous empêcher d'être exigeant à l'achat, et dur en affaires, surtout si vous visez une électrique ou une hybride rechargeable...

Plaisir raisonnable



BMW 118i BVA7

Essence ■ 7 CV ■ 140 ch ■ 209 km/h
■ 6,7 l/100 km ■ Coffre : 380 dm³

Vu une Business (2020, 89000 km) à 18590 €
Mue par un trois cylindres dont la puissance est transmise aux roues avant, cette Série 1 a de quoi choquer les puristes. Elle n'en reste pas moins très agréable à mener, avec un comportement dynamique et un moteur permettant des relances toniques sans trop consommer. A bord, l'ergonomie et la position de conduite séduisent, au contraire de certains plastiques. En Business, GPS, jantes alu de 17" et aide au stationnement sont de la partie.
A surveiller : les à-coups au démarrage.

Futur ... collector !



Honda e Advance

Electrique ■ 4 CV ■ 154 ch ■ 147 km/h
■ Autonomie : 189 km ■ Coffre : 161 dm³

Vu une 17" (2022, 27000 km) à 16900 €
Certes son autonomie semble limitée, tout comme ses aspects pratiques. Mais sa bouille justifie à elle seule l'achat de la petite Honda électrique. Et à moins de 50 % du prix catalogue, il y a de quoi être tenté par son habitacle futuriste (écrans sur toute la planche de bord, caméras à la place des rétros et toit panoramique). Agile et compacte (3,90 m), la nipponne se recharge en 30 mn à 80 % sur borne rapide, contre 6 h sur Wallbox 7,4 kW et 19 h sur secteur pour un plein.
A surveiller : l'état de santé de la batterie (SoH).

Tête au carré



Mercedes GLK 220 CDI

Diesel ■ 10 CV ■ 170 ch ■ 193 km/h
■ 8,9 l/100 km ■ Coffre : 380 dm³

Vu un Sport (2014, 119000 km) à 18000 €
Sa ligne cubique séduit ou rebute, mais elle présente l'indéniable avantage de laisser un espace royal aux occupants, à l'avant comme à l'arrière. Le volume du coffre en revanche est quelconque. Au volant, l'engin se révèle plaisant à mener, notamment en version 220 CDI. Si l'appétit paraît un rien aiguisé, les quatre roues motrices et la boîte auto. sont livrées d'office. Bon point, la fiabilité rassure depuis les retouches opérées courant 2012.
A surveiller : l'historique de l'auto.

Tendance abordable



Renault Arkana 1.6 E-Tech

Hybride ■ 6 CV ■ 145 ch ■ 165 km/h
■ 6,3 l/100 km ■ Coffre : 484 dm³

Vu un Intens (2022, 53000 km) à 17490 €
Joli succès en neuf, l'Arkana se retrouve en nombre en seconde main, au bénéfice de l'acheteur. La version hybride se déniche à moitié prix avec un kilométrage raisonnable, notamment dans la riche finition Intens (jantes alu 18", régulateur adaptatif, lecture des panneaux...). A l'usage, la sobriété exemplaire est un vrai plus, le volume de coffre, bien qu'amputé de 69 dm³, paraît largement suffisant et la finition flatte l'œil.
A surveiller : le système multimédia.

Cargo chic



Skoda Superb Combi 2.0 TDI 150 DSG

Diesel ■ 6 CV ■ 150 ch ■ 204 km/h
■ 6,4 l/100 km ■ Coffre : 656 dm³

Vu une Business (2016, 135000 km) à 18490 €
Avec la remontée des prix des autos badgées TDI, la Superb Combi retrouve son rôle d'alternative aux Audi A6 Avant et Volkswagen Passat SW. Outre une soute de 656 dm³, la tchèque dispose d'un habitacle construit avec autant de soin que celui de ses cousines. En Business, caméra de recul et phares au xénon complètent la dotation de l'Ambition (clim' bizona, GPS) sans majoration du prix. A viser avec l'inévitable TDI 150 et la boîte DSG.
A surveiller : l'état des garnitures du coffre.

Chameau nippon



Toyota Yaris Cross Hybride

Hybride ■ 5 CV ■ 116 ch ■ 166 km/h
■ 5,7 l/100 km ■ Coffre : 436 dm³

Vu un Design (2021, 83000 km) à 18790 €
Plombé par des tarifs élevés en neuf, le Yaris Cross retrouve tout son intérêt en occasion depuis que les prix y sont devenus plus raisonnables. Sa sobriété exemplaire, son habitacle assez vaste et sa dotation généreuse (clim' auto. et caméra de recul sur cette finition) en font un excellent choix pour les citadins, qui apprécieront sa douceur de conduite. Seul bémol, sur route, le moteur a tendance à s'emballer à l'accélération...
A surveiller : l'entretien (réalisé chez Toyota ?).

DOSSIER SPÉCIAL

Salon roulant

Citroën C5 Aircross Hybride 225

Hybride rechargeable ■ 10 CV ■ 225 ch ■ 225 km/h* ■ 7,7 l/100 km ■ Coffre : de 522 à 662 dm³



Vu un Business (2020, 76000 km) à 16990 €

Déjà touché par des décotes rapides, le C5 Aircross voit ses tarifs à nouveau diminuer depuis l'arrivée de la seconde génération. Le meilleur plan ? Une version hybride non restylée. Plus fiable que ses homologues essence et diesel, elle permet de parcourir 46 km en tout électrique. Et elle sait rester peu vorace en carburant une fois sa batterie vide. Les sièges arrière indépendants offrent par ailleurs un confort et une modularité au-dessus du lot.

A surveiller : le temps de réponse de l'écran multimédia.



N. SOLER

La valeur refuge



Volkswagen Tiguan 2.0 TDI DSG

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 192 km/h
■ 6,7 l/100 km ■ Coffre : de 526 à 667 dm³

Vu un Conf. Bus. (2017, 119000 km) à 18490 €
Au sein de la galaxie des SUV VW, le Tiguan 2 se pose comme le plus hermétique aux modes qui passent. Il est vrai que ses qualités sont intemporelles : habitacle vaste, avec une banquette coulissante et inclinable, construit avec soin, ergonomie intuitive, palette de moteurs séduisante. Dans le lot, le TDI 150 est le plus apte à supporter la charge sans plomber vos finances. Idéalement avec la solide et onctueuse boîte DSG6.

A surveiller : les fuites côté pompe à eau.

A. SAUNIER

Dans le budget, mais avec un kilométrage élevé...



Tesla Model 3 SR+

Electrique ■ 4 CV ■ 300 ch ■ 225 km/h
■ Autonomie : 324 km ■ Coffre : 525 dm³

Vu une SR+ (2019, 138000 km) à 18900 €
Une Tesla à moins de 20000 € ? Il y a peu, cela ressemblait à une blague... Mais la chute des cours des électriques et les déboires de la marque ont fait fondre les tarifs de la Model 3. Sans perdre ses qualités intrinsèques, avec une autonomie généreuse (recharge en 9 h sur Wallbox 7,4 kW, 20 h sur secteur) et une fiabilité exemplaire. Sa batterie est d'ailleurs garantie 8 ans ou 160000 km.

A surveiller : la peinture (capot, ailes).

Y. LEFEBVRE



Volvo V90 D4 Geartronic

Diesel ■ 10 CV ■ 190 ch ■ 220 km/h
■ 6,8 l/100 km ■ Coffre : 514 dm³

Vu un Business (2018, 168000 km) à 17990 €
Le Volvo V90 perpétue la tradition des breaks de la marque en ajoutant un sex-appeal bienvenu, quitte à sacrifier (un peu) le volume de coffre, au demeurant largement suffisant. A bord, la présentation chaleureuse et la finition léchée n'ont rien à envier aux productions allemandes. Pour animer ce beau bébé de 4,94 m de long, le D4 de 190 ch est à préférer au 150 ch de base.

A surveiller : les jantes (20") et la sellerie.

VOLVO

Acheter une voiture d'occasion

VOTRE
BUDGET

25 000 €

Auparavant, avec cette somme, on pouvait s'offrir nombre de voitures neuves. La flambée des prix étant passée par là, désormais, c'est vers l'occasion qu'il faudra se tourner. Mais elle permet de choisir un haut de gamme, hybride ou électrique de moins de 5 ans. Consolation, les tarifs sont actuellement en baisse.

Griffe italienne soldée



Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel AT8

Diesel ■ 9 CV ■ 160 ch ■ 197 km/h
■ 7,2 l/100 km ■ Coffre : 493 dm³

Vu un Super (2020, 76000 km) à 24490 €

Un look soigné, des moteurs plaisants, un comportement enjoué : le Stelvio reprend les classiques Alfa Romeo. Et traîne le déficit d'image de la marque sur le segment des premium, ce qui permet à l'acheteur de se faire plaisir sans se ruiner. Bien secondé par une boîte auto. à 8 rapports aussi réussie que solide, le 2.2 diesel se montre tonique sans être glouton. En Super, le GPS et l'aide au stationnement avant qui manquent à la version de base sont de série.

A surveiller : les bugs de radar de recul.

Un ovni à moitié prix



Hyundai Ioniq 5 73 kW

Electrique ■ 4 CV ■ 218 ch ■ 186 km/h
■ Autonomie : 396 km ■ Coffre : de 464 à 607 dm³

Vu un Creative (2021, 53000 km) à 24900 €

Originale, la ligne du Ioniq 5 dissimule un gabarit de SUV familial (4,64 m de long pour 1,60 m de haut). Bon point, les cotes intérieures sont à l'avenant. Devant, on remarque surtout l'impressionnante instrumentation numérique. A l'usage, la possibilité de récupérer 80 % de charge en 20 mn sur borne rapide est un vrai plus, tout comme l'autonomie moyenne frisant les 400 km. Un point sur lequel cette version 218 ch fait mieux que la coûteuse HTRAC.

A surveiller : la capacité de la batterie (SoH).

Gagne à être connue



MG4 64 kWh

Electrique ■ 5 CV ■ 204 ch ■ 167 km/h
■ Autonomie : 365 km ■ Coffre : 350 dm³

Vu une Luxury (2023, 31000 km) à 22990 €

Née avec un rapport prix/prestations affûté en neuf, la MG4 conserve cet atout en seconde main. La 64 kWh, la plus courante, offre les meilleures capacités de recharge, récupérant 80 % d'énergie en seulement 25 mn sur borne rapide. Plus inattendus, l'agrément de conduite de cette propulsion et l'espace intérieur, généreux au regard des 4,29 m de long. Le tout avec de nombreuses assistances et une garantie constructeur de 7 ans ou 150000 km.

A surveiller : la clim' est-elle bruyante ?

Coupé décalé



Peugeot 408 Hybride rechargeable

Hybride rech. ■ 10 CV ■ 225 ch ■ 233 km/h*
■ 7,8 l/100 km ■ Coffre : 454 dm³

Vu une Allure Pack (2022, 49000 km) à 25990 €

Mi-berline surélevée, mi-SUV coupé, la 408 est un mélange des genres qui peine à trouver son public. Ce qui permet aujourd'hui de rouler dans la version hybride rechargeable à moitié prix ! Tonique, elle s'accorde parfaitement avec le toucher de route de l'auto. Le confort n'en souffre pas, d'autant que la longueur aux jambes ravira les grands à l'arrière. Autres atouts, une fiabilité rassurante et un équipement fourni dès l'Allure Pack (régulateur adaptatif).

A surveiller : l'interface multimédia.

Le sens du compromis



Renault Austral 1.3 mild hybrid

Essence ■ 8 CV ■ 160 ch ■ 178 km/h
■ 7,6 l/100 km ■ Coffre : de 530 à 655 dm³

Vu un Techno (2022, 53000 km) à 25990 €

Difficile de s'y retrouver au sein de la galaxie des SUV Renault. Est-ce ce qui explique les tarifs attractifs de l'Austral, moins en vue que les Symbioz et Arkana ? Son sens de l'accueil (banquette coulissante, belle habitabilité) en fait pourtant un bon choix pour les familles. La déclinaison essence de 160 ch offre en outre une douceur appréciable et plus d'allant que l'entrée de gamme de 130 ch. Attention au confort, trop ferme avec les jantes de 20".

A surveiller : la taille des roues.

Bon plan inattendu



Volkswagen Golf eHybrid 204

Hybride rechargeable ■ 8 CV ■ 204 ch ■ 220 km/h
■ 6,5 l/100 km ■ Coffre : 280 dm³

Vu une Style (2021, 62000 km) à 23690 €

Les tarifs des Golf 8 d'occasion réservent quelques surprises... Les hybrides sont à peine plus chères que les eTSI dotées de la DSG7 ! On y gagne en performances sans entamer la belle sobriété. Le tout avec la possibilité de rouler 45 km sans une goutte d'essence. Seule contrepartie, le coffre chute de 431 à 280 dm³ pour loger la batterie. L'habitabilité arrière reste généreuse, tout comme la dotation de la Style (jantes 17", phares full led, GPS...).

