

N° 1936 - Vendredi  
10 octobre 2025

Actu P. 6

## Radars automatiques



- 144 millions de PV en 10 ans
- 59 % de petits excès de vitesse



Scoop

## Futur DS 7

AU TOP  
DES SUV  
PREMIUM ?

P. 18

Rendez-vous  
à l'été 2026



Comparatif P. 26

## Dacia / Renault, le choc !

4 matchs  
à prix serrés



Sandero / Clio ♦ Jogger / Grand Kangoo ♦ Duster / Captur ♦ Bigster / Symbioz

Panoramique P. 34

## Nissan Micra

Aussi craquante que la R5!



## Spécial diesels d'occasion



15 CHOIX SOBRES ET FIABLES  
À PARTIR DE 9 600 €

P. 46

Occasion star

P. 52

### Alpine A110

C'est le moment d'investir !



Les coachs

P. 45

### Pneu crevé ?

Réparez facilement  
avec une mèche



Dossier essais

P. 39

### Voitures de société

- Le point sur les règles fiscales
- 20 modèles à privilégier

L 14629 - 1936 - F: 2,50 €



BEL: 2,80 € - ESP: 3 € - GR: 3 € - DOM S: 3,60 € - DOM A: 4,20 € - ITA: 3 € - LUX: 2,80 € - PORT CONT: 3 € - CAN: 4,50 \$ CAN - MAR: 32DH - TOM S: 550CFP - CH: 5FS - TUN: 5,80DTU



**portes ouvertes**  
**9-13 oct<sup>(1)</sup>**

# **le dispositif gouvernemental Mon Leasing Electrique est de retour<sup>(2)</sup>**

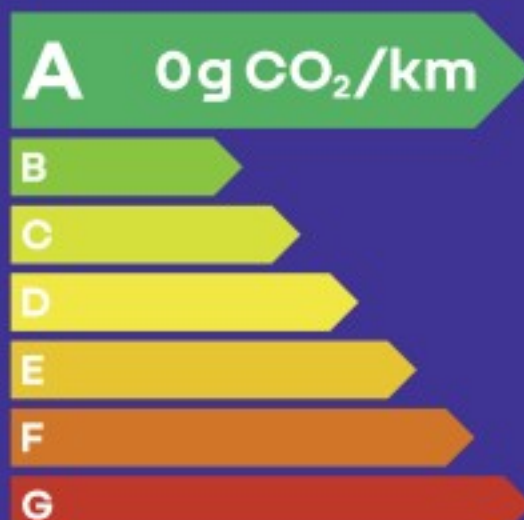


**Quand vous choisissez votre véhicule en leasing électrique  
chez Renault, vous faites le choix de l'expertise,  
de la technologie et du savoir-faire.**

**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<sup>(3)</sup>**

**nombre de bénéficiaires limité<sup>(2)</sup>  
inscrivez-vous dès maintenant**







## Renault 5 E-Tech leasing électrique



**120€** /mois<sup>(4)</sup>  
**sans apport**

five 95 ch

LLD sur 37 mois,  
prime CEE de 6 247€ déduite<sup>(5)</sup>

## Megane E-Tech leasing électrique



**195€** /mois<sup>(4)</sup>  
**sans apport**

equilibre 130 ch

LLD sur 37 mois,  
prime CEE de 7 000€ déduite<sup>(5)</sup>

## Renault 4 E-Tech leasing électrique



**155€** /mois<sup>(4)</sup>  
**sans apport**

evolution 120 ch

LLD sur 37 mois,  
prime CEE de 7 000€ déduite<sup>(5)</sup>

(1) ouverture 12/10/25 selon autorisation. (2) sous réserve validation conditions finales dispositif leasing social [www.service-public.fr/particuliers/actualites/A16990](http://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](http://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](http://renault.fr). **consommations min/max en kwh/100 km\* et émissions de co<sub>2</sub> 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](http://renault.fr)

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



# 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<sup>(1)</sup>**

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

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

**Modèle présenté : Elroq 85 Plus avec options à 522€ par mois, remise Škoda de 4000€, 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 4000€, conditions d'éligibilité sur [service-public.fr](https://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](https://skoda.fr/skoda-iv/certificats-economies-energie)

Gamme Elroq : WLTP min/max - Consommation (kWh/100km) : 15,2-17,3. Rejets de CO<sub>2</sub> (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 CO<sub>2</sub>/km

B

C

D

E

F

G

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



## ACTU

- 6 **L'événement** Radars automatiques : 144 millions de PV dressés en dix ans !
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs de la semaine**
- 12 **Les news**
- 16 **La photo de la semaine**
- 18 **Les nouveautés**  
Futur DS 7 : le bon numéro ?
- 22 **Les voitures** de la semaine : le show-car Cupra Tindaya

## ESSAIS

- 25 **Le labo**
- 26 **Dossier** Dacia/Renault, le choc : quatre matches à prix serrés
- 34 **Panoramique** La Nissan Micra électrique Grande autonomie Evolve de 150 ch
- 38 **Dossier** Flottes d'entreprise, véhicules de fonction et d'artisans : les meilleurs modèles à l'essai

## GUIDE PRATIQUE

- 45 **Les coachs Auto Plus**  
Réparer un pneu avec une mèche
- 46 **Acheter une voiture d'occasion**  
Spécial diesels de moins de 5 ans : notre sélection
- 51 **Ça vous est arrivé**
- 52 **Les stars de l'occasion**  
Une Alpine A110 à partir de 52 000 €
- 54 **Le coin des experts** Signalisation dynamique et réglementation provisoire : ce qu'il faut savoir

## MAGAZINE

- 56 **Auto Plus Classiques**  
La Simca 1100 de base (1974)
- 58 **Le prix des voitures neuves**



Page 22



Page 34



Page 51



Page 56

## Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

## Un salon pour rugir de plaisir

**C**ertes, les bâtiments flambant neufs d'Eurexpo à Lyon n'auront jamais le charme architectural du Grand Palais parisien, érigé en 1900. Mais en franchissant les portes de l'édition 2025 du salon automobile de Lyon, il flottait un parfum "d'Exposition internationale de l'automobile, du cycle et des sports" du siècle dernier. Comme à l'époque au Grand Palais, chaque constructeur était simplement signalé par une enseigne pendue à la structure du bâtiment, et présentait ses modèles sur un pied d'égalité. Pas de stands démesurés, pas d'écrans géants, pas de musique assourdissante : ici, les voitures, et seulement les voitures, étaient au centre de l'attention. Avec en prime, une impression d'accessibilité faisant parfois défaut aux grands rendez-vous de ce type.

Du 24 au 28 septembre, près de 100 000 visiteurs ont arpenté les allées du salon rhônalpin. Un record. Bien sûr, on reste loin des chiffres du Mondial de l'auto (qui se tient en alternance avec Lyon), mais la comparaison n'a pas vraiment de sens. Le rendez-vous lyonnais joue une autre carte : l'accent est mis sur la vente, quitte à s'éloigner de la dimension "spectacle" et des axes stratégiques de communication, autour de l'électrique notamment. On vient ici pour voir, toucher et tester sa future voiture. Le centre d'essais a ainsi permis de s'asseoir derrière le volant de 400 modèles parmi les plus récents, étape indispensable – en plus de celle de la lecture d'*Auto Plus* – avant tout achat automobile. Ce succès témoigne du besoin des acheteurs de renouer une relation plus authentique avec la voiture, débarrassée des injonctions envahissantes et des discours marketing démagogiques.

Du côté des marques, tout le monde avait joué le jeu : plus de 50 exposants étaient au rendez-vous. Ni le salon de Paris ni celui de Munich n'atteignent ce niveau de participation. Même le rêve y avait une place de choix, avec Aston Martin, Bentley, Ferrari, Lamborghini, Lotus, Maserati, McLaren et Porsche ! Les amateurs de nouveautés n'ont pas été en reste puisque les stars du salon de Munich, elles aussi, avaient fait le déplacement : BMW iX3, Mercedes GLC et Volkswagen T-Roc. Une présence germanique qui en dit long sur la portée de l'événement. Seule absence notable, celle de la pourtant très attendue Renault Clio 6. Mais cela n'a pas suffi à gâcher la fête de ce rendez-vous qui, à l'image de nombreux événements automobiles régionaux, a un bel avenir devant lui.

*Mathieu*

## Trait d'humour

Citroën s'associe aux maires ruraux de France pour mettre à disposition des Ami



## Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 24 ou sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com).  
Sur [www.kiosquemag.com](http://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.





## RADARS AUTOMATIQUES

# 144 millions de PV dressés en dix ans !

Petits, allongés, trapus, mobiles, perchés... Quels qu'ils soient, les radars ne font jamais de cadeau aux automobilistes. Y compris à ceux qui se font tirer le portrait pour une étourderie de quelques kilomètres-heure. La preuve en (gros) chiffres.

D'ici peu, le bras armé "privé" de la Sécurité routière aura étendu son emprise sur la (quasi) totalité des départements : une fois déployées en Haute-Savoie (le 15 octobre) et en Lozère (le 7 novembre), les voitures radars privatisés seront actives sur toutes les routes françaises (sauf celles d'Ile-de-France et de Corse). Dans le même temps, le rythme d'installation des radars autonomes s'accélère, tandis que l'arrivée des radars urbains se profile. Bref, il faut s'attendre à des lendemains qui flashent toujours plus... Et ce, même si les radars ne parviennent plus à infléchir une courbe de la mortalité routière qui stagne depuis dix ans. Pour-

tant, ça n'est pas faute de nous pilonner : en une décennie, les radars ont fait mouche 144 millions de fois ! Vertigineux, tout comme la part de PV pour de "petits" excès de vitesse.

## Une marge technique qui n'a rien d'une tolérance

Alors que nous en avons déjà eu un aperçu en 2022\*, voilà qu'une "mise à jour" plus complète vient jeter un éclairage autrement plus édifiant sur le sujet. En réponse à une question écrite à l'Assemblée nationale, le ministère de l'Intérieur a en effet dévoilé, en juin dernier, le bilan archi-détaillé de tous les PV distribués par l'ensemble des radars automatiques, et ce par tranches de vitesse et par année, de 2015

à 2024 ! Une véritable mine d'or, que nous avons convertie en graphique et dont nous avons tiré, ci-contre, de nombreux enseignements.

Rappelons-le, les données du ministère tiennent compte de la marge technique appliquée aux relevés de vitesse : 5 km/h jusqu'à 100 km/h (5 % au-delà) pour les radars fixes, et 10 km/h/10 % pour les voitures radars. Et, contrairement à une idée reçue, il ne s'agit nullement d'un "cadeau" aux conducteurs. Ce n'est pas nous qui le disons, c'est un fabricant de radars : selon lui, cette marge permet de pallier l'éventuel manque d'exactitude des appareils. Et de nous confier, sous couvert d'anonymat, que si les exemplaires utilisés pour le

processus d'homologation sont calibrés aux petits oignons, ceux fabriqués par la suite en série peuvent pâtir de composants moins "affûtés" et se montrer donc un peu moins précis.

## Et "l'exonération Darmanin" ?

Si l'on sait que 8,4 millions de conducteurs ont écopé d'un PV pour un "petit" excès de vitesse en 2024, impossible de déduire combien parmi eux ont bénéficié de l'exonération de perte de point accordée par Gérard Darmanin lorsqu'il était ministre de l'Intérieur. Et pour cause : cette mesure s'applique pour les dépassements de *moins de* 5 km/h, tandis que les 8,4 millions de PV en question concernent les excès *jusqu'à* 5 km/h. Comment en avoir le cœur net ? En demandant la prochaine fois à la Sécurité routière de publier le nombre de PV radars non plus par tranches, mais pour chaque kilomètre-heure de dépassement. Chiche ? ■

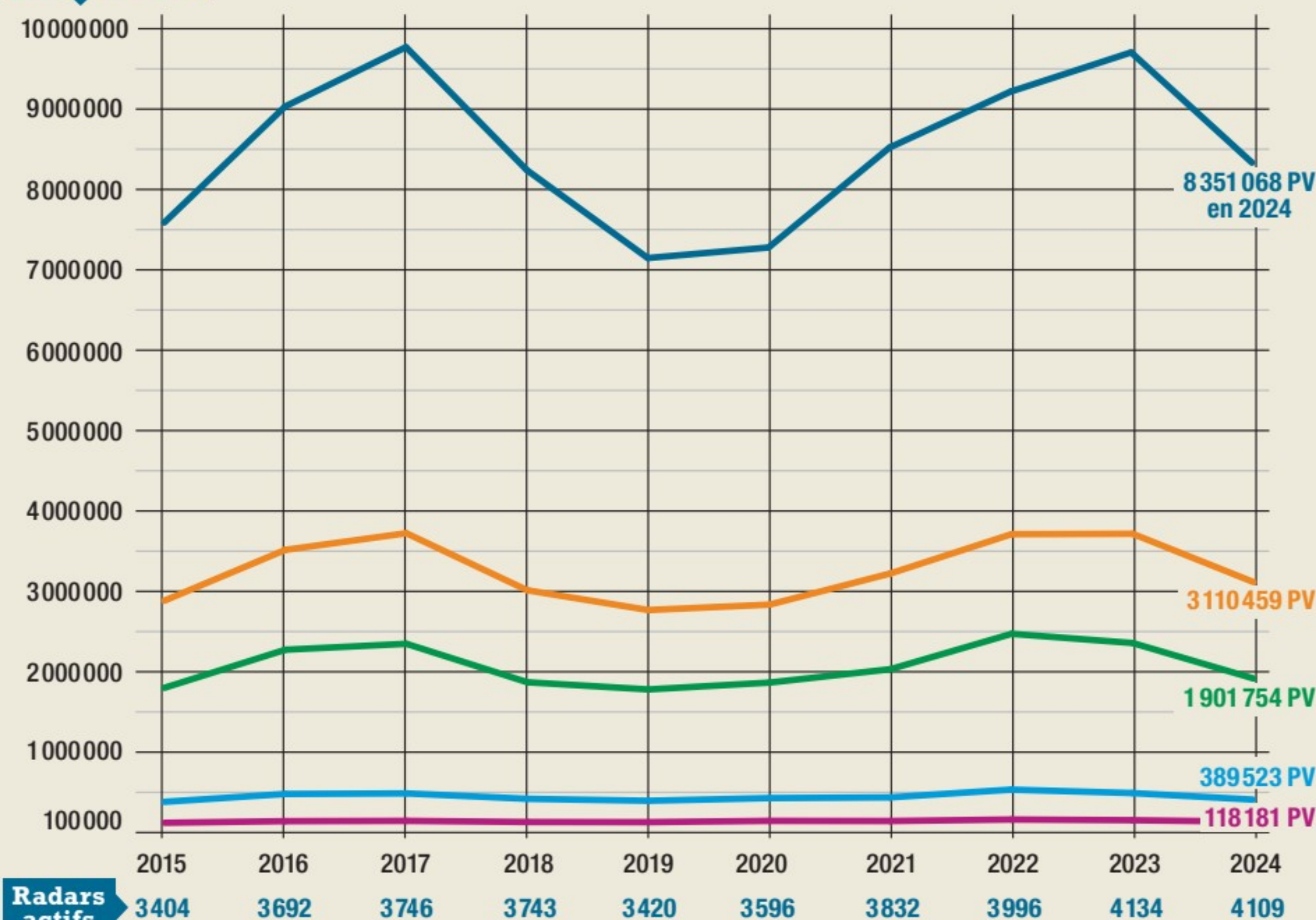


## 59 % d'excès de vitesse de 5 km/h maxi

Pour avoir un aperçu de la "physionomie" des excès de vitesse constatés par les radars automatiques sur les dix dernières années, nous avons réparti les 144 millions de PV dressés de 2015 à 2024 par année et par tranches de dépassement. L'enseignement principal ? Les petits excès de vitesse sont systématiquement la règle, les gros l'exception...

5 km/h maxi De 6 à 10 km/h De 11 à 20 km/h  
De 21 à 30 km/h + de 30 km/h

### Nombre de PV



### Radars actifs

2015 3404 2016 3692 2017 3746 2018 3743 2019 3420 2020 3596 2021 3832 2022 3996 2023 4134 2024 4109

La vie des radars n'est pas un long fleuve tranquille ! En dix ans, ils ont connu plusieurs épisodes de perturbations aux conséquences bien réelles : dégradations liées au mouvement des Gilets jaunes entre 2018 et 2019, confinements en 2020 et 2021, baisse d'activité prolongée des radars autonomes en 2024... Malgré tout ce tumulte, une constante demeure : la répartition de l'activité des serial flasheurs par tranches de déclenchement reste peu ou prou la même d'une année à l'autre. Globalement, 59 % des crépitements sanctionnent un excès de 5 km/h maxi, 23 % un dépassement de 6 à 10 km/h, 14 % de 11 à 20 km/h, 3 % de 21 à 30 km/h et moins de 1 % au-delà. Preuve que l'immense majorité des conducteurs subissent bien le courroux des radars pour ce qui ressemble plus à une faute d'inattention qu'à une tentative de record de vitesse.



■ Cette répartition des excès de vitesse varie-t-elle en fonction du type de radar ? Pour le savoir, nous avons analysé la ventilation des infractions constatées par les radars autonomes et par les voitures radars privatisées. Verdict : sur les 27,5 millions de PV à mettre au crédit des redoutables radars "de chantier", 55 % concernent des petits excès de vitesse. Soit 4 points de moins qu'en règle générale. Rien de spectaculaire, donc, tout comme pour les autres tranches. ■ Quid des voitures radars privatisées ? Malgré une marge technique plus généreuse (10 km/h/10 % d'abattement sur la vitesse relevée), elles

enregistrent une proportion plus faible de petits excès de vitesse (47 %) et plus élevée de dépassements supérieurs (28 % entre 6 et 10 km/h, 19 % entre 11 et 20 km/h). Est-ce à dire que les conducteurs ont le pied plus lourd sur les routes qu'elles contrôlent ? Pas vraiment, la raison étant plus technique que comportementale : les voitures radars (privatisées ou pas) ne sont en effet capables de sanctionner les voitures qui les doublent que si celles-ci roulent au moins 20 km/h plus vite qu'elles. Une règle qui ne s'applique pas avec les véhicules qu'elles croisent, mais qui suffit à "piper les dés"...



En une décennie, il y a eu...

**1 640 PV** par heure



En convertissant le nombre de PV radars distribués en dix ans en "taux" horaire, on obtient ce résultat un peu fou. Dit autrement, ça fait environ toutes les deux secondes.

**85 millions** d'excès de vitesse de 5 km/h maxi

Soit 59,1 % de tous les PV. Une proportion moyenne qui varie peu d'une année à l'autre : au plus bas, elle était de 57,2 % en 2022 ; au plus haut, de 60,6 % en 2018.

**0,9%** de dépassement de plus de 30 km/h

Ce qui, en chiffres, représente 1 275 678 verbalisations en dix ans. Quant aux très grands excès de vitesse (plus de 50 km/h) constatés par un radar automatique, il y en a eu environ 310 000, soit un peu plus de 0,2 % du total.

**22%** des infractions en ville



La part des petits excès de vitesse y est étonnamment un peu plus basse que "hors aggro" : 56 % contre 60 %.

**12,2 milliards** d'euros "facturés"

En considérant les deux montants forfaitaires possibles (68 ou 135 € selon le lieu et la vitesse), c'est la facture de dix ans de radars... Dans les faits, seuls 7 milliards ont été réellement encaissés (hors amendes majorées).





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



TCS

### Systèmes de détection de piétons

## Et en marche arrière, ça freine ?

**L'actualité est parfois ponctuée de faits divers liés à des manœuvres en marche arrière : des piétons sont percutés par des conducteurs qui ne les ont pas vus en reculant. Pour éviter ces drames, les voitures ne pourraient-elles pas être dotées de systèmes de détection d'obstacles en marche arrière, comme c'est déjà le cas à l'avant ?**

Arnaud F., Saint-Malô-du-Bois (85)

**François Tarrain.** Depuis juillet 2024, l'Europe impose des équipements de sécurité supplémentaires sur les voitures neuves. Cette norme, dite GSR2 (pour General Safety Regulation), rend notamment obligatoires les systèmes de détection de

piétons avant et les caméras de recul. En revanche, le freinage actif d'urgence en marche arrière n'est pas imposé.

Ce qui n'empêche pas plusieurs constructeurs de le proposer, de série ou en option, sur leurs modèles les plus récents. Le système tient-il ses promesses ? Pour le savoir, le Touring club suisse (TCS) en a testé huit. Verdict : globalement, c'est efficace, à la fois pour la détection de piétons, mais aussi d'obstacles divers (comme d'autres véhicules). Dans le détail, le BMW X3, le Volvo EX30, le Ford Puma, le VW Tiguan, le Hyundai Ioniq 5 et la Mercedes Classe E 220 ont donné entière satisfaction, la BYD Seal et la R5 un peu moins.

### Derrière le rideau...

**A l'occasion du salon de Lyon, j'ai pu prendre en photo, sur le stand Volkswagen, l'intérieur de l'ID Polo pourtant dissimulé par des vitres ultra-teintées. Etonnant, non ?**

Pascal Piérart, par e-mail

**René Demarets.** La pratique est courante : pour cacher aux yeux du public un habitacle non finalisé ou encore tenu secret, les constructeurs dotent leurs voitures "de salon" de vitres totalement opaques. Sauf qu'un bon objectif utilisé à bout portant permet de percer le mystère. Ici, on devine au coupe-circuit que cette ID Polo est, en fait, un véhicule d'essai... Quant à l'étonnant "coffrage" qui recouvre partiellement le siège passager et la banquette arrière, il masque probablement des instruments de mesures et, peut-être, les branchements aux batteries.



P. PIÉART

**S'il existait un radar "intelligent" qui verbalise les scotchés de la voie du milieu sur l'autoroute, j'applaudirais des deux mains !**

Claude M., Coudoux (13)

**Pascale Gétin.** Mission quasi impossible : il faudrait que le radar puisse faire la différence entre une occupation prolongée de la voie centrale et un dépassement. Sachant que le PV encouru en cas de "squat" n'est que de 35 €.

### Stocks de gazole

**Avec la mort annoncée du diesel, que vont faire nos chers pétroliers de tout ce gazole produit et que nous ne consommons plus en Europe ?**

Christian M., Valence-d'Agen (82)

**François Tarrain.** Malgré une part de marché en net recul, le diesel reste le carburant routier le plus consommé avec 69 % de part de marché (contre 81 % en 2014). Une baisse qui impacte cependant peu l'activité de nos raffineries, la France important chaque année plus de la moitié du gazole qu'elle consomme (et 19 % pour l'Europe, sachant qu'il y a un embargo sur celui venant de Russie).

### Désignée coupable !

**Avez-vous vu cette vidéo d'une électrique en train de flamber à Milan ? Il faut la partager et demander aux écolos ce qu'ils en pensent !**

M. Raineri, par e-mail

**François Tarrain.** Oui, on l'a vue. Et on l'a effacé aussitôt sans la partager avec quiconque, étant donné qu'il s'agit d'une "intox" : sur cette vidéo, qui remonte à 2023, le véhicule en feu est un utilitaire thermique, qui transportait des bouteilles d'oxygène. Ce sont elles, et non de prétendues batteries, les responsables des grosses déflagrations qui ponctuent la séquence.



TIKTOK

### Deux airbags Takata remplacés, sinon rien !

**Est-il normal que seul l'airbag conducteur de ma C4 ait été changé ? Celui côté passager n'est-il pas aussi mortel ? A moins que Citroën ne souhaite sauver que le conducteur...**

Jean-Michel, Maisons-Alfort (94)

**François Tarrain.** Le rappel Takata donne la priorité absolue au remplacement des airbags dits "PSAN sans dessiccant", c'est-à-dire ceux contenant du nitrate d'ammonium en phase stabilisée sans absorbeur d'humidité, les plus instables. Sans présumer de votre cas, dans votre C4, seul l'airbag conducteur devait être identifié comme "à risque", pas celui côté passager, les deux n'étant pas nécessairement identiques.



J.-F. FREY / L'ALSACE / MAXPPP

## LA QUESTION DE LA SEMAINE

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

45 %

Oui à 100 % !

13 %

Seulement s'ils se focalisent sur les deux-roues assourdissants

42 %

Non, on est déjà assez fliqués !

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

En cas de forte hausse de votre prochaine prime d'assurance vous :

- Accepterez le tarif de votre assureur.
- Tenterez de renégocier avec lui.
- Réduirez votre niveau de couverture.
- Changerez de crémerie.





# PEUGEOT

## LES JOURS HYBRIDES



### 3008 HYBRIDE

DÈS **430€** /MOIS <sup>(2)</sup>

**SANS APPORT**

LLD 49 MOIS

JUSQU'À **8** ANS <sup>(1)</sup>  
**PEUGEOT  
CARE  
GARANTIE**

### ANTOINE DUPONT

ÉLU DEUX FOIS MEILLEUR JOUEUR  
DU MONDE DE RUGBY. <sup>(3)</sup>

**A** 0g CO<sub>2</sub>/km



(1) Peugeot Care: voir conditions sur [peugeot.fr](https://www.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](https://www.peugeot.fr) (3) Elu meilleur joueur de rugby à 7 par les world rugby awards en 2023 et 2024.

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer





## CAMÉRA CACHÉE

# J-20 avant l'application de la loi montagne: les pros du pneu sont-ils de bon conseil?



**LA MISSION DE NOTRE ESPION** Rebelote : le 1<sup>er</sup> novembre, les équipements hivernaux seront à nouveau obligatoires dans 34 départements\*, et ce même si les verbalisations ne sont toujours pas prévues. Les vendeurs jouent-ils tout de même sur la peur du gendarme? Et leurs préconisations, sont-elles avisées? Réponses...

### Chez Euromaster



"Selon la loi, les pneus toutes saisons ou neige sont obligatoires, mais je ne sais pas s'il y aura des PV. Là, vos été sont rincés à l'avant. Si j'étais vous, je mettrais quatre Michelin Crossclimate." Mouais, les arrières étant quasi neufs, il y avait aussi l'alternative "avant neufs et équipements amovibles". ● X ●

### Chez Feu Vert



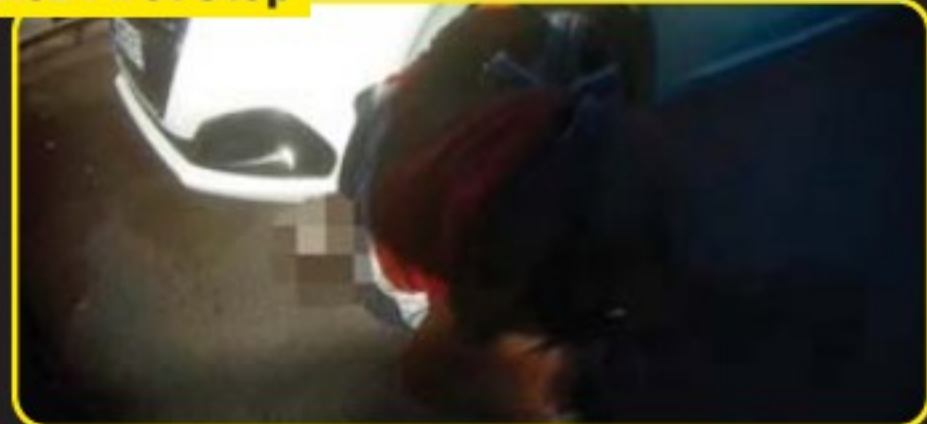
Ici, pour le mécano, "pas d'urgence, les pneus avant tiendront encore un bon 5000 km"... Ce que le chef d'atelier traduit, à l'accueil, par: "Vos pneus sont bien fatigués. C'est simple, si vous circulez en zone montagneuse cet hiver, il faut absolument vous équiper de quatre pneus toutes saisons." ● X ●



"Ça n'est pas à moi de savoir s'il y aura des verbalisations cette année, c'est à vous de vous renseigner."

Sinon, on risque d'être verbalisé? "Alors ça, j'en sais rien. C'est à vous de vous renseigner." Sympa... Quant aux alternatives aux pneus dédiés (chaussettes, chaînes), il n'en pipe pas mot: "Nous, on vend de plus en plus de toutes saisons. Avec ça, les clients peuvent circuler partout." Devis pour quatre Michelin: 558 € (et 40 € remboursés en différé). ● X ●

### Chez First Stop



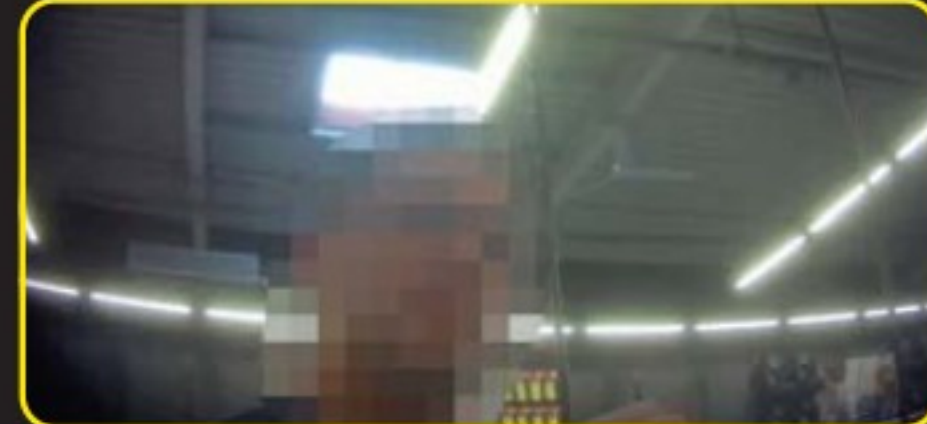
L'avis du mécano: "Il y a un peu de marge à l'avant et ils sont en très bon état à l'arrière. J'en parle au patron..." Qui ne fait pas dans la nuance: "Avec la loi, les quatre saisons s'imposent. Et si en plus vous croisez de la neige cet hiver, il faut prévoir des chaînes, c'est plus sûr." Bref, la totale. ● X ●

### Chez Norauto



"Pas d'inquiétude cet hiver: vous serez averti par les forces de l'ordre qu'il faut s'équiper, mais vous n'aurez pas de PV."

"On va mesurer vos sculptures... Bon, l'arrière est nickel et, à l'avant, il reste 2,2 mm de profondeur. Si vous ne faites pas hurler les pneus, vous avez bien encore 5000 km devant vous. Et ne vous faites pas de bile avec la loi montagne, cette année encore, vous serez averti par les forces de l'ordre qu'il faut s'équiper, mais vous ne risquez a priori pas d'office un PV." ● X ●



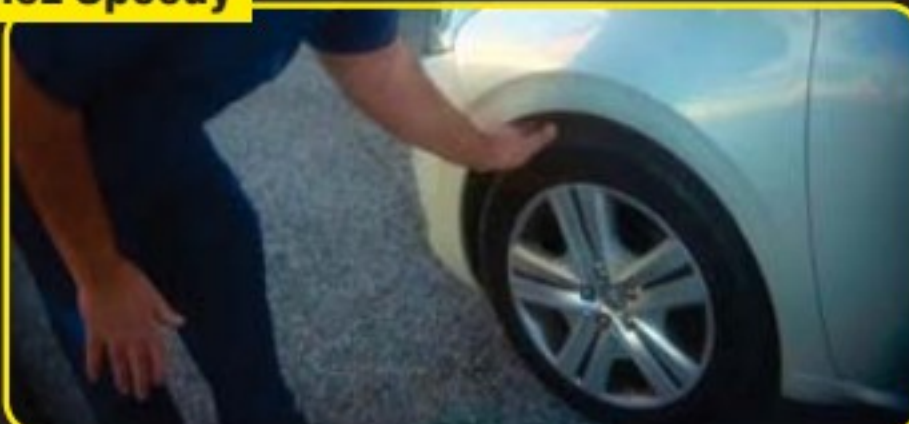
"Donc, moi, ce que je vous conseille pour économiser un peu d'argent et vu que les arrières sont en très bon état, c'est de remplacer les deux pneus avant par des été. Et je vous ajoute une paire de chaussettes pour une quarantaine d'euros, histoire d'être tranquille." Soit un devis de 273 €. ● X ●

### Chez Point S



"La loi montagne, ça, c'est encore un truc inventé pour nous faire dépenser plus! Vu le prix des pneus, si j'étais vous, je changerais uniquement les deux avant et j'irais acheter des chaussettes ou des chaînes chez Norauto." Son devis: deux Goodyear été posés pour 286 €. ● X ●

### Chez Speedy



Alors qu'il vérifie les pneus: "Oh, la loi, c'est pas demain qu'ils vont l'appliquer avec fermeté. Vu le climat social et économique, le gouvernement va éviter d'emmerder le monde. C'est pas le moment! Les temps sont durs et ça se voit: nos clients optent de plus en plus pour un paiement en trois fois sans frais." ● X ●



"Vu le climat social et économique actuel, le gouvernement va éviter d'emmerder le monde."

"Vos pneus, il faudra les changer à l'avant dans pas longtemps: roulez encore un peu et, début novembre, on les remplace. Pour être tranquille avec cette loi et si vous avez l'occasion d'aller à la montagne, allez acheter des chaussettes à cinquante balles chez Feu Vert ou Norauto. Comptez 300 € pour deux Bridgestone... payables en trois fois." ● X ●

**Match nul entre les pousse-conso et les modérés!** Pour commencer, le point positif: tous les pros que nous avons croisés ont pris le temps de vérifier spontanément nos pneus. Et tous ont avancé le même diagnostic quant à leur usure... mais pas la même préconisation: il y a scission entre le clan des "faut tout changer, c'est plus sûr" (même avec deux pneus sur quatre encore bons) et celui des "économes", plus prévenants et à la main moins lourde. Et la loi montagne dans tout ça? On a un peu le sentiment qu'elle fait désormais partie des meubles.





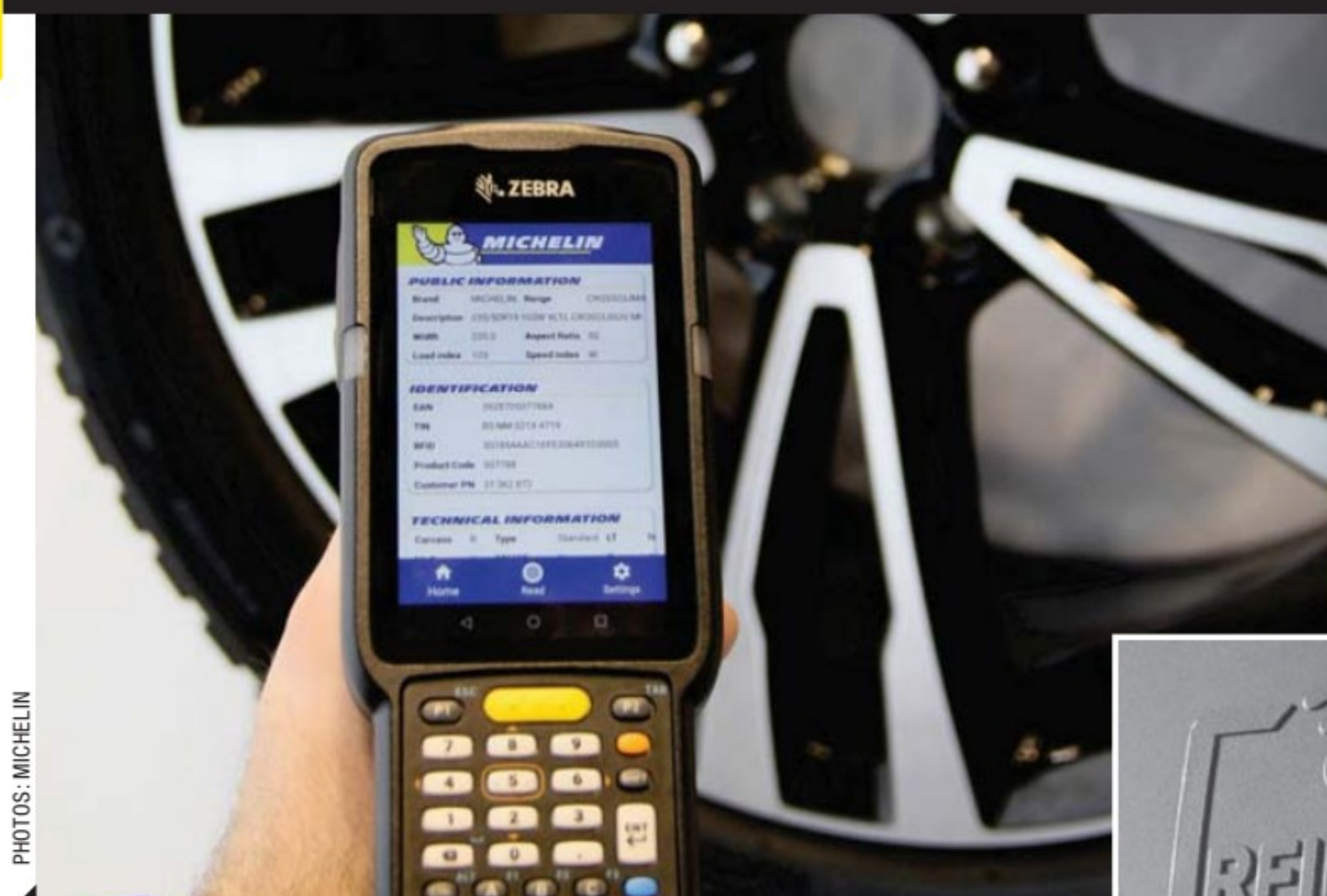
**VOUS N'OSEZ PAS  
LEVER LES BRAS ?  
CHANGEZ DE DÉODORANT**

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

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







PHOTOS: MICHELIN

## DES PUCES RFID DANS LES ROUES

Ce petit "ressort" de 4 cm fixé sur le flanc interne contient une foule d'informations sur le pneu : numéro d'identification, données techniques, date de fabrication. La puce RFID (qui n'a pas besoin de batterie) permet de suivre la vie du pneu de sa production à son recyclage et, peut-être demain, de pister ceux qui ont été volés.



# Le mouchard de pneu arrive !

Les manufacturiers commencent à équiper les pneus des modèles récents de certains constructeurs de puces RFID\*. Un "mouchard", pour l'instant inconnu du grand public, qui dévoilera à l'avenir des fonctionnalités intéressantes.

Elle est rapide, "made in France" et souvent bleue : la récente Alpine A290, version sportive de la Renault 5 E-Tech, sort d'ores et déjà de l'usine de Dieppe avec des pneus Michelin, munis de puces RFID. "Il s'agit d'un système de tracking qui permet de s'assurer que l'on monte les bons pneus sur les bonnes voitures", indique-

t-on sobrement chez Renault. Même écho chez Volvo, qui équipe d'office la plupart de ses modèles neufs de puces dans les pneus. Le constructeur y voit, lui, "la garantie d'un assemblage correct des pneus avec montage en quinconce", ce qui aurait particulièrement motivé la marque à être quelque peu en avance sur la concurrence : les pre-

mières Volvo avec des gommes "connectées" remontent à 2020 ! Les pneumatiques dotés de puces RFID ne sont en effet pas obligatoires à ce jour. Mais ils le seront demain – soit en 2029 en théorie – avec l'application, en Europe, du "digital passport product" (DPP). Ce véritable carnet de santé de différents produits commercialisés sur le continent

devra renseigner qui le souhaite sur leurs origines : lieu de fabrication et composition seront ainsi consignés dans la puce. Mais pas uniquement...

## Une puce multifonction

L'impact environnemental et l'éventuel rechapage du pneu seront autant d'informations contenues dans le module électronique. Ainsi, grâce au DPP, le recyclage des enveloppes en fin de vie sera optimisé : "C'est la première étape pour gérer un produit à l'unité et non plus en masse", se

\*RFID : radio frequency identification, identification par radiofréquence.

## CARBURANT

### L'E85 et le GPL restent imperturbables... et c'est tant mieux

Estimation Auto Plus tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 2 octobre 2025.

Cours du baril de Brent : 55,37 € (+ 2,08 €).

**GAZOLE** 1,652€

+ 1 ct en une semaine  
+ 4,9 cts en un an

**SP95-E10** 1,715€

+ 0,1 ct en une semaine  
+ 2,2 cts en un an

**SP95** 1,736€

+ 1,2 ct en une semaine  
+ 1,2 cts en un an

**SP98** 1,810€

= en une semaine  
+ 1,3 cts en un an

**E85** 0,747€

+ 0,3 ct en une semaine  
- 6,3 cts en un an

**GPL** 0,973€

+ 0,6 ct en une semaine  
- 3,6 cts en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : → STABLE

## VERDICT ALARMANT AUX CRASH-TESTS

### Deux sièges auto à bannir !

C'est suffisamment rare pour mériter notre attention : alors même qu'ils n'ont pas finalisé leur dernière campagne de crash-tests, les automobiles clubs allemands (Adac) et suisses (TCS) tirent la sonnette d'alarme à propos de deux sièges autos "évolutifs" (de la naissance à 135 cm). Et pour cause, de graves défauts de sécurité ont été constatés sur les modèles Chipolino Olympus i-Size et Reecle 360 : lors des tests dos à la route, leur coque s'est tout simplement détachée de la structure ! Selon l'Adac, le premier modèle n'est plus vendu (mais il peut rester des stocks). Quant au second, son fabricant n'a pas réagi et il pourrait être commercialisé sous d'autres noms (notamment ZA10 i-Size ou 946i i-Size). Pour l'identifier, il faut donc se reporter au numéro d'homologation "E8-0313715" inscrit sur l'étiquette orange. Dans tous les cas, un mot d'ordre : ne pas les acheter et ne pas les utiliser. **F. Tarrain**



ADAC



**E85.** Il se murmure que l'avantage fiscal dont bénéficie le superéthanol-E85 (11,8 cts de TICPE\*, contre 68,3 cts pour le SP95) pourrait être remis en question dans le projet de loi de finances 2026. **Confirmation.** On s'en doutait, une étude OpinionWay pour Aramisauto le confirme : 80 % des automobilistes se disent perdus face aux multiples changements et reports des dispositifs d'aides à l'achat de



satisfait Aliapur, l'un des organismes qui se charge de collecter les pneus usagés auprès des professionnels de l'automobile. La fonction première de cette puce RFID passive consistera donc à faciliter la vie des recycleurs, mais l'éventail de ses applications ne s'arrête pas là.

Comme on l'a vu, Renault et Volvo s'en servent déjà pour éviter toute erreur, puisque chaque puce possède un identifiant unique qui le rattache à un modèle d'auto précis. Mais lorsque les professionnels de l'automobile seront pour la plupart équipés d'un portique de lecture des pneus à l'entrée de l'atelier, il sera, par exemple, possible de laisser les machines à monter et à équilibrer se calibrer toutes seules : elles sauront immédiatement à quelles roues elles ont affaire ! Gain d'efficacité et de temps garanti. Autant d'applications qui demeurent toutefois transparentes pour le propriétaire du véhicule. Lui aussi devrait pourtant trouver un intérêt personnel aux puces RFID.

### Des bâtons dans les roues des voleurs

Il ne faut pas perdre de vue que la technologie a déjà une quinzaine d'années : Michelin, Continental ou encore Goodyear proposent depuis bien longtemps déjà des pneus de poids lourds armés de puces passives. Dès 2012, le manu-

facturier américain en faisait la promotion en mettant en avant le gain suivant : pour lutter contre le vol de roues, la puce est infaillible ! Et pour cause, à l'instar du gravage antivol des vitrages, il suffit de rattacher l'identifiant RFID unique à une immatriculation ou à un numéro d'identification véhicule (VIN), pour être en mesure de "pister" une voiture volée ou de détecter que les pneus ne sont pas montés sur la bonne auto. A chaque passage chez un professionnel, à chaque lecture du pneu, ce dernier pourrait donc signaler qu'il n'est pas monté sur la voiture pour laquelle il était prévu. A ce titre, on peut même imaginer, à terme, un registre national des pneus déclarés volés. Pratique surtout à l'heure où le recel de pièces détachées prend de l'ampleur. Enfin, comme le fait savoir Michelin, "la technologie RFID permet également de connecter le pneu à un écosystème numérique qui permet de proposer des services à valeur ajoutée", comme de la maintenance prédictive, par exemple. Et lorsque la puce RFID se verra connectée au capteur de pression TPMS\*\* (ou autre), la liste des informations disponibles va grandement s'allonger. Les pneus pourront alors renseigner en direct le conducteur sur leur état d'usure, leur température, l'état de la chaussée, les conditions d'adhérence...

Arnaud Murati

\*\*Tire pressure monitoring system : système de contrôle de la pression des pneus.

### LA QUESTION INATTENDUE

## Combien faut-il de terrains de foot pour "garer" le parc auto français ?



Si l'on s'amuse à coller les unes aux autres – façon Tetris XXL – les 42,9 millions de voitures qui composent le parc roulant français, ce giga-parking s'étalerait sur une superficie de 317 millions de mètres carrés, soit l'équivalent de 44 477 terrains de foot (au format Parc des princes) ou encore trois fois la superficie de Paris (sans compter les horodateurs, bien entendu)...



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

## Les radars sonores n'ont pas dit leur dernier mot !

■ En 2022, le projet avait fait grand bruit : une expérimentation de radars sonores était lancée, notamment à Paris et dans la vallée de Chevreuse. Mission : mesurer le bruit des véhicules, en particulier des motos, et sanctionner ceux dépassant les seuils légaux. Une chasse au barouf voulue par des élus confrontés au fléau des nuisances sonores et plébiscitée par le public : selon un récent sondage, 75 % des Français soutiennent l'installation de ces radars !

■ Las, alors que les premiers PV devaient tomber au printemps 2025, l'expérimentation est au point mort... Ce qui ne signifie pas que le projet est enterré. Le ministère de la Transition écologique organise en effet régulièrement des réunions de travail avec les collectivités partenaires pour faire le point

sur les dernières avancées. Le hic, c'est que pour poursuivre le projet, le cadre juridique doit être revu, la durée de l'expérimentation initiale étant largement dépassée. Pour lever ce point de blocage, une proposition de loi visant à préciser les modalités de mise en œuvre pérenne des radars sonores vient d'être déposée au Sénat. Elle prévoit une nouvelle phase de tests à partir du 1<sup>er</sup> avril 2026, puis de déploiement et de verbalisation en janvier 2027.

■ Mais avant cela, il faudra encore résoudre les blocages techniques qui empêchent l'homologation de ce nouveau type de radar. Les fabricants, MicrodB et Bruitparif, travaillent toujours en collaboration avec le Laboratoire national de métrologie et d'essais (LNE) pour y parvenir. A suivre...

Nicolas Lourdin

## CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

### Contrôle aux jumelles - Haute-Savoie (74)

La police municipale est postée au feu rouge de la rue des Aravis, derrière la piscine municipale. Elle scrute le trafic en provenance d'Etrembières. 50 km/h. 46°11'17.5"N 6°14'08.4"E

### Voiture radar privatisée - Tarn (81)

RD112. Les voitures radars privatisées sont entrées en service sur les routes du Tarn le 1<sup>er</sup> octobre. Les contrôles sont opérés notamment par cette Seat Leon (FP-719-SB), surprise dans la traversée de Guitalens-L'Albarède. 43°38'36.0"N 2°02'46.2"E



REPORTERS AUTO PLUS

### SIGNALEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

## CABINES La journée de la semaine



### BOUCHES-DU-RHÔNE (13)

A7, PR 273+100, Marseille (dans les deux sens), 70 km/h. Deux radars de chantier, un dans chaque sens, surveillent la zone de travaux au niveau de la sortie Saint-Antoine. 43°22'52.2"N 5°21'09.1"E



### CÔTES-D'ARMOR (22)

RD787, PR 20+850, Moustéru (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome se trouve juste à la sortie de Moustéru, quand on se dirige vers Callac. 48°30'50.6"N 3°14'33.0"W



### PYRÉNÉES-ORIENTALES (66)

RD900, PR 14+200, Pia (Perpignan vers Narbonne), 90 km/h. Le radar autonome est placé 700 mètres avant la sortie Le Barcarès-Centre commercial. 42°46'08.3"N 2°54'01.1"E



### SEINE-MARITIME (76)

RD1314, PR 46+510, Sept-Meules (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome est installé dans la traversée de Sept-Meules. 49°57'15.4"N 1°25'24.8"E



véhicules. Et ils sont autant à souhaiter que ces aides soient étendues aux occasions thermiques ! Pas gagné. **Succès.** Affluence record pour le salon automobile de Lyon avec une fréquentation en hausse de 30% : 98 454 visiteurs ont répondu à l'appel des 55 marques présentes !

PLAQUE :  
LA SÉRIE DU  
MOMENT

F HG - 123 - BV 01





**\*Location Longue Durée :** Classe A 180 Star Edition, 45 000 km, sans apport, 37 loyers mensuels de 389 €. Modèle présenté : Classe A 180 Star Edition, avec peinture Gris montagne métallisé, Jantes alliage AMG 48,3 cm (19") multibranches et Pack Sport Black, 45 000 km, 37 loyers mensuels de **424 €**. Offre au prix tarif remisé du 01/10/25, valable **dans la limite des stocks disponibles** pour toute commande d'un véhicule neuf du **01/10/25** au **31/10/25** et livraison avant le **26/12/25** chez les distributeurs participants, sous réserve d'acceptation du dossier par Mercedes-Benz Financial Services SA, 7 av. Niepce, 78180 Montigny. RCS Versailles 304 974 249, N° ORIAS 07009177, N° ICS FR77ZZZ149071. Données Gamme Classe A Star Edition (cycle combiné WLTP) : consommations : 2,3-6,3 L/100 km, émissions de CO<sub>2</sub> : 53-145 g/km.

**\*\*Contrat ServiceCare 2 entretiens**, valable en France métropolitaine et Monaco, pour toute commande d'une Classe A chez les distributeurs participants du 01/10/2025 au 31/10/2025 et livraison au plus tard le 26/12/2025. Hors véhicules AMG, véhicules de secours ou de compétition, véhicules de courtoisie, auto-écoles et loueurs courte durée. Mercedes-Benz France, SAS au capital de 75.516.000 €. SIREN 622 044 287 R.C.S Versailles. Star Days = Journées étoilées.

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





# STAR DAYS

Jusqu'au 31 octobre

Mercedes-Benz

## CLASSE A STAR EDITION

Série spéciale suréquipée : finition AMG Line, toit ouvrant panoramique, projecteurs Multibeam LED.

Dès **389€** / mois  
**sans apport\***

LLD 37 mois / 45 000 km

**+ 2 entretiens offerts\*\***

Découvrez toutes nos offres Star Days :



#SeDéplacerMoinsPolluer





# La photo de la semaine

INSTAGRAM/MFA\_CHINA

## Deux Tour Eiffel logent dessous !

Et un record de plus pour la Chine : parmi les quelque 30 000 ponts (achevés ou en construction) que compterait la province du Guizhou, celui du Grand Canyon de Huajiang est désormais le plus haut au monde. Inauguré le 28 septembre, l'ouvrage de 2 890 m de long, érigé en trois ans, affiche une portée de 1 420 m entre ses deux pylônes et culmine à 625 m au-dessus de la rivière Beipan. Soit (presque) assez pour permettre à deux Dames de fer empilées de barboter dans l'eau à l'ombre de son tablier. Et, parce que les Chinois ne font jamais les choses à moitié, pour faire passer l'autoroute qui relie désormais le district de Liuzhi à celui d'Anlong en deux minutes (contre deux heures auparavant) via ce pont, ils n'ont pas hésité à fendre la montagne en deux.

COSTFOTO / NURPHOTO / APP



## Vos images

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



Drôle de "plâtre" d'immatriculation pour cet ambulancier qui, paraît-il, ne "fracture" pas ses services trop cher. Vu sur l'A6, dans le Rhône.

Par Didier N.



Après tout, le meilleur moyen pour ne pas perdre les six points de son permis probatoire, c'est encore de ne pas utiliser sa voiture.

Par Patrick P.



Illustration parfaite de l'expression "il n'y a pas de fumée sans feu". Doublé sur l'A6 à proximité de Lyon (69).

Par Steph

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS



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

manu c.  
garagiste motrio

**1400 GARAGES  
PARTOUT EN FRANCE**

**MOTRIO**  
votre voiture, notre moteur





L'actuel DS 7



N. SOLER



ILLUSTRATION

Auto Plus

R. DEMARETS

DS PRÉPARE LA RELÈVE DE SON SUV STAR

# Futur N°7 : le bon n

Après l'inédite N°8 et la N°4 restylée, DS prévoit déjà la suite : le renouvellement de son best-seller, le DS 7, attendu en 2026. Voici ce que nous savons de cette seconde génération, dont le succès sera déterminant pour l'avenir de la marque.

**N**ouveau départ pour DS. Après plusieurs années de calme plat, la marque premium française relance la machine avec deux nouveautés attendues dans les show-rooms en ce début d'automne : sa grande cross-

berline N°8 et une DS 4 remise au goût du jour (et rebaptisée N°4), prochainement à l'essai dans nos pages. Tous les regards se tournent désormais vers le premier trimestre 2026, date prévue pour la révélation de la seconde génération du DS 7.

## En Bref

**Lancement :**  
été 2026

**Longueur :**  
entre 4,65 et 4,70 m

**Hybride 48V :**  
145 ch

**Hybride rechargeable :**  
225 ch

**Électriques :**  
230, 245 et 350 ch (4x4)

**A partir :** de 52 000 €\*

\*Estimation Auto Plus.

Un rendez-vous important pour DS, qui doit enfin convaincre après plusieurs lancements décevants, et relancer sa dynamique commerciale avec ce SUV qui demeure le pilier de ses ventes.

## Repartir d'une feuille blanche

Pour cet opus, DS recommence presque de zéro. Premier changement de taille : son nom deviendra "N°7", conformément à la nouvelle nomenclature de la marque, censée "s'inspirer des codes du luxe à la française", dicit le constructeur. Pas de





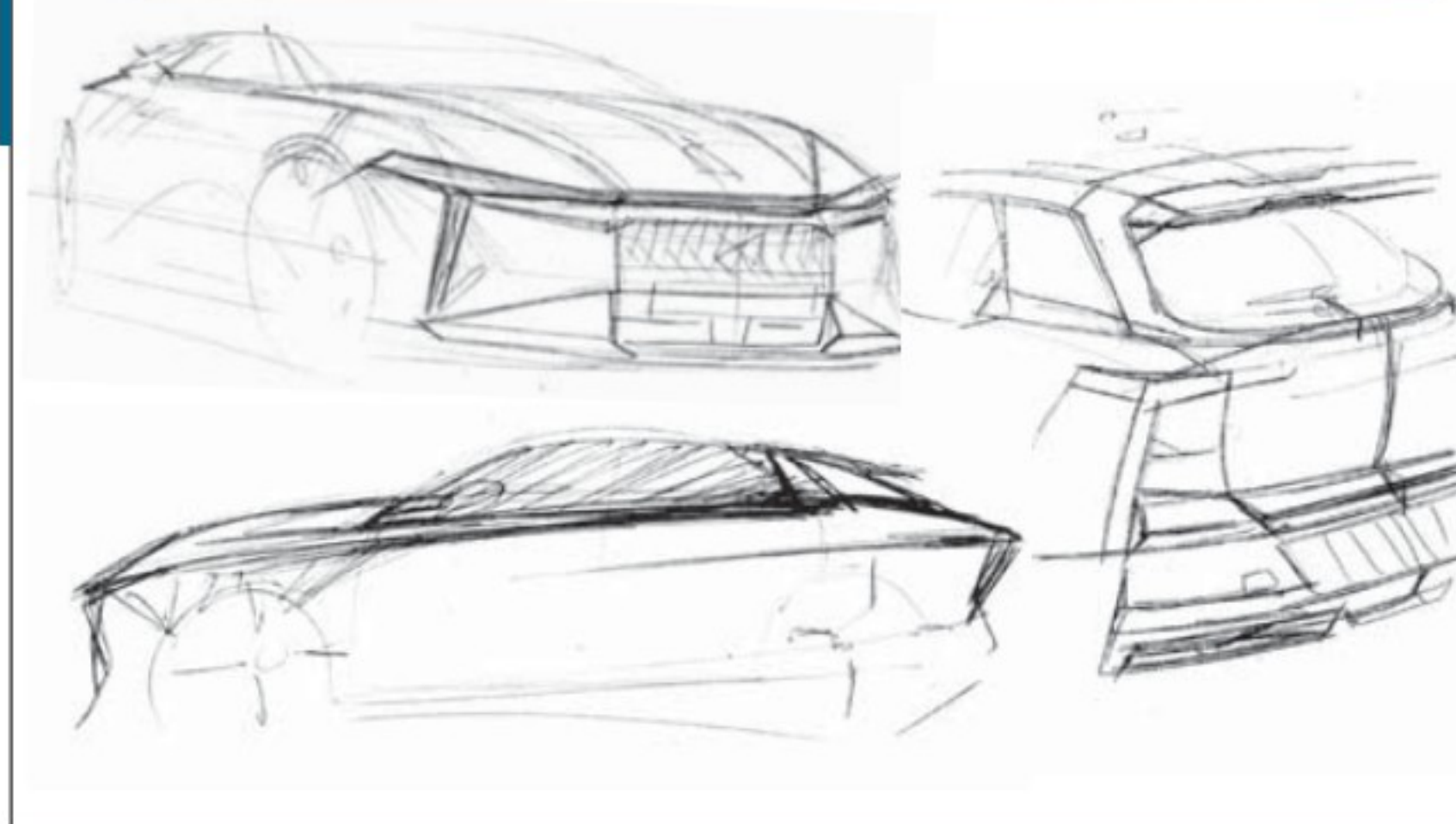
Attendue sur le marché au début de l'été 2026, la nouvelle génération du SUV de DS passera à l'électrique, tout en conservant des versions thermiques. L'avant reprendra largement les codes stylistiques inaugurés par la N°8.



René Demarets, notre expert design

## Même programme, résultats différents

Les N°7 et N°8 partagent de nombreux éléments. Mais ils dégagent des impressions opposées. Le pavillon très incliné de la N°8 la pousse vers l'avant. A contrario, la poupe tronquée du N°7 transfère davantage le poids visuel vers l'arrière. Une perception renforcée par l'avant moins creusé, une face qui semble plus haute grâce au jeu graphique entre zones de couleur et pièces noires. La sensation de report vers l'arrière est également aidée par l'arrondi supérieur de la baie de pare-brise (un angle acéré pour la N°8) qui fait glisser le regard vers la poupe.



ILLUSTRATIONS : R. DEMARETS

# uméro ?

chance: ce modèle, jusqu'ici produit dans l'Hexagone, quittera l'usine de Mulhouse (68) pour être assemblé à Melfi, dans le sud de l'Italie. Il rejoindra

ainsi les chaînes de la N°8, avec laquelle il partagera un air de famille évident. Les premiers prototypes aperçus sur les routes le confirment: mal-



A. PARENT / REPORTERS AUTO PLUS

Signe que le projet est bien avancé, DS mène déjà des essais sur route. L'un de nos lecteurs, Arnaud, a croisé un modèle à Métabief (25). Pour rappel, le futur DS 7 sera fabriqué à Melfi, en Italie.

gré le camouflage, on devine les mêmes optiques aiguës, reliées par un bandeau noir, la même signature lumineuse verticale à l'avant comme à l'arrière et les poignées arrière intégrées dans les montants. La grande calandre éclairée (sûrement en option), ainsi que le toit de couleur contrastée seront aussi de la partie.

Mais pas question d'un simple copier-coller. Contrairement à la N°8, mélange de berline surélevée et de SUV coupé, le "7" restera fidèle à une silhouette plus traditionnelle de SUV, avec toutefois une lunette arrière plus inclinée pour améliorer l'aérodynamisme. Il se distinguera aussi par des lignes plus tendues et une face plus >>>



# Les nouveautés de la semaine

L'actuel DS 7



Y. LEBEVRE

» verticale, dotée d'un bouclier légèrement revu pour donner plus de prestance au véhicule. Le N°7 grandira pour atteindre un gabarit situé entre 4,65 et 4,70 m de long. Ces quelques centimètres supplémentaires le rapprocheront de ses concurrents directs: Audi Q5 (4,72 m), BMW X3 (4,76 m), Mercedes GLC (4,72 m) ou encore Renault Rafale (4,71 m).

## Un modèle multi-énergie

DS avait initialement annoncé un avenir 100% électrique pour ses prochains modèles, mais la réalité du marché l'a poussé à revoir ses plans. Le futur N°7 sera finalement proposé avec plusieurs types de motorisations. Sa nouvelle plate-forme STLA Medium, commune à la N°8 et aux derniers SUV compacts du groupe Stellantis (Citroën C5 Aircross, Jeep Compass, Peugeot 3008...) le permet. La gamme devrait ainsi démarrer avec l'hybride 48 V de 145 ch, largement répandu dans le groupe, pour maintenir un prix d'appel autour de 50 000 €. Le DS conserverait l'exclusivité de la version hybride rechargeable de 225 ch

(contre 195 ch pour les autres SUV du groupe), inaugurée par la nouvelle N°4. Grâce à une batterie de plus grande capacité, l'autonomie électrique du N°7 pourrait alors approcher les 100 km. Reste à voir si la marque proposera d'autres modèles

PHEV plus puissants, sachant que l'actuel DS 7 culmine à 300 ch, voire 360 ch dans sa version Performance à quatre roues motrices. Ce qui semble acquis, c'est que l'offre électrique sera calquée sur celle de la N°8. On retrouvera donc une version

de 230 ch avec une batterie de 73,7 kWh (capacité utile), ainsi que deux variantes de 245 et 350 ch (4x4) associées à un gros pack de 97,2 kWh. L'autonomie électrique en cycle WLTP devrait approcher les 700 km pour la déclinaison la plus endurante.

ILLUSTRATION Auto Plus

R. DEMARETS

## Une gamme entièrement renouvelée

DS N°3 Fin 2027 \ A partir de 36 000 €\*



R. DEMARETS

Le passage de la DS 3 au format SUV n'a pas convaincu. Le constructeur prépare donc un retour aux sources: la prochaine génération, baptisée N°3, redeviendra une citadine et inaugurera le nouveau style de la marque. Reprenant la base technique STLA Small de la future Peugeot 208, elle sera exclusivement électrique.

DS N°4 Octobre 2025 \ A partir de 39 300 €



DS AUTOMOBILES





Par rapport au modèle actuel, le nouveau venu affichera une silhouette plus dynamique, accentuée par l'absence de poignées de porte visibles à l'arrière. Son gabarit en hausse devrait améliorer à la fois l'habitabilité et le volume de chargement.

## Sa mission : relancer DS

Remontons onze ans en arrière. En 2014, le groupe PSA lance DS avec l'ambition de s'imposer sur le segment premium. Les débuts sont prometteurs : la marque profite encore du succès de la première DS 3. Hélas, les DS 4 et DS 5, nées elles aussi sous blason Citroën, n'ont pas eu la même réussite. La marque rebondit en 2018 avec le DS 7, rapidement devenu son best-seller. Mais, là encore, le reste de la gamme ne suit pas : la grande DS 9 fait un flop, le DS 3 Crossback et l'actuelle DS 4 déçoivent. Dans le même temps, DS échoue à s'implanter en Chine et voit ses ventes reculer, y compris en France. L'après-Covid complique encore la donne : la gamme vieillit, les nouveautés sont rares, et la proximité d'autres marques premium au sein du géant Stellantis (en particulier Lancia fraîchement relancée) nourrit les rumeurs d'un possible retour des DS sous le label Citroën. Des bruits de couloir que DS Automobiles dément, rappelant qu'elle figure parmi les marques rentables du groupe. *"Nous avons certes souffert d'un manque de nouveautés ces dernières années, mais nous entrons désormais dans une phase de renouvellement avec l'arrivée de trois modèles d'ici à l'été 2026"* [N°8, N°4 et N°7, NDLR], affirme un porte-parole. L'avenir de DS pourrait donc bien se décider sur le succès (ou non) de ce nouveau DS 7.



La planche de bord du futur N°7 devrait reprendre celle de la N°8 (photo), avec la même ambiance épurée et un volant en X au style très singulier.

Autre quasi-certitude : l'absence de diesel dans ce futur N°7. Terminons par l'habitacle. La planche de bord devrait logiquement reprendre celle de la N°8. On y retrouverait un dessin horizontal, une ambiance épurée, une large dalle tactile

de 16"/41 cm dédiée à l'infodivertissement et quelques originalités, comme le grand volant en X à quatre branches. Le N°7 pourrait aussi hériter de certaines innovations vues sur la "8", comme les sièges avant dotés d'un chauffage de nuque. ■



Lancée il y a quatre ans, l'actuelle DS 4 fait peau neuve et devient N°4. Sa face a été redessinée et adopte une nouvelle signature lumineuse avec logo rétroéclairé de série. La gamme s'enrichit d'une inédite version électrique de 213 ch (450 km annoncés par DS), tandis que l'hybride rechargeable reçoit une nouvelle boîte auto. double embrayage à sept rapports, et voit son autonomie électrique (théorique) passer de 62 à 81 km.

**DS N°8** Septembre 2025 \ A partir de 59 500 €



A mi-chemin entre berline, coupé et SUV, cette "cross-berline" prend la relève de la discrète DS 9 comme nouveau porte-drapeau de DS. D'abord proposée en électrique (avec trois niveaux de puissance, et à deux ou quatre roues motrices), la N°8 accueillera par la suite une motorisation hybride rechargeable pour répondre à la demande du marché.

F. GROUT





PHOTOS: L. LACOSTE

CUPRA RÉVÈLE LE TINDAYA, SON NOUVEAU SHOW-CAR

## Coupé aux hormones

La marque sportive espagnole a dévoilé un prototype spectaculaire, le Tindaya. Il préfigure les futurs codes du design de la marque, mais aussi l'arrivée, d'ici à la fin de cette décennie, d'un SUV électrique sportif...



Le concept-car électrique Tindaya reste fidèle à l'ADN anticonformiste de Cupra, avec un look audacieux et des lignes toujours plus sculptées et agressives. La version de série pourrait afficher une puissance frôlant les 500 ch.

Officiellement, le Tindaya représente la "vision audacieuse de l'avenir" de Cupra. Simple esquisse des nouvelles orientations stylistiques? Pas seulement: il y a fort à parier qu'à travers ce show-car, le constructeur annonce aussi un futur modèle doté des mêmes innovations technologiques, mais pas avant 2030. Ce SUV, d'une longueur de 4,72 m (ce qui en ferait le plus grand de la gamme), affiche une silhouette

### En Bref

Show-car électrique

Longueur: 4,72 m

Moteur électrique: 500 ch\*

\*Estimation Auto Plus.

de fastback (coupé), sportive et aérodynamique, qui se caractérise par des lignes très sculptées. La face est on ne peut plus agressive, et on devrait retrouver

sur la version de série ce museau de requin, emblématique de la marque, ainsi que les logos avant et arrière éclairés. La signature lumineuse, toujours dotée de trois triangles, devrait, elle, adopter une forme plus horizontale pour offrir un regard affiné, plus perçant. A bord, l'accent sera mis sur la sportivité, avec un seul écran (ici de 24"/61 cm) et un bandeau rétroéclairé à la base du pare-brise.

Cupra n'a dévoilé aucune donnée technique, mais on peut facilement imaginer que le Tindaya soit conçu sur la plate-forme modulaire SSP (attendue depuis... 2021) qui équipera les futurs modèles électriques du groupe Volkswagen (dont la prochaine Golf, notamment). Cette base technique promet, entre autres, des recharges ultra-rapides (architecture 800 V), et des autonomies jusqu'à 1 000 km. Le Tindaya pourrait se doter d'une puissance proche de 500 ch et se positionner ainsi en rival des BMW iX3 et Mercedes GLC (électrique). ■



L'habitacle (encore conceptuel) reflète l'esprit sportif du Tindaya, centré sur le conducteur. Notez le bandeau, à la base du pare-brise, façon BMW iX3...

## Et aussi...

### Citroën ë-C3: la version à moins de 20 000 € arrive

Après avoir enrichi l'ë-C3 Aircross d'une batterie de plus grande capacité (51 kWh utiles, autonomie jusqu'à 400 km), Citroën ouvre les commandes de la déclinaison d'entrée de gamme de sa citadine ë-C3. Il s'agit de la version Autonomie urbaine, toujours animée par un bloc de 113 ch, mais équipée d'une batterie LFP de 30 kWh (jusqu'à 213 km d'autonomie annoncée). Elle est disponible à partir de 19 990 € en finition You (sans les suspensions Citroën Advanced Comfort) et à partir de 23 300 € en finition Plus (hors prime CEE<sup>(1)</sup>).



N. SOLER

### Le retour du Mercedes Classe G cabriolet

Disparue du catalogue depuis plus de dix ans, la version découvrable (toit en toile) du mythique 4x4 cubique réintègrera la gamme prochainement. Mercedes n'a pas précisé de date, ni son type de motorisation. À suivre...



MERCEDES

1. Certificat d'économies d'énergie.

### TOP 10 DES VENTES

Modèles les plus immatriculés au mois de septembre

1	Renault Clio 5	8627	+ 1%
2	Peugeot 208	6785	- 6%
3	Dacia Sandero	5100	+ 8%
4	Citroën C3	4900	-
5	Tesla Model Y	4844	+ 6%
6	Peugeot 2008	3457	- 1%
7	Peugeot 3008	3414	- 2%
8	Renault Captur	3245	- 15%
9	Dacia Duster	3168	+ 2%
10	Peugeot 308	3085	+ 10%

Sursaut du marché (+ 1 %) grâce aux particuliers (+ 7 %) et aux électriques (22 % des ventes). Porté par une promo en LLD<sup>(2)</sup>, le Model Y revient, lui, de loin.

Avec notre partenaire AAA DATA

2. Location longue durée.



# Nouveau Citroën ë-C5 Aircross

Portes ouvertes du 10 au 13 octobre\*\*



à partir de **459 € / mois**<sup>(1)</sup>

LLD 48 mois / 40 000 km 1<sup>er</sup> loyer de 0€

Prime CEE de 4 242€ déduite avec 4 ans d'entretien et d'assistance\*

A 0g CO<sub>2</sub>/km



JUSQU'À

**8**  
ANS

**CITROËN.**  
**WE CARE**  
**GARANTIE**

Modèle présenté : Nouveau ë-C5 Aircross Électrique 210ch, autonomie confort, MAX avec options 601€ aux mêmes conditions.

(1) Exemple pour la Location Longue Durée du Nouveau ë-C5 Aircross Électrique 210ch, autonomie confort YOU après déduction de la Prime CertiNergy de 4242€. Vous êtes éligibles à ce montant de prime si votre revenu fiscal de référence est inférieur à 26200€ par part fiscale, voir conditions d'éligibilité sur [citroen.fr](http://citroen.fr). Offre non cumulable valable jusqu'au 31/10/25 réservée aux personnes

physiques éligibles pour un usage privé, dans le réseau Citroën participant, et sous réserve d'acceptation par CREDIPAR, dénomination commerciale Stellantis Finance & Services, SA au capital de 138517008 € - 317425981

RCS Versailles - 43 rue Jean Pierre Timbaud 78300 POISSY - N° ORIAS : 07004921 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)). \*Prime CertiNergy pour la valorisation des opérations au titre du dispositif des Certificats d'économies d'énergie : 4242€ non soumis à la TVA. (n° SIREN CertiNergy : 798641999). Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives \* Prestation facultative, contrat Entretien Plus comprenant l'entretien et l'assistance selon conditions contractuelles sur 48 mois / 40 000km (20€ / mois) (au 1<sup>er</sup> des 2 termes atteint). Les conditions générales de l'offre sont disponibles dans le réseau Citroën. \*\*Selon autorisation préfectorale et réseau participant.



**CITROËN**

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer



# 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](https://kiosquemag.com)

**PLUS RAPIDE,**  
rendez vous sur :  
[bit.ly/ap\\_1936](https://bit.ly/ap_1936)

ou flashez le Qr code pour voir l'offre.



**KIOSQUE**  
mag.com



## BULLETIN D'ABONNEMENT

# M040 # D1718550

**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<sup>(1)</sup>.

(1)

☐ **Formule MENSUELLE 3 € le 1<sup>er</sup> 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<sup>(2)</sup>.**

(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\\_1936](https://bit.ly/ap_1936) 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<sup>er</sup> mois, je serai prélevé de 8 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [kiosquemag.com](https://kiosquemag.com) et contacter le service client par mail sur [serviceabomag.fr](mailto:serviceabomag.fr) ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/12/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L.221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à [dpd@reworldmedia.com](mailto:dpd@reworldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](http://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](https://www.kiosquemag.com)





## Tous les modèles testés cette semaine



Y. LEFEBVRE

P. 26, COMPARATIF DACIA / RENAULT, LE CHOC : que valent les derniers modèles de la marque roumaine face aux cousins et rivaux de Renault ? Nos réponses en quatre matchs : **Sandero Stepway / Clio**, **Jogger 7 places / Grand Kangoo**, **Duster / Captur** et **Bigster / Symbioz**.

P. 34, ESSAI PANORAMIQUE : la nouvelle **Nissan Micra**, cousine de la R5 E-Tech.

P. 38, SPÉCIAL VÉHICULES DE SOCIÉTÉ : nos conseils et nos essais des meilleures voitures de fonction pour les entreprises, les artisans... Avec les **BMW Série 3** et **X1**, **MG3**, **Renault 4 E-Tech**, **Clio** et **Symbioz**, **Skoda Elroq**, **VW Passat**, etc.

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

**260 dm<sup>3</sup>**  
coffre en config. 7 pl.

Renault Grand Kangoo (7 places)



Y. LEFEBVRE

Dans ce numéro, nous confrontons le Dacia Jogger au Renault Grand Kangoo, en page 30, et leurs deux visions du "transport de troupes", chacun proposant sept places. Mais quelle quantité de bagages peuvent-ils englober lorsque tous leurs sièges sont déployés ? Dans cette configuration, les modèles à sept places (ou plus) ont trop souvent tendance à sacrifier le volume de chargement. C'est un peu le cas chez nos deux cousins : le Renault figure en 10<sup>e</sup> position avec 260 dm<sup>3</sup>, sachant que l'on peut avancer les sièges du 3<sup>e</sup> rang pour aller jusqu'à 335 dm<sup>3</sup>. Avec 210 dm<sup>3</sup>, le Dacia n'apparaît qu'en 15<sup>e</sup> position, loin derrière les cadors du genre, logiquement beaucoup plus encombrants aussi. A l'image du Hyundai Staria, qui offre à la fois neuf places et... 933 dm<sup>3</sup> de volume de chargement ! Le coréen devance de plus de 530 dm<sup>3</sup> le VW Multivan (2<sup>e</sup> avec 395 dm<sup>3</sup>). Le VW ID. Buzz complète le podium, avec 360 dm<sup>3</sup>. Premier français, le Citroën SpaceTourer Taille M se classe 4<sup>e</sup> (351 dm<sup>3</sup>).

Vincent Desmonts



N. SOLER

**TOP 20**

Les Dacia Jogger et Renault Grand Kangoo face aux autres 7 places et plus

Volume du coffre en config. 7 places et plus (en dm<sup>3</sup>)

1 <sup>er</sup>	Hyundai Staria (9 places)	933
2 <sup>e</sup>	Volkswagen Multivan (7 places)	395
3 <sup>e</sup>	Volkswagen ID. Buzz (7 places)	360
4 <sup>e</sup>	Citroën (ë-)SpaceTourer Taille M (8 places)	351
5 <sup>e</sup>	Volkswagen Tayron (7 places)	350
6 <sup>e</sup>	Skoda Kodiaq (7 places)	335
7 <sup>e</sup>	Peugeot 5008/E-5008 (7 places)	330
8 <sup>e</sup>	Kia EV9 (6-7 places)	320
9 <sup>e</sup>	Peugeot E-Rifter XL (7 places)	282
10 <sup>e</sup>	Renault Grand Kangoo (7 places)	260
11 <sup>e</sup>	Lexus LM (7 places)	240
12 <sup>e</sup>	Audi Q7 (7 places)	225
13 <sup>e</sup>	Kia Sorento (7 places)	213
13 <sup>e</sup> ex æq	Land Rover Defender 130 (8 places)	213
15 <sup>e</sup>	Dacia Jogger (7 places)	210
16 <sup>e</sup>	Hyundai Santa Fe (7 places)	200
17 <sup>e</sup>	Renault Espace (7 places)	170
18 <sup>e</sup>	Mercedes GLB (7 places)	163
19 <sup>e</sup>	Mercedes GLE (7 places)	159
20 <sup>e</sup>	Land Rover Discovery 5 (7 places)	152

Grâce à ses dimensions XXL (5,26 m de long !), le Hyundai Staria peut accueillir à la fois neuf personnes et 933 dm<sup>3</sup> de bagages. Un record absolu !





4 MATCHS À PRIX SERRÉS

# Dacia/Renault :

Nouvelle identité visuelle, style plus affirmé, équipements modernes et moteurs à la pointe... Dacia, sur le papier, n'a plus grand-chose à envier à la maison mère Renault. Au point de lui piquer des ventes. Mais attention au revers de la médaille : les tarifs de la marque roumaine montent, et les prix d'appel des rivales françaises ne sont plus loin... Voici quatre matchs pour faire le point.

**N**e parlez plus de low cost ! Dacia monte en gamme et cherche à opérer un changement d'image. Toujours malin et moins cher que la concurrence, mais plus cool et plus désirable qu'avant. Le design compte désormais beaucoup, alors qu'il passait au second plan du temps des premières Logan. Une stratégie flagrante depuis la sortie de la Sandero 3, du récent Duster, très

looké, puis de son grand frère, le Bigster. Ce dernier peut d'ailleurs dépasser les 30 000 €... Des ambitions croissantes qui doivent permettre à Dacia de gagner des parts de marché. Les chiffres semblent montrer que cette stratégie paye : les Sandero et Duster sont désormais des habitués du top 10 des ventes en France. Au point qu'en 2024, Dacia affichait les deuxièmes meilleures ventes aux particuliers dans l'Hexa-





N. SOLER

# le choc

gone, loin devant Peugeot, et à quelques encablures seulement de... Renault! Avec l'élargissement de sa gamme, il y a fort à parier que le roumain conserve ce rang en 2025.

**A la recherche de l'achat malin**  
Sur le papier, plus grand-chose ne sépare le haut de la gamme de Dacia des modèles les plus accessibles de Renault. En outre, les cousins partagent beaucoup :

plate-forme, motorisations, équipements... Car les Dacia n'ont désormais plus de "temps de retard" en la matière : elles utilisent en majorité les bases techniques des Renault actuelles. Celle de la Clio 5 pour la Sandero, celle du Captur pour les Duster et Bigster... Au point qu'il devient légitime d'hésiter : certains clients du Losange pourraient se laisser tenter par des tarifs accrocheurs et un équipe-

ment souvent plus complet. Le match est de plus en plus serré, et à double tranchant. D'un côté, Renault doit justifier le surcoût de ses modèles face à ces roumaines modernes et tendance. D'un autre, pour séduire au-delà de sa clientèle habituelle, Dacia doit démontrer sa légitimité dans des fourchettes de prix de moins en moins low cost. Nous

avons confronté ici les deux gammes, dans quatre face-à-face qui s'annoncent tendus. Que vous cherchiez une citadine, un petit crossover, un transporteur de troupe ou un SUV compact, retrouvez dans ce dossier toutes les clés pour trancher : impressions de conduite, mesures, rapport prix/équipement, tout y est décortiqué. ■

## Au sommaire

<b>Citadines : la Sandero défie la Clio</b>	p. 28
<b>Familiales 7 places : le Jogger face au Kangoo</b>	p. 30
<b>SUV citadins : le Duster affronte le Captur</b>	p. 32
<b>SUV compacts : le Bigster s'oppose au Symbioz</b>	p. 33



# Citadines La Sandero défie la Clio

ESSENCE/GPL

## Dacia Sandero Stepway

1.0 Eco-G Expression - 100 ch

17 450 € / 17 000 €\*

ESSENCE/GPL

## Renault Clio

1.0 Eco-G Generation (1) - 100 ch

18 000 € / 17 800 €\*



PHOTOS: A. SAUNIER



Dacia Sandero

Les inserts en tissu rembourré réchauffent l'ambiance. Et cet habitacle est confortable et bien pensé mais sans compteurs numériques, il fait daté.



Renault Clio

Cette version d'appel n'est pas dépouillée: le petit écran est d'ailleurs déjà suffisant. Et la qualité de finition de son intérieur reste supérieure à celle de la Dacia.

En fin de carrière, la Clio 5 bénéficie d'une nouvelle finition en entrée de gamme baptisée Generation. Celle-ci casse ses prix, au point d'être ici à quelques encablures d'une Sandero Stepway de milieu de gamme, pourvue du même moteur. Et ce ticket d'entrée, certes pas particulièrement richement équipé pour une Clio, fait jeu égal avec sa rivale roumaine. Voire un peu mieux, grâce à son instrumentation numérique et ses jantes alu de série. De quoi compenser les quelques centaines d'euros qui séparent ces cousines, même si la Sandero a pour elle une garantie de 3 ans (2 ans chez Renault), et qu'elle permet à son acheteur de compenser quelques lacunes d'équipement via le catalogue des options (caméra de recul, clim' auto.). La Sandero Stepway est aussi plus spacieuse que sa

cousine française, et son volume de coffre est supérieur. De quoi faire la différence si ces deux critères sont déterminants pour vous. Mais la Clio prend sa revanche ailleurs: mieux finie, elle est surtout bien mieux insonorisée (bruits de moteur et d'air). De quoi rendre les voyages moins fatigants. Son comportement est légèrement plus plaisant, et son couple moteur/boîte, pourtant techniquement identique, se révèle un peu plus fluide à l'usage. Enfin, la Clio l'emporte côté consommation face à une Sandero Stepway moins aérodynamique. Rappelons que le moteur Eco-G, présent sous le capot de ces deux citadines, permet de belles économies au quotidien en carburant au GPL. Bref, hors espace intérieur, la Clio Generation fait mieux un peu partout, pour à peine plus cher. Une affaire à saisir.

C. R.-R.

1. Modèle photographié en finition Evolution.

NOS MESURES	Dacia Sandero	Renault Clio
Moteur turbo-essence/GPL	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Couple maxi (essence/GPL)	160/170 Nm	160/170 Nm
CO <sub>2</sub> /Malