

N° 1930 - Vendredi
29 août 2025

Nouveautés

A bord du VW

T-Roc

Style, habitacle, moteurs:
tout change! P. 14



Actu Fin des concessions



LES AUTOROUTES BIENTÔT GRATUITES?

P. 6

+



308 restylée

Peugeot rajeunit
sa compacte et
reconduit le diesel

P. 18

Notre saga de l'été...



Les grands hommes
de l'automobile

Cette semaine

Louis Renault
Du mécanicien
surdoué au patron
autoritaire

P. 54



Dossier essais

Faut-il acheter du "made in France" ?

17 modèles passés au crible P. 22

Panoramique



Volkswagen ID. Buzz

Encore plus
cool en
7 places!

P. 34

Match P. 38

MG EHS

Nissan Qasqhai



● SUV hybrides ● Ultra-sobres ● Bon marché

ACHAT D'OCCASION



Nos conseils pour bien négocier

P. 48

Ford Kuga 2 diesel

P. 52



Les meilleurs choix dès 11 000 €

L 14629 - 1930 - F: 2,50 €



portes ouvertes

11-15 sept⁽¹⁾



A 0g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

(1) ouverture exceptionnelle 14/09/25. (2) sous réserve validation conditions finales dispositif leasing social www.service-public.fr/particuliers/actualites/A16990. (3) fait d'esprit français. (4) ex. pour R5 e-tech électrique five autonomie urbaine noir étoilé, location longue durée 37 mois/37500 km, sans apport et 6230€ prime CEE déduite dans dispositif leasing social. loyer hors options, assurance facultative et entretien. offre sous réserve de: validation des conditions finales du dispositif, éligibilité au dispositif d'aide à location de véhicule électrique 2025, disponibilité stocks et aides, étude et acceptation du dossier par loueur, diac agissant sous la marque commerciale Mobilize financial services, capital 415100500€, siège social: 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex, siren 702 002 221 rcs bobigny. n° orias: 07 004 966 (www.orias.fr). restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. vous disposez délai de rétractation. offres non cumulables, réservées aux particuliers, valables dans réseau Renault participant pour toute commande R5 e-tech électrique five neuve à partir **du 30/09/2025** jusqu'à fin du dispositif. voir conditions renault.fr. (5) seuls modèles e-tech électriques suivants sont éligibles au leasing électrique: R5 five autonomie urbaine, R5 evolution autonomie urbaine et autonomie confort, R5 techno autonomie urbaine et autonomie confort, noir étoilé, Megane equilibre autonomie urbaine noir étoilé et R4 evolution autonomie urbaine et autonomie confort, rouge carmin, hors options. **consommations min/max en kwh/100 km* et émissions de co₂ min/max en g/km*: R5: 14,5/15,5 et 0,** Megane: 14,4/15,1 et 0,** R4: 14,7/15,6 et 0,**** *selon données wltp, **à l'usage, hors pièces d'usure. renault.fr

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



le 30 septembre, le dispositif gouvernemental Mon Leasing Electrique est de retour⁽²⁾

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

Nombre de bénéficiaires limité.⁽²⁾
Inscrivez-vous dès maintenant sur renault.fr
ou scannez ce QR code



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



à partir de
120€/mois⁽⁴⁾
sans apport

découvrez la gamme Renault

éligible au dispositif Mon Leasing Electrique⁽⁵⁾



PEUGEOT

E-2008 ÉLECTRIQUE



JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE⁽¹⁾

I-Cockpit 3D⁽²⁾

Jusqu'à 406 km d'autonomie⁽³⁾

Également disponible en hybride

A 0g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

JUSQU'À
8
ANS

PEUGEOT
CARE
GARANTIE ⁽¹⁾

Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

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

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTU

- 6 **L'événement** Fin des concessions d'autoroutes: quel sort pour les péages?
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les news**
- 12 **La photo** de la semaine
- 14 **Les nouveautés** Le Volkswagen T-Roc prend une nouvelle dimension
- 18 **Les voitures** de la semaine: à bord de la Peugeot 308 restylée

ESSAIS

- 21 **Le labo**
- 22 **Dossier** Que valent les voitures "made in France"? 17 modèles à la loupe
- 34 **Panoramique** Le Volkswagen ID. Buzz Pro 7 places de 286 ch
- 38 **Match** Deux SUV compacts hybrides s'affrontent: le MG EHS de 224 ch et le Nissan Qashqai de 205 ch
- 42 **Test lecteurs** Le Kia EV3
- 44 **Essai** Le Skoda Elroq électrique RS de 340 ch

GUIDE PRATIQUE

- 46 **Les coachs Auto Plus**
10 nettoyeurs anti-insectes testés
- 48 **Acheter une voiture d'occasion**
Nos conseils pour bien négocier
- 51 **Ça vous est arrivé**
- 52 **Les stars de l'occasion**
Un Ford Kuga 2 diesel restylé à moins de 15 000 €

MAGAZINE

- 54 **La série de l'été** Les grands hommes qui ont fait l'automobile, épisode 9: Louis Renault
- 56 **Le sport** Formule 1: duel chez McLaren: le remake?
- 58 **Auto Plus Classiques**
La Peugeot 405 Mi16 (1987)
- 60 **Le prix des voitures neuves**



Page 18

D. MEUNIER



Page 42

A. PAUMARD



Page 46

F. GROUT



Page 58

N. SOLER

Trait d'humeur

Après les freinages fantômes, quelle menace pèse sur les automobilistes ?



CIREBOX

TAP TAP CIREBOX

Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 20 ou sur www.kiosquemag.com.
Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.
Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59898 Lille Cedex 9.

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Des fantômes qui font perdre les pédales ?

L'affaire part déjà sur une fausse piste: les "freinages fantômes". S'ils étaient vraiment fantômes, ils passeraient inaperçus et ne poseraient dès lors de souci à personne. En l'occurrence, les freinages sont bien réels, ce sont les raisons de leur déclenchement qui sont fantômes. Défaillance du système, présence d'un danger ne nécessitant pas un tel ralentissement ou mauvaise réaction du conducteur... les causes peuvent être multiples. Le hic, c'est qu'il est difficile – impossible? – d'identifier, a posteriori, les responsabilités de chacun. Et ça n'est pas nouveau.

Dans les années 1980, des cas d'accélération inexplicables touchent l'Audi 5000 (la 200 chez nous) et sont à l'origine d'accidents aux Etats-Unis. En 1989, la NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) conclut, après investigations, à des erreurs humaines. Vingt ans plus tard, ce sont des Toyota qui perdent les pédales et accélèrent toutes seules. Là encore, des experts se penchent sur le phénomène: le tapis de sol pouvait coincer l'accélérateur, ce dernier ayant aussi des difficultés à se relever seul. La NHTSA, appuyée par la NASA, enquête sur une éventuelle défaillance du contrôle électronique de l'accélérateur. En 2011, ses conclusions ne retiennent que la responsabilité des éléments mécaniques et... des erreurs humaines. En 2004, une "Renault Vel Satis folle" roule durant des kilomètres à 200 km/h sur l'autoroute sans que le conducteur ne puisse ralentir. L'expertise judiciaire mettra finalement la voiture hors de cause. Plus proche de nous, en 2021, une Tesla accélère brutalement en plein Paris et finit sa course en causant la mort d'un cycliste. Le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) a finalement totalement disculpé le véhicule.

Certes, ça n'est pas parce que l'électronique n'a pas été officiellement incriminée par le passé qu'elle ne le sera pas cette fois-ci. Et le principe de précaution prime. D'ailleurs, au cours des 400 essais que nous réalisons chaque année à Auto Plus, nous avons fréquemment été surpris par ces freinages inopinés. Mais, selon notre expérience, ils surviennent surtout à basse vitesse ou sont suffisamment "éclair" pour ne pas présenter de danger majeur, passé l'effet de surprise, il est vrai détestable. Il faut aussi se souvenir que ce dispositif de sécurité active sauve des vies (il est d'ailleurs obligatoire depuis 2022), mais, là encore, il est difficile – impossible? – d'estimer sa contribution exacte.

Mathieu

FIN DES CONCESSIONS D'AUTOROUTES

Quel sort pour les

A partir de 2032, les concessions d'autoroutes dites "historiques" arriveront à leur terme : 90 % du réseau reviendra alors dans le giron de l'Etat. Qu'advient-il des péages : seront-ils maintenus ou pas ? Si oui, les tarifs changeront-ils ? Qui raflera les milliards d'euros collectés chaque année ? Voici les différents scénarios qui se profilent...

La fête est bientôt finie pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA). Entre le 31 décembre 2031 et le 30 septembre 2036, les trois géants du secteur que sont Abertis, Eiffage et Vinci rendront tour à tour les clés de Sanef/SAPN, APRR/Area et ASF/Cofiroute/Escota. Ces sept concessions dites historiques totalisent à elles seules 8 380 km sur les 9 200 km du réseau autoroutier hexagonal. Ne resteront plus dans le domaine privé que la dizaine de petites concessions récentes, telles A'liénor/A65, Alis/A28, viaduc de Millau, etc., dont le bail court jusqu'en 2051 à 2079. Que va faire l'Etat dès lors qu'il aura repris possession de ces autoroutes ? Les rendre gratuites,

puisqu'elles seront amorties ? S'empreser au contraire de les reprivatiser pour empocher illico quelques gros milliards d'euros ? Les exploiter en propre pour pomper l'intégralité de la manne des péages ? Les confier aux régions qui décideront elles-mêmes ?

Pour anticiper au mieux cette échéance, le gouvernement a placé le sujet au cœur de la grande conférence "Ambition France Transports", organisée pour remettre à plat le financement public des mobilités. Une soixantaine d'experts, élus, fédérations professionnelles et usagers ont planché pour étudier toutes les solutions possibles. Disons-le d'emblée, le scénario de la gratuité n'était qu'un leurre. François Bayrou l'a annoncé

en ouverture des débats : la fin des concessions autoroutières constitue "une opportunité sans précédent pour rediriger les recettes des péages de manière durable vers les projets de transport". En clair, les péages seront maintenus, et tout l'enjeu est de concevoir la meilleure structure capable de siphonner au mieux cette manne pour la consacrer aux infrastructures qu'elles soient routières, ferroviaires ou fluviales, en piètre état, faute de moyens. Avec un double obstacle : faire passer la pilule aux Français et être certain que Bercy ne puisse pas détourner le pactole au passage. Parmi les nombreux scénarios étudiés, en voici quatre parmi les plus intéressants... et leurs chances d'aboutir.



Scénario 1

On prend les mêmes et on recommence

Cette piste n'a pas été écartée d'emblée par les congressistes car, quoi qu'on en dise, le modèle actuel des concessions autoroutières a rempli ses objectifs : les SCA ont globalement respecté leurs obligations contractuelles et n'ont jamais eu à verser de pénalités pour service ou entretien défaillant. Le réseau est à 92 % en bon état, de même que 73 % des 12 100 ouvrages d'art. Malgré tout, une reconduction du modèle actuel est totalement exclue en raison d'une "acceptabilité politique et sociale réduite, associée à la critique des 'trois P' : péages, profits, privé". Façon polie de dire que les Français comme leurs élus ne veulent plus entendre parler d'actionnaires capitalistes qui engrangent tant de bénéfices sur leur dos. Cela n'exclut pas pour autant la fin des concessions et des péages, bien au contraire...

Probabilité d'un tel scénario : **1%**

Scénario 2

Fin des péages, l'autoroute devient gratuite

Le sujet a certes été abordé, mais surtout pour démontrer son irréalisme économique. Les rapporteurs ont calculé que rendre les autoroutes gratuites, sur le modèle des décisions prises en Espagne, conduirait à une perte pour les finances publiques d'environ 10 milliards d'euros par an (sur les 15 récoltés). Et davantage encore à l'avenir, car cela conduirait à une forte hausse du trafic des voitures et poids lourds, augmentant d'autant les frais d'entretien, sans parler des émissions polluantes. Moralité, le principe usager-payeur sera conservé, jugé préférable à l'impôt. Pire, même si les autoroutes sont amorties, il est conseillé "de maintenir le tarif des péages au niveau actuel" ! Les Français l'accepteront, paraît-il, si on leur explique bien que c'est pour sauver les autres réseaux, dont l'état devient critique. Un coup de pouce n'étant pas superflu, seraient consenties "des baisses significatives de tarifs pour des péages contestés situés sur des tronçons comprenant une part majoritaire de trajets domicile-travail, tel celui de Dourdan sur l'A10." Toutefois, la gratuité des autoroutes étant un sujet éminemment racoleur, on ne peut exclure un revirement total au cours de la campagne présidentielle de 2027.

Probabilité d'un tel scénario : **5%**

Scénario 3

Des concessions privées, mais très encadrées

Ce modèle consiste à s'appuyer à nouveau sur des opérateurs privés pour gérer comme aujourd'hui uniquement le réseau national concédé (sans les nationales, donc), en tentant cette fois de ne pas reproduire les erreurs du passé. Les futures concessions porteraient sur des réseaux plus réduits, de durées plus courtes, avec des clauses de revoyure régulières pour mieux capter les profits s'ils venaient à s'envoler. Avantages : conserver les compétences (et les gros moyens) des Vinci & Co s'ils décident de rempiler. Inconvénients : ce modèle diminue les recettes publiques, et encore faut-il que l'Etat rédige cette fois des contrats qui lui seront favorables. Cette solution a été jugée la meilleure par les membres de la conférence et par le ministre des Transports. Mais depuis, ce choix aurait été remis en cause par François Bayrou, qui s'est prononcé pour l'option suivante...

Probabilité d'un tel scénario : **44%**

péages ?



	Concessions	Durées	Réseau
ASF	ASF (A7, A9, A10S, A61)	1961/2036	2 730 km
Sanef	Sanef (A1, A4, A16)	1963/2031	1 396 km
SAPN	SAPN (A13, A29)	1963/2033	372 km
APRR	APRR (A6, A36)	1963/2035	1 890 km
COFIROUTE	Cofiroute (A10N, A11)	1970/2034	1 111 km
AREA	AREA (A41, A43)	1971/2036	409 km
ESCOTA	Escota (A8, A51)	1957/2032	471 km



Scénario 4

L'Etat commande, le privé opère

Plusieurs scénarios ont été étudiés, impliquant à des degrés divers l'Etat, les collectivités locales, les sociétés privées, via une régie nationale ou au contraire des plaques régionales. Au bout du compte, un seul a été retenu : il consiste à mettre en place un établissement public percevant les péages et chargé de l'entretien du réseau concédé et, éventuellement, non concédé (les voies express et nationales). Il associerait les acteurs privés, soit via des marchés publics, soit via des concessions, et pourrait être créé au plus vite pour remettre à niveau les nationales, quitte à lever de la dette sur les futurs péages à percevoir à partir de 2031. Mais après coup, voilà que cette version serait déjà retoquée par Matignon, qui veut un modèle de concessions où l'Etat devient actionnaire, de même que les régions, voire les départements traversés. Par gestion directe ? Via une société d'économie mixte comme avant la privatisation ? L'Etat sera-t-il majoritaire ou minoritaire ? A quel degré les sociétés privées pourraient être impliquées ? Rien n'est tranché, et sera discuté avec les parlementaires à la rentrée.

Probabilité d'un tel scénario : **50%**

Routes nationales : une dette "invisible" de 2,4 milliards d'euros

Selon les pros, une "spirale de la dégradation" est enclenchée pour les 12 000 km de routes nationales. Seulement la moitié des chaussées sont en bon état et un tiers des ponts nécessitent des travaux de réparation urgents. En cause, le sous-investissement chronique de l'Etat, inférieur de 25 % aux besoins entre 2018 et 2022, qui a conduit à la création d'une "dette invisible" ou "dette grise", estimée à 2,4 milliards. Or, plus on attend et plus les dégâts de surface deviennent structurels, nécessitant alors d'engager jusqu'à cinq fois plus de moyens. De plus, le réseau non concédé a besoin de gros investissements pour réduire son empreinte environnementale (points noirs sonores, passages pour animaux) et s'adapter aux nouveaux usages (transports collectifs, covoiturage). Ainsi, 1,4 milliard d'euros par an sont nécessaires, soit le double de ce qui a été investi en 2024.

Quelques chiffres

9 200 km d'autoroutes concédées en France, représentant moins de 0,1 % du linéaire routier mais près de 25 % du trafic.

15 milliards d'euros de recettes, à 98 % de péages, dont 10 Md€ par les voitures, 5 Md€ par les camions.

40% des recettes reviennent déjà à l'Etat via la TVA, impôts sur les sociétés, redevances.

4,4 milliards d'euros : bénéfices record empochés par les sociétés d'autoroutes en 2023.

2,5 milliards d'euros de surplus annuel pourraient être tirés des premières concessions arrivées à expiration en 2031, et 8 milliards à partir de 2037. Qui en profitera : Etat, privé, mixte ?

BILAN Rien n'est joué

Si le scénario du maintien des péages est quasiment incontournable, il reste à voir si ce sera par l'intermédiaire de concessions privées ou plus ou moins publiques. A moins d'une remise en cause par le Parlement, lorsque le projet de loi sera étudié, en principe à partir de fin 2025... si le gouvernement actuel est toujours en place. Ou à l'occasion de la présidentielle de 2027, où on aura à coup sûr droit à un festival de propositions plus populistes les unes que les autres...



PARLER DES ÉLECTRIQUES NE VEUT PAS DIRE LES ADOUBER.

Zéro émission, mais pas zéro intérêt

Quand l'électrique fait disjoncter

Lecteur fidèle depuis de nombreuses années, je décide aujourd'hui de mettre fin à mon abonnement. La banalisation du véhicule électrique que votre journal installe de semaine en semaine affaiblit, selon moi, la mission qu'il s'était donnée, "se mettre à la place du conducteur".

Serge D., par e-mail

Mathieu Chevalier. Ça n'est jamais avec plaisir que nous recevons ce genre de mail. Si les modèles électriques occupent une part croissante dans nos pages, ça n'est pas parce que nous en sommes les promoteurs – nous ne manquons d'ailleurs jamais de pointer leurs défauts et contraintes –, mais parce qu'ils se

multiplient dans les gammes des constructeurs. Au moment d'acheter une nouvelle voiture, le conducteur peut donc légitimement s'interroger face aux offres de location alléchantes, aux aides gouvernementales, au matraquage publicitaire ou à un concessionnaire motivé. Se mettre à sa place, c'est donc essayer, mesurer, comparer ces modèles, sans aucune complaisance, comme nous le faisons avec les thermiques... Que nous n'abandonnons pas non plus. Nous pensons que ces derniers ont encore un bel avenir et nous continuerons à leur accorder une place de choix dans notre magazine, en nouveautés, essais ou occasion.

Double usage

Vous avez vu cette nouvelle mode dont le groupe Volkswagen semble se faire une spécialité (Audi Q3 et Volkswagen T-Roc) ? On associe des optiques de plus en plus effilées avec des prises d'air de plus en plus imposantes et habillées de grilles grossières façon râpe à fromage. Plus agressif, il n'y a pas !

François U., Pau (64)

René Demarets. Face avant verticale et capot "à plat" pour répondre aux normes de sécurité piétonne, profil incliné pour réduire la consommation et, donc, les rejets de CO₂. Les SUV se ressemblent de plus en plus, et le "visage" est souvent le meilleur moyen de se distinguer des concurrents. D'où cette surenchère en matière de "calandre", initiée par BMW... qui fait d'ailleurs machine arrière sur ses Neue Klasse.



Pourquoi les Français n'achètent plus de voitures neuves ? Par refus de l'impôt ! Après la TVA et la carte grise, il faut désormais payer le malus écologique et celui au poids. Sans parler des frais de mise à la route "obligatoires". Trop de taxes tue les taxes !

guy34, par e-mail

Quelles obligations ?

Il y a six mois, j'ai acheté une BMW Série 2 Active Tourer d'occasion chez un concessionnaire. Aujourd'hui, l'auto m'indique que je dois la faire réviser. Un pro ne doit-il pas vendre ses voitures à jour de leur entretien ?

Manon B., Beaune (21)

Pierre-Louis Champeaux. Sauf si cela est clairement indiqué dans le contrat de vente, les conditions générales du label (Spoticar, Renault Occasion...) auquel il adhère ou celles du contrat de garantie, un professionnel n'a pas l'obligation de faire réviser en bonne et due forme le véhicule qu'il vous vend. Votre vendeur n'a donc commis aucune faute. De plus, le fait d'acheter chez un professionnel ne vous garantit absolument pas que le plan d'entretien a été parfaitement respecté par le(s) précédent(s) propriétaire(s). Que vous fassiez affaire avec un concessionnaire, un professionnel indépendant ou un particulier, il vous appartient donc de vérifier le respect des échéances de révision passées. Faute de quoi, en cas de défaut prématuré, le constructeur pourra refuser toute prise en charge. Y compris si l'auto est garantie.

Achat à l'étranger

Intéressé par l'achat d'une Corolla Cross, que Toyota persiste à ne pas vendre en France, j'envisage d'en acheter une neuve en Belgique afin de profiter de la garantie de dix ans.

Philippe D., Biéville-Beuville (14)

Pierre Audemar. Certains concessionnaires français ont eu la même idée que vous. En faisant appel à eux, vous vous épargnez des démarches parfois fastidieuses. Quant à la garantie de dix ans, elle est également disponible en France... pour peu que vous fassiez chaque entretien dans le réseau.



LA QUESTION DE LA SEMAINE

Quel identifiant avez-vous choisi sur vos plaques d'immatriculation ?



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

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

- Les rendre (enfin) gratuites.
- Réduire le prix des péages.
- Rien, ça rapporte trop gros.
- Augmenter: objectif jackpot!



SKODA

Conçues pour tout.
Même conduire.



www.skoda.fr

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

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

Ces inconnues croisées

Que ce soit sur les routes de France, en Europe ou à l'autre bout du monde, les voyages sont souvent l'occasion de croiser des voitures non commercialisées dans l'Hexagone, que vous parvenez parfois à immortaliser. Mais qui sont ces inconnues à quatre roues ?

JAECOO J7



Croisé par Laurent, un de nos lecteurs, ce SUV chinois (Jaecoo appartient au groupe Chery) est présent en Espagne depuis quelques mois. Concurrent du Peugeot 3008, il y rencontre le succès (plus de 20 000 ventes), grâce à son prix canon (dès 26 890 €), mais les chances de le voir arriver chez nous sont très minces : son 1.6 turbo de 146 ch lui vaudrait un malus de 13 014 € (169 g/km de CO₂).

LUCID AIR



Après de longues hésitations, Lucid, ce rival de Tesla, lui aussi américain, vient de poser timidement ses roues en Europe (Allemagne et Suisse pour débiter). Au catalogue, l'imposante berline Air, dont certaines versions dépassent les 1 200 ch, et le grand SUV 7 places Gravity. Débarquement possible dans l'Hexagone en 2027.

NIO ET7



CARBURANT

Accalmie sur les totems avant la rentrée

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 21/08/2025.

Cours du baril de Brent: 57,76 € (+ 1,38 €).

GAZOLE 1,604€

- 1,7 ct en une semaine
- 7 cts en un an

SP95-E10 1,689€

- 0,6 ct en une semaine
- 9,7 cts en un an

SP95 1,704€

- 0,4 ct en une semaine
- 10,7 cts en un an

SP98 1,786€

- 0,5 ct en une semaine
- 7,7 cts en un an

E85 0,745€

- 0,1 ct en une semaine
- 10,2 cts en un an

GPL 0,978€

- 0,1 ct en une semaine
- 0,7 ct en un an

LA TENDANCE À COURT TERME: ↘ EN BAISSÉ

BORNES DE RECHARGE

Microparticules en surnombre

Le département de santé publique de l'université de la ville de Los Angeles (UCLA), aux Etats-Unis, vient de publier une étude alarmante concernant la "pollution" à proximité des bornes de recharge rapide. Réalisée sur une cinquantaine d'entre elles, à Los Angeles et dans ses environs, elle démontre que le taux moyen de particules fines non loin de ces bornes est plus élevé que dans les stations-service traditionnelles. Les puissants ventilateurs chargés de refroidir ces équipements sont pointés du doigt. Leur souffle remettrait en suspension dans l'air les poussières présentes au sol, dans lesquelles on trouverait, notamment, des particules de pneus et de freins. Le propriétaire du plus grand réseau de bornes outre-Atlantique, ChargePoint Holdings, a immédiatement réagi en annonçant qu'une hauteur minimale serait instaurée pour les prises d'air, et qu'elles seraient équipées de filtres.



P. Audemar



Mercedes/BMW. D'après nos confrères allemands de *Manager Magazin*, l'Etoile va rendre public un accord avec son rival à l'hélice. Le second fournirait des 4 cylindres au premier, afin de motoriser certains modèles d'entrée de gamme. **Xiaomi.** Fort d'un très bon démarrage sur son marché national (157 000 livraisons au 1^{er} semestre 2025), la jeune marque vise désormais l'exportation. Les

s sur la route

Ancienne filiale de Volvo, Polestar est désormais une marque à part entière qui ne propose que des modèles 100 % électriques, dont cette concurrente de la BMW i4. Avant la fin de cette année, il sera possible d'en prendre livraison dans notre pays, à des tarifs haut perchés (à partir de 61 800 €). Si ses promesses d'autonomie (supérieure à 600 km) sont alléchantes, elle se distingue surtout de ses rivales par son absence de lunette arrière.



POLESTAR 4

GEELY PANDA MINI



Geely n'est pas totalement inconnu sur notre sol: il s'agit du groupe chinois propriétaire, entre autres, de Lotus et Volvo. Son entrée de gamme est une minicitadine (3,07 m de long) en tout électrique. Vendue dès 5300 € en Chine, elle pourrait être, sur notre marché, une rivale pour la Citroën Ami.