A surveiller : les câbles de recharge.

DOSSIER SPÉCIAL

L'hybride qui roule à l'E85

Ford Kuga 2.5 Hybrid Flexifuel

Hybride/E85 ■ 8 CV ■ 190 ch ■ 194 km/h ■ 7,9 / 6,5 l/100 km (E85 / SP) ■ Coffre : de 500 à 641 dm³

Vu un ST-Line (2022, 67000 km) à 24490 €

Spécialiste de l'E85 en monte d'origine, Ford a eu la bonne idée de décliner le concept avec une motorisation hybride, afin de cumuler les avantages d'un carburant peu onéreux avec les vertus de la fée électricité. Résultat, un coût d'usage imbattable et un engin doux, au fonctionnement silencieux. A bord, la banquette coulissante et l'espace disponibles invitent au voyage. A peine plus chère que la Titanium, la ST-Line s'en démarque par un look soigné.

A surveiller : le respect de l'entretien (tous les ans ou tous les 20000 km).



B. ASKET / VIRAGE AGENCY



Douceur scandinave



Volvo XC40 T5

Hybride rechargeable ■ 8 CV ■ 262 ch ■ 180 km/h
■ 9 l/100 km ■ Coffre : 509 dm³

Vu un Business (2020, 84000 km) à 24990 €

Associant un trois cylindres essence de 180 ch à un moteur électrique de 82 ch, le XC40 peut rouler 36 km sans recours au sans-plomb après une recharge de 10 h sur secteur. A l'usage, on apprécie aussi son habitacle chaleureux, vaste et construit avec soin. La douceur et le confort de conduite sont remarquables, mais l'appétit apparaît un brin élevé une fois la batterie vide. Bel équipement dès la Business (hayon électrique, caméra de recul, GPS...).

A surveiller : les câbles de recharge.

R. PICCINI / VOLVO

Dans le budget, mais avec un kilométrage élevé...



Audi Q5 2.0 TDI 190

Diesel ■ 10 CV ■ 190 ch ■ 207 km/h
■ 7,6 l/100 km ■ Coffre : de 482 à 563 dm³

Vu un Business (2021, 121000 km) à 24900 €

Avec ses quatre roues motrices, son 2.0 de 190 ch et sa boîte s tronic, ce Q5 est conçu pour avaler les kilomètres par tous les temps. Ce qu'il fait avec un étonnant dynamisme, et sans trop boire de gazole. L'intérieur soigné est un cocon des plus agréables, d'autant que la Business, courante dans les annonces, n'est pas pingre (sellerie cuir, banquette coulissante, clim' trizone, GPS...).

A surveiller : l'historique de l'auto (import ?).

D. SMITH / AUDI



DS 9 E-Tense 225

Hybride rech. ■ 13 CV ■ 225 ch ■ 240 km/h*
■ 7,9 l/100 km ■ Coffre : 476 dm³

Vu une Rivoli+ (2021, 119000 km) à 24990 €

Ce devait être un symbole du luxe à la française, c'est surtout une des plus grosses décotes du marché. Car ce palace roulant valait près de 60000 € en neuf ! A bord, les places arrière dignes d'une limousine et le silence ravissent, tout comme la possibilité de faire 38 km sans carburant moyennant une recharge de 1 h 45 sur Wallbox de 7,4 kW. Et l'auto parvient à rester sobre batterie vide.

A surveiller : l'état de la carrosserie (4,93 m).

A. SAUNIER

Renault Zoe

L'été 2025 a débuté par une double douche froide pour Gilles Perrimond ! Si la panne de sa Zoe le contrarie, c'est surtout le fait que Renault laisse une partie de la facture à sa charge qui le met hors de lui...



JEROME PARESSANT/ANDIA

928 € pour remplacer le chargeur à 23 400 km !

Des lecteurs qui nous contactent parce qu'il leur est impossible de faire le plein de leur voiture, cela nous arrive de temps en temps. En général, c'est le mécanisme d'ouverture de la trappe à carburant qui est fautif. La réparation est alors plutôt rapide et la facture assez digeste. Mais l'affaire est tout autre lorsque ce problème concerne un véhicule électrique. C'est cette expérience malheureuse qu'est en train de vivre Gilles Perrimond, de Montlouis-sur-

Loire (37). Le calvaire, pour ce propriétaire d'une Renault Zoe R110 de 2022 (23 400 km), débute il y a quelques semaines, lorsqu'il tente de "faire son plein" à une borne de sa ville.

Visions divergentes

Presque immédiatement, un message "Charge impossible" s'allume au tableau de bord. C'est la première fois que notre lecteur constate une telle alerte. Il demande donc à son concessionnaire de mener les investigations nécessaires. L'enquête

ne dure pas très longtemps et se conclut beaucoup plus mal que ce que Gilles envisageait. En effet, le système de charge de la Zoe, qui est défaillant, doit être remplacé. Comme il s'en doute alors, il se voit remettre un devis des plus copieux. Mais, rapidement, Renault fait savoir que "seuls" 20 % des 4 640 € de l'intervention resteront à la charge de ce client. Sa voiture ayant moins de 3 ans et moins de 25 000 km, cette offre paraît toutefois insuffisante à Gilles.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Vu l'âge et le kilométrage de sa Zoe, Gilles imaginait que Renault allait effectuer gratuitement les réparations. Un avis que partagent nos experts puisque, comme l'indique leur barème, un tel élément a une durée de vie normale de 250 000 km. Ainsi, toute panne survenant avant 5 ans/80 000 km, au premier des deux termes atteint, doit être assumée financièrement par le constructeur. Si Renault ne revoit pas rapidement sa position, Gilles devra donc poursuivre ses démarches afin d'être remboursé.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Ford Fiesta

Un cassé, deux changés

L'amortisseur arrière droit de ma Ford Fiesta ST de 2019 est défaillant. A 52 000 km, cela me semble prématuré. Pour changer les deux amortisseurs arrière, mon concessionnaire me réclame 875 € et Ford refuse de payer la facture.
Vincent Schutz, 68160 Sainte-Croix-aux-Mines

NOTRE CONSEIL Comme les pneus, les amortisseurs d'un même essieu se remplacent obligatoirement ensemble. Le devis de votre concessionnaire est donc parfaitement justifié. En revanche, vu l'âge de votre Fiesta, qui a presque 6 ans, et son kilométrage, Ford doit participer à hauteur de 40 % du devis.

Peugeot 3008

Batterie frileuse

Je possède un Peugeot 3008 Hybrid 225 de 2021 qui n'a que 25 000 km. La résistance qui sert à réchauffer la batterie de traction a rendu l'âme, mais Peugeot n'a pris que 80 % du devis (2 850 €) à sa charge. Cela me paraît anormal.
Elisabeth Gerbier, 38300 Bourgoin-Jallieu

NOTRE CONSEIL Vous avez parfaitement raison, ni l'âge, inférieur à 5 ans, ni le kilométrage (moins de 80 000 km) de votre 3008 ne justifient l'application d'un taux de vétusté. Peugeot doit donc vous rembourser les 20 % laissés à votre charge. Mettez-le en demeure, par lettre recommandée avec AR, de s'exécuter.

AFFAIRE RÉGLÉE!

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

Citroën a payé 85 % du bloc de commandes

Jérôme Levert, de Sainte-Luce-sur-Loire (44), a vu Citroën réagir à la publication de son dossier dans notre n° 1917. Ce dernier se plaignait du fait que, après la défaillance du bloc de commandes situé au niveau de la colonne de direction de son Grand C4 Spacetourer 1.5 BlueHDi 130 de 2022 (35 800 km), la marque ne lui accordait qu'une prise en charge de la moitié du devis (1 005 €). Depuis, Jérôme a obtenu l'envoi de bons d'achat qui font passer la participation totale de la marque à 85 % des frais de réparation.



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.

INVITATIONS GRATUITES RIEN QUE POUR VOUS

A RÉSERVER JUSQU'AU 15 SEPTEMBRE

ADHÉREZ & RECEVEZ VOS DEUX ENTRÉES*

Téléphonez au 09 69 39 69 50 (n° non surtaxé)
ou renvoyez le coupon dûment rempli ci-dessous
Vous êtes adhérent, téléphonez pour réserver vos places

**2€
,67**
SEULEMENT*
par mois

* Dans la limite des stocks disponibles

TOUS NOS PARTENAIRES SUR CLUB.AUTOPLUS.FR**



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 un an) (2)

Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail :

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

#M047 #D1674829

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057.

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



CAUTION RETENUE, DÉGÂTS
SURFACTURÉS, FRAIS DÉDUITS...

Restitution d'une voiture de location : ne vous faites pas plumer



Avoir les bons réflexes lors de la prise en charge d'une voiture de location, c'est bien, mais cela ne suffit pas toujours à éviter les mauvaises surprises. Celles-ci restent toujours possibles jusqu'à sa restitution, voire au-delà. Voici les litiges les plus courants et nos conseils pour tenter de les régler.

Ceux qui ont déjà eu à louer une voiture durant leurs vacances ou à toute autre occasion le savent. Une fois le modèle choisi et les "docs" signés à la remise des clés, on n'a qu'une envie : filer. Et il est rare que l'on s'inflige la lecture du contrat de location, encore moins dans son intégralité. Ce serait pourtant très utile pour prendre conscience que le moindre couac peut alourdir la note et qu'il est donc primordial d'adopter une conduite irréprochable et de prendre soin de l'auto comme de la prunelle de ses yeux. Cela posé, même si la majorité des locations se déroulent sans encombre, nul n'est à l'abri d'un litige. Tour d'horizon des plus fréquents et de la défense préconisée.

"On m'a facturé un plein qui n'avait pas lieu d'être."

La loi impose de rendre le véhicule dans le même état que lors de sa mise à disposition. Autrement dit, si la location vous a été confiée avec le plein d'essence ou chargée à bloc s'il s'agit d'une voiture électrique, vous êtes tenu de la restituer au même niveau de carburant ou de charge. A défaut, le loueur a le droit de vous facturer des frais

de service (de 15 à 30 €) en sus d'un plein au prix du litre majoré de 50 à 150% ! À l'inverse, s'il vous facturait ces pénalités à tort (l'auto était à sec au moment de sa prise en charge, ou vous l'avez bien rendue le réservoir rempli), contestez. **Votre défense** Pour que votre réclamation ait une chance d'aboutir, vous devez prouver que la facturation est abusive à l'aide d'une photo du tableau de bord et de la jauge (avant et après), et/ou du ticket daté avec l'adresse de la station-service non loin du point de la restitution.

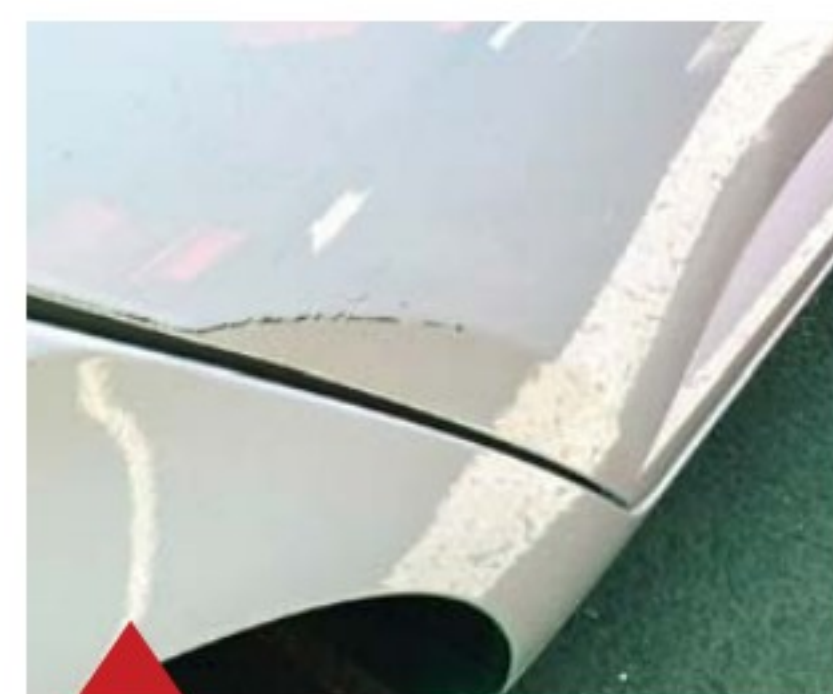


"Ma caution a été retenue pour des dégâts non inscrits sur l'état des lieux de retour."

L'état des lieux signé par les deux parties lors de la restitution de l'auto faisant foi, vous avez toutes les cartes en main pour contester une retenue abusive.

Votre défense L'agence ne doit rien vous facturer, sauf à démontrer, expertise à l'appui, que les dégâts ont été provoqués durant la location. Si elle était de mauvaise foi, n'hésitez pas à saisir le médiateur (adresse dans les conditions générales) – c'est gratuit – ou une association de défense du consommateur (UFC-Que Choisir, 60 millions de consommateurs...). En l'absence d'état des lieux, en revanche, la situation est différente. Vous êtes alors présumé être à l'origine des dommages, à moins de prouver le contraire à l'aide de photos, de vidéos géolocalisées et datées, et/ou de témoignages. Rien ne vous empêche non plus de réclamer une expertise contradictoire, a fortiori si l'estimation du loueur est excessive.

A savoir : si vous n'êtes pas d'accord avec l'état des lieux, ne le signez pas ! Il vous serait alors difficile d'argumenter. Notez aussi que la caution doit vous être restituée sous une dizaine de jours après la remise des clés. Attention, on ne peut vous facturer des réparations dues à l'usure anormale du véhicule, comme par exemple le changement d'un pneu qui a éclaté parce que trop lisse. Si tel était le cas, contestez. A contrario, si l'éclatement est dû au fait qu'il était mal gonflé, la responsabilité incombe au locataire tenu d'effectuer l'entretien courant (pression des pneus, niveau d'huile) ⁽¹⁾.



"On me fait payer un bras de simples petites rayures"

Se voir réclamer des frais exorbitants, alors que les dégradations – que vous ne contestez pas – sont légères, est relativement fréquent. En cause : le barème interne ou le forfait réparation exagérément élevé que certaines sociétés de location appliquent, et parfois des abus. Comme le rappelle Serenity-Trip, une assurance alternative à celles des loueurs (voir encadré), "le loueur a le droit de facturer des dommages, mais doit justifier de la pertinence du montant".

Votre défense Demandez une facture détaillée ou le devis du réparateur, puis contactez un expert ou un garage indépendant pour recueillir son avis. S'il est avéré que la note paraît surgonflée et que le loueur refuse d'en justifier le montant, saisissez son médiateur. La facture doit être cohérente avec les tarifs pratiqués par les garagistes.

A savoir : une protection juridique liée à votre contrat auto, habitation ou à votre carte bancaire peut vous aider à régler ce type de litige, voire prendre en charge tout ou partie du sinistre. Renseignez-vous.



Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste



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

“L’auto a été vandalisée sur le parking du loueur, une fois la clé déposée dans la boîte dédiée. On me tient pour responsable.”

Certains jugements en première instance, tel celui du tribunal de Beauvais en 2016, ont estimé qu’un client dans ce cas de figure n’était plus responsable dès lors qu’il n’avait plus la garde effective du véhicule. Mais dans la majorité des cas, la jurisprudence considère que la location ne prend officiellement fin qu’au moment de la reprise réelle du véhicule par le loueur, c’est-à-dire après inspection physique du véhicule et validation du retour. Dès lors, si le véhicule est endommagé, volé ou détruit entre-temps et que vous n’étiez pas assuré pour ces dommages, vous pouvez être redevable d’une franchise importante, voire de la valeur totale du véhicule. D’où l’importance de s’entourer d’un maximum de précautions lors du dépôt de l’auto (voir “A savoir”).

Votre défense Si vous êtes en mesure de prouver que vous avez garé la voiture sur le parking du loueur, photos et/ou vidéos de son état à l’appui, votre réclamation a de fortes chances d’aboutir. Dans le cas contraire, une issue favorable est sérieusement compromise.

A savoir : ici plus qu’ailleurs, prendre des photos et/ou des vidéos n’est pas facultatif. Immortalisez l’auto sous tous les angles : extérieur, intérieur, bas et haut de caisse, compteurs, emplacement (y compris en plan large). Filmez-vous en train d’insérer la clé dans la boîte aux lettres. Et prévenez illico l’agence par mail ou sms, puis par téléphone dès son ouverture. Demandez un accusé de réception. Si vous devez prendre l’avion, anticipez et glissez un message sous la porte de l’agence ou dans la boîte de dépôt prévue à cet effet.



T. TOUSSAINT / DNA / MAXPPP

“On me réclame près de 800 € car j’ai restitué l’auto en retard, mais elle était à la fourrière !”

En règle générale, une journée supplémentaire est facturée pour tout retard de 30 à 120 minutes selon l’enseigne. La douloureuse devient soudain difficile à digérer, d’autant que vous avez sans doute eu votre compte en amende et en frais de fourrière. Mais pas moyen ici d’invoquer un cas de force majeure pour échapper à ce coup de massue supplémentaire. Il est de jurisprudence constante que seul un événement imprévisible, irrésistible et extérieur au locataire peut être considéré comme tel⁽²⁾. Or une mise en fourrière résulte d’une infraction au code de la route (stationnement gênant ou dangereux). Elle n’est donc ni imprévisible ni inévitable.

Votre défense A moins d’apporter la preuve qu’il y a eu un enlèvement abusif (erreur d’immatriculation, signalisation absente ou illisible, etc.) et que vous avez obtenu gain de cause auprès des autorités – auquel cas vous pourrez demander au loueur de vous rembourser –, les sommes sont dues.

A savoir : dans la mesure du possible, il faut toujours avertir l’agence d’un éventuel retard, afin de réajuster le tir. Vous paierez plus cher votre location, mais éviterez les pénalités pour non-restitution (de 600 à 800 € selon le loueur). A l’inverse,

pour éviter de vous pointer en retard à l’agence pour prendre possession du véhicule de location et risquer des frais de non-présentation (65 et 95 € respectivement chez Avis et Hertz), notamment si vous voyagez en avion, “indiquez à la réservation une prise de la voiture deux heures après l’horaire d’arrivée de votre vol”, conseille Alice Champeño cofondatrice de SereniTrip (voir encadré). “Cela n’aura aucun impact si vous êtes en avance, car les véhicules sont généralement déjà prêts”.

“J’ai ramené le véhicule un jour plus tôt et j’ai été débité de 200 € en plus de ce qui était prévu !”

Aussi surprenant que cela puisse paraître, il n’y a rien d’illégal à ce qu’un loueur vous ponctionne des pénalités pour avoir restitué le véhicule avant l’heure. La location de voiture est un contrat à durée déterminée qui prend fin à l’échéance convenue. Rendre le véhicule plus tôt revient à le rompre de façon anticipée. Chaque enseigne est libre, dans ce cas, d’appliquer des frais supplémentaires, de réévaluer le tarif journalier ou de refuser de rembourser les jours de non-utilisation du véhicule... à condition toutefois que cela soit explicitement indiqué dans les conditions générales.

Votre défense Selon la DGC-CRF⁽³⁾, facturer la totalité de la période réservée alors que le véhicule a été restitué bien avant peut être considéré comme abusif. Sauf si c’est clairement stipulé dans le contrat (Avis, Europcar). Vérifiez les clauses et contestez si rien n’est précisé ou si la somme retenue semble disproportionnée et abusive (art. L.212-1 du code de la consommation).



F. TARRAIN

“J’ai dû régler des frais de contraventions et de péages.”

C’est contractuel : “le locataire n’est responsable que des infractions qu’il a commises lui-même ou qui sont dues à son propre fait”. Sauf s’il y a matière à contester, il se doit de régler les amendes de stationnement payant (FPS) ou gênant (PV) et autres PV radars. Ces contraventions passant par le loueur, des frais de gestion seront facturés en sus (30 € en moyenne pour chacune). Mieux vaut donc veiller à respecter au mieux la réglementation routière et payer les redevances s’il y a lieu. Concernant les péages d’autoroutes, gare au free flow (flux libre), ces péages sans barrière installés sur l’A13 et l’A14, les autoroutes de Normandie, ainsi que sur l’A79, l’A4, l’A10 et l’A87. En l’absence d’un badge de télépéage, il est impératif de s’acquitter de leur paiement dans les 72 heures sur le site idoïne, sous peine, là encore, de devoir des frais au loueur.

Votre défense Vous devrez prouver que vous n’êtes pas responsable des amendes et que vous aviez réglé les péages.

A savoir : vous n’aurez jamais à payer ni PV ni frais qui résulteraient de l’état même du véhicule (compteurs ou éclairage défaillant, etc.). Un contrat qui rendrait responsable le locataire de ce type de contraventions au code de la route serait abusif.

Par Pascale Gétin

Et si vous preniez une assurance alternative ?

Les garanties proposées par les loueurs pour racheter la franchise coûtent souvent une fortune (de 15 à 30 €/jour) et ne couvrent pas tout. Or, pour être bien protégé sans se ruiner, il existe d’autres solutions :

■ **SereniTrip (Serenitrip.fr)**, par exemple, propose de compléter les couvertures de base des loueurs (et celles des plates-formes d’autopartage ou de location entre particuliers). Le principe ? Pour 7,60 €/jour par location ou 96,50 €/an pour plusieurs locations, vous

souscrivez à l’assurance rachat total de franchise. Celle facturée par le loueur vous sera ainsi remboursée jusqu’à 4 000 €/sinistre (avec un plafonnement à 8 000 € par période d’assurance), et ce dans le monde entier*. En prime, vous bénéficiez d’une garantie assistance. Par ailleurs, le bris de glace, les pneus, le bas de caisse, le toit et l’erreur de carburant sont également couverts. Vous voyagez en Amérique latine, Canada, Etats-Unis... ? SereniZen (177,50 €/an) vous couvre en cas de dommages et vol (jusqu’à

60 000 €) et supplée ainsi aux garanties hors de prix outre-Atlantique. Notez que les véhicules de plus de 60 000 € sont exclus.

■ **Autre option, votre carte bancaire premium** (Visa Premier, Mastercard Gold...). Leurs assurances couvrent les dommages matériels et le vol du véhicule jusqu’à hauteur de 50 000 à 100 000 € (franchises jusqu’à 500 €) selon la carte, à condition d’avoir réglé la location avec ce mode de paiement. Les 4x4, vans et camping-cars en sont exclus.

*Sauf destination déconseillée par ministère de l’Europe et des Affaires étrangères.

1. Articles 1719 à 1732 du code civil. 2. Article 1218 du code civil. 3. Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes.



LES GRANDS HOMMES

QUI ONT FAIT L'AUTOMOBILE

Cette semaine Soïchiro Honda

Il a construit un empire industriel de ses mains



HONDA

Cinquième enfant d'une famille modeste, Soïchiro Honda grandit dans le Japon rural du début du XX^e siècle. Indiscipliné dès son plus jeune âge, rebelle, il deviendra pourtant un industriel de légende.

Chacun sait que Citroën a été créée par André Citroën, Ferrari par Enzo Ferrari, etc. En revanche qui connaît Soïchiro Honda, le fondateur de Honda ? Celui que l'on considère maintenant comme le plus grand capitaine d'industrie japonais ne semblait pas promis à une destinée aussi glorieuse. Il a vu le jour à Komyo, un village de la province de Shizuoka (à 270 km de Tokyo), en 1906, dans une humble famille d'artisans. Il a trois frères et une sœur. Sa mère, Mika, est tisserande, son père, Gihei, forgeron, fait aussi dans la réparation de bicyclettes. Parce que ses résultats scolaires sont insuffisants et qu'il se montre turbulent, voire ingérable, le jeune garçon est

souvent réprimandé. Alors il se réfugie dans une activité surprenante : ses parents n'ayant pas les moyens de lui offrir des jouets, il les fabrique lui-même. Cerfs-volants, "meccanos", jeux de quilles... Son adresse étonne. Tout en étudiant la mécanique, il traîne souvent dans la forge de son père et l'aide à la réparation des vélos. Et voilà qu'un jour, une Ford T traverse le village. Une voiture sans chevaux ! Soïchiro est fasciné ; les odeurs d'huile l'envoûtent. Peu de temps après, fort de l'audace de l'adolescence, il prend la plus importante décision de sa vie. Bien que, dans ce Japon encore très traditionnel, il soit d'usage que les enfants vivent longtemps sous le toit parental, Soïchiro n'a que 15 ans quand il quitte sa famille pour s'installer à Tokyo. Apprenti mécanicien, il est embauché chez Art Shokai, le grand garage de Yuzo Sakakibara à Tokyo, et il est vite remarqué pour son intelligence et sa dextérité.

De la mécanique à l'industrie

Son patron lui demande alors de concevoir une voiture de course. Après une première tentative décevante, Soïchiro construit un second modèle qui, lui, permettra à Sakakibara de remporter un championnat national en 1924. Dénommé "Art Shokai Special", le bolide est animé par un V8 Curtiss récupéré sur un biplan américain et monté sur le châssis d'une Mitchell. En 1928, Soïchiro quitte Tokyo pour ouvrir une succursale d'Art Shokai dans sa région d'origine, à Hamamatsu. Là, son inventivité et son habileté manuelle font merveille. Il fabrique des camions-bennes et transforme des autobus pour en augmenter la capacité intérieure. C'est aussi dans ce garage que Soïchiro installe son premier pont élévateur, déclarant : *"Un être humain ne devrait pas avoir à ramper sous une voiture pour travailler."* A cette époque, il gagne le surnom de "Edison de Hamamatsu" ! Dans son garage, si Soïchiro règne sur sa trentaine d'employés, c'est sa femme, Sachi, qui gère la comptabilité et... prépare les repas des ouvriers. Cependant, Soïchiro rêve toujours de compétition. Alors, quand le premier circuit japonais est inauguré en mai 1936, il s'inscrit à une course au volant d'une Ford

modifiée par ses soins. Mais la voiture part en tonneaux. Ejecté, Soïchiro est sévèrement blessé à l'œil gauche. Face aux supplications de sa famille, il met un terme à ses ambitions de pilote. C'est alors qu'il entame véritablement sa carrière industrielle. En 1937, il fonde la Tokai Seiki, près de Hamamatsu. L'installation de cette entreprise représente le début d'une épopée qui fera de cette ville côtière, au Japon, ce que Detroit est aux Etats-Unis : l'une des capitales mondiales de l'automobile.

Son usine en ruines vendue à Toyota

La Tokai Seiki fabrique aussi des segments de pistons. Soïchiro ne maîtrisant pas suffisamment le coulage de la fonte, il s'inscrit, à 31 ans, à des cours de métallurgie. En 1944, l'usine est soufflée par un bombardement américain. Un an plus tard, c'est un séisme qui finira de la détruire. Alors, Soïchiro en vend le terrain et les ruines à Toyota et décide de prendre une année sabbatique. Il part à la découverte de l'archipel, apprend à jouer de la flûte, fabrique du whisky pour ses amis, et invente un tour automatique permettant de façonner une hélice d'avion en quinze minutes. Auparavant il fallait une semaine à un ouvrier pour y parvenir ! Chemin faisant il remarque que, dans ce pays meurtri, les gens manquent cruellement de moyens de transport. Cela lui donne une idée. Il va leur vendre des véhicules légers, rudimentaires et peu chers. Une nouvelle usine est construite en 1946 à Hamamatsu. Soïchiro rachète à bas prix des générateurs de l'armée nippone, les modifie et les greffe sur des bicyclettes. Ces vélos motorisés s'appelleront Type-A. Puis il s'associe à l'homme d'affaires Takeo Fujisawa pour créer, en 1948, la Honda Motor Company. Un an plus tard, il construit sa première vraie moto, la Type-D. Bien sûr, Honda est loin d'être un pionnier du deux-roues. En Europe et aux Etats-Unis, de nombreuses marques prospèrent depuis des décennies : BMW, Peugeot, Triumph ou encore Harley-Davidson. Mais en multipliant ses modèles, Honda va inonder rapidement le marché international, pour devenir, en 1959, le premier producteur mondial de deux-roues motorisés.



En 1946, dans sa petite usine, Honda récupère des générateurs d'occasion, les modifie et les greffe sur des bicyclettes.

AKONNCHIROLL / WIKIMEDIA COMMONS



Si la Honda Motor Company a été fondée en 1948 à Hamamatsu, c'est à Tokyo qu'a été construit, en 1985, son siège social actuel.



La Honda Super Cub a été produite à 100 millions d'exemplaires entre 1958 et 2017, ce qui en fait le véhicule motorisé le plus vendu de l'histoire !



La première vraie moto Honda fut construite en 1949. Baptisée Dream Type-D, elle inaugurerait une success story qui allait durer plusieurs décennies.

La Honda RA272 remporta plusieurs Grands Prix dans les années 1960 et ouvrit la voie à l'extraordinaire épopée des moteurs Honda en Formule 1.



Soichiro Honda et Takeo Fujisawa ont associé leurs talents respectifs et, parfaitement complémentaires, ont posé les bases de la firme Honda d'aujourd'hui.



TAMAGAWA SPEEDWAY SOCIETY

Ejecté de sa voiture lors d'une course en 1936, Soichiro Honda fut sévèrement blessé à l'œil gauche.

Avant cela, fin 1956, les deux associés visitent l'Europe afin d'imaginer un autre petit deux-roues qui devra répondre à deux exigences : convenir aux femmes portant une jupe, et permettre à un livreur de nouilles soba de conduire d'une seule main. Le scooter Honda Super Cub est en gestation. De 1958 à 2017, les différentes évolutions de ce modèle seront produites à 100 millions d'exemplaires, ce qui fait du Super Cub le véhicule à moteur, tous genres confondus, le plus vendu de l'histoire ! Durant les années 1950 et 1960, Honda et Fujisawa multiplieront et diversifieront leurs projets, l'un y contribuant par son génie de la mécanique, l'autre par sa science du commerce. Machines agricoles, pompes d'irrigation, générateurs électriques, moteurs de hors-bord, tondeuses à gazon... peu de domaines échappent à l'entreprise. Étonnamment, ce n'est qu'au début des années 1960 que Soichiro Honda décide de se lancer dans l'automobile. Ne disposant pas de piste d'essai, il fait construire en 1962 un circuit pour tester ses voitures. Situé à Suzuka, ce magnifique tracé accueille toujours

les Grands Prix F1 et moto. Encourageant l'initiative et récompensant le mérite, Honda affirmera : *"Si vous n'embauchez que des personnes que vous comprenez, l'entreprise ne recrutera jamais de meilleurs candidats que vous-même."* Après sa première création, la T360, une mini-fourgonnette à plateau sortie en 1963, Soichiro va assouvir son goût pour la compétition en orientant sa production vers les voitures de sport.

Même en F1, il sera roi !

La plus connue sera la S800, apparue en 1966, un best-seller dont le moteur de 78 ch "miaulait" jusqu'à 9000 tr/mn, subjuguant les pilotes du dimanche. Tout en poursuivant l'expansion de son entreprise, multinationale qui va engendrer des dizaines de modèles renommés, le gamin de Komyo a une idée folle : construire une Formule 1 ! En 1962, il en confie la réalisation à son ingénieur en chef, Yoshio Nakamura, qui, en partant d'une feuille blanche, va créer la RA271. Mal née, celle-ci ne prendra que trois départs en 1964 pour autant d'abandons.

Alors, Nakamura revoit sa copie et sort la RA272. Le team Honda revient en 1965, avec deux monoplaces. Cette année-là, avec son pilote américain Richie Ginther, la RA272 remporte le Grand Prix du Mexique. En 1967, c'est l'Anglais John Surtees qui fera gagner l'écurie Honda au Grand Prix d'Italie. Dès lors, son histoire sera l'une des plus riches du "F1 Circus", jalonnée de titres mondiaux, notamment comme motoriste de Williams, McLaren et bien d'autres. Déterminé, parfois autoritaire mais juste avec ses collaborateurs, Soichiro Honda restera très soucieux de leur bien-être. Eh oui, on n'oublie pas d'où l'on vient ! Après avoir démissionné en 1973 de son poste de directeur général, il se rendra fréquemment sur les circuits, où il sera très respecté et apprécié pour sa jovialité communicative. Avec un dynamisme qui ne le quittera jamais, il pratiquera encore le ski, le deltaplane et la montgolfière à un âge très avancé. Et puis, le 5 août 1991, le Gavroche de Komyo devenu empereur industriel du Japon s'éteindra. Son œuvre, elle, n'a pas fini de scintiller. ■



FLASH-SPORT

AUTO PLUS S'ATTAQUE AUX 24 HEURES... A VÉLO !

Le Mans à la force du mollet

Les 23 et 24 août derniers se tenait la 16^e édition des 24 Heures Vélo Skoda. Loin de la notoriété de l'édition automobile, cette course atypique gagne toutefois en popularité chaque année. Plus de 3 200 cycloportifs y ont participé... dont un équipage *Auto Plus*. En selle !

D rôle d'ambiance dans les paddocks en ce week-end estival. La furie mécanique des hypercars et GT a laissé place à une atmosphère inhabituelle au sein de l'arène mancelle. Place au cliquetis des dérailleurs et au souffle des pelotons lancés à plus de 50 km/h... pour les plus costauds. La course des 24 Heures Vélo, dont Skoda est le partenaire principal (le constructeur tchèque est engagé de longue date dans le sport cycliste, et pas seulement sur le Tour de France, voir ci-contre), reprend le principe de son illustre équivalent motorisé : franchir le plus de fois la ligne des stands en deux tours d'horloge. Dans les esprits, Le Mans est plutôt synonyme de passes d'armes entre Porsche et Ferrari, et de tension permanente pour les ingénieurs et techniciens, les yeux rivés sur le chrono et les écrans où s'égrènent tours accomplis et variations du classement en temps réel. A vélo, même combat, ou presque ! On parle watts, temps au tour, consommation (de boissons énergétiques) et stratégie de relais... Bon, il y a tout de même des nuances de

taille : pas de pneumatiques à changer (sauf crevaisson) et pas question de tourner sur le tracé complet des 24 Heures auto. L'épreuve se déroule sur les 4,2 km du circuit Bugatti (la partie permanente, où se courent, notamment, les Grands Prix motos). Ici, les catégories se répartissent par format d'équipe (en solo, duo, à quatre, six ou huit coureurs), et non par niveau de performances. Et les disparités sont nombreuses, parmi les 3 238 cyclistes engagés : certains visent un podium, une victoire, quand d'autres auront pour objectif de venir à bout de ces 24 heures un peu spéciales, qu'importe le chrono. A chacun son rythme.

A quelques heures du départ, fixé à 15 h, l'effervescence règne sur la pit lane. Pas d'essais qualificatifs, mais une brève session de reconnaissance de la piste : la chicane Dunlop (ça grimpe plus que prévu), le double droit du Garage Vert, le raccordement... Parcourir à vélo ces lieux emblématiques, habituellement associés aux sports mécaniques, est surréaliste. Pour les six membres de l'équipe d'*Auto Plus* (la rédaction compte quelques prati-

Notre équipe dans la course



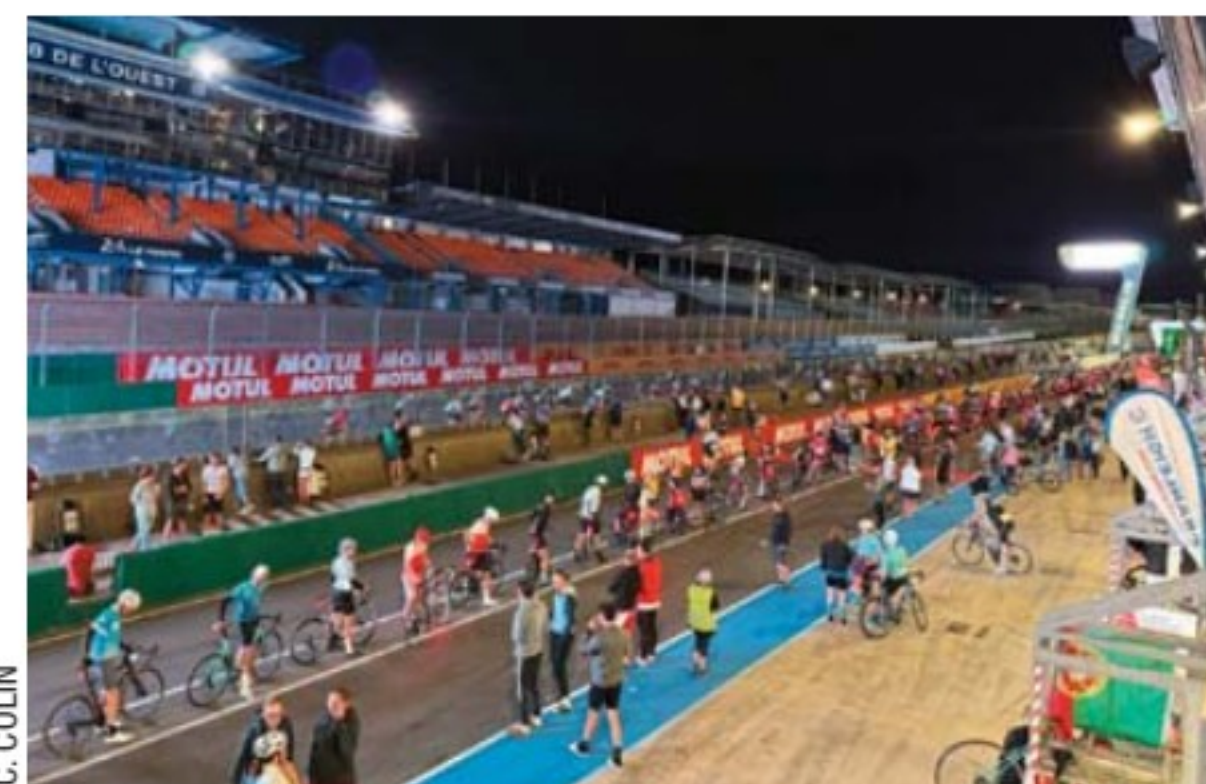
S. MIGNOT

Pour ces 24 Heures Vélo, les six coureurs de l'équipe d'*Auto Plus* passent du volant au guidon. Il est toujours question de trajectoires et de macadam !



FLASH-SPORT

Clin d'œil historique : les coureurs s'élancent vers leur monture, de l'autre côté de la piste. Le départ en épi était pratiqué aux 24 H auto jusqu'en 1970.



C. COLIN

Comme pour les autos, les relais s'enchaînent toute la nuit sur la pit lane. L'ambiance nocturne est plus calme mais le rythme reste soutenu.

Les constructeurs automobiles et le vélo : une histoire qui roule

quants avertis, voire très affûtés), qui ont répondu à l'invitation de Skoda, les derniers préparatifs consistent à peaufiner la stratégie de course. Le programme est simple sur le papier : deux relais de 2 heures chacun, durant lesquels on veillera à ne pas lâcher les "bonnes roues", comme on dit.

Départ en épi, à l'ancienne

15 heures pile, le drapeau tricolore s'abaisse et les premiers relayeurs s'élancent. Le départ s'effectue en épi, face aux tribunes, clin d'œil à ce qui était pratiqué aux 24 Heures auto jusqu'en 1970 : chaque concurrent court vers sa monture, alignée de l'autre côté de la grille de départ. Sympathique pour le folklore, moins pour le cycliste chaussé de cales aux pieds ! Ensuite, il s'agit de faire parler les watts. Mais pas seulement. Gérer les trajectoires, les différences de rythme entre coureurs... Dans les groupes les plus rapides, il ne suffit pas d'appuyer fort sur les pédales pour tenir la cadence. Surtout lors des premières heures de course, où les groupes ne se sont pas encore formés. A vélo aussi, rouler vite tient du pilotage. Demandez à David (essayeur et leader de notre équipe) : ça peut froter. A l'effort physique s'ajoute une vigilance constante. Les relais s'enchaînent. Cédric (service convoyage) prend la relève de David, qui a ouvert le bal. Votre serveur tente ensuite de maintenir le rythme (pas facile), avant de passer la main à Frédéric (responsable des mesures). 23 h, 1 h du matin... Stéphane (rédacteur en chef adjoint) s'élance dans la foulée, suivi de Clément (essayeur), alors que la nuit est tombée depuis longtemps. Malgré l'éclairage puissant de la piste, la visibilité est moindre et les trajectoires aléatoires peuvent surprendre. Pour ceux qui patientent dans les paddocks, l'heure est au repos (dormir est optimiste), en contact par oreillette avec le coureur en piste et à l'échauffement pour le relayeur suivant. Synchroniser chaque passage de témoin (une puce électronique de chronométrage fixée à la cheville) est primordial, tout en veillant au respect des règles, sous peine de pénalités. Attention, la vitesse est limitée à 20 km/h sur la pit lane, contrôle radar à l'appui !

Retentit enfin la cloche du dernier tour, le drapeau à damier s'abaisse... comme pour les 24 Heures motorisées. Verdict : après 223 tours (933 km parcourus à 39 km/h de moyenne), l'équipe d'Auto Plus pointe à la 95^e place toutes catégories confondues, sur 652 équipes engagées. On recommence l'an prochain ? Pour tutoyer les vainqueurs, il y aura du travail, les premiers ont bouclé 256 tours. Encore un an pour muscler cuisses et mollets !



Locomotive de notre équipe, David Bouillaux (en vert) termine dans un groupe solide sous le drapeau à damier. Pour l'anecdote : il a remporté l'édition 2019...



Skoda fournit notamment la voiture du directeur de course (ici un Enyaq restylé), préparée tout spécialement.

Si Skoda est généralement le premier nom qui vient en tête quand on associe automobile et cyclisme, d'autres constructeurs ont tissé des liens étroits avec la petite reine au fil des ans. Autant pour des raisons logistiques que publicitaires, compte tenu de la visibilité apportée par les grandes courses et, principalement, le Tour de France. Voitures officielles, d'assistance, d'équipes... Peugeot a ainsi une relation historique avec le sport cycliste, et pas seulement en tant que fabricant de cycles. Sponsor de coureurs individuels dès les débuts de la Grande Boucle, puis d'équipes professionnelles, le Lion connaîtra son heure de gloire dans les années 1970 avec deux victoires de Bernard Thévenet sur le Tour de France (1975 et 1977). Côté Losange, la riposte arrive dès l'année suivante : l'équipe Renault-Gitane terminera en jaune sur les Champs-Élysées à six reprises, emmenée par Bernard Hinault et Laurent Fignon. Les rivalités industrielles se retrouvaient sur les routes du Tour, en somme. Plus récemment, Citroën était brièvement partenaire de l'équipe AG2R (2021-2023).

Parallèlement à la sponsorship d'équipes, les véhicules dédiés à l'organisation et à la direction de course profitent d'une exposition particulière, leur image étant systématiquement associée aux courses professionnelles les plus médiatisées. Le premier engagement concret d'un constructeur avec la société organisatrice du Tour de France (le quotidien *L'Equipe* à cette époque) est conclu en 1962 : Peugeot remporte le contrat. De la 404 à la 604,

à peu près toutes les générations de berlines sochaliennes se succéderont en tant que voitures officielles du Tour, avant de céder la place en 1988 à Fiat. Les Croma puis Brava se sont mêlées au peloton durant quinze ans, passant le relais à Skoda en 2004. Ce dernier assure l'un des plus longs partenariats (vingt et un ans) dans l'histoire du sport à ce jour. En plus des Superb et Enyaq rouges sur les routes du Tour chaque été, et accessoirement de toutes les grandes courses prestigieuses (Paris-Roubaix, Liège-Bastogne-Liège...), le constructeur tchèque appose aussi son logo sur le maillot vert du Tour de France (classement par points du meilleur sprinteur). Carton plein ! L'engagement de Skoda dans le monde du vélo ne se limite pas au calendrier professionnel. Le programme "We Love Cycling", présent dans la plupart des pays européens, a mis en place des clubs régionaux destinés aux cyclistes amateurs, novices ou confirmés (sorties en groupe, conseils d'entraînement...). A ce jour, cette "fédération" de clubs compte environ 28 000 membres.



En 1970, Eddy Merckx remporte son deuxième Tour de France et la Peugeot 404 vit ses meilleures années dans le peloton.

Maillots aux couleurs de la Régie, R20, vélos Gitane : toute une époque sur ce cliché de l'équipe Renault-Elf de 1982 ! Bernard Hinault (1^{er} rang au centre) est en route pour sa 4^e victoire sur le Tour, accompagné de Laurent Fignon, Greg LeMond, Marc Madiot...



SKODA

AFP

RENAULT COMMUNICATION / DR



Moteur: 4 cyl. en ligne, double arbre à cames en tête, 16 soupapes
Cylindrée: 1 598 cm³
Puissance: 115 ch DIN à 6 500 tr/mn
Vitesse maxi: 190 km/h
Production: 431 506 exemplaires (1989-1998)
Cote actuelle: autour de 10 000 €

La direction de Mazda préféra carrément le projet de designers américains à celui des nippons ! De fait, cette Miata dessinée en Californie est un charmant hommage aux bolides des swinging sixties.



F. GROUT

IL Y A 36 ANS, MAZDA SORT LA PREMIÈRE MX-5

Roadster sauce “wasabrit”

Au lancement de sa MX-5, Mazda vise juste. Son roadster imite la Lotus Elan des années 1960 et remporte tout de suite un vif succès. Aux Etats-Unis d'abord, puis en Europe, où il débarque un an après.

Les Européens ont dû patienter presque douze mois avant que cette gourmandise d'abord proposée aux Américains traverse enfin l'Atlantique. Chez l'Oncle Sam, elle s'appelait “Miata”, surnom que lui conserveront beaucoup de clients du Vieux Continent. Dès la présentation de cette nouveauté, qui ne remplaçait aucun modèle chez Mazda, l'enthousiasme est à son comble. Il faut dire que le pitch est séduisant : une ligne rétro archi-craquante, des phares escamotables comme un clin d'œil aux sportives d'antan, un petit quatre cylindres bien volontaire, et un poids limité pour permettre à cette jolie mécanique de s'exprimer pleinement. Côté technique, la transmission aux roues arrière a été délibérément préférée à la traction, là aussi pour faire honneur à la tradition des roadsters anglais. Sur le



F. GROUT

papier, le quatre cylindres 1.8 ne paraît pas d'une conception particulièrement avant-gardiste. Pourtant, rassurez-vous : les ingénieurs de Mazda, qui sont parmi les meilleurs motoristes du monde, ont créé un seize soupapes plein de tempérament, et surtout très communicatif.

De la joie au volant

Les 115 ch proposés ne constituent pas une puissance époustouflante, mais, obtenus à 6 500 tr/mn, ils pétillent avec joie et vitalité. Pour les servir, une boîte à cinq rapports commandée par un court levier dont le maniement est aussi un véritable plaisir. Grâce

à son poids – presque – plume de 955 kg et à son châssis rigoureux, le petit roadster bondit de virage en virage avec facilité et virtuosité. Pour le ralentir, quatre freins à disque qui font sérieux, dont deux ventilés à l'avant. Si le look est vintage, les prestations se veulent résolument modernes. Et le confort de suspension se révèle très correct. Bien meilleur que sur les roadsters anglais des années 1950-1960, qui infligeaient des rudesses peu amicales à leurs occupants. L'habitacle respire moins la joie : la teinte dominante est le noir, avec des plastiques honorables, sans plus, et une présentation presque anonyme tant elle manque de

A l'arrière, les doubles feux ronds, d'esprit rétro, sont intégrés à des blocs en plastique ovales. Côté coffre, il faut composer avec une sorte de boîte à gants légèrement agrandie à la place d'une soute à bagages : 135 dm³, c'est mini !



La planche de bord est peut-être l'élément le moins flatteur de l'auto : pourtant tout y est, dans un agencement clair. Seulement son aspect manque de piment et les plastiques uniformément noirs n'égayent en rien l'ensemble.



Pas de technologie de folie ni de rendement dément. Toutefois le quatre cylindres multisoupape se montre vivant et communicatif. Les montées en régime sont généreuses, jusqu'à la zone rouge à 6500 tr/mn.



3,98 m de plaisir automobile ! Le design tout en rondeurs évoque franchement les Lotus Elan. Amusant : quand cette MX-5 est sortie, Mazda mentionnait comme sources d'inspiration de nombreux roadsters anglais. Sauf la Lotus !

1989, cette année-là

En France, les ventes de CD devançant pour la première fois celles des disques microsillon. Aux Etats-Unis, la Chevrolet



Corvette en définition sportive ZR-1 de 390 ch adopte une boîte manuelle à six vitesses, du jamais-vu à l'échelle mondiale ! En France, c'est la Peugeot 306 S 16 dans son évolution de 167 ch qui l'étrénera sept ans plus tard.

personnalité. Mazda aurait pu gratifier les clients d'une atmosphère plus rétro avec, là aussi, quelques touches faisant référence au passé. Mais leur imagination s'est arrêtée au bord de l'habitacle.

Initialement achetées par de tout petits rouleurs, les MX-5 ont souvent été acquises d'occasion par des amateurs qui entendaient profiter pleinement de leur véhicule. Résultat, aujourd'hui, les exemplaires proposés à la vente dépassent couramment les 150 000, voire 250 000 km... L'auto est certes fiable mais la rouille, hélas, pointe à l'horizon... Sans pour autant refroidir les ardeurs des amoureux du modèle.



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

- **Nouveauté** : c'est l'un des modèles les plus attendus de l'année, la Renault Clio 6 est enfin dévoilée !
- **Comparatif** : huit citadines hybrides abordables s'affrontent pour la tête de la catégorie.
- **Occasion** : - 50 % du prix du neuf sur un modèle de seulement un an, c'est possible ! Suivez le guide...

En kiosque le vendredi 12 septembre



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, coaches : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Sarboraria

Essais

Rédaction : David Bouillaux (5582),

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

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage : Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Cruyppenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coaches

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{re} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

Chef de studio :

Nathalie Barriaud (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographes :

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographes : Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Antoine Arnoux, Pierre Audemar,

Christophe Conche, Vincent Desmonts,

Guillaume Jean, Guy l'Hospital, Nicolas Lourdin,

Jean-Rémy Macchia, Cédric Morancès,

Thierry Réaumont, François Stagnaro

En SR : Sophie Pertus

En maquette : Patrick Cœur

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champaigne

Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : Elodie Bretaudeau Fontailles (5634)

Directrice commerciale pôle automobile :

Nathalie Martins

Directrice commerciale adjointe pôle automobile :

Anne Buré-Emmel (2921)

Planning : Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic : Léa Joya (etpub@reworldmedia.com)

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

BONUS	
Electricités 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 €
Electricités au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
Hybrides rechargeables	0 €

MALUS			
Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus
113 g	50 €	154 g	4 026 €
114 g	75 €	155 g	4 279 €
115 g	100 €	156 g	4 543 €
116 g	125 €	157 g	4 818 €
117 g	150 €	158 g	5 105 €
118 g	170 €	159 g	5 404 €
119 g	190 €	160 g	5 715 €
120 g	210 €	161 g	6 126 €
121 g	230 €	162 g	6 637 €
122 g	240 €	163 g	7 248 €
123 g	260 €	164 g	7 959 €
124 g	280 €	165 g	8 770 €
125 g	310 €	166 g	9 681 €
126 g	330 €	167 g	10 692 €
127 g	360 €	168 g	11 803 €
128 g	400 €	169 g	13 014 €
129 g	450 €	170 g	14 325 €
130 g	540 €	171 g	15 736 €
131 g	650 €	172 g	17 247 €
132 g	740 €	173 g	18 858 €
133 g	818 €	174 g	20 569 €
134 g	898 €	175 g	22 380 €
135 g	983 €	176 g	24 291 €
136 g	1 074 €	177 g	26 302 €
137 g	1 172 €	178 g	28 413 €
138 g	1 276 €	179 g	30 624 €
139 g	1 386 €	180 g	32 935 €
140 g	1 504 €	181 g	35 346 €
141 g	1 629 €	182 g	37 857 €
142 g	1 761 €	183 g	40 468 €
143 g	1 901 €	184 g	43 179 €
144 g	2 049 €	185 g	45 990 €
145 g	2 205 €	186 g	48 901 €
146 g	2 370 €	187 g	51 912 €
147 g	2 544 €	188 g	55 023 €
148 g	2 726 €	189 g	58 134 €
149 g	2 918 €	190 g	61 245 €
150 g	3 119 €	191 g	64 356 €
151 g	3 331 €	192 g	67 467 €
152 g	3 552 €	193 g et +	70 000 €
153 g	3 784 €		

Prix en €		Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO				
Junior (nouveau)				
1.2 Ibrida 145	30 250	0	4 %	FHEV
1.2 Ibrida 145 Speciale	32 250	nc	nc	FHEV
Electricita 156	38 500	-3 100	5 %	Elec
Electricita 156 Speciale	40 500	-3 100	5 %	Elec
Electricita 280 Veloce	48 900	-3 100	4 %	Elec
Tonale				
1.5 Ibrida 160 Sprint	44 000	+360	5 %	FHEV
1.5 Ibrida 160 Veloce	48 500	+360	5 %	FHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Sprint Q4	53 300	+750	8 %	PHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Veloce Q4	58 800	0	8 %	PHEV
1.6 Diesel 130 Sprint	42 500	+1 372	5 %	D
Giulia				
2.2 Diesel 160 Sprint	50 800	+540	5 %	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55 600	+1 761	5 %	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	61 100	+1 761	12 %	D
Stelvio				
2.2 Diesel 160 Sprint	55 800	+3 170	2 %	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 800	+6 854	2 %	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66 300	+6 854	5 %	D
ALPINE				
A290 (nouvelle)				
180 GT	38 700	-3 100	2 %	Elec
180 GT Premium	41 900	-3 100	1 %	Elec
220 GT Performance	41 700	-3 100	1 %	Elec
220 GTS	44 700	-3 100	0 %	Elec
220 Première Edition	46 200	-3 100	0 %	Elec
A110				
A110	65 000	+3 784	1 %	E
A110 GTS	79 500	nc	nc	E
A110 R 70	122 500	nc	nc	E
ASTON MARTIN				
Vantage	199 700	+70 000	nc	E
Vantage Roadster	210 800	+70 000	nc	E
DB12 Coupé	236 000	+70 000	nc	E
DB12 Volante	252 100	+70 000	nc	E
DBX 707	252 100	+70 000	nc	E
Vanquish	389 900	+70 000	nc	E
Valhalla	986 300	+70 000	nc	E
AUDI				
A1 Sportback				
25 TFSI Design	27 750	+310	5 %	E
30 TFSI Design	28 750	+330	5 %	E
30 TFSI S line	31 450	+330	9 %	E
35 TFSI S line S tronic	35 300	+650	9 %	E
40 TFSI S line S tronic	37 100	nc	9 %	E
A1 Allstreet				
30 TFSI	30 350	+650	2 %	E
35 TFSI S tronic	34 200	+983	2 %	E
Q2				
30 TFSI Design	34 600	+898	5 %	E
35 TFSI Design	36 650	+1 172	5 %	E
35 TFSI S line	39 250	+1 172	8 %	E

Prix en €		Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
S2Q				
30 TDI Design	38 750	+64 456	11 %	E
35 TDI S line S tronic	39 750	+540	5 %	D
35 TDI S line Plus S tronic	43 900	+1 386	8 %	D
A3 Sportback				
1.5 TFSI 116 Design	34 800	+400	6 %	E
1.5 TFSI 116 S line	39 550	+400	15 %	E
1.5 TFSI 116 Hybride S line	41 730	+240	15 %	E
1.5 TFSI 150 S line	40 850	+400	15 %	E
1.5 TFSI 150 Hybride S line	43 030	+230	15 %	E
S3	63 000	+67 567	0 %	E
RS 3	76 600	+60 000	0 %	E
TFSI e 204 Design	47 800	0	0 %	PHEV
TFSI e 204 S line	51 850	0	0 %	PHEV
TFSI e 272 S line	55 900	0	0 %	PHEV
2.0 TDI 150 Design	40 800	+400	6 %	D
2.0 TDI 150 S line	45 550	+400	15 %	D
A3 Allstreet				
1.5 TFSI 150 Design	37 800	+650	3 %	E
1.5 TFSI 150 S line	42 250	+650	10 %	E
1.5 TFSI 150 Hybride Avus	44 430	+280	9 %	E
TFSI e 204 Avus	54 250	0	6 %	PHEV
2.0 TDI 150 Design	42 500	+650	3 %	D
A3 Bertline				
1.5 TFSI 116 Design	35 105	+280	5 %	E
1.5 TFSI 116 S line	40 115	+280	8 %	E
1.5 TFSI 116 Hybride S line	42 295	+190	8 %	E
1.5 TFSI 150 S line	41 415	+310	8 %	E
1.5 TFSI 150 Hybride S line	43 595	+190	8 %	E
S3	63 555	+46 090	0 %	E
RS 3	77 000	+60 000	0 %	E
2.0 TDI 150 Design	41 105	+330	5 %	D
2.0 TDI 150 S line	46 115	+330	8 %	D
Q3 (nouveau)				
2.0 TFSI Hybride 150 Design	43 850	+1 632	0 %	E
2.0 TFSI Hybride 150 S line	50 000	+1 632	0 %	E
e-hybrid 272 Design	55 000	+1 000	nc	PHEV
e-hybrid 272 S line	60 550	+1 000	nc	PHEV
2.0 TDI 150 Design	46 950	+2 496	0 %	D
2.0 TDI 150 S line	52 100	+2 496	0 %	D
Q4 e-Tron				
45	46 990	-3 100	5 %	Elec
55 S line Quattro	70 450	0	5 %	Elec
Q4 Sportback e-Tron				
45	46 990	-3 100	5 %	Elec
55 S line Quattro	72 450	0	4 %	Elec
A5 (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	45 500	+4 819	0 %	E
2.0 TFSI 150 S line	54 670	+4 819	3 %	E
2.0 TFSI 204 S line	59 570	+4 819	3 %	E
S5	79 750	+19 139	2 %	E
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	82 150	+4 400	0 %	PHEV
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	89 500	+4 400	0 %	PHEV
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	74 150	+4 900	0 %	PHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	53 600	+3 735	0 %	D

		Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
2.0 TDI Hybride 204 S line					
A5 Avant (nouvelle)					
2.0 TFSI 150 Design		47000	+5 402	0 %	E
2.0 TFSI 150 S line		56170	+5 402	8 %	E
2.0 TFSI 204 S line		61070	+5 634	8 %	E
S5		81250	+23 747	0 %	E
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro		63650	+4 700	0 %	PHEV
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro		71000	+4 700	0 %	PHEV
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro		76950	+5 200	0 %	PHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design		55100	+4 060	0 %	D
2.0 TDI Hybride 204 S line		64270	+4 060	8 %	D
Q5 (nouveau)					
2.0 TFSI 204 Hybride Design		57550	+6 426	0 %	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line		67950	+6 426	0 %	E
SQ5		98930	+57 351	0 %	E
e-hybrid 299 Design		67900	+6 125	0 %	PHEV
e-hybrid 299 S line		74770	+6 125	0 %	PHEV
e-hybrid 367 S line		78400	+6 625	0 %	PHEV
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro		61470	+10 793	0 %	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro		71870	+10 793	0 %	D
Q5 Sportback (nouveau)					
2.0 TFSI 204 Hybride Design		59750	+6 726	5 %	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line		70150	+6 726	5 %	E
SQ5		101130	+58 131	5 %	E
e-hybrid 299 Design		70100	+6 125	5 %	PHEV
e-hybrid 299 S line		76970	+6 125	5 %	PHEV
e-hybrid 367 S line		80600	+6 625	5 %	PHEV
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro		63670	+10 604	5 %	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro		74070	+10 604	5 %	D
Q6 e-tron (nouveau)					
251 Design		72170	0	0 %	Elec
251 S line		76270	0	7 %	Elec
Performance S line		81500	0	7 %	Elec
Quattro S line		87550	0	7 %	Elec
SQ6		99870	0	2 %	Elec
Q6 e-tron Sportback (nouveau)					
251 Design		74570	0	6 %	Elec
251 S line		78670	0	6 %	Elec
Performance S line		83900	0	6 %	Elec
Quattro S line		89950	0	6 %	Elec
SQ6		102270	0	6 %	Elec
A6 (nouvelle)					
2.0 TDI 204 Hybride S line		72450	+5 600	0 %	D
e-Hybrid 299 S line Quattro		79000	+5 625	0 %	PHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro		81400	+6 000	0 %	PHEV
A6 Avant (nouvelle)					
2.0 TDI 204 Hybride S line		74450	+6 275	0 %	D
e-Hybrid 299 S line Quattro		81000	+6 125	0 %	PHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro		83400	+6 500	0 %	PHEV
A6 e-tron Sportback (nouvelle)					
285 Design		88420	0	6 %	Elec
285 S line		73310	0	7 %	Elec
Performance S line		84080	0	7 %	Elec
Quattro S line		91210	0	7 %	Elec
S6		105020	0	6 %	Elec
A6 e-tron Avant (nouvelle)					
285 Design		87920	0	6 %	Elec
285 S line		74810	0	10 %	Elec
Performance S line		85580	0	10 %	Elec
Quattro S line		92710	0	10 %	Elec
S6		108520	0	6 %	Elec
e-Tron GT					
503		119000	0	nc	Elec
S		137880	0	1 %	Elec
RS		161800	0	0 %	Elec
RS Performance		174550	0	3 %	Elec
Q7					
SQ7		133130	+70 000	0 %	E
TFSI e 394 S line		87170	+12 800	6 %	PHEV
TFSI e 394 Avus		110320	+12 800	6 %	PHEV
Compétition		105480	+12 800	9 %	PHEV
Q8					
SQ8		137720	+70 000	6 %	E
RS Performance		191550	+70 000	6 %	E
3.0 TFSI e 394 S line		106900	+13 700	7 %	PHEV
3.0 TFSI e 394 Avus		116980	+13 700	7 %	PHEV
Compétition		115280	nc	8 %	PHEV
A8					
S8		170087	70 000	8 %	E
60 TFSI e Design		139749	+11 000	7 %	PHEV
50 TDI Hybride Design		118185	+66 009	7 %	D
BENTLEY					
Flying Spur		235 966	+70 000	nc	E
Flying Spur Speed		294 957	+70 000	nc	E
Continental GT		253 109	+70 000	0 %	E
Continental GT Speed		311 899	+70 000	0 %	E
Continental GTC		278 420	+70 000	nc	E
Continental GTC Speed		338 420	+70 000	nc	E
Bentayga V8		219 328	+70 000	0 %	E
Bentayga S		263 613	+70 000	nc	E
Bentayga Hybrid		219 328	+14 300	nc	PHEV
BMW					
Série 1 (nouvelle)					
116		36050	+983	10 %	E
116 M Sport Design		37350	+983	9 %	E
120 M Sport Design		41 350	+230	9 %	E
120 M Sport		43 500	+230	12 %	E
123 M Sport xDrive		46 500	+948	9 %	E
M135 xDrive		58 350	+19 108	10 %	E
120d		42 650	0	10 %	D
120d M Sport Design		43 950	0	9 %	D
X1					
sDrive20i xLine		48 950	+400	5 %	E
sDrive20i M Sport		50 900	+400	10 %	E
M35i xDrive		64 500	+21 219	0 %	E
xDrive25e		56 350	+550	7 %	PHEV
xDrive25e xLine		58 950	+550	7 %	PHEV
xDrive30e xLine		61 950	+600	7 %	PHEV
xDrive30e M Sport		63 000	+600	7 %	PHEV
sDrive18d		47 950	+650	8 %	D
sDrive18d xLine		50 550	+650	5 %	D
sDrive20d xLine		52 050	+250	5 %	D
sDrive20d M Sport		53 700	+250	10 %	D
xDrive23d M Sport		57 950	+1 180	10 %	D
iX1					
eDrive20		46 990	-3 100	11 %	Elec
xDrive30		57 300	0	11 %	Elec
xDrive30 xLine		59 900	0	27 %	Elec
X2					
sDrive20i		48 250	+850	10 %	E
M35i xDrive		66 500	+24 080	0 %	E
sDrive18d		49 950	+1 568	10 %	D
sDrive20d		52 050	+1 290	10 %	D
sDrive20d M Sport		56 050	+1 290	9 %	D
iX2					
eDrive20		46 990	-3 100	11 %	Elec
xDrive30		59 300	0	11 %	Elec
xDrive30 M Sport		63 300	0	12 %	Elec
Série 2 Active Tourer					
220i		41 500	+400	5 %	E
220i Luxury		43 950	+400	2 %	E
225e xDrive		51 000	+250	18 %	PHEV
225e xDrive Luxury		53 450	+250	18 %	PHEV
218d		42 000	+330	5 %	D
220d		44 100	+150	5 %	D
220d Luxury		46 550	+150	2 %	D
Série 2 Coupé					
220i		52 250	+2 205	4 %	E
230i		55 550	+3 119	4 %	E
M240i xDrive		68 250	+47 640	5 %	E
M2		68 800	+70 000	0 %	E
220d		55 150	+1 000	4 %	D
Série 2 Gran Coupé (nouvelle)					
216		36 550	nc	5 %	E
216 M Sport Design		40 850	nc	5 %	E
220 M Sport Design		44 850	+190	5 %	E

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
FWD 230 Etoile	66480	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Pallas	63300	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Etoile	70900	0	0%	Elec
AWD Long Range 350 Etoile	74600	0	0%	Elec
FERRARI				
Roma Spider	246524	+70000	nc	E
12Cilindri	395000	+70000	nc	E
12Cilindri Spider	427000	+70000	nc	E
296 GTB	287740	+2918	nc	PHEV
296 GTS	315380	+3784	nc	PHEV
SF90 XX Stradale	770000	+28413	nc	PHEV
SF90 Spider	465720	+6637	nc	PHEV
Purosangue	390000	+70000	nc	E
FIAT				
Panda Classic				
1.0 70 BSG Hybrid City	15900	+50	7%	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	18300	+125	13%	E
500e				
23,8 kWh (RED)	30400	-3100	15%	Elec
23,8 kWh La Prima	34400	-3100	21%	Elec
42 kWh La Prima	37900	-3100	21%	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3100	21%	Elec
Abarth	36900	-3100	21%	Elec
Abarth Pack	38900	-3100	13%	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh (RED)	32400	-3100	6%	Elec
42 kWh (RED)	35900	-3100	6%	Elec
42 kWh La Prima	39900	-3100	7%	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh (RED)	33800	-3100	nc	Elec
42 kWh (RED)	37300	-3100	nc	Elec
42 kWh La Prima	41300	-3100	19%	Elec
Abarth Pack	42300	-3100	17%	Elec
Abarth Turismo	44300	-3100	8%	Elec
Grande Panda (nouvelle)				
1.2 Hybrid Turbo 110 Pop	18900	nc	0%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 10cine	20900	nc	0%	FHEV
Electrique 113 (RED)	24900	-3100	9%	Elec
Electrique 113 La Prima	27900	-3100	9%	Elec
600				
1.2 Hybrid Turbo 110	25200	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 La Prima	30200	0	11%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 145 La Prima e (RED)	31700	0	11%	FHEV
Abarth Turismo	35900	-3100	15%	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	44900	-3100	12%	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	48900	0	7%	Elec
Tipo (nouvelle)				
1.6 Multijet 130	16900	+260	1%	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+260	0%	D
FORD				
Puma				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	+230	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+400	14%	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	31590	+400	16%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	36290	+1074	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33990	-3100	3%	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-3100	3%	Elec
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	+210	16%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift ST	34250	+230	16%	E
1.0 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	40200	+40468	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	+650	16%	D
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	+260	6%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	+310	6%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	+898	6%	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	+260	18%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift ST	35450	+280	18%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	41400	+40468	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	+818	18%	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	+310	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+983	9%	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41400	+540	7%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	+590	15%	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	+590	15%	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Titanium	39490	0	7%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexiFuel ST-Line X	44490	0	10%	E85
Explorer				
Standard Range 170 Style	39990	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	46990	-3000	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	53990	0	9%	Elec
Capri (nouvelle)				
Standard Range 170 Style	42400	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	49400	0	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	56400	0	9%	Elec
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+70000	0%	E
Dark Horse	71300	+70000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63900	+70000	0%	E
Mustang Mach-E				
264 Standard Range	52990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	16%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58990	0	16%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	16%	Elec
GT	81990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30900	+2370	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+540	8%	D
HONDA				
Jazz				
e-HEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar				
e-HEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V (nouveau)				
e-HEV Executive	34590	nc	nc	FHEV
e-HEV Advance	37340	nc	nc	FHEV
e:Ny1				
Advance	47700	0	28%	Elec
Civic				
e-HEV Executive	37720	0	7%	FHEV
e-HEV Sport	39020	+50	7%	FHEV
Type R	57220	+48901	7%	E
Type R S	65900	+45990	7%	E
ZR-V				
e-HEV Sport	45990	+650	4%	FHEV
CR-V				
e-HEV Executive	49980	+3213	4%	FHEV
PHEV Advance Tech	58150	+1 880	7%	PHEV
HYUNDAI				
i10				
1.0 63 Eco Intuitive	18400	0	13%	E
1.0 63 Intuitive BVR	19300	+190	13%	E
1.0 63 Creative BVR	20350	+190	10%	E
1.2 79 N Line	20900	+150	15%	E
1.0 T-GDi 90 N Line	21250	+280	15%	E
Instar (nouveau)				
42 kWh (5 places)	25000	-3100	2%	Elec
42 kWh Intuitive (5 places)	26500	-3100	2%	Elec
49 kWh Intuitive (5 places)	28250	-3100	2%	Elec
49 kWh Creative (5 places)	29250	-3100	5%	Elec
Instar Cross (nouveau)				
49 kWh Creative	30450	-3100	nc	Elec
49 kWh Executive	31950	-3100	nc	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
i20				
1.2 79 Initia	20200	+150	7%	E
1.2 79 Intuitive	21500	+150	7%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22800	+150	7%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	24300	+150	7%	E
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Initia	23000	+150	5%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24800	+150	4%	E
Kona				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	28100	+400	6%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	30450	+400	11%	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	33300	+1629	11%	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	36450	+1629	6%	E
Hybrid 129 Intuitive	34350	0	8%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36700	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	36850	-3100	7%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3100	7%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3100	7%	Elec
i30 (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	29200	+540	8%	E
1.5 T-GDi 140 Hybrid 48V N Line DCT	36650	+2205	11%	E
i30 SW (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	30200	+540	14%	E
Ioniq 5				
170 Intuitive	44800	0	9%	Elec
229 Intuitive	48800	0	9%	Elec
229 Creative	52400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	62800	0	9%	Elec
N	78000	0	0%	Elec
Tucson				
Hybrid 215 Initia	37550	+900	14%	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39450	+900	15%	FHEV
Plug-in 253 Creative	47200	+250	8%	PHEV
Plug-in 253 Executive	53200	+250	8%	PHEV
Ioniq 6				
229	52400	0	7%	Elec
325 HTrac	65400	0	7%	Elec
Nexo				
Executive	90800	0	0%	Hyd
Santa Fé				
Hybrid 215 Intuitive	50400	+7526	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	54300	+7526	0%	FHEV
Plug-in 253 Creative HTrac	62700	+4800	8%	PHEV
Plug-In 253 Executive	66700	+4800	8%	PHEV
Ioniq 9 (nouveau)				
218 Creative	69900	0	nc	Elec
307 Executive HTrac	81500	0	nc	Elec
Performance 428 Calligraphy HTrac	96900	0	nc	Elec
Staria (nouveau)				
Hybrid 215 Creative	57400	+30497	7%	FHEV
JEEP Jeep				
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	25550	+450	4%	E
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Longitude	27850	0	5%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Altitude	29650	0	5%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 Upland 4xe	33150	+240	5%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 The North Face 4xe	39150	+240	5%	FHEV
Electrique 156 Longitude	36500	-3100	14%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	32190	+310	12%	FHEV
4xe 240 North Star	44900	+450	nc	PHEV
Compass (nouveau)				
e-Hybrid 145 First Edition	40990	+818	4%	FHEV
100 % électrique 213 First Edition	46490	-3100	3%	Elec
Wrangler Unlimited				
2.0 T 4xe 380 Sahara	61700	+11090	0%	PHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	99500	+18170	12%	PHEV
KIA				
Picanto (nouvelle)				
1.0 DPl 63 Motion	16290	+100	5%	E
1.0 DPl 63 Active	17390	+100	5%	E
1.2 DPl 79 Active	17890	+190	5%	E
1.2 DPl 79 GT-Line	18790	+190	6%	E
Stonic				
1.0 T-GDi 100 Motion	22790	+260	10%	E
EV3 (nouveau)				
204 58,3 kWh	35990	0	4%	Elec
204 58,3 kWh Earth	38390	0	9%	Elec
204 81,4 kWh Earth	43090	0	9%	Elec
204 81,4 kWh GT-Line	45990	0	7%	Elec
Ceed				
1.0 T-GDi 100 Active	27990	+360	14%	E
1.0 T-GDi 100 GT-line	30790	+360	11%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	31990	+740	11%	E
Ceed SW				
1.0 T-GDi 100 Active	28990	+540	10%	E
1.0 T-GDi 100 GT-line	32290	+540	7%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	33490	+818	7%	E
Hybride Rechargeable Premium	45040	0	8%	PHEV
ProCeed				
1.5 T-GDi 140 GT Line	33250	+818	8%	E
XCeed				
1.0 T-GDi 100 Motion	28550	+1074	8%	E
1.5 T-GDi 140 Active	31050	+1761	10%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line Premium	34050	+1761	15%	E
Hybride Rechargeable Lounge	41340	0	25%	PHEV
EV4 (nouvelle)				
Autonomie Standard Air	38290	-3100	nc	Elec
Autonomie Standard Earth	40590	-3100	nc	Elec
Autonomie Longue Earth	45190	-3100	nc	Elec
Autonomie Longue GT-line	46990	-3100	nc	Elec
EV4 Fastback (nouvelle)				
Autonomie Standard Earth	42290	0	nc	Elec
Autonomie Longue Earth	46990	0	nc	Elec
Autonomie Longue GT-line	48690	0	nc	Elec
Niro				
Hybride Motion	34080	0	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Motion	40940	0	7%	PHEV
Hybride Rechargeable Active	41940	0	7%	PHEV
EV Active	46890	0	24%	Elec
EV Premium	48290	0	24%	Elec
Portage				
1.6 T-GDi 160 MHEV Motion	33340	+2544	2%	E
1.6 T-GDi 210 Hybrid Active	40190	+850	9%	FHEV
1.6 T-GDi 210 Hybrid 30 Years	42790	+850	9%	FHEV
1.6 T-GDi 245 Hyb. Rech. GT-Line Prem. 4x4	53890	+1050	5%	PHEV
1.6 CRDi 136 MHEV Motion DCT	37440	+1094	2%	D
EV6 (nouveau)				
Autonomie Standard 170 Air	43960	0	nc	Elec
Autonomie Longue 229 Air	47450	0	nc	Elec
Autonomie Longue 229 GT-line	50550	0	nc	Elec
Autonomie Longue 325 GT-line AWD	54550	0	nc	Elec
Aut. Longue 325 GT-Line Premium AWD	59550	0	nc	Elec
GT	70550	0	nc	Elec
Sorento (nouveau)				
Hybride Design	53140	+5929	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Active	54990	+2975	6%	PHEV
EV9				
Autonomie Longue 204 Air	70400	0	nc	Elec
Autonomie Standard 218 Air	64400	0	nc	Elec
Autonomie Longue 385 GT-line 4x4	87100	0	0%	Elec
GT	97100	0	nc	Elec
LAMBORGHINI				
Revuelto	506808	+70000	nc	E
Urus SE	284000	nc	nc	E
LANCIA				
Ypsilon				
1.2 Ibrida 110	24800	0	0%	FHEV
1.2 Ibrida 110 LX	27800	0	7%	FHEV
Electrica 156	24800	-3100	12%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
MINI (suite)				
Cooper E Classic	40200	-3100	nc	Elec
Cooper SE Classic All4	45200	-3100	nc	Elec
Cooper SE Favoured All4	46500	-3100	nc	Elec

MITSUBISHI				
1.0 MPI-T 91 Intense	26500	+170	14 %	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	31800	0	14 %	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	32600	0	14 %	FHEV
1.0 MPI-T GPL 101 Invite+	24790	+240	nc	GPL

ASX				
1.8 MPI HEV 158 Invite+	31900	nc	nc	FHEV
1.8 MPI HEV 158 Intense	35290	nc	nc	FHEV

Outlander (nouveau)				
Invite	51500	+3050	4 %	PHEV
Invite+	55790	+3050	4 %	PHEV

NISSAN				
Micra (nouvelle)				
40 kWh 120 Engage	28000	-3100	nc	Elec
40 kWh 120 Advance	30000	-3100	nc	Elec
52 kWh 150 Advance	33500	-3100	nc	Elec
52 kWh 150 Evolve	36000	-3100	nc	Elec

Juke				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+818	12 %	E
Hybrid 143 Acenta	30700	0	19 %	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta	33200	0	19 %	FHEV

Qashqai				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	32700	+1761	5 %	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	34900	+2049	27 %	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	38000	+1901	27 %	E
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	41200	+1901	5 %	E
Hybrid e-Power Gen3 190 Acenta	37600	nc	10 %	FHEV
Hybrid e-Power Gen3 190 N-Connecta	39600	nc	10 %	FHEV

Ariya				
63 kWh 218 Engage	39300	0	7 %	Elec
63 kWh 218 Advance	41800	0	10 %	Elec
87 kWh 242 Advance	49300	0	10 %	Elec
87 kWh 242 Evolve	52800	0	8 %	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55800	0	8 %	Elec
Nismo	59300	0	11 %	Elec

X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43800	+2360	11 %	FHEV
e-4orce 213 Acenta	44800	+4874	11 %	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta	46300	+4966	14 %	FHEV

Townstar Combi				
1.3 Tce 130 Acenta	29100	nc	4 %	E
45 kWh Acenta	39000	-3100	4 %	Elec

OPEL				
Corsa				
1.2 Turbo 100 GS	23100	+170	5 %	E
1.2 Turbo Hybrid 110 GS	25900	0	11 %	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	27800	0	11 %	FHEV
Electric 136 Edition	32000	-3100	14 %	Elec
Electric 136 GS	33500	-3100	14 %	Elec
Electric 156 GS	35000	-3100	14 %	Elec

Frontera (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 110 Edition	26500	+170	1 %	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	28000	+170	1 %	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	30000	+170	4 %	FHEV
Electric 113 Edition	31000	-3100	6 %	Elec
Electric 113 GS	33000	-3100	6 %	Elec

Mokka (nouveau)				
1.2 Turbo 130 Edition Auto.	26500	+1172	10 %	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	30600	+1172	9 %	E
1.2 Turbo 136 GS	28600	+360	9 %	E
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	31800	0	3 %	FHEV
Electric 156 Edition	36900	-3100	10 %	Elec
Electric 156 GS	38900	-3100	10 %	Elec

Astra				
1.2 Turbo 130 GS	33250	+240	16 %	E
1.2 Turbo Hybride 145 GS	36550	0	19 %	FHEV
1.5 Diesel 130 Edition Auto.	33550	+210	nc	D
1.5 Diesel 130 GS Auto.	37450	+210	16 %	D
Electric 156 Edition	38990	-3100	12 %	Elec
Electric 156 GS	40990	-3100	12 %	Elec

Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo 130 GS	34400	+540	6 %	E
1.2 Turbo Hybride 145 GS	37700	0	11 %	FHEV
1.5 Diesel 130 GS Auto.	36800	+450	6 %	D
Electric 156 Edition	40140	-3100	13 %	Elec
Electric 156 GS	42140	-3100	13 %	Elec

Grandland (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	36900	+1010	5 %	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	42390	+1010	5 %	FHEV
Hybride Rechargeable 195 GS	47900	+1710	5 %	PHEV
Electric 73 kWh 213 Edition	44400	-3100	5 %	Elec
Electric 73 kWh 213 GS	46900	-3100	5 %	Elec
Electric 73 kWh 325 Ultimate AWD	53600	0	5 %	Elec

Combo Life				
Electric Elegance	36850	-3100	7 %	Elec

PEUGEOT				
208				
1.2 Turbo 100 Style	21150	+150	5 %	E
1.2 Turbo 100 Allure	23050	+150	10 %	E
1.2 Hybrid 110 Style	23550	0	9 %	FHEV
1.2 Hybrid 110 Allure	25450	0	9 %	FHEV
1.2 Hybrid 110 GT	27350	0	9 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	28250	0	9 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	28150	0	9 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT Exclusive	29650	0	9 %	FHEV
Electric 136 Style	26000	-3100	5 %	Elec
Electric 136 Allure	28100	-3100	5 %	Elec
Electric 136 GT	30000	-3100	5 %	Elec
Electric 156 Allure	37400	-3100	5 %	Elec
Electric 156 GT	39300	-3100	5 %	Elec
Electric 156 GT Exclusive	41200	-3100	5 %	Elec

2008				
1.2 Turbo 100 Style	27500	+400	13 %	E
1.2 Turbo 100 Allure	29100	+400	13 %	E
1.2 Hybrid 145 Style	31400	0	6 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	33000	0	6 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	34400	0	6 %	FHEV
Electric 156 Style	38000	-3100	7 %	Elec
Electric 156 Allure	40000	-3100	7 %	Elec
Electric 156 GT	41700	-3100	7 %	Elec

308				
1.2 Hybrid 145 Style	32750	0	6 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	34800	0	6 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	37200	0	6 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	42400	0	nc	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	45200	0	nc	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Style	36250	+400	11 %	D
1.5 BlueHDi 130 Allure	38100	+450	20 %	D
Electric 156 Style	42500	-3100	14 %	Elec
Electric 156 Allure	43900	-3100	13 %	Elec
Electric 156 GT	46250	-3100	13 %	Elec

308 SW				
1.2 Hybrid 145 Style	33750	0	6 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	35600	0	6 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	38200	0	6 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	43400	0	nc	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	46200	0	nc	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Style	36250	+450	11 %	D
1.5 BlueHDi 130 Allure	38100	+450	20 %	D
Electric 156 Style	42500	-3100	14 %	Elec
Electric 156 Allure	43900	-3100	14 %	Elec
Electric 156 GT	46250	-3100	14 %	Elec

3008				
1.2 Hybrid 145 Allure	39500	+260	11 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	43800	+260	12 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	49400	+1050	7 %	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	47900	+1050	7 %	PHEV
Electric 210 Allure	44400	-3100	11 %	Elec
Electric 210 GT	46900	-3100	11 %	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Electric 230 Grande Autonomie Allure	46990	-3100	11 %	Elec
Electric 230 Grande Autonomie GT	51400	0	11 %	Elec
Electric 325 Dual Motor First Edition 4x4	53990	0	11 %	Elec

408				
1.2 Hybrid 145 Allure	37800	+75	11 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	41800	+75	9 %	FHEV
Plug-in Hybrid 225 GT	47250	0	18 %	PHEV
Electric 210 Allure	43900	-3100	4 %	Elec
Electric 210 GT	45900	-3100	4 %	Elec

5008				
1.2 Hybrid 145 Allure	41300	+790	8 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	45800	+790	9 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	45400	+2720	nc	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	49900	+2720	nc	PHEV
Electric 210 Allure	46900	-3100	7 %	Elec
Electric 210 GT	51400	0	7 %	Elec
Electric 230 Grande Autonomie Allure	51400	0	7 %	Elec
Electric 230 Grande Autonomie GT	55990	0	7 %	Elec

e-Rifter				
Electric 136 Allure Taille M	37950	-3100	5 %	Elec
Electric 136 GT Taille XL	43250	-3100	5 %	Elec

POLESTAR				
2 (nouvelle)				
Standard Range Single Motor 70 kWh	46800	0	nc	Elec
Long Range Single Motor 82 kWh	46800	0	nc	Elec
LR Dual Mot. Perf. 82 kWh Plus Pack	63300	0	nc	Elec

4 (nouvelle)				
Long Range Single Motor 100 kWh	61000	0	nc	Elec
LR DM 100 kWh Performance Plus Pk	79300	0	nc	Elec

3 (nouveau)				
Long Range Single Motor 111 kWh	79800	0	nc	Elec
LR Dual Motor 111 kWh Performance	91800	0	nc	Elec

PORSCHE				
718 Boxster				
Spyder RS	162500	+70000	0 %	E
718 Cayman				
GT4 RS	162500	+70000	0 %	E

911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	140000	+70000	0 %	E
Carrera T	150800	+70000	0 %	E
Carrera S	158200	+70000	nc	E
Carrera GTS	180400	+70000	nc	E
Spirit 70	247200	nc	nc	E
GT3	213700	nc	0 %	E

911 Targa (nouvelle)				
4 S	182400	nc	nc	E
4 GT3	203100	+70000	0 %	E

911 Cabriolet (nouvelle)				
Carrera	154200	+70000	0 %	E
Carrera T	165000	+70000	0 %	E
Carrera S	172400	+70000	0 %	E
Carrera GTS	196800	+70000	0 %	E

Taycan				
Propulsion	106500	0	0 %	Elec
4S	125900	0	0 %	Elec
GTS	154000	0	0 %	Elec
Turbo	161800	0	0 %	Elec
Turbo S	216700	0	0 %	Elec
Turbo GT	248000	0	0 %	Elec

Taycan Sport Turismo				
Propulsion	107500	0	0 %	Elec
4S	126800	0	0 %	Elec
GTS	165000	0	0 %	Elec
Turbo	182300	0	0 %	Elec
Turbo S	217700	0	0 %	Elec

Taycan Cross Turismo				
4	118900	0	0 %	Elec
4S	131800	0	0 %	Elec
Turbo	183000	0	0 %	Elec
Turbo S	218200	0	0 %	Elec

Panamera				
2.9	119000	+70000	0 %	E
GTS	174300	+70000	0 %	E
4 E-Hybrid	133000	+8150	0 %	PHEV
4S E-Hybrid	148200	+8900	0 %	PHEV
Turbo E-Hybrid	207700	+12050	0 %	PHEV
Turbo S E-Hybrid	240000	+12200	0 %	PHEV

Macan				
Propulsion	82959	0	0 %	Elec
4	86439	0	0 %	Elec
4S	93091	0	0 %	Elec
Turbo	118910	0	0 %	Elec

Cayenne				
3.0	104600	+70000	0 %	E
S	124800	+70000	0 %	E
GTS	147100	+70000	0 %	E
E-Hybrid	118200	+14000	1 %	PHEV
S E-Hybrid	129100	+13550	1 %	PHEV
Turbo E-Hybrid	190800	+18350	1 %	PHEV

Cayenne Coupé				
3.0	108700	+70000	0 %	E
S	128900	+70000	0 %	E
GTS	150500	+70000	0 %	E
E-Hybrid	120500	+14900	1 %	PHEV
S E-Hybrid	133100	+14450	1 %	PHEV
Turbo E-Hybrid	194400	+19100	1 %	PHEV

	86439	0	0%	Elect
4S	83091	0	0%	Elect
Turbo	118910	0	0%	Elect
Cayenne				
3.0	104600	+70000	0%	Elect
S	124800	+70000	0%	Elect
GTS	147100	+70000	0%	Elect
E-Hybrid	116200	+14000	1%	PHYS
S E-Hybrid	129100	+13550	1%	PHYS
Turbo E-Hybrid	160800	+18350	1%	PHYS
Cayenne Coupé				
3.0	108700	+70000	0%	Elect
S	129800	+70000	0%	Elect
GTS	150500	+70000	0%	Elect
E-Hybrid	120500	+14900	1%	PHYS
S E-Hybrid	133100	+14450	1%	PHYS



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous

Plus belle la vie !

J'adore ma moto !

Sans hésitation on y va !

Toujours plus de liberté !

Maison de famille !

Tarif Collection à partir de 9 ans !

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

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

05 65 100 100
www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS, Société de Courtage en Assurances, Siège social : Espace Elysée - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 320844446. N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr) - Création : Designa.fr - 4 au 10/09/2023



PEUGEOT

E-208 ÉLECTRIQUE



JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE⁽¹⁾

I-Cockpit 3D⁽²⁾

Jusqu'à 433 km d'autonomie⁽³⁾

Également disponible en hybride

A 0g CO₂/km

B
C
D
E
F
G

JUSQU'À
8
ANS

PEUGEOT
CARE
GARANTIE ⁽¹⁾

Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

(1) Peugeot 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.

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer