

DOSSIER SPÉCIAL HYBRIDES



155 MODÈLES P. 24
à l'épreuve de notre labo
Les nouveautés à l'essai

Actu P. 6

BUSINESS DU STATIONNEMENT
Quelles villes se gavent le plus ?



Test lecteurs P. 42

Vos avis sur la
PEUGEOT E-208



Formule 1 P. 56

VERSTAPPEN ET RED BULL
De retour au top ?



Les experts P. 54

ENTRETIEN
Nos astuces pour réduire la facture



Premier face
à face avec
l'actuelle P. 16

Clio 6 Le pari de la rupture



Essai exclusif P. 40

**LE DACIA
BIGSTER
ARRIVE EN GPL**

Panoramique P. 36



Citroën

C5 Aircross
hybride rechargeable
Une référence pour la famille

Surprise! P. 20

Ferrari ressuscite la
TESTAROSSA
→ V8 → 1050 ch → hybride



L 14629 - 1935 - F: 2,50 €



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

portes ouvertes
9-13 oct⁽¹⁾

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



**Quand vous choisissez votre véhicule en leasing électrique
chez Renault, vous faites le choix de l'expertise,
de la technologie et du savoir-faire.**

**Vous faites aussi en sorte que les aides financières
soutiennent un constructeur français qui a choisi
de produire ces véhicules électriques en France.**

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

**nombre de bénéficiaires limité⁽²⁾
inscrivez-vous dès maintenant**





Renault 5 E-Tech leasing électrique



120€ /mois⁽⁴⁾
sans apport

five 95 ch

LLD sur 37 mois,
prime CEE de 6 247 € déduite⁽⁵⁾

Megane E-Tech leasing électrique



195€ /mois⁽⁴⁾
sans apport

equilibre 130 ch

LLD sur 37 mois,
prime CEE de 7 000 € déduite⁽⁵⁾

Renault 4 E-Tech leasing électrique



155€ /mois⁽⁴⁾
sans apport

evolution 120 ch

LLD sur 37 mois,
prime CEE de 7 000 € déduite⁽⁵⁾

(1) ouverture 12/10/25 selon autorisation. (2) sous réserve validation conditions finales dispositif leasing social www.service-public.fr/particuliers/actualites/A16990. (3) fait d'esprit français. (4) modèles éligibles : R5 e-tech électrique five autonomie urbaine noir étoilé, sans apport, et 6 247 € prime CEE. Renault megane e-tech électrique equilibre autonomie urbaine noir étoilé, sans apport et 7 000 € prime CEE. R4 e-tech électrique evolution autonomie urbaine rouge carmin, sans apport et 7 000 € prime CEE. primes CEE déduites dans cadre du dispositif leasing social. (5) location longue durée 37 mois, 37 500 km avec dispositif leasing social. loyers hors options, assurance facultative et entretien. offre sous réserve de : validation 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 415 100 500 €, 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 de R5, Renault Megane, R4 neuves à partir du 30/09/2025 jusqu'à fin du dispositif. voir conditions sur renault.fr. **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

SKODA

Saviez-vous qu'un colibri était capable d'extraire le nectar d'une fleur en quelques secondes ?



ŠKODA ELROQ RECHARGE RAPIDE DE 10 À 80 % EN 28 MINUTES*

À partir de

339 €/mois⁽¹⁾

LLD 37 mois / apport de 0€ après
déduction de la prime CEE EDF de 3 135 €⁽²⁾

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

Modèle présenté : Elroq 85 Plus avec options à **522 €** par mois, remise Škoda de 4 000 €, remise CEE EDF déduite, aux mêmes conditions.

Offre valable jusqu'au 31/10/2025. * Sur borne de recharge DC sur Elroq 85. (1) Elroq 50 City en Location Longue Durée 30 000 km maximum, apport de 0€ après prime CEE EDF de 3 135 € déduite puis 36 loyers de 339 €, remise Škoda 4 000 €, conditions d'éligibilité sur service-public.fr. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GmbH - RCS Pontoise : 451 618 904. (2) Détails sur skoda.fr/skoda-iv/certificats-economies-energie

Gamme Elroq : WLTP min/max - Consommation (kWh/100km) : 15,2-17,3. Rejets de CO₂ (g/km) : 0 en phase de roulage.

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

A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**

ACTU

- 6 L'événement Business du stationnement payant: qui se gave le plus?
- 8 Le courrier
- 10 Les vérifs de la semaine
- 12 Les news
- 14 La photo de la semaine
- 16 Les nouveautés La Renault Clio 6 face à son aînée la Clio 5
- 20 Les voitures de la semaine: la Ferrari 849 Testarossa, 1 050 ch sous le capot!

ESSAIS

- 23 Le labo
- 24 Dossier Spécial hybrides: 155 modèles mesurés
- 36 Panoramique Le Citroën C5 Aircross hybride rechargeable Max de 195 ch
- 40 Essai Le Dacia Bigster essence/GPL 1.2 mild hybrid-G Journey de 140 ch
- 42 Test lecteurs La Peugeot E-208 restylée
- 44 On a tout essayé! La McLaren Artura Spider de 700 ch

GUIDE PRATIQUE

- 47 Les coachs Auto Plus
Les comparateurs de prix pour les garages: comment bien en tirer parti
- 48 Acheter une voiture d'occasion
Breaks: pas plus chers que les berlines!
- 51 Ça vous est arrivé
- 52 Les stars de l'occasion
Une Kia Picanto 3 à moins de 12 000 €
- 54 Le coin des experts Nos solutions pour réduire votre budget entretien

MAGAZINE

- 56 Le sport Formule 1: Verstappen toujours en course pour le titre
- 58 Auto Plus Classiques
La Triumph Stag cabriolet (1970)
- 60 Le prix des voitures neuves



Page 16



Page 24



Page 36



Page 52

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Des péripéties à la gomme!

Pour *Auto Plus*, se mettre à la place du conducteur n'est pas un simple slogan: c'est dans notre vie d'automobiliste que nous puisons bien souvent les idées des sujets de votre magazine. Ce qui m'amène à relater ici – privilège d'un directeur de la rédaction que de disposer d'un éditio pour partager ses réflexions – mes récentes péripéties. Coup sur coup, deux semaines d'affilée, j'ai crevé. Un événement à la fois banal et rarissime, dans la mesure où cela ne m'était arrivé qu'une fois en trente ans! L'occasion, aussi, de (re)mettre en lumière un élément aussi méconnu qu'essentiel: le pneumatique.

Premier épisode: le témoin de perte de pression s'allume sur la Peugeot 208 que je conduis. Parmi la horde d'alertes qui irritent plus souvent qu'elles n'informent, celle-ci est d'une précieuse utilité. Un coup d'œil à la roue suspecte permet de constater qu'elle manque en effet d'air. Ce qui n'est pas le cas de la station-service que je rejoins sans tarder. Il y a bien un gonfleur, mais il est payant: un euro les six minutes. Sachant que l'air est gratuit – ne le dites pas aux politiques, ils seraient capables d'y remédier –, j'en viens à me dire que c'est le prix de la pression. Moi qui pensais qu'elle n'était payante qu'au bistrot! Bref, c'est gonflé de facturer l'utilisation d'un appareil indispensable à la sécurité. Le pompiste (qui ne l'est plus vraiment, vu qu'il passe davantage de temps à la caisse que pistolet en main) de m'expliquer que c'est pour éviter les dégradations. Ce à quoi je lui rétorque que c'est trop tard: le gonfleur est non seulement payant mais aussi défaillant. Direction un garage, donc, pour faire réparer cette crevaison... qui s'avère imaginaire: l'homme de l'art n'a rien trouvé! Après les freinages, les crevaisons fantômes?

Une semaine plus tard, rebelote: voyant de pression allumé, cette fois sur un Renault Espace. Inspection faite, le pneu est bel et bien à plat: la tête d'une vis, aussi large qu'une pièce de un euro (j'en avais une autre sur moi), dépasse de la bande de roulement. Un SUV hybride récent, qui plus est doté de sept places, ne doit probablement pas s'encombrer d'une roue de secours. Erreur, il y en a bien une! Une fois la galette montée, l'auto retrouve sa mobilité et son utilité. Bravo, car peu sont les constructeurs à encore intégrer cet accessoire pourtant indispensable.

Morale de ces anecdotes: quelle que soit la voiture, le seul contact avec la route se résume aux quatre pneus sur une surface totale qui n'excède pas celle d'une feuille A4. A garder en tête... *Mathieu*

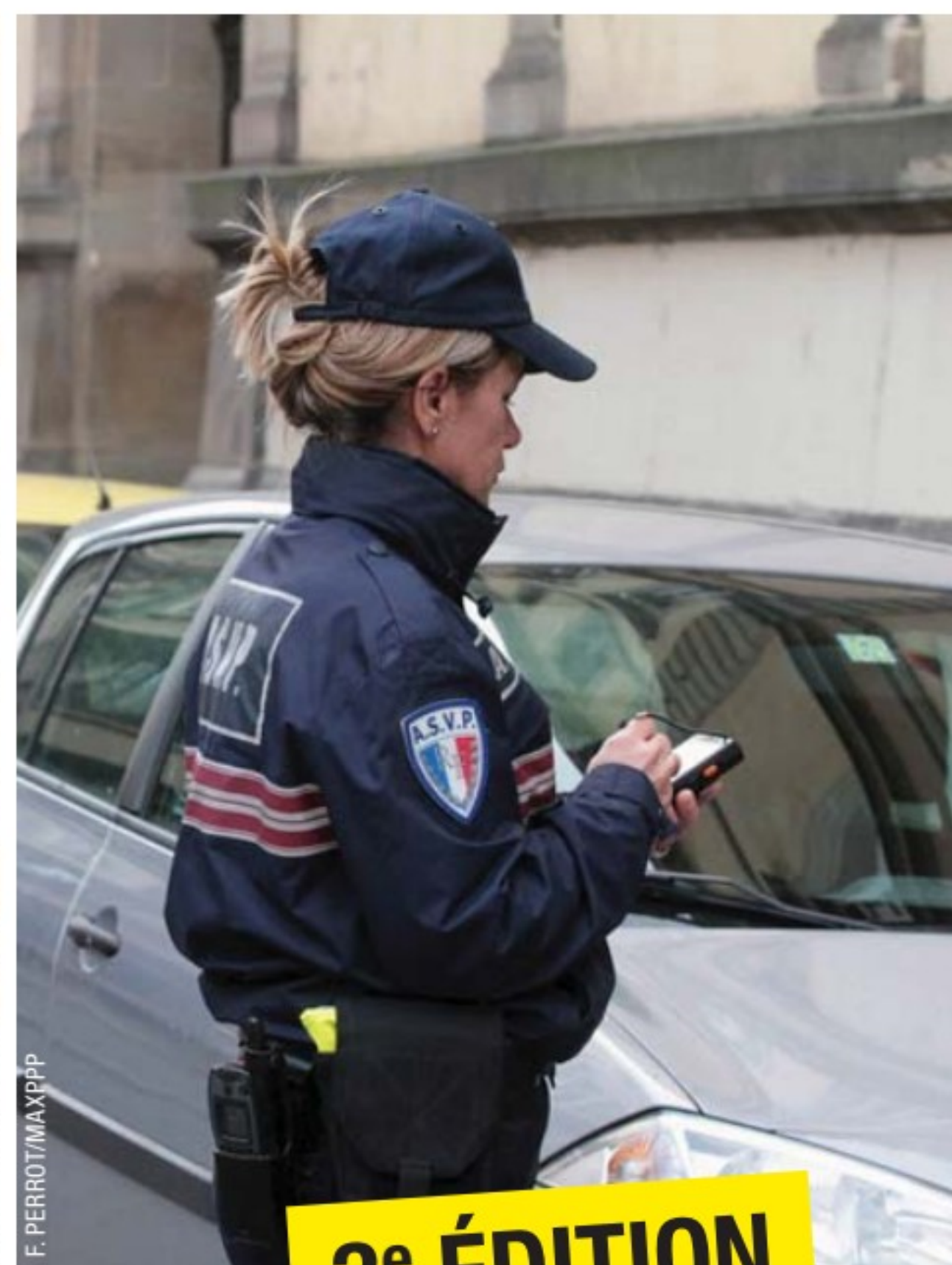
Trait d'humeur

Renault tente de déposer la marque "Reno" pour son éventuel retour en Russie



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 35 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.

3^e ÉDITION

BUSINESS DU STATIONNEMENT PAYANT

Qui se gave le plus ?

Question pour un champion : top ! On me croise en ville, je suis souvent gris ou bleu, on me repère à ma grande lettre "P", à ma vue les chiens sont pris d'une folle envie de lever la patte et j'ai délesté les conducteurs de 1 milliard d'euros en 2024. Je suis, je suis...

Ma petite entreprise, ne connaît pas la crise ! Entre 2016 et 2024, les recettes globales (estimées) issues du stationnement payant en voirie sont passées de 564 millions à plus de 1 milliard d'euros. Soit près du double en huit ans. Vertigineux, d'autant que, dans le même temps, nombre de villes se sont employées à bouter les automobiles hors de leurs rues à coups de ZFE et – spécialité parisienne – en limitant les zones de stationnement...

Moins de voitures, moins de places, mais des recettes en hausse ? Pour comprendre cette impossible équation, il faut remonter à 2018. Cette année-là, le stationnement payant est dépenalisé. L'activité des horodateurs devient alors un "business" local dont les modalités sont laissées au bon vouloir de chaque municipalité : grille de

tarifs, règles, sanctions en cas d'impayés (les fameux forfaits de post-stationnement), gestion et contrôles confiés à des prestataires, recours aux redoutables "sulfateuses à PV"... En somme, une industrialisation qui a rapidement porté ses fruits : en 2016, on comptait 11,7 millions de PV à 17 € pour "stationnement irrégulier en zone de stationnement payant". Huit ans plus tard, ce sont 16,3 millions de FPS au tarif moyen (estimé) d'environ 27 € qui ont été distribués. Faites le calcul. Sachant que, dans le même temps, les redevances collectées aux horodateurs par les 665 communes concernées sont passées de 377 millions d'euros à 570 millions. Un magot qui ne profite cependant pas à toutes les municipalités de la même manière : près de 60% du milliard d'euros tombe dans les caisses des 30 villes de notre palmarès 2024 !

430 millions
d'euros en forfaits
de post-stationnement

+

570 millions
collectés à l'horodateur

=

1 milliard
de recettes totales !

Il y a deux ans, nous pronostiquions "le milliard" pour 2023... C'est finalement en 2024 qu'il a été atteint. Fruit de l'analyse des balances comptables des collectivités locales publiées par Bercy, notre estimation prudente est corroborée par un autre document officiel (le rapport de l'Observatoire des finances et de la gestion publique locales) qui fait état de 1,07 milliard d'euros de recettes l'an dernier (+ 14,5%). Et encore, il manque à notre grosse addition le produit des FPS majorés (de 50 €) : soit au bas mot au moins 100 millions à ajouter au pot.

665
communes dotées
d'horodateurs

Leur nombre est stable, sachant que d'une année à l'autre, certaines laissent tomber le stationnement payant au profit de zones bleues, tandis que d'autres s'y mettent.

16,3 millions
de FPS en 2024

Le recours quasi généralisé aux contrôles automatisés par des scancars se voit dans les chiffres : l'an dernier, le nombre de FPS "sulfatés" a augmenté de 20 % !

199 €
de recettes par
habitant à Deauville

Rapporté à la population, Deauville est l'une des villes les plus "rentables". Mais le record lui échappe : il revient aux Orres dans les Hautes-Alpes : 543 âmes, 129 228 € de recettes, soit 238 € par tête.



Ces villes où les FPS rapportent un pactole

On prend les mêmes et on recommence ! Pour la 3^e édition de notre palmarès du gavage, on retrouve peu ou prou les mêmes villes ou métropoles (indiquées par un "M") dans lesquelles les horodateurs rapportent gros. Et surtout de plus en plus.

	COMMUNES/MÉTROPOLES	RECETTES DES FORAITS DE POST-STATIONNEMENT	ÉVOLUTION PAR RAPPORT À 2023
1 ^{re}	Paris	178 819 643 €	+ 17 %
2 ^e	Nice M (06)	10 054 635 €	+ 13 %
3 ^e	Lille (59)	9 334 951 €	+ 48 %
4 ^e	Marseille (13)	8 382 201 €	+ 19 %
5 ^e	Lyon M (69)	8 012 266 €	+ 1 %
6 ^e	Toulouse M (31)	7 876 635 €	+ 20 %
7 ^e	Montpellier (34)	6 701 131 €	=
8 ^e	Boulogne, Issy-les-Moulineaux, Meudon... * (92)	5 251 544 €	+ 7 %
9 ^e	Angers (49)	5 034 962 €	+ 7 %
10 ^e	Bordeaux (33)	4 749 629 €	+ 459 %
11 ^e	Nantes (44)	3 440 234 €	+ 37 %
12 ^e	Rouen (76)	3 352 898 €	=
13 ^e	Neuilly-sur-Seine (92)	3 138 660 €	+ 31 %
14 ^e	Strasbourg M (67)	3 082 126 €	+ 14 %
15 ^e	Rennes M (35)	3 063 388 €	+ 39 %
16 ^e	Suresnes (92)	3 047 820 €	- 13 %
17 ^e	Dijon M (21)	3 012 842 €	- 5 %
18 ^e	Vincennes (94)	2 668 100 €	+ 11 %
19 ^e	Grenoble M (38)	2 389 853 €	+ 27 %
20 ^e	Tours (37)	2 276 058 €	+ 28 %
21 ^e	Valenciennes (59)	2 274 869 €	+ 1 %
22 ^e	Nancy (54)	1 923 256 €	+ 8 %
23 ^e	Avignon (84)	1 865 066 €	+ 57 %
24 ^e	Montreuil (93)	1 854 512 €	- 22 %
25 ^e	Reims M (51)	1 832 472 €	+ 22 %
26 ^e	Asnières-sur-Seine (92)	1 823 765 €	+ 76 %
27 ^e	Antony (92)	1 693 598 €	+ 10 %
28 ^e	Pantin (93)	1 612 094 €	+ 81 %
29 ^e	La Rochelle (17)	1 609 251 €	+ 77 %
30 ^e	Annemasse (74)	1 600 061 €	+ 13 %



■ Entre les escadrons de Peugeot E-208 qui effectuent chacune 240 000 contrôles par jour avec leurs scanners de plaques et les agents à pied qui se concentrent, notamment, sur les deux-roues motorisés, Paris reste et restera à jamais l'eldorado des FPS. On ne connaît pas encore leur nombre en 2024, mais on sait qu'ils ont rapporté près de 179 millions d'euros, en hausse de 17 % sur un an. En parallèle, la manne collectée aux horodateurs par les applications de paiement est en recul de 2,6 % à 177,7 millions. Étonnant, sachant qu'en octobre dernier, le tarif des FPS des véhicules "lourds" (thermiques de plus de 1,6 t, électriques et hybrides de plus de 2 t) a triplé pour plafonner à 225 €. L'un dans l'autre, le stationnement a rapporté 356 millions à la ville. De quoi effacer (virtuellement) 3,8 % de sa dette (9,3 milliards d'euros).

■ Petit jeu de chaises musicales sur la troisième marche du podium avec Lille, très en forme l'an dernier, qui double Lyon, pourtant réputée intransigeante : à croire que la peur de la scancar porte ses fruits, puisque les recettes aux horodateurs de la ville des Lumières ont grimpé, l'an dernier, de 25 % pour atteindre 25,2 millions d'euros !

■ Sans surprise, les deux tiers des villes de notre top 30, dont les sept premières, font appel à des sulfateuses à PV pour faire régner l'ordre sur les horodateurs.

■ A de rares exceptions près, les recettes des FPS ont progressé dans toutes les villes, parfois à la marge, régulièrement de plus de 30 %, plus rarement de manière spectaculaire : à ce titre, Bordeaux a fait très fort !

*Collecte des FPS mutualisée au sein de Grand Paris Seine Ouest : Boulogne-Billancourt, Chaville, Issy-les-Moulineaux, Marnes-la-Coquette, Meudon, Sèvres, Vanves et Ville-d'Avray.

Près de 70 villes ont recours aux sulfateuses à PV

Depuis que la Cnil** a adoubé l'utilisation des scancars, elles ont un boulevard devant elles : selon notre décompte, 69 villes s'en servent pour contrôler automatiquement le respect du stationnement payant. Le hic, c'est qu'aussi bardées d'équipements soient-elles, ces sulfateuses n'en demeurent pas moins faillibles. Comme l'a rappelé aux communes, fin 2024, le conseil d'Etat : il leur incombe de "prendre toutes les mesures pour assurer la fiabilité de la géolocalisation" des voitures et de "vérifier la localisation sur la base de photographies montrant l'emplacement du véhicule stationné de façon suffisamment claire et précise" avant d'éditer un FPS.



Aix-en-Provence (13)
Alfortville (94)
Amiens (80)
Angers (49)
Angoulême (16)
Annemasse (74)
Antony (92)
Argenteuil (95)
Arles (13)
Asnières-sur-Seine (92)
Avignon (84)
Bagneux (92)
Beauvais (60)
Béziers (34)
Biarritz (64)
Bondy (93)
Bordeaux (33)
Bourg-en-Bresse (01)
Bourg-la-Reine (92)
Bourgoin-Jallieu (38)
Brive-la-Gaillarde (19)
Charenton-le-Pont (94)
Chatou (78)

Clichy (92)
Deshaies (971)
Dijon (21)
Fontainebleau (77)
Gentilly (94)
Juvisy-sur-Orge (91)
La Baule (44)
Le Havre (76)
Le Kremlin-Bicêtre (94)
Le Puy-en-Velay (43)
Le Touquet (62)
Levallois-Perret (92)
Lille (59)
Lyon (69)
Marseille (13)
Metz (57)
Montpellier (34)
Nancy (54)
Nantes (44)
Nice (06)
Nîmes (30)
Nogent-sur-Marne (94)
Orsay (91)

Pantin (93)
Paris (75)
Pau (64)
Perpignan (66)
Reims (51)
Rennes (35)
Rosny-sous-Bois (93)
Roubaix (59)
Rouen (76)
Saint-Denis (974)
Saint-Etienne (42)
Saint-Malo (35)
Saint-Maurice (94)
Strasbourg (67)
Suresnes (92)
Thionville (57)
Thonon-les-Bains (74)
Toulouse (31)
Valenciennes (59)
Vernon (27)
Villeneuve-la-Garenne (92)
Villeurbanne (69)
Vincennes (94)



240 000 "impayés" sur l'autoroute A13 en flux libre

A qui profitent les pénalités ?

Avez-vous vu passer cette info: depuis l'instauration du "free flow" sur l'A14 puis l'A13, 240 000 conducteurs n'auraient pas payé leur péage dans les temps! Sachant que chacun d'eux s'expose à des pénalités pouvant aller jusqu'à 375 €, ça représente un sacré beau pactole pour la Sanef!

William Roux, Ouistreham (14)

François Tarrain. Sur les 53,5 millions d'usagers passés sous les portiques de l'A13 et de l'A14 en un an, 95 % se sont acquittés spontanément du péage sous 72 heures. Ce qui ne signifie pas que les "mauvais payeurs" (le chiffre, non confirmé, de 240 000 a été avancé) ont tous écopé d'une pénalité. Dans

le cadre du flux libre, la Sanef envoie systématiquement un courrier de rappel sans majoration à toute personne ayant oublié de régler pour la première fois. C'est ensuite seulement, lors d'un second passage également impayé, que la sanction tombe... Et elle ne va pas dans la poche du concessionnaire. Le "non-paiement du péage" est en effet une infraction pénale qui entraîne une contravention encaissée par l'Etat: soit 90 € minorés à 10 € si paiement sous 15 jours (et majorée à 375 € sans régularisation sous 2 mois). Pour info, en 2023, il n'y a eu que... 70 PV dressés pour ce motif. Un chiffre qui risque d'augmenter à l'avenir.

Plaque à part...

J'ai croisé une voiture dont la plaque portait, à droite, le numéro "989". Ça correspond (a priori) à l'île de Clipperton, un confetti désert au milieu de l'océan Pacifique nord. Comment peut-on obtenir une plaque avec cet identifiant? Est-ce seulement légal?

Maël, Lens (62) et même question de Domy M., Limay (78)

François Tarrain. Placée sous l'autorité du ministre des Outre-mer, l'île de Clipperton est une propriété domaniale de l'Etat qui ne possède aucun statut juridique constitutionnel: elle appartient au domaine maritime public français, mais ça n'est ni un département, ni un territoire des Outre-mer. Pour autant, elle possède, depuis 2008, le code Insee 989 que certains utilisent sur leurs plaques en guise d'identifiant, associé à l'emblème de la France (qui figure sur la couverture des passeports). C'est joli, original, mais illégal: cet "identifiant" du bout du monde ne fait en effet pas partie de la charte des modèles officiellement reconnus par le ministère de l'Intérieur*. Cela étant, peu de risque de prendre un PV pour ce genre de coquetterie.



Stellantis qui inaugure la première édition de la "3008 Run", une course à pied à travers l'usine de Sochaux où le groupe produit ses voitures! A y regarder de plus près, c'est un peu comme si Decathlon se mettait à organiser sa propre compétition automobile...

Laurent P., Bethoncourt (25)

Grossière arnaque

J'ai encore reçu une pseudo-relevance pour un supposé impayé au péage. Poubelle! Alors que l'arnaque est désormais archiconnue, je me demande comment certains peuvent encore se faire avoir.

M. Henri, Landelles (28)

Pascale Gétin.

En matière de vol de données bancaires par la ruse (phishing), le prétexte de l'infraction routière impayée est, selon le rapport 2024 du service Cybermalveillance.gouv.fr, le premier scénario utilisé par les escrocs pour tendre leurs pièges. Et rien n'y fait: malgré les alertes répétées lancées par les médias (Auto Plus en tête) et les pouvoirs publics, l'arnaque fait toujours des victimes. Il faut dire que ces messages frauduleux, qui surfent souvent sur un fait réel (les 240 000 véritables impayés de l'A13, voir courrier à gauche) inondent à un rythme industriel les boîtes mail et les téléphones de centaines de milliers de personnes, dont les coordonnées circulent sur le dark web. Sur la masse, une immense majorité de destinataires ne sont pas dupes, mais il suffit que quelques-uns tombent dans le panneau pour faire la journée des escrocs. Contre ce fléau, une seule parade: prévenir son entourage, a fortiori le plus vulnérable et le moins "technophile", qu'il ne faut jamais répondre à ce genre sollicitation.



Verte de rage!

Lorsque j'ai commandé ma R5, le vendeur m'a appris que la teinte verte n'était plus gratuite: désormais, elle est facturée la bagatelle de 800 €. Merci Renault!

Céline R., Carcassonne (11)

Stéphane Dupré. En effet, le "Vert Pop!", proposé sans supplément au lancement de la R5, est depuis plusieurs mois facturé au même tarif que le "Jaune Pop!" La raison? Une question de coût: les teintes Pop pailletées étant complexes, donc coûteuses à produire, Renault a préféré les rendre payantes. Depuis, c'est le noir, troisième couleur préférée des Français, qui est gratuit.



LA QUESTION DE LA SEMAINE

Selon vous, la suspension immédiate du permis en cas d'usage du téléphone au volant, c'est une sanction:

31%

Tout à fait justifiée

33%

Dissuasive, mais très sévère

36%

Bien trop excessive

Participez à la question de la semaine prochaine sur [Autoplus.fr](https://www.autoplus.fr), X et Facebook

Etes-vous favorable aux radars qui verbalisent les véhicules trop bruyants?

- Oui à 100%!
- Seulement s'ils se focalisent sur les deux-roues assourdissants.
- Non, on est déjà assez fliqués!



PEUGEOT

LES JOURS HYBRIDES



3008 HYBRIDE

DÈS **430€** /MOIS ⁽²⁾

SANS APPORT

LLD 49 MOIS

JUSQU'À **8** ANS ⁽¹⁾
PEUGEOT
CARE
GARANTIE

ANTOINE DUPONT

ÉLU DEUX FOIS MEILLEUR JOUEUR
DU MONDE DE RUGBY. ⁽³⁾

A 0g CO₂/km



(1) Peugeot Care: voir conditions sur peugeot.fr (2) Location Longue Durée 49 mois 40 000km 3008 Hybrid Allure neuf hors option. Offre non cumulable, sous condition de reprise et d'immat. jusqu'au 03/11/25, réservée particuliers dans réseau participant, si accord CREDIPAR RCS Versailles 317425981, n°ORIAS 07004921. Ex. présenté aux mêmes conditions : E-3008 GT exclusive avec options : 540€/mois sans apport. Conditions de reprise dans réseau participant. Condition peugeot.fr (3) Elu meilleur joueur de rugby à 7 par les world rugby awards en 2023 et 2024.

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



CAMÉRA CACHÉE

Une électrique à moins de 200 €/mois pour les exclus du leasing social, c'est possible ?

LA MISSION DE NOTRE ESPION Bannis du leasing social en raison de leur origine chinoise, certains modèles s'affichent pourtant à des loyers canon en LLD⁽¹⁾. Et ce sans apport et sans conditions ! Un plan B pour les clients qui ne sont pas éligibles au dispositif⁽²⁾... à condition que ces offres soient réellement disponibles. On vérifie ?

Chez BYD : la Dolphin Surf à 199 €/mois

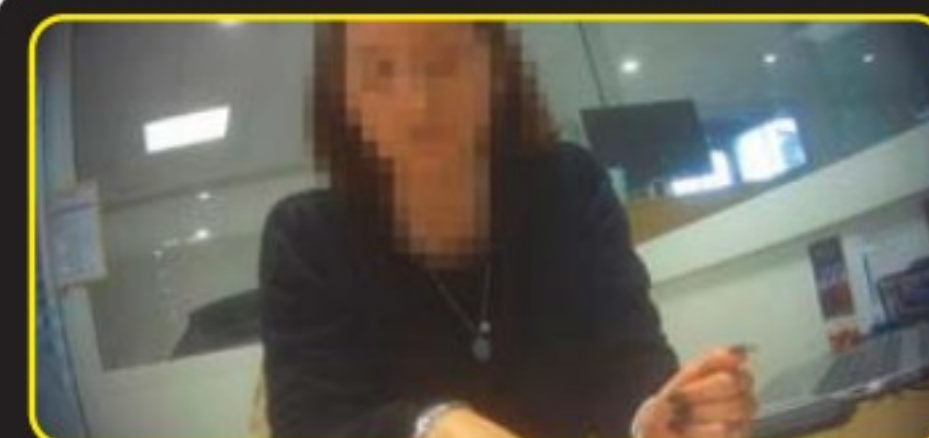


Ici, l'avis de notre hôte sur le leasing social est tranché : "Les conditions d'éligibilité sont bien trop restrictives pour le plus grand nombre. Pas grave, nous, on n'a pas besoin d'une aide pour être compétitifs ! On adapte nos tarifs aux attentes des clients en rognant sur nos marges..."



"On adapte nos tarifs aux attentes des clients en rognant sur nos marges..."

"... tout en conservant une qualité de fabrication supérieure : on est au-dessus d'une Leapmotor ou même d'une E-208 !" Après une présentation et un essai sympas, place au débriefing : "Alors, séduits par la Dolphin Surf ? Vous êtes intéressés par quelle finition ?" Celle qui nous coûtera le moins cher...



"199 €/mois sur 48 mois, c'est intenable, car il faut ajouter certains frais (carte grise, gravage, livraison, assurance perte financière). Tout compris, tablez sur un loyer de 247 €." Là, voyant qu'on tique : "De vous à moi, l'assurance peut être zappée au bout de six mois. Ça fera repasser à 225 €/mois." C'est mieux.

Chez Dacia : la Spring à 115 €/mois



"Ce leasing social, c'est un feu de paille, qui va faire des déçus. Nous, on n'y a pas droit, pas plus qu'au bonus⁽³⁾. Cela étant, on n'en a pas besoin pour proposer une Spring peut-être pas 'haut de gamme', mais dont la finition a largement progressé par rapport à nos premiers véhicules..."

"Notre objectif, c'est de proposer le meilleur rapport qualité/prix. Et on est très fiers de nos modèles, à commencer par cette Spring."



"Essayez-la pour vous rendre compte de ses qualités." Cela fait, retour au bureau pour y négocier une location au meilleur prix : "La Spring 45 Essential n'est plus commandable. Je ne peux vous proposer que l'Expression, qui bénéficie d'une prime CEE⁽⁴⁾ de 380 € et d'une remise commerciale de 3500 €."



"Grâce à ça, on s'aligne sur le leasing social. Sur trois ans et 10000 km/an, j'arrive à 124 €/mois... sans compter les frais annexes : carte grise, câble de recharge et forfait entretien. Ça ajoute environ 30 €, soit 154 €/mois tout compris. Et si vous privilégiez la 65 ch, comptez 20 € de loyer en plus."

Chez Leapmotor : la T03 à 139 €/mois



"Chez nous, pas de leasing social, juste une prime CEE et une voiture au prix le plus bas possible. On propose un modèle bien équipé, taillé pour la ville et qui n'a pour seule concurrente que la Spring ! Venez, on va faire l'essai de notre T03 ensemble, vous me direz ce que vous en pensez..."



"Le leasing social, va permettre à certaines marques, comme Fiat, d'écouler des autos invendables sans aide, car trop chères."

Chemin faisant, notre passager se lâche un peu : "Le leasing social, c'est seulement 50000 voitures, et ça va surtout permettre à certaines marques, comme Fiat, d'écouler des autos invendables sans aide, car trop chères." Hop, un petit taquet ! Après l'essai, place à une offre "simple et transparente"...



"139 € de loyer sans apport et tout compris, sur 36 mois et 10000 km/an. Le hic, c'est si vous voulez la T03 sans délai : je n'ai du stock qu'avec une teinte en option qui fait passer le loyer à 148 €. Si vous cherchez le prix le plus bas, des versions avec la couleur de base à 139 € arriveront en fin d'année."

Des promesses qui font (parfois) les frais d'un supplément. Ils ont beau être privés de leasing social (et de bonus), ces outsiders ne se démontent pas : chacun avance des arguments et des prix suffisamment convaincants pour se défendre face à une concurrence "aidée". Là où le bât blesse, c'est qu'il faut composer avec des frais annexes (sauf chez Leapmotor) pour obtenir un loyer "tout compris" fatalement plus élevé que le prix magique annoncé. Un tour de passe-passe classique, qui n'est propre ni aux électriques, ni à ces marques en particulier.

1. Location longue durée. 2. Il faut un revenu fiscal de référence par part inférieur à 16300 € et être un gros rouleur. 3. La Spring est fabriquée en Chine. 4. Certificat d'économies d'énergie.



**VOUS N'OSEZ PAS
LEVER LES BRAS ?
CHANGEZ DE DÉODORANT**

Crédit photographique : Louis Lepron, 921 077 160 R.C.S. Nanterre

SENTIR BON, POUR DE BON
PARFUM LONGUE DURÉE - 48H D'EFFICACITÉ





DES GAMMES "PENSÉES" POUR LES AIDES

Pour rester sous la barre des 47 000 €, tous les coups sont permis : la baisse de prix, la remise XXL ou les packs d'options qui ne sont pas pris en compte dans le tarif qui conditionne les aides.

Décrocher le bonus... à tout prix !

Faire bénéficier un modèle électrique, facturé plus de 47 000 €, des aides à l'achat, c'est possible ! C'est même devenu un sport national chez les constructeurs qui exploitent habilement une "niche fiscale".

A l'origine, les règles pour obtenir une aide de l'Etat lors de l'achat d'une électrique neuve (on parlait alors de bonus écologique) étaient simples : outre les conditions de ressources de l'acheteur (lorsqu'elles sont apparues), il fallait que le montant de la facture reste sous la barre des 47 000 € (et même 45 000 €

jusqu'en juin 2022). Mais le 4 décembre 2022, un arrêté* bouleverse ce dogme en précisant que, à partir de cette date, le prix facturé retenu pour décider si la voiture choisie était éligible au bonus écologique ne tenait plus compte des "équipements non intrinsèques du véhicule, comme les options". Une nouvelle règle passée inaperçue

pendant de longs mois jusqu'à ce que, à la rentrée 2023, Tesla indique que certains de ses modèles facturés plus de 47 000 € avaient droit à cette aide.

Des astuces bien huilées

Rapidement, d'autres constructeurs se sont engouffrés dans cette brèche qui correspond ni plus ni moins à une "niche fis-

cale". Et il faut leur reconnaître un solide sens de l'imagination. Dans un premier temps, il s'agissait de faire passer le prix de la voiture hors options en rabotant le tarif catalogue sous les 47 000 €. Ainsi, a-t-on vu arriver, dans le monde automobile, une vieille ficelle utilisée par la grande distribution depuis des lustres : le fameux 1,99 € plutôt que 2 €. Certains modèles électriques neufs ont ainsi été opportunément affichés à 46 990 €. L'effort financier pour le constructeur est minime

*Arrêté modifiant l'arrêté du 29 décembre 2017 relatif aux modalités de gestion des aides à l'acquisition et à la location des véhicules peu polluants.

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 24 septembre 2025. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾ 1,642 € →
1 ^{er} Hyper U	1,580 €
2 ^e E.Leclerc	1,585 €
3 ^e Match	1,586 €
4 ^e Intermarché	1,589 €
5 ^e Super U	1,592 €
6 ^e Netto	1,593 €
7 ^e Auchan (hypers)	1,594 €
8 ^e Carrefour (hypers)	1,595 €
9 ^e Intermarché Contact	1,598 €
10 ^e Auchan Supermarché	1,599 €

SP95-E10 ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾ 1,714 € ↘
1 ^{er} Hyper U	1,652 €
2 ^e E.Leclerc	1,658 €
3 ^e Intermarché	1,659 €
4 ^e Netto	1,661 €
5 ^e Auchan (hypers)	1,665 €

E85 ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾ 0,744 € ↘
1 ^{er} Hyper/Super U	0,690 €
2 ^e Intermarché	0,691 €
3 ^e E.Leclerc (hypers)	0,692 €

⁽²⁾ I SP95: 1,724 € ↘ I SP98: 1,810 € ↘ I GPL: 0,967 € ↘ I Baril de Brent: 57,45 € ↗

1. Hors autoroute. 2. Tous les prix moyens indiqués sont des estimations Auto Plus.

Palmarès réalisés à partir des données fournies par Carbu.com (<https://france.carbu.com>), qui recense les prix des carburants pratiqués parmi 12 260 stations pour aider les consommateurs à comparer les tarifs.

LE LEASING SOCIAL, C'EST MAINTENANT !

Y en aura pas pour tout le monde !

■ Ouverte depuis mardi, la saison 2 du leasing social doit permettre à 50 000 personnes de louer une électrique neuve pour moins de 200 €/mois sans apport, mais pas sans conditions*. Comme on le pensait, le principe est bien celui du "premier arrivé, premier servi". Ce qui signifie que les vendeurs – qui proposent trente modèles éligibles, toutes marques confondues – ont dû se précipiter le 30 septembre à 14 h pétantes sur leurs ordinateurs pour valider les commandes à la chaîne (sur le site [Bonuseco.asp-public.fr](https://bonuseco.asp-public.fr)). Et cette fois, le gouvernement n'a pas l'intention de se laisser déborder comme en 2024 (25 000 voitures prévues, 90 000 demandes pour, au final, 50 000 bénéficiaires) : il va tenir les comptes heure par heure jusqu'à épuiser l'enveloppe de 370 millions (à raison de 7 000 € de subvention par véhicule, dans la limite de 27 % de leur prix). Une fois les, plus ou moins, 50 000 voitures attribuées, les constructeurs auront alors six mois maximum pour les livrer. **F. Tarrain**



STELLANTIS & YOU BORDEAUX



Dieselgate. La Cour de cassation vient de rendre un arrêt majeur par lequel elle reconnaît le droit pour tout propriétaire d'un véhicule touché par le dieselgate de contester l'achat jusqu'à cinq ans après avoir été informé du défaut, et pas seulement cinq ans après l'achat.
Sourdine. Les pubs radio pour les voitures seront-elles bientôt débarrassées du message obligatoire visant promouvoir l'usage des

Chaque marque a son tour de passe-passe !

Modèle	Prix "catalogue"	Prix "compatible bonus"	L'astuce
Alfa Romeo Junior Veloce	51 900 € ⁽¹⁾	46 900 €	Equipements en option
Audi Q4 e-tron/Sportback 45 S line	61 250 €	46 990 €	Equipements en option
BMW iX1 eDrive20 M Sport	50 640 €	46 990 €	Equipements en option
BMW i4 eDrive35	57 850 €	46 990 €	Un rabais généreux
Cupra Born VZ 325	50 000 € ⁽²⁾	46 990 €	Equipements en option
DS n°4 E-Tense Pallas	46 990 €	46 990 €	Tarif "psychologique"
Fiat 600e Abarth Pack Scorpiniissima	48 900 €	46 900 €	Un rabais généreux
Jeep Compass Electrique First Edition	46 490 €	46 490 €	Tarif "psychologique"
Mercedes EQA/EQB 250+ AMG Line	49 300 €	46 950 €	Equipements en option
Opel Grandland Electric 213 GS	46 990 €	46 990 €	Un rabais généreux
Peugeot E-308/E-308 SW GT Exclusive	47 950 €	45 000 €	Un rabais généreux
Peugeot E-3008 230 Grande autonomie Allure	46 990 €	46 990 €	Un rabais généreux
Peugeot E-408 GT	45 250 €	45 250 €	Un rabais généreux
Peugeot E-5008 210 GT	51 490 €	46 990 €	Un rabais généreux
Renault Scenic E-Tech 220 Grande autonomie Esprit Alpine	48 990 €	46 990 €	Equipements en option
Skoda Elroq 85x Sportline	48 080 €	44 080 €	Un rabais généreux
Skoda Enyaq 85 Sportline	50 950 €	45 050 €	Un rabais généreux
Skoda Enyaq Coupé 85 Clever	50 740 €	44 340 €	Un rabais généreux
Volkswagen ID.3 GTX Performance	47 990 €	43 990 €	Un rabais généreux
Volkswagen ID.4 Pro 4Motion Life Max	48 990 €	41 190 €	Un rabais généreux
Volkswagen ID. Pro Life Max	51 500 €	41 500 €	Un rabais généreux

Quand il s'agit de décrocher une aide qui, dans le cas présent, profite intégralement au client, certains constructeurs ne manquent pas d'imagination. Une douzaine d'entre eux ont trouvé des moyens – légaux – pour que certains de leurs modèles valant en théorie plus de 47 000 € soient tout de même éligibles aux bonus "coup de pouce".

■ **Le prix "psychologique".** Il se situe juste sous la barre des 47 000 €, quitte à rogner (un peu) sur les marges. Ainsi, le Jeep Compass Electric First Edition est moins cher chez nous que chez nos voisins.

■ **Une belle remise.** La baisse peut parfois être vertigineuse, même chez des labels qui ne sont habituellement pas les plus généreux. Ainsi, BMW n'hésite pas à proposer un rabais de 10 860 €, soit - 19 %, sur l'entrée de gamme eDrive35 de son coupé 5 portes i4.

■ **Les options "obligatoires".** Chez Audi, terminé la finition haut de gamme en tant que telle : le Q4 e-tron 45 S line est ainsi devenu 45 "base" avec pack d'options S line. Le prix catalogue est le même, mais celui finalement facturé au client intègre les CEE. Quant aux acquéreurs d'Alfa Romeo Junior Veloce, ils découvriront, en dépit du positionnement premium, une auto peu équipée. Ils ne voudront sans doute pas se passer de la caméra de recul, des sièges baquets ou encore des phares Matrix Led. Et ils devront pour cela cocher pour 5 000 € d'options, mais sans se priver du précieux coup de pouce.

mais l'impact pour l'acheteur non négligeable. Autre astuce : appliquer une remise suffisamment importante pour que le prix baisse sous le seuil fatidique. Dans ce cas, c'est le "coup double" pour l'acheteur qui, non seulement a droit à une généreuse ristourne d'un côté et décroche le bonus de l'autre ! Au fil du temps, certaines marques ont opté pour des méthodes de plus en plus sophistiquées, mais tout aussi légales, et dont le grand gagnant reste le client final. Il s'agit d'organiser les gammes avec

des options "obligatoires". Les marques s'y prennent de deux façons distinctes. La première consiste à transformer une finition haut de gamme en un pack optionnel qui vient se greffer sur la version de base. Simple et efficace, car c'est le prix de cette dernière qui conditionne l'accès aux aides. La seconde revient à "dépouiller" la version de série et à proposer des packs d'options qui seront obligatoirement choisis par la plupart des clients. Il n'est ainsi pas rare de voir des packs coûtant des milliers d'euros et

composés d'options "basiques" (caméra de recul, phares à leds...) sur des modèles tirant pourtant vers le premium car vendus, par définition, plus de 47 000 €.

Avec la bénédiction de l'Etat

Alors que certains pensaient que l'Etat sifflerait fissa la fin de la récréation tarifaire une fois "l'astuce" révélée, cette disposition est restée en vigueur à chaque remaniement des barèmes du bonus (baisse des montants, application de l'écocoteau environnemental...). Même l'abandon

du fameux système du bonus, abondé par des deniers publics, au profit des "coups de pouce CEE", financés par les fournisseurs d'énergie, en juillet dernier, ne lui a pas été fatal. Cette règle restera donc en vigueur comme nous l'a confirmé le ministère de la Transition écologique. Il ne faut cependant pas y voir un "cadeau", mais plutôt un principe de réalité. C'est une façon supplémentaire d'encourager l'achat d'électriques qui peinent toujours à trouver preneur.

Cédric Morançais

1. Prix avec les packs Sport et Techno. 2. Prix catalogue avec l'affichage tête haute, le pack Pilot L et le toit vitré panoramique.

LA QUESTION INATTENDUE

Quel est le modèle d'utilitaire le plus vendu en France ?



Sur un marché des "VU" encore plus morose que celui des voitures (- 10,6 % contre - 7 %), le Renault Trafic tient le haut de l'affiche avec 19 656 immat, devant le Kangoo (15 419), le Peugeot Partner (13 406), l'Expert (12 442) et le Fiat Ducato (11 897). Quid de l'énergie la plus courante ? Sur 267 978 ventes, le diesel reste archi-majoritaire avec 79 % de part de marché, suivi de l'électrique (8 %) et de l'essence (6,5 %).



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

CABINES La journée de la semaine



AISNE (02)

RD1043, PR 4+900, Any-Martin-Rieux (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome contrôle votre vitesse dans la traversée du lieu-dit Bellevue.
49°52'09.4"N 4°11'20.7"E



GIRONDE (33)

A62, PR 24+100, Illats (Bordeaux vers Podensac), 50 km/h. Le radar chantier surveille la zone de travaux de la bretelle de sortie de l'échangeur 2 Podensac.
44°36'18.3"N 0°22'18.5"W



LANDES (40)

RD810, PR 95+300, St-Vincent-de-Tyrosse (dans les deux sens), 30 km/h. Radar chantier dans la zone de travaux entre le centre commercial et le centre-ville.
43°39'50.2"N 1°17'36.3"W



BAS-RHIN (67)

M35, PR 305+940, Strasbourg (Colmar vers Strasbourg), 70 ou 90 km/h. Radar installé 500 m après l'échangeur 5 Baggersee. Limitation à 70 km/h de 6 h à 19 h et à 90 km/h le reste du temps.
48°33'11.8"N 7°43'56.9"E

SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

"mobilités actives ou partagées" ? C'est en tout cas ce que prévoit le projet de loi issu des états généraux de l'information. **Assurance.** Après la hausse de 6,7 % constatée en 2025, le coût des primes d'assurance auto devrait encore grimper de 4 à 6 % en 2026 selon le cabinet Facts & Figures.

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

HF - 123 - XA 65



Faut bien secouer...

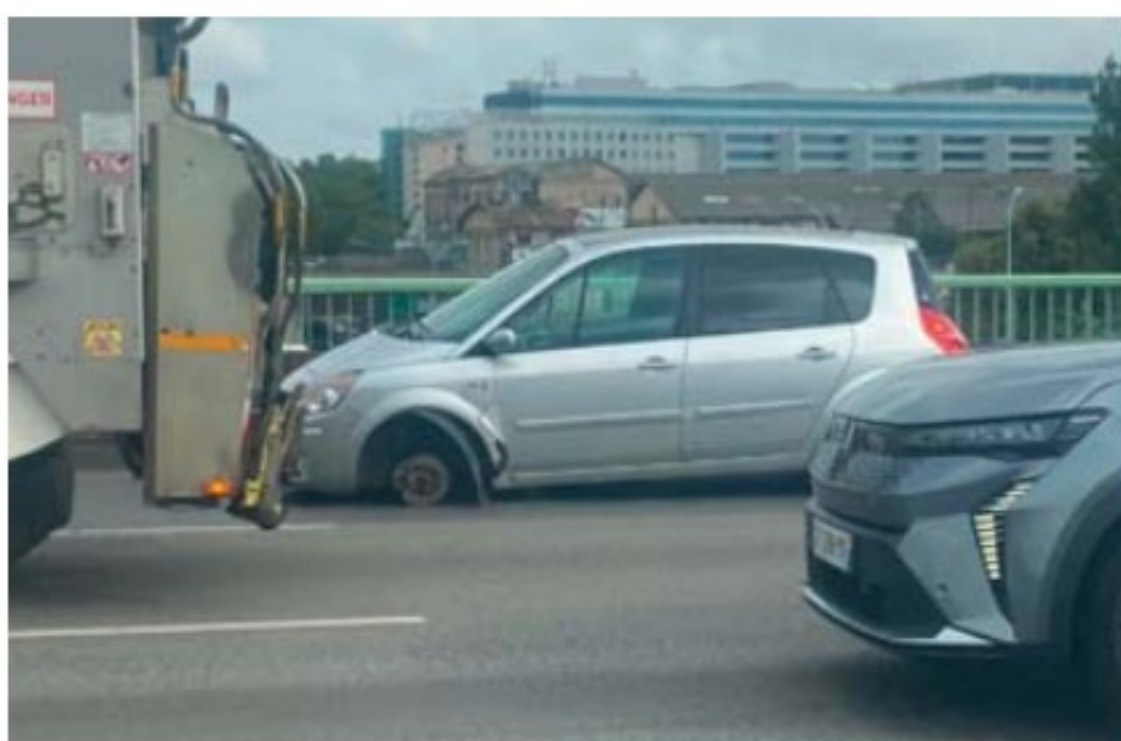
... sinon, la pulpe elle reste en bas ! A Mexico, un chauffeur-livreur a – bien malgré lui – remis au goût du jour le célèbre slogan d'Orangina. Mi-septembre, alors qu'il circulait dans une rue du district d'Iztapalapa, la chaussée a cédé sous le poids de son chargement de soda "Jarritos", au point de former un trou béant assez profond pour engloutir la quasi-totalité du camion ! Selon la municipalité, ce sont les canalisations vétustes qui auraient raviné le sous-sol. Heureusement, l'histoire finit bien : une fois tiré de ce mauvais pas, le conducteur – indemne mais tout retourné – a, on l'espère, pu décapsuler une bouteille de boisson gazeuse rescapée pour se remettre de ses émotions.

YOUTUBE/IZTAPALAPA MAYOR OFFICE



Vos images

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



De l'utilité de bien vérifier le serrage des écrous de roue après un changement de pneus...
Aperçu sur le périphérique parisien.

Par Stefan



Un gendarme en carton grandeur nature qui ne dresse pas de PV, mais qui, selon notre lecteur, est bluffant : on a, paraît-il, l'impression qu'il nous suit du regard lorsqu'on le croise.
Vu à Ibigny (57).

Par Frank Leroux



Goûter des produits portugais, bien calé dans la benne d'une Peugeot 504, c'est l'idée originale d'une épicerie fine. Vu à Lisbonne.

Par Alexis Maigret

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS

NOUVELLE JEEP® AVENGER 4xe THE NORTH FACE EDITION



4xe

GAMME AVENGER À PARTIR DE **199€/MOIS⁽¹⁾**
LLD 49 MOIS – 1^{ER} LOYER DE 3 400 € – PRIME CEE DE 4 242 € DÉDUITE⁽²⁾

DISPONIBLE EN MOTORISATIONS 100% ÉLECTRIQUE, HYBRIDE 2 ET 4 ROUES MOTRICES OU ESSENCE



(1) Avenger MY25 Longitude Électrique neuve, sans option, au tarif du 03/07/2025, en location longue durée sur 49 mois/40 000 km max., soit 48 loyers mensuels de 199 €, après un 1^{er} loyer de 7 642 € ramené à 3 400 €, déduction faite de la prime CertiNergy de 4 242 € (conditions d'éligibilité sur www.jeep.fr). (2) Prime CertiNergy pour la valorisation des opérations au titre du dispositif des Certificats d'Économie d'Énergie, non soumise à la TVA (n° SIREN : 798 641 999). Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable pour toute commande jusqu'au 31/10/2025 dans le réseau Jeep® participant, dans la limite des stocks disponibles. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par CREDIPAR, loueur et SA au capital de 138 517 008 €, RCS Versailles n° 317 425 981, ORIAS n° 07004921 (www.orias.fr), n° ADEME : FR231747_03GHJZ, 2-10 boulevard de l'Europe 78300 Poissy. Garantie spéciale Jeep® Care jusqu'à 8 ans : voir conditions sur www.jeep.fr. Modèle présenté : Avenger MY25 The North Face Edition 1.2 Turbo T3 145 ch BVR6 4xe avec option : 393 €, 1^{er} loyer de 3 400 €. Avenger Électrique : consommations (kWh/100 km) : 16,0 - 15,5 ; émissions de CO₂ (g/km) : 0 ; autonomie (km) : 400 - 386 ; Avenger 4xe : consommation (l/100 km) : 5,4 ; émissions de CO₂ (g/km) : 123 - 122.

Jeep®

THE
NORTH
FACE

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



LA RENAULT CLIO 6 FACE À L'ACTUELLE

La surprenante

Incroyable ! Avec la sixième génération de sa star, la Clio, Renault semble prendre un pari fou en réinventant la citadine. Design, gabarit, motorisations, tout a été profondément repensé.

Pour mieux s'en rendre compte, *Auto Plus* l'a confrontée point par point à sa devancière, de façon statique, en attendant le verdict des premiers essais prévus mi-novembre...

Le style

Radicalement différent

■ Souvenez-vous, en 2019, lorsqu'est apparue la cinquième génération de la citadine, on lui avait reproché de ne pas se démarquer suffisamment de la précédente. Un "défaut" qui avait toutefois été corrigé en 2023 par un restylage qui lui avait apporté davantage de caractère. Mais pour cette Clio 6, le moins que l'on puisse dire est que Renault a créé une vraie rupture ! A tel point que, si son nom ne figurait pas sur la carrosserie, il serait assez difficile d'identifier le modèle, voire la marque... D'ailleurs, on lui prête déjà toutes sortes de ressemblances. Ce qui est sûr, c'est qu'elle n'a plus rien en commun avec sa devancière.

■ Le plus frappant est son visage, marqué par une nouvelle forme de capot et une calandre – inédite dans la gamme – désolidarisée des optiques. Ces dernières surprennent, quant à elles, par leur forme et leur design très sculpté, offrant à la Clio un regard perçant. Le bouclier n'est pas en reste, encadré par de grands feux de jour, toujours en demi-losange mais réinterprété. Sur le profil, on note l'apparition d'arches de roue noires (de série, mates en entrée de gamme, brillantes ensuite).

■ La surprise continue sur la partie arrière, avec une ligne de contour de vitres qui se termine en pointe, une lunette – rectangulaire – très inclinée et une ligne de coffre nettement marquée, donnant presque à cette Clio une silhouette de coupé, le tout ponctué par quatre petits feux originaux de forme hexagonale.

■ Enfin, dernier élément remarquable, et pas des moindres : son gabarit. La Clio 6 change de stature, notamment en longueur, passant de 4,05 m à 4,12 m, et de 1,73 m à 1,77 m en largeur, tandis que la hauteur ne varie que d'un centimètre (1,45 m contre 1,44 m).

Clio 6

Essence: 1.2 TCe 115

Essence/GPL: 1.2 Eco-G 120

Hybride: 1.8 E-Tech full hybrid 160



PHOTOS: A. SAUNIER



nte métamorphose



Clio 5

Essence: 1.0 SCe 65 et 1.0 TCe 90

Essence/GPL: 1.0 Eco-G 100

Hybride: 1.6 E-Tech full hybrid 145

Diesel: 1.5 Blue dCi 100



Les motorisations

100 % nouvelles !

■ La palette des motorisations a été entièrement renouvelée. C'en est donc fini du diesel, ainsi que des blocs essence 1.0 SCe de 65 ch et TCe de 90 ch. L'entrée de gamme est désormais assurée par un trois cylindres 1.2 turbo essence de 115 ch (TCe 115), proposé en boîte manuelle mais aussi avec une nouvelle boîte automatique EDC à 6 rapports (avec palettes au volant). Ce même 1.2 TCe, porté à 120 ch, se retrouvera, à l'été 2026, sur la version Eco-G (essence/GPL), associé uniquement à la boîte auto. EDC, en lieu et place du 1.0 Eco-G 100 (à boîte manuelle). Enfin, la grande nouveauté réside dans l'arrivée du quatre cylindres 1.8 full hybrid de 160 ch (animant déjà les Captur et Symbioz), qui remplace le 1.6 de 145 ch de la Clio 5. Ces évolutions majeures devraient impliquer des tarifs à la hausse (à partir de 21 900 €*)...

Les nouveautés de la semaine

Longueur: 4,12 m - Largeur: 1,77 m - Hauteur: 1,45 m

PHOTOS: A. SAUNIER



La présentation et l'habitabilité Plus moderne, mais pas plus

■ Avec un look extérieur à ce point modifié, il était évident que l'habitacle devait suivre et marquer lui aussi une rupture. Et c'est vraiment le cas, même si certains éléments sont repris d'autres modèles de la gamme. En s'installant à bord, on découvre une planche de bord redessinée, habillée – en partie – de textile, qui, par son architecture et son mobilier, s'éloigne totalement de l'habitacle de la Clio 5. A commencer par le volant à double méplat, hérité du Rafale. La casquette au-dessus des compteurs et l'écran central vertical de la Clio 5 disparaissent, au profit d'une dalle à deux écrans (7"/18 cm et 10,1"/25,7 cm pour les compteurs numériques, 10"/25,4 cm pour le multimédia) fortement inspirée de celle des R5 et R4 (électriques). Toute la console centrale a également été revue (voir détails ci-contre). De même que les contre-portes, avec un insert en Alcantara (ici, sur la finition

Esprit Alpine) orné d'un module transparent avec éclairage d'ambiance. Notez que la poignée d'ouverture a été repositionnée plus bas, tandis que l'accoudoir et les vide-poches adoptent une forme plus horizontale. L'ensemble fait sérieux et soigné.

■ Ce qui étonne, en revanche, c'est l'habitabilité. En effet, en constatant la croissance très notable de cette Clio 6 (+ 7 cm en longueur), on pouvait imaginer un accueil plus généreux. Mais nous n'avons pas ressenti de changement en matière d'espace à bord et, d'ailleurs, l'empattement (distance entre les deux essieux) n'évolue quasiment pas. Il en est de même pour la soute, avec un volume annoncé inchangé de 391 dm³ sur la version essence, et en progrès symbolique sur les modèles full hybride et GPL (309 dm³ contre 301 dm³ sur la Clio 5).



Volume: 391 dm³*



Volume: 391 dm³*



Les changements en détail



Longueur : 4,05 m - Largeur : 1,73 m - Hauteur : 1,44 m

spacieuse



5 places



5 places



Parmi les éléments marquants du design extérieur figure cette terminaison en pointe sur la custode arrière. Elle étire visuellement la surface vitrée, affinant ainsi le profil, et, conjointement à la lunette arrière très inclinée, apporte plus de dynamisme à la silhouette.



La caméra de recul a été déplacée au-dessus de la plaque d'immatriculation. Elle était jusqu'ici incrustée dans le logo Renault, sur le volet de coffre. Elle sera peut-être plus vulnérable aux éclaboussures, mais sûrement moins aux vols récurrents qui ont affecté la Clio 5 (et le Captur).



La console centrale a été totalement revue. Débarrassée du sélecteur de vitesses – remplacé derrière le volant comme sur les R5 et R4 électriques –, elle offre ainsi un plus grand espace de rangement, recouvert d'un couvercle souple articulé.

Les équipements En progression

■ Comme sa devancière, la Clio 6 est disponible en trois finitions (Evolution, Techno et Esprit Alpine), qui ont été enrichies (jusqu'à 29 aides à la conduite désormais). On relève notamment l'arrivée de l'assistant d'arrêt d'urgence (capable d'immobiliser le véhicule en cas de malaise), du régulateur de vitesse adaptatif "intelligent" et du système Google intégré à l'interface. Voici les équipements ajoutés pour chaque finition :

Evolution : écran central de 10"/25,4 cm (au lieu de 7"/18 cm précédemment), compteurs numériques 7"/18 cm, frein de parking automatique, régulateur de vitesse adaptatif, système de surveillance de l'attention du conducteur par caméra...

Techno : feux de route automatiques, compteurs numériques 10,1"/25,7 cm au lieu de 7"/18 cm, système multimédia OpenR Link avec Google intégré...

Esprit Alpine : aide au stationnement latérale, alerte de sortie sécurisée des occupants, freinage automatique d'urgence en marche arrière, inserts Alcantara, jantes alliage 18" au lieu de 17", logo projeté au bas des portes, régulateur de vitesse adaptatif "intelligent"...

Et les prix ?

■ Renault n'a pas encore dévoilé les tarifs officiels de la Clio 6. Par rapport à l'actuelle, ceux-ci devraient évoluer sans excès (+ 500 €⁽¹⁾) sur les rares versions comparables. Ainsi, un cœur de gamme 1.8 full hybrid 160 Techno se situerait autour de 26 500 €⁽¹⁾. En revanche, le ticket d'entrée pourrait bondir de 1 800 €⁽¹⁾ avec la disparition de la petite motorisation (1.0 SCe 65). La Clio 6, en version 1.2 TCe 115 Evolution, débiterait donc à 21 900 €⁽¹⁾. A noter, enfin, la Clio 5 est actuellement bradée via sa série spéciale Génération, bien équipée et proposée à partir de 16 900 €!

Les voitures de la semaine

Par Julien Sarboraria



La version Spider adopte un toit rigide rétractable en 14 secondes (jusqu'à 45 km/h). Un déflecteur placé derrière les sièges réduit les remous d'air. Par rapport au coupé, le surpoids se limite à 90 kg.

PHOTOS OFFICIELLES



FERRARI 849 TESTAROSSA

Entre passé et avenir

Ferrari ressuscite le nom Testarossa pour baptiser sa nouvelle supercar hybride rechargeable de 1 050 ch, qui succède à la SF90 Stradale.

On n'arrête plus Ferrari. La firme italienne enchaîne les nouveautés à un rythme digne d'un constructeur généraliste. En douze mois, trois modèles ont vu le jour : la F80, l'Amalfi et, désormais, cette 849 Testarossa. Oui, Ferrari ressuscite ce patronyme mythique qui fait écho aux couvre-culasses rouges du moteur (photo). Mais inutile d'espérer retrouver le fameux 12 cylindres à plat de la supercar des années 1980 : la Testarossa du XXI^e siècle embarque le V8 hybride rechargeable de la SF90 Stradale, qu'elle remplace. La chaîne de traction se compose toujours d'un V8 biturbo – porté à 830 ch grâce à plusieurs évolutions (nouveaux turbos, collecteurs d'échappement revus) – et de trois électromoteurs (deux à l'avant, un à l'arrière) ajoutant 220 ch. La puissance totale at-

teint 1 050 ch. Un supplément de 50 ch par rapport à sa devancière, qui se traduirait par un gain de trois dixièmes de seconde sur le 0 à 100 km/h (2s3). Par ailleurs, en mode électrique, l'italienne pourrait parcourir 25 km grâce à sa batterie de 7,45 kWh. Ferrari n'a pas seulement travaillé la performance pure. Le freinage a été renforcé, la suspension recalibrée et l'aérodynamisme profondément revu (aileron arrière actif, nouveaux appendices aéro, sous-plancher redessiné). Pour les plus exigeants, un pack optionnel "Assetto Fiorano" ajoute un kit aérodynamique encore plus poussé, allège la voiture de 30 kg et passe à des pneus Michelin Pilot Sport Cup 2, taillés pour le circuit. Enfin, sur le plan du design, la 849 Testarossa se distingue de la SF90 Stradale par une face



En Bref

Lancement : printemps 2026

L x l x h, en m : 4,72 x 2,30 x 1,19

Moteur : V8 hybride rechargeable de 1 050 ch

A partir de : 460 000 €*

*Tarif pour le marché italien.

avant entièrement nouvelle. Son bandeau noir et la forme des optiques rappellent les F80 et 12Cilindri, tandis que l'arrière adopte un style inédit. L'habitacle a également été modernisé, avec une console centrale redessinée et de nouveaux aérateurs, tandis que de véritables boutons font leur retour sur le volant. ■



La console centrale surélevée est nouvelle. Les possibilités de personnalisation restent nombreuses, avec notamment cette sellerie bleue au style rétro.

L'actuelle Ferrari SF90 Stradale



PHOTOS: FERRARI

Et aussi...

Mitsubishi n'aura pas sa R5

Par la voix de son grand patron, Mitsubishi a balayé les rumeurs concernant le développement d'une citadine électrique basée sur la Renault 5 E-Tech. Il a également précisé que l'actuelle Colt (clone de la Clio 5) sera retirée du catalogue en fin d'année et que sa future génération ne sera pas dérivée de la Clio 6, dévoilée début septembre.

Skoda Fabia RS: le retour !

Skoda a confirmé le développement d'une nouvelle Fabia RS. Aperçue en test cet été sur le redoutable circuit du Nürburgring (en Allemagne), elle devrait reprendre le moteur de la Polo GTI (200 ch). Son lancement en France demeure toutefois incertain, en raison du malus écologique qui la pénaliserait.

Le Kia Stonic fait peau neuve

Rival discret des Peugeot 2008 et Renault Captur, ce petit SUV reçoit une nouvelle face avant et un habitacle modernisé. Il se dote d'un bloc micro-hybride de 115 ch (avec boîte 6 manuelle ou automatique à 7 rapports), en plus de la version essence de 100 ch déjà existante. Les premières livraisons en France sont prévues fin 2025.



KIA

TOP 10 DES VENTES

Supercars (coupés et cabriolets)
les plus immatriculées depuis janvier

1	Porsche 911	291	- 22%
2	Ferrari 296 GTS/GTB	134	+ 9%
3	Ferrari Roma	25	- 4%
4	Aston Martin DB12	22	+ 47%
5	Aston Martin Vantage	21	
6	Ferrari SF90	21	- 25%
7	Ferrari 12Cilindri	19	
8	McLaren Artura	15	- 12%
9	Lamborghini Revuelto	13	- 19%
10	Maserati Gran Turismo	11	- 35%

Le segment de niche des supercars suit la tendance globale du marché, avec des ventes globalement en baisse, y compris pour la reine 911.

Avec notre partenaire **AAA DATA**



GOVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

**Airbags
défectueux
= danger**



RAPPEL CONSO

1

**Je vérifie si mon véhicule
est concerné**

2

**Je prends rendez-vous
chez un réparateur/garagiste
de la marque pour remplacer
rapidement et gratuitement
mes airbags**



PLUS D'INFORMATIONS SUR
ecologie.gouv.fr/rappel-airbag-takata

Volkswagen ID.3

À partir de **139 €**/mois sans apport *

LLD 37 mois, 40 000 km

1^{er} loyer de 0 € après déduction de l'aide
au leasing électrique de 7 000 €



L'ID.3 100 % électrique est éligible au dispositif Mon Leasing Électrique



A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

* ID.3 Pure Life Max neuve 52 kWh en Location Longue Durée sur 37 mois, 40 000 km maximum. 1^{er} loyer de 7 000 € ramené à 0 € après déduction de l'aide au leasing électrique de 7 000 € suivi de 36 loyers de 139 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande d'une ID.3 Pure Life Max neuve à partir du 30/09/2025 et immatriculation avant le 31/03/2026 dans le réseau participant, en France métropolitaine sous réserve d'éligibilité et du nombre max. de dossiers acceptés (voir <https://www.ecologie.gouv.fr/mon-leasing-electrique>). Les prix indiqués ne tiennent pas compte de l'option peinture extérieure visible sur le modèle présenté.

Modèle présenté non éligible au leasing électrique : ID.3 Pro S Life Max avec option peinture 'Dark Olivine Green Noir Uni' en Location Longue Durée 37 mois pour 30 000 km maximum, 1^{er} loyer de 9 200 € ramené à 5 000 € de la Prime Coup de Pouce de 4 200 € (conditions sur service-public.fr) suivi de 36 loyers de **342 €**. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande **du 01/10/2025 au 31/10/2025 et immatriculation avant le 31/03/2026** chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit Allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France: Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen: D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 18 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle.

Pour la gamme ID.3 : consommation électrique mixte (kWh/100 km) : 14,6 min – 16,1 max ; rejets de CO₂ en phase de roulage (g/km) : 0 (WLTP). Valeurs au 14/10/2024, susceptibles d'évolution.

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

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

Tous les modèles testés cette semaine



MELANIE WIKLOVSKY / AUTO PRESS CLUB

P. 24, SPÉCIAL HYBRIDES : consommation, autonomie, prix/prestations, toutes les mesures de notre labo, et des focus notamment sur les **Audi A5 Avant**, **BMW X3**, **Dacia Bigster**, **Fiat Grande Panda**, **Kia Niro**, **Leapmotor C10**, **MG3** et **EHS**, **Opel Frontera**, **Peugeot 5008**, **Renault Symbioz** et **Rafale**, **VW Golf**...

P. 36, ESSAI PANORAMIQUE : le **Citroën C5 Aircross** 1.6 Hybride rechargeable.

P. 40, ESSAI : le **Dacia Bigster** avec une inédite motorisation GPL.

P. 42, TEST LECTEURS : ce qu'ils pensent de la **Peugeot E-208** restylée.

▶ P. 44, ON A TOUT ESSAYÉ : la **McLaren Artura Spider**.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir

87 €

coût aux 1 000 km

Dacia Bigster 1.2 mild hybrid-G (140 ch)



N. SOLER

Le tout nouveau Bigster mild hybrid-G est à l'essai dans ce numéro (voir p. 40). Mais quel est le coût d'usage réel de cette version ? En tenant compte du prix actuel du GPL (0,967 €/l) et d'une consommation moyenne de 9 l/100 km, on obtient un budget carburant de 87 € pour parcourir 1 000 km. Une valeur très basse : seul le Ford Kuga 2.5 FHEV E85 fait mieux (64 € seulement !) grâce au coût très faible du superéthanol E85 (0,744 €/l). On remarquera au passage que ce Bigster GPL vous reviendra 16 € moins cher aux 1 000 km que la variante hybride (16€ avec 103 €). Les BMW X1 sDrive18d et X2 xDrive20d complètent le podium grâce à leur appétit d'oiseau : 5,5 litres de gazole aux 100 km. Champion tricolore des coûts d'usage, le Renault Symbioz full hybrid E-Tech 160 ch se classe 6^e, à égalité avec le Nissan Qashqai e-Power à la motorisation récemment optimisée. Grâce à une consommation remarquablement basse (5,4 l/100 km), ces deux modèles ne coûtent que 93 € tous les 1 000 km. **Vincent Desmonts**



N. SOLER

TOP 20

Le Dacia Bigster mild hybrid-G face à ses rivaux

Coût aux 1 000 km

1 ^{er}	Ford Kuga 2.5 FHEV E85 (180 ch)	64 €
2 ^e	Dacia Bigster 1.2 mild hybrid-G (140 ch)	87 €
3 ^e	BMW X1 sDrive18d (150 ch)	90 €
3 ^e ex aequo	BMW X2 xDrive20d (163 ch)	90 €
5 ^e	BMW X1 xDrive23d (211 ch)	92 €
6 ^e	Nissan Qashqai 1.5 e-Power (205 ch)	93 €
6 ^e ex aequo	Renault Symbioz 1.8 full hybrid E-Tech (160 ch)	93 €
8 ^e	Mercedes GLA 200 d 8G-DCT (150 ch)	95 €
9 ^e	Kia Niro 1.6 Hybride Rechargeable (183 ch)	96 €
10 ^e	Volkswagen Tiguan 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	97 €
11 ^e	Kia Niro 1.6 Hybride (129 ch)	98 €
12 ^e	Toyota C-HR 2.0 Hybride (197 ch)	100 €
12 ^e ex aequo	Toyota C-HR 1.8 Hybride (140 ch)	100 €
12 ^e ex aequo	Toyota C-HR 2.0 Hybride Rech. (223 ch)	100 €
15 ^e	Peugeot 3008 1.6 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	101 €
16 ^e	Dacia Bigster 1.8 hybrid (155 ch)	103 €
17 ^e	Lexus UX 250h 4WD (184 ch)	105 €
17 ^e ex aequo	Renault Austral 1.2 full hybrid E-Tech (200 ch)	105 €
17 ^e ex aequo	Seat Ateca 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	105 €
20 ^e ex aequo	MG EHS 1.5 Hybrid+ (224 ch)	106 €

▶ Avec un superéthanol à moins de 0,75 € le litre, le Ford Kuga FHEV E85 est imbattable en matière de coût d'utilisation : seulement 64 € pour 1 000 km !

● Diesel ● Hybride essence (classique ou rechargeable) ● GPL ● E85

N° 1935 - 03.10.2025



SPÉCIAL

CONSOMMATION, AUTONOMIE

155 modèles sur le gril...



PHOTOS: N. SOLER

Les mesures
exclusives du



Les valeurs de consommation et d'autonomie indiquées dans ce dossier sont celles mesurées par notre technicien, sur notre base d'essai de Monthéry. Les consos sont relevées par un débitmètre relié au circuit d'alimentation en carburant du moteur, en suivant trois cycles (ville, route et autoroute) représentatifs des conditions de conduite réelles. Ce même protocole est appliqué aux hybrides classiques. Pour les hybrides rechargeables, nous évaluons d'abord leur autonomie en mode électrique, puis leur consommation une fois leur batterie vide, dans chacun des cycles.

Les ventes d'hybrides ne cessent de progresser ? Logique, les constructeurs étant chaque jour plus nombreux à proposer cette technologie, sur laquelle Toyota fut le premier à parier avec sa Prius, en 1997. Aujourd'hui, son héritière se recharge aussi sur secteur, pour profiter de trajets 100 % électriques. Et voilà maintenant le dilemme : faut-il opter pour une hybride classique, sans câble, ou pour une rechargeable, comme la Prius actuelle ? Consommations, autonomies, poids, performances, prix... On vous dit tout !

Petit à petit, les hybrides font leur nid... Les statistiques, sur les huit premiers mois de l'année, nous indiquent même qu'elles représentent aujourd'hui 50,9 % des ventes dans l'Hexagone. Une voiture sur deux ! En réalité, il faut extraire de ce total les micro-hybrides (voir nos explica-

tions dans l'encadré ci-contre), qui représentent environ 15 % de l'offre. Sachant que les hybrides rechargeables ne totalisent plus que 6,1 % de part de marché (contre 7,8 % en 2024), cela nous fait tout de même près de 30 % du "mix" au crédit des hybrides classiques (ou full hybrid). Il s'agit bien du mode de mobilité favori

HYBRIDES

PRIX/PRESTATIONS

Les meilleures versions à l'essai



des automobilistes français, devant le 100 % essence (22,8 %) et le tout électrique (17,7 %). Le diesel ? Autrefois érigé au rang de divinité, il ne représente plus désormais que 5 %. A peine plus que le GPL (3,6 %) !

Avec ou sans prise ?

Plus chers que les modèles essence traditionnels, les hybrides classiques – dont le moteur électrique aide le moteur thermique à l'accélération, et peut mouvoir seul la voiture en agglomération et à allure modérée – restent plus abordables que les rechargeables (ou plug-in/PHEV). Ces derniers embarquent en effet une batterie de capacité vingt fois supérieure en moyenne, offrant entre 30 et 80 km d'autonomie élec-

trique. Certaines nouveautés du groupe Volkswagen sont même en mesure de rouler 100 km sans consommer d'essence. Tentant ! A condition de jouer le jeu de la recharge, dès que la batterie est dans le rouge. Car même si ces modèles fonctionnent alors comme des hybrides classiques, le bloc thermique consomme généralement davantage lorsqu'il est sollicité. Logique, puisque, avec sa grosse batterie, un véhicule PHEV pèse de 150 à 200 kg de plus qu'un hybride simple, et jusqu'à 300 kg de plus qu'un essence ou diesel équivalent. Cet embonpoint pose aussi problème fiscalement, les hybrides "à prise" n'échappant plus au malus au poids. Pire, les instances européennes tra-

Appellations d'origine à contrôler !

Par définition, un véhicule hybride s'appuie à la fois sur un moteur thermique et sur un électrique. Ce qui permet aux constructeurs de tricher sur l'appellation de modèles se contentant d'une hybridation légère (ou mild hybrid/MHEV). Il s'agit généralement d'un alternodémarrateur, qui permet un fonctionnement plus fluide du stop/start et de récupérer un peu d'énergie au freinage (batterie de 12, 24 ou 48 V), pour fournir un petit coup de boost à chaque accélération. Pas plus ! En effet, l'énergie électrique procurée reste trop faible pour déplacer la voiture seule. Voilà pourquoi aucune MHEV ne figure dans notre tableau des hybrides classiques. A l'exception des versions 48 V du groupe Stellantis, dont l'électromoteur de 28 ch intégré à la boîte de vitesses, permet d'évoluer à basse vitesse en mode "zéro émission".

vaillent sur un nouveau calcul de leurs émissions de CO₂, prenant davantage en compte le temps d'utilisation du moteur à explosion. Un avenir sombre qui n'empêche pas les constructeurs

de poursuivre leurs programmes. Le nouveau 1.6 Plug-in eDCS7 de Stellantis destiné, entre autres, à la Peugeot 308 restylée, aux 3008, 5008 et Opel Grandland, devrait ainsi arriver sous peu. ■


Les hybrides classiques


Sécialité des marques asiatiques depuis trente ans, l'hybridation classique (la batterie se recharge grâce à l'énergie cinétique récupérée lors des décélérations) a mis du temps à intéresser les Européens : il a fallu patienter jusqu'en 2020

pour découvrir le premier modèle du genre sur le Vieux Continent, la Renault Clio E-Tech ! Une technologie proposée désormais sur la plupart des modèles de la marque (trois ou quatre cylindres essence + deux moteurs électriques et boîte auto. à crabots). Stellantis,

lui, est entré dans la danse en 2023 avec son 1.2 turbo hybride de 110 ou 145 ch. Toutes les marques du groupe proposent désormais cet ensemble, qui se contente d'un électromoteur de 28 ch intégré à la boîte eDCS6. Les phases en électrique sont brèves, mais suf-

fisantes pour réduire la consommation. Enfin, sachez que Volkswagen vient de dévoiler le nouveau T-Roc qui sera, dans un proche avenir, full hybrid. Une mécanique dont profitera ensuite Audi, Seat, Cupra et Skoda. Pas trop tôt !

NOS MESURES 	Conso en ville en litres/100 km	Conso moyenne en litres/100 km
Alfa Romeo Junior 1.2 Ibrida (145 ch)	6,4	6,3
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid TCT (130 ch)	7,4	7,4
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid VGT TCT (160 ch)	7,4	7,4
Citroën C3 1.2 Hybride (110 ch)	5,9	6
Citroën C3 Aircross 1.2 Hybride (145 ch)	5,7	6
Citroën C4 1.2 Hybride (145 ch)	5,7	5,7
Citroën C4 X 1.2 Hybride (145 ch)	5,7	5,8
Citroën C5 X 1.2 Hybride (145 ch)	6,6	6,3
Citroën C5 Aircross 1.2 Hybride (145 ch)	6,5	6,7
Dacia Duster 1.6 hybrid (140 ch)	5,7	6,2
Dacia Jogger 1.6 hybrid (140 ch)	5,7	6,4
Dacia Bigster 1.8 hybrid (155 ch)	5,6	6
DS 3 1.2 Hybride (145 ch)	6	5,8
DS N°4 1.2 Hybride (145 ch)	6,1	6,2
Fiat Grande Panda 1.2 Hybrid (110 ch)	5,9	6
Fiat 600 1.2 Hybrid (110 ch)	6,4	6
Fiat 600 1.2 Hybrid (145 ch)	5,9	6,2
Ford Kuga 2.5 FHEV E85 (180 ch) ⁽¹⁾	7,6	8,5
Honda Jazz 1.5 e:HEV (122 ch)	4,6	5,2
Honda Civic 2.0 e:HEV (184 ch)	5,3	5,8
Honda HR-V 1.5 e:HEV (131 ch)	5,2	5,9
Honda ZR-V 2.0 e:HEV (184 ch)	5,5	6,3
Honda CR-V 2.0 e:HEV (184 ch)	5,8	6,7
Honda CR-V 2.0 e:HEV 4WD (184 ch)	6,2	7
Hyundai Kona 1.6 Hybrid (129 ch)	5,2	5,7
Hyundai Tucson 1.6 T-GDi Hybrid (215 ch)	6,4	6,9
Hyundai Staria 1.6 T-GDi Hybrid (225 ch)	7,7	8,4
Jeep Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid (110 ch)	6,2	6,1
Jeep Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid 4xe (145 ch)	6,5	6,4
Jeep Renegade 1.5 e-Hybrid (130 ch)	6,5	6,6
Jeep Compass 1.5 e-Hybrid (130 ch)	6,7	6,8
Kia Niro 1.6 Hybride (129 ch)	5,2	5,7
Kia Sportage 1.6 T-GDi Hybride (210 ch)	6,1	6,7
Lancia Ypsilon 1.2 Ibrida (110 ch)	5,9	5,8
Lexus LBX 1.5 Hybride (136 ch)	5	5,7
Lexus UX 250h 4WD (184 ch)	5,3	6,1
Lexus NX 350h AWD (244 ch)	5,9	6,7
Lexus RX 500h (371 ch)	9,6	9,2
Lexus LM 350h 4WD (250 ch)	7,3	8,1
Mazda 2 1.5 Hybrid (116 ch)	4,6	5,2
MG3 1.5 Hybrid+ (195 ch)	5,3	5,4
MG ZS 1.5 Hybrid+ (197 ch)	6,1	6,5
MG EHS 1.5 Hybrid+ (224 ch)	5,9	6,2
Mitsubishi Colt 1.6 MPI HEV (143 ch)	4,9	5,3

NOS MESURES 	Conso en ville en litres/100 km	Conso moyenne en litres/100 km
Mitsubishi ASX 1.6 MPI HEV (143 ch)	5,6	6
Nissan Juke 1.6 Hybrid (143 ch)	5,6	5,9
Nissan Qashqai 1.5 e-Power (205 ch)	5,1	5,4
Nissan X-Trail 1.5 e-4orce (213 ch)	7,9	8,3
Opel Corsa 1.2 Turbo Hybrid (110 ch)	5,5	5,6
Opel Frontera 1.2 Turbo Hybrid (145 ch)	5,9	5,9
Opel Astra 1.2 Turbo Hybrid (145 ch)	6	6
Opel Astra Sports Tourer 1.2 Turbo Hybrid (145 ch)	5,8	5,7
Opel Mokka 1.2 Turbo Hybrid (145 ch)	6	6
Opel Grandland 1.2 Turbo Hybrid (145 ch)	7	6,9
Peugeot 208 1.2 Hybrid (110 ch)	5,2	5,4
Peugeot 208 1.2 Hybrid (145 ch)	5,7	5,8
Peugeot 308 1.2 Hybrid (145 ch)	6	6
Peugeot 408 1.2 Hybrid (145 ch)	6,4	6,3
Peugeot 2008 1.2 Hybrid (145 ch)	6	5,8
Peugeot 3008 1.2 Hybrid (145 ch)	6,8	6,3
Peugeot 5008 1.2 Hybrid (145 ch)	6,8	6,6
Renault Clio 1.6 E-Tech full hybrid (145 ch)	4,9	5,3
Renault Captur 1.8 E-Tech full hybrid (160 ch)	5	5,4
Renault Arkana 1.6 E-Tech full hybrid (145 ch)	6	6,3
Renault Symbioz 1.8 E-Tech full hybrid (160 ch)	5,2	5,4
Renault Austral 1.2 E-Tech full hybrid (200 ch)	5,7	6,1
Renault Espace 1.2 E-Tech full hybrid (200 ch)	5,9	6,2
Renault Rafale 1.2 E-Tech full hybrid (200 ch)	6	6,3
Suzuki Swace 1.8 Hybrid (140 ch)	5,2	6
Suzuki Vitara 1.5 Dualjet Hybrid (115 ch)	6,7	6,3
Suzuki S-Cross 1.5 Dualjet Hybrid (115 ch)	6,4	6,2
Suzuki S-Cross 1.5 Dualjet Hybrid AllGrip (115 ch)	6,9	6,7
Toyota C-HR 1.8 Hybride (140 ch)	4,9	5,8
Toyota C-HR 2.0 Hybride (197 ch)	5	5,8
Toyota C-HR 2.0 Hybride AWD-i (197 ch)	5,2	6,1
Toyota Corolla 1.8 Hybride (140 ch)	5,2	6
Toyota Corolla 2.0 Hybride (196 ch)	4,7	6
Toyota Corolla Touring Sports 2.0 Hybride (196 ch)	5,1	6,2
Toyota Yaris 1.5 Hybride (116 ch)	4,6	5,2
Toyota Yaris 1.5 Hybride (130 ch)	4,7	5,3
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride (116 ch)	4,7	5,7
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride (130 ch)	4,8	5,8
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride AWD-i (130 ch)	5	5,9
Toyota Rav4 2.5 Hybride (218 ch)	5,7	6,4
Toyota Rav4 2.5 Hybride AWD-i (222 ch)	5,6	6,7
Toyota Highlander 2.5 Hybride (248 ch)	7,2	7,8

UN SUV COMPACT SPACIEUX ET BON MARCHÉ

Dacia Bigster

1.8 hybrid Journey - 155 ch
32 000 € / 32 000 €*

Même si son insonorisation sur autoroute et la réactivité de sa boîte auto. laissent à désirer, le Bigster 1.8 hybrid séduit par son rapport prix/prestations fort compétitif.



B. ASKET / VIRAGE AGENCY

C'est au grand frère du Duster qu'est revenu l'honneur d'inaugurer le nouveau 1.8 hybride au sein du groupe Renault. Cet ensemble conserve les deux moteurs électriques et la boîte à crabots de l'ancien 1.6 E-Tech, mais voit la puissance de son bloc essence grimper de 94 ch à 107 ch et son couple de 147 à 172 Nm. Ces évolutions, qui s'accompagnent d'une batterie de plus grande capacité (1,4 kWh),

permettent à cet accueillant SUV de limiter sa consommation moyenne à 6 l/100 km (et à 5,6 l/100 km en ville). Mais aussi de dispenser un meilleur agrément de conduite, la boîte multimode sollicitant moins souvent le 1.8 que l'ancien 1.6 (un bloc bientôt remplacé sous le capot du Duster). Ce Bigster profite aussi d'un châssis très sain, d'un équipement complet et d'un prix très compétitif pour la catégorie.

NOS MESURES



Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	2 moteurs électriques 49 + 20 ch
Puissance maxi combinée	155 ch
Couple maxi	205 Nm
CO ₂ /Malus	105 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	1,4 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 4 vitesses + 2 électr.
Accélération 1 000 m D. A.	31s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s
Consommation moyenne	6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/6,5/5,6 l/100 km
Autonomie	862 km
Freinage 130 à 0 km/h	64 m
Poids	1 500 kg
Dim. L x l x h, en m	4,57 x 1,82 x 1,66
Volume de coffre	625 dm ³

Le verdict



Une référence !

UNE CITADINE ORIGINALE ET ABORDABLE

Fiat Grande Panda

1.2 Hybrid Turbo Icône - 110 ch
20 900 € / 21 000 €*

Le 1.2 hybride de 100 ch se montre moins convaincant sous le capot de l'italienne que sous celui de ses cousines du groupe Stellantis en agrément comme en consommation.



FIAT

Lancée en version 100 % électrique, la Grande Panda, cousine de la Citroën C3, élargit son offre avec une motorisation hybride 48 V de 110 ch. Il s'agit d'une évolution de l'ancien 1.2 PureTech, couplé à une boîte eDCS6, au cœur de laquelle loge un petit électromoteur de 28 ch. Un ensemble au fonctionnement moins fluide et plus sonore en ville (à-coups de transmission, sifflements mécaniques) que sous

le capot des plus cossues Peugeot 208, Opel Corsa ou Lancia Ypsilon. Mais aussi plus gourmand ! Y compris en ville, où nous avons relevé un assez décevant 5,9 l/100 km. L'italienne reprend des couleurs avec sa présentation joyeuse (mais guère raffinée côté plastiques), ses places arrière accueillantes et son rapport prix/équipement attractif en finition Icône ou La Prima. Amortissement perfectible, en revanche.

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Puissance maxi combinée	110 ch
Couple maxi	205 Nm
CO ₂ /Malus	115 g/km/+ 100 €
Batterie lithium-ion	0,87 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	33s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s9
Consommation moyenne	6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,6/6,5/5,9 l/100 km
Autonomie	733 km
Freinage 130 à 0 km/h	67 m
Poids	1 283 kg
Dim. L x l x h, en m	4 x 1,77 x 1,59
Volume de coffre	325 dm ³

Le verdict



Correct

LA PETITE CHINOISE QUI CASSE LES PRIX

MG3

1.5 Hybrid+ Standard - 195 ch
19 990 € / 19 600 €*

Avec son rapport prix/équipement imbattable, ses places arrière généreuses, sa frugalité et ses performances de bombinette, la MG3 fait très mal à ses rivales.



N. SOLER

Quand les constructeurs chinois décident d'investir le marché européen, ils n'y vont pas par quatre chemins. En cassant les prix bien sûr, mais aussi en débarquant avec des produits aboutis et suréquipés. A l'image de la MG3 Hybrid+, forte de 195 ch et dont la version de base à 19 990 € offre déjà GPS, conduite semi-autonome (au fonctionnement perfectible, cela dit), clé mains libres, caméra de recul et feux de

route automatiques. Imbattable ! Comme sa garantie de 7 ans et sa conso, que seule la petite Toyota Yaris de 116 ch parvient à surclasser. A cet épatant compromis performances/sobriété, à peine entravé par la lenteur excessive de sa boîte auto., la MG3 ajoute une habitabilité record dans sa catégorie. Reste à peaufiner son amortissement, un brin remuant, et sa motricité sous la pluie pour parfaire le tableau...

NOS MESURES



Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 136 ch
Puissance maxi combinée	195 ch
Couple maxi	250 Nm
CO ₂ /Malus	100 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	1,83 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 3 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	28s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6
Consommation moyenne	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,7/6,1/5,3 l/100 km
Autonomie	666 km
Freinage 130 à 0 km/h	66 m
Poids	1 304 kg
Dim. L x l x h, en m	4,12 x 1,80 x 1,51
Volume de coffre	306 dm ³

Le verdict



Une référence !

UN JUMEAU DU CITROËN C3 AIRCROSS PLUTÔT TALENTUEUX

Opel Frontera

1.2 Turbo Hybrid Edition - 145 ch

28 000 € / 25 400 €*
Y. LEFEBVRE

A part les optiques et la calandre, le Frontera diffère peu de son jumeau chez Citroën : le C3 Aircross. Deux SUV qui se partagent également le même 1.2 hybride de 145 ch.

Proue et feux arrière exceptés, le nouveau Frontera n'est qu'un copier-coller du Citroën C3 Aircross. A bord, en revanche, Opel s'est fendu d'une planche de bord spécifique, qui rappelle celle de la Corsa. Mais dont la qualité des plastiques laisse à désirer... Pour le reste, le crossover allemand conserve les atouts de son chevronné jumeau, à savoir une habitabilité remarquable et un coffre de belle capacité, facile

d'accès. Sous son capot, lorsqu'il n'est pas 100 % électrique, le Frontera abrite le 1.2 de 110 ch à hybridation 48 V (non proposé par le C3 Aircross) ou 145 ch. Ce dernier lui octroie davantage de polyvalence et de meilleures reprises, sans consommer en plus. Mais partage les mêmes défauts : de fréquents à-coups côté boîte auto., mais aussi d'entêtants sifflements du système hybride en ville.

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Puissance maxi combinée	145 ch
Couple maxi	230 Nm
CO ₂ /Malus	118 g/km/+ 170 €
Batterie lithium-ion	0,9 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	31s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6
Consommation moyenne	5,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,4/6,4/5,9 l/100 km
Autonomie	745 km
Freinage 130 à 0 km/h	65 m
Poids	1 354 kg
Dim. L x l x h, en m	4,39 x 1,80 x 1,64
Volume de coffre	460 dm ³

Le verdict



Intéressant

UN SUV FAMILIAL ACCUEILLANT ET ÉCONOMIQUE À LA POMPE

Peugeot 5008

1.2 Hybrid Allure - 145 ch

42 000 € / 39 200 €*
PEUGEOT

Moins pratique qu'autrefois (plus de sièges arrière indépendants au second rang), le 5008 reste un confortable et spacieux voyageur. Belle sobriété par ailleurs.

Convincant sous le capot de crossovers urbains type Peugeot 2008 ou Opel Frontera (voir ci-dessus), le petit trois cylindres électrifié de 145 ch semble un peu court, au premier abord, pour mouvoir un grand SUV de 4,79 m, sept places et 1 750 kg. A l'usage, pourtant, le 1.2 PureTech (désormais équipé d'une solide chaîne de distribution) se dépatouille comme un chef en reprises (peu démonstratives, mais

"suffisantes") comme à la pompe, grâce à une consommation maîtrisée (6,6 l/100 km en moyenne). Voyageur au long cours (833 km avec un plein), le 5008 chouchoute aussi ses invités avec un bel espace aux jambes (même au 3^e rang), un amortissement douillet et une finition soignée. On relève, en revanche, quelques bruits d'air sur voies rapides et des soucis d'ergonomie du côté du système multimédia, peu intuitif.

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Puissance maxi combinée	145 ch
Couple maxi	250 Nm
CO ₂ /Malus	130 g/km/+ 540 €
Batterie lithium-ion	0,9 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8
Consommation moyenne	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,7/6,8 l/100 km
Autonomie	833 km
Freinage 130 à 0 km/h	64 m
Poids	1 750 kg
Dim. L x l x h, en m	4,79 x 1,89 x 1,69
Volume de coffre ⁽¹⁾	330/680 dm ³

Le verdict



Une référence !

1. En configuration 7/5 places.

UN NOUVEAU MOTEUR QUI LUI VA COMME UN GANT

Renault Symbioz

1.8 full hybrid Techno - 160 ch

36 300 € / 34 100 €*
A. SAUNIER

L'arrivée du nouvel ensemble hybride de 160 ch améliore grandement l'agrément de conduite du Symbioz. Les progrès à la pompe sont plus ténus, mais bien chiffrables.

Né en 2024 avec le 1.6 E-Tech full hybrid de 145 ch, le Symbioz – qui prend plus ou moins la place de l'ancien Scenic thermique au sein de la gamme Renault – troque aujourd'hui ce groupe motopropulseur contre son évolution portée à 1,8 l et 160 ch. Des progrès modestes sur le papier, sachant que ni les deux moteurs électriques, ni la boîte multimode ne changent. Pourtant, les relances à bas régime progressent,

tout comme le silence à bord, la transmission jouant moins au yo-yo avec le moteur thermique, malgré une persistante lenteur. Du mieux aussi en consommation, avec 0,5 l/100 km épargnés et une sobriété record pour ce SUV compact, au compromis encombrement/habitabilité et à la banquette coulissante appréciables. Par ailleurs bien placée côté tarif et dotation, cette mise à jour du Symbioz ne manque pas d'intérêt.

NOS MESURES



Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	2 moteurs électr. 49 + 20 ch
Puissance maxi combinée	160 ch
Couple maxi	205 Nm
CO ₂ /Malus	100 g/km/0 €
Batterie lithium-ion	1,4 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 4 vitesses + 2 électr.
Accélération 1 000 m D. A.	31s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s7
Consommation moyenne	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,2/5,9/5,2 l/100 km
Autonomie	724 km
Freinage 130 à 0 km/h	65 m
Poids	1 447 kg
Dim. L x l x h, en m	4,42 x 1,80 x 1,58
Volume de coffre ⁽¹⁾	480/610 dm ³

Le verdict



Intéressant

1. Banquette coulissante reculée/avancée.

Recharge illimitée, facture maîtrisée

Le **tout premier forfait fixe** de
recharge pour voiture électrique¹

29,99€

par mois



octopusenergy

Votre **recharge intelligente illimitée** au quotidien,
sans mauvaise surprise et sans prise de tête !

Découvrez toutes nos solutions de **mobilité électrique**, alimentées par une énergie
100% verte et française sur octopusenergy.fr

Octopus Energy
Le choix n°1
des Français²



L'énergie est notre avenir, économisons-la !


1. Forfait mensuel de 29,99 € TTC pour toute recharge de votre véhicule, effectuée à votre domicile via le service de Recharge Intelligente par lequel Octopus Energy France pilote la recharge. Prix du forfait garanti pendant 1 an. Toute recharge non pilotée / non intelligente sera facturée au Tarif Réglementé de Vente d'électricité. Informations et conditions disponibles sur octopusenergy.fr 2. Classement TrustPilot en juillet 2025, sur 22 600 avis dans la catégorie "fournisseur d'énergie". Élu "Meilleur fournisseur énergétique" (étude INMA sur 4500 consommateurs, mars 2025). Octopus Energy France RCS Paris 803 248 467

Les hybrides rechargeables

Sur le papier, les hybrides rechargeables (ou PHEV) offrent le meilleur des deux mondes. Les déplacements du quotidien, souvent réalisés en zone urbaine, peuvent en effet s'effectuer sans consommer une goutte d'essence (de 30 à 100 km d'autonomie électrique selon la capacité de la batterie), alors que les longs trajets autorou-

tiers se déroulent sans avoir à se soucier des pauses recharge, facultatives grâce au moteur thermique. Sauf que l'appétit de ce dernier peut s'envoler au-delà du raisonnable une fois les accus à plat. En cause, le poids élevé de leur batterie XXL, qui leur vaut d'ailleurs d'être taxés comme les thermiques standards depuis le 1^{er} janvier 2025. Seul avantage: un

seuil de déclenchement à 1 800 kg et non à 1 600 kg. Cet impôt touche malgré tout de nombreux modèles et vient s'ajouter à un prix d'achat déjà peu avantageux. A choisir en connaissance de cause, donc, en ayant pour réflexe une recharge systématique lorsque la batterie est à plat. La condition *sine qua non* pour amortir l'investissement. ■

NOS MESURES 	Consommation en ville ⁽¹⁾ en litres/100 km	Consommation moyenne ⁽¹⁾ en litres/100 km	Autonomie électrique en ville en km	Autonomie électrique moyenne en km
Alfa Romeo Tonale 1.3 Plug-in Q4 (280 ch)	9	8,7	46	45
Audi A3 Sportback 40 TFSI e (204 ch)	7,1	6,8	100	95
Audi A5 Avant 2.0 e-Hybrid quattro (367 ch)	8,7	7,7	88	85
Audi A8 Limousine 60 TFSI e (462 ch)	12,8	10,3	38	45
Audi Q3 45 TFSI e (245 ch)	8,6	8,6	38	34
BMW Série 2 Active Tourer 225e xDrive (245 ch)	7,2	6,4	72	71
BMW Série 3 320e (204 ch)	9,7	7,7	44	48
BMW Série 3 330e (292 ch)	8,9	8	50	50
BMW Série 3 Touring 320e (204 ch)	10,3	8,3	36	42
BMW Série 3 Touring 330e (292 ch)	9,7	8,5	43	42
BMW Série 3 Touring 330e xDrive (292 ch)	10,2	8,8	38	39
BMW Série 5 Touring 530e xDrive (299 ch)	9,3	8,0	77	77
BMW X1 xDrive25e (245 ch)	7,8	7,1	68	68
BMW X1 xDrive30e (326 ch)	7,8	6,8	68	68
BMW X3 xDrive30e (299 ch)	9,4	8,1	84	85
Citroën C5 Aircross 1.6 Hybride Rechargeable (225 ch)	8,3	7,7	46	43
Cupra Leon 1.5 eHybrid VZ (272 ch)	7,3	7	100	93
Cupra Leon Sportstourer 1.5 eHybrid VZ (272 ch)	7,5	7,2	95	89
Cupra Formentor 1.5 eHybrid VZ (272 ch)	7,2	7	100	87
Cupra Terramar 1.5 eHybrid V (204 ch)	7,4	6,9	108	100
Cupra Terramar 1.5 eHybrid VZ (272 ch)	8,2	7,5	90	83
DS 4 1.6 Plug-in Hybrid (225 ch)	8,7	8,2	40	38
DS 7 1.6 Plug-in Hybrid (225 ch)	9,3	8,3	44	47
DS 7 1.6 Plug-in Hybrid AWD (300 ch)	9	8,3	48	49
DS 7 1.6 Plug-in Hybrid AWD (360 ch)	10,1	9,1	40	41
Honda CR-V 2.0 e:PHEV (184 ch)	6,5	6,7	70	60
Hyundai Tucson 1.6 T-GDi Plug-in (253 ch)	6,9	7,1	55	50
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDi Plug-in HTRAC (253 ch)	8,3	8,7	40	41
Jeep Compass 1.3 PHEV 4xe (240 ch)	8,2	8,1	38	35
Jeep Wrangler Unlimited 4xe PHEV (380 ch)	11	11,4	41	38
Kia Niro Hybride Rechargeable 1.6 GDi DCT6 (183 ch)	5,2	5,6	48	46
Kia Ceed SW Hybride Recharg. 1.6 GDi DCT6 (141 ch)	5,2	5,6	46	39
Kia XCeed Hybride Rechargeable 1.6 GDi DCT6 (141 ch)	6,5	6,9	41	34
Land Rover Range Rover Evoque P300e (309 ch)	9,9	9,3	40	40
Land Rover Range Rover Velar P400e (404 ch)	11,7	10,7	38	36
Land Rover Defender 110 P400e (404 ch)	13,1	12,6	33	31

Suite page 32

Alfa Romeo Tonale 1.3 Plug-in Q4 (280 ch)



Y. LEFEBVRE

L'agrément est au rendez-vous au volant du Tonale Plug-in, mais on grimace en découvrant l'autonomie électrique et la conso d'essence en mode hybride.

Cupra Terramar 1.5 eHybrid V (204 ch)



F. GROUT

Comme tous les modèles du groupe VW profitant du 1.5 eHybrid de 204 ch, le Terramar promet 100 km d'autonomie. Personne ne fait mieux dans sa classe.

DS 7 1.6 Plug-in Hybrid (225 ch)



N. SOLER

Avec moins de 50 km d'autonomie, quand certains rivaux proposent le double, puis 8,3 l/100 km en moyenne, le DS 7 déçoit. On attend son remplaçant.

Jeep Wrangler Unlimited 4xe PHEV (380 ch)



A. CORTESI

On n'achète pas un Wrangler 4xe PHEV pour son autonomie électrique (38 km), mais pour échapper au malus écolo. Pas à celui sur le poids, hélas...

UN BREAK FAMILIAL PERFORMANT ET ENDURANT

Audi A5 Avant

2.0 e-Hybrid quattro S line
367 ch

75 650 € / 80 870 €*

Les lignes élancées du break A5 e-Hybrid quattro collent à ses performances. Du dynamisme, mais aussi une frugalité étonnante...



N. SOLER

Oubliez les A5 coupé et Sportback! L'A5 désigne désormais la berline et le break (Avant) qui succèdent à l'A4, dont le prochain opus sera 100 % électrique. Ceci explique cela... Au programme, une plate-forme inédite, des dimensions pouvant poser problème dans certains parkings (4,83 m) et une belle collection de motorisations, qui vient de s'enrichir d'une paire d'hybrides plug-in de 299 et 367 ch. Si la

plus puissante dispense des performances, un agrément et un confort de haut vol, on reste surtout "scotché" par sa frugalité: seulement 7 l/100 km sur autoroute, malgré le poids (2,2 t). L'autonomie électrique de 85 km séduit tout autant. Las, le volume de coffre honteux du break (à peine plus grand que celui d'une A1!), le malus au poids de 5 220 € minimum et le tarif hors-sol pénalisent fortement cette version.

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 143 ch
Puissance maxi combinée	367 ch
Couple maxi	500 Nm
CO ₂ /Malus	51 g/km / + 5 220 € ⁽¹⁾
Batterie lithium-ion	20,7 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	25s2 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s2 ■
Consommation moyenne	7,7 l/100 km ■
Route/Autoroute/Ville	7,5/7/8,7 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	85 km ■
Freinage 130 à 0 km/h	65 m ■
Poids	2 164 kg ■
Dim. L x l x h, en m	4,83 x 1,86 x 1,46
Volume de coffre	390 dm ³ ■

Le verdict



Correct

1. Malus au poids

LE PLUS DYNAMIQUE DES SUV FAMILIAUX HYBRIDES RECHARGEABLES

BMW X3

30e xDrive M Sport - 299 ch

76 600 € / 74 000 €*

Son excellent compromis confort/tenue de route comme la généreuse autonomie électrique favorisent ce X3 hybride rechargeable. Son tarif et sa qualité de finition, beaucoup moins!



N. SOLER

Le X3 affiche de généreuses dimensions, ainsi qu'un style un brin tapageur. Sa planche de bord dépouillée comme ses habillages en tissu recyclé tranchent également avec ceux de son prédécesseur, plus cossu côté présentation. Et plus ergonomique, le dernier-né passant au "tout écran". Sauf que le système de BMW n'est ni le plus lisible, ni le plus évident à utiliser. Sacré sens de l'accueil en revanche! Hormis dans le

coffre, sous lequel loge la grosse batterie de cette version PHEV... En contrepartie, celle-ci offre 85 km d'autonomie électrique et permet à ce dynamique X3, contrairement aux versions essence et diesel classiques, d'échapper à un énorme malus écolo. Reste tout de même à régler plus de 4 300 € de malus au poids, pour un modèle déjà hors de prix et à bord duquel trop d'équipements "basiques" restent optionnels...

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 184 ch
Puissance maxi combinée	299 ch
Couple maxi	450 Nm
CO ₂ /Malus	21 g/km / + 4 320 € ⁽¹⁾
Batterie lithium-ion	19,7 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 8 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	27s4 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s2 ■
Consommation moyenne	8,1 l/100 km ■
Route/Autoroute/Ville	7,4/7,5/9,4 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	85 km ■
Freinage 130 à 0 km/h	64 m ■
Poids	2 150 kg ■
Dim. L x l x h, en m	4,76 x 1,92 x 1,66
Volume de coffre	460 dm ³ ■

Le verdict



Correct

1. Malus au poids.

UN CORÉEN PEU PORTÉ SUR LA BOISSON

Kia Niro

1.6 GDi Hybride Rechargeable
Active - 180 ch

42 980 € / 40 000 €*

Dans cette variante hybride plug-in, le Niro est un modèle de frugalité. L'autonomie en mode 100 % électrique reste toutefois modeste.



N. SOLER

Électrique, hybride simple ou rechargeable: à chaque mobilité son Niro! Kia ne cesse en revanche de jongler avec la puissance de son 1.6 GDi, afin d'optimiser ses émissions de CO₂. Initialement donné pour 93 ch sous le capot du Niro PHEV, le quatre cylindres a culminé à 105 ch avant de plafonner à 102 ch récemment. Avec un moteur électrique bloqué à 84 ch, la puissance maxi combinée a ainsi joué au yo-yo: 171, 183

puis 180 ch. Ce qui n'a guère influé sur ses chronos, en demi-teinte, ni sur son appétit, parmi les plus faibles de sa catégorie. La batterie de 11,1 kWh, en revanche, manque d'endurance: 46 km en moyenne sans brûler d'essence. Pas vraiment bon marché, le sud-coréen peut compter sur son sens de l'accueil, son généreux équipement, sa présentation soignée et son confort de conduite pour compenser la note.

NOS MESURES



Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 84 ch
Puissance maxi combinée	180 ch
Couple maxi	265 Nm
CO ₂ /Malus	18 g/km / 0 €
Batterie lithium-ion	11,1 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	30s2 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s8 ■
Consommation moyenne	5,6 l/100 km ■
Route/Autoroute/Ville	5,3/6,3/5,2 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	46 km ■
Freinage 130 à 0 km/h	66 m ■
Poids	1 570 kg ■
Dim. L x l x h, en m	4,42 x 1,83 x 1,55
Volume de coffre	364 dm ³ ■

Le verdict



Intéressant

Suite de la page 30

NOS MESURES	LABO Auto Plus LABO	Consommation en ville ⁽¹⁾ en litres/100 km	Consommation moyenne ⁽¹⁾ en litres/100 km	Autonomie électrique en ville en km	Autonomie électrique moyenne en km
Leapmotor C10 Reev (215 ch)		6,5	7,0	147	130
Lexus NX 450h+ AWD (309 ch)		6,2	7,2	59	54
Lexus RX 450h+ (309 ch)		6,7	7,4	57	50
Lynk & Co 01 (280 ch)		8,5	7,9	61	59
Mazda CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV (327 ch)		9,2	8,3	48	54
Mercedes Classe A 250 e (218 ch)		7,9	6,9	56	57
Mercedes Classe C 300 e (313 ch)		9,6	8	76	90
Mercedes Classe C Break 300 e (313 ch)		11	9	68	78
Mercedes GLA 250 e (218 ch)		8,2	7,8	50	49
Mercedes GLC 300 e 4Matic (313 ch)		11,5	9,8	80	85
Mercedes GLC Coupé 300 de 4Matic (333 ch)		7,8	7	77	87
Mercedes GLE 350 de 4Matic (320 ch)		8,7	8,5	69	68
Mercedes Classe S 580 e Limousine (510 ch)		11,4	9,7	68	77
MG EHS 1.5 PHEV (272 ch)		6,9	7,2	96	83
Mitsubishi Eclipse Cross 2.4 MIVEC PHEV AWD (188 ch)		8,7	8,6	43	37
Peugeot 408 1.6 Plug-in Hybrid (225 ch)		8,6	7,8	38	40
Renault Rafale 1.2 E-Tech 4x4 PHEV (300 ch)		7,6	7,4	84	79
Skoda Superb Combi 1.5 TSI Hybrid PHEV (204 ch)		7,3	6,8	92	91
Skoda Kodiaq 1.5 TSI Hybrid PHEV (204 ch)		8,1	7,4	92	89
Suzuki Across 2.5 Hybride Rechargeable (306 ch)		5,8	6,6	73	64
Toyota Prius 2.0 Hybride Rechargeable (223 ch)		4,8	5,1	67	60
Toyota C-HR 2.0 Hybride Rechargeable (223 ch)		5,1	5,8	64	53
Toyota Rav4 2.5 Hybride Rechargeable (306 ch)		5,8	6,6	73	64
Volvo V60 Recharge T6 AWD (350 ch)		7,5	7,2	76	75
Volvo XC60 Hybride Rechargeable T6 AWD (350 ch)		8,6	8,6	62	59
Volkswagen Golf 1.5 eTSI Hybrid (204 ch)		6,5	6,2	103	102
Volkswagen Golf 1.5 eTSI Hybrid GTE (272 ch)		6,5	6,2	103	102
Volkswagen Passat 1.5 eHybrid (204 ch)		7,3	6,8	92	91
Volkswagen Passat 1.5 eHybrid (272 ch)		7,3	6,8	92	91
Volkswagen Tiguan 1.5 eHybrid (204 ch)		8,1	7,4	92	89
Volkswagen Tiguan 1.5 eHybrid (272 ch)		8,1	7,4	92	89
Volkswagen Touareg R eHybrid (462 ch)		12,1	10,8	38	39

1. Consommation batterie vide.

Mercedes GLC Coupé 300 de 4Matic (333 ch)



Y. LEFEBVRE

Electrique en ville, diesel pour les longs trajets : le GLC Coupé "rechargeable" combine le meilleur des deux mondes. Au prix fort, malheureusement...

Peugeot 408 1.6 Plug-In Hybrid (225 ch)



N. SOLER

Avec sa technologie vieillissante, la Peugeot 408 se contente de 40 km d'autonomie électrique. Une valeur désormais bien inférieure à la moyenne.

Toyota Prius 2.0 Hybride Rechargeable (223 ch)



Y. LEFEBVRE

La Prius Hybride Rechargeable est le modèle qui promet la consommation la plus basse des PHEV une fois sa batterie à plat : 5,1 l/100 km en moyenne.

SON MOTEUR ESSENCE SERT DE GÉNÉRATEUR A L'ÉLECTROMOTEUR

Leap Motor C10

REEV Style - 215 ch

37 400 € / 37 400 €*

Le C10 est un SUV familial disponible en 100 % électrique ou en hybride PHEV, dont le moteur thermique n'entraîne jamais les roues : il sert juste à recharger la batterie.

Cette version REEV du SUV familial chinois, très abordable compte tenu de son gabarit et de son équipement, brouille les pistes entre hybride et électrique. En effet, son quatre cylindres de 68 ch ne sert que de prolongateur d'autonomie. Avec 130 km en moyenne, cette dernière est remarquable. Mais, mieux vaut ne pas vider totalement la batterie, car, dans ce cas, la puissance chute de 215 à un peu moins de 100 ch.

Avec 1 970 kg à mouvoir, on vous laisse imaginer les effets sur les relances et l'agrément ! Pour y échapper, il faudra donc préserver une bonne partie de la charge (niveau programmable). Hélas, il ne s'agit pas du seul défaut du C10 REEV. Freinage difficile à doser correctement, régulateur adaptatif dissipé et système d'infodivertissement "à l'ouest" : on passe son temps à râler... Carton jaune également pour le petit coffre de 420 dm³.

NOS MESURES



Moteur électrique	Synchr. à aimants permanents
Hybridation	4 cylindres en ligne essence, 68 ch
Puissance maxi combinée	215 ch
Couple maxi combiné	320 Nm
CO ₂ /Malus	10 g/km / + 2 390 € ⁽¹⁾
Batterie lithium-ion	28,4 kWh (capacité brute)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Accélération 1 000 m D. A.	31s1 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s ■
Consommation moyenne	7 l/100 km ■
Route/Autoroute/Ville	6,3/8,3/6,5 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	130 km ■
Freinage 130 à 0 km/h	64 m ■
Poids	1 970 kg ■
Dim. L x l x h, en m	4,74 x 1,90 x 1,68
Volume de coffre	420 dm ³ ■

N. SOLER

Le verdict



Décevant

1. Malus au poids.

■ Très bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)

Avec **Stéphane Bern**,
partez à la découverte
du patrimoine français

En partenariat avec

FONDATION



**DU
PATRIMOINE**



- Pour ses 500 ans, le château d'Azay-le-Rideau se dévoile comme l'un des plus beaux bijoux de la Renaissance.

- Avec le plus de sites classés à l'Unesco, l'Italie redouble d'ingéniosité pour préserver ses trésors.

- L'abbaye de Royaumont se réinvente en monument vivant, grâce aux artistes de danse et de musique de sa fondation.

Azay-le-Rideau

500 ANS EN MAJESTÉ

UNE VISITE ROYALE AVEC STÉPHANE BERN

En vente actuellement

L'UN DES RARES SUV COMPACTS PHEV À MOINS DE 40 000 €

MG EHS

1.5 PHEV Luxury - 272 ch

39 990 € / 36 550 €*
F. GROUT

Endurant en électrique, sobre en carburant, logeable, bien fini, suréquipé et bien moins cher que ses concurrents, le MG EHS mérite juste un châssis plus dynamique.



Suréquipé (7 airbags, conduite semi-autonome, caméra 360°, deux écrans de 12,3"/31,2 cm, sellerie cuir, sièges et volant chauffants en finition Luxury), le nouveau EHS hybride rechargeable, fort de 272 ch, offre une autonomie électrique moyenne de 83 km. Batterie vide, son quatre cylindres se contente cette fois de 7,2 l/100 km. Des chiffres parmi les plus compétitifs dans la catégorie des SUV

compacts, à l'instar de ses cotes d'habitabilité d'ailleurs (seul le coffre est en retrait). Le chinois frappe donc très fort, avant même de parler des tarifs. Comme de coutume chez MG, ceux-ci terrassent la concurrence. Profitant actuellement de 4 000 € de remise, l'EHS se maintient sous les 37 000 € ! Imbattable... Où est le hic ? Hormis son comportement routier placide et l'ergonomie alambiquée de ses commandes, il n'y en a pas.

NOS MESURES



Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 184 ch
Puissance maxi combinée	272 ch
Couple maxi combiné	340 Nm
CO ₂ /Malus	14 g/km / + 560 € ⁽¹⁾
Batterie lithium-ion	21,4 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 2 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	28s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6
Consommation moyenne	7,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,4/8,2/6,9 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	83 km
Freinage 130 à 0 km/h	66 m
Poids	1 876 kg
Dim. L x l x h, en m	4,67 x 1,89 x 1,66
Volume de coffre	430 dm ³

Le verdict



Intéressant

1. Malus au poids.

LA SEULE RENAULT PHEV... MAIS AUSSI LA PLUS PUISSANTE !

Renault Rafale

1.2 Hyper Hybride E-Tech 4x4

Atelier Alpine - 300 ch

59 500 € / 57 300 €*
F. GROUT

Très agile, sobre, confortable et bien équipé, le Rafale PHEV 4x4 de 300 ch dispense un bel agrément de conduite. Mais il faut y mettre le prix.



Le retour de l'hybride rechargeable se fait par la grande porte chez Renault ! Cette technologie vient en effet étoffer l'offre du Rafale, qui chapeaute la gamme. Mais il faut mettre la main au portefeuille pour acquérir ce nouveau fer de lance de 300 ch : 57 300 €* en finition Atelier Alpine (celle qui lui sied le mieux). Ce SUV coupé n'a cependant pas à rougir face à la concurrence premium (BMW X2, Mercedes GLC coupé), plus

onéreuse et moins dynamique que le français, fort d'une transmission intégrale mais aussi de roues arrière directrices. On se régale également de son ensemble mécanique très réussi, alliant douceur et vitalité à une appréciable efficacité, en mode électrique (79 km d'autonomie) comme à la pompe (7,4 l/100 km batterie vide). Seul désagrément : la pédale de frein "à consistance variable".

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	2 moteurs électr. 68 + 136 ch
Puissance maxi combinée	300 ch
Couple maxi	230 Nm / 205 + 200 Nm ⁽¹⁾
CO ₂ /Malus	14 g/km / + 1 350 € ⁽²⁾
Batterie lithium-ion	22 kWh
Transmission	4x4
Boîte	Auto., 4 vitesses + 2 électr.
Accélération 1 000 m D. A.	27s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6
Consommation moyenne	7,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,7/7,9/7,6 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	79 km
Freinage 130 à 0 km/h	64 m
Poids	1 990 kg
Dim. L x l x h, en m	4,71 x 1,87 x 1,62
Volume de coffre	535 dm ³

Le verdict



Intéressant

1. Couple thermique/électrique. 2. Malus au poids.

LA GOLF AUX 100 KM D'AUTONOMIE ÉLECTRIQUE

Volkswagen Golf

1.5 eHybrid Style - 204 ch

49 400 € / 44 000 €*
C. BOERRIES

Plus de 100 km d'autonomie électrique au volant d'une berline compacte hybride, c'est possible, avec la nouvelle Golf eHybrid.



Le récent restylage de la Golf s'est principalement concentré sur de menues retouches esthétiques et d'ergonomie à bord. En revanche, la version eHybrid a copieusement évolué, en doublant la capacité de sa batterie (19,7 kWh utiles désormais). Bilan, son autonomie électrique double également, pour atteindre le chiffre record, dans la catégorie des berlines compactes, de 102 km ! Bonus, son

poids très raisonnable pour une hybride rechargeable (1 610 kg) lui permet d'échapper au malus et surtout de rester très sobre une fois ses accus à plat (6,2 l/100 km en moyenne). Avec 204 ch et 350 Nm au cumul, l'agrément de conduite est également au rendez-vous au volant de cette Golf confortablement suspendue et particulièrement logeable. Seuls bémols : le coffre vraiment trop riquiqui et le prix salé...

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 115 ch
Puissance maxi combinée	204 ch
Couple maxi combiné	350 Nm
CO ₂ /Malus	7 g/km / 0 €
Batterie lithium-ion	19,7 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	28s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s5
Consommation moyenne	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,8/6,3/6,5 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	102 km
Freinage 130 à 0 km/h	64 m
Poids	1 610 kg
Dim. L x l x h, en m	4,29 x 1,79 x 1,48
Volume de coffre	280 dm ³

Le verdict



Une référence !

Auto Plus

À VOS CÔTÉS POUR LA RENTRÉE !



30 NUMÉROS OFFERTS sur 52 + UNE MONTRE EN CADEAU

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

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :

bit.ly/ap_1935

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1718543

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 éditrice d'Auto Plus, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de ERAS. Créancier: ERAS, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, France - Identifiant du créancier: FR 77 ZZZ 434057.

☒ **Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](https://kiosquemag.com) : bit.ly/ap_1935 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](https://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 d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1^{er} mois, je serai prélevé de 8 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabommag.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@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com





HYBRIDE RECHARGEABLE

Citroën C5 Aircross

1.6 Hybride rechargeable Max - 195 ch

45 490 € / 46 990 €*


PREMIER TEST DU NOUVEAU SUV CITROËN EN HYBRIDE RECHARGEABLE

Des watts dans la ouate

La seconde génération du C5 Aircross grandit et profite d'une toute nouvelle plate-forme pour choyer davantage ses occupants. Après l'inédite version électrique, nous testons ici l'hybride rechargeable.

Depuis 2018, le C5 Aircross brille par son confort et sa modularité, sur le segment très disputé des SUV compacts. Son remplaçant ose un style plus fort, quitte à susciter des avis aussi tranchés que ses formes ou ses nouveaux feux arrière ! Et pour soigner encore plus ses vertus familiales, il étire son empattement de 6 cm, s'allonge

de 15 cm et s'élargit de 5 cm, se positionnant à la lisière de la catégorie supérieure. Il compte aussi sur sa nouvelle plate-forme multi-énergie STLA, étrennée par le Peugeot 3008. Celle-ci permet de proposer une version électrique de 210 ch (déjà testée dans le n° 1923 d'*Auto Plus*), une hybride de 145 ch et une hybride rechargeable de 195 ch, ici à l'essai. Et quelle que soit la

version, le volume de coffre ne varie pas, les batteries étant intégrées sous le plancher. En dépit d'une largeur moyenne, l'espace de chargement se montre parfaitement utilisable. A l'arrière, oubliez les trois sièges individuels et coulissants du précédent opus. Ils laissent place ici à une simple banquette rabattable. Cette régression de la modularité n'empêche pas les passagers d'être bien installés, avec une longueur aux jambes en progrès de 6 cm, une assise moelleuse, une place du milieu plutôt accueillante et des dossiers réglables en inclinaison. On apprécie aussi les nombreux aspects pratiques, qui rendent ce SUV agréable à vivre.

Tapis volant

Le C5 Aircross adopte la toute dernière technologie hybride rechargeable du groupe, inaugurée par l'Opel Grandland : quatre cylindres 1.6 turbo 150 ch à cycle Miller (favorable

à la sobriété), boîte à double embrayage et sept rapports, moteur électrique de 125 ch alimenté par une batterie de 17,9 kWh utiles, pour une autonomie théorique de 95 km en tout électrique. Les évolutions en silence sont d'autant plus agréables que le confort des amortisseurs à double butée hydraulique et des sièges Advanced Comfort est excellent ! Seul le freinage, à l'attaque peu franche et parfois pas facile à doser, peut perturber cette quiétude. Difficile, en revanche, sur notre parcours d'essai, d'atteindre 70 km sans réveiller le bloc thermique. Sa mise en route est discrète, mais il arrive qu'un à-coup se manifeste lors d'une sollicitation plus importante. Dans ce cas, les 195 ch répondent présent quel que soit l'état de charge de la batterie. A condition d'avoir opté pour le mode Sport, qui raffermait également une direction un peu trop légère le reste du temps. En mode Normal, la

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : livrable dès décembre, le C5 Aircross hybride rechargeable s'affiche à 4500 € de plus que l'hybride de 145 ch. Pas encore de remises au programme, mais un malus poids de 1500 €.

L'entretien : tous les ans ou tous les 25 000 km.

L'équipement : à la dotation déjà complète de la finition Plus, la Max (+ 3000 €) ajoute l'affichage tête haute, la vision par caméra à 360°, le hayon mains libres et la conduite semi-autonome.

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



Par rapport au précédent opus, l'empattement du nouveau C5 Aircross est rallongé de 6 cm et profite aux passagers, même si certains rivaux font mieux.



Nombre de places : 5

Bénéficiant d'assez d'espace, les occupants de la banquette ne sont pas pénalisés par la présence des batteries : l'assise est suffisamment haute par rapport au plancher.



Volume : 565 dm³

Pas de perte d'espace. En position haute, le plancher se situe dans le prolongement des dossiers rabattus.



La batterie se recharge en 5 h 15 avec le chargeur embarqué de série (3,7 kW), 2 h 55 avec l'option 7,4 kW (400 €).

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • Airbags (6) • Alerte anti collision • Alerte d'angles morts • Alerte de trafic en marche AR • Alerte de survitesse • Conduite semi-autonome avec assistant de changement de voie • Phares Matrix LED adaptatifs, etc.

Agrément : • Affichage tête haute • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° • Chargeur à induction • Clé mains libres • Clim' auto. bizona étendue • Ecran tactile 13"/33 cm + Mirror Screen • GPS • Hayon motorisé • Instrumentation numérique 10"/25,4 cm • Jantes alliage 19" • Sièges AV électr. et chauffants • Volant chauffant, etc.

En option Agrément : • Chargeur embarqué 7,4 kW (400 €) • Peinture métallisée (1 000 €) • Toit ouvrant panoramique (1 200 €), etc.



PHOTOS : D. MEUNIER

Délaissant les lignes consensuelles de son prédécesseur, le nouveau C5 Aircross ose un style clivant avec ses formes plus anguleuses et ses feux arrière atypiques, baptisés Citroën Light Wings.

boîte se montre bien plus douce, mais manque de réactivité. Sur un trajet d'environ 300 km, en mode hybride après avoir vidé la batterie, nous avons relevé

7 l/100 km de moyenne. Une valeur correcte, que nous ne manquerons pas de vérifier. En attendant, le C5 Aircross s'est montré silencieux, reposant et plaisant à

conduire. Malgré quelques effets de couple sur le train avant (remontées dans la direction) lors d'accélération appuyées, il fait preuve de précision dans les vi-

rages et contient correctement ses mouvements de caisse, dans un incomparable confort. Une vraie bonne Citroën !

SUITE PAGE 38

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	220 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s7
Consommation cycle mixte	2,5 l/100 km
Autonomie électrique cycle mixte	95 km
Poids	1 949 kg

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	195 ch
Couple maxi combiné	350 Nm
Puissance fiscale	8 CV
CO ₂ /Malus	56 g/km/+ 1 500 € ⁽¹⁾
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
Puissance maxi	150 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 2 000 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	125 ch
Couple maxi	118 Nm
Batterie lithium-ion	17,9 kWh (capacité utile)
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 7 rapports
Pneus	235/55 R19
Réservoir	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,65 x 1,94 x 1,69
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽²⁾

1. Malus au poids. 2. Jusqu'à 8 ans ou 160 000 km si entretien dans le réseau.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Citroën C5 Aircross 1.6 Hybride rechargeable Max (46 990 €*, 195 ch) est évalué dans la catégorie des SUV compacts hybrides rechargeables d'environ 200 ch, qui comprend notamment :

Cupra Terramar V eHybrid (46 590 €*, 204 ch), Ford Kuga 2.5 Duratec PHEV ST-Line X (44 490 €*, 243 ch), Opel Grandland Hybride recharg. GS (46 000 €*, 195 ch), Peugeot 3008 Plug-in Hybrid eDSC7 GT (48 000 €*, 195 ch), VW Tiguan 1.5 e-Hybrid VW Edition (49 620 €*, 204 ch), etc.

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



POSTE DE CONDUITE



Les sièges Advanced Comfort deviennent ventilés et massants avec l'option Ambiance Hype Grey (1 200 €), et

gagnent un maintien latéral adaptatif. Confortables, moelleux et reposants, ils participent à la bonne position de conduite. Malgré la hauteur moyenne du pare-brise, les montants avant plutôt fins favorisent la visibilité.

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

AIDES À LA CONDUITE



De série sur Max, le pack Drive Assist 2.0 complète les aides traditionnelles : maintien au centre de la voie, assistance au changement de voie, surveillance des angles

morts renforcée et préconisation de la limitation de vitesse pour le régulateur adaptatif. Ce dernier impose alors de sélectionner l'allure retenue par deux appuis. Le centrage de voie actif et les ralentissements en cas de circulation encombrée sont parfaitement gérés. C'est suffisamment rare pour être souligné !

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

ÉCRAN TACTILE



L'inédit écran tactile de 13"/33 cm, en position verticale, bénéficie d'une ergonomie plus évidente que celle certaines productions chinoises, mais les multiples menus sont fastidieux. L'interface Google de Renault est plus intuitive à l'usage.

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

BIEN VU



Les nombreuses aides à la conduite imposées se désactivent d'une simple pression prolongée sur une touche dédiée. Bravo !

RATÉ



Bien qu'il y ait beaucoup de rangements, les porte-gobelets dans la partie basse de la console centrale sont peu accessibles.



FINITION



Le C5 est plutôt bien fabriqué et le textile Sofa Design qui recouvre la planche de bord et les contre-portes fait bonne impression. Mais les matériaux basiques dans la partie inférieure et le plastique dur du bandeau supérieur de la planche de bord demeurent bon marché.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Bien : les commandes principales de la climatisation conservent des boutons physiques pour accéder aux réglages via l'écran tactile.

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

SYSTÈME AUDIO

Le système audio à 6 haut-parleurs propose une bonne qualité sonore et suffisamment de réglages pour satisfaire les mélomanes.

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

RANGEMENTS



En plus de ses bacs de porte et aumônières au dos des sièges avant, le C5 Aircross fourmille d'aspects pratiques. L'espace de rangement sous l'accoudoir central est climatisé et la partie inférieure de la planche de bord peut accueillir de menus objets.

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

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Bien placé en prix, même sans remises, le C5 Aircross devrait séduire les familles cherchant un SUV hybride rechargeable confortable, pratique à l'usage et performant. Autonomie électrique et conso semblent correctes (à vérifier par le labo).

LES PLUS
Confort élevé
Qualité de vie à bord
Rapport prix/équipement

LES MOINS
Freinage encore désagréable
Modularité en régression



ESSENCE/GPL

Dacia Bigster

1.2 mild hybrid-G Journey - 140 ch

28600 € / 28400 €*



PREMIER ESSAI DU SUV DACIA AVEC LE NOUVEAU MOTEUR GPL

Coup de gaz pour le Bigster

Dacia équipe son ambitieux SUV compact d'une inédite motorisation à bicarburation essence/GPL. De quoi, sur le papier, promettre des économies au quotidien, et de bonnes performances, avec 140 ch.

Dacia et Renault font partie des (très) rares constructeurs à inclure dans leurs gammes des moteurs à carburants alternatifs, en l'occurrence le GPL. Chez les deux marques, ces versions sont des championnes de la rentabilité. En mode GPL, elles consomment certes environ 30% de plus qu'en essence, mais le prix attractif de ce car-

burant à la pompe (moins de 1 € par litre) permet de réaliser de réelles économies à l'usage. Problème : jusque-là, le seul moteur de ce type était limité à 100 ch. Trop juste pour le grand Bigster, au sommet de la gamme Dacia. D'où l'apparition d'un nouveau bloc fonctionnant au GPL : le 1.2 mild hybrid-G, fort de 140 ch. Il s'agit en fait de la même mécanique que la version essence ho-

monyme – qui représente l'entrée de gamme du Bigster –, mais adaptée au gaz naturel, avec un deuxième réservoir de 50 litres prenant la place de la roue de secours. La meilleure nouvelle dans tout ça ? Il est vendu au même tarif que la version strictement au sans-plomb.

Le beurre, et son argent...

La consommation moyenne de ce Bigster au GPL, mesurée à 9 l/100 km par notre labo, laisse présager, au prix actuel des carburants, des économies d'environ 20 € tous les 1 000 km parcourus face au 140 ch essence alimenté en SP95-E10. Et plus lorsque les carburants traditionnels flambent, le cours du GPL étant plus stable. L'écart se réduit face au 155 ch hybride, mais on épargne encore environ 16 €/1000 km, tandis que le surcoût à l'achat de la version hybride atteint... 3 400 € ! Enfin, dernière cerise sur le gâteau, la présence de deux réservoirs (l'un

pour l'essence, l'autre pour le GPL) permet au Bigster de parcourir plus de 1 300 km sans s'arrêter en station. Et de ne pas rester bloqué si l'on ne trouve pas de pompe dispensant du GPL. Au volant, pas d'inconvénient non plus à choisir cette version. Les performances et les reprises sont très proches de celles de la version à essence classique : logique, la balance fait état de moins de 40 kg supplémentaires. Si Renault annonce des performances identiques dans les deux modes (le moteur pouvant injecter un peu d'essence même en mode GPL en cas de forte sollicitation), nous avons relevé un léger écart, mais qui reste imperceptible au volant. Contrairement au "petit" 100 ch GPL, rouler "au gaz" ne provoque pas plus de vibrations qu'en essence. Le Bigster conserve par ailleurs ses qualités. Malgré un tarif très serré, son équipement est complet, surtout ici en haut de gamme Journey. Pas de miracle

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : Dacia n'est pas friand de remises et le Bigster ne fait pas exception, avec 1 % seulement. Petit malus, en revanche, de 50 €.

L'entretien : révision prévue tous les ans ou tous les 30 000 km.

L'équipement : la dotation de série de ce Bigster en finition haute n'a rien de low cost. On dispose du régulateur de vitesse adaptatif, du hayon motorisé, de phares automatiques, du siège conducteur électrique... Chose rare pour une Dacia, la liste d'options peut aussi être bien remplie.



En haut de gamme, on ne manque d'aucun équipement à bord du Bigster. Reste que la finition est toujours basique : les plastiques durs sont omniprésents.



Nombre de places : 5

L'espace aux jambes est généreux. Le Bigster pâtit d'une largeur de caisse plus restreinte que la plupart de ses concurrents, mais on voyage tout de même à cinq sans trop de gêne.



Volume : 640 dm³

Le réservoir GPL n'empiète pas sur le coffre... mais il prend la place de la roue de secours.



Le passage de l'essence au GPL (via ce bouton, ou automatiquement si le réservoir est vide) est imperceptible.

L'ÉQUIPEMENT

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

Agrément : • Aide au stationnement AR + caméra de recul • Banquette 40/20/40 • Chargeur à induction • Clim' auto. bizona • Compteurs numériques • GPS • Hayon motorisé • Mirror Screen • Rétros rabattables électr. • Siège conducteur électrique.

En option Agrément : • Aide au station. latérale + caméra de recul 360° + surveillance des angles morts (550 €) • Jantes alliage 19" (250 €) • Peinture métallisée (650 €) • Sièges AV, volant et pare-brise chauffants (500 €) • Toit ouvrant panoramique (1 000 €).



Le Bigster est toujours aussi compétent sur le plan dynamique : étonnant pour un grand SUV compact sans prétentions sportives. Le moteur, de son côté, fait le job, sans plus. Et les bruits d'air restent trop présents.

à attendre côté finition cela dit. Mais la présentation est moderne, l'ergonomie des commandes réussie, et les écrans sont fonctionnels. Enfin, l'espace disponible à l'arrière et dans le coffre est du genre généreux. Bref, à ce

prix-là, le Bigster GPL n'a pas vraiment de concurrence. Enfin, une déclinaison 4x4 à boîte automatique est prévue pour la fin de l'année, la transmission aux roues arrière étant assurée par un bloc électrique.

NOS MESURES



Vitesse maxi ⁽¹⁾	177 km/h
Accélération 1 000 m D. A. ⁽¹⁾	32s
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e ⁽¹⁾	7s8/11s8/18s2
Consommation moyenne ⁽²⁾	6,6/9 l/100 km
Route ⁽²⁾	6,3/8,8 l/100 km
Autoroute ⁽²⁾	6,6/9,1 l/100 km
Ville ⁽²⁾	6,9/9,1 l/100 km
Poids	1 455 kg
Diamètre de braquage	11,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	67 m

1. Mesures en carburant au GPL. 2. Consommation en essence/GPL.

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence/GPL	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48V
Puissance maxi	140 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 2 100 tr/mn
CO ₂ /Malus	113 g/km / + 50 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Pneus	215/60 R18
Réservoirs essence/GPL	50/50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,57 x 1,82 x 1,71
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Dacia Bigster mild hybrid-G Journey (28 400 €, 140 ch) est évalué dans la catégorie des SUV compacts essence d'environ 150 ch, qui comprend notamment :

Nissan Qashqai Mild Hybrid Acenta (30 800 €, 140 ch), Renault Symbioz mild hybrid Techno (31 500 €, 140 ch), Seat Ateca 1.5 TSI Copa (27 700 €, 150 ch).

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

Le verdict



Une référence !

Avec un tarif identique à celui de la version essence, aucune raison de ne pas choisir cette nouvelle motorisation. On peut cependant hésiter avec l'hybride à boîte auto., plus agréable... et plus chère. Le Bigster a ses défauts, mais, à ce prix, c'est une très belle proposition.



La Peugeot E-208 restylée

ÉLECTRIQUE

GT

51 kWh⁽¹⁾ - 156 ch - 305 km⁽²⁾39 400 € / 31 900 €*


Cette semaine, nous avons confié la Peugeot E-208 – qui a fait l'objet d'un restylage l'an dernier – à trois propriétaires de véhicules équivalents. Maria, Fabrice et Candida nous livrent leurs impressions sur cette version remaniée.

MARIA Directrice export, Chevreuse (78)

Elle possède une **Fiat 500e**

La Prima

37 900 € - 37,3 kWh⁽¹⁾ - 118 ch - 236 km⁽²⁾

La Peugeot E-208 est une véritable voiture à conduire

Le design

Les leds de jour jouent la carte de l'agressivité, tandis que les motifs de couleur (jaune, ici) de la calandre sont originaux. La ligne de cette E-208 me plaît également : elle fait plus "bagnole" que ma 500e. Le béquet noir ajoute un petit truc, tandis que l'arrière, assez rondouillard et visuellement bien campé au sol, me procure un sentiment de sécurité.

La vie à bord

Je ne dirais pas non au coffre de cette E-208 pour faire mes courses... Les portes arrière comme l'espace à bord font aussi forcément mieux. Au volant, l'ambiance "cockpit" est sympa. Je dirais que ce style est du genre masculin, là où ma 500e joue l'élégance. En revanche, les rangements, dont l'astucieux support de téléphone, sont à l'avantage de l'E-208. Notez aussi le confort du siège, en plus d'un maintien parfait du corps.

Au volant

Vu vos mesures, l'E-208 plie le débat sur l'autonomie... De plus, à la conduite, alors que ma 500e est une sorte de jouet qui me permet de me faufiler un peu partout, j'ai ici la sensation de conduire une "vraie" voiture. Je la sens bien posée sur la route, la direction est directe, très précise, tout en procurant un vrai confort.



FABRICE Directeur, Marcoussis (91)

Il possède une **Renault Zoe**

Techno

38 300 € - 52 kWh⁽¹⁾ - 135 ch - 320 km⁽²⁾

Je ne vois pas trop en quoi l'E-208 fait évoluer "l'électrique"

Le design

Ce restylage de la 208 lui a apporté encore plus d'agressivité de face, dans l'esprit des 308 et 408. En gros, c'est félin, c'est bien du Peugeot ! La ligne lui procure une allure très affirmée, tout comme l'arrière, dont le bandeau horizontal est fidèle à la marque.

La vie à bord

Avec mon gabarit, je me sens engoncé au volant. Dommage car l'E-208 cumule de bons points : ergonomie des touches de raccourcis du multimédia, ports USB accessibles, rangements bien fichus... Bon, je ne suis pas fan de la "mini-manette" de la boîte, à l'inverse de la finition, supérieure à celle de la Zoe. Enfin, la Peugeot mérite un carton rouge en accès et en espace à bord, surtout à l'arrière, sans que le coffre n'y gagne face à la Zoe !



Au volant

Je suis agréablement surpris par le confort et par l'ambiance sonore feutrée à bord. J'apprécie aussi qu'elle vienne à plat dans les courbes. Toutefois, l'autonomie n'a rien d'exceptionnel et la force de régénération (mode B) me semble trop faible. Et, quand ce mode est activé, j'ai la sensation que l'auto freine lorsque j'accélère. Par ailleurs, je ne ressens pas les 156 ch... Enfin, la boîte auto. ne dispose pas de la fonction "Auto Hold" (3).

CANDIDA Employée de fabrication, Limours (91)

Elle possède une **Peugeot E-208**

GT

38 200 € - 50 kWh⁽¹⁾ - 136 ch - 305 km⁽²⁾

Cette E-208 ne me fera pas renouveler l'expérience...

Le design

Feux de jour façon griffes, motifs de calandre et nouveau logo modernisent la 208. J'aime aussi les nouvelles jantes et l'esthétique du "E" de E-208, plus graphique. Le toit noir de cette finition GT apporte de la sportivité. Quant aux nouveaux feux arrière, ils renouvellent le style de façon réussie.



La vie à bord

Le coffre me suffit. En revanche, tant l'accès que l'espace à l'arrière sont toujours trop limités. La planche de bord reste flatteuse. Je note que l'écran central s'élargit et devient plus réactif. Un bon point, comme l'intégration du téléphone (Apple CarPlay et Android Auto) sans fil. Cependant, la suppression de certains boutons "physiques" me gêne ! Et je ne suis vraiment pas fan de cette minuscule manette de boîte. Je suis donc plus mitigée, ici, sur les choix de Peugeot.

Au volant

L'autonomie n'évolue pas. C'est décevant... A ce propos, à 45 000 km, ma E-208 a déjà perdu 25 km de capacité ! Au prix de ces autos électriques, cette dégradation manque de sérieux ! L'E-208 est par ailleurs toujours aussi maniable, et confortable. En revanche, je me demande bien où sont les 20 ch de plus de cette version...

1. Capacité utile. 2. Autonomie moyenne. 3. Maintien du freinage quand la voiture est à l'arrêt.

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et la prime "coup de pouce". ▲ Bien ■ Moyen ▼ Décevant

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 Alpine,
une marque, une passion,
une légende
(144 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 #D1674720

Dater et signer obligatoirement

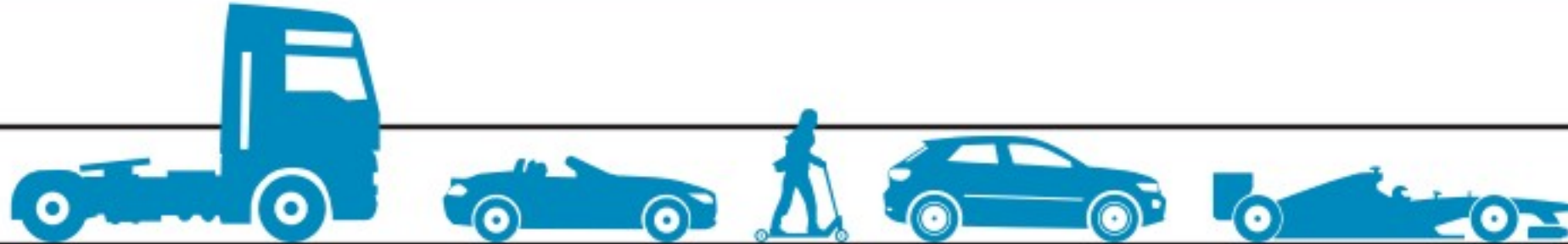
À :

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 : FR77222 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 31 décembre 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, et facément, 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 dpd@worldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/fr> *** Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.





McLaren Artura Spider 700 ch et pas de malus !

700 ch - 272 250 € / 272 250 €*

L'électrique à bon escient



PHOTOS: M. VIKLOVSKI / AUTO PRESS CLUB

Avec une puissance de 700 ch et un 0 à 200 km/h abattu en 8s4, cette McLaren entre dans la catégorie des supercars. Elle trouve sa place dans la gamme, tout en restant moins radicale que d'autres modèles de la marque.

Avouons-le, à sa sortie en 2021, l'Artura coupé nous avait laissés un peu sur notre faim. La première McLaren hybride rechargeable avait eu un peu de mal à convaincre avec à peine plus de 30 km d'autonomie théorique en tout électrique, et un tempérament moins communicatif que les autres modèles de la marque. Car l'ADN de McLaren, c'est la fusion entre l'homme et sa machine, quand chaque geste au volant se prolonge par une action immédiate et chirurgicale de la voiture, au son d'une mécanique parfaitement accordée. Or, la nouvelle chaîne de traction de l'Artura ne jouait pas totalement la partition attendue et à Woking (Angleterre), au siège de la marque, on n'ignorait rien de ses fausses notes. C'est ainsi que des évolutions techniques ont été très rapidement envisagées, et la première d'entre elles, facile, a été de porter la puissance maxi de 680 à 700 ch, grâce à une mise à jour de la cartographie moteur (proposée aussi gratuitement aux acheteurs des premiers exemplaires). Plus complexe fut le travail réalisé sur tous les autres compartiments du jeu pour que l'ADN McLaren rejaillisse, et se ressente au volant. Pour y parvenir le constructeur britannique indique avoir bossé sur la conception des supports moteur et sur le temps de réponse des suspensions pilotées, réduit jusqu'à 90%, afin de retrouver davantage de réactivité dynamique. La finesse de la courbe d'accélération a, par ailleurs, été revue, avec un travail effectué sur l'arrivée de la puissance des deux turbos. La gestion de la boîte de vitesses a, quant à elle, été améliorée, avec un temps de



passage des rapports abaissé de 25%. Toutes ces mesures prises sont-elles suffisantes? A quelques détails près, la réponse est oui.

L'ADN retrouvé

A bord, quatre modes de conduite sont proposés. Il y a d'abord le 100% électrique (E), qui limite la puissance à 95 ch et permet de parcourir jusqu'à 33 km sans émissions – plutôt 25 km en réalité, en restant en ville. Pour le périurbain, c'est le mode Confort qui est de circonstance. Il privilégie l'électrique quand c'est possible, notamment lors des arrêts, et l'alternance reste fluide entre les deux types de propulsion, ce qui est aussi un progrès. Il faut ensuite permuter en mode Sport pour commencer à y voir plus clair sur le caractère du nouveau bloc biturbo de



Cette petite vitre se baisse de moitié lorsque le toit est ouvert, et il n'est alors pas possible de la remonter. Toit fermé, on peut la descendre totalement, ce qui permet de profiter du feulement du V6.



Les portes en élytre sont moins encombrantes en largeur... mais demandent d'anticiper leur déploiement en hauteur. Elles sont devenues la signature de la marque, après la McLaren F1 de 1990.



Le coffre de 150 dm³ n'est déjà pas bien généreux et voit de surcroît son volume amputé par le câble de recharge.

L'Artura Spider demande jusqu'à 3 h 30 pour grimper à 100 %. De quoi parcourir à peine 30 km sans réveiller le V6.



Dans la cellule de carbone, on a l'impression de faire partie de la voiture, ce à quoi contribuent des sièges bien étudiés. Le tableau de bord n'est la pièce maîtresse de l'habitacle. Le compteur joue son rôle informatif, sans fioritures. La fonctionnalité Apple CarPlay ou Android Auto nécessite toujours un câble !



Cette sportive bien élevée affiche la même longueur qu'un Peugeot 3008. Rare, elle profite d'une ligne aussi fluide en coupé qu'en cabriolet (manipulation électrique en 11s et jusqu'à 50 km/h). Son toit est un élément rigide fait de carbone et de matériaux composites.

3 litres. Ouvert à 120°, ce V6 émet un feulement équilibré et bien plein (échappement sport en option, ici présent). Il délivre sa puissance de manière impressionnante et communicative, jusqu'à cracher ses 700 ch (dont 95 électriques) à 7 500 tr/mn, puis d'exploser jusqu'à la zone rouge, au-dessus de 8 000 tr/mn. Sensations garanties, et permis de conduire en danger avant même d'avoir passé la troisième ! Le mode Track sert, quant à lui, à jauger la relative brutalité de cette anglaise en conduite rapide, où les modifications apportées permettent de retrouver les sensations de conduite qui caractérisent les modèles de la marque. La direction à assistance hydraulique frise la perfection, et constitue un atout supplémentaire pour se sentir en communion avec la voiture, bien calé dans sa cellule monocoque en carbone. Enfin, s'il n'y a rien à redire sur l'efficacité du freinage (disques en carbone céramique), signalons que la pédale est dure et délivre une sensation un petit peu arti-

ficielle, en lien avec la régénération du système hybride. Pour le reste, il convient d'admettre que cette McLaren est assez "facile", ses aides électroniques étant réglables sur plusieurs niveaux. Elles permettent de se prendre pour un pilote sans se faire peur, tout en conservant la possibilité de tout débrancher. Mais par-dessus tout, c'est la relative polyvalence de l'Artura Spider qui semble intéressante. Elle est capable de performances à couper le souffle (y compris au sens propre), tout en restant confortable pour une balade, et pourquoi pas en électrique. En outre, elle a le bon goût de limiter ses rejets de CO₂ à 108 g/km homologués, ce qui lui permet d'éviter tout malus. Le supermalus de 70 000 € qui affecte certaines rivales peut ici être réinvesti dans les options, notre modèle d'essai en totalisant pour environ... 65 000 € ! Cette "exonération fiscale" fait donc deux heureux : l'acheteur et le vendeur...

Didier Laurent

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	330 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	3s
Consommation cycle mixte WLTP	4,8 l/100 km
Autonomie électrique	33 km
Temps de charge (à 3,3 kW maxi)	3 h 30
Poids	1 560 kg

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	700 ch
Couple maxi combiné	720 Nm
Puissance fiscale	69 CV
CO ₂ /Malus	108 g/km/0 €
Moteur biturbo-essence	6 cylindres en V, 24S
Cylindrée	3 000 cm ³
Puissance maxi	605 ch à 7 500 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents, à flux axial
Puissance maxi	95 ch
Batterie lithium-ion	7,4 kWh
Transmission	Aux roues arrière
Boîte	Automatique, 8 vitesses
Pneus AV/AR	235/35 R19/ 295/35 R20
Réservoir	65 litres
Dim. L x l x h, en m	4,54 x 1,98 x 1,19
Durée de garantie	5 ans (km illimités) ⁽¹⁾

1. Batterie garantie 6 ans ou 72 420 km (45 000 miles).

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

L'Apple AirTag à l'épreuve du labo



PHOTOS: Y. LEBEVRE

Apple AirTag, 39 € (129 € pour un pack de 4)
sur [Apple.com](https://apple.com)

Après avoir testé le porte-clés connecté de Samsung, le SmartTag2 (voir n° 1866), réservé aux téléphones de la marque, essayons son concurrent direct, l'AirTag, qui fonctionne avec l'écosystème Apple.

Comment ça marche ?

L'AirTag est compact (3,19 cm de diamètre pour 8 mm d'épaisseur) et ne pèse que 11 g. Il est certifié IP67, résistant à la poussière et à l'eau (jusqu'à 1 m pendant 30 mn). Dépourvu d'anneau intégré, il requiert un accessoire pour s'accrocher à un trousseau. L'application "Localiser" d'Apple permet de le suivre. De près, la détection s'effectue en Bluetooth avec une précision renforcée par la puce intégrée pour indiquer la

direction et la distance exacte. L'AirTag peut aussi émettre une alerte sonore. Il exploite également le réseau collaboratif : dès qu'un iPhone passe à proximité, il peut relayer anonymement sa position. En cas de perte, un mode permet d'émettre un message visible par tout smartphone NFC. L'autonomie annoncée est d'un an (pile CR2032 remplaçable).

Au final ● ● ● ●

Portée mesurée : 55 m en champ libre. Le signal sonore reste discret (44 dB à 2 m), mais la précision d'approche est irréprochable. L'AirTag a bien résisté à 30 mn d'immersion sans faillir. Une vraie référence... à condition d'avoir un iPhone.

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



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

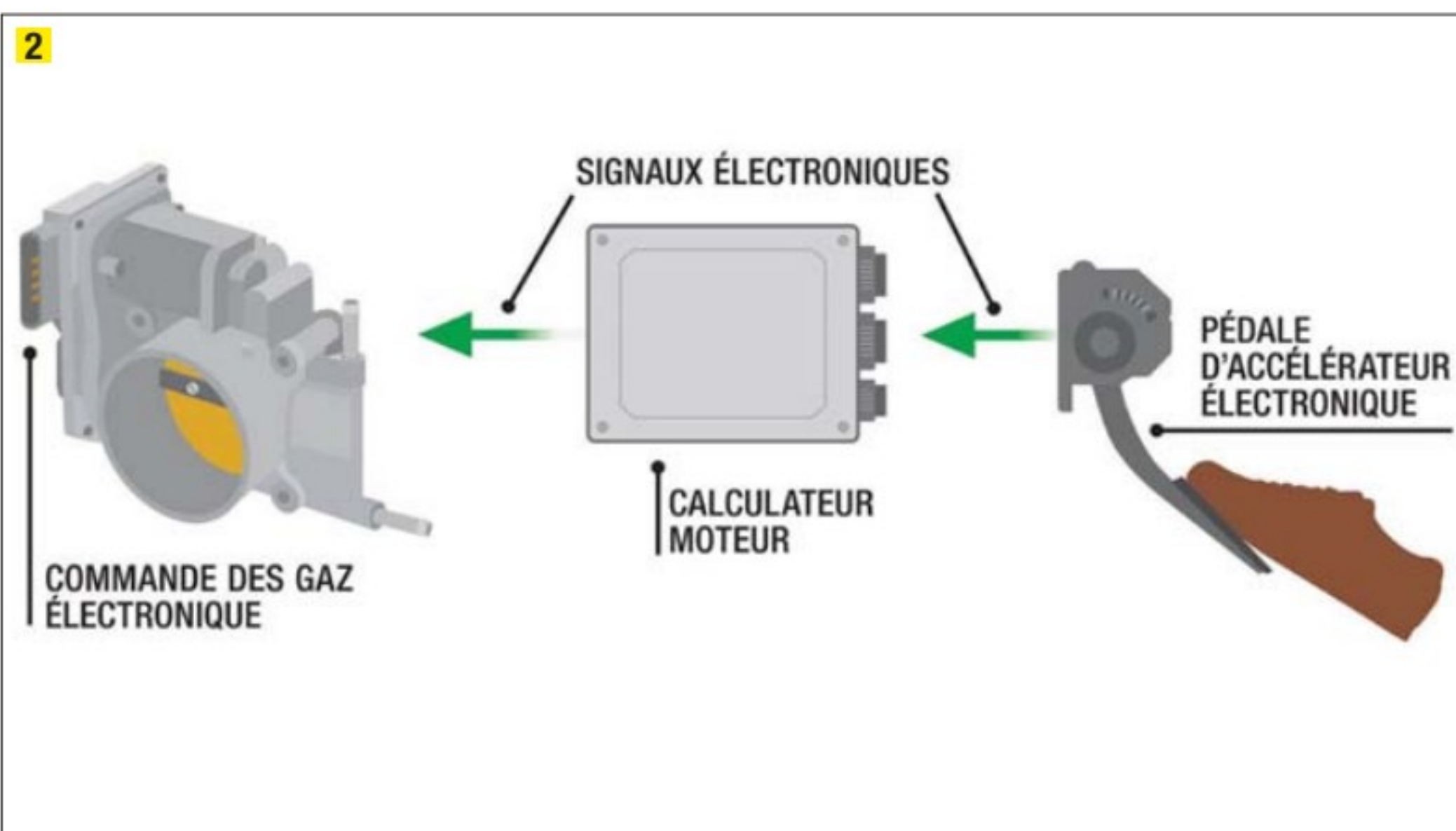
Par Vincent Desmonts

L'accélérateur électronique



ACDELCO

Ce n'est plus un câble mécanique mais des fils électriques qui relient l'accélérateur 1 au papillon des gaz 2, par l'intermédiaire du calculateur moteur.



ALAMY

Aujourd'hui, tout est contrôlé par l'électronique dans nos autos... même l'accélérateur ! Mais comment ce dispositif fonctionne-t-il et à quoi sert-il ?

Comment ça marche ?

Historiquement, l'accélérateur était relié à la vanne papillon des gaz d'admission par un simple câble métallique. Toutefois, cette solution a progressivement été

remplacée par un système 100 % électronique, où la pédale n'est plus physiquement connectée au boîtier d'admission. Elle commande simplement des potentiomètres (il y en a toujours au moins deux afin d'assurer une redondance en cas de panne) qui envoient un signal électronique au calculateur moteur. Celui-ci évalue alors l'ouverture optimale du papillon d'admission au vu du

taux d'enfoncement de la pédale d'accélérateur, mais aussi de la vitesse à laquelle elle est enfoncée, du régime moteur, de la température ambiante ou encore de l'altitude. Il commande alors l'actuateur qui pilote le papillon.

A l'usage

L'accélérateur électronique permet d'obtenir une réponse

moteur plus linéaire aux sollicitations du conducteur, en évitant les à-coups et les trous à l'accélération. Mieux, il facilite également la dépollution ainsi que la mise en place d'un antidérapage ou d'un régulateur de vitesse. Ce système, qui équipe désormais toutes les voitures neuves, est apparu dès 1988 sur la BMW 750iL (génération E32).

PRATIQUE

Par Christophe Conche

Comparateurs de prix pour les garages : comment ça marche ?

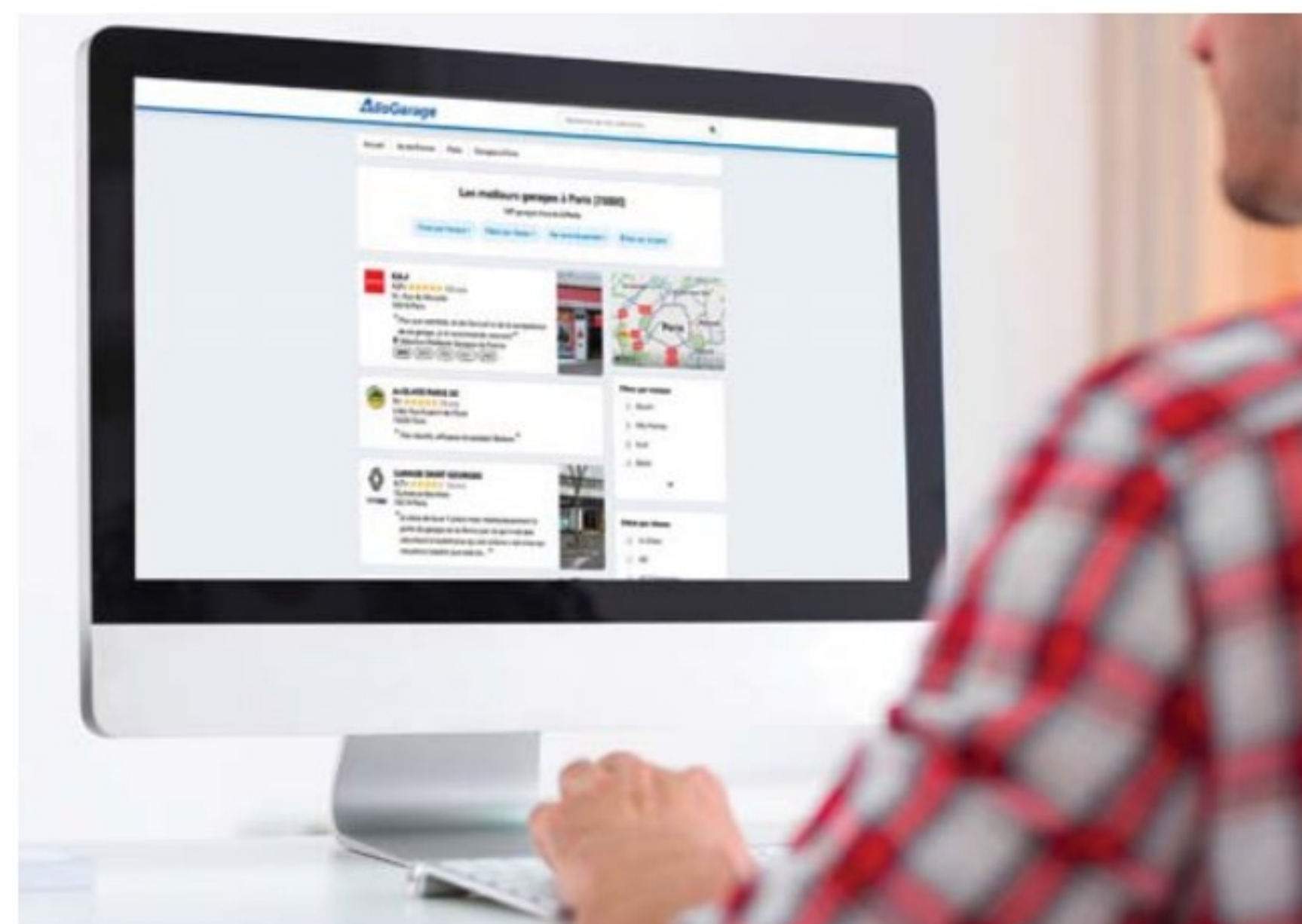
Faire entretenir ou réparer sa voiture peut coûter cher. Face aux nombreux acteurs présents sur le marché et à la diversité des tarifs, il devient difficile de s'y retrouver. Dans ce contexte, un comparateur de prix apparaît comme un outil pratique. Mais que vaut vraiment ce genre de service ?

Les comparateurs sur internet dédiés à l'auto, à l'image de ceux qui existent pour dénicher un hôtel pas cher, sont devenus incontournables. Ils permettent d'avoir une vue d'ensemble sur les prestations, les tarifs et les avis clients, facilitant le choix d'un pro de confiance pour l'entretien ou la réparation d'un véhicule. Ainsi, AlloGarage, Avatacar, Fixter, IDGarages, Mecazen ou Vroomly sont spécialisés dans la comparaison de garages indépendants. Leurs sites permettent d'établir des devis adaptés à tous les besoins.

Accessible depuis un ordinateur, une tablette ou un smartphone, un tel outil présente de nombreux avantages. A commencer par un gain de temps : plutôt que de contacter un à un les établissements près de chez vous, vous accédez à des informations centralisées. Il offre aussi

plus de transparence grâce aux avis clients : leurs notations permettent d'évaluer la qualité des services proposés. Il peut enfin vous faire réaliser des économies : de 10 à 30 % pour l'achat de pièces détachées et jusqu'à 50 % sur une révision. En comparant les devis, il est possible d'identifier les garages qui proposent les meilleurs tarifs, à prestations identiques. Certains ajoutent des services annexes comme un précontrôle (avant un passage au contrôle technique), ou délivrent des conseils d'entretien propres à votre auto en l'identifiant par son immatriculation.

Un intérêt supplémentaire de ces comparateurs est de pousser les ateliers, comme ceux des constructeurs, à rester compétitifs et à démocratiser l'accès à de meilleures prestations avec des promos (révision de clim' offerte, 4^e pneu ou amortisseur gratuit...). Bon pour le porte-



SHUTTERSTOCK

monnaie ! Cependant, toute médaille ayant son revers, ces comparateurs présentent aussi des inconvénients...

Des comparateurs... à comparer !

Dans certaines régions, les garages ne sont pas tous référencés, ce qui restreint le choix et peut biaiser la comparaison. Les prix affichés ne tiennent pas toujours compte des spécificités de chaque véhicule (révision à partir de...), qui peuvent engendrer des coûts supplémentaires, en fonction des "recommandations constructeur" ou du mécanicien

qui examine l'auto. En outre, pour un utilisateur peu aguerri à l'informatique, quelques interfaces manquent de simplicité dans la navigation.

Enfin, pour dénicher le meilleur plan, ne faites pas l'économie d'un tour sur les sites des centres-autos comme AD Garage, Feu Vert, First Stop, Midas, Norauto, Rody ou Speedy. Ils combinent des services en ligne avec des interventions programmables dans leurs propres réseaux (vidange, révision de clim', changement de pneus ou de kit de distribution avec pompe à eau, de batterie, disques/plaquettes de frein...). ■

LES CLÉS POUR BIEN CHOISIR

Pour tirer pleinement parti d'un comparateur, l'usage d'un grand écran vous facilitera les recherches, commandes ou inscriptions pour un rendez-vous. Voici quelques autres recommandations à suivre.

■ Vérifiez les avis clients et privilégiez les garages avec des notations élevées (dont ceux référencés dans notre "Palmarès annuel" sur Autoplus.fr) en prenant le temps de lire un maximum de commentaires.

■ Comparez les prestations sur différents sites, en vous assurant que vos devis incluent bien les mêmes services : prix de la main-d'œuvre et des pièces, durée de garantie offerte...

■ Consultez avec attention les conditions générales de vente. Certains garages proposent en effet régulièrement des promotions ou des forfaits intéressants. Mais méfiez-vous des éventuelles exclusions cachées. Vérifiez les renvois avec un astérisque (*).

■ Favorisez avant tout la proximité. Un garage près de votre domicile ou de votre lieu de travail s'avère plus pratique pour déposer puis récupérer votre véhicule, surtout en cas d'urgence.

SITE INTERNET	RÉSEAU	+	-	NOTRE AVIS
www.allogarage.fr	24 239 garages	Nombre de partenaires	Pas de devis possible directement.	L'un des outils les plus riches en contacts pour prendre vite un rendez-vous.
www.avatacar.com	1 500 garages	Comparaison des prix facile	Aucun point négatif !	Avis clients précieux. Un des meilleurs du secteur.
www.fixter.fr	150 garages	Promos avantageuses	Obligation de créer un compte pour obtention d'un devis.	Réservation plus facile avec smartphone. Blog questions-réponses intéressant.
www.idgarages.com	4 350 garages (France + Belgique)	Tarifs transparents	Interface pas toujours aisée à utiliser.	Réservation possible en ligne et clarté des prix.
www.mecazen.fr	5 000 garages	Site clair	Manque certains modèles dans la rubrique "Carnet d'entretien".	Réservation en ligne pour l'entretien comme pour l'achat seul de pneumatiques.
www.vroomly.com	3 800 garages	Devis effectuels en ligne	Prestations très variables selon les régions.	Trois choix de devis envisageables : recommandé, le plus proche, le moins cher.

BREAKS

Pas plus chers

Peu prisé en France, ce type de carrosserie offre pourtant un sens pratique supérieur à celui des modèles dont il dérive. Résultat : des tarifs identiques, voire inférieurs, permettant d'en avoir plus sans dépenser davantage ! La preuve par l'exemple...

Les modèles citadins

PEUGEOT 207 SW



PEUGEOT

PH. TISSIER/PILOU

LE BON CHOIX : UN 1.6 HDi 92

Diesel ■ 5 CV ■ 92 ch ■ 173 km/h
■ 5,9 l/100 km ■ Coffre : 389 dm³



Chez les citadines, les déclinaisons break sont souvent zappées à l'heure du choix, malgré un coffre et des places arrière plus vastes. La 207 SW ne fait pas exception. Et si sa banquette 2/3-1/3 apparaît classique, sa lunette arrière ouvrante est un vrai plus pour les chargements encombrants. Les meilleurs plans sont du côté des versions de fin de carrière, à la dotation enrichie : clim', radar de recul, toit panoramique et Bluetooth sur cette Série 64. Plus fiable que son grand frère de 110/112 ch, le 1.6 HDi 92 assure déjà de bonnes performances, y compris en charge, et reste sobre. Idéal pour les longs trajets, d'autant que le comportement de l'auto n'a pas vieilli.

Vu une Série 64 de 2012 avec 162000 km à 3990 €

RENAULT CLIO ESTATE



A. SAUNIER

A. SAUNIER

LE BON CHOIX : UN 0.9 TCe RESTYLÉ

Essence ■ 5 CV ■ 95 ch ■ 167 km/h
■ 6,8 l/100 km ■ Coffre : 451 dm³



La recette de la Clio 4 Estate est aussi simple que séduisante : un coffre agrandi (451 dm³ contre 330), des barres de toit, et des tarifs inférieurs à ceux de la berline en seconde main ! Trop juste en charge comme sur grands trajets, le 1.2 d'entrée de gamme est à laisser de côté au profit du 0.9 TCe, plus polyvalent. Un bloc fiable, qui pâtit juste de quelques à-coups à bas régime. Un défaut corrigé sur les autos restylées, qui profitent d'un overboost et d'un couple accru. En Intens (phares, essuie-glaces et clim' automatiques, GPS), les retouches vont de pair avec l'arrivée de nouveaux sièges plus confortables, et de plastiques moins cheap qu'en début de carrière.

Vu une Intens de 2017 avec 125000 km à 6990 €

Les modèles compacts

FIAT TIPO SW



A. SAUNIER

N. SOLER

LE BON CHOIX : UN 1.6 MULTIJET DCT

Diesel ■ 6 CV ■ 120 ch ■ 189 km/h
■ 5,9 l/100 km ■ Coffre : 534 dm³



Méconnue, cette Tipo break a tout du bon plan : elle est spacieuse, sobre et fiable. Elle se révèle par ailleurs très abordable en occasion, faute d'une image de marque valorisante. Ses versions haut de gamme, bien équipées, sont pourtant les plus intéressantes. En Lounge, la dotation est presque luxueuse, avec GPS, régulateur adaptatif ou encore caméra de recul. Au volant, son poids limité permet à son 1.6 diesel de 120 ch de s'exprimer pleinement lors des accélérations. La boîte robotisée à double embrayage se montre réactive, mais également très douce avec des passages de rapports quasi imperceptibles. En prime, l'ensemble se révèle très solide.

Vu une Lounge de 2017 avec 134 000 km à 9990 €

FORD FOCUS SW



N. SOLER

N. SOLER

LE BON CHOIX : UN 1.8 TDCi 115

Diesel ■ 5 CV ■ 115 ch ■ 180 km/h
■ 7 l/100 km ■ Coffre : 478 dm³



Moins en vue que ses rivales françaises, la Focus "2" peut toutefois se targuer d'une fiabilité supérieure. En effet, depuis les retouches de 2008, les pépins sont rares, notamment avec le 1.8 TDCi maison. Contrairement aux 1.6 et 2.0 partagés avec Peugeot et Citroën, il fait preuve d'une robustesse sans faille. Fort de 115 ch, il supporte aisément la charge, mais pourrait se montrer plus sobre. Heureusement, cette déclinaison break SW affiche des prix inférieurs à ceux des cinq portes, aux cours déjà bas. Bonne nouvelle, dès le premier niveau de finition Trend, l'équipement est complet, avec six airbags, la clim' manuelle et le régulateur de vitesse de série.

Vu une Trend de 2008 avec 158000 km à 3690 €



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean

que les berlines !



D. MEUNIER

PEUGEOT 308 SW



LE BON CHOIX : UN 1.6 E-HDi 115

Diesel ■ 5 CV ■ 115 ch ■ 186 km/h
■ 5,4 l/100 km ■ Coffre : 575 dm³

Avec ses 4,59 m de long contre 4,26 m pour la berline, le break 308 dispose d'un coffre vaste (104 dm³ de plus), mais aussi de plus d'espace à l'arrière. Dommage, la modularité reste classique, avec une banquette rabattable en deux parties. Au volant (de petite taille), on retrouve les qualités routières qui font toujours référence. Mais attention à bien choisir la motorisation : le 1.2 PureTech connaît des soucis de courroie de distribution, les BlueHDi, de système d'AdBlue. Proposé en début de carrière, le 1.6 diesel de 115 ch se révèle plus fiable, malgré de rares pannes d'injecteurs (gare aux à-coups). Il offre en outre un meilleur compromis performances/sobriété que son petit frère de 92 ch. Moins courante que l'Active, l'Allure est plus séduisante (phares full led, caméra de recul...), sans surcoût.

Vu une Allure de 2014 avec 149 000 km à 6990 €

RENAULT MEGANE ESTATE



LE BON CHOIX : UN 1.5 dCi 110

Diesel ■ 5 CV ■ 110 ch ■ 177 km/h
■ 5,7 l/100 km ■ Coffre : 523 dm³

Courante dans les annonces, l'ancienne Mégane (opus 3) est un bon plan, notamment dans sa version break baptisée Estate. Avec sa soute de 523 dm³ et son dossier passager rabattable, elle dispose de sérieux arguments. Elle propose aussi des places arrière moins étriquées que celles de la berline, permettant de mieux profiter de sa confortable banquette. Bon point, les modèles de fin de carrière héritent de moteurs fiabilisés et d'une dotation enrichie sans grosse majoration de tarif. Dans le lot, le sobre et très répandu 1.5 dCi 110 ch offre un excellent compromis. A viser dans la séduisante finition Bose, qui a droit à l'aide au stationnement AV/AR, au GPS et aux jantes alu de 17".

Vu une Bose de 2013 avec 136 000 km à 5990 €

SEAT LEON ST



LE BON CHOIX : UN 1.6 TDI DSG

Diesel ■ 6 CV ■ 115 ch ■ 185 km/h
■ 5,9 l/100 km ■ Coffre : 553 dm³

La cousine de la Golf ne bénéficie pas de la même aura qu'elle en occasion, au grand bénéfice de l'acheteur. Elle dispose pourtant des mêmes mécaniques, parmi lesquelles le duo 1.6 TDI 115/boîte DSG7. Un binôme peu glouton, plaisant à mener et parfaitement adapté à la version break ST. Et d'une robustesse difficile à prendre en défaut depuis les retouches opérées début 2017. Son vaste coffre est doté d'un plancher réglable dissimulant un rangement pour le cache-bagages et les dossiers de la banquette se rabattent d'un geste. On la trouve souvent en finition Business, qui ajoute une caméra de recul, et le Mirror Screen à l'équipement de la Style (GPS, clim' auto...).

Vu une Style Business de 2018 avec 126 000 km à 12 990 €

Acheter une voiture d'occasion

Les modèles familiaux

AUDI A4 AVANT



LE BON CHOIX: UN 2.0 TDI 150 S TRONIC

Diesel ■ 7 CV ■ 150 ch ■ 206 km/h
■ 6,1 l/100 km ■ Coffre: 489 dm³

Affichée au prix de la berline dans les annonces, la version break de l'actuelle Audi A4 offre un volume de coffre... inférieur de 50 dm³ à celui de la berline! Pourtant, il a séduit une majorité d'acheteurs en neuf, grâce à sa ligne élégante et à ses aspects pratiques: hayon électrique, crochets latéraux, double éclairage et filet supplémentaire pour sécuriser les objets dépassant du cache-bagages. Des astuces qui facilitent le quotidien, à défaut d'en faire un déménageur. Les autres qualités de l'allemande sont intactes: finition exemplaire, confort royal et 2.0 TDI taillé pour les grands trajets. Fiable, ce bloc est aussi très sobre, y compris avec la boîte S Tronic. Mais zappez la version de base (sans nom) pour disposer des sièges électriques et du GPS des Business Line et Design.

Vu une Business de 2018 avec 109 000 km à 18 990 €

RENAULT TALISMAN ESTATE



LE BON CHOIX: UN 1.6 dCi 130

Diesel ■ 6 CV ■ 130 ch ■ 194 km/h
■ 5,9 l/100 km ■ Coffre: 630 dm³

Les temps sont durs pour les familiales généralistes! Même en break, la Talisman doit afficher des tarifs agressifs pour attirer les acheteurs. Elle dispose pourtant d'un seuil de chargement très bas et d'une banquette rabattable d'un geste depuis le (vaste) coffre. Mais mieux vaut viser les autos animées par le 1.6 dCi 130, nettement plus performant que le 1.5 dCi 110 et tout aussi sobre. Un moteur courant en version Business: basée sur la Zen, celle-ci ajoute une caméra de recul et un GPS bienvenus. Leur fonctionnement devra toutefois être contrôlé à l'achat, le système R Link étant parfois capricieux. On apprécie aussi les parois pour compartimenter le coffre et les dossiers rabattables via un bouton. Avant l'achat, jetez un œil aux garnitures de coffre, facilement rayables.

Vu une Business de 2017 avec 138 000 km à 11 990 €

MERCEDES CLASSE C BREAK



LE BON CHOIX: UN 220 d BVA

Diesel ■ 9 CV ■ 170 ch ■ 213 km/h
■ 6,2 l/100 km ■ Coffre: 405 dm³

Voilà un break qui s'achète pour son look plus que pour son volume de chargement. D'ailleurs, son coffre (405 dm³), quasi identique à celui de la berline, paraît petit pour une auto mesurant 4,71 m de long. Mais il se révèle beaucoup plus pratique, avec une banquette 40/20/40 rabattable et un hayon électrique dès la finition Executive. Cette dernière profite, en outre, de l'aide au stationnement active et d'un GPS. Affichée à des tarifs très proches, la Sportline y ajoute une présentation plus dynamique (kit carrosserie AMG, jantes 18"). Un habillage qui s'accorde bien avec le 220 d de 170 ch: fiable, sobre et performant, ce diesel maison manque juste un peu de discrétion lors des phases d'accélération. Existe aussi en version quatre roues motrices baptisée 4Matic.

Vu une Sportline de 2017 avec 124 000 km à 19 900 €

SKODA SUPERB COMBI



LE BON CHOIX: UN 2.0 TDI 150 DSG

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 201 km/h
■ 6,2 l/100 km ■ Coffre: 656 dm³

Avec sa grande soute au seuil de chargement très bas et son habitabilité arrière digne d'une limousine, la Superb Combi dispose de sérieux atouts pour tenir tête aux leaders allemands et suédois. Sa qualité de fabrication est proche de celle des références et, surtout, ses tarifs sont ceux du segment inférieur! Le 1.6 TDI 120 étant un peu juste sous le capot de cette grande auto, préférez-lui le très répandu 2.0 TDI 150 – à l'aise en toutes circonstances –, idéalement associé avec la boîte DSG. Côté équipement, l'Ambition comporte l'essentiel (GPS, clim' auto., jantes alu), mais les Business Plus ajoutent phares au xénon, caméra de recul et vitres arrière surteintées sans réel supplément de prix. Pensez toutefois à vérifier que le plancher plat, optionnel, est bien présent!

Vu une Business de 2016 avec 147 000 km à 15 990 €

Renault Twingo

Depuis quelques semaines, une double interrogation trotte dans la tête de Romain Auriac. La première concerne la fiabilité de sa Twingo. La seconde le fait douter du respect de Renault pour ses clients.



EMMANUEL GRIMAUD / ANDIA

1 868 € pour, encore, changer une crémaillère à 81 000 km !

Certains automobilistes malchanceux connaissent bien la loi des séries (automobiles). Cette "malédiction" consiste à être confronté, à plusieurs reprises, à un problème déjà censé avoir été résolu. Une loi que connaît malheureusement Romain Auriac, de Toulouse (31). Ce lecteur est le propriétaire d'une Renault Twingo 0.9 TCe 110 achetée neuve au début de l'année 2018 et dont le compteur kilométrique vient à peine de dépasser

la barre des 81 000 km. En juillet 2019, alors qu'elle n'avait que 17 200 km, la petite française avait déjà connu une défaillance de sa crémaillère de direction. Mais, à l'époque, la garantie constructeur était toujours en cours et l'intervention n'avait pas coûté un centime à Romain.

Un air connu

Six années plus tard, un bruit se fait encore entendre au niveau de la direction de cette Twingo. Et le concessionnaire chez qui

l'auto est déposée conclut rapidement à la nécessité de faire changer, à nouveau, la crémaillère ! Si le problème se répète, la solution que lui apporte le constructeur n'est pas du tout la même. En effet, alors que la crémaillère a parcouru moins de 64 000 km, Renault l'estime cette fois beaucoup trop vieille pour qu'une prise en charge, même partielle, soit envisageable. Romain se retrouve donc avec un devis de 1 868 €. Mais pas question pour lui de baisser les bras.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Lorsqu'une panne se réitère, déterminer la part de responsabilité du constructeur est un peu plus complexe. Il faut, en effet, tenir compte de l'âge et du kilométrage de la pièce qui a déjà été remplacée, mais également de ceux de la voiture elle-même. Dans le cas de Romain, sa Twingo ayant moins de 8 ans, Renault ne peut pas prétexter un âge trop important pour refuser de participer au coût des réparations. Ici, la marque doit ainsi prendre à sa charge 70 % du devis global.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

BMW Série 3

Roulement usé

Il y a quelques semaines, j'ai dû faire procéder au remplacement du moyeu de roue avant droite sur ma BMW 320i Touring de 2019. A 75 200 km, je trouve anormal que le constructeur refuse de me rembourser la facture de 544 €.

Thomas Goubet, 64100 Bayonne

NOTRE CONSEIL Comme l'indique le barème de nos experts, la durée de vie normale d'un roulement de roue est de 150 000 km (prise en charge à 100 % jusqu'à 50 000 km, à 50 % à 80 000 km). En tenant compte du fait que votre Série 3 Touring a plus de 6 ans, vous êtes donc en droit d'exiger une participation à hauteur de 45 %.

Mercedes Classe A

Logiciel détraqué

A la suite d'une perte de puissance brutale sur ma Mercedes Classe A 200 de 2019 (70 300 km), mon concessionnaire a mis à jour le programme pilotant le calculateur. Est-il normal que la marque ne veuille pas me rembourser (663 €) ?

Roger Rigaud, 13013 Marseille

NOTRE CONSEIL Au même titre qu'une pièce qui rend l'âme prématurément, un souci de logiciel est de la responsabilité, totale ou partielle, selon l'âge et le kilométrage de la voiture, du constructeur. Dans votre cas, vous devez mettre Mercedes en demeure, par recommandé avec AR, de vous rembourser 80 % de la facture.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Peugeot a payé 55 % du calculateur

Dans notre n° 1912, Pierre Schnoeller, de Fontainebleau (77), nous expliquait qu'il se sentait insulté par le comportement de Peugeot. Après la panne du boîtier de protection et de gestion des alimentations de son 5008 1.6 PureTech 165 de 2017 (66 900 km), le constructeur lui accordait, sur un devis de 1 583 €, un geste ridicule de... 2 % ! Sa persévérance et l'aide de nos experts lui ont finalement fait obtenir des bons d'achat correspondant à une participation de 55 %. Mais Pierre estime toujours cela insuffisant.



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.

T. ANTOINE / ACE-TEAM



BIEN CHOISIR UNE...

Kia Picanto 3 (2017-...) à moins de 12 000 €

Dans l'ombre de ses concurrentes, la Kia Picanto est un bon choix pour qui recherche une citadine passe-partout : logeable, économique, fiable et garantie sept ans, elle coche toutes les cases !

Plus discrète que les stars de son segment, la Picanto a plus d'un argument à faire valoir. Elle propose derrière ses 3,67 m de long l'une des meilleures habitabilités. C'est surtout le cas dans le coffre, avec un volume généreux qui fait oublier la découpe étriquée du hayon. Mieux encore, elle offre de série la banquette fractionnable 40/60 et un plancher modulable pour obtenir un fond plat une fois les dossiers rabattus. A l'arrière, il sera certes difficile d'envisager des longs trajets avec trois passa-

gers. Néanmoins, deux adultes tiennent facilement grâce aux cotes correctes pour une voiture de ce gabarit. Le confort est aussi de mise avec, notamment, des vitres classiques, contrairement aux Peugeot 108 ou Volkswagen Up!, par exemple. On note aussi une large ouverture des portes arrière, ce qui facilite l'accès à bord ou l'installation des enfants : les assises latérales arrière disposent de fixations Isofix. Le poste de conduite est bien pensé et séduisant. Mais il faudra impérativement éviter l'entrée de gamme Motion, qui ne repré-

sente de toute façon que 10% des annonces. Car, bien que sa dotation de base soit honnête, son habitacle particulièrement austère oublie quelques éléments indispensables. Lacunes que corrigent les finitions supérieures. A noter, seul le 1.0 de 67 ch pouvait être associé à toutes les finitions. Avec ce bloc, environ 1 000 € séparent les niveaux Active des GT-Line.

Une fiabilité sans reproche

Bonne surprise, la Picanto se révèle sûre et débrouillarde sur route. Son terrain de prédilection reste évidemment la ville où elle fait preuve d'une belle maniabilité. Dans le cas d'un usage essentiellement urbain, le bloc de 67 ch est suffisamment tonique et sobre. Un peu plus polyvalent, le 1.2 de 84 ch assure de meilleures relances, mais se

montre plus glouton. Il sera toutefois incontournable pour ceux qui préfèrent la transmission automatique : les boîtes robotisées à 4 rapports (d'abord) et 5 rapports (dès le restylage de fin 2020) n'ont été proposées qu'avec ce moteur. Les offres sont rares, et l'on trouve essentiellement des BVA4 sous les 12 000 € contre une rallonge de 800 € en moyenne par rapport à une boîte manuelle équivalente. La BVA5 est associée à des modèles plus récents et donc hors budget. Enfin, le 1.0 T-GDi aussi performant que sobre complète l'éventail des moteurs. Dans tous les cas, ils brillent par leur fiabilité. Une tranquillité d'esprit qui s'accompagne d'une garantie de 7 ans/150 000 km, dont profite la majorité des modèles du marché !

Par Soufyane Benhammouda

Les plastiques (durs) vieillissent bien. Finition et présentation ne prêtent pas le flanc à la critique, surtout avec les hauts de gamme, plus technologiques.



La banquette est étroite, mais des adultes peuvent tenir à l'arrière. La découpe du hayon n'est pas pratique, mais le coffre dispose d'un plancher plat et la banquette est fractionnable, tout ça de série. C'est rare pour une minicitadine !



Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

■ L'entrée de gamme Motion n'est pas indigente, mais oublie les éléments modernes que l'on retrouve dans l'Active, à l'image de la climatisation, la radio avec un petit écran numérique ou les vitres avant électriques. Proposée au lancement, la Launch Edition reçoit un écran tactile de 7", une caméra de recul et des jantes de 15" (qui dégradent le confort). Equipements que possède la GT-Line, dont la dotation est très riche pour une minicitadine.

LA DOTATION DE SÉRIE

Motion: • ABS + ESP • Aide au démarrage en côte • Airbags • Banquette rabattable 40/60 • Capteur de lumière • Direction assistée • Fermeture centralisée (clé).

Active: • Bluetooth • Clim' manuelle • Fermeture à distance • Port USB • 4 HP • Radio DAB • Régulateur/limiteur • Siège conducteur réglable. • Vitres AV électr.

Launch Edition: • Caméra de recul • Ecran tactile 7" • GPS • Jantes 15" • Rétros électriques • Vitres AR surteintées.

GT-Line: • Accoudoir avant • Ceintures réglables en hauteur • Compteurs avec écran 4" • Freinage d'urgence • Kit carrosserie • Mirror Link • Vitres arrière électriques • Volant cuir.



Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.0 - 67 ch	1.2 - 84 ch	1.0 T-GDi - 100 ch
Vitesse maxi	154 km/h	162 km/h	183 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	36s3	34s7	32s1
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	15s4/25s	12s1/20s1	9s/13s
Consommation moyenne	5,9 l/100 km	6,5 l/100 km	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,2/6,2/6,2 l/100 km	6,1/6,7/6,6 l/100 km	5,6/5,9/5,9 l/100 km
Poids	996 kg	993 kg	1 032 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	65 m	65 m
Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne, 12S + turbo
Cylindrée	998 cm ³	1 248 cm ³	998 cm ³
Puissance maxi	67 ch à 5 500 tr/mn	84 ch à 6 000 tr/mn	100 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	96 Nm à 3 500 tr/mn	122 Nm à 4 000 tr/mn	172 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	101 g/km/1	106 g/km/1	118 g/km/1
Boîte de vitesses	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports

La Picanto a proposé trois petits moteurs essence. On y retrouve deux trois cylindres, l'un atmosphérique de 67 ch, l'autre suralimenté de 100 ch. Entre les deux, une alternative à quatre cylindres de 84 ch. **1.0 67:** souple et équipé d'une agréable boîte manuelle, ce moteur est plaisant en ville. Un peu moins en dehors au moment de relancer, même si les reprises sont suffisantes. Pour les budgets serrés, les premiers prix démarrent à 6 500 € avec des Active de 2018 et 110 000 km. Avec 60 000 km, il faut

compter 9 000 € pour une Active de 2020 et 10 000 € pour une GT-Line de 2017. **1.2 84:** ce quatre cylindres est nettement plus coupleux, ce qui profite à l'agrément. Les performances y gagnent, mais la surconsommation est sensible, notamment sur route. Contrairement au 1.0 aussi associé aux finitions d'entrée de gamme, ce 1.2 n'était disponible qu'avec les Launch Edition ou GT-Line. Le surcoût est modéré. Avec 60 000 km et au prix de 11 000 €, on retrouve essentiellement des autos de 2018 ou 2019,

avec donc une garantie restante plus courte. A relativiser en raison de la fiabilité exemplaire de ce bloc essence.

1.0 T-GDi 100: greffé d'un turbo, le trois cylindres est beaucoup plus volontaire et polyvalent, tout en se montrant plus sobre sur autoroute ou en ville! Toujours associé à la boîte manuelle à 5 vitesses, il n'était disponible qu'avec les GT-Line. L'offre est rare, et on ne trouve pas d'autos avec moins de 60 000 km avec 12 000 €. Il faudra compter une rallonge de 1 000 € minimum.

Côté fiabilité

A surveiller

Carrosserie. Peu protégée, elle est vulnérable aux chocs. Et la peinture résiste assez mal aux agressions extérieures. Par conséquent, inspectez avec attention l'état général de la carrosserie.

Embrayage. Un usage intensif en ville le met à rude épreuve. Une sensation de patinage à l'accélération annonce qu'il est en fin de vie (900 €). Soyez particulièrement vigilant sur les autos approchant du cap des 100 000 km.

Entretien. Pour profiter de la garantie (7 ans), l'entretien doit avoir été effectué à temps (tous les ans ou 15 000 km) et conformément aux préconisations. Les révisions hors réseau n'annulent pas la garantie. Contrôlez l'historique du carnet.

Multimédia. De très rares bugs du dispositif ont été signalés (GT-Line). Une reprogrammation en concession, prise en garantie, corrige les soucis.

Nous vous conseillons

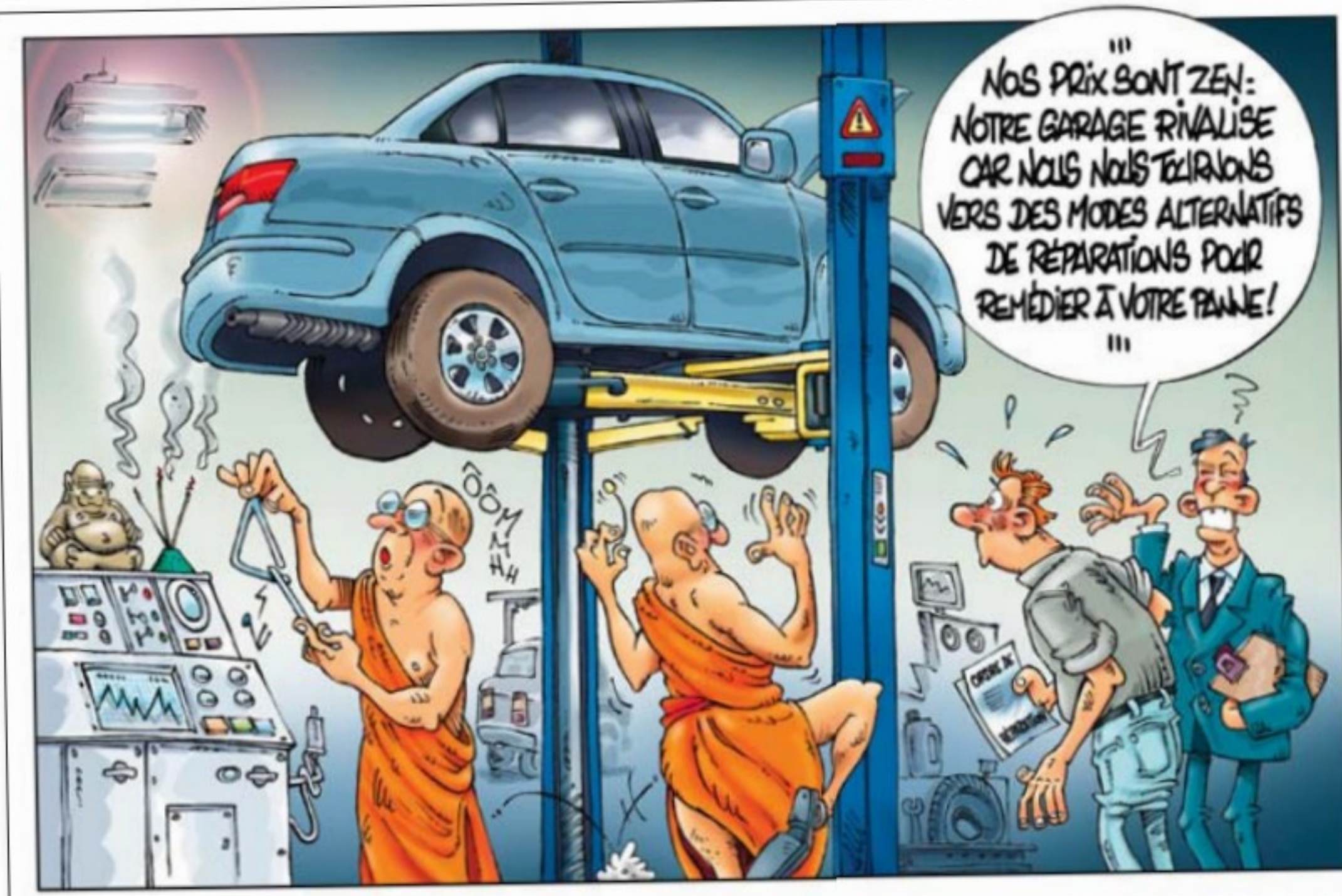
Une 1.0 Active "phase 2" (2020-2023)

Suffisamment tonique et sobre, ce moteur rend bien des services. Plus confortable avec les petites roues, l'Active dispose de l'essentiel. On la trouve à partir de 9 000 € avec 60 000 km au compteur pour un modèle de 2021 qui bénéficiera encore de quelques belles années de garantie.



GARAGE SOLIDAIRE, LYCÉE
PRO, PIÈCES DE RÉEMPLOI...

Nos solutions pour réduire votre budget entretien



Avec un coût qui flambe de plus de 5 % tous les ans, le budget d'entretien et de réparation d'une voiture devient problématique. A tel point que certains seraient tentés d'en faire l'impasse. Or, des solutions existent pour concilier maintenance sérieuse et budget maîtrisé.

C'est un fait préoccupant. Dans les garages, le poste main-d'œuvre devient aujourd'hui écrasant avec un tarif horaire pouvant atteindre, dans certains ateliers, les 150 €! Pour couronner le tout, après le covid, les prix des pièces de rechange ont explosé et connaissent régulièrement une inflation annuelle à deux chiffres. Doit-on alors se résigner à se serrer la ceinture pour continuer à rouler? Heureusement non. Il est tout à fait possible de maintenir son auto en forme sans se ruiner et en conservant même la garantie constructeur (voir encadré). Le système D bien français prend dès lors tout son sens dans la période actuelle. Voici des pistes pour réduire ses factures tout en gardant à l'esprit que la sécurité n'a pas de prix.

Economisez sur la main-d'œuvre

Faites réparer votre voiture dans un lycée professionnel⁽¹⁾ Bénéficier d'un tarif horaire de main-d'œuvre autour de 20 € pour réparer son auto peut paraître infaisable. Pourtant c'est le prix pratiqué dans les lycées techniques professionnels qui forment les futurs mécaniciens. La plupart acceptent des

véhicules de particuliers pour diverses réparations ou interventions de maintenance. Les travaux sont exécutés par les élèves sous le contrôle de professeurs experts en mécanique. Il y a donc peu de risques d'erreur. Le principe peut se révéler également un bon plan pour ceux qui ont un pépin de carrosserie non pris en charge par un assureur, certains lycées ayant une branche dédiée à la formation des tôliers peintres. Notez que l'établissement est assuré.

► **Notre conseil.** Cette alternative aux garages traditionnels est plutôt à réserver à une voiture ancienne, dont on n'a pas un besoin impératif, car les délais sont parfois longs. Les économies réalisées sont toutefois significatives surtout pour des opérations qui demandent de nombreuses heures de travail, comme le remplacement de l'embrayage, ou d'un joint de culasse. Là, le gain peut dépasser les 500 €! Peu d'intérêt en revanche pour une simple vidange, où l'on gagnera au maximum 50 €.

Testez les garages solidaires ou self-garages⁽²⁾

Les garages solidaires sont des structures généralement associatives qui proposent de répa-

Voiture sous garantie : des économies sur les réparations aussi possibles

Paru au *Journal officiel* le 5 juin 2014, l'arrêté n° 0129 prévoit que tout automobiliste peut faire entretenir ou réparer son véhicule où bon lui semble, tout en bénéficiant de la garantie contractuelle. Il est donc possible de l'effectuer soi-même ou dans un atelier non agréé par le constructeur. Mais pour ne pas être éconduit, il est impératif de suivre scrupuleusement les règles suivantes :

- **Respecter** à la lettre la check-list du constructeur et les échéances kilométriques et temporelles (le premier des termes échu).
 - **Utiliser** des pièces d'origine ou OEM (*original equipment manufacturer*). Jamais de pièces adaptables ou ES (échange standard).
 - **S'assurer** que l'huile de vidange utilisée correspond aux normes du constructeur en matière de viscosité et qualité (tel 0W30 et ACEA C4).
 - **Conserver** soigneusement les factures d'achat des pièces, y compris des fluides, et une trace de l'intervention (photos datées).
- A noter :** réservez le "self-entretien" à des véhicules plutôt anciens.

rer vous-même votre véhicule. Moyennant une adhésion annuelle et un coût horaire raisonnable (autour de 10 €), ils mettent à disposition l'outillage indispensable, y compris des ponts élévateurs. Même des novices en mécanique peuvent s'y rendre, car des professionnels sont présents pour prodiguer les conseils nécessaires. Certains garages associatifs acceptent même de réaliser vos travaux à des tarifs attractifs (de l'ordre de - 30 %), et vendent les pièces de rechange nécessaires.

► **Notre conseil.** Préférez effectuer au départ des interventions simples comme le remplacement d'un pot d'échappement ou une vidange. Cette dernière opération peut également se faire chez soi, à condition de récupérer l'huile usagée et de la déposer dans une

déchetterie ou chez un garagiste (qui a une obligation de collecte gratuite, y compris des batteries). Attention, même si vous avez visionné des tutos, les opérations à haute technicité comme changer une courroie de distribution, peuvent être risquées. Idem pour tout ce qui touche à la sécurité active (freinage, suspensions) où le contrôle par un mécanicien sur place est impératif.

Tentez le self-diagnostic

On voit fleurir sur internet des offres pour des outils de diagnostic "miracles", à raccorder à la prise OBD de votre auto, vendus à des prix attractifs (à partir de 50 €). Les sites vantent le fait que vous pourrez définitivement vous passer de votre garagiste. La réalité est un peu



Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin
généraliste



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

différente, mais ce type d'outil permet effectivement d'éviter de régler de 100 à 200 € à un pro pour un simple passage à la "valise". Et vous pourrez découvrir vous-même l'origine potentielle d'un voyant moteur allumé et les éventuels défauts présents en mémoire dans les calculateurs. Pratique pour s'assurer de la pertinence d'un devis avant de lancer les travaux! Peu de chance malgré tout que vous échappiez au "diag" de la concession si vous y alliez par la suite.

► **Notre conseil.** Cet outil ne répare pas. Il peut effacer un code défaut, mais pas résoudre un souci de fap bouché. Méfiez-vous aussi de l'automédication. Un code défaut d'ABS ou d'airbag que vous pensez avoir effacé peut cacher un problème de sécurité important.

Des pièces détachées moins chères

Tournez-vous vers le réemploi Depuis le 1^{er} janvier 2017⁽³⁾, votre réparateur (garagiste ou concessionnaire) est tenu de vous proposer un devis avec des pièces d'occasion. Celles-ci sont en général vendues de 40 à 60% de moins que des neuves. Ainsi, le remplacement d'un démarreur sur une Clio 3 peut coûter 500 € avec une pièce d'origine, mais à peine la moitié avec un élément de réemploi.

► **Notre conseil.** Il est contre-indiqué de remplacer en occasion

les pneumatiques et, plus généralement, tous les éléments liés à la sécurité active ou passive tels les airbags et autres prétensionneurs. En revanche, le procédé est intéressant et écoresponsable pour toutes les pièces moins sensibles, ainsi que pour les éléments de carrosserie bien sûr.

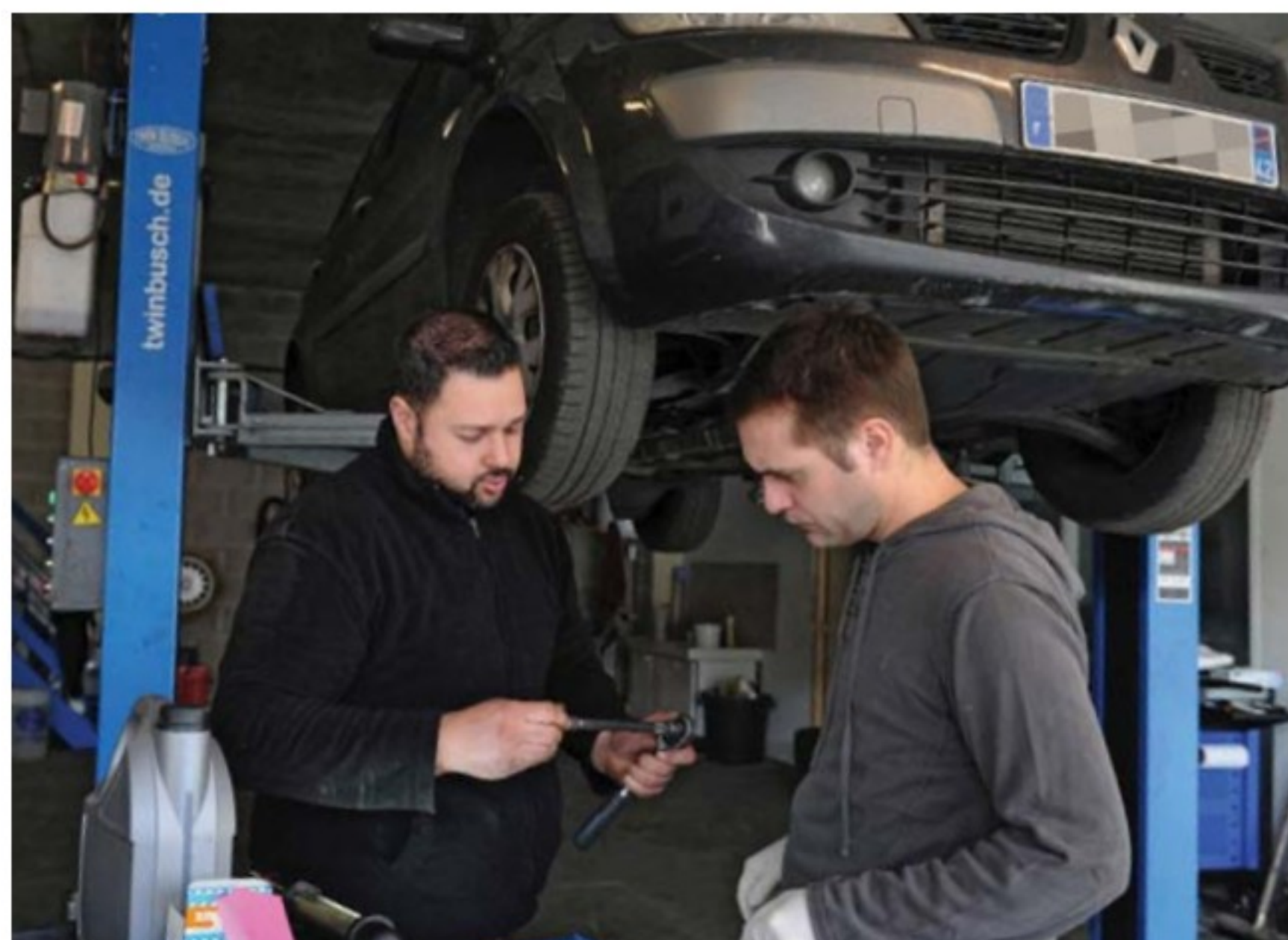
Avec des pièces OEM, adaptables ou en échange standard.

Une pièce OEM (*original equipment manufacturer*) est identique à celle d'origine. Fabriquée par le même équipementier que celui qui produit les pièces que l'on trouve sur les véhicules neufs, elle est vendue entre 15 et 40% moins cher. Ainsi, le démarreur Valéo pour une 208 1.2 VTi PureTech, qui est à plus de 600 € chez Peugeot, coûte en direct chez un grossiste auto moins de 400 €. Le gain peut être encore plus important avec les pièces adaptables fabriquées par des manufacturiers qui ne fournissent pas les constructeurs, ou en échange standard (ES): des organes usagés refaits à neuf.

► **Notre conseil.** Les pièces OEM sont à privilégier pour tout ce qui touche la sécurité (plaquettes et disques de frein, éléments de suspension...), et pour ceux qui veulent préserver leur garantie constructeur (*voir encadré*). Pour une auto usagée, les pièces adaptables ou ES constituent une bonne alternative.

Par Antoine Jacquot

1. <https://tinyurl.com/3tuzrm6j>. 2. Garagesolidaire.org et Selfgarage.org.
3. Décret n° 016-703 du 30 mai 2016 relatif à l'utilisation de pièces de rechange automobiles issues de l'économie circulaire.



Pour réduire son budget entretien auto sans rogner sur la sécurité, plusieurs solutions s'offrent à vous, dont les garages solidaires ou self-garages.

VOS QUESTIONS

Loi Mise en fourrière

"J'ai récupéré ma voiture qui avait été embarquée à la fourrière, avec une aile froissée. Quel recours ai-je?"

Thomas K., 13000 Marseille

M^e Frank Samson. Nous vous conseillons tout d'abord de faire une réclamation auprès du procureur de la République. A cet effet, vous devrez prouver que votre véhicule n'était pas endommagé avant son enlèvement. Car sans photos, vidéos horodatées et/ou témoignages démontrant que les dégâts n'existaient pas auparavant, votre requête n'aboutira pas, sauf si le constat rempli par l'agent qui a demandé l'enlèvement de votre véhicule ne faisait état d'aucun dommage. En cas de rejet ou de non-réponse, vous pouvez aussi par la suite saisir le tribunal administratif de la ville de la fourrière. Mais le dossier à présenter étant très technique, l'aide d'un avocat est conseillée. De facto, les frais de réparations doivent être assez élevés pour que le jeu en vaille la chandelle.



SHUTTERSTOCK

Expertise Problème d'airbag

"Suite à un pépin, l'expert de mon assureur m'a adressé un recommandé pour m'informer de la dangerosité de mon airbag. Normal?"

Rachid M., par e-mail

Antoine Jacquot. Dans un courrier du 6 mai 2025 adressé à la Fédération française de l'expertise automobile (FFEA), la sous-direction de la protection des usagers de la route* rappelle que, conformément à l'article R.326-2 du code de la route, un expert est tenu "d'informer sans délai le propriétaire des déficiences du véhicule, ainsi que des défauts de conformité qu'il a découverts au cours de l'accomplissement de sa mission et qui sont susceptibles de mettre en danger la vie du conducteur ou celles d'autres personnes". Elle indique aussi que les problèmes d'airbags présumés défectueux entraînent dans ce cadre. Si vous êtes concerné par un rappel potentiel pour cette défaillance, il est donc normal que cet expert vous ait informé du risque encouru.

* Administration qui dépend du ministère de l'Intérieur.



ADOBE STOCK

Conso Malus sur les occasions

"Handicapé, j'ai été exonéré du malus lors de l'achat de mon auto (Porsche Panamera). Si je la revends, l'acheteur devra supporter la taxe?"

Patrick B., par e-mail

Pascale Gétin. Dès le 1^{er} janvier 2026, les véhicules qui auraient bénéficié d'une exonération de la taxe lors de leur première immatriculation seront soumis au malus à la revente jusqu'à leurs 15 ans. Si l'acquéreur n'a pas droit, à son tour, à cette exonération, il devra régler une taxe en fonction de l'âge du véhicule (selon un barème) et de son kilométrage. Sont concernés ceux immatriculés dès 2015 de plus de 107 g/km de CO₂ et de 1 499 kg. En cas de revente, cela réduit les possibilités du propriétaire de trouver un acquéreur qui ne soit pas soumis à cette taxe. Cette nouvelle règle* a été notamment décidée pour combler un vide juridique permettant de revendre au prix fort la voiture qui avait bénéficié de l'exonération.

* Loi des Finances n° 2025-127 du 14 février 2025. Art. 29 et Auto Plus n° 1906.



Ecrivez-nous: Auto Plus, Les experts
40, avenue Aristide-Briand – 92220 Bagneux
expertsautoplus@reworldmedia.com



FORMULE 1

Verstappen toujours en course

DPPI



Le quadruple champion du monde en titre arrive à Singapour ce week-end après avoir enchaîné deux victoires pour la première fois de l'année. Le championnat, qui semblait promis à un pilote McLaren, Piastri ou Norris, n'est finalement pas encore perdu pour Verstappen. Peut-il décrocher une cinquième couronne mondiale consécutive ?

Le déficit de points reste important, mais il ne semble plus irrémédiable. En l'espace de deux courses, Max Verstappen a réduit son retard d'un tiers sur Oscar Piastri, le leader du championnat, passant de 104 à 69 points. Intercalé entre les deux hommes, Lando Norris, l'autre pilote McLaren, compte 44 points d'avance sur le Néerlandais. Avec sept Grands Prix et trois sprints encore à disputer, tout est mathématiquement possible, et les raisons d'y croire de plus en plus nombreuses.

La Red Bull a beaucoup progressé depuis l'introduction d'un nouveau fond plat en Italie. Le résultat en piste fut immédiat : pole position de Verstappen le samedi, puis victoire le dimanche, avec 19 secondes d'avance sur Norris, soit le plus gros écart de la saison entre un vainqueur et le deuxième. Quinze jours plus tard à Bakou, bis repetita : pole position et victoire presque facile du Néerlandais, leader de bout en bout, avec 14 secondes de marge sur Russell.

"Ce furent deux courses incroyables pour nous, résume Verstappen. Cette année, nos perfor-

mances sont en dents de scie, mais il faut reconnaître que, depuis deux courses, nous sommes très rapides. Dans le passé, nous n'avions jamais été très bons à Monza. Le week-end de Bakou a été très solide, sur une piste qui ne m'a pas toujours réussi. Donc enchaîner deux week-ends en position dominante est satisfaisant. Je suis très content de notre forme actuelle et de notre travail d'équipe. Il s'agissait de deux circuits à faibles appuis aérodynamiques, donc j'attends de voir comment ça se passera sur d'autres pistes."

Le retour en force de Red Bull

Max Verstappen n'avait pas remporté deux victoires consécutives depuis quinze mois (Canada et Espagne 2024). Avec sa deuxième place aux Pays-Bas fin août, il compte trois podiums d'affilée, alors qu'il en avait été privé lors des quatre Grands Prix précédents. Cela démontre le retour en forme de Red Bull, grâce à des améliorations techniques, mais aussi à une



FORMULE 1

Retour en 1995

■ Grande émotion pour Jean Alesi à Monza. Le pilote français, aujourd'hui âgé de 61 ans, a repris le volant de sa Ferrari de 1995 pour quelques tours sur le circuit italien. Avec cette monoplace, l'Avignonnais avait décroché sa seule victoire en F1 il y a trente ans, au Canada. *"C'était exceptionnel, confie, ému, Jean Alesi. J'étais un peu perdu au début, mais, rapidement, ça revient. Je l'aime, cette voiture ! Et c'était un plaisir de faire chanter le V12 devant les tifosi à Monza."* Alesi n'y avait pas piloté depuis sa dernière saison de F1 en 2001.



P. FOX / GETTY IMAGES / AFP



Depuis l'arrivée du Français Laurent Mekies (à droite) à la tête de Red Bull, Verstappen a décroché deux victoires et trois podiums en cinq Grands Prix.



R. CAREZZOLI / GETTY IMAGES / AFP

Leader du championnat, Oscar Piastri n'a pas terminé le premier tour à Bakou. Avec ce zéro pointé, il concède 25 points à Verstappen.

nouvelle méthode de travail. Laurent Mekies, le nouveau directeur de l'écurie arrivé en juillet pour remplacer Christian Horner, a modifié l'approche des week-ends pour les réglages de la voiture. Très à l'écoute des pilotes et des ingénieurs, son style de management séduit en interne et a redonné confiance. Désormais, la fenêtre d'utilisation de la voiture est plus large, et la monoplace plus facile à exploiter à son maximum, permettant à Verstappen de briller et à son coéquipier Yuki Tsunoda d'enfin relever la tête. Le Japonais a signé son meilleur résultat pour l'écurie avec sa sixième place en Azerbaïdjan. "Pour l'équipe, la performance à Bakou est une extraordinaire confirmation, après Monza qui était un circuit atypique, analyse Mekies. On est dans le combat contre les meilleures voitures. Il faut souligner l'énorme



F. GOODEN / DPPI

Intouchable à Bakou après avoir dominé à Monza, Max Verstappen a retrouvé, lors des deux dernières courses, une supériorité disparue depuis un an. Prudent, il attend une confirmation sur d'autres circuits.

travail de Max, qui, dans des conditions très difficiles, avec beaucoup de vent, a creusé un écart important en qualifications, puis son rythme en course lui a permis de s'échapper en tête. Monza était spécifique, mais Bakou est aussi très particulier, donc on ne tire pas encore de conclusions et on reste concentrés sur chaque course. Mais c'est vrai que la démonstration de Max et le rythme solide de Yuki constituent des signes très encourageants pour la suite du championnat."

En plus d'une voiture revigorée, la maturité de Max Verstappen devient une force. Dans les moments difficiles, il n'a jamais perdu son calme, semblant parfois accepter la supériorité de McLaren et la fin de sa propre période de domination, reconnaissant qu'il avait déjà assez gagné dans sa vie. "Il reste sept courses, cela représente beaucoup de points à distribuer, mais je n'y pense pas, confie-t-il. Je prends toujours les courses l'une après l'autre, et on fera les comptes après le dernier Grand Prix." Derrière ce discours mesuré, il demeure un redoutable compétiteur, avide de succès quand sa voiture lui permet de se battre devant. "Red Bull a débloqué quelque chose à Monza en réglant les voitures différemment, constate Andrea Stella, le directeur de McLaren. Je serais surpris s'ils n'étaient pas performants désormais sur tous les circuits. Est-ce que Verstappen est une sérieuse menace pour le titre pilotes ? OUI ! Vous pouvez l'écrire en lettres majuscules." Engagés dans leur duel interne chez McLaren, Piastri et Norris se partagent les victoires et se privent de points mutuellement, alors que Verstappen est leader chez Red Bull.

Verstappen peut-il espérer le titre ?

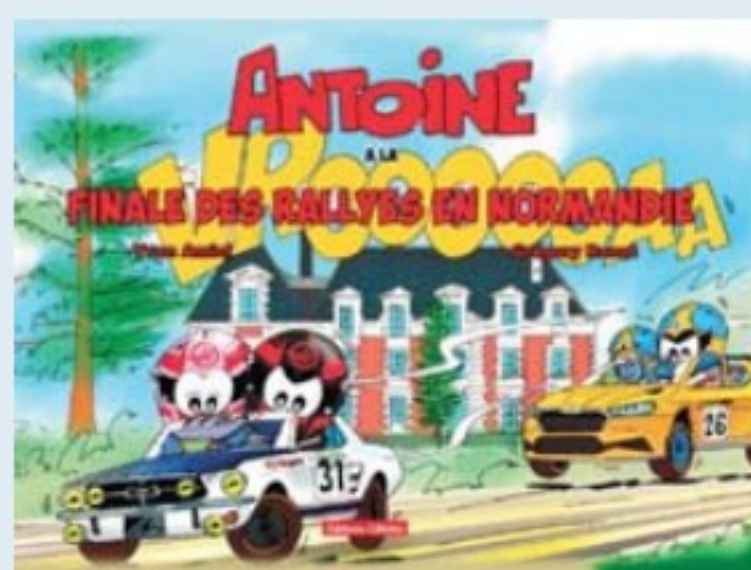
Certes, il reste un maximum de 199 points à distribuer, mais le retard de 69 unités semble insurmontable tant McLaren a dominé la saison jusque-là. Pour espérer revenir sur Piastri, Max Verstappen devrait reprendre en moyenne dix points par week-end, un scénario

qui paraît improbable. L'écurie britannique a décroché douze victoires, sept doublés, alors que Verstappen ne s'est imposé que quatre fois. Si le Néerlandais a pu remonter 35 points en deux courses, c'est aussi en raison des déboires de McLaren à Bakou : l'abandon de Piastri après une sortie de piste et la médiocre septième place de Norris. Par ailleurs, malgré ses progrès récents, Tsunoda n'est pas en mesure de s'intercaler régulièrement entre Verstappen et les McLaren pour les priver de points. Même si Verstappen est toujours aussi rapide, avec six pole positions, contre cinq à Piastri et quatre à Norris, sa voiture a souvent souffert en course cette année. La McLaren, elle, brille par sa faculté à préserver ses pneus sous de fortes chaleurs, un atout de taille pour cette fin de saison. "Après Singapour ce week-end, un tracé urbain qui a peu réussi à Red Bull dans le passé, on va enchaîner avec des circuits composés de virages à vitesse moyenne et rapide, un type de courbes où McLaren excelle depuis le début de saison, constate Laurent Mekies. A nous d'essayer de comprendre comment débloquer la performance en toutes circonstances." A côté de cela, l'inconstance de la Red Bull jusqu'au mois de septembre se traduit par une statistique douloureuse pour Verstappen : son plus faible total de podiums depuis 2019, soit huit en dix-sept Grands Prix. Ce week-end, Singapour pourrait doucher ses derniers espoirs de titre. Il s'agit du seul circuit du calendrier 2025 où le Néerlandais n'a jamais gagné ! C'est aussi l'unique course qui avait échappé à Red Bull lors de sa saison d'ultra-domination en 2023. "Je n'ai jamais gagné à Singapour, mais Red Bull l'a fait [Pérez en 2022, NDLR], précise Verstappen. C'est un circuit à forts appuis, avec beaucoup de dégradation de pneus et des températures élevées. Je suis incapable de dire si on y sera performants." La réponse à cette question sera probablement décisive pour l'issue du championnat. ■

BANDE DESSINÉE

A fond avec Antoine le pilote

Les aventures d'Antoine le pilote se poursuivent avec la sortie du 18^e album de la collection. Dans ce nouvel opus, le célèbre héros prend la route des rallyes en Normandie, où il croise Esteban Ocon accompagné de Laura Müller, son ingénieure de piste dans l'écurie Haas de F1. Yvon Amiel, le créateur de cette série caractérisée par ses personnages aux casques surdimensionnés, présentera l'album suivant, *Antoine au Grand Prix de Las Vegas*, début novembre au salon Epoqu'auto de Lyon.



EDITION GILETTE

LE PROGRAMME DE LA SEMAINE

Formule 1 : Grand Prix de Singapour

Vendredi 3 octobre			Samedi 4 octobre		
14h00	Grand Prix	CANAL+	14h00	Grand Prix	CANAL+
11h15	Essais libres 1	CANAL+ SPORT	15h45	Formula One, le débrief	CANAL+
14h45	Essais libres 2	CANAL+ SPORT	F1 Academy: Singapour		
Dimanche 5 octobre			Dimanche 5 octobre		
11h15	Essais libres 3	CANAL+ SPORT	8h50	Course 1	CANAL+ SPORT
14h40	Qualifications	CANAL+ SPORT	9h15	Course 2	CANAL+ SPORT
13h00	La Grille	CANAL+			



Moteur: V8, 2 arbres à cames en tête, 2 carburateurs
Cylindrée: 2997 cm³
Puissance: 127 ch à 5 500 tr/mn (version US)
Vitesse maxi: 175 km/h
Production: 25 939 exemplaires (1970-1977)
Cote actuelle: de 15 000 à 22 000 €

Comme pour toutes les Triumph sorties dans les années 1960-1970, la ligne est signée Michelotti. Un gage d'élégance, de fluidité et de discrète originalité. Dès sa sortie, la Stag en a fait saliver plus d'un...



IL Y A 55 ANS, TRIUMPH SORT LE **CABRIOLET STAG**

La plus italienne des anglaises

Vous trouvez peut-être étrange sa teinte verte pas tout à fait discrète... Mais sa carrosserie longue, effilée, sportive, dessinée en Italie, est un pur chef-d'œuvre. Quant à son moteur : un V8. Rien que ça !

Michelotti est le designer attitré de toutes les Triumph entre 1959 et 1980. Souvent moins admirées que celles de Pininfarina et de Bertone, ses réalisations combinent pourtant élégance, légèreté et raffinement. Ici, il a eu la main vraiment heureuse : non seulement la silhouette générale apparaît d'une finesse délicieuse, mais en plus, les nervures de tôle subtilement ajoutées témoignent d'un sens inné de la décoration. La face avant, avec ses extrémités en pointe, trouve un écho parfait avec l'arrière, les quatre phares tout comme les feux effilés offrent des touches sportives à cette découvrable à quatre places qui, par ailleurs, vous aguiche avec un moteur inattendu sous son capot : un V8 100% maison ! Certes, le V8 n'est pas forcément une spécialité anglaise. Pour créer celui-ci, les ingénieurs de Triumph ont accolé deux



Pour conserver une rigidité suffisante, les concepteurs ont monté un arceau transversal épaulé par un renfort longitudinal sur le milieu. Dans cette carrosserie de 4,42 m, vous avez quatre vraies places et un coffre correct de 275 dm³.

quatre cylindres de la marque. Et le résultat est plus que convaincant !

Personnalité affirmée

Ses 3 litres dispensent les 127 ch de cette version américaine dégonflée avec une générosité évidente et sur toute la plage de fonctionnement. On profite d'un couple élevé dès les bas régimes et d'un joli répondant jusque dans les hautes zones du compte-tours. Une réussite. Au prix d'un vacarme qu'aucun insouciant n'essaye de modérer. Un bon gros grondement bien joufflu, avec un rythme cadencé qui vous accompagne inlassablement. Les rapports de boîte passent sans rapi-

dité mais avec une facilité totale. La suspension souple et à quatre roues indépendantes (merci, les ingénieurs !) ménage globalement un bon confort. Cependant, les inégalités marquées de la chaussée sont encaissées avec moins de bonheur. La direction aimablement assistée évite tout effort en manœuvres et se montre agréablement fluide aux vitesses routières. Tout serait parfait si le train avant était un peu plus précis : au-delà de 90 km/h, il cherche sa voie. Mais dans l'ensemble, le comportement reste sain et les freins mixtes disques/tambours répondent fidèlement. Chaleureuse et distinguée, l'ambiance intérieure profite d'une planche de bord qui flatte



La décoration en vrai bois de la planche de bord et de la console centrale apporte une note authentique très chaleureuse à la présentation intérieure. Le galbe concave du combiné d'instruments est typique des Triumph de l'époque.



Sous le long capot avant, le V8 règne en majesté, surmonté de ses deux énormes – et voraces – carburateurs. Côté agrément, ce bloc issu de l'adjonction de deux 4 cylindres maison est une réussite. Mais pas côté fiabilité...



PHOTOS: C. DUBUISSON

Pouvez-vous imaginer un profil plus pur et plus équilibré ? Les lignes des tôles n'affichent aucune mollesse. Elles donnent à l'ensemble une élégance naturelle qui flatte tout de suite le regard.

1970, cette année-là



HONDA

La marque japonaise Canon lance la première calculette électronique de poche dotée d'une imprimante : la Pocketronic. De poche, mais 820 grammes quand même, sans les piles ! Honda crée une drôle de petite 3 portes : la Z.

Ses caractéristiques : 3 mètres de long, 520 kg, esthétique renfrognée, bi-cylindre de 354 ou 598 cm³. Elle sera exportée en Europe l'année suivante. Au total, 40586 exemplaires produits.

le regard. Sa façade est habillée de vrai bois, taillé dans la masse. L'ensemble des compteurs s'inscrit dans un élément en creux, comme sur toutes les Triumph de l'époque. Graphisme simple et élégant, le tout bien regroupé et très lisible. Une auto décidément très aboutie... si ce n'était ses problèmes chroniques de refroidissement qui allaient lui tailler une méchante réputation de fragilité. En occasion puis en collection, cette sâtannée image a toujours nui à la Stag, dont la cote se situe à un niveau anormalement bas pour une découvrable... Encore aujourd'hui, cette belle anglaise s'offre pour peu cher. Une aubaine pour les acheteurs...



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

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

- **Nouveautés** : la DS N°7, best-seller de la marque, va faire peau neuve. Découvrez ses premiers secrets.
- **Essais** : duels fratricides entre les dernières Dacia et Renault. Quelle marque en sortira vainqueur ?
- **Dossier spécial flottes** : les meilleurs offres en LOA ou LLD à l'essai pour faire le bon choix.

En kiosque le vendredi 10 octobre



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 Barriraud (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, Christophe Conche,

Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin,

Jean-Rémy Macchia, Cédric Morandais, Thierry

Réaumont, François Stagnaro, Jacques Warnery

En SR : Sophie Pertus

En maquette : Patrick Cœur

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand

Directeur exécutif : Stéphane 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)

Directrice commerciale pôle automobile :

Nathalie Martins

Directrice commerciale adjointe pôle automobile :

Anne Buré-Emmel (2921)

Planning : Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic : Léa Joya (etpub@reworldmedia.com)

Marchés directs

Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chef de fabrication : Didier Biron

Finance manager

Editeur Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

Siège social : 40, avenue Aristide-Briand,

92220 Bagneux

Co-gérants

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Directeur de la publication

Gautier Normand

Actionnaires principaux

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur : RotoFrance, Lognes (77)

Numéro ISSN : 0992-8154 –

Commission paritaire : 1029 K 85544 –

Dépôt légal : octobre 2025

Tarif d'abonnement légal : 133,99 €



Président : REWORLD MEDIA SA



Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

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

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

Le barème

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

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

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

Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO			
Junior (nouveau)			
1.2 Ibrida 145	30 250	0	4 % FHEV
1.2 Ibrida 145 Speciale	32 250	nc	nc FHEV
Electrica 156	38 500	-3 100	5 % Elec
Electrica 156 Speciale	40 500	-3 100	5 % Elec
Electrica 280 Veloce	46 500	-3 100	4 % Elec
Tonale			
1.5 Ibrida 160 Sprint	44 000	+360	5 % FHEV
1.5 Ibrida 160 Veloce	46 500	+360	5 % FHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Sprint Q4	63 300	+750	8 % PHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Veloce Q4	58 800	0	8 % PHEV
1.6 Diesel 130 Sprint	42 500	+1 372	5 % D
Giulia			
2.2 Diesel 160 Sprint	50 000	+540	5 % D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55 000	+1 761	5 % D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	61 100	+1 761	12 % D
Stelvio			
2.2 Diesel 160 Sprint	55 800	+3 170	2 % D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 800	+6 854	2 % D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66 300	+6 854	5 % D
ALPINE			
A290 (nouvelle)			
180 GT	38 700	-3 100	6 % Elec
180 GT Premium	41 900	-3 100	1 % Elec
220 GT Performance	41 700	-3 100	5 % Elec
220 GTS	44 700	-3 100	0 % Elec
220 Première Edition	46 200	-3 100	0 % Elec
A110			
A110	65 000	+3 784	1 % E
A110 GTS	79 500	nc	nc E
A110 R 70	122 500	nc	nc E

ASTON MARTIN			
Vantage	199 700	+70 000	nc E
Vantage Roadster	210 800	+70 000	nc E
DB12 Coupé	236 000	+70 000	nc E
DB12 Volante	252 100	+70 000	nc E
DBX 707	262 100	+70 000	nc E
Vanquish	389 300	+70 000	nc E
Valhalla	983 300	+70 000	nc E

AUDI			
A1 Sportback			
25 TFSI Design	27 780	+310	6 % E
30 TFSI Design	28 750	+330	6 % E
30 TFSI S line	31 450	+330	9 % E
35 TFSI S line S tronic	35 300	+650	9 % E
40 TFSI S line S tronic	37 100	nc	9 % E
A1 Allstreet			
30 TFSI	30 350	+650	2 % E
35 TFSI S tronic	34 200	+983	2 % E
Q2			
30 TFSI Design	34 800	+898	5 % E
35 TFSI Design	36 850	+1 172	5 % E

Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
35 TFSI S line	39 250	+1 172	8 % E
SQ2	58 750	+64 456	11 % E
30 TDI Design	36 750	+540	5 % D
35 TDI S line S tronic	43 900	+1 386	8 % D
35 TDI S line Plus S tronic	46 650	+1 386	8 % D
A3 Sportback			
1.5 TFSI 116 Design	34 600	+400	6 % E
1.5 TFSI 116 S line	36 550	+400	14 % E
1.5 TFSI 116 Hybride S line	41 730	+240	14 % E
1.5 TFSI 150 S line	40 850	+400	14 % E
1.5 TFSI 150 Hybride S line	43 030	+230	14 % E
S3	63 000	+67 567	0 % E
RS 3	75 000	+60 000	0 % E
TFSI e 204 Design	47 900	0	10 % PHEV
TFSI e 204 S line	51 850	0	10 % PHEV
TFSI e 272 S line	55 900	0	10 % PHEV
2.0 TDI 150 Design	40 800	+400	6 % D
2.0 TDI 150 S line	45 550	+400	14 % D
A3 Allstreet			
1.5 TFSI 150 Design	37 800	+650	3 % E
1.5 TFSI 150 Avus	42 250	+650	10 % E
1.5 TFSI 150 Hybride Avus	44 430	+280	9 % E
TFSI e 204 Avus	64 250	0	6 % PHEV
2.0 TDI 150 Design	42 500	+650	3 % D
A3 Berline			
1.5 TFSI 116 Design	35 165	+280	5 % E
1.5 TFSI 116 S line	40 115	+280	8 % E
1.5 TFSI Hybride 116 S line	42 295	+190	8 % E
1.5 TFSI 150 S line	41 415	+310	8 % E
1.5 TFSI Hybride 150 S line	43 595	+190	8 % E
S3	63 565	+46 090	0 % E
RS 3	77 000	+60 000	0 % E
2.0 TDI 150 Design	41 165	+330	5 % D
2.0 TDI 150 S line	46 115	+330	8 % D
Q3 (nouveau)			
2.0 TFSI Hybride 150 Design	43 850	+1 632	0 % E
2.0 TFSI Hybride 150 S line	50 000	+1 632	0 % E
e-hybrid 272 Design	55 000	+1 000	nc PHEV
e-hybrid 272 S line	60 550	+1 000	nc PHEV
2.0 TDI 150 Design	45 950	+2 496	0 % D
2.0 TDI 150 S line	52 100	+2 496	0 % D
Q3 Sportback (nouveau)			
2.0 TFSI Hybride 150 Design	46 350	nc	nc E
2.0 TFSI Hybride 150 S line	52 500	nc	nc E
e-hybrid 272 Design	57 500	nc	nc PHEV
e-hybrid 272 S line	63 050	nc	nc PHEV
2.0 TDI 150 Design	48 450	nc	nc D
2.0 TDI 150 S line	54 600	nc	nc D
Q4 e-Tron			
45	46 990	-3 100	6 % Elec
55 S line Quattro	70 450	0	5 % Elec
Q4 Sportback e-Tron			
45	46 990	-3 100	5 % Elec
55 S line Quattro	72 450	0	4 % Elec

A5 (nouvelle)						
2.0 TFSI 150 Design	45500	+4819	0 %	E		
2.0 TFSI 150 S line	54670	+4819	3 %	E		
2.0 TFSI 204 S line	59570	+4819	3 %	E		
S5	79750	+19139	2 %	E		
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	62150	+4400	0 %	PHE		
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	69500	+4400	0 %	PHE		
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	74150	+4900	0 %	PHE		
2.0 TDI Hybride 204 Design	63000	+3735	0 %	D		
2.0 TDI Hybride 204 S line	62770	+3735	3 %	D		
A5 Avant (nouvelle)						
2.0 TFSI 150 Design	47000	+5402	0 %	E		
2.0 TFSI 150 S line	56170	+5402	8 %	E		
2.0 TFSI 204 S line	61070	+5634	8 %	E		
S5	81250	+23747	0 %	E		
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	63650	+4700	6 %	PHE		
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	71000	+4700	6 %	PHE		
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	75650	+5200	6 %	PHE		
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+4060	0 %	D		
2.0 TDI Hybride 204 S line	64270	+4060	8 %	D		
Q5 (nouveau)						
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57550	+6426	0 %	E		
2.0 TFSI 204 Hybride S line	67950	+6426	0 %	E		
SQ5	98930	+57351	0 %	E		
e-hybrid 299 Design	67900	+6125	0 %	PHE		
e-hybrid 299 S line	74770	+6125	0 %	PHE		
e-hybrid 367 S line	78400	+6625	0 %	PHE		
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61470	+10793	0 %	D		
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	71670	+10793	0 %	D		
Q5 Sportback (nouveau)						
2.0 TFSI 204 Hybride Design	59750	+6726	5 %	E		
2.0 TFSI 204 Hybride S line	70150	+6726	5 %	E		
SQ5	101130	+58131	5 %	E		
e-hybrid 299 Design	70100	+6125	5 %	PHE		
e-hybrid 299 S line	76970	+6125	5 %	PHE		
e-hybrid 367 S line	80600	+6625	5 %	PHE		
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	63670	+10604	5 %	D		
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	74070	+10604	5 %	D		
Q6 e-tron (nouveau)						
251 Design	72170	0	2 %	Elec		
251 S line	76270	0	7 %	Elec		
Performance S line	81500	0	7 %	Elec		
Quattro S line	87550	0	7 %	Elec		
SQ6	98870	0	2 %	Elec		
Q6 e-tron Sportback (nouveau)						
251 Design	74570	0	8 %	Elec		
251 S line	78670	0	7 %	Elec		
Performance S line	83900	0	7 %	Elec		
Quattro S line	89950	0	7 %	Elec		
SQ6	102270	0	6 %	Elec		
A6 (nouvelle)						
2.0 TDI 204 Hybride S line	72450	+5600	0 %	D		
e-Hybrid 299 S line Quattro	79000	+5625	0 %	PHE		
e-Hybrid 367 S line Quattro	81400	+6000	0 %	PHE		
A6 Avant (nouvelle)						
2.0 TDI 204 Hybride S line	74450	+6275	0 %	D		
e-Hybrid 299 S line Quattro	81000	+6125	0 %	PHE		
e-Hybrid 367 S line Quattro	83400	+6500	0 %	PHE		
A6 e-tron Sportback (nouvelle)						
285 Design	66420	0	6 %	Elec		
285 S line	73310	0	7 %	Elec		
Performance S line	84060	0	7 %	Elec		
Quattro S line	91210	0	7 %	Elec		
S6	105020	0	6 %	Elec		
A6 e-tron Avant (nouvelle)						
285 Design	67920	0	6 %	Elec		
285 S line	74810	0	8 %	Elec		
Performance S line	85560	0	8 %	Elec		
Quattro S line	92710	0	8 %	Elec		
S6	105520	0	6 %	Elec		
e-Tron GT						
503	119000	0	nc	Elec		
S	137650	0	3 %	Elec		
RS	161600	0	0 %	Elec		
RS Performance	174550	0	3 %	Elec		
Q7						
SQ7	133130	+70 000	0 %	E		
TFSI e 394 S line	97170	+12 800	6 %	PHE		
TFSI e 394 Avus	110320	+12 800	6 %	PHE		
Compétition	105480	+12 800	9 %	PHE		
Q8						
SQ8	137720	+70 000	6 %	E		
RS Performance	191550	+70 000	6 %	E		
3.0 TFSI e 394 S line	106960	+13 700	7 %	PHE		
3.0 TFSI e 394 Avus	116960	+13 700	7 %	PHE		
Compétition	115280	nc	10 %	PHE		
A8						
S8	170967	70 000	8 %	E		
60 TFSI e Design	130740	+11 000	15 %	PHE		
50 TDI Hybride Design	116185	+66 009	7 %	D		
BENTLEY						
Flying Spur	235966	+70 000	nc	E		
Flying Spur Speed	294867	+70 000	nc	E		
Continental GT	253109	+70 000	0 %	E		
Continental GT Speed	311899	+70 000	nc	E		
Continental GTC	278420	+70 000	nc	E		
Continental GT Speed	338420	+70 000	nc	E		
Bentayga V8	219326	+70 000	0 %	E		
Bentayga S	253513	+70 000	nc	E		
Bentayga Hybrid	219326	+14 300	nc	PHE		
BMW						
Série 1 (nouvelle)						
116	36050	+983	10 %	E		
116 M Sport Design	37350	+983	8 %	E		
120 M Sport Design	41350	+230	8 %	E		
120 M Sport	43500	+230	12 %	E		
123 M Sport xDrive	46500	+948	9 %	E		
M135 xDrive	58350	+19108	10 %	E		
120d	42650	0	10 %	D		
120d M Sport Design	43950	0	8 %	D		
X1						
sDrive20i xLine	46950	+400	5 %	E		
sDrive20i M Sport	50900	+400	10 %	E		
M35i xDrive	64500	+21 219	0 %	E		
xDrive25e	56350	+550	5 %	PHE		
xDrive25e xLine	58950	+550	5 %	PHE		
xDrive30e xLine	61950	+600	5 %	PHE		
xDrive30e M Sport	63000	+600	5 %	PHE		
sDrive18d	47950	+650	8 %	D		
sDrive18d xLine	50550	+650	5 %	D		
sDrive20d xLine	52650	+250	5 %	D		
sDrive20d M Sport	53700	+250	10 %	D		
xDrive23d M Sport	57950	+1180	10 %	D		
iX1						
eDrive20	46990	-3100	11 %	Elec		
xDrive30	57300	0	11 %	Elec		
xDrive30 xLine	59900	0	27 %	Elec		
X2						
sDrive20i	48250	+2480	10 %	E		
M35i xDrive	66500	+24 050	0 %	E		
sDrive18d	49950	+1 568	10 %	D		
sDrive20d	52050	+1 290	10 %	D		
sDrive20d M Sport	56050	+1 290	9 %	D		
iX2						
eDrive20	46990	-3100	11 %	Elec		
xDrive30	58300	0	11 %	Elec		
xDrive30 M Sport	63300	0	12 %	Elec		
Série 2 Active Tourer						
220i	41500	+400	5 %	E		
220i Luxury	43950	+400	2 %	E		
225e xDrive	51000	+250	18 %	PHE		
225e xDrive Luxury	53450	+250	18 %	PHE		
218d	42000	+330	5 %	D		

	Prix en €	Bonus (*) ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Mild Hybrid-G 140 Extreme	28600	nc	2%	GPL
1.2 Mild Hybrid-G 140 Journey	28600	nc	1%	GPL
DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 Hybride 145 Pallas	36150	0	5%	FHEV
1.2 Hybride 145 Edition France	36650	0	5%	FHEV
1.2 Hybride 145 Etoile	39200	0	5%	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42300	-3100	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	43000	-3100	nc	Elec
N°4 (nouvelle)				
1.2 Hybride 145 Pallas	39300	+125	nc	FHEV
1.2 Hybride 145 Jules Verne	41200	+125	nc	FHEV
Plug-In Hybride 225 Pallas	48200	0	nc	PEHV
Plug-In Hybride 225 Jules Verne	60400	0	nc	PEHV
E-Tense Pallas	46800	-3100	nc	Elec
E-Tense Jules Verne	49100	0	nc	Elec
DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58610	0	7%	PEHV
Plug-In Hybrid 225 Edition France	59510	nc	7%	PEHV
Plug-In Hybrid 300 Pallas AWD	65010	nc	7%	PEHV
Plug-In Hybrid 300 Edition France AWD	65710	nc	7%	PEHV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70200	+360	7%	PEHV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	76000	+850	7%	PEHV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	61250	+2205	29%	D
1.5 BlueHDi 130 Edition France	61950	nc	24%	D
N°8 (nouveau)				
FWD 230 Pallas	59200	0	0%	Elec
FWD 230 Etoile	66490	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	246824	+70 000	nc	E
12Cilindri	395000	+70 000	nc	E
12Cilindri Spider	427000	+70 000	nc	E
296 GTB	287740	+2918	nc	PEHV
296 GTB	316380	+3784	nc	PEHV
SF90 XX Stradale	770000	+28 413	nc	PEHV
SF90 Spider	485720	+6637	nc	PEHV
Purosangue	390000	+70 000	nc	E
FIAT				
Panda				
1.0 70 Hybrid Pop	16500	nc	nc	E
1.0 70 Hybrid Icone	16100	nc	nc	E
500e				
23,8 kWh (RED)	30400	-3100	15%	Elec
23,8 kWh La Prima	34400	-3100	19%	Elec
42 kWh La Prima	37900	-3100	19%	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3100	17%	Elec
Abarth	36900	-3100	26%	Elec
Abarth Pack	36900	-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)	33600	-3100	nc	Elec
42 kWh (RED)	37300	-3100	nc	Elec
42 kWh La Prima	41300	-3100	19%	Elec
Abarth Pack	42300	-3100	19%	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)	24000	-3100	8%	Elec
Electrique 113 La Prima	27900	-3100	8%	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	31700	0	11%	FHEV
e (RED)	35900	-3100	15%	Elec
Abarth Turismo	44900	-3100	12%	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	48900	0	7%	Elec
Tipo (nouvelle)				
1.6 Multijet 130	18900	+260	1%	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+260	0%	D
FORD				
Puma				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	+230	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+400	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line Powershift	31590	+400	13%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+1 074	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33990	-3100	4%	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-3100	4%	Elec
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	+210	16%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	+230	16%	E
ST	40200	+40 468	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	+650	16%	D
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	+260	6%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	+310	6%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	+898	6%	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	+260	18%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	+280	18%	E
ST	41400	+40 468	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	+818	18%	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	+310	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+983	9%	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid+AWD Titanium	41490	+540	7%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	+590	15%	PEHV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	+590	15%	PEHV
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	48990	-3000	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	53990	0	9%	Elec
Capri (nouvelle)				
Standard Range 170 Style	42490	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	49400	0	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	56400	0	9%	Elec
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+70 000	0%	E
Dark Horse	71300	+70 000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63600	+70 000	0%	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	52990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	16%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58990	0	16%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	16%	Elec
GT	81990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	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

	Prix en €	Bonus (*) ou malus	Remise possible	Energie
e:HEV Advance	37340	nc	nc	FHEV
e:Ny1				
Advance	47700	0	28%	Elec
Civic (nouvelle)				
e:HEV Executive	36870	nc	nc	FHEV
e:HEV Sport	38170	nc	nc	FHEV
ZR-V				
e:HEV Sport	45950	+650	4%	FHEV
CR-V				
e:HEV Executive	49980	+3213	4%	FHEV
PHiEV 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	20500	+150	15%	E
1.0 T-GDi 90 N Line	21250	+280	15%	E
Instar (nouveau)				
42 kWh (5 places)	25000	-3100	2%	Elec
42 kWh Intuitive (5 places)	28500	-3100	2%	Elec
49 kWh Intuitive (5 places)	28250	-3100	2%	Elec
49 kWh Creative (5 places)	29250	-3100	5%	Elec
Instar Cross (nouveau)				
49 kWh Creative	30450	-3100	nc	Elec
49 kWh Executive	31950	-3100	10%	Elec
i20				
1.2 79 Initia	20200	+150	7%	E
1.2 79 Intuitive	21500	+150	7%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22800	+150	7%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	24300	+150	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	8%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	30450	+400	11%	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	33300	+1 629	11%	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	36450	+1 629	6%	E
Hybrid 129 Intuitive	34350	0	13%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36700	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	36850	-3100	9%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3100	9%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3100	9%	Elec
i30 (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	29200	+540	8%	E
1.5 T-GDi 140 Hybrid 48V N Line DCT	36650	+2 205	11%	E
i30 SW (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	30200	+540	14%	E
Ioniq 5				
170 Intuitive	44800	0	9%	Elec
229 Intuitive	48800	0	9%	Elec
229 Creative	52400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	62800	0	11%	Elec
N	78000	0	0%	Elec
Tucson				
Hybrid 215 Initia	37650	+900	14%	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39450	+900	15%	FHEV
Plug-in 253 Creative	47200	+250	8%	PEHV
Plug-in 253 Executive	53200	+250	8%	PEHV
Ioniq 6				
229	52400	0	7%	Elec
325 HTrac	65400	0	7%	Elec
Nexo				
Executive	80800	0	0%	Hyd
Santa Fé				
Hybrid 215 Intuitive	50400	+7 526	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	54300	+7 526	0%	FHEV
Plug-in 253 Creative HTrac	62700	+4 800	10%	PEHV
Plug-In 253 Executive	68700	+4 800	10%	PEHV
Ioniq 9 (nouveau)				
218 Creative	69900	0	nc	Elec
307 Executive HTrac	81500	0	nc	Elec
Performance 428 Calligraphy HTrac	86900	0	nc	Elec
Staria (nouveau)				
Hybrid 215 Creative	57400	+30 497	7%	FHEV
Jeep Jeep				
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	25550	+450	7%	E
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Longitude	27650	0	7%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Altitude	29650	0	7%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 Upland 4xe	33150	+240	7%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 The North Face 4xe	39150	+240	7%	FHEV
Electrique 156 Longitude	36500	-3100	16%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	32190	+310	12%	FHEV
4xe 240 North Star	44900	+450	nc	PEHV
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	+11 090	6%	PEHV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summ'ti Reserve	99500	+18 170	12%	PEHV
KIA				
				
Picanto				
1.0 DPl 63 Mction	16290	+100	5%	E
1.0 DPl 63 Active	17390	+100	5%	E
1.2 DPl 79 Active	17690	+190	5%	E
1.2 DPl 79 GT-Line	18790	+190	6%	E
Stonic				
1.0 T-GDi 100 Motion	22790	+260	10%	E
EV3				
204 58,3 kWh Air	35990	0	nc	Elec
204 58,3 kWh Earth	36590	0	9%	Elec
204 81,4 kWh Earth	43290	0	9%	Elec
204 81,4 kWh GT-Line	46390	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
ProCeed				
1.5 T-GDi 140 GT Line	33250	+818	8%	E
Xceed				
1.0 T-GDi 100 Motion	28550	+1 074	8%	E
1.5 T-GDi 140 Active	31 050	+1 761	10%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line Premium	34 050	+1 761	15%	E
EV4 (nouvelle)				
204 58,3 kWh Air	38290	-3100	nc	Elec
204 58,3 kWh Earth	40590	-3100	nc	Elec
204 81,4 kWh Earth	45190	-3100	nc	Elec
204 81,4 kWh GT-Line	48990	-3100	nc	Elec
EV4 Fastback (nouvelle)				
204 58,3 kWh Air	42290	0	nc	Elec
204 81,4 kWh Earth	46890	0	nc	Elec
204 81,4 kWh GT-Line	48690	0	nc	Elec
Niro				
Hybride Motion	34090	0	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Motion	40490	0	7%	PEHV
Hybride Rechargeable Active	41940	0	7%	PEHV
Sportage				
1.6 T-GDi 210 Hybride Active	40190	+850	12%	FHEV
1.6 T-GDi 210 Hybride 30 Years	42790	+850	7%	FHEV
1.6 T-GDi 245 Hyb. Rech. GT-Line Prem. 4x4	53990	+1 050	5%	PEHV
EV6 (nouveau)				
170 63 kWh Air	43950	0	nc	Elec
229 84 kWh Air	47450	0	nc	Elec

Prix en €

Bonus⁽¹⁾
ou malus

Remise possible

Energie

MINI (suite)

Cooper S Favourite

John Cooper Works

Aceman (nouveau)

E Essential

E Classic

SE Classic

SE Favourite

SE JCW

eJCW

Countryman

Cooper C Essential

Cooper C Classic

Cooper S Classic All4

Cooper S Favourite All4

John Cooper Works

Cooper D Essential

Cooper D Classic

Cooper E Essential

Cooper E Classic

Cooper SE Classic All4

Cooper SE Favourite All4

MITSUBISHI

Colt

1.0 MPI-T 91 Intense

1.6 MPI HEV 143 Intense

1.6 MPI HEV 143 Instyle

1.0 MPI-T GPL 101 Invite+

ASX

1.8 MPI HEV 158 Invite+

1.8 MPI HEV 158 Intense

Outlander (nouveau)

Invite

Invite+

NISSAN

Micra (nouvelle)

40 kWh 120 Engage

40 kWh 120 Advance

52 kWh 150 Advance

52 kWh 150 Evolve

Juke

1.0 DIG-T 114 Acenta

Hybrid 143 Acenta

Hybrid 143 N-Connecta

Qashqai

1.3 Mild Hybrid 140 Acenta

1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta

1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic

1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic

Hybrid e-Power Gen3 190 Acenta

Hybrid e-Power Gen3 190 N-Connecta

Ariya

63 kWh 218 Engage

63 kWh 218 Advance

87 kWh 242 Advance

87 kWh 242 Evolve

87 kWh e-4orce 306 Evolve

Nismo

X-Trail

e-Power 204 Acenta

e-4orce 213 Acenta

e-4orce 213 N-Connecta

Townstar Combi

1.3 Tc 130 Acenta

45 kWh Acenta

OPEL

Corsa

1.2 Turbo 100 GS

1.2 Turbo Hybrid 110 GS

1.2 Turbo Hybrid 145 GS

Electric 136 Edition

Electric 136 GS

Electric 146 GS

Frontera (nouveau)

1.2 Turbo Hybrid 110 Edition

1.2 Turbo Hybrid 145 Edition

1.2 Turbo Hybrid 145 GS

Electric 113 Edition

Electric 113 GS

Mokka (nouveau)

1.2 Turbo 130 Edition Auto.

1.2 Turbo 130 GS Auto.

1.2 Turbo 136 GS

1.2 Turbo Hybrid 145 GS

Electric 156 Edition

Electric 156 GS

Astra

1.2 Turbo Hybride 145 Elegance

Electric 156 Elegance

Astra Sports Tourer

1.2 Turbo Hybride 145 Elegance

Electric 156 Elegance

Grandland (nouveau)

1.2 Turbo Hybrid 145 Edition

1.2 Turbo Hybrid 145 GS

Hybride Rechargeable 195 GS

Electric 73 kWh 213 Edition

Electric 73 kWh 213 GS

Electric 73 kWh 325 Ultimate AWD

Combo Life

Electric Elegance

PEUGEOT

208

1.2 100 Style

1.2 100 Allure

1.2 Hybrid 110 Style

1.2 Hybrid 110 Allure

1.2 Hybrid 110 GT

1.2 Hybrid 145 Allure

1.2 Hybrid 145 GT

1.2 Hybrid 145 GT Exclusive

Electric 136 Style

Electric 136 Allure

Electric 136 GT

Electric 156 Allure

Electric 156 GT

Electric 156 GT Exclusive

2008

1.2 100 Style

1.2 100 Allure

1.2 Hybrid 145 Style

1.2 Hybrid 145 Allure

1.2 Hybrid 145 GT

1.2 Hybrid 145 GT

1.2 Hybrid 145 GT Exclusive

Plug-in Hybrid 195 Allure

Plug-in Hybrid 195 GT

Plug-in Hybrid 195 GT Exclusive

Electric 156 Style

Electric 156 Allure

Electric 156 GT

308 (nouvelle)

1.2 Hybrid 145 Style

1.2 Hybrid 145 Allure

1.2 Hybrid 145 GT

1.2 Hybrid 145 GT

1.2 Hybrid 145 GT Exclusive

Plug-in Hybrid 195 Allure

Plug-in Hybrid 195 GT

Plug-in Hybrid 195 GT Exclusive

Electric 156 Style

Electric 156 Allure

Electric 156 GT

308 SW (nouvelle)

1.2 Hybrid 145 Style

1.2 Hybrid 145 Allure

1.2 Hybrid 145 GT

1.2 Hybrid 145 GT

1.2 Hybrid 145 GT Exclusive

Plug-in Hybrid 195 Allure

Plug-in Hybrid 195 GT

Plug-in Hybrid 195 GT Exclusive

Electric 156 Style

Electric 156 Allure

Electric 156 GT

Prix en €

Bonus⁽¹⁾
ou malus

Remise possible

Energie

Prix en €

Bonus⁽¹⁾
ou malus

Remise possible

Energie

220 Autonomie confort Techno

220 Autonomie confort Esprit Alpine

Symbioz (nouveau)

1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno

1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine

Scénic E-Tech

170 Autonomie confort Techno

220 Grande autonomie Techno

Austral (nouveau)

1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Evolution

1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno

1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine

Arkana

1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Techno

1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine

Espace (nouveau)

1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno

1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine

1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Iconic

Rafale

1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno

1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine

1.2 Hyper hyb. rech. 300 Esp. Alpine 4x4

1.2 Hyper hyb. rech. 300 Atelier Alpine 4x4

Kangoo

1.3 Tc 100 Evolution

1.3 Tc 130 Techno

1.5 Blue dCi 95 Evolution

1.5 Blue dCi 115 Techno

E-Tech 120 Evolution

ROLLS-ROYCE

Ghost

Ghost Black Badge

Phantom

Cullinan

Cullinan Black Badge

SEAT

Ibiza

1.0 MPI 80 Edition

1.0 TSI 95 Copa

1.0 TSI 95 FR

1.0 TSI 115 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

Arona

1.0 TSI 95 Edition

1.0 TSI 95 Copa

1.0 TSI 115 Copa DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

León

1.5 TSI 115 Style

1.5 eTSI Hybrid 115 Style

1.5 eTSI Hybrid 115 FR

1.5 eTSI Hybrid 150 FR

eHybrid 204 FR

2.0 TDI 115 Style

2.0 TDI 150 Style DSG

León Sportstourer

1.5 TSI 115 Style

1.5 eTSI Hybrid 115 Style

1.5 eTSI Hybrid 115 FR

1.5 eTSI Hybrid 150 FR

eHybrid 204 FR

2.0 TDI 115 Style

2.0 TDI 150 Style DSG

Ateca

1.0 TSI 115 Edition

1.0 TSI 115 Copa

1.5 TSI 150 Copa DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR DSG

1.5 TSI 150 FR D

CENTRES AUTOMOBILES MULTIMARQUES

VÉHICULES RÉCENTS ET 0 KM



JUSQU'À
-35%*

ACHETEZ VENDEZ ENTRENEZ



Garantie 12 mois minimum



Livraison à domicile



Satisfait ou remboursé



Solutions de financement
sur-mesure



Zéro frais d'entretien
pendant 1 an*

*ou 15 000 km au 1er des 2 termes échus.

Rachat
Express.com

Nous rachetons aussi
votre voiture en 30 minutes !



POINTS DE VENTE
PARTOUT EN FRANCE



SATISFAIT OU
REMBOURSÉ*



RÉSERVATION
EN LIGNE



GARANTIE
12 MOIS MINIMUM



LIVRAISON À
DOMICILE

+ de 95%

Taux de satisfaction clients



SiliGom

DU 6 AU 31 OCTOBRE 2025

CET HIVER ROULEZ EN TOUTE SÉRÉNITÉ!

DU 6 OCTOBRE 2025 AU 30 NOVEMBRE 2025

JUSQU'À **120€** REMBOURSÉS

Pour l'achat de pneus
MICHELIN tourisme et 4x4*



MICHELIN



DISQUES & PLAQUETTES**

-30%

SUR LES FREINS

15€ OFFERTS

POUR L'ACHAT D'UNE BATTERIE SILIGOM

ET LA REPRISE DE VOTRE ANCIENNE BATTERIE***



OFFRES DE FOLIE PNEUS ET ENTRETIEN AUTO

RDV SUR SILIGOM.FR

* Jusqu'à 120 € offerts pour l'achat de quatre (4) pneumatiques de la marque MICHELIN des catégories Tourisme et 4x4 (Été, Hiver ou CrossClimate) de même dimension et de même gamme (voir détails ci-après), sous forme de remboursement par virement bancaire. Les gammes camionnette « MICHELIN AGILIS » et camping-car « MICHELIN CROSSCLIMATE CAMPING » sont exclues de la présente opération. Montant TTC. Veuillez consulter les modalités complètes pour l'ensemble des détails de l'offre sur : <https://www.michelin.fr/promotions-michelin/op-nationale-hiver>. ** Offre valable jusqu'au 31 octobre 2025 dans les centres SiliGom participants. Prestation fournie ou non selon les équipements des centres SiliGom. Offre s'entendant sur les plaquettes et les disques de frein selon marque disponible, hors prix de la pose, effectuée dans nos ateliers. Remise effectuée directement sur facture lors du passage en caisse. *** Offre valable jusqu'au 31 octobre 2025 dans les centres SiliGom participants selon approvisionnement. Offre de 15€ TTC pour la reprise de votre ancienne batterie, sous forme de remise à valoir sur l'achat d'une nouvelle batterie de marque SiliGom posée dans nos ateliers.