JMC GRAND AVENUE



Autre label chinois, JMC appartient à l'un des plus vieux constructeurs de l'empire du Milieu, Jiangling, fondé en 1947. On peut aussi le croiser dans certains pays d'Afrique. Malgré son appellation "chic", c'est un dur à la tâche, emmené par des moteurs 2,3 litres, un diesel de 177 ch et un essence de 245 ch.

Déjà distribuée, notamment en Allemagne, la marque chinoise Nio promet une introduction prochaine en France... depuis plusieurs années. Ces modèles électriques semblent pourtant intéressants. Les ET5 et ET7 sont deux des six représentantes de la gamme. Elles concurrencent, respectivement, les Tesla Model 3 et BMW i5 avec un contenu technologique annoncé supérieur.



NIO ET5



GENESIS GV70

A l'instar de Polestar, Genesis, le label de luxe du groupe Hyundai/Kia, arrive prochainement chez nous. Dès le printemps 2026, une poignée de concessions proposeront trois modèles 100 % électriques, dont le GV70 photographié ici, qui aura pour mission de tailler quelques croupières aux futurs BMW iX3 et Mercedes GLC Electric. Comptez tout de même un minimum de 70 000 € (estimation Auto Plus).

LA QUESTION INATTENDUE

Combien de Mercedes roulent en Mercedes en France ?



Seules 56 porteuses de ce prénom espagnol ont fait le choix de parader au volant d'un modèle de la marque allemande. Au sein de la vaste gamme du constructeur, elles ont principalement choisi la Classe A (16 autos), puis la Classe B (11) et la Classe C (10). Et sous le capot, elles jouent la carte de l'économie plus que celle de la performance, 44 ayant opté pour un diesel.



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

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Voiture radar privatisée - Oise (60)
RD1001, les voitures radars circulent souvent sur l'itinéraire sécurisé entre Clermont et Amiens (env. 60 km). Une Citroën C5 Aircross (GT-521-ZM) a été repérée entre Saint-Just-en-Chaussée et Breteuil.
49°37'57.9"N 2°17'24.1"E

Contrôle aux jumelles - Manche (50)
RD23, Grosville. Ce motard est bien caché derrière les panneaux directionnels! Il surveillait les véhicules traversant le lieu-dit La Forfaiture dans le sens Les Pieux-Bricquebec, limité à 80 km/h.
49°30'01.0"N 1°43'26.6"W



REPORTERS AUTO PLUS

SIGNELEZ-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

premières livraisons en Europe devraient avoir lieu en 2027. **Citroën Sport.** Jusqu'au 28 février 2026, l'Hélice Galerie, à Flin (54), expose 26 véhicules de compétition frappés du double chevron, dont certains sont passés entre les mains d'Ari Vatanen et de Sébastien Loeb. Entrée: 8 €.

PLAQUE: LA SÉRIE DU MOMENT



“Ouaf, taxi !”

Dans la ville où tout est possible, même les animaux domestiques ont leur chauffeur privé. Déposer Médor chez le toiletteur, le vétérinaire, son psychothérapeute (eh oui, c'est New York!) ou à l'autre bout du pays, c'est le quotidien de la société Pet Cab. A bord, coussin moelleux et joujoux attendent ce client à quatre pattes, pour un service toujours au poil.



A. LASBARRÈRES



Vos images

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



En pleine canicule, voilà un automobiliste suédois qui sait rester au frais dans son imposant cabriolet Bentley Continental GT.

Par Maryvonne V.



Scoop! Après le SUV, Ferrari s'attaque au marché du pick-up. Repéré à Valloire (73) par l'un de nos plus jeunes abonnés (15 ans).

Par Maël



Vous connaissez la Batmobile? Voici le Spider Vélo. Plus écolo et idéal pour le transport de ses bébés araignées. Aperçu à la Bresse (88).

Par Quentin Journeaux

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS

PARKSIDE®

LA PREMIÈRE MARQUE DE BRICOLAGE EN EUROPE



EN VENTE LE JEUDI 04/09

PARKSIDE®
Salopette de travail homme
L'unité au choix.

Également en ligne

16.99 €



PARKSIDE®
Chaussures de sécurité S1 homme
La paire au choix.

Également en ligne

24.99 €



Le vrai prix
des bonnes choses



À BORD DU VOLKSWAGEN T-ROC 2

Le SUV urbain prend u

Arrivé tardivement sur le marché des “petits” SUV (fin 2017), le T-Roc aura ensuite attendu huit années avant d’être renouvelé ! La deuxième génération est enfin prête, nous avons pu la découvrir en avant-première et constater que le petit frère du Tiguan franchit un cap à bien des niveaux.

Volkswagen a mis du temps à investir la catégorie très en vogue des SUV citadins, dans laquelle les Peugeot 2008 et Renault Captur brillent déjà. La marque s’est rattrapée en sortant un doublé : le T-Roc (4,24 m), fin 2017, a été rejoint un an plus tard par le plus modeste T-Cross (4,14 m), puis par l’inattendu Taigo (4,27 m). Ambitieux,

le T-Roc arborait un look original, avec une silhouette de coupé, des détails inédits comme ses feux de jour en forme de gélule faisant aussi office de clignotants et même une touche d’excentricité, avec la possibilité d’avoir un habillage coloré (teinte carrosserie) de la planche de bord. Hélas, la qualité perçue n’était pas à la hauteur des standards de la marque, ni des tarifs plutôt premium. Un

restylage fin 2021 remettra les choses à niveau (pour la qualité, pas pour les tarifs...). Quoi qu’il en soit, le T-Roc est devenu un best-seller de VW, avec plus de 2 millions d’unités vendues, et il s’est même décliné en cabriolet (carrosserie non reconduite) !

Il rentre dans le rang

Mais il était grand temps de laisser la place à une deuxième

génération, et celle-ci ne fait pas les choses à moitié. Tout d’abord au niveau du gabarit, puisque, comme bon nombre de ses congénères, il grandit significativement, passant à 4,37 m (+ 13 cm), à la limite de la catégorie supérieure. Cela lui permet de mieux se positionner au catalogue entre le T-Cross (4,14 m) et le Tiguan (4,54 m). Ensuite, du point de vue du design, l’évolution est aussi flagrante. Il délaisse son look à part, qui l’avait distingué du reste de la gamme à sa sortie, pour rentrer un peu plus dans le rang. Sa face change radicalement, se rapprochant du style des derniers modèles de



Cette deuxième génération change de physionomie et reprend les codes des grands frères, les Tiguan et Tayron. Avec, notamment, cette immense calandre, très travaillée. On note aussi la disparition des feux de jour originaux du modèle précédent.



Comme c'est de plus en plus le cas chez Volkswagen, la calandre affichera des détails différents selon la finition, comme ici sur cette version R-Line aux accents sportifs.



PHOTOS: A. CORTESI



Typique de la première mouture, on retrouve le jonc argenté de ligne de toit (vu aussi sur le Tayron). Baptisé "crosse de hockey", il s'étend du montant du pare-brise jusqu'à la lunette arrière. Le dessin de la poupe, lui, a été modifié, tout comme celui des feux, affinés et reliés par une bande lumineuse avec logo éclairé.

ne nouvelle dimension

En Bref

Lancement: novembre 2025

L x l x h: 4,37 x 1,83 x 1,56 m

Essence: 116 et 150 ch
(micro-hybrides 48 V)

Hybrides: 136 et 170 ch

Tarif: à partir de 29900 €*

* Estimation Auto Plus.

la marque et notamment du Tayron. Calandre agressive, optiques affinées, signature lumineuse, capot... Tout a été revu, et contribue à lui conférer une stature différente. Toutefois, il conserve son profil avec une >>>



PHOTOS: M. KLEIN

S'il conserve la même silhouette, le SUV allemand fait un bond au niveau du gabarit en s'allongeant de 13 cm, passant de 4,24 m à 4,37 m. Largeur (1,83 m) et hauteur (1,56 m) sont, à quelques millimètres près, inchangées.

Les nouveautés de la semaine



PHOTOS: M. KLEIN

L'actuel T-Roc



A. CORTESI

» lunette arrière très inclinée et la "crosse de hockey" (le jonc latéral argenté). L'habitacle est entièrement renouvelé par rapport au modèle précédent, et le dessin de la planche de bord n'a pas été calqué sur celle des Tiguan ou Tayron. De ces derniers, le T-Roc reprend tout de même de nombreux équipements comme le Digital Cockpit rectangulaire

et sans casquette (qui pourra être complété par un affichage tête haute en option), le volant avec de "vrais" boutons (et non plus les très peu pratiques touches sensibles), l'écran central avec la dernière génération du système multimédia (MIB4), ainsi que la commande de boîte de vitesses (derrière le volant) et une molette multifonction sur la console cen-

trale (voir photos ci-contre). Les matériaux sont de qualité, avec du textile et des parties souples, douces au toucher. Même les bacs de porte sont tapissés (du moins sur cette finition Style). Le T-Roc conserve son sens de l'accueil (a fortiori avec ses 13 cm de plus en longueur et 4 cm en empattement), offrant un bon espace aux jambes pour les passagers arrière. Il profite aussi d'une capacité de coffre augmentée de 20 dm³ (465 dm³), soit l'un des plus grands volumes de la catégorie. Précisons qu'à l'inverse du T-Cross et du Tiguan, il n'est toujours pas équipé d'une banquette coulissante.

De l'inédit sous le capot

Le T-Roc 2 ne se contente pas d'évoluer en style, en gabarit et en qualité perçue. Il franchit également une nouvelle étape sur le plan technologique. Après le Tiguan (2024) et le Tayron (2025), il est le troisième SUV de la marque conçu sur la

dernière évolution de la plateforme MQB evo. De ce fait, il hérite de nombreux systèmes de ses grands frères et bénéficie (en option ou selon finition) des derniers développements d'aides à la conduite (Travel Assist, Park Assist Pro, etc.). Surtout, il entre enfin dans l'électrification de ses motorisations. Au lancement, le T-Roc sera ainsi proposé avec des blocs essence à hybridation légère 48 V (1.5 eTSI décliné en 116 et 150 ch), associés à la boîte DSG à 7 rapports. Une version à transmission intégrale 4Motion, couplée au moteur 2.0 TSI de 204 ch (qui deviendra lui aussi mild hybrid), arrivera ultérieurement (disponibilité à confirmer pour la France). Et si Volkswagen continue d'équiper ses dernières nouveautés de moteurs diesels, il semble que cela ne soit pas prévu pour le T-Roc...

En revanche, et c'est certainement l'élément le plus notable, il inaugurerait la première mécanique full hybrid (non rechar-



La planche de bord, spécifique à ce nouveau T-Roc, s'habille de textile et de matériaux souples et valorisants en partie haute. Elle est ornée de compteurs numériques rectangulaires (sans casquette) de 10"/24,5 cm. En Style (photo), l'écran central fait 12,9"/32,8 cm et 10,4"/26,4 cm en entrée de gamme.



Comme sur les Tiguan et Tayron, le sélecteur de la boîte auto. prend place derrière le volant, mais sa manipulation se révèle peu pratique.

geable) de Volkswagen (depuis les confidentiels Touareg et Jetta il y a une quinzaine d'année). Une première non seulement pour la marque, mais aussi pour le groupe VW! Cette mécanique prendra pour base le bloc essence 1.5 TSI, optimisé et assisté d'un électromoteur, le tout autorisant de vraies phases de conduite en électrique. Cette motorisation

inédite sera déclinée en 136 et 170 ch, et lancée à l'été 2026. D'ici là, cette deuxième génération sera dévoilée pour la première fois au public au salon de Munich (du 9 au 14 septembre), dont elle sera l'une des stars. Son arrivée en concession est prévue en fin d'année, avec un ticket d'entrée annoncé sous la barre des 30000 € en France. ■



5 places

A l'arrière, la position est assez surélevée, l'assise est un tout petit peu trop courte, mais on jouit d'un très bon espace aux jambes. Bémol : le passager du milieu sera gêné par le tunnel de transmission et la console centrale.

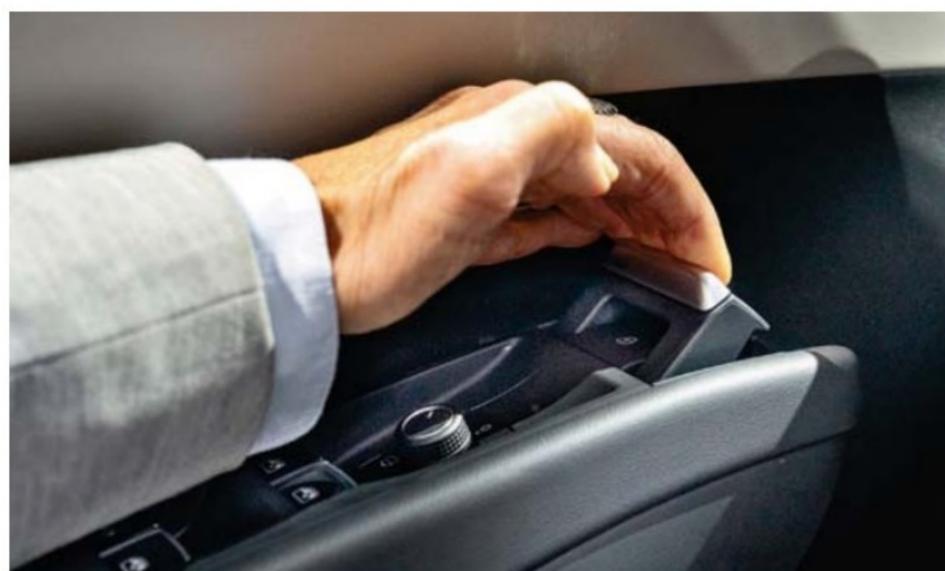


Volume de coffre* : 465 dm³

Avec 465 dm³ annoncés, la capacité du coffre augmente de 20 dm³ par rapport au précédent modèle (qui était déjà plutôt généreux). Le plancher réglable permet, en position haute, d'obtenir une surface plane dossiers rabattus.



Sur la console centrale figurent les boutons de démarrage et de frein de parking, ainsi que cette molette, dotée d'un écran éclairé, qui sert à commander le volume sonore, les modes de conduite et les ambiances lumineuses.



Le T-Roc s'équipe de poignées de portes inédites, logées dans les accoudoirs, qui se tirent vers le haut pour l'ouverture. Discrètes et plutôt ergonomiques.

* Donnée constructeur.



Toute la face avant a été redessinée. Si les feux de jour et les optiques de cette 308 sont désormais séparés, l'ensemble demeure constitué d'une seule pièce, dont la partie centrale est masquée par le bouclier.

À BORD DE LA PEUGEOT 308 RESTYLÉE

Tout est dans le regard

La 308 s'offre un nouveau visage et voit sa version électrique progresser sur plusieurs points. Suffisant pour retrouver de l'attrait face aux indétrônables SUV ?

La Peugeot 308, comme toutes les berlines compactes, vit aujourd'hui dans l'ombre des SUV. Pourtant, le segment reste crucial pour les constructeurs : il a encore représenté plus de deux millions de véhicules vendus en Europe l'an passé. De ce fait,

hors de question pour Peugeot de faire une croix sur sa 308. Lancée en 2021, l'actuelle génération revient sur le devant de la scène dans une version remise au goût du jour (qui concerne aussi le break SW). Dès le premier regard, les évolutions esthétiques sautent aux yeux. Et pour cause :

toute la face avant est inédite. Finies les deux longues "griffes" lumineuses, place à une signature plus discrète, inspirée de celle du dernier 3008. Plus surprenant : le choix des designers de déporter les phares principaux plus bas, presque dissimulés dans les parties triangulaires noires qui s'apparentent à des prises d'air. La nouvelle calandre est, pour sa part, mieux intégrée au bouclier. Celle-ci, tout comme le blason de la marque, est désormais rétroé-

clairée sur les versions GT et GT Exclusive. A l'intérieur, les évolutions sont nettement plus discrètes. Il faut dire que le dessin de la planche de bord reste dans l'air du temps, tout comme la qualité des matériaux. En revanche, l'ergonomie n'est toujours pas le point fort de ce modèle, où la majorité des réglages s'effectuent via l'écran central. Mais alors, quoi de neuf ? Peugeot s'est contenté de revoir les graphismes de l'instrumentation numérique.



Le dessin du mobilier ne change pas. Les compteurs numériques, désormais de série, adoptent de nouveaux graphismes plus lisibles. Nouveauté : l'E-308 reçoit un système de freinage régénératif avec palettes au volant. Seul regret, l'absence d'un mode "One Pedal".



PEUGEOT



PHOTOS: DENIS MEUNIER

La signature lumineuse des feux arrière de l'ancienne 308 GT est désormais généralisée à l'ensemble de la gamme. Parmi les autres nouveautés, citons l'arrivée de deux nouvelles teintes, dont le bleu Ingaro visible sur le break ci-dessus.

En Bref

- Lancement:** novembre 2025
- L x l x h (en m):** 4,37 x 1,85 x 1,44
- Hybride 48 V:** 145 ch
- Hybr. rechargeable:** 195 ch
- Diesel:** 130 ch (début 2026)
- Électrique:** 156 ch
- A partir de:** 34 000 €*

* Estimation Auto Plus.

L'actuelle Peugeot 308



PHOTOS: YANN LEFEBVRE



5 places

L'espace à bord reste compté, surtout au niveau des genoux, à l'arrière. Le volume de coffre varie selon la motorisation: 412 dm³ en hybride 48 V et diesel, 361 dm³ en électrique, et seulement 314 dm³ en hybride rechargeable (contre 361 dm³ avant), en raison de la nouvelle batterie de plus grande capacité.



Volume: de 314 à 412 dm³ (1)

Outre les optiques à double étage, la 308 adopte une calandre et un logo rétroéclairés sur les versions haut de gamme. Une première chez Peugeot.



On note aussi l'apparition de palettes derrière le volant sur la version électrique. Elles permettent d'ajuster (sur trois niveaux) la récupération d'énergie au freinage.

Le diesel fait de la résistance

Contrairement à ce que l'on aurait pu penser, la 308 électrique ne récupère pas le moteur de 210 ch de l'E-408 (sans doute pour laisser la place à une éventuelle E-308 GTi), mais conserve le bloc de 156 ch. En revanche, la capacité de la batterie passe

de 51 à 55,4 kWh utiles, ce qui se traduit par une autonomie annoncée en légère hausse: jusqu'à 450 km pour la berline, contre 416 km auparavant. L'E-308 gagne aussi quelques équipements pratiques comme la fonction Plug & Charge, qui permet de lancer une recharge sans carte, ou encore le système V2L, transformant la batterie en source d'énergie (pour brancher une tondeuse, par exemple). La gamme de motorisations de la 308 reste très riche. En plus de

l'électrique, on retrouve l'hybride 48 V de 145 ch, ainsi qu'un nouvel ensemble hybride rechargeable de 195 ch. Emprunté au 3008, il permet, selon Peugeot, de parcourir jusqu'à 85 km en mode électrique (soit 25 km de plus qu'avant le restylage) grâce à une batterie de plus grande capacité (14,6 kWh utiles). Et, surprise, le diesel reste au catalogue! Face à une demande en nette progression ces derniers mois, Peugeot a, en effet, choisi de le conserver pour l'instant. ■

Et aussi...

Skoda prépare un break électrique

À l'approche du salon des mobilités de Munich (du 9 au 14 septembre), Skoda annonce la présentation d'un nouveau concept-car. Baptisé Vision O, il préfigure l'arrivée, à l'horizon 2027, de son premier break 100% électrique. D'une longueur d'environ 4,70 m, il annonce également la nouvelle orientation stylistique de la marque. D'après le premier cliché dévoilé, Skoda semble vouloir donner davantage de caractère à ses modèles électriques, tout en soignant notamment l'aérodynamisme.



SKODA

Porsche réfléchit à lancer un nouveau SUV thermique

En Europe, le Macan n'est proposé qu'en électrique et aucune version essence n'est prévue. Porsche étudie toutefois la possibilité de développer un SUV thermique sur le segment du Macan pour les marchés où la transition électrique progresse lentement. Aucune certitude à ce jour concernant son arrivée en France, sachant que si le projet se concrétisait, le modèle ne serait pas attendu avant la fin de la décennie.

TOP 10 DES VENTES

Compactes les plus immatriculées au cours des sept premiers mois de 2025

1 Peugeot 308	18592	-22%
2 Citroën C4	10231	+38%
3 Volkswagen Golf	7293	-28%
4 BMW Série 1	7285	+21%
5 Toyota Corolla	5456	-34%
6 Mercedes Classe A	4898	+11%
7 Volkswagen ID.3	4827	+16%
8 Audi A3	4772	-12%
9 Renault Megane E-Tech	4680	-63%
10 DS 4	3022	-27%

Bien qu'en tête de son segment, la 308 a déserté le top 10 général. Restylage salvateur pour la C4, qui prend largement le dessus sur la Golf.

Avec notre partenaire AAA DATA



Pleins phares sur la rentrée

Offre d'abonnement exclusive



30 numéros offerts sur 52 + 1 montre en cadeau



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

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :
bit.ly/ap_1930

ou flashez le Qr code pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1670421

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

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⁽¹⁾.

(1)

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

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

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez ERAS société 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.

Le:

Date et signature obligatoires

Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com : bit.ly/ap_1930 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 prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04 €) et du site internet (26 €). (1) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1^{er} mois, je serai prélevé de 8 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 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, 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@rewordmedia.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





Y. LEFEBVRE

P. 22, CE QUE VALENT LES VOITURES "MADE IN FRANCE" : nos avis et mesures concernant les **Alpine A110** et **A290**, **Citroën C5 Aircross**, **DS 3** et **DS 7**, **Opel Mokka**, **Peugeot 308**, **408**, **3008** et **5008**, **Renault 5 E-Tech**, **4 E-Tech**, **Megane E-Tech**, **Scenic E-Tech** et **Kangoo**, **Toyota Yaris** et **Yaris Cross**, etc.

P. 34, ESSAI PANORAMIQUE : le **Volkswagen ID. Buzz Pro 7 places**.

P. 38, MATCH : le **MG EHS 1.5 Hybrid+** face au **Nissan Qashqai 1.5 e-Power**.

P. 42, TEST LECTEURS : ils ont essayé le **Kia EV3**.

◀ P. 44, ESSAI : le nouveau **Skoda Elroq RS**.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmots



Thierry Réaumont



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

484 dm³
volume de chargement



Kia EV3

Dans ce numéro, le nouveau Kia EV3 est livré au verdict de nos lecteurs (voir p. 42). Mais comment se positionne-t-il en ce qui concerne le volume de chargement face aux autres petits SUV, thermiques comme électriques ? En cumulant son coffre de 465 dm³ et son rangement de 19 dm³ sous le capot avant, il affiche une capacité de 484 dm³. Un beau résultat qui lui vaut la 8^e place dans ce top 20. Mais en repoussant au maximum sa banquette arrière, le Volkswagen T-Cross peut, lui, engloutir jusqu'à 569 dm³ de bagages, le record de la catégorie ! Il est suivi de très près par le Ford Puma Gen-E, qui combine une vaste soute de 525 dm³ et un coffre avant de 43 dm³, soit un volume total de... 568 dm³. Puis vient le Dacia Duster essence, deuxième avec 565 dm³. Champion tricolore, le Renault Captur essence offre jusqu'à 522 dm³ une fois sa banquette avancée, ce qui lui permet de prendre la 4^e place. Mais sa version hybride doit, en revanche, se contenter de 454 dm³. **Vincent Desmots**



N. SOLER

TOP 20

Le Kia EV3 face aux autres SUV citadins

Volume de coffre (en dm³)

1 ^{er}	Volkswagen T-Cross ⁽¹⁾	569
2 ^e	Ford Puma Gen-E	568
3 ^e	Dacia Duster ⁽²⁾	565
4 ^e	Renault Captur ⁽³⁾	522
5 ^e	Hyundai Kona Electric	519
6 ^e	Kia Niro EV	503
7 ^e	Hyundai Kona	495
8 ^e	Kia EV3	484
9 ^e	Ford Puma	475
10 ^e	Volkswagen T-Roc	474
11 ^e	Citroën C3 Aircross (5 pl.)/ë-C3 Aircross	460
11 ^e ex ae	Opel Frontera (5 pl.)/Frontera Electric	460
11 ^e ex ae	Smart #1	460
14 ^e	Mitsubishi ASX ⁽⁴⁾	454
15 ^e	Toyota Yaris Cross	436
16 ^e	MG ZS	432
17 ^e	Peugeot 2008 ⁽⁵⁾	421
18 ^e	Volkswagen Taigo	419
19 ^e	Suzuki Vitara	417
20 ^e	Renault 4 E-Tech	415

◀ Une fois sa banquette avancée au maximum, le Volkswagen T-Cross affiche un volume de chargement record : 569 dm³ !

1. Banquette reculée : 444 dm³. 2. Version essence. En GPL : 495 dm³. En hybride : 475 dm³. 3. Version essence. Banquette reculée : 402 dm³. En hybride : de 334 à 454 dm³. 4. Banquette reculée : 334 dm³. 5. E-2008 : 388 dm³.



17 MODÈLES À LA LOUPE

Que valent les voitures "made in France" ?



JEAN-LUC FLEMAL / BELPRESS / MAXPPP

La carte des sites de production



Même en comptant les utilitaires, on ne dénombre qu'une petite vingtaine de véhicules assemblés en France. Dont trois d'origine étrangère. Peu d'entre eux se classent dans le top 10 des ventes, on y trouve un gros contingent d'électriques et des modèles plutôt haut de gamme. Lequel choisir ?

Acheter français, c'est faire tourner nos usines, et donc notre économie. Un geste citoyen ! Surtout dans le secteur automobile, plutôt exsangue ces dernières années. Sauf que, sans le savoir, vous avez peut-être signé un chèque en échange d'une berline ou d'un SUV assemblé hors de nos frontières. En optant notamment pour l'une des trois citadines les plus courues du moment, ce sont les épinards des ouvriers slo-

vènes (Renault Clio) et slovaques (Citroën C3 et Peugeot 208) que vous beurrez généreusement... Les Espagnols, quant à eux, vous seront reconnaissants d'opter pour un Citroën C3 Aircross, un Peugeot 2008 ou l'un des nombreux SUV badgés Renault (Captur, Symbioz, Austral, Espace, Rafale). La nouvelle DS N°8 nous provient, elle, d'Italie, alors que la DS N°4 porte le label... "made in Germany". Plus exotiques encore : le Renault Arkana, assemblé en

Corée du Sud ou la Citroën C5 X en Chine... Alors, pour être certain d'acheter une voiture fabriquée avec amour sur notre territoire, suivez le guide. Nous vous proposons de découvrir par le détail les qualités et défauts des 17 modèles "made in France" disponibles sur le marché. Surprise, s'y glissent une Opel, originaire

de Poissy (78), et deux "ch'tites" Toyota construites à Onnaing (59). Incroyable mais vrai, c'est justement le Yaris Cross qui détient le record du véhicule le plus produit sur notre sol (plus de 200 000). Dans les pages suivantes, ce sont les chiffres de ventes en France en 2025 (arrêtés le 4 juillet).

Alpine A110



Y. LEFEBVRE

L'excellence sportive à la française

LES POINTS FORTS: la réinterprétation de la mythique berlinette des années 1960 tient du coup de génie. Fidèle à l'esprit des origines, l'A110 fait de la légèreté son atout majeur: 1 100 kg sur la balance seulement! Son quatre cylindres 1.8 turbo de 252 ch, installé en position centrale arrière, garantit un alléchant rapport poids/puissance. Associé à un châssis très bien équilibré, l'ensemble distille des sensations de conduite uniques sur le marché. Vive et joueuse du train arrière sur demande, cette version de base se montre facile à conduire au quotidien, et très confortable grâce à des suspensions plus

souples que celles de la GTS. Cerise sur le gâteau: son poids contenu permet de maintenir la conso moyenne à seulement 7,1 l/100 km. En fin de carrière, l'A110 est, en outre, un futur collector, et garde une sacrée cote en occasion. **LES POINTS FAIBLES:** les amortisseurs souples nuisent au comportement et à la stabilité à haute vitesse. Pour les amateurs de sorties sur circuit, l'A110 GTS (+ 14 500 €) se révèle bien mieux adaptée. Le manque de rangements à bord, les deux coffres (avant et arrière) exigus, ainsi que le système multimédia obsolète ne plaident pas non plus en sa faveur.

LIEU DE PRODUCTION:
DIEPPE (76)

675 exemplaires
vendus en France en 2025

LA GAMME

Trois versions. L'entrée de gamme de 252 ch, à partir de 65 000 €. Plus puissante (300 ch) et plus affûtée grâce à son châssis sport, l'A110 GTS dispose aussi d'une sellerie spécifique, mais le surcoût s'élève à 14 500 €. Enfin, la très exclusive A110 R 70, facturée 122 500 €, vise les circuits avec ses amortisseurs réglables et ses éléments en carbone.

LA VERSION CONSEILLÉE

ESSENCE

A110 - 252 ch
65 000 € / 68 100 €* 

NOS MESURES

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
Couple maxi	320 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	153 g/km/+ 3 784 €
Vitesse maxi	250 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	24s3 
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s7 
Consommation moyenne	7,1 l/100 km 

Alpine A290



M. SOLER

La référence des GTi électriques

LES POINTS FORTS: dérivée de la Renault 5 E-Tech, la séduisante Alpine A290 mise sur son look très aguicheur pour séduire: jolies jantes diamantées de 19", bas de caisse proéminents, rien ne manque. Mais elle a d'autres arguments! Sur la route, cette petite GTi 100 % électrique impressionne par son comportement routier. Ses voies élargies de 60 mm, ses amortisseurs à butées hydrauliques, ses freins hérités de l'A110 et sa direction d'une précision chirurgicale lui confèrent une agilité bluffante. Et quel train avant! Sur les routes sinueuses, elle fait preuve d'une efficacité redoutable. On aime aussi sa

jolie présentation intérieure et son système multimédia à la fois clair et intuitif. **LES POINTS FAIBLES:** sur le 1 000 m D. A., la déclinaison la plus modeste de 180 ch, signe un chrono plutôt moyen de 30s1. Les amateurs de circuit devront, par ailleurs, composer avec une vitesse de pointe limitée à... 157 km/h seulement! L'autonomie sur autoroute n'est pas son point fort non plus. La batterie de 52 kWh (capacité utile) ne permet pas de parcourir plus de 225 km. Et en version de 220 ch, comptez 20 km de moins. A cela s'ajoutent une habitabilité limitée et un tarif un brin excessif...

LIEU DE PRODUCTION:
DOUAI (59)

2 339 exemplaires
vendus en France en 2025

LA GAMME

Deux moteurs et trois niveaux de finition. En 180 ch, l'A290 débute à 35 500 €* en version GT. Elle peut aussi être associée à la finition GT Premium, mieux armée. La déclinaison de 220 ch, dotée de la même batterie de 52 kWh, laisse le choix entre la GT Premium et la finition ultra-équipée GTS, le tarif s'envolant alors à 41 500 €*.

LA VERSION CONSEILLÉE

ÉLECTRIQUE

GT - 52 kWh - 180 ch
38 700 € / 35 500 €* 

NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Couple maxi	285 Nm
Batterie lithium-ion	52 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/- 3 100 à - 4 200 €
Vitesse maxi	157 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s1 
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8 
Autonomie moyenne	315 km 

Citroën C5 Aircross



E. REAUD / CITROËN

Le renouveau, en douceur

LES POINTS FORTS: toujours assemblée à Rennes, la seconde génération du C5 Aircross débarque à l'automne. Mais *Auto Plus* l'a déjà testée! La gamme a été resserrée et dit adieu au diesel: un hybride simple de 145 ch, un hybride rechargeable de 195 ch et un électrique de 213 ch. C'est cette version que nous avons brièvement pu essayer. Le silence de fonctionnement de l'ensemble lui va comme un gant: cette nouvelle mouture s'est révélée particulièrement confortable et reposante en étant au volant ou passager. Les places arrière profitent des dimensions en hausse. Tant mieux,

c'était l'un des défauts du modèle précédent. Et l'intérieur est désormais résolument moderne, avec une grande dalle tactile facile d'utilisation, et un niveau d'équipement très complet.

LES POINTS FAIBLES: le C5 Aircross troque les trois sièges indépendants à l'arrière contre une banquette, ce qui rendra nostalgiques les habitués de la génération précédente, ou ceux qui cherchent à remplacer un monospace. Et la finition, bien que sérieuse, n'est pas au niveau de celle d'un Peugeot 3008 ou d'un Renault Austral. Enfin, lors de notre court essai, le C5 Aircross ne nous a pas paru très dynamique.

LIEU DE PRODUCTION:
RENNES (35)

10227 exemplaires⁽¹⁾
vendus en France en 2025

LA GAMME

Pour l'heure uniquement disponible à la commande en hybride simple de 145 ch ou en électrique de 210 ch (batterie de 73 kWh), sa gamme s'étendra ensuite pour proposer un hybride rechargeable (195 ch) et un électrique plus endurant (97 kWh, 230 ch). Trois finitions sont disponibles: You, Plus et Max. En You, il manque la caméra de recul et le GPS.

LA VERSION ESSAYÉE

ÉLECTRIQUE

Autonomie Confort Max - 73 kWh - 213 ch
46 290 € / 43 190 €*¹

LES CHIFFRES (données constructeur)

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	343 Nm
Batterie lithium-ion	73 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/- 3 100 à - 4 200 €
Vitesse maxi	170 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	8s9
Temps de charge sur borne rapide DC ⁽²⁾	30 mn
Autonomie cycle mixte WLTP	517 km

1. Modèles de la génération précédente. 2. De 20 à 80 %, à 160 kW maxi.

DS 3



Y. LEFEBVRE

Discrète deuxième moitié de carrière

LES POINTS FORTS: depuis son restylage (et la perte de sa dénomination "Crossback") en 2022, le DS 3 connaît une carrière relativement discrète. Sa gamme a été resserrée autour de deux moteurs: hybride de 145 ch et électrique de 156 ch. Il flatte toujours par sa belle qualité de fabrication. Il sait aussi se montrer vraiment confortable. L'ensemble hybride 48 V est sobre, performant, et procure un bel agrément, surtout hors agglomération. Et il a le bon goût de lui éviter (ou de largement limiter, selon les finitions) le malus écologique. Enfin, l'équipement est moderne et complet.

LES POINTS FAIBLES: le défaut le plus évident du DS 3 reste son prix, largement supérieur à celui de ses rivaux traditionnels. Rapportés à cette addition, l'habitabilité, très restreinte aux places arrière, et le coffre exigu ne sont pas très vendeurs. Enfin, si la planche de bord baroque a son charme, son ergonomie peut bousculer certaines habitudes. L'ensemble hybride produit encore quelques à-coups à basse vitesse (ville, bouchons, manœuvres...). Et l'autonomie de la version électrique, bien que dans la moyenne du segment, reste trop juste en voyage (240 km sur autoroute).

LIEU DE PRODUCTION:
POISSY (78)

2422 exemplaires
vendus en France en 2025

LA GAMME

Deux motorisations possibles: hybride de 145 ch ou électrique de 156 ch. Les choses se compliquent côté niveaux d'équipement: la gamme compte cinq finitions, de Pallas à Jules Vernes. L'entrée de gamme est correctement dotée, mais le GPS connecté n'est de série sur aucune finition, et les aides à la conduite sont rares.

LA VERSION CONSEILLÉE

HYBRIDE ESSENCE

1.2 Hybride Edition France - 145 ch
37 150 € / 35 670 €*¹

NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique, 28 ch
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	112 g/km/0 €
Vitesse maxi	192 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	31s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s
Consommation moyenne	5,8 l/100 km



AUTODROME DRIVERS DAYS

- LINAS - MONTLHÉRY -

*Infos
&
Inscriptions*

UTAC 6 ET 7 SEPTEMBRE 2025



DESTINATION
**PARIS
SACLAY**
Office de Tourisme

LA
JAUGE
AUTO

EVASION
EVRY 99.3M

**Auto
Plus**

DS 7



A. SAUNIER

Le fer de lance

LES POINTS FORTS: le pilier de la gamme DS, c'est lui. Il s'en vend autant que les DS 3 et DS 4, pourtant bien moins onéreux. Il faut dire que, malgré sa carrière déjà longue (plus de huit ans!), ce SUV a toujours de beaux arguments à faire valoir. Au premier rang desquels on retrouve un niveau de confort que peu de concurrents approchent. C'est encore plus le cas sur les hybrides rechargeables, équipés d'une suspension pilotée par caméra. De quoi garantir une appréciable souplesse, sans sacrifier le comportement. La sellerie est par ailleurs accueillante devant comme derrière.

Et la qualité de finition n'a rien à envier à celle des modèles premium allemands.

LES POINTS FAIBLES: le DS 7 avoue son âge sur certains aspects et, en particulier, ceux concernant ses interfaces, au logiciel daté. Un point faible de plus en plus difficile à justifier en regard de son tarif élevé. D'autant que certains équipements de pointe ne sont pas toujours disponibles. D'autres sont inclus au sein de packs cher payés, y compris en finition haute. Enfin, beaucoup d'hybrides rechargeables concurrents proposent désormais des autonomies électriques bien supérieures.

LIEU DE PRODUCTION :
MULHOUSE (68)2372 modèles
vendus en France en 2025

LA GAMME

Rare, le DS 7 est encore proposé avec un diesel (130 ch). Les autres moteurs sont deux hybrides rechargeables : l'un de 225 ch, en traction, l'autre de 300 ch, en 4x4. Ces deux derniers ont une autonomie comparable en électrique (environ 50 km). Avec les séries spéciales, la gamme comporte pas moins de 6 niveaux d'équipement.

LA VERSION CONSEILLÉE

HYBRIDE RECHARGEABLE ESSENCE

1.6 Plug-in Hybrid Edition France
225 ch - 60 110 € / 53 900 €* 

NOS MESURES

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation (rechargeable)	Moteur électrique, 110 ch
Couple maxi cumulé	360 Nm
CO ₂ /Malus	28 g/km / + 360 € ⁽¹⁾
Vitesse maxi	225 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	29s4 
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8 
Consommation moyenne ⁽²⁾	8,3 l/100 km 

1. Malus au poids. 2. Batterie vide.

Opel Mokka



OPEL

Un petit français à la sauce germanique

LES POINTS FORTS: élaboré sur la même base technique que le DS 3 (ils sont assemblés sur la même chaîne de montage), l'Opel Mokka offre un large choix de motorisations. Outre les deux versions essence (130 et 136 ch) et la déclinaison électrique de 156 ch, l'Opel dispose depuis peu de la mécanique hybride de 145 ch, à la fois performante et souple à bas régime. Parfait pour les dépassements! Bon point également pour la consommation. En utilisation mixte, le SUV se contente de 6 l/100 km en moyenne. Au volant, on apprécie aussi le comportement dynamique, notamment sur les

petites routes de campagne, où le Mokka fait preuve d'une belle agilité. Et depuis le récent restylage, il bénéficie d'un système multimédia plus moderne et facile à appréhender. Son prix plutôt contenu plaide aussi en sa faveur.

LES POINTS FAIBLES: la boîte robotisée, qui intègre le moteur électrique, peut générer quelques à-coups à basse vitesse. Par ailleurs, le dynamisme du comportement est obtenu au prix de suspensions un peu trop raides, qui altèrent le niveau de confort des occupants. L'Opel souffre aussi d'une habitabilité trop juste aux places arrière comme le DS 3.

LIEU DE PRODUCTION :
POISSY (78)3404 modèles
vendus en France en 2025

LA GAMME

Opel propose quatre moteurs. Le 1.2 turbo sans hybridation est décliné en boîte manuelle (136 ch, à chaîne de distribution) ou automatique (130 ch, avec courroie). Mais ce dernier revient plus cher (malus inclus) que le 1.2 Hybrid de 145 ch! Une version électrique est aussi disponible. Trois niveaux de finition : Edition, GS ou Business.

LA VERSION CONSEILLÉE

HYBRIDE ESSENCE

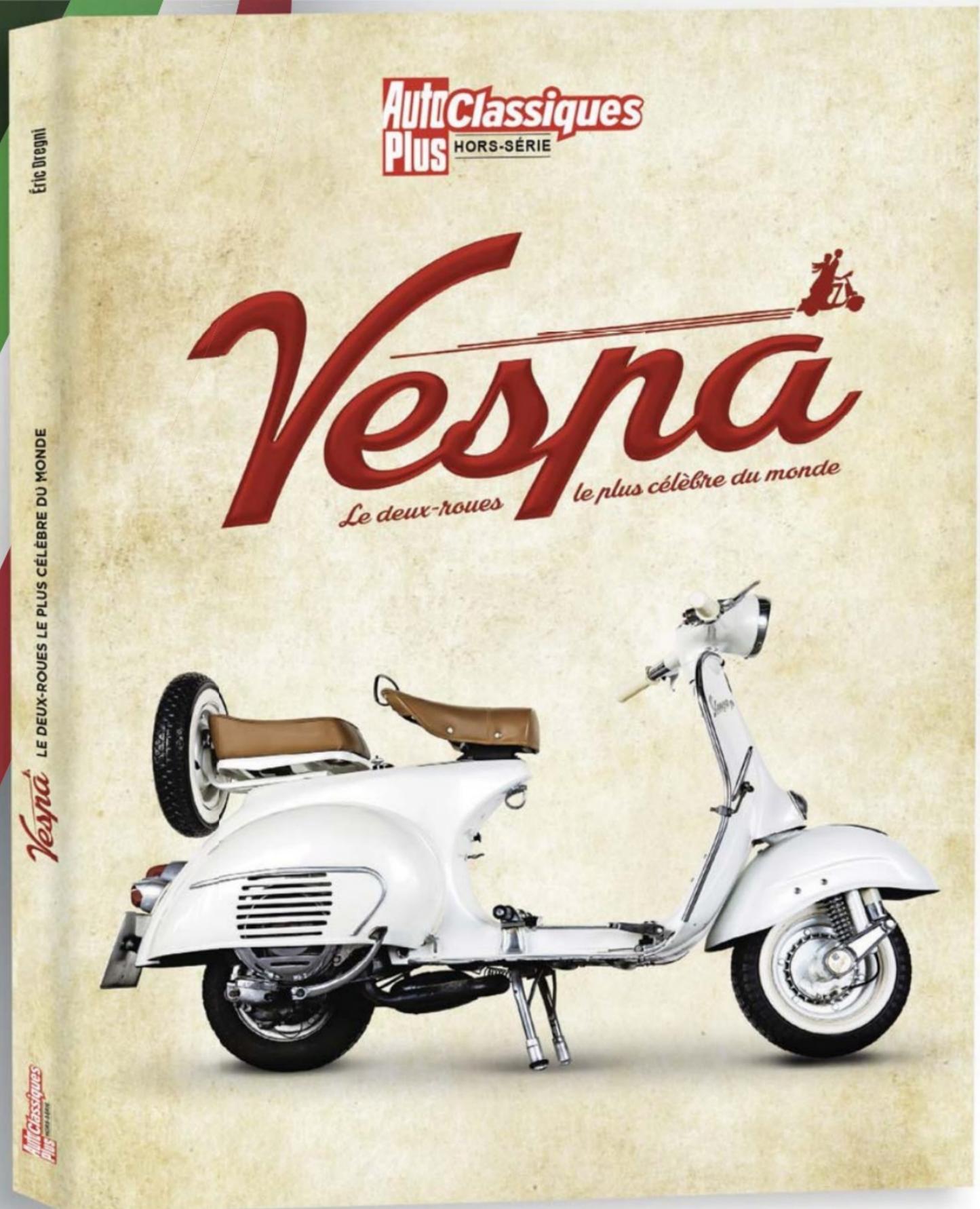
1.2 Turbo Hybrid Edition - 145 ch
29 500 € / 26 600 €* 

NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique, 28 ch
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	108 g/km / 0 €
Vitesse maxi	192 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s4 
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s7 
Consommation moyenne	6 l/100 km 

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE

**UN MYTHE,
UNE HISTOIRE,
UN STYLE.** 



Symbole de liberté et d'élégance italienne, la « guêpe » (Vespa en italien) est bien plus qu'un scooter : une icône. Cet ouvrage retrace son incroyable histoire, de l'après-guerre à aujourd'hui, entre design, cinéma et art de vivre. Un hommage vibrant à un mythique deux-roues.

EN VENTE ACTUELLEMENT

Peugeot 308



PHOTOS: N. SOLER

En cours de renouvellement

LES POINTS FORTS: best-seller de la catégorie, la 308 va profiter à la rentrée d'un sérieux restylage (voir p. 18). En berline comme en break, elle ne manque pas d'assurance, avec son comportement équilibré, sa direction précise et son amortissement ni trop ferme, ni trop souple. Une belle homogénéité davantage mise en exergue par les sobres versions BlueHDi 130 (5,6 l/100 km) et hybride essence 145 (6 l/100 km) que par les lourds modèles hybrides rechargeables ou électriques, plus "écologiques" en ville, mais moins agiles. La présentation intérieure est au diapason avec son cockpit

futuriste, ses grands écrans numériques et sa finition particulièrement valorisante (matériaux de qualité) notamment en présence de la finition GT, qui dispose, entre autres raffinements technologiques, de phares Matrix Led de série.

LES POINTS FAIBLES: même si elle affiche 8 cm de plus que la très accueillante Golf, la Lionne est une mauvaise élève côté habitabilité, avec ses places arrière étriquées en largeur et son cruel manque d'espace aux genoux. L'ergonomie alambiquée du système multimédia comme ses interfaces datées ne sont pas non plus dignes du tarif réclamé par la 308.

LIEU DE PRODUCTION :
MULHOUSE (68)

16 642 exemplaires
vendus en France en 2025

LA GAMME

La berline comme le break (SW) se déclinent avec le 1.2 Hybrid de 145 ch, le 1.5 BlueHDi de 130 ch, le 1.6 hybride rechargeable de 195 ch et le bloc électrique de 156 ch. Trois niveaux de finition : Style, Allure et GT. Le ticket d'entrée pour rouler en 308 (1.2 Hybrid Style) s'établit à 33 400 € avant remise (de 8 à 14 % selon la motorisation).

LA VERSION CONSEILLÉE

DIESEL

1.5 BlueHDi EAT8 GT - 130 ch
40 350 € / 38 100 €*



NOS MESURES

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
Couple maxi	250 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	130 g/km / + 540 €
Vitesse maxi	195 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s1
Consommation moyenne	5,6 l/100 km

Peugeot 408



La meilleure des Peugeot ?

LES POINTS FORTS: à mi-chemin entre berline familiale surélevée et SUV coupé, la 408 joue les originales. Elle garde heureusement la tête vissée sur les épaules, en proposant des places arrière de limousine (rare chez Peugeot) et un coffre tutoyant les 500 dm³. On se régale surtout de son châssis réglé aux petits oignons, de sa direction à ériger en référence et de son confort épatant, quel que soit l'état de la chaussée. La Peugeot la plus sympa à conduire actuellement ! Y compris avec la modeste motorisation hybride de 145 ch, 10 000 € moins chère que la rechargeable de 225 ch (pas de

diesel au programme), mais aussi bien plus sobre : 1,5 l/100 km de moins en moyenne. Peut-être le choix le plus malin de la gamme.

LES POINTS FAIBLES: à l'instar de tous les modèles de la marque, la 408 hérite d'un système d'infodivertissement dépassé, à l'ergonomie peu intuitive. Le petit volant, bien qu'agréable à prendre en mains, masque également le bas du combiné d'instrumentation numérique. Néanmoins, le principal talon d'Achille de cette "cross-berline" concerne ses tarifs, pas piqués des hannetons. Rien en dessous des 36 000 €, même après remise...

LIEU DE PRODUCTION :
MULHOUSE (68)

2 618 exemplaires
vendus en France en 2025

LA GAMME

Trois motorisations (hybride 145 ch, hybride rechargeable 225 ch, électrique 210 ch) et deux finitions (Allure, GT) : la gamme 408 est vite parcourue. Les régulateur adaptatif, clé mains libres, caméra de recul et écran tactile de 10"/25,4 cm sont fournis de série dès la finition d'entrée de gamme. La GT ajoute, entre autres, la conduite semi-autonome.

LA VERSION CONSEILLÉE

HYBRIDE ESSENCE

1.2 Hybrid e-DCS6 Allure - 145 ch
38 500 € / 36 300 €*



NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique, 28 ch
Couple maxi	250 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	115 g/km / + 100 €
Vitesse maxi	198 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s2
Consommation moyenne	6,3 l/100 km

Peugeot 3008

MADE IN FRANCE



Du sex-appeal, du confort... et des kilos !

LES POINTS FORTS: si le style extérieur "typé" du 3008 divise, son habitacle semble faire, lui, l'unanimité, avec sa présentation aussi spectaculaire que cossue. Clou du spectacle: l'immense dalle numérique de 21"/53,3 cm, doublée d'une tablette d'iToggles (des raccourcis tactiles) au centre de la planche de bord. Pour sûr, ça en jette! D'autant que les jeux de matières comme les assemblages sont au diapason. L'amortissement douillet, les rangements à foison, ainsi que le coffre de 520 dm³ séduiront, quant à eux, les familles nomades. Aux côtés des versions hybrides

(rechargeables ou non), le 3008 mise aussi sur les électriques. La plus accessible (73 kWh utiles, 210 ch) parcourt 400 km en moyenne, et "regonfle" sa batterie de 20 à 80 % en 30 mn, grâce à une capacité de charge de 160 kW. **LES POINTS FAIBLES:** compte tenu du tarif élevé des E-3008, l'absence de pompe à chaleur de série fait tiquer. Sochaux la facture 800 € en option! Plus gênant au quotidien: les places arrière avaries en centimètres au niveau des jambes. Enfin, ne vous attendez pas à prendre beaucoup de plaisir au volant, le poids élevé de ce SUV altérant son agilité et ses performances.

LIEU DE PRODUCTION :
SOCHAUX (25)

23 032 exemplaires vendus en France en 2025

LA GAMME

Premier prix (sans remise): 40 200 € en 1.2 Hybrid 145 Allure. A finition identique, l'hybride rechargeable de 195 ch réclame 43 490 €. Note salée encore avec les électriques: 41 890 € pour l'E-3008 de 73 kWh (210 ch), 43 890 € pour celui de 97 kWh (230 ch), bonus déduit (hors remise). L'inédit Dual Motor First Edition (73 kWh, 325 ch) atteint 53 990 € (pas de bonus).

LA VERSION CONSEILLÉE

ÉLECTRIQUE

E-3008 GT - 73 kWh - 210 ch
46 990 € / 41 900 €* 

NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	345 Nm
Batterie lithium-ion	73 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km / - 3 100 à - 4 200 €
Vitesse maxi	171 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s9 
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s6 
Autonomie moyenne	400 km 

Peugeot 5008

MADE IN FRANCE



L'ami des familles nombreuses

LES POINTS FORTS: du 3008, dont il est la version allongée de 24 cm, le 5008 reprend la présentation soignée et le confort de haut vol, auxquels il ajoute une banquette coulissante sur 14 cm, ainsi qu'une troisième rangée de sièges. Chose rare à bord d'un SUV à sept places, celle-ci est facile d'accès et l'espace est suffisant pour deux adultes. Bonus, le coffre (685 dm³ en configuration 5 places) offre encore 330 dm³ avec tous les sièges en position, quand le Renault Espace, principal rival du 5008, se contente d'un petit 170 dm³. Côté moteurs, le 1.2 Hybrid de 145 ch fait l'affaire, même si ses

performances manquent de panache. **LES POINTS FAIBLES:** le superbe écran panoramique est malheureusement mal exploité, avec un logiciel fouillis, peu réactif et mal conçu. Impossible de régler la température, par exemple, lorsqu'on utilise Apple CarPlay ou Android Auto! Pas vraiment léger et doté de suspensions privilégiant clairement le confort, le 5008 est surtout moins passionnant à conduire qu'un Renault Espace doté de roues arrière directrices. Côté pratique, les sièges du rang 2, indépendants sur la précédente génération, ont disparu au profit d'une simple banquette.

LIEU DE PRODUCTION :
SOCHAUX (25)

10 036 exemplaires vendus en France en 2025

LA GAMME

A l'exception de la version électrique Dual Motor de 325 ch (peu adaptée à un SUV destiné aux familles nombreuses), le 5008 calque sa gamme sur celle du 3008, tout en réclamant 2 000 € de plus. On relève toutefois quelques différences d'équipement, le 5008 disposant notamment de série d'un réglage de clim' dédié au deuxième rang.

LA VERSION CONSEILLÉE

HYBRIDE ESSENCE

1.2 Hybrid E-DCS6 GT - 145 ch
46 500 € / 43 500 €* 

NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique, 28 ch
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	128 g/km / + 400 €
Vitesse maxi	192 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s6 
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s2 
Consommation moyenne	6,6 l/100 km 

Renault 5 E-Tech



N. SOLER

Ecologie non punitive

LES POINTS FORTS: ligne irrésistible et habitacle high-tech valorisant. Tourner quelques minutes autour de la R5 suffit pour en tomber amoureux! La finition intermédiaire Techno fait le plein d'équipements, avec l'excellent système multimédia piloté par Google en tête de pont (planificateur d'itinéraire inclus). On se régale surtout du tempérament enjoué de la française. Comportement agile, direction communicative, excellent freinage et bonnes accélérations: on ne s'ennuie jamais à son volant, même en optant pour la version Autonomie Urbaine (255 km mesurés par le labo *Auto Plus*:

c'est dans la moyenne de la catégorie), dont les 120 ch permettent d'affronter sereinement l'autoroute.

LES POINTS FAIBLES: les voies rapides, un terrain sur lequel les bruits d'air se font hélas entendre à partir de 100 km/h. Les passagers arrière, eux, se sentent à l'étroit, faute de pouvoir glisser les pieds sous les sièges avant (lorsqu'ils sont en position basse). Certains dos-d'âne sont, en outre, abordés sèchement. Enfin, quelques plastiques durs gâchent un peu l'ambiance, comme l'absence de plancher plat une fois la banquette rabattue. Dommage!

Renault 4 E-Tech



N. SOLER

Retour vers le futur !

LES POINTS FORTS: dérivé de la R5, le nouveau SUV citadin électrique de Renault joue lui aussi sur la fibre nostalgique, en imitant la ligne comme le patronyme de la légendaire R4. Le charme agit mais, cette fois, les familles ne restent pas sur la touche: grâce à l'empattement allongé, il offre davantage d'espace pour les jambes à l'arrière, et un coffre de 415 dm³ au seuil de chargement très bas. S'y ajoute un siège passager rabattable pour glisser des objets jusqu'à 2,20 m. On retrouve, sinon, tout ce qui nous plaît à bord de la petite sœur (notamment en finition Techno), à savoir les écrans XXL, le

système Google, la pompe à chaleur, le chargeur bidirectionnel et même (c'est nouveau) un mode One Pedal avec des palettes au volant pour moduler la puissance du freinage régénératif. Du mieux également côté amortissement, adouci par rapport à celui de la R5. Performances dans la moyenne, et une autonomie très correcte de 355 km avec la batterie de 52 kWh.

LES POINTS FAIBLES: comme dans la R5, le plancher plat est aux abonnés absents et la largeur aux coudes reste insuffisante à l'arrière pour trois adultes. Enfin, les bruits d'air se font entendre, là encore, à partir de 100/110 km/h...

LIEU DE PRODUCTION:
DOUAI (59)

15 926 exemplaires
vendus en France en 2025

LA GAMME

La R5 Five (40 kWh, 95 ch), à l'essai dans notre prochain numéro, ouvre le bal à 21 890 €*, mais avec un équipement minimaliste. Plus généreuse, la 40 kWh de 120 ch débute à 24 890 €* en version Evolution. Pour plus de polyvalence, visez la 52 kWh/150 ch (28 390 €* en Evolution). La riche dotation des Iconic et Roland Garros fait grimper la note.

LA VERSION CONSEILLÉE

ÉLECTRIQUE

Autonomie Urbaine Techno - 40 kWh -
120 ch - 29 990 € / 26 890 €*



NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Couple maxi	225 Nm
Batterie lithium-ion	40 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/- 3 100 à - 4 200 €
Vitesse maxi	152 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s7
Autonomie moyenne	255 km

LIEU DE PRODUCTION:
MAUBEUGE (59)

Nouveau modèle

LA GAMME

Contrairement à la R5, qui propose une entrée de gamme de 95 ch, la R4 à pile attaque directement avec la version Autonomie Urbaine (40 kWh utiles) de 120 ch. Tarif: 26 890 €* en finition Evolution, déjà bien équipée (jantes 18", caméra de recul, clé mains libres, pompe à chaleur, etc.). Ajoutez 3 500 € pour la version de 150 ch et batterie de 52 kWh.

LA VERSION CONSEILLÉE

ÉLECTRIQUE

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



NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Couple	245 Nm
Batterie lithium-ion	52 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/- 3 100 à - 4 200 €
Vitesse maxi	151 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s
Autonomie moyenne	355 km

Renault Megane E-Tech



N. SOLIER

De l'agrément à revendre

LES POINTS FORTS: lancée en 2021, la Megane E-Tech n'a pas pris une ride. Dans l'habitacle, en particulier, puisque l'on retrouve l'essentiel de sa planche de bord sur les Scenic, Austral, Espace, Rafale et... Alpine A390! Des écrans géants aussi plaisants graphiquement que complets et simples d'emploi. La berline compacte électrique "made in Douai" peut en outre se vanter de sa finition, plus soignée que celle d'une Volkswagen ID.3, par exemple. Facile à manœuvrer en ville, confortablement amortie et bougrement plaisante à mener sur route (châssis rigoureux, direction "aux petits oignons"), elle se

montre également tonique en reprises. Et ces belles performances ne "pompent" pas trop sur la batterie de 60 kWh, en mesure de rouler 350 km en moyenne entre deux charges.

LES POINTS FAIBLES: la faible surface vitrée donne, à l'arrière, la sensation d'être enfermé, et induit une très mauvaise rétrovision (une caméra peut remplacer le rétroviseur, en option). Le coin gauche de la console meurtrit le genou droit sur long parcours et les recharges "rapides" (DC) ne le sont pas vraiment: bridée à 130 kW, la Megane réclame 34 mn pour passer de 20 à 80 % d'autonomie. Pas terrible!

LIEU DE PRODUCTION:
DOUAI (59)

4202 exemplaires
vendus en France en 2025

LA GAMME

Avec un rapport prix/équipement bien plus compétitif qu'au lancement, la Megane E-Tech débute avec la discrète version de 130 ch, en Autonomie Urbaine (40 kWh) ou Confort (60 kWh). Cette dernière batterie existe aussi en 220 ch, en finition Techno (39500 €), Esprit Alpine (41500 €) ou Iconic (43000 €), toutes éligibles au bonus.

LA VERSION CONSEILLÉE

ÉLECTRIQUE

Autonomie Confort Techno - 60 kWh -
220 ch - 39500 € / 31300 €* 

NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Couple maxi	300 Nm
Batterie lithium-ion	60 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/- 3100 à - 4200 €
Vitesse maxi	165 km/h
Accélération 1000 m D. A.	29s3 
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s3 
Autonomie moyenne	350 km 

Renault Scenic E-Tech



F. GROUT

Un partenaire presque parfait

LES POINTS FORTS: qu'il s'agisse des trains roulants, de la direction ou des performances, le dynamisme reste le maître-mot au volant du Scenic. A l'instar de la Megane dont il dérive, ce SUV réjouit en effet par son formidable "toucher de route". Mais aussi par sa douceur. Le silence à bord comme les suspensions prévenantes participent ainsi au bien-être des passagers, fort bien installés par ailleurs. Ses cotes d'habitabilité figurent en effet dans la moyenne haute de la catégorie, notamment au niveau des genoux. Avec 535 dm³, le coffre évite lui aussi le ridicule. Bien équipé, riche en gadgets high-tech et à la

finition soignée, ce SUV "made in France" a décidément de bonnes cartes en mains.

LES POINTS FAIBLES: aux oubliettes, la modularité d'antan. Le Scenic se contente aujourd'hui d'une bête banquette fractionnable, dotée d'appuie-tête fixes entravant la rétrovision de surcroît. Côté "pile", l'autonomie est à saluer (480 km en moyenne avec la grosse batterie), mais les ravitaillements, eux, prennent trop de temps. 37 minutes pour recharger de 15 à 80 % avec la version 87 kWh: c'est 10 mn de plus que les concurrents profitant d'une capacité de charge supérieure aux 150 kW maxi du français.

LIEU DE PRODUCTION:
DOUAI (59)

8083 exemplaires
vendus en France en 2025

LA GAMME

Deux batteries au catalogue: 60 kWh (170 ch) et 87 kWh (220 ch). Elles réclament respectivement 41990 € et 46990 € en version Techno. Les finitions Iconic (52490 €) et Esprit Alpine (48990 €) sont uniquement proposées sur le modèle de pointe... en option! Un artifice qui permet de bénéficier du bonus, malgré leur tarif supérieur à 47000 €.

LA VERSION CONSEILLÉE

ÉLECTRIQUE

Grande Autonomie Techno - 87 kWh -
220 ch - 46990 € / 42000 €* 

NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Couple maxi	300 Nm
Batterie lithium-ion	87 kWh (capacité utile)
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/- 3100 à - 4200 €
Vitesse maxi	172 km/h
Accélération 1000 m D. A.	30s 
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s8 
Autonomie moyenne	480 km 

Renault Kangoo



N. SOLER

Un couteau suisse venu du Nord...

LES POINTS FORTS: version courte (5 places) ou allongée (5 ou 7 places), moteurs essence de 100 ou 130 ch, diesels de 95 ou 115 ch et version électrique de 120 ch: le Kangoo ratisse large! Ce petit côté "couteau suisse" caractérise également l'aménagement intérieur, qui multiplie les rangements et astuces pratiques, à l'image du siège passager rabattable en tablette. Le grand coffre de 560 dm³ constitue, lui aussi, un argument de poids auprès des familles nombreuses. Ce ludospace présente surtout des qualités routières surprenantes, avec une vraie agilité et des mouvements de caisse maîtrisés.

Les suspensions bien calibrées comme l'insonorisation finissent de convaincre.

LES POINTS FAIBLES: attention aux reprises mollassonnes du 1.3 TCe 100 et du 1.5 Blue dCi 95 en boîte manuelle (6 rapports). Et le premier écope de 3784 € de malus minimum! Quant à la version électrique E-Tech, son tarif dissuasif (à partir de 34400 €, bonus déduit) et son autonomie limitée (195 km en moyenne) la rendent encore moins attractive. Un prix qui reste le principal point noir du Kangoo, tous moteurs confondus: 29000 € minimum, hors malus. Les remises (de 4 à 12 %) sont ici bienvenues.

LIEU DE PRODUCTION:
MAUBEUGE (59)

**1 711 exemplaires
vendus en France en 2025**

LA GAMME

45 cm séparent le Kangoo (4,49 m) du Grand Kangoo (4,91 m). Enorme! Sur la facture, l'écart s'établit à 2000 €. Somme à laquelle il faut ajouter 500 € pour obtenir la troisième rangée de sièges à bord de la version longue. Les prix sont élevés dans l'ensemble, et le malus fait très mal sur les thermiques: de 898 à 4279 € minimum, selon la motorisation.

LA VERSION CONSEILLÉE

DIESEL

1.5 Blue dCi Techno - 115 ch
31 500 € / 31 000 €*



NOS MESURES

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Non
Couple maxi	270 Nm à 1750 tr/mn
CO ₂ /Malus	139 g/km/+ 1386 €
Vitesse maxi	171 km/h
Accélération 1000 m D. A.	34s4
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8s9/10s/14s
Consommation moyenne	6,1 l/100 km

Toyota Yaris



N. SOLER

Ch'ti chameau!

LES POINTS FORTS: produite près de Valenciennes, dans le Nord, la Yaris est une championne de la sobriété. 5,2 l/100 km en moyenne et seulement 4,6 l/100 km en ville pour la version de 116 ch, où le moteur électrique se dépatouille souvent sans avoir à réveiller son compère à pistons. Maniable, la puce nippone se veut également rassurante hors agglomération, avec un comportement équilibré, à défaut de faire preuve d'agilité. A bord, l'espace habitable convainc pour un modèle s'étirant sur 3,94 m, et l'équipement se montre généreux dès la finition de base.

LES POINTS FAIBLES: au vu des modestes performances de la version de 116 ch, il est tentant de lorgner celle de 130 ch. Sauf que la conso augmente légèrement sans que les performances progressent réellement en retour. Quelle que soit la puissance, la transmission à variation continue fait mouliner le trois cylindres à haut régime à chaque accélération, au détriment du niveau sonore; aussi usant à la longue que la suspension remuante. Une vie à bord bien monotone, surtout si l'on ajoute à ces défauts la finition vraiment "plastoc", la banquette trop raide et la piètre rétrovision...

LIEU DE PRODUCTION:
ONNAING (59)

**17 019 exemplaires
vendus en France en 2025**

LA GAMME

Modeste puissance, mais prix salés pour la Yaris, parmi les hybrides les plus chères de sa catégorie. Rien en dessous de 24600 € pour le modèle de 116 ch (finition Dynamic) et de 30100 € pour celui de 130 ch (finition Collection). Heureusement, comme souvent chez Toyota, une remise de 2500 € s'applique sur toutes les versions.

LA VERSION CONSEILLÉE

HYBRIDE ESSENCE

1.5 Hybrid Dynamic - 116 ch
24 600 € / 22 100 €*



NOS MESURES

Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique, 80 ch
Couple maxi cumulé	141 Nm
CO ₂ /Malus	87 g/km/0 €
Vitesse maxi	173 km/h
Accélération 1000 m D. A.	32s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s
Consommation moyenne	5,2 l/100 km

Toyota Yaris Cross

MADE IN FRANCE



A. SAUNIER

LIEU DE PRODUCTION :
ONNAING (59)

18623 exemplaires
vendus en France en 2025

LA GAMME

Avec le modeste ensemble de 116 ch, le Yaris Cross débute à 28800 € en Dynamic. Le modèle de 130 ch, pour sa part, attaque avec la finition Design, à 31600 €. Pas donné, mais si vous optez pour la version Trail 4x4, la note culmine à 36900 €! Pour faire passer la pilule, Toyota offre actuellement 2500 € de remise sur toutes les versions.

LA VERSION CONSEILLÉE

HYBRIDE ESSENCE

1.5 Hybride 2WD Design - 130 ch
31 600 € / 29 100 €* 

NOS MESURES

Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique, 83 ch
Couple maxi cumulé	185 Nm
CO ₂ /Malus	109 g/km/0 €
Vitesse maxi	165 km/h
Accélération 1000 m D. A.	33s6 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s2 ■
Consommation moyenne	5,8 l/100 km ■

Un best-seller au souffle court

LES POINTS FORTS : modèle le plus produit en France (206679 unités en 2024), le Yaris Cross, proposé uniquement en hybride (116 et 130 ch), a fait de sa faible consommation son principal argument de vente. En ville, terrain de prédilection de ce petit crossover (4,20 m), le trois cylindres, souvent en pause grâce au moteur électrique, se contente de 4,7 l/100 km. Couplé à une transmission à variation continue dénuée d'à-coups, cet ensemble doux et silencieux rend la conduite particulièrement reposante en ville comme dans les bouchons. Saluons aussi son grand coffre et la générosité

de son équipement, même en version de base. Enfin, il reste l'un des rares petits SUV à inclure une transmission intégrale, uniquement avec la mécanique de 130 ch cependant.

LES POINTS FAIBLES : pas plus puissant que la Yaris, mais plus lourd, le "Cross" ne fait pas d'étincelles côté performances. Les relances sont d'autant plus pénibles que la transmission ne cesse d'emballer le moteur, affreusement sonore. Le confort n'est d'ailleurs pas le point fort du japonais, handicapé par un amortissement raide. Peu de place à l'arrière, mais aussi une finition décevante vu les tarifs réclamés.

MADE IN FRANCE

Elles arrivent bientôt



S. MAUROY / NISSAN

NISSAN MICRA

L'usine ElectriCity de Douai, où la Renault 5 E-Tech prend vie, tourne à plein régime. La citadine électrique partage sa chaîne de montage, depuis peu, avec la nouvelle **Nissan Micra**. Laquelle sera rejointe par la future **Mitsubishi Colt** fin 2026. Les deux nippones s'approprient en effet la plate-forme comme les batteries (40 kWh et 52 kWh) de la star tricolore. Les portières ainsi que la planche de bord leur sont également communes. La Colt, dont les partis pris stylistiques s'annoncent moins spectaculaires que ceux de la Micra, pourrait même ressembler comme deux gouttes d'eau à la R5, en se contentant d'un simple "rebadgage". Un choix qui permet à l'alliance Renault-Nissan-Mitsubishi de réduire les coûts de production, mais aussi de bénéficier chez nous du bonus écologique. Mitsubishi envisage aussi de produire, à Douai toujours, son futur **Eclipse Cross** électrique (2027), clone du Renault Scenic E-Tech. Un troisième SUV, reposant sur la plate-forme AmpR Medium, a, lui, entamé sa production, à Dieppe : l'**Alpine A390**, dont les premiers exemplaires seront livrés en novembre. Enfin, si 3,8 millions d'euros venaient à traîner sur votre compte bancaire, sachez que la **Bugatti Tourbillon** et son V16 hybride de 1800 ch, assemblés à la main à Molsheim (67), vous attendent...



N. SOLER

ALPINE A390



BUGATTI

BUGATTI TOURBILLON



ÉLECTRIQUE

Volkswagen ID. Buzz

Pro 7 places - 86 kWh - 286 ch

58400 € / 52650 €*


LE COMBI S'ALLONGE ET GAGNE 2 PLACES

La vie en très grand

Imposant, l'ID. Buzz n'est pourtant pas, avec seulement 5 places, l'ami des familles nombreuses. La dernière version 7 places devra combler cette clientèle. Qui, au passage, profitera d'une nouvelle batterie.

Avec "seulement" 5 places pour 4,71 m de long, l'ID. Buzz n'a rien d'un champion du rapport encombrement/nombre de passagers. Chez VW, son petit cousin, le Touran, parvient ainsi à faire entrer 7 personnes dans 18 cm de moins. Un affront que ne pouvait pas tolérer plus longtemps le descendant du mythique Combi. Mais insérer

un rang d'assises en plus dans la carrosserie que nous connaissons aurait forcément réduit le volume du coffre à peau de chagrin. Le nouvel ID. Buzz 7 places s'est donc étiré de 25 cm, tous répercutés sur l'empattement, tandis que la facture grimpe de 5 550 € (ouch!). Et 25 cm de plus, ce n'est pas rien lorsqu'il s'agit de trouver une place de stationnement. D'autant que le

diamètre de braquage, qui passe à 11,8 m (soit 70 cm de plus que sur la version courte) ne facilite pas les manœuvres.

Mais un empattement plus important, cela a aussi du bon. Et, pour s'en rendre compte, il suffit d'ouvrir les portes arrière coulissantes (électriques avec le pack Open & Close à 1 600 €). L'espace accordé aux jambes des occupants du deuxième rang surclasse largement celui de ses rares concurrents. Et puisque la banquette peut coulisser, en deux parties distinctes, sur 19 cm, on peut choisir de laisser un peu plus de place aux passagers du troisième rang. Ces "places du fond" sont utilisables par des adultes, grâce à des cotes généreuses (presque 1 m de garde au toit) et un accès facilité par le système de rabattage du siège droit du deuxième rang. Pas d'inquiétude non plus pour les bagages, avec 545 dm³ mesurés sous le cache-bagages. Plus d'espace entre les essieux, c'est

aussi, pour une électrique, une opportunité d'embarquer une batterie plus grosse. L'ID. Buzz 7 places a ainsi droit à un accumulateur de 86 kWh (79 kWh sur la version courte), ce qui permet, selon Volkswagen et malgré 200 kg de plus, de gagner quelques kilomètres d'autonomie. Effectuées par temps frais, nos mesures se sont soldées par un modeste 335 km en cycle moyen. Heureusement, si elles sont assez fréquentes, les recharges peuvent également être rapides. Grâce à sa puissance de charge de 200 kW, comptez une demi-heure pour passer de 5 à 80% sur une borne adaptée.

Facture en trompe-l'œil

Entre deux "pauses prise", vous pourrez profiter de l'agrément délivré par la mécanique de 286 ch de l'ID. Buzz, placée sur l'essieu arrière. Malgré ses plus de 2,7 tonnes mesurées par notre labo, il ne craint pas les dépassements avec un passage de

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: ni bonus, ni malus, mais on peut facilement obtenir 10% de rabais en concession.

L'entretien: tous les 2 ans/30 000 km, au premier terme atteint.

L'équipement: si le compte y est en matière de sécurité (aide au maintien dans la voie, régulateur adaptatif, lecture des panneaux...), en revanche, pour le reste, il faudra passer par la liste des options. Seul "luxe", les jantes alu de 19" et les sièges avant chauffants.

NOS MESURES

Vitesse maxi	162 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	29s8 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s2 ■
Autonomie moyenne	335 km ■
Route/Autoroute/Ville	365/285/350 km ■
Temps de charge Wallbox ⁽¹⁾ /Secteur	14h/NC
Sur borne rapide ⁽²⁾	30mn ⁽³⁾ ■
Poids	2762 kg ■
Diamètre de braquage	11,8 m ■
Freinage 130 à 0 km/h	64 m ■

1. 7,4 kW. 2. Donnée constructeur. 3. De 5 à 80%, à 200 kW maxi.

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	86 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	6 CV
Puissance maxi	286 ch
Couple maxi	560 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues arrière
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus AV/AR	235/55 R19/255/50 R19
Dim. L x l x h, en m	4,96 x 1,99 x 1,92
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽⁴⁾

4. Batterie : 8 ans ou 160 000 km

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Volkswagen ID. Buzz Pro 7 places (52 650 €*, 286 ch) n'a pas de concurrents directs. Néanmoins, il peut être évalué dans la catégorie des (très onéreux) utilitaires électriques aménagés façon monospace, qui comprend, notamment : **Citroën ë-Spacetourer Taille XL 75 kWh Business 8 places** (55 230 €*, 136 ch), **Mercedes EQV Long 90 kWh 7 places** (88 760 €*, 204 ch), **Opel Zafira Electric Taille XL 75 kWh Business 8 places** (49 190 €*, 136 ch).

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



Si, de profil, l'aspect "teckel" est accentué par l'empattement XXL, dans la rue, la cote d'amour de l'ID. Buzz demeure intacte.



Nombre de places : 7



Avec ses dimensions et ses formes cubiques, l'ID. Buzz ne pouvait qu'avoir des cotes intérieures hors norme. Même la place centrale au 2^e rang est accueillante.



Volume : 545 dm³ ■

Le coffre est le plus vaste du segment. Même avec 7 passagers, il y a de quoi s'en sortir.



Mieux vaut viser les chargeurs haute puissance. Avec une borne de 11 kW, comptez plus de 9 heures.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS • AFU + ESP • Aide au maintien dans la voie • Airbags (9) • Freinage d'urgence auto. • Isofix AR • Lecture des panneaux • Phares à leds + essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif • Rétro intérieur jour/nuite auto., etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR • Câbles de recharge modes 2 et 3 • Clim' auto. bizona • Chargeur smartphone à induction • GPS • Jantes alu 19" • Mirror Screen • Portes AR coulissantes • Sièges AV et volant chauffants • Vitres AR surteintées, etc.

En option Sécurité : • Pack Assistance Plus : conduite autonome de niveau 2, caméra 360°, assistant aux manœuvres de stationnement avec mémoire (1 865 €), etc.

Agrément : Pack Confort Plus : clim' trizone, filet de séparation et double planche Multiflex avec 2 boîtes de rangement (1 180 €) • Pack Open & Close : hayon et portes coulissantes électriques, alarme et éclairage périmétrique arrière (1 600 €) • Peinture métal (1 030 €) • Peinture bicolore (2 810 €), etc.

Avec ses 2,7 tonnes, l'ID. Buzz n'a rien d'une ballerine. Mais il reste agréable à conduire et facile à manœuvrer, sauf en ville où sa longueur et son diamètre de braquage sont de gros handicaps.



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

80 à 120 km/h effectué en 5s2. La direction précise participe au plaisir de conduite, même si le roulis en courbe n'incite pas à hausser le rythme. Autre grief,

l'amortissement peine quelque peu à absorber les déformations de la route. Face à celui de concurrents moins esthétiques et, surtout, moins bien présen-

tés, le tarif (52 650 €*) paraît compétitif... pour peu que l'on se contente de la version de base. Car un détour vers la liste des options fera s'envoler la facture

finale, certaines d'entre elles affichant des tarifs indécents (peinture bicolore à 2 810 €). ■

SUITE PAGE 36



POSTE DE CONDUITE



Malgré la position de conduite surélevée, on est installé dans l'ID. Buzz comme dans une berline avec un volant vertical. La grande surface

vitrée permet d'avoir une vue imprenable vers l'avant. C'est moins le cas vers l'arrière à cause, notamment, de l'imposant montant qui masque l'angle 3/4 arrière. Les sièges offrent un bon maintien et de multiples réglages.

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

AIDES À LA CONDUITE



L'ID. Buzz renoue avec une vieille tradition Volkswagen, que l'on pensait appartenir au passé : celle qui consiste à se contenter du strict minimum. Ainsi, des

éléments aussi incontournables que la caméra de recul sont en option (pack Assistance à 1 185 €). Et si le régulateur de vitesse adaptatif est livré d'origine, profiter de la conduite autonome de niveau 2 (assistant au changement de voie, etc.) impose d'opter pour le pack Assistance Plus à 1 865 €.

Freinage automatique	Série	■
Maintien dans la voie	Série	■
Régulateur de vitesse adaptatif	Série	■
Allumage auto. des phares	Série	■
Passage codes/feux de route	1 760 € (pack)	■
Assistance au créneau	1 185 € (pack)	■

ÉCRAN TACTILE



L'ID. Buzz est désormais livré avec cette tablette de 12,9"/32,8 cm à l'interface modernisée. L'ergonomie n'est pas parfaite mais la possibilité de programmer des raccourcis facilite son usage. Tant mieux, car la commande vocale est "aux fraises".

Facilité d'utilisation	■	
Lisibilité	■	
Ecran tactile/Mirror Screen	Série/Série	■
Prix de l'option GPS	1 060 € (pack)	■

BIEN VU

Un plancher parfaitement plat dans ce type de véhicule, c'est rare. Le VW le permet avec le pack Confort Plus (1 180 €).

RATÉ

Près d'un mur ou d'une voiture, il sera impossible d'ouvrir le hayon. Et attention dans les parkings bas de plafond.



FINITION



A bord, c'est le règne des plastiques durs et des "contrefaçons" (faux bois et alu). Les assemblages sont costauds, mais les alignements pas tous irréprochables. De série, les sièges sont habillés d'un tissu basique noir. Les selleries bicolores exigent, au minimum, 1 325 €.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

La nouvelle tablette tactile comporte des raccourcis, plus intuitifs, vers les réglages de clim'. Les touches sensibles sont peu pratiques.

Simplicité des commandes	■
Réglages gauche/droite	Série ■
Aérateurs arrière	1 180 € ⁽¹⁾ ■
Discrétion de la soufflerie	■

SYSTÈME AUDIO

Avec 9 haut-parleurs de série, le son est correct, sauf au 3^e rang. Les mélomanes apprécieront l'onéreuse hi-fi signée Harman Kardon.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	2 610 € ⁽²⁾ ■
Bluetooth/USB	Série/Série ■/■

RANGEMENTS



A tous les rangs, les passagers disposent de rangements plutôt spacieux et bien conçus, mais le plus souvent sans couvercle. La petitesse de la boîte à gants est compensée par l'astucieuse console centrale amovible ID. Buzz Box.

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

Le verdict **Auto Plus**

Correct

Pour qui recherche un véhicule spacieux, impossible de trouver plus sexy. Mais c'est au prix d'un gabarit très imposant et d'une dotation de série trop limitée. L'appétit est élevé, mais la grosse batterie évite les recharges fréquentes

LES PLUS
Un charme fou
Habitabilité et coffre
Agrément de conduite

LES MOINS
Equipement de série
Rayon de braquage
Pack d'options coûteux

PHOTOS : Y. LEFEBVRE



HYBRIDE ESSENCE

MG EHS

1.5 Hybrid+ Luxury - 224 ch

34 490 € / 32 320 €*


**DEUX SUV HYBRIDES
HYPER ATTRACTIFS**

Le duel des

Côté notoriété, ni le MG EHS ni le Nissan Qashqai ne sortent vraiment du lot. Mais, au volant, à l'épreuve du labo ou côté budget, ils font sensation. A tel point que chacun fait figure de nouveau bon plan de la catégorie. Alors, lequel est le meilleur choix ?

Voilà peut-être les plus grosses surprises de l'été. Déjà compétitif en hybride rechargeable, l'EHS est désormais aussi proposé en hybride simple, à des tarifs encore plus attractifs. De quoi affronter sans complexes un Dacia Bigster hybride, tombé sur plus fort que lui (voir n° 1927). Mais la métamorphose du Qashqai est peut-être plus surprenante encore. Visuelle-

ment, rien ne change, dedans comme dehors. Mais sous le capot, Nissan a revu les différents composants de son système hybride e-Power. Le constructeur a ainsi discrètement transformé un SUV dont la carrière passait inaperçue en un potentiel champion de son segment. Ces deux modèles ne manquent ni d'ambitions ni de moyens pour dominer leur catégorie, pourtant très concurrentielle.

Reste à déterminer lequel des deux est le plus fort.

Hybrides d'un genre à part

Commençons par préciser que nos rivaux peuvent s'affronter de manière quasi frontale. Chacun est motorisé par un ensemble hybride d'un peu plus de 200 ch. Et, à la faveur d'une belle remise et d'un équipement généreux dès le milieu de gamme, le Qashqai se rapproche à moins de 3 500 €* d'un EHS, pourtant très agressif côté tarifs. Le match s'annonce particulièrement serré. Mais ces SUV comptent aussi leur lot de différences. La plus notable est celle du gabarit : l'EHS toise le Qashqai de presque 25 cm en longueur. Des dimensions de

giant pour un SUV compact. Et une promesse d'habitabilité supérieure, qui est effectivement tenue dans la réalité : l'EHS est le modèle le plus spacieux de sa catégorie. Un bel argument, surtout face au Qashqai qui, lui, n'est pas particulièrement doué sur ce point... C'est même plutôt l'inverse. Après avoir laissé des plumes côté tarifs, le Nissan perd aussi gros côté habitabilité. Mais attention à ne pas l'enterrer trop tôt. Le japonais a en effet de sacrés atouts à faire valoir... Au chapitre technique, ces deux hybrides prennent le contrepied de la plupart de leurs concurrents, chez qui le moteur thermique tient le rôle principal, assisté par un ou plusieurs mo-

HYBRIDE ESSENCE

Nissan Qashqai⁽¹⁾

1.5 e-Power N-Connecta - 205 ch

39 800 € / 35 800 €*



révélations

PHOTOS : F. GROUT

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : malgré sa récente mise à jour, le Qashqai peut toujours bénéficier d'une remise allant jusqu'à 10 %, et il échappe au malus. MG propose d'office une ristourne de 2500 € sur l'EHS, qui écope par ailleurs de 330 € de malus.

L'entretien : une visite prévue tous les ans pour les deux autos, ou tous les 24 000 km pour l'EHS, 20 000 km pour le Nissan.

L'équipement : il ne manque pas grand-chose à l'appel dans les deux cas. Mention spéciale à l'EHS, qui inclut le hayon motorisé, le siège conducteur électrique à mémoire et les sièges avant chauffants.



Plus souplement amorti et doté d'une direction avare en sensations, le MG n'est pas particulièrement grisant. Mais il peut compter sur de belles performances côté moteur.

teurs électriques. Ici, c'est l'inverse. L'EHS comme le Qashqai affichent des moteurs électriques plus puissants que leurs homologues à combustion. Sur le MG, le quatre cylindres fait office de générateur la plupart



Mieux maintenu en courbe, le Qashqai est le plus rigoureux des deux, et son moteur est encore plus plaisant. Seul bémol : une pédale de frein peu franche.

du temps, et n'intervient directement sur les roues motrices qu'à haute vitesse ou en cas de forte sollicitation, via une boîte auto. à deux rapports. En ville et à vitesse constante, on profite donc de tous les avantages

de l'électrique : silence, réactivité... Sans parler des consos réduites. Le Qashqai, lui, pousse le concept encore plus loin. Son trois cylindres ne fait jamais directement tourner les roues. Il ne sert donc qu'à fournir >>>



MG EHS

On trouve facilement ses marques à bord de l'EHS, d'autant que le siège conducteur se règle électriquement – avec mémoire de série – et qu'il est vraiment confortable. Le niveau de finition dépasse largement nos attentes à ce prix. Cependant, tout n'est pas parfait. Ainsi, certains gabarits auront du mal à voir le compteur de vitesse, masqué par le haut du volant. L'ergonomie des commandes est aussi à revoir : trop peu de boutons physiques, et les écrans ne sont pas simples à utiliser.



Nissan Qashqai

Si sa présentation est du genre sobre, le Qashqai soigne la qualité de sa finition, sérieuse à défaut de faire référence. Son habitacle est par ailleurs bien pensé : ses nombreuses commandes physiques dédiées (clim', audio, modes de conduite...) sont pratiques. Dommage qu'il faille naviguer dans le combiné via les boutons du volant pour désactiver les bips obligatoires des aides à la conduite. On y est assis un peu plus haut qu'à bord de l'EHS, ce que certains apprécieront.

» L'électricité envoyée soit directement vers le moteur électrique de 205 ch, soit vers la batterie, en réserve. Grâce à ses récentes mises à jour, le système tient enfin ses promesses. Le mode thermique est quasiment imperceptible au volant. Entre le silence de la mécanique et l'absence de vibrations, on pourrait presque croire que ce Qashqai est électrique... Sauf

qu'il affiche une autonomie réelle de plus de 1000 km, et que faire le plein ne prend que 5 mn ! En prime, l'efficacité du système est impressionnante, et établit un nouveau record de sobriété dans notre base de mesures. L'agrément de conduite est irréprochable, à l'exception de la pédale de frein, un peu trop molle. Le Qashqai est par ailleurs très bien insonorisé et

confortablement amorti. L'EHS reste un peu plus bruyant, et s'appuie sur une suspension très souple. Trop peut-être, car il se révèle moins agréable à mener en courbe, d'autant que sa direction manque de précision.

Le premium à prix d'ami !

Difficile toutefois de formuler beaucoup d'autres reproches à l'encontre de l'EHS. Notons tout

de même que, comme sur le reste de la gamme MG, les écrans et leurs interfaces sont particulièrement peu intuitifs. Le Qashqai n'est pas un modèle du genre, mais on prend ses marques plus facilement. Pas de quoi décrédibiliser l'EHS, qui se fait champion du rapport tarif/prestations. Pour le prix d'un SUV Dacia équivalent, il affiche l'équipement d'un modèle premium avec



Nombre de places : 5



Volume : 472 dm³



1. L'EHS profite de ses dimensions XXL pour offrir le plus grand espace aux jambes de toute la catégorie. Et la banquette est confortable. Royal! **2.** Un peu plus petit que celui du Qashqai, le coffre reste toutefois convenable dans l'absolu. **3.** Son plancher modulable abrite un bel espace de rangement.



Nombre de places : 5



Volume : 498 dm³

1. Les places arrière constituent le gros point faible du Qashqai : l'espace disponible est très moyen, et l'assise est courte et dure. **2.** En outre, difficile pour les passagers de glisser les pieds sous les sièges avant, surtout à gauche. **3.** Le Nissan se rattrape un peu grâce à son grand coffre modulable.

options. Le tout mis en valeur par un intérieur caramel (option à 650 €) qui rehausse la présentation. Certes, le Qashqai offre des ajustements et des matériaux un peu plus sérieux, et un niveau d'équipement proche, mais on n'en attendait pas moins, vu son tarif supérieur. Et, comme évoqué plus haut, les passagers de l'EHS ont de quoi profiter des largesses de ce SUV très accueillant.

Le MG est donc la proposition la plus rationnelle du moment, surtout pour voyager en famille, et enfonce le clou avec une garantie de sept ans. Mais l'amatteur de conduite aura, lui, un faible pour le Qashqai remanié, devenu une vraie référence, avec, à la clé, de vraies économies de carburant. Dans un cas comme dans l'autre, ces SUV hybrides ont de quoi convaincre!

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)



NOS MESURES	MG EHS	Nissan Qashqai
Vitesse maxi	164 km/h	177 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	29s2	29s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s6	4s7
Consommation moyenne	6,2 l/100 km	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,5/7,3/5,9 l/100 km	5/6,1/5,1 l/100 km
Poids	1 670 kg	1 687 kg
Diamètre de braquage	11,8 m	11,9 m
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	65 m

LA TECHNIQUE	MG EHS	Nissan Qashqai
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 490 cm ³	1 497 cm ³
Puissance maxi	143 ch	158 ch
Hybridation	Moteur électrique 198 ch	Moteur électrique 205 ch ⁽¹⁾
Puissance fiscale	7 CV	8 CV
Puissance maxi combinée	224 ch	205 ch ⁽¹⁾
Couple maxi thermique/électrique	230/340 Nm	237/330 Nm
CO ₂ /Malus	126 g/km / + 330 €	102 g/km / 0 €
Batterie lithium-ion	1,83 kWh (capacité brute)	1,97 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 2 vitesses	Automatique, 1 vitesse
Pneus	225/55 R19	215/65 R17
Réservoir	55 litres	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,67 x 1,89 x 1,67	4,43 x 1,84 x 1,63
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km	3 ans ou 100 000 km

1. Puissance maxi en mode Sport seulement.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Conduite semi-auto. de niveau 2 • Freinage d'urgence auto. • Phares (à leds) auto. et essuie-glaces auto. • Lecture des panneaux • Surveillance des angles morts, etc.

Agrément : • Accès et démarrage mains libres • Aide au stationnement AV/AR et caméra de recul • Chargeur de smartphone par induction • Clim' auto. bizona • Ecran central avec GPS et Mirror Screen • Instruments numériques, etc.

LES DIFFÉRENCES	MG EHS	Nissan Qashqai
Affichage tête haute	Indisponible	Pack à 1 500 € ⁽²⁾
Hayon électrique	Série	Pack à 1 000 €
Sièges avant chauffants	Série	Pack à 500 €
Toit vitré panoramique	Indisponible	900 €

2. Pack incluant aussi le hayon électrique et le siège conducteur électrique.

LES NOTES DU	MG EHS	Nissan Qashqai
Comportement routier	14	16
Equipements de sécurité	15	15
Agrément/performances	14	16
Confort/insonorisation	16	18
Equipements de confort/garantie	20	17
Habitabilité/coffre	15	12
Aspects pratiques	11	11
Présentation/ finition	15	15
Consommation	18	20
Prix	15	10
	1^{er} 153/200	2^e 150/200



Le verdict

Auto Plus
Victoire : MG EHS
Extrêmement sobre, performant, plaisant à conduire, bien équipé et bien fini, le Nissan Qashqai remanié devient l'un des tout meilleurs SUV compacts du moment. Mais il s'incline, de peu, devant les tarifs très agressifs du MG EHS, qui offre en outre une habitabilité XXL et ne commet aucune faute par ailleurs. Deux SUV très en forme!

PHOTOS: F. GROUT



Le nouveau Kia EV3

Electrique

GT-Line

81,4 kWh

204 ch - 430 km

45 990 € / 42 800 €*

Cette semaine, nous avons confié le nouveau Kia EV3 électrique à trois propriétaires de véhicules équivalents. Alexis, Sanae et Ahmed nous livrent leurs impressions.



ALEXIS Commercial, Villebon-sur-Yvette (91)

Il possède un **Hyundai Kona**
Electric N-Line - 65 kWh
217 ch - 420 km - 42 250 €



La philosophie de l'EV3 ne me correspond pas

Le design

▲ ■ ▼
Je ne suis pas fan de l'avant, taillé à la serpe. Et bien que la ligne de l'EV3 ait un esprit baroudeur prononcé, son côté tarabiscoté ne m'attire pas. Mais, étonnamment, grâce au bandeau de feux original, l'arrière me plaît bien.

La vie à bord

▲ ■ ▼
L'agencement de la planche de bord et de l'écran central est proche de celui du Kona. Le pavé tactile, dédié au réglage de la clim', est toutefois un plus dans l'EV3 (photo). Hélas, l'aspect des commandes physiques de la console manque de cachet. Dommage également que cette sorte de planche coulissante située sous l'accoudoir central, sans fonction concrète, soit préférée à un rangement fermé. A l'arrière, c'est spacieux, mais je regrette que les importantes coques au dos des sièges avant limitent la visibilité. Bon

point en revanche pour la plage arrière à enrouleur: un atout au moment de charger le coffre, très volumineux au demeurant.

Au volant

▲ ■ ▼
L'autonomie, proche de celle du Kona, est satisfaisante. Le réglage de la régénération suivant quatre niveaux de force est comparable. Les aides, dont la conduite semi-autonome, sont efficaces, mais le comportement manque de dynamisme. C'est donc le confort qui prime, ce que confirme le moelleux du siège. Ainsi, l'EV3 est à mes yeux davantage typé "force tranquille".



SANAE Ingénieure informatique, Ste-Geneviève-des-Bois (91)

Elle possède un **Peugeot E-2008**
Allure - 54 kWh
156 ch - 335 km - 40 100 €



Ce nouveau Kia surclasse nettement le Peugeot

Le design

▲ ■ ▼
La ligne carrée de l'EV3, soulignée par l'habillage noir laqué autour des roues, sort réellement du lot. Et le dessin original des optiques, très fin, fait futuriste. Les poignées de porte arrière intégrées au montant ajoutent un détail sympa.

La vie à bord

▲ ■ ▼
Malgré un gabarit similaire à celui de mon E-2008, le coffre de l'EV3 est nettement plus spacieux! L'aisance aux places arrière est également meilleure, tout comme la luminosité due aux grandes vitres. Et les espaces de rangement (photo) enfoncent le clou. La sensation d'espace, amplifiée par le dessin épuré de la planche de bord, se confirme à l'avant. Et, point à souligner, je peux poser mon sac à main dans le grand bac de la console centrale! Quant à l'écran multimédia, il est bien plus lisible

et fluide, tandis que la netteté de la caméra de recul met aussi une claquette à celle de l'E-2008.



Au volant

▲ ■ ▼
Outre l'espace à bord, le confort global renforce mon sentiment d'une voiture mieux adaptée au voyage. Le punch du moteur va également dans ce sens. En circulation urbaine, par rapport au simple mode B de l'E-2008, la fonction One Pedal s'avère aussi un réel atout. Ainsi, en tenant compte de l'autonomie, là encore à son avantage, j'en conclus que la polyvalence de l'EV3 justifie son prix supérieur.



Bien que l'aspect rectiligne de l'EV3 s'oppose aux lignes arrondies de son Smart #1, Ahmed apprécie le style empreint de caractère du SUV coréen. Il affiche toutefois une préférence pour la partie arrière, séduit en particulier par son fin bandeau de feux situé sous la lunette du hayon.



Malgré leur longueur identique de 4,30 m, il n'a pas échappé à Sanae que le volume de coffre de l'EV3 (465 dm³) surclasse celui de l'E-2008 (388 dm³). S'y ajoute un rangement de 19 dm³ sous le capot, dédié aux câbles de recharge.



AHMED Technicien électronique, Créteil (94)

Il possède un **Smart #1**
Premium - 66 kWh
272 ch - 355 km - 46315 €



Sans ses plastiques cheap, l'EV3 l'emportait !

Le design

Face aux contours arrondis de mon Smart #1, l'EV3 se montre plus agressif au niveau des phares et des prises d'air. Les plis de carrosserie donnent aussi du caractère à sa ligne. L'arrière est cependant la partie la plus réussie. Surtout le hayon et ses feux fins qui me rappellent le BMW iX.

La vie à bord

Bien que le style de la planche de bord soit original, la partie basse de la console, trop dépouillée, gâche l'ensemble. Et je ne comprends pas l'intérêt de l'énorme accoudoir central puisqu'il n'intègre aucun rangement. L'aspect des matériaux est aussi décevant. La dalle du système multimédia est néanmoins à la page et facile à utiliser. Les palettes de réglage de la régénération sont plus ludiques que la gestion via l'écran central du Smart #1. Mais, à l'arrière, l'effet "tout plastique" est



encore plus présent. L'espace me semble aussi moins généreux. En revanche, côté coffre, l'EV3 l'emporte très largement.

Au volant

D'emblée, l'EV3 marque des points grâce à son autonomie. Je remarque aussi une gestion de la régénération moins heurtée à la décélération, qui sert la douceur de conduite. Et bien que sa puissance inférieure soit perceptible, l'EV3 me semble plus léger. Cela profite au dynamisme en virage. En pinaillant, je dirais juste que les bruits d'air sont un peu plus présents à partir de 100 km/h.



Pour Alexis, autonomie, modes de régénération et aides à la conduite sont comparables à ceux du Kona. En revanche, il constate que le confort plus douillet de l'EV3 s'obtient au détriment du comportement, bien plus pataud.

Le bilan Les petits plats dans les grands

Jusqu'à présent, seuls des modèles de catégorie supérieure proposaient une telle capacité de batterie et l'autonomie qui en découle. Avec son espace à bord et son volume de coffre très généreux, l'EV3 se distingue sur ce point aussi des autres SUV du segment. Au volant, les 204 ch offrent de la ressource en toutes circonstances et malgré les roues de 19" (en série sur GT-Line), la suspension efficace profite au confort. Reste un tarif coquet en finition haute (et pas de bonus), qu'il convient toutefois de mettre en regard de la très riche dotation de série.

PHOTOS: A. PAUMARD



ÉLECTRIQUE

Skoda Elroq

RS - 79 kWh - 340 ch

50 230 € / 42 100 €*



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

UNE NOUVELLE VERSION VITAMINÉE DU SUV ÉLECTRIQUE

Photocopie éclair

Même plate-forme, mêmes moteurs, même batterie et pratiquement le même poids : le Skoda Elroq RS peut aisément passer pour un Enyaq RS raccourci, la facture l'étant aussi. Qu'en est-il derrière le volant ?

Les nouveautés électriques se suivent et se ressemblent parfois beaucoup, notamment au sein du groupe VW : dans son inédite version RS (tout comme dans le reste de la gamme), l'Elroq reprend l'essentiel à son grand frère, l'Enyaq. Y compris son style. Sa longueur, inférieure de 17 cm, n'entraîne qu'une concession : un volume de coffre inférieur de 118 dm³. En échange, on économise 4 660 €, et même 6 900 €* une fois la remise et le bonus (dont l'Enyaq est privé) déduits ! Avec 340 ch au pied, ce SUV compact fournit de belles accélérations, qui profitent de la transmission intégrale et de pneus très adhérents sur le sec. La motricité est donc parfaite, mais la sportivité s'arrête là. Avec plus de 2,2 t à vide, cet Elroq

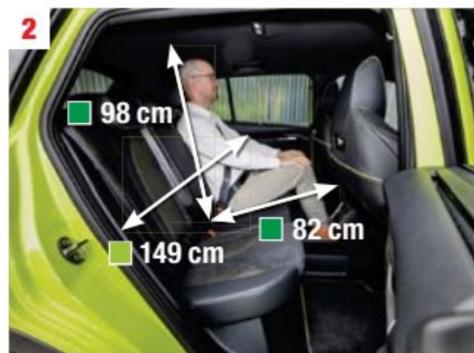
avoue vite un tempérament aussi placide que l'Enyaq : une sensation accentuée par sa direction avare en retour d'informations et qui agit sur un train avant peu tranchant. A cela s'ajoutent un freinage difficile à doser et une inertie en virage évidente, même en sélectionnant les réglages les plus agressifs.

Plus familial que sportif

Heureusement, la suspension pilotée préserve le confort et, derrière un kit carrosserie assez voyant, ce SUV conserve toutes ses qualités familiales. Il bénéficie d'une finition soignée, relevée par des inserts façon carbone et des surpiqûres vertes. A l'arrière, l'espace aux jambes est généreux : on peut glisser les pieds sous les sièges avant et le volume de coffre n'a pas à



1. La finition flatteuse, les surpiqûres vertes et la suédine sur la planche de bord et la console centrale mettent un peu de piquant, mais l'ensemble manque de sportivité. 2. L'espace aux places arrière, très généreux, est identique à celui proposé par les autres Elroq... et les Enyaq ! 3. Pas de perte de volume de coffre, malgré la batterie un peu plus grosse.

Volume : 470 dm³

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	5s4
Consommation cycle mixte	16,3 kWh/100 km
Autonomie cycle mixte	549 km
Poids	2229 kg

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques AV/AR	Synchrones à aimants perm.
Puissance maxi	340 ch
Couple maxi AV/AR	134/545 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km / - 3 100 à 4 200 €
Batterie lithium-ion NMC	79 kWh (capacité utile)
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus AV/AR	235/50 R20/255/45 R20
Dim. L x l x h, en m	4,49 x 1,88 x 1,64
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

L'ÉVALUATION

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

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (9) • Conduite semi-autonome • Lecture des panneaux • Surv. angles morts • Phares Matrix Led, etc.
Agrément : • Caméra recul • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Ecran 13" + GPS • Sièges AV chauffants + siège conducteur électrique/massant • Suspensions pilotées, etc.
En option Agrément : • Peinture métal. (700 €) • Pompe à chaleur (1 100 €), etc.

souffrir de la batterie dont la capacité surpasse de 2 kWh celle de l'Elroq "85". Côté consommation, nous avons relevé 20 kWh/100 km sur un parcours peu exigeant, un score qui ne semble pas s'envoler sur autoroute. On peut donc espérer environ 400 km d'autonomie moyenne, à vérifier sur nos bases. Malgré son équipement plutôt généreux, pas sûr que les 4 510 € de surcoût (prix catalogue) par rapport à la version Sportline 85 (286 ch) à deux roues motrices se justifient, sauf pour les férus de transmission intégrale. ■

Le verdict **Auto Plus** Correct

Pour les sensations sportives, on repassera mais l'Elroq en version RS a le mérite de ne rien perdre de ses qualités familiales et d'être moins cher que l'Enyaq RS...

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

J'ADHÈRE AU CLUB ET J'EN PROFITE

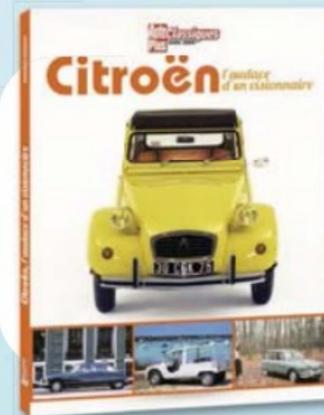
+ DES ENTRÉES GRATUITES
À MES SALONS PRÉFÉRÉS

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

+ UN ACCÈS À UN GUIDE
JURIDIQUE EN LIGNE

+ DES OFFRES DE RÉDUCTION
AUPRÈS DE PARTENAIRES

**2€
,67**
SEULEMENT*
par mois



**EN +
EN CADEAU**
un hors-série CITROËN,
l'audace d'un visionnaire
(176 pages, valeur 15.90€)

TOUS NOS PARTENAIRES SUR CLUB.AUTOPLUS.FR**



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

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

Je souscris au Club Auto Plus*

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

Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail :

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

#M047 #D1674654

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

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



DÉMOUSTIQUEZ VOTRE CARROSSERIE *Par Christophe Conche*

10 nettoyeurs anti-insectes testés

L'été, l'avant de nos autos se couvre d'insectes volants. Si ces salissures ne sont pas nettoyées au plus vite, elles peuvent s'incruster sur la carrosserie. Nous avons testé les produits qui promettent de les éliminer.

Lors de nos trajets estivaux, il est courant que toutes sortes d'insectes s'écrasent sur le pare-brise et le bouclier. Inoffensives en apparence, ces salissures peuvent devenir un cauchemar si l'on attend trop longtemps avant de les éliminer. En effet, les insectes, comme les fientes d'oiseaux, peuvent, par leur acidité, endommager le vernis, puis la peinture. Cela étant, après un voyage, il n'est pas toujours pertinent de se lancer immédiatement dans le nettoyage. En effet, si la carrosserie est restée au soleil ou que le capot moteur a chauffé, les produits risquent de sécher avant le nettoyage, lais-

sant parfois des traces même après rinçage. Sur une carrosserie à température ambiante, un nettoyant spécial, grâce à sa composition chimique, aura toute son efficacité pour venir à bout de ces taches. Pour un résultat optimal, commencez par les ramollir avec de l'eau tiède (environ 30 °C), puis pulvérisez le nettoyant sur les zones concernées. Laissez agir quelques minutes. Rincez ensuite la carrosserie soit avec un jet haute pression, soit à l'aide d'un seau d'eau claire. Terminez par un essuyage à la main avec un chiffon propre et doux (microfibre). Reste à choisir le meilleur démoustiquant...

NOTRE MÉTHODE DE TEST

Contenance. Pour savoir si elle était respectée, nous avons comparé le volume réel du liquide présent dans le flacon avec la contenance annoncée officiellement sur l'étiquette du fabricant. Tous nos produits fournissent la quantité promise sur leur emballage. Quelques-uns offrent de 5 à 20 ml de plus, comme les démoustiquants vendus par Feu Vert, Norauto, Triplewax, Matt Chem et GS27 (note sur 20, coef. 1).

Efficacité. Chaque produit est appliqué sur une zone délimitée par du ruban adhésif. Selon les indications des fabricants, nous avons pulvérisé le liquide à 15 ou 20 cm de la carrosserie constellée d'insectes, puis attendu entre 1 et 5 minutes pour le laisser agir. Après un rinçage à l'eau claire puis un bon séchage, les produits Neo Clean, Meguiar's et TotalEnergies Wash se sont distingués par leur efficacité. Sur les taches persistantes, la zone a été traitée à nouveau, puis frottée à l'aide d'un chiffon dédié au démoustiquage (dès 1,99 €). Malgré l'effort manuel, les liquides Auchan et Feu Vert n'ont pas apporté entière satisfaction. Les meilleurs se sont avérés proches, mais pas avec la même facilité (note sur 20, coef. 4).

Praticité. La consistance de certains liquides est un peu grasse (Feu Vert et Norauto). Le pistolet à jet réglable de Matt Chem est très pratique pour économiser du produit (note sur 20, coef. 1).

Prix au litre. Il est donné en fonction de la contenance réelle et permet de départager les ex-aequo dans notre classement.



PHOTOS: F. GROUT

NeoClean1^{er}**Meguiar's**2^e**TotalEnergies Wash**3^e**Michelin**4^e**Matt Chem**5^e**Triplewax**6^e**GS27**7^e**Auchan**8^e**Norauto**9^e**Feu Vert**10^e



Jérôme Fombelle



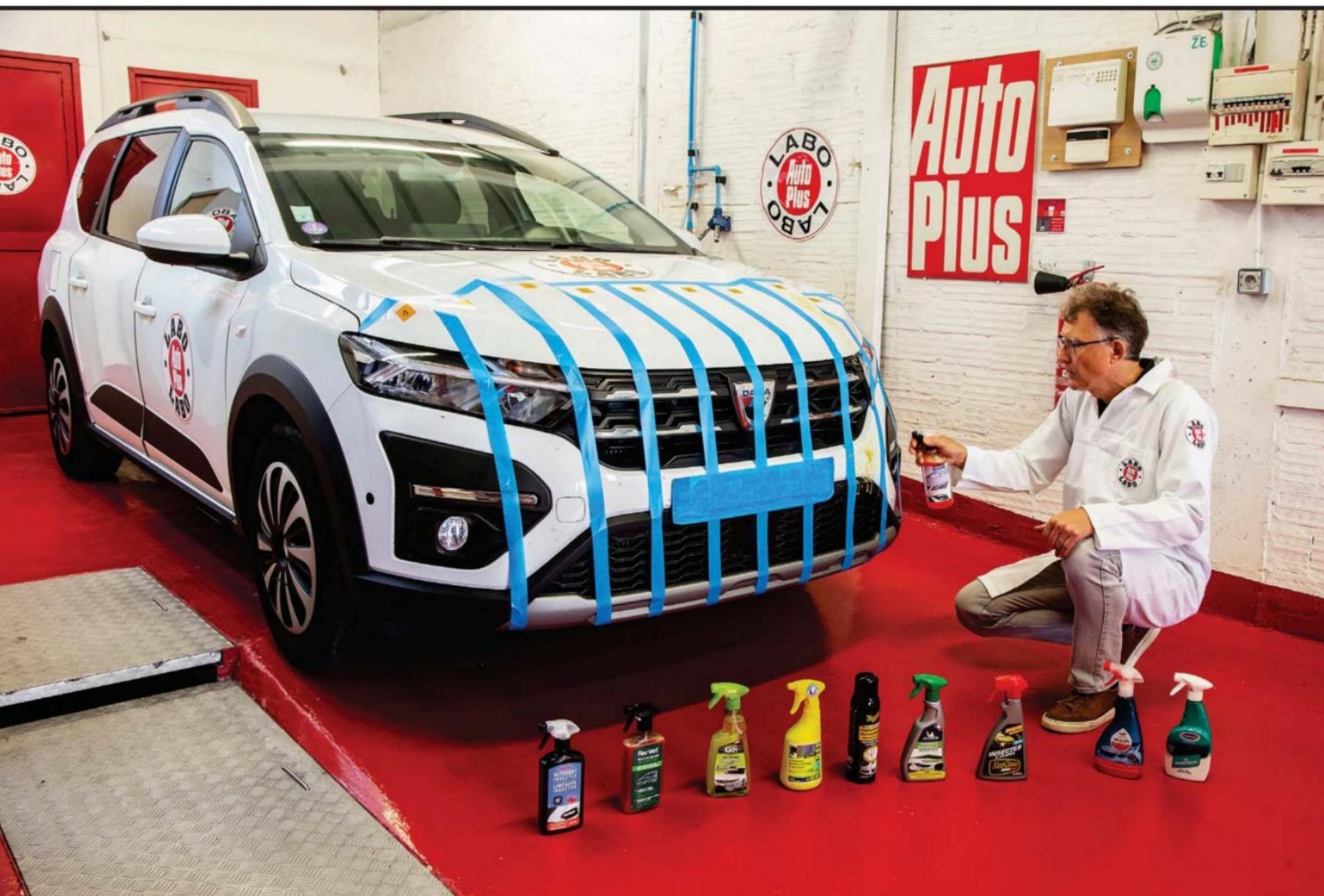
Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmots



	Marque	Produit	Lieu d'achat	Prix	Prix au litre	Appréciation prix	Contenance annoncée - réelle	Efficacité (note sur 20)	Praticité (note sur 20)	
1 ^{er}	NeoClean	Nettoyant insectes et fientes	Stations Esso	10,90 €	21,80 €	Elevé	500 - 500 ml	19	19	●●●●●
2 ^e	Meguiar's	Dégoudronnant et démoustiquant	Feu Vert	17,99 €	40,89 €	Très élevé	440 - 440 ml	19	20	●●●●●
3 ^e	TotalEnergies Wash	Nettoyant insectes et fientes	Stations TotalEnergies	6,99 €	13,98 €	Correct	500 - 500 ml	16	16	●●●●●
4 ^e	Michelin	Insectes carrosserie et vitres	Norauto	7,19 €	14,38 €	Correct	500 - 500 ml	16	16	●●●●●
5 ^e	Matt Chem	Résines, insectes et mousses	Narbonne Accessoires	16,90 €	27,70 €	Elevé	600 - 610 ml	15	18	●●●●●
6 ^e	Triplewax	Gel démoustiquant	Carrefour	7,69 €	15,23 €	Correct	500 - 505 ml	10	8	●●●●●
7 ^e	GS27	Nettoyant insectes et fientes	Feu Vert	12,99 €	24,98 €	Elevé	500 - 520 ml	8	14	●●●●●
8 ^e	Auchan	Nettoyant insectes	Auchan	5,99 €	11,98 €	Modéré	500 - 500 ml	7	12	●●●●●
9 ^e	Norauto	Anti-insectes	Norauto	7,99 €	15,67 €	Correct	500 - 510 ml	8	5	●●●●●
10 ^e	Feu Vert	Nettoyant insectes et fientes	Feu Vert	7,99 €	15,82 €	Correct	500 - 505 ml	7	5	●●●●●



PROFITEZ DU RALENTISSEMENT DU MARCHÉ

Nos conseils pour bien négocier

Après plusieurs années fastes, les ventes de voitures d'occasion tournent désormais au ralenti. Le nombre de véhicules disponibles sur le marché, plus faible qu'en temps normal, devrait tirer les prix vers le haut, mais la demande n'est pas là, sauf pour les modèles de plus de 10 ans. De plus, les hésitations de nombreux automobilistes face au type d'énergie à acheter mettent les vendeurs en difficulté. Une situation idéale pour discuter les prix, à condition d'avoir les bons arguments...

Par Pierre Audemar

Décryptez la situation

Pour obtenir les meilleurs rabais, deux règles s'imposent. La première consiste à s'orienter vers un modèle peu demandé. La seconde à viser des véhicules disponibles en grand nombre sur le marché, tels que les fins de contrat LOA/LLD. Mais ces règles évoluent rapidement, et les bonnes affaires d'hier ne sont souvent plus celles d'aujourd'hui.



Sur les moins de 1 an, anticipez les promos de fin d'année

Si le marché de l'occasion n'affiche pas la grande forme, celui du neuf est carrément en plein marasme. Cela se traduit depuis quelques mois par des rabais en hausse. Mais les plus belles remises sur le neuf sont encore à venir. Ces prochaines semaines, les constructeurs et leurs réseaux devraient en

effet se lancer dans une guerre des prix sans pitié, afin de tenter de sauver leur année. Cette chute des tarifs réels en concession imposera aux vendeurs de revoir à la baisse ceux de leurs occasions récentes. Prenez comme base de négociation les taux de réduction indiqués dans notre rubrique "Prix du neuf". Si vous visez une voiture de moins de 6 mois, considérez qu'elle doit s'afficher

avec une geste de 8 à 10 % supplémentaires (si la remise en neuf est de 6 %, l'occasion récente sera à - 14 % à - 16 %). Si elle a de 6 à 12 mois, comptez de 12 à 15 % de rabais en plus de celui applicable sur le neuf.

Profitez de l'abondance de retours de location

En forte augmentation ces dernières années, les contrats de location avec option d'achat (LOA) et de location longue durée (LLD) permettent aux concessionnaires de s'assurer un apport en voitures de seconde main récentes (2 à 5 ans) et généralement en très bon état, l'entretien étant le plus souvent intégré à ces contrats. Une aubaine pour les services d'occasions lorsque ce marché est au beau fixe. Mais les ventes de ces véhicules ont baissé de presque 10 % au premier semestre sans que leur afflux se réduise, bien au contraire. Pour faire rentrer de l'argent frais, nombre de professionnels sont donc prêts à les brader.

Roulez plus "vert"

Si les acheteurs d'occasions ne semblent avoir aucune peine à se convertir au tout hybride, ce n'est pas le cas en ce qui concerne l'hybride rechargeable et le 100 % électrique. Deux types de motorisation que l'on trouve toutefois de plus en plus fréquemment sur les



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean



A. SAUNIER



A. SAUNIER

parcs des concessionnaires (retours de LLD des entreprises, voitures de direction ou de démonstration...). Les doutes quant à la fiabilité générale de ces technologies ne sont pourtant plus de mise et l'essor des réseaux de recharge permet d'envisager les longs trajets sans difficultés majeures. Quant au coût d'usage, il est imbattable si vous pouvez brancher votre auto à domicile. Les prix étant facilement négociables, y compris sur les ex-leaders du marché que sont les Tesla, ne faites pas l'économie d'une réflexion sur votre passage au "vert".

Visez les modèles proches de la sortie

Certains modèles trouvent aujourd'hui preneur sans problème: berline premium dernier cri, SUV à la mode... Mais lorsque ces autos seront restylées ou remplacées, leur cote d'amour chutera brutalement sur le marché de l'occasion. Et le prix que pourront en tirer les

vendeurs avec. Pour tout savoir sur ces futures stars déchues, scrutez la rubrique "Nouveautés" d'Auto Plus. Et si vous envisagez l'achat d'une version actuelle en seconde main des BMW Série 3, Renault Clio ou Volkswagen Polo (cette liste n'étant ni exhaustive ni figée), sachez que c'est le moment idéal pour faire baisser notablement les prix affichés.

Intéressez-vous aux PureTech et BlueHDi

Professionnel ou particulier, n'importe quel vendeur d'une auto motorisée par le 1.2 PureTech ou le 1.5 BlueHDi, deux moteurs appartenant à la banque d'organes Stellantis, vous dira que trouver acquéreur tient de la mission impossible. Ces blocs souffrent, en effet, d'une réputation catastrophique, à cause d'un manque de fiabilité notoire. Généralement, ces modèles sont déjà affichés à prix cassés. Mais il est très aisé de les faire descendre encore plus. Avant de jeter votre dévolu sur un exemplaire, vérifiez impérativement que l'entretien a été réalisé scrupuleusement, tant en ce qui concerne les opérations à effectuer que les termes temporels et kilométriques, et, de préférence, dans le réseau de la marque. En effet, depuis février 2023, les 1.5 BlueHDi reçoivent une nouvelle chaîne renforcée en usine, qui est



Y. LEFEBVRE

installée sur les voitures rappelées depuis la fin d'année 2024. Quant au 1.2 PureTech, une courroie plus résistante l'équipe depuis 2022. Il vous faut donc vous assurer que celle de l'auto que vous convoitez est bien âgée de moins de trois ans. De surcroît, ces blocs sont désormais couverts par des garanties XXL (10 ans/175 000 km sur le 1.2 PureTech, 10 ans/240 000 km pour le 1.5 BlueHDi).

Ramenez les particuliers à la réalité

Lorsque l'on compare les prix demandés, sur des modèles équivalents, par des vendeurs professionnels et des particuliers, on ne tarde pas à se rendre compte que certains de ces derniers ont des prétentions aussi, voire plus élevées que les premiers. En effet, les pros s'adaptent plus rapidement aux nouvelles règles du marché. Si vous êtes intéressé par une voiture proposée par un particulier, imprimez par avance une sélection d'offres de pros correspondant à des autos quasi identiques mais dont les prix affichés sont inférieurs au sien.

Acheter une voiture d'occasion

Avant de vous déplacer

Pour maximiser vos chances de succès lors de la phase de négociation, il est crucial de préparer vos arguments. Et que ceux-ci soient, autant que possible, personnalisés. D'où l'importance de respecter une période d'observation préalable.

Faites un tour d'horizon de la concurrence

Présence d'une option rare, coloris qui vous a tapé dans l'œil... les raisons de choisir une occasion plutôt qu'une autre sont multiples. Mais elles ne doivent en aucun cas être portées à la connaissance de votre vendeur. Au contraire, répertoriez les véhicules similaires à celui que vous comptez voir et mis en vente à proximité (un rayon de 50 km est raisonnable, sauf dans le cas d'un modèle moins courant qui justifie une zone de recherche élargie). Ne retenez alors que ceux dont le prix est inférieur et laissez entendre à votre interlocuteur que vous ne craignez pas de vous déplacer pour faire une meilleure affaire.

Repérez les autos en vente depuis longtemps

Chez un vendeur professionnel, le délai moyen entre la mise sur le marché d'une occasion et sa cession effective est de trois mois. Durant ce laps de temps, la somme qui a servi à l'achat d'une voiture est "bloquée". Parfois, elle est même sujette à des intérêts car prêtée par la banque du vendeur. Chaque

jour qui passe correspond donc à une baisse de sa marge, ou, dans le pire des cas, à une hausse de ses pertes. En lançant plusieurs semaines en amont votre repérage, vous saurez quelles sont les autos qui ne trouvent pas preneur et qui seront d'autant plus faciles à négocier. Certains sites vous facilitent encore la tâche en répertoriant les baisses de prix qui ont été appliquées sur certains véhicules – et parfois les dates auxquelles elles ont eu lieu.

Nagez à contre-courant...

Il arrive qu'un détail rende une voiture beaucoup plus difficile à vendre que sa quasi-jumelle. Elle en devient donc d'autant plus facile à négocier. Cela peut être un coloris jugé trop original – le rouge, par exemple, boudé sauf sur les voitures sportives. Cela peut également correspondre à une dotation considérée comme incomplète (clim' manuelle, sellerie en tissu sur une auto haut de gamme...).

... ou noyez-vous dans la masse

Lorsqu'un modèle est disponible en très grand nombre sur le marché, il s'ensuit inévitablement une concurrence tarifaire.



ADOBE STOCK

En jetant votre dévolu sur un best-seller dans une version de milieu de gamme et arborant une teinte passe-partout, vous aurez l'embarras du choix parmi les annonces. Il ne s'agira alors plus que de mettre les vendeurs en compétition.

Ne vous focalisez pas sur le kilométrage

L'usure d'une auto correspond plus souvent à l'usage qui en a été fait qu'au nombre affiché sur son compteur kilométrique. Ainsi, un exemplaire qui aura roulé 20 000 km par an sur autoroute sera très probablement en meilleure forme que son jumeau qui aura parcouru une distance quatre fois moindre, mais uniquement en centre-ville. Pourtant, la majorité des acheteurs préférera le second. Le prix du premier sera donc plus facilement discutable.

Le face-à-face

A l'heure du rendez-vous avec le vendeur, il ne vous restera plus qu'à dérouler les arguments préalablement préparés. Et à en dégainer quelques-uns de plus.

Pointez chaque défaut

Demandez à sortir la voiture à la lumière du jour (l'éclairage artificiel masque davantage les défauts) et examinez scrupuleusement l'état général. Faites constater au vendeur chaque imperfection que vous relèverez, qu'elle soit extérieure (microrayure, légère bosse...) ou intérieure (sellerie ou moquette usée, griffe sur les plastiques). Chacune sera l'occasion de grappiller une poignée d'euros de réduction.

Reconstituez l'historique d'entretien

Rien n'oblige un vendeur, même professionnel, à vous vendre une auto dont le plan d'entretien a été parfaitement respecté. Il n'est pas non plus forcé de vous prévenir si cela n'a pas été le cas. Pourtant, si un problème précoce survient, le constructeur ne manquera pas de vous demander de prouver que la maintenance a été scrupuleusement effectuée. Ne vous engagez donc pas sans avoir pu détailler chaque facture d'entretien et de réparation. Cela vous

permettra également d'identifier les pièces d'usure qui sont proches de leur fin de carrière ou les échéances d'entretien majeures (distribution...) qui s'annoncent. Vous pourrez ainsi exiger que ces interventions soient effectuées avant la livraison ou que le prix de vente soit revu à la baisse à hauteur des frais à venir.

Demandez l'HistoVec et le SoH

HistoVec est une plateforme qui permet d'obtenir, gratuitement, un rapport sur certains antécédents d'une auto (précédents possesseurs, accidents graves...). Le propriétaire du véhicule est toutefois le seul à pouvoir le demander sur le site officiel : histovec.interieur.gouv.fr. Vous devrez donc lui faire comprendre que vous ne concluez pas la transaction sans ce document. Par ailleurs, si vous envisagez l'achat d'une hybride, rechargeable ou pas, ou d'une électrique, exigez de votre vendeur qu'il fasse établir le SoH. Ce document (*State of health*, "état de santé" en français) indique le taux de

N°: 1930/A264288/2025-000000044e7581b/G002552113960	
Date: 19.05.2025	
Lieu d'inspection:	
Polestar 2 Long Range Dual Motor 78kWh 03/2020-01/2023 (300kW)	
Information véhicule	Données de la batterie*
Immatriculation:	Lecture de l'Etat de Santé
VIN: LPSVSEDEENL096426	91.54%
Date de 1 ^{ère} immatriculation: 19.02.2021	Etat de charge (SOC): 81%
Kilométrage: 89321 km	Voltage: 434.1 V

DEKRA

capacité restant de la batterie de traction. Si cette valeur est inférieure ou à peine supérieure à 70 %, tournez les talons.

Jouez gagnant/gagnant avec le vendeur

Outre leur commission sur la vente, les professionnels en perçoivent également une sur les services complémentaires (financement, extension de garantie...). Ne refusez pas de souscrire à l'un d'eux en échange d'une baisse du prix d'achat. D'autant que, dans le cas d'un crédit, rien ne vous empêche de le solder une fois la première mensualité payée. Si votre interlocuteur rechigne à vous accorder un rabais, suggérez-lui de vous offrir un accessoire ou le prochain entretien à la place.

Mercedes Classe X

Dominique Bailliez a l'impression que Mercedes ne respecte pas ses clients. La marque a refusé de prendre en charge la panne de son Classe X 350d en... 15 minutes chrono.



J. DELMARTY/LPACA/ANDIA

1 031 € pour changer un capteur de NOx à 58 900 km !

Si je vous dis "pick-up", vous pensez sans doute à un baroudeur capable de passer partout sans jamais flancher. C'est l'image que Dominique Bailliez, de Gœulzin (59), se faisait de ce type d'engin lorsqu'il a porté son choix sur un Mercedes Classe X 350d de fin 2018, un modèle développé conjointement avec Nissan et Renault, mais motorisé, ici, par un six cylindres diesel 100% "maison". Un véhicule avec lequel notre lecteur roule peu, et qui accumule

pourtant les défaillances. Après un an et 8900 km, il est déjà obligé de faire changer les deux capteurs de NOx, qui sont alors couverts par la garantie. Fin 2022, à 34 300 km, l'un de ces capteurs fait encore des siennes. Cette fois, la marque va assumer la moitié de la facture.

Jamais deux sans trois

Mais le même problème se présente il y a quelques semaines, alors que le compteur n'affiche que 58 900 km. Le capteur de

nouveau hors service n'ayant que deux ans et demi et moins de 25 000 km, Dominique ne doute pas une seule seconde que le constructeur puisse honorer le devis de 1 031 €. Il envoie donc sa demande via le formulaire en ligne de la marque. Notre lecteur est extrêmement surpris de recevoir une réponse, négative de surcroît, 16 minutes après son envoi, horodatage des e-mails pour preuve. Il relance donc sa requête mais la position du constructeur reste inchangée.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Cette cascade de pannes de capteurs de NOx est étrange. Visiblement, le système de dépollution du Classe X de Dominique souffre d'un mal récurrent et il est surprenant, pour ne pas dire "non professionnel", que son concessionnaire ne cherche pas la cause de ces pannes. En ce qui concerne la couverture par le constructeur de la dernière facture en date, au vu de l'âge et du kilométrage du pick-up comme de ceux du capteur, elle doit se monter à 80 % sur les pièces et la main-d'œuvre.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Peugeot 5008

Barre dessoudée

Sur mon 5008 1.6 PureTech 165 de fin 2017 (110 500 km), une partie de l'assise ayant cédé, le siège conducteur est à remplacer pour un coût de 1 822 €. Peugeot a répondu par la négative à ma demande de participation.

Dominique Laubus, 17430 Tonny-Charente

NOTRE CONSEIL Il est évidemment impossible de considérer que le siège conducteur d'une voiture est une pièce d'usure. A ce titre, on peut estimer qu'il doit tenir au minimum 300 000 km. Dans votre situation, le 5008 ayant un peu plus de 7 ans, la marque doit régler 80 % des dépenses de remplacement.

Renault Zoe

L'électrique aussi

Je possède une Renault Zoe Q90 de fin 2017 qui n'a roulé que 92 000 km. Son moteur vient pourtant de rendre l'âme et son changement a été chiffré à 5 852 € par mon concessionnaire. Est-il normal que Renault ne paie que 40 % du montant ?

Cécile Prompt, 36600 Valençay

NOTRE CONSEIL Rappelons tout d'abord que nos experts se basent sur une durée de vie de 300 000 km pour un bloc électrique. Dans votre cas, le kilométrage, inférieur à 100 000 km, n'est pas un critère de vétusté. Mais les 7 ans de votre Zoe en sont un. Aussi, vous devez mettre Renault en demeure de revoir son offre à 80 %.

AFFAIRE RÉGLÉE!

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

Dacia a payé 71 % du tuyau de pression

Depuis notre n° 1905, où nous évoquions les problèmes de son Dacia Duster 1.5 Blue dCi 115 de 2021 (40 000 km), la situation de Sylvain Mangin, de Foulcrey (57), a évolué positivement. Lors de notre publication, ce lecteur n'avait reçu de Dacia qu'une participation de 40 %, pour faire remplacer le tuyau de pression des gaz d'échappement. Trop peu pour nos experts qui ont appuyé ce dossier. Sylvain n'a en effet rien lâché et il a fini par obtenir un bon d'achat de 220 € en complément du rabais.



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



BIEN CHOISIR UN...

Ford Kuga 2 diesel restylé (2016-2020) à moins de 15 000 €

Le deuxième opus du Kuga fait partie des meilleurs SUV compacts de sa génération, dans une catégorie où la compétition est rude. Notre guide pour réaliser de bonnes affaires sur la version restylée.

Plus discret que les stars de ces années-là que sont les Peugeot 3008, Nissan Qashqai, Volkswagen Tiguan... le Ford Kuga n'en est pas moins attractif. D'autant qu'il se montre plutôt abordable sur le marché de l'occasion. Apparu en 2013, il s'est offert un restylage à la toute fin de l'année 2016, qui lui a octroyé plus de personnalité et une ligne plus séduisante : nouvelle calandre plus imposante, signature lumineuse revue et formes un peu plus épurées. Les modifications sont plus anecdotiques à l'intérieur, avec

une planche de bord au dessin toujours un peu torturé et une qualité de fabrication sérieuse, sans plus. Le deuxième niveau de finition (Titanium) permet de profiter d'une interface moderne, commandée par un écran couleur tactile de 8"/20,3 cm. Exception faite d'un espace aux jambes un peu juste aux places arrière, le Kuga sait recevoir. Son volume de coffre, dans la bonne moyenne de la catégorie, fait le bonheur des familles, et le vaste espace de chargement – plat une fois les dossiers arrière rabattus – permet au besoin de jouer les

déménageurs. Il y ajoute également beaucoup de rangements, essentiellement répartis dans la partie avant de l'habitacle.

L'art du compromis

Agréable à vivre pour les passagers, le Kuga l'est aussi pour le conducteur. Son agilité dans les virages en fait l'un des SUV les plus dynamiques du genre. Il n'oublie pas non plus le confort, à condition de délaissier la finition ST-Line, dotée d'un superflu châssis sport et de roues de 18".

Les diesels sont agréables, et leur fiabilité en progrès rassure. En entrée de gamme, depuis le restylage, le précédent 2.0 TDCi de 120 ch cède la place à un 1.5 TDCi de même puissance. Hélas, son couple en régression oblige son conducteur à le solliciter

davantage en utilisation routière intensive, même avec la boîte automatique Powershift à double embrayage. Le 2.0 TDCi 150 apporte cette petite pointe de tonus et cette rondeur qui le rendent bien plus agréable. Proposé aussi en boîte auto., il impose alors la transmission intégrale. Celui de 180 ch, qui coiffe la gamme, est d'office en 4x4, que ce soit en transmission manuelle ou auto., et il offre un niveau de performances encore supérieur, sans trop consommer. Ces blocs 2.0 sont en revanche plus chers que les 1.5, et difficiles à trouver avec moins de 150 000 km pour un budget de 15 000 €. Certains exemplaires se dénichent malgré tout dès 12 500 €, à condition d'accepter un compteur affichant plus de 200 000 km.

Par Jacques Warnery

Le nouveau volant à trois branches et l'abandon du traditionnel levier de frein à main pour une commande électrique caractérisent la planche de bord de cette version restylée.



Nombre de places : 5



Volume : 528 dm³

La banquette, agréable et bien dessinée, compense en partie une longueur aux jambes décevante pour la catégorie. A l'exception d'un seuil de chargement un peu élevé, le coffre du Ford Kuga se montre accueillant.



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

Côté équipements

■ Evitez la Trend, trop dépouillée (et peu diffusée), pour passer directement à la Titanium, qui n'oublie rien d'important et constitue le meilleur choix. Les amateurs de dynamisme apprécieront la ST-Line, à la présentation plus sportive, au prix d'un confort dégradé, avec ses grandes roues et son châssis sport. Bémol, la très utile caméra de recul est en option sur les trois premiers niveaux de finition. Elle n'est de série qu'en Vignale, rare et aux accents luxueux.

LA DOTATION DE SÉRIE

Trend: • ABS + ESP • Airbags frontaux, latéraux AV et rideaux AV/AR • Antibrouillards • Bluetooth • Clim' manuelle • Régulateur/limiteur de vitesse • Syst. multimédia avec écran 4"/10,2 cm, 6 HP et prises USB • Vitres AV/AR électr.

Titanium: • Accès et démarrage mains libres • Aide au stationnement AR • Clim' bizona • Ecran 8"/20,3 cm avec GPS, Apple CarPlay et Android Auto. • Feux de jour à leds • Jantes alu 17" • Phares et essuie-glaces automatiques.

ST-Line: • Aide au stationnement AV/AR avec Park Assist • Châssis sport • Jantes alu 18" • Kit carrosserie.

Vignale: • Caméra de recul • Hayon motorisé/mains libres • Phares bixénon • Sellerie cuir • Sièges AV chauffants.



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.5 TDCi 120 4x2	1.5 TDCi 120 Powershift 4x2	2.0 TDCi 150 4x2	2.0 TDCi 180 Powershift 4x4
Vitesse maxi	172 km/h	166 km/h	188 km/h	196 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	34s5	35s	32s4	31s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	9s8/12s/15s8	10s (en Drive)	7s8/10s/13s1	6s6 (en Drive)
Consommation moyenne	6,8 l/100 km	7,8 l/100 km	7 l/100 km	7,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/7,5/6,7 l/100 km	7,6/8,1/7,6 l/100 km	6,9/7,3/6,9 l/100 km	7,7/7,8/7,8 l/100 km
Poids	1 621 kg	1 698 kg	1 731 kg	1 838 kg
Freinage 130 à 0 km/h	69 m	67 m	67 m	66 m
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 499 cm ³	1 499 cm ³	1 997 cm ³	1 997 cm ³
Puissance maxi	120 ch à 3 600 tr/mn	120 ch à 3 600 tr/mn	150 ch à 3 500 tr/mn	180 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 1 500 tr/mn	300 Nm à 1 500 tr/mn	350 Nm à 2 000 tr/mn	400 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	115 g/km/2	124 g/km/2	122 g/km/2	140 g/km/2
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Auto., 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Auto., 6 rapports

Deux diesels se côtoient dans cette tranche de prix, un 1.5 de 120 ch et un 2.0 décliné en 150 et 180 ch, avec ou sans boîte auto.

1.5 TDCi 120: pas désagréable, ce moteur apparu au restylage demeure trop limité en charge. Avec moins de 150 000 km, les prix débutent à 10 500 €, dans une très rare finition Trend, et juste en dessous de 11 000 € pour un Titanium, plus diffusé. En restant dans le budget de 15 000 €, il est possible de trouver un millésime 2019 avec moins de 100 000 km.

1.5 TDCi 120 Powershift: moins présente

sur le marché, cette boîte automatique à double embrayage, agréable au quotidien, s'échange à partir de 11 000 € avec moins de 150 000 km. Elle impose un effort financier d'environ 500 € par rapport à la version manuelle. Ainsi, un millésime 2019 coûte 15 000 €, mais avec 120 000 km au compteur. Attention, la conso augmente de 1 l/100 km.

2.0 TDCi 150: en boîte manuelle 4x2 ou auto. 4x4. En manuelle, ce cœur de gamme s'affiche à des tarifs comparables à ceux du 120 ch à boîte auto. A partir de 11 000 € en

finition Titanium, avec 150 000 km. Les ST-Line démarrent à 12 500 €, l'important écart de prix s'expliquant par leur rareté. Une montée en équipement qui impose, à prix équivalent, un millésime ou 20 000 km d'écart. Les luxueux Vignale débutent à un peu moins de 15 000 €.

2.0 TDCi 180: il est lui aussi proposé en boîte manuelle ou auto., mais à l'inverse du 150 ch, il est livré d'office avec transmission 4x4 dans les deux cas. Les prix sont logiquement plus élevés, et il faut dépasser les 150 000 km pour rester sous la barre des 15 000 €.

Côté fiabilité

A surveiller

Boîte de transfert. Les premiers Kuga 2, lancés en 2013, ont connu des fuites de la boîte de transfert avant 50 000 km, impliquant généralement son remplacement (2 000 €). Les modèles d'après restylage de notre sélection semblent plus épargnés.

Capteurs. Des défaillances de la sonde de filtre à particules entraînent l'allumage du voyant moteur orange.

Moteurs d'essuie-glace. Ils peuvent casser dans de très rares cas. Comptez alors 500 € pour leur changement.

Volant moteur. Les diesels sont fournis par PSA. Les premiers, avant restylage, ont subi des défauts de volant moteur, provoquant une usure prématurée de l'embrayage. Ces cas sont devenus très rares sur le 1.5 TDCi 120 apparu lors de la remise à jour comme sur le 2.0 TDCi 150 du Kuga restylé.

Nous vous conseillons

Un 2.0 TDCi 150 Titanium

Le TDCi 120 avouant parfois ses limites, notre préférence se tourne vers le TDCi 150. L'agrément qu'il procure, ainsi que ses performances,



permettent de profiter de toutes les qualités du Kuga. Dans sa finition Titanium déjà généreuse, il devient un excellent SUV compact. Un millésime 2019 avec 120 000 km se trouve à moins de 15 000 €.

FORD



LES GRANDS HOMMES

QUI ONT FAIT L'AUTOMOBILE

Cette semaine Louis Renault

Du mécanicien surdoué au patron autoritaire



PHOTOS: RENAULT COMMUNICATION / DR

Dès l'enfance, Louis Renault ne vit que pour sa passion, la mécanique. A 21 ans, il compte déjà parmi les plus belles promesses de l'ingénierie française. Une promesse qui sera largement tenue.

Petit dernier de cinq enfants, Louis naît à Paris, en 1877, dans une famille bourgeoise. Son père, Alfred, fait dans le commerce de tissus et la fabrication de boutons. Sa mère, Louise-Berthe, est la fille de commerçants aisés. Ses résultats scolaires sont décevants. Le petit Louis n'aime pas étudier sous la contrainte, un trait de caractère qu'il va conserver toute sa vie. Ses frères, eux, ont suivi un parcours très honorable. Mais quand, à 8 ans, le gamin installe, seul, l'électricité dans toute la maison, forcément, on s'interroge. De même lorsqu'il fabrique de toutes pièces un appa-

reil photo qui fonctionne à merveille. Hélas, le père de Louis meurt lorsqu'il a 14 ans. Alors, l'adolescent se renferme, s'isole. Dans une remise inoccupée du jardin de la maison familiale de Billancourt, il se concocte un petit atelier où il passe des heures à bricoler des pièces mécaniques, à dessiner des plans, jusqu'à modifier un moteur Panhard. Un soir, à la gare Saint-Lazare, il va se cacher une partie de la nuit dans une locomotive pour en étudier les mécanismes. Parfois, il traîne aussi dans le XVIII^e arrondissement, du côté de l'atelier de Léon Serpollet dont il découvre les premières voitures à vapeur. Emu par la curiosité de cet adolescent de vingt ans son cadet, Serpollet va le prendre sous son aile. Louis observe, questionne, s'intéresse à tout. Entre eux, une belle complicité s'installe. Plus tard, refusé chez Panhard, Louis sera employé quelques mois comme dessinateur chez Delaunay-Belleville. Aucun doute, la mécanique est son oxygène.

Douze commandes en une soirée

A l'automne 1897, il part à Châlons-sur-Marne faire son service militaire. Il se débrouille pour être affecté à l'armurerie où se trouve un atelier bien équipé. Là, dès qu'il le peut, il travaille en autodidacte sur sa première invention, la boîte de vitesses à prise directe. De retour à la vie civile, il achète un tricycle De Dion-Bouton à moteur à essence, l'entrepose dans sa remise et, aidé par Edward Richet, un copain de régiment, lui ajoute une quatrième roue, lui greffe sa boîte à prise directe et l'habille d'une carrosserie de petite voiture. *"Tout a été fait par nous! Entre le 2 octobre et le 25 décembre, nous avons construit une voiture terminée, y compris la carrosserie"*, écrira-t-il fièrement. Le 24 décembre 1898, pour fêter Noël, il rejoint son frère Marcel et un groupe d'amis dans un restaurant de Montmartre. Surprise! Il arrive à bord de sa voiturette. Très vite, la discussion tourne autour de l'étonnante machine, appelée Type A. Face à l'incrédulité de certains, Louis, joueur, parie qu'il pourra gravir au volant de son engin la rue Lepic, l'une des plus pentues du quartier. Un peu éméchés après leur festin, les amis le suivent à pied, guettant la sournoise péta-

rade, le hoquet chafouin. Seulement, voilà, Louis l'emmène, sa Type A! Sans encombre, et jusqu'à la place du Tertre! Alors, à l'incrédulité succèdent l'étonnement, puis l'admiration. C'est sans doute là que s'est joué le fabuleux destin de Louis Renault. Car tous ses amis – ils sont douze – lui signent le soir même un bon de commande. Au poker, on appelle ça une quinte flush.

La mort accidentelle de Marcel

Sans perdre une minute, Louis se met à l'ouvrage et dépose le brevet de sa boîte à prise directe. En février 1899, il fonde avec ses frères Marcel et Fernand l'entreprise Renault Frères. Cette année-là, à Billancourt, dans une usine de 5 000 m² créée à l'adresse de la maison familiale, plus de 70 Type A sont construites et se vendent comme des petits pains. Au mois d'août, Louis et Marcel engagent même leur voiturette dans la course Paris-Trouville. Ils remportent leur catégorie. Les deux frères comprennent alors que, pour assurer la réputation d'une marque, rien ne vaut la compétition. Aussi, les trois années suivantes, des Renault sont-elles engagées dans beaucoup d'épreuves dites de ville à ville, les circuits fermés n'existant pas encore.

Dans la même usine, de 1900 à 1902, sept autres modèles sont fabriqués. Les commandes affluent à un tel rythme que la production ne suit pas. Trop petits, les locaux vont progressivement être agrandis. Cette même année 1902, Louis dépose le brevet de la suralimentation par turbocompresseur. Il en équipe quelques voitures, mais il est loin d'imaginer l'épopée historique des Renault RS01 des années 1980, les premières F1 à moteur turbo. En attendant, pour Renault Frères, tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes. En 1903, Louis et Marcel s'engagent, chacun de leur côté, à Paris-Madrid, une course folle que les autorités vont interrompre à mi-parcours tant elle a fait de morts en seulement deux jours. Quand il arrive à Bordeaux, Louis n'est pas descendu de voiture qu'on l'informe que son frère a été victime d'un grave accident. Il décédera deux jours plus tard. La mort brutale de Marcel est un drame dont Louis



La remise du fond du jardin dans laquelle Louis Renault a passé une partie de son adolescence à bricoler et à dessiner des centaines de plans.



Le soir de Noël 1898, en gravissant sans embûches la rue Lepic avec sa Type A, Louis Renault convainc chacun de ses douze amis, témoins de la scène, de signer un bon de commande.



La première usine Renault Frères, déjà située à Billancourt, était attenante à la maison familiale.



De gauche à droite, Marcel, Louis et Fernand Renault. Marcel se tuera en course en 1903, Fernand mourra d'un cancer en 1909.

WIKIMEDIA COMMONS



Le 6 septembre 1914, l'armée réquisitionne 630 taxis Renault qui achemineront plus de 3 000 soldats, direction la Marne, d'où leur nom, Taxis de la Marne.



Une vue de l'immense usine de l'île Seguin, à cheval sur Billancourt et Meudon. Elle est aujourd'hui rasée.



La première camionnette Renault Frères, à l'architecture encore très rudimentaire, disposait d'un moteur à cylindre unique développant 8 ch.

aura beaucoup de mal à se remettre. Il ne pilotera plus jamais. Cependant, s'il confie désormais ses voitures de course à d'autres, l'aventure industrielle se poursuit.

Les célèbres Taxis de la Marne

En 1905, le premier camion Renault est construit, la moitié des taxis français sont des Renault et, un an plus tard, 500 taxis sont commandés pour la ville de Londres. On en trouvera même aux Etats-Unis et en Argentine. Mais l'impitoyable faucheuse s'acharne. En 1909, Fernand, qui avait joué un rôle essentiel dans le développement de l'entreprise à l'étranger, meurt d'une longue maladie. Louis se retrouve donc seul à la tête de celle qu'il rebaptise Société des automobiles Louis Renault. Il en détient désormais l'intégralité du capital. En 1911, il va en Amérique rencontrer un certain Henry Ford qui vient de mettre en place une méthode de production révolutionnaire, le taylorisme. Renault le prescrira dès 1913, ce qui lui coûtera d'ailleurs une grève de presque deux mois. A cette époque, l'usine emploie

4000 ouvriers et sort près de 4500 véhicules par an. Mais voilà qu'éclate la Grande Guerre. Dès 1914, Louis est sollicité par les autorités pour fabriquer divers matériels militaires, dont le FT-17, le premier char à tourelle pivotante à 360°. Des centaines de taxis Renault sont réquisitionnés pour transporter, sous le nom de "Taxis de la Marne", des milliers de soldats au front.

Quand la guerre s'achève, Louis reprend la construction automobile, mais son caractère a changé. Il vient d'avoir 40 ans, son usine grandit de jour en jour, et ses responsabilités semblent lui peser. Ses fréquentes sautes d'humeur laissent supposer une bipolarité. Les périodes de dépression alternent avec des phases d'excitation, ses colères cycloniques sont toujours suivies d'excuses auprès de ceux qui les ont subies. Malgré tout, l'entreprise continue de grandir, les nouveaux modèles se succèdent, tant et si bien que Louis lance, en 1929, la construction d'une gigantesque usine sur l'île Seguin, dans la proche banlieue ouest de Paris. Celle-ci deviendra célèbre sous le nom de

"Billancourt". Mais sa vie bascule à nouveau lors de la Seconde Guerre mondiale.

Emprisonné et battu

Tandis qu'il se prépare, comme en 1914, à produire de l'armement pour la France, son usine est réquisitionnée par les Allemands. En mars 1942, lorsque l'aviation britannique bombarde l'île Seguin, il sombre dans le désespoir. A la Libération, des résistants, sans doute de la 25^e heure, l'accusent d'intelligence avec l'ennemi. En septembre 1944, un juge ordonne son incarcération à la prison de Fresnes, où des surveillants indignes mènent la vie dure à cet homme déjà bien malade. Certains diront même qu'il aurait été sévèrement battu. Quoi qu'il en soit, un mois après son arrestation, tombé dans le coma, il est transporté dans une clinique parisienne où il meurt le 24 octobre, à l'âge de 67 ans. Christiane, épousée en 1918, rapportera son dernier murmure : "Et l'usine?" Il n'a jamais su que sa famille serait privée de ses droits, et que sa société deviendrait la propriété de l'Etat. ■



FORMULE 1

Duel chez McLaren : le remake ?

Le championnat de F1 reprend ce week-end après la pause estivale. Il reste dix Grands Prix à disputer dans cette saison qui devrait sacrer un pilote McLaren, tant l'écurie domine ses adversaires. Le duel Piastri/Norris pourrait-il dégénérer et raviver le souvenir de la lutte acharnée entre Prost et Senna à la fin des années 1980 au sein de la même écurie ?

Tous les salariés de McLaren ont dû passer des vacances d'été sereines. L'écurie britannique décrochera assurément le titre constructeurs en fin d'année (pour la deuxième saison consécutive), et y ajoutera la couronne des pilotes. Seuls trois des quatorze Grands Prix disputés en 2025 leur ont échappé. Le meilleur des autres, Max Verstappen, pointant à près de 100 points de Piastri au championnat (voir encadré), a déjà relégué aux oubliettes son objectif de cinquième titre consécutif. Oscar Piastri, Australien de 24 ans, ou Lando Norris, Britannique de 25 ans : cette saison va donc sacrer un nouveau champion, un jeune talent affamé de succès, déterminé à ne pas laisser passer sa chance. Deux jeunes ambitieux qui ont fait toute leur carrière en F1 chez McLaren. Deux hommes qui, pour

l'instant, ont affiché un esprit d'équipe qui semble annihiler tout risque de débordement. "Avec Lando, nous avons la meilleure voiture du plateau, donc, naturellement, je suppose que le titre va se jouer entre nous deux, reconnaît Piastri. Néanmoins, sur certaines pistes, Verstappen, les Ferrari ou les Mercedes seront capables de nous titiller. Quel que soit l'adversaire, mon but est de gagner et d'accroître mon avance au championnat." Depuis la saison 2016, et la lutte farouche entre Nico Rosberg et Lewis Hamilton chez Mercedes, nous n'avons pas connu de duel pour le titre entre coéquipiers. Chez McLaren, c'est une situation inédite depuis 2007. Cette année-là, ne voulant favoriser ni Fernando Alonso, ni Lewis Hamilton, l'écurie avait indirectement offert le titre au pilote Ferrari Kimi Räikkönen. Ce risque

n'existe pas cette année, car la supériorité de McLaren est incontestée. "Mathématiquement, il n'est pas encore certain que le titre se décidera uniquement entre nos deux pilotes, tempère Andrea Stella, le directeur. En tant qu'équipe, nous faisons tous les efforts pour que le championnat se joue entre Lando et Oscar. D'abord en leur donnant une voiture très rapide, et en essayant de ne pas influencer l'issue du championnat à cause d'un problème mécanique ou d'un mauvais arrêt au stand pour l'une des deux monoplaces. C'est notre responsabilité de garantir une équité entre les deux pilotes. Le reste sera entre leurs mains. A Lando et Oscar de réaliser les meilleures performances avec constance et sans erreur."

Eviter une guerre à la Prost/Senna

McLaren a réalisé quatre doublés consécutifs avant les vacances, pour un total de sept depuis le début de la saison, du jamais-vu pour l'écurie depuis 1988. Cette année-là, Alain Prost et Ayrton Senna vivaient leur première année de collaboration. A eux deux, ils avaient remporté quinze des seize courses au calendrier. Senna était titré, mais Prost, beau joueur, avait accepté la défaite. En revanche, en 1989, leur relation

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES (WRC)

Ogier poursuit sa quête

Après avoir décidé d'augmenter son programme initial afin de viser un neuvième titre mondial (voir Auto Plus n° 1928), Sébastien Ogier se présente au Paraguay avec l'ambition de s'imposer. Cette nouvelle épreuve au calendrier promet quelques surprises, avant d'enchaîner dans deux semaines avec une autre manche sur les pistes sud-américaines au Chili. Ogier pointe à la troisième place du championnat, à 13 points seulement d'Evans. Toutes les spéciales seront diffusées sur Canal+ Sport 360.





Ayrton Senna et Alain Prost ont marqué l'histoire de la F1 par le duel féroce qui les a opposés, entamé lorsqu'ils étaient coéquipiers chez McLaren en 1988 et 1989. Aujourd'hui, l'écurie s'efforce d'éviter une nouvelle guerre fratricide.

avait explosé, entraînant de nombreuses polémiques, des affaires, et des accrochages. Prost avait constaté, selon ses dires, un traitement préférentiel envers Senna, qui aurait disposé de meilleurs moteurs. Les deux hommes ne se parlaient plus, l'ambiance était détestable, mais leur duel est le plus grand de l'histoire de la F1.

"*Tout le monde connaît l'histoire de la rivalité entre Prost et Senna, ainsi que d'autres duels de coéquipiers dans diverses écuries, commente Piastri. Avec Lando, nous voulons avoir l'opportunité de nous battre pour le titre pendant de nombreuses années. Notre rôle de pilote n'est pas seulement de rouler vite, mais aussi d'avoir un bon esprit d'équipe, un sens moral, afin d'avoir une relation de confiance dans un environnement apaisé. C'est très important pour cette année, mais aussi pour le futur. On sait tous que les choses peuvent mal tourner, mais nous faisons tous les efforts pour que cela n'arrive pas.*" Piastri et Norris bénéficiant de contrats à long terme chez McLaren, il vaut mieux en effet éviter de détériorer la relation. Leurs patrons les autorisent à se battre en piste, en respectant une règle d'or : ne pas se percuter. Au Canada, Norris a pourtant touché Piastri et a achevé sa course dans le mur. Un incident qui aurait pu impacter leur relation, mais qui finalement n'a eu aucune conséquence.

Norris, admettant immédiatement sa responsabilité tout en étant le seul contraint à l'abandon pendant que Piastri poursuivait sa course, a su gérer intelligemment cette première étincelle. "*Ce duel est éreintant et difficile car les écarts sont toujours très faibles entre nous*, explique-t-il. *Cela prend beaucoup d'énergie de se concentrer et de tirer le maximum à chaque séance d'essais, chaque course. Je suis certain d'avoir des domaines encore perfectibles, mais Oscar pourrait dire la même chose. Clairement, je ne me suis pas toujours rendu la vie facile, donc si je parviens à m'améliorer, je serai en meilleure posture.*"

Ecart serré entre les deux pilotes

Grâce à ses trois victoires lors des quatre courses disputées depuis l'incident du Canada, Norris est revenu à seulement 9 points de Piastri. Le plus gros écart entre les deux hommes était de 22 unités au soir de la course à Montréal. "*C'est très serré entre nous, et nous nous battons avec acharnement, confie Norris. C'est sympa de lutter contre Oscar et c'est super pour l'équipe. Ce sera une bataille dure mais respectueuse jusqu'à la fin.*" A ses côtés, Piastri, frustré par une pénalité qu'il n'a toujours pas digérée le privant de la victoire à Silverstone, puis contrarié par une stratégie moins optimale

que Norris en Hongrie, conserve néanmoins son flegme. "*A quelques détails près, les dernières courses auraient pu tourner différemment, et mon avance serait plus grande*, constate l'Australien. *Mais je ne suis pas inquiet. Mon niveau de performance sur la première moitié de saison a été très haut, j'ai réalisé de très bonnes courses, dans le contexte d'une lutte serrée. Cela se poursuivra ainsi après la pause estivale, et ce sera sympa à regarder pour les spectateurs.*"

Malgré leur faible différence d'âge, Norris possède plus d'expérience, disputant sa septième saison, alors que Piastri ne participe qu'à sa troisième. Le placide Australien semble pourtant posséder plus d'ingrédients pour décrocher le titre. Alain Prost en a fait son favori : "*Je connais bien Oscar, car j'ai convaincu Renault de le prendre dans son académie il y a longtemps*, explique le quadruple champion du monde français. *J'aime son attitude depuis les catégories inférieures jusqu'à la F1. Un peu comme moi, il réfléchit beaucoup quand il pilote, pour savoir quand effectuer un dépassement au bon moment. Ce genre de pilote est toujours capable de progresser car il ne se repose pas uniquement sur son talent naturel.*" Quarante ans après le premier titre du "Professeur" Alain Prost, Oscar Piastri ferait un beau successeur. Pour cela, l'Australien devra réaliser une bonne rentrée sur le circuit de Zandvoort (Pays-Bas), où Norris s'était largement imposé l'an passé.

Championnat des pilotes

Piastri	284 pts
Norris	275 pts
Verstappen	187 pts
Russell	172 pts
Leclerc	151 pts

Statistiques McLaren en 2025

11 victoires / 14 GP
7 doublés
8 pole positions
24 podiums

Grâce à ses 11 victoires acquises depuis le début de la saison, McLaren a franchi le cap symbolique des 200 succès en F1 lors du dernier Grand Prix en Hongrie. Seule l'écurie Ferrari fait mieux, avec 248 victoires.



Oscar Piastri (à gauche) et Lando Norris (à droite) ont obtenu quatre doublés consécutifs pour McLaren avant la pause estivale, alliant performance et régularité.

F1 ACADEMY

Doriane Pin en leader

Deux mois et demi après la dernière course au Canada, les pilotes de F1 Academy reprennent la piste ce week-end à Zandvoort (Pays-Bas) pour la cinquième manche de la saison. La Française Doriane Pin mène le classement général de ce championnat 100 % féminin, grâce à ses trois victoires. La pilote de l'académie Mercedes a toutefois connu des essais préparatoires difficiles sur ce circuit le mois dernier. Il lui faudra réaliser une prestation solide, car il ne restera ensuite plus que deux rendez-vous, à Singapour et à Las Vegas.



LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

Formule 1 : Grand Prix des Pays-Bas

Vendredi 29 août

12h15	Essais libres 1	CANAL+ SPORT
15h45	Essais libres 2	CANAL+ SPORT

Samedi 30 août

11h15	Essais libres 3	CANAL+ SPORT
14h40	Qualifications	CANAL+ SPORT

Dimanche 31 août

13h55	La Grille	CANAL+
15h00	Grand Prix	CANAL+
16h50	Formula One, le débrief	CANAL+

WRC : rallye du Paraguay

Vendredi 29 août

13h00 à 16h40	ES1 à ES4	CANAL+ SPORT 360
18h30 à 22h30	ES5 à ES8	CANAL+ SPORT 360

Samedi 30 août

12h30 à 17h15	ES9 à ES12	CANAL+ SPORT 360
19h00 à 22h30	ES13 à ES15	CANAL+ SPORT 360

Dimanche 31 août

13h30 à 17h00	ES16 à ES18	CANAL+ SPORT 360
18h00	Power Stage	CANAL+ SPORT 360



La ligne souple et fluette de la 405 se virilise avec des appendices aérodynamiques voyants, dont un spoiler à l'avant, qui inclut des antibrouillards additionnels. L'auto, très saine côté comportement, exploite merveilleusement les 160 ch fougueux de son moteur.

Moteur: 4 cylindres en ligne, double arbre à cames en tête, 16 soupapes
Cylindrée: 1 905 cm³
Puissance: 160 ch DIN à 6 500 tr/mn
Vitesse maxi: 220 km/h
Production: 46 714 exemplaires (1987-1995, dont 43 580 versions non restylées 160 ch)
Cote actuelle: autour de 12 500 €



IL Y A 38 ANS, PEUGEOT LANCE LA 405 Mi16

Pour votre plus grand plaisir

C'était l'époque où fleurissaient en grande série les premiers moteurs à quatre soupapes par cylindre. Technique qu'adopta cette version sportive de la familiale Peugeot: 160 ch et un concentré de talents.

Une puissance de 160 ch, ça peut vous faire sourire aujourd'hui sur une sportive. Pourtant, en 1987, c'était du sérieux! Surtout pour mouvoir une auto de 4,41 m et ne dépassant pas 1 110 kg. Cette sage berline, déjà très capable en version paisible, devenait explosive en revêtant les habits de sport de cette déclinaison qui, après la sortie des petites GTi (205 et 309), adoptait l'appellation magique. Pour concocter cette déclinaison pimentée et restant supérieurement homogène, les ingénieurs du Lion avaient œuvré avec un rare bonheur: une fois coiffé de sa culasse à 16 soupapes, le quatre cylindres initial abandonnait son caractère réservé pour afficher un tempérament nettement plus ardent; la partie châssis déjà très au point était affûtée pour encaisser les élans mécaniques; et la présentation extérieure



A l'arrière, un aileron bien visible se greffe sur le coffre, signe distinctif de cette version performante que de nombreux propriétaires auront envie de monter aussi sur les 405 moins puissantes.

s'encanaillait joyeusement, à coups de spoiler, béquet, bas de caisse et superbes jantes alu. Un cocktail immédiatement jugé très, très séduisant par une clientèle qui allait affluer...

Du peps et de la niaque!

Abatte un kilomètre départ arrêté en 29,6 s, c'était quelque chose, au milieu des années 1980! La Mi16 accélère fort, avec un enthousiasme mécanique que les habitués du quatre cylindres maison ne lui soupçonnaient pas. Mieux encore: le châssis suit. Un châssis affûté, précis, équilibré et suffisamment vif pour les amateurs de conduite

sportive. Le freinage à quatre disques est puissant, efficace. Juste un – gros – bémol sur les premiers modèles: l'antiblocage de frein qui n'est pas un Bosch mais un ABR Bendix, bien moins au point et d'une fiabilité douteuse.

En tant que haut de gamme, cette 405 fait aussi le plein d'équipements: belle sellerie en velours avec des sièges sport à l'avant, volant garni de cuir et vitres avant électriques. C'était déjà très bien! L'intérieur est avenant, avec une luminosité abondante; les suspensions raffermies pour la sportivité ne se montrent jamais ingrates. La qualité des plastiques, en revanche, déçoit. Un défaut



La planche de bord adopte des formes vraiment originales, dues au designer français Paul Bracq qui, chez Mercedes, avait dessiné plusieurs berlines, ainsi que la très savoureuse SL Pagode. Mais les plastiques restent ordinaires.



Les 16 soupapes transfigurent le quatre cylindres maison : montées en régime enthousiastes jusqu'à près de 7 000 tr/mn, entraînent manifeste et communicatif, du couple à bas régime... Et de surcroît une belle fiabilité !



PHOTOS: N. SOLER

Belles jantes en alliage, bas de caisse couleur carrosserie, baguettes latérales élargies, entourage des passages de roue soulignés par une bordure en plastique. Tous les signes extérieurs de la sportivité sont là !

1987, cette année-là



BMW

Première relève complète d'un équipage sur orbite, dans l'espace : l'amarrage à la station MIR du vaisseau spatial Soyouz TM-4 permet aux trois cosmonautes russes de changer de vaisseau. Sur la terre ferme, la surprenante BMW Z1 est révélée au public. Roadster deux places, design puissamment inventif, portes coulissantes vers le bas. Et délicieux six cylindres de 170 ch.

corrigé sur la version restylée, sortie en juillet 1992, qui troque au passage l'exécrable ABR contre le très valable ABS de Bosch. Mais cette seconde mouture, catalysée, pêche côté performances et sensations.

La Mi16 a été un très, très gros succès : près de 47 000 exemplaires. Et sa cote s'est toujours maintenue à un niveau assez élevé, même quand elle était une simple "occase". Aujourd'hui, l'offre est beaucoup plus rare. Et beaucoup plus rares, surtout les exemplaires qui ont moins de 200 000 km. Les kilométrages plus élevés sont courants, car l'auto est d'une fiabilité mécanique surprenante ! Et sa cote grimpe...



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

- **Dossier nouveautés** : les stars de la rentrée et du salon de Munich sont déjà dans *Auto Plus*.
- **Essais** : quelle électrique choisir pour profiter du leasing social sans se tromper ?
- **Spécial occasion** : 50 modèles passés au crible pour bien acheter en seconde main, dès 2 600 €.

En kiosque le vendredi 5 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 Barribaud (5018)
Rédacteur-graphiste : Jean-Luc Sala-Martin (5367)

Photo
Chef de service, responsable des photographes : Philippe Tissier/Pilou (5111)
Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)
Photographes : Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs
Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse
Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro
En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Cédric Morançais, Thierry Réaubourg, François Stagnaro
En SR : Prisca Leclercq
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 Haïtaian
Editeur : Tommaso Albinati

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

Abonnements et diffusion

Marketing direct
Directrice : Catherine Grimaud
Chef de groupe : Davina Champaigne
Chef de produit : Julie Duarte
Ventes au numéro
Responsable service diffusion : Philippe Merrien
Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale
Directrice générale : Elodie Bretaudeau Fontelles (5634)
Directeur commercial pôle automobile : 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 : août 2025
Tarif d'abonnement légal : 133,99 €



Président : REWorld Media SA



Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

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

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

Le barème

Les modèles émettant plus de 112 g/kg de CO2 sont taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO2 homologués (protocole WLTP). S'y ajoute un "malus au poids", allant de 10 à 30 € par kilo à partir de 1 600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les modèles électriques, mais plus les hybrides rechargeables. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 200 kg (si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville). Le niveau d'équipement et les options (qui alourdissent le véhicule) peuvent faire varier le taux d'émissions et le malus au poids d'un même véhicule. Côté bonus, la prime est désormais octroyée sous la forme d'un CEE (certificat d'économie d'énergie) qui prend l'appellation de "coup de pouce". Sont concernées les électriques facturées 47 000 € maxi (hors options), obtenant un score environnemental minimal (soit, quasi exclusivement, des modèles produits en Europe) et pesant moins de 2 400 kg. Depuis le 1er juillet 2025, son montant varie de 3 100 à 4 200 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur.

Table with 4 columns: Emissions de CO2, Malus, Emissions de CO2, Malus. Lists various CO2 emission levels and corresponding malus amounts from 50€ to 70000€.

Table with 2 columns: Bonus, Montant. Lists bonus amounts for electric vehicles based on price and CO2 score, ranging from 0€ to 4200€.

Table listing car models and prices for ALFA ROMEO, ALPINE, ASTON MARTIN, AUDI, BENTLEY, and BMW.

Table listing car models and prices for CITROËN, CUPRA, DACIA, DS AUTOMOBILES, and JAGUAR.

Table listing car models and prices for FORD, KIA, LEXUS, MITSUBISHI, NISSAN, PEUGEOT, SEAT, SKODA, SUBARU, and TOYOTA.

Table listing car models and prices for Vauxhall, Volvo, and other brands.

Table listing car models and prices for CITROËN, CUPRA, DACIA, DS AUTOMOBILES, and JAGUAR.

Table listing car models and prices for FORD, KIA, LEXUS, MITSUBISHI, NISSAN, PEUGEOT, SEAT, SKODA, SUBARU, and TOYOTA.

Table listing car models and prices for CITROËN, CUPRA, DACIA, DS AUTOMOBILES, and JAGUAR.

Table listing car models and prices for FORD, KIA, LEXUS, MITSUBISHI, NISSAN, PEUGEOT, SEAT, SKODA, SUBARU, and TOYOTA.

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Plug-in Hybrid 360 Performance AWD	70000	+850	11%	PHEV
1.5 BlueHDI 130 Pallas	61250	+2205	28%	D
1.5 BlueHDI 130 Edition France	61950	nc	nc	D
N°8 (nouveau)				
FWD 230 Pallas	69200	0	0%	Elec
FWD 230 Etoile	66400	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	248524	+70000	nc	E
12Cilindri	305000	+70000	nc	E
12Cilindri Spider	427000	+70000	nc	E
296 GTB	287740	+2918	nc	PHEV
296 GTS	315390	+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	17%	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)	33900	-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 Icone	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
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	27400	+230	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30900	+400	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line Powershift	31590	+400	16%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+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 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	+230	16%	E
ST	40200	+40468	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	+650	16%	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32050	+260	18%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	+280	18%	E
ST	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	32050	+310	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+983	9%	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+540	7%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	+590	15%	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	61090	+590	15%	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39490	0	7%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44490	0	10%	E85
Explorer				
Standard Range 170 Style	39990	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	46900	-3000	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	63900	0	9%	Elec
Capri (nouvelle)				
Standard Range 170 Style	42490	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	49400	0	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	66400	0	9%	Elec
Mustang (nouvelle)				
GT	69300	+70000	0%	E
Dark Horse	71300	+70000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63900	+70000	0%	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	62990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	16%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	68990	0	16%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	16%	Elec
GT	81990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+2370	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+540	8%	D
HONDA				
Jazz				
eHEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar				
eHEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V (nouveau)				
eHEV Executive	34590	nc	nc	FHEV
eHEV Advance	37340	nc	nc	FHEV
e:Ny1				
Advance	47700	0	28%	Elec
Civic				
eHEV Executive	37720	0	7%	FHEV
eHEV Sport	39020	+50	7%	FHEV
Type R	67220	+48901	7%	E
Type RS	65800	+45990	7%	E
ZR-V				
eHEV Sport	45950	+650	4%	FHEV
CR-V				
eHEV Executive	49990	+3213	4%	FHEV
PHEV Advance Tech	58150	+1880	7%	FHEV
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	20800	+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)	28500	-3100	2%	Elec

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
49 kWh Intuitive (5 places)	28250	-3100	2%	Elec
49 kWh Creative (5 places)	29250	-3100	5%	Elec
Instar Cross (nouveau)				
49 kWh Creative	30450	-3100	nc	Elec
49 kWh Executive	31950	-3100	nc	Elec
i20				
1.2 79 Initia	20200	+150	7%	E
1.2 79 Intuitive	21600	+150	7%	E
1.0 T-GDI 100 Intuitive	22600	+150	7%	E
1.0 T-GDI 100 Creative	24900	+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	30400	+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	8%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	38650	-3100	7%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3100	7%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3100	7%	Elec
i30 (nouvelle)				
1.0 T-GDI 100 Creative	29200	+540	8%	E
1.5 T-GDI 140 Hybrid 48V N Line DCT	38650	+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	48900	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%	FHEV
Plug-in 253 Executive	53200	+250	8%	FHEV
229				
325 HTrac	62400	0	7%	Elec
229	65400	0	7%	Elec
Nexo				
Executive	80800	0	0%	Hyd
Santa Fé				
Hybrid 215 Intuitive	60400	+7526	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	64300	+7526	0%	FHEV
Plug-in 253 Creative HTrac	62700	+4800	8%	FHEV
Plug-in 253 Executive	68700	+4800	8%	FHEV
Ioniq 9 (nouveau)				
218 Creative	69900	0	nc	Elec
307 Executive HTrac	81500	0	nc	Elec
Performance 428 Calligraphy HTrac	88900	0	nc	Elec
Staria (nouveau)				
Hybrid 215 Creative	67400	+30497	7%	FHEV
Jeep				
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	25550	+450	4%	E
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Longitude	27550	0	5%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Altitude	29550	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	81700	+11090	0%	PHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit II Reserve	96900	+18170	12%	PHEV
KIA				
Picanto (nouvelle)				
1.0 DPl 63 Mction	16290	+100	5%	E
1.0 DPl 63 Active	17390	+100	5%	E
1.2 DPl 79 Active	17890	+190	5%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	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%	FHEV
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%	FHEV
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	48990	-3100	nc	Elec
EV4 Fastback (nouvelle)				
Autonomie Standard Earth	42290	0	nc	Elec
Autonomie Longue Earth	46890	0	nc	Elec
Autonomie Longue GT-line	48890	0	nc	Elec
Niro				
Hybride Motion	34090	0	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Motion	40490	0	7%	FHEV
Hybride Rechargeable Active	41940	0	7%	FHEV
EV Active	46890	0	24%	Elec
EV Premium	48290	0	24%	Elec
Sportage				
1.6 T-GDI 160 MHEV Motion	33340	+2544	2%	E
1.6 T-GDI 210 Hybride Active	40190	+850	9%	FHEV
1.6 T-GDI 210 Hybride 30 Years	42790	+850	9%	FHEV
1.6 T-GDI 245 Hyb. Rech. GT-Line Prem. 4x4	63890	+1050	5%	FHEV
1.6 CRDi 136 MHEV Motion DCT	37440	+1094	2%	D
EV6 (nouveau)				
Autonomie Standard 170 Air	43950	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	64550	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	64990	+2975	6%	FHEV
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

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Urus SE	284000	nc	nc	E
LANCIA				
Ypsilon				</

MINI (suite) table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Cooper S Favourite All4, John Cooper Works, etc.

MITSUBISHI table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 MPI-T 91 Intense, 1.6 MPI HEV 143 Intense, etc.

ASX table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.8 MPI HEV 158 Invite+, 1.8 MPI HEV 158 Intense, etc.

NISSAN table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 40 kWh 120 Engage, 40 kWh 120 Advance, etc.

POLESTAR 2 (nouvelle) table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Standard Range Single Motor 70 kWh, Long Range Single Motor 82 kWh, etc.

SEAT Ibiza table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 MPI 80 Edition, 1.0 TSI 95 Copa, etc.

PORSCHE 718 Boxster table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Spyder RS, 718 Cayman, etc.

911 Coupé (nouvelle) table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Carrera, Carrera T, Carrera S, etc.

911 Targa (nouvelle) table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Carrera, Carrera T, Carrera S, etc.

911 Cabriolet (nouvelle) table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Carrera, Carrera T, Carrera S, etc.

Taycan table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Propulsion, 4S, GTS, Turbo, etc.

Taycan Sport Turismo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Propulsion, 4S, GTS, Turbo, etc.

Taycan Cross Turismo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 4S, GTS, Turbo, etc.

Panamera table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 2.9, GTS, 4 E-Hybrid, etc.

Macan table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Propulsion, 4S, Turbo, etc.

Cayenne table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 3.0, S, GTS, E-Hybrid, etc.

Cayenne Coupé table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 3.0, S, GTS, E-Hybrid, etc.

RENAULT Clio table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 Sde 65 Génération, 1.0 Sde 65 Evolution, etc.

5 E-Tech (nouvelle) table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 95 Autonomie Urbaine Five, 120 Autonomie Urbaine Evolution, etc.

Megane E-Tech table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 130 Autonomie Confort Evolution, 220 Autonomie confort Techno, etc.

Symbioz (nouveau) table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno, 1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine, etc.

Scénic E-Tech table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 170 Autonomie confort Techno, 220 Grande autonomie Techno, etc.

Austral (nouveau) table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Evolution, 1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno, etc.

Arkana table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Techno, 1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine, etc.

Espace (nouveau) table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno, 1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine, etc.

Rafale table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno, 1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine, etc.

Kangoo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.3 Tce 100 Evolution, 1.3 Tce 130 Techno, etc.

Arona table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 95 Edition, 1.0 TSI 95 Copa, etc.

León table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 115 Style, 1.5 eTSI Hybrid 115 Style, etc.

León Sportstourer table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.5 TSI 115 Style, 1.5 eTSI Hybrid 115 Style, etc.

Atéca table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 115 Edition, 1.0 TSI 115 Copa, etc.

SKODA Fabia table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 MPI 80 Active, 1.0 TSI 95 Selection, etc.

Kamiq table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI Evo 2 95 Active, 1.0 TSI Evo 2 116 Selection, etc.

Scala table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI Evo 2 95 Active, 1.0 TSI Evo 2 116 Selection, etc.

Karoq table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI Evo 2 116 Selection, 1.5 TSI Evo 2 116 Selection, etc.

Enyaq (nouveau) table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 85 Element, 85 Clever, etc.

Enyaq Coupé (nouveau) table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 85 Element, 85 Clever, etc.

Octavia table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.5 TSI 116 Selection, 1.5 TSI 116 Clever, etc.

Octavia Combi table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.5 TSI 116 Selection, 1.5 TSI 116 Clever, etc.

Kodiaq table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.5 TSI Hybrid 150 ACT Selection, 1.5 TSI Hybrid 150 ACT Sportline, etc.

T-Roc table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Selection, 1.5 TSI Hybrid 150 Sportline, etc.

T-Roc Cabriolet table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Selection, 1.5 TSI Hybrid 150 Sportline, etc.

Golf 8 table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.5 TSI Evo2 116, 1.5 TSI Evo2 150 Life Plus, etc.

Golf SW table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.5 TSI Evo2 116 Life Plus, 1.5 eTSI Evo2 116 Life Plus, etc.

SMART #1 table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Pro, Pro+, Premium, etc.

SMART #3 table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Pro, Pro+, Premium, etc.

SMART #5 (nouveau) table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Pro, Pro+, Premium, etc.

SUBARU Solterra table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Comfort, Pure 170, etc.

SUZUKI Swift table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.2 Hybrid Advantage, Vitara (nouveau), etc.

Suzuki Vitara (nouveau) table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.4 Boosterjet Hybrid Advantage, 1.4 Boosterjet Hybrid Privilege, etc.

SWACE table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.8 Hybrid Privilege, S-Cross, etc.

TESLA Model 3 table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Propulsion, Grande Autonomie Propulsion, etc.

TESLA Model Y (nouveau) table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Propulsion, Grande Autonomie Propulsion, etc.

TESLA Model S table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Transmission Intégrale, Plaid, Model X, etc.

TOYOTA Aygo X table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 WT-i 72 Dynamic, Yaris, etc.

TOYOTA Yaris table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include GR, 116h Design, 130h GR Sport, etc.

TOYOTA Yaris Cross table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 116h Dynamic, 130h Trail, etc.

TOYOTA C-HR table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.8 Hybride 140 Dynamic, 2.0 Hybride 200 Design, etc.

TOYOTA Corolla table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.8 Hybride 140 Dynamic, 2.0 Hybride 196 GR Sport, etc.

TOYOTA Corolla Touring Sports table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.8 Hybride 140 Dynamic, 2.0 Hybride 196 Design, etc.

TOYOTA Rav4 table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Hybride Dynamic, Hybride Rechargeable AWD Design, etc.

TOYOTA Prius table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Hybride Rechargeable 223 Dynamic, bZ4X, etc.

TOYOTA Mirai table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Lounge, Land Cruiser (nouveau), etc.

TOYOTA Land Cruiser (nouveau) table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 204 D-4D LeCap, GR Supra, etc.

TOYOTA Proace City Verso table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.2 WT-i 110 Dynamic, 1.5 D-4D 100 Dynamic, etc.

TOYOTA VNFASF VFB (nouveau) table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include Eco, Plus, VFB (nouveau), etc.

VOLKSWAGEN Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 MPI 80, 1.0 TSI 95 Life, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 95 Life, 1.0 TSI 95 VW Edition, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Style, 1.0 TSI 116 Life Plus, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 R-Line, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 VW Edition, 1.0 TSI 116 Life Plus, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 VW Edition, 1.0 TSI 116 Life Plus, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Volkswagen Polo table with columns: Prix en €, Bonus, Remise possible, Energie. Models include 1.0 TSI 116 Life Plus, 1.5 TSI 150 R-Line, etc.

Boiteatelier.eu



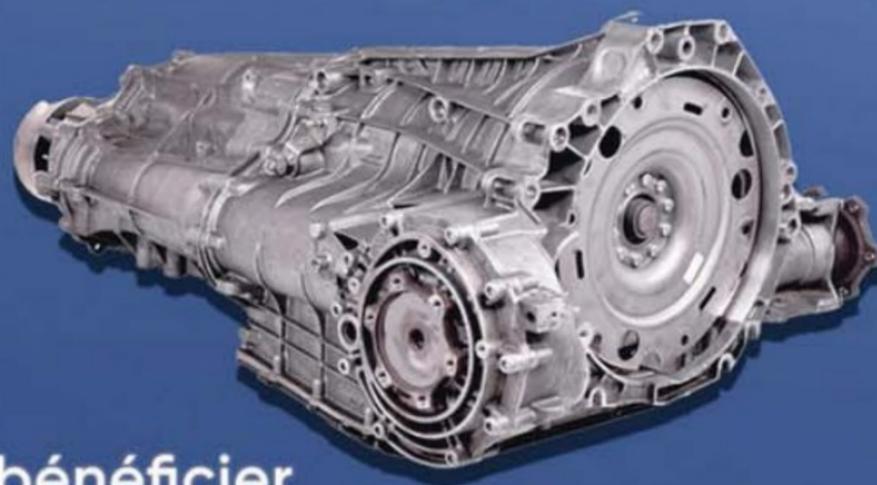
Leader Européen en Echange Standard et Réparation



2 ans de garantie!



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



tél: 07 69 78 81 29
contact@boiteatelier.eu

Contactez-nous et commencez à bénéficier
des réductions pour nos clients fidèles.



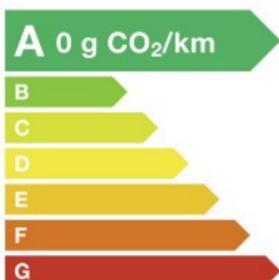
Plus de sécurité.
Créateur de Valeur.

ISO 9001



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

Volkswagen ID.4 100% électrique



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

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

SAS Volkswagen Group, RCS Soissons 832 277 370.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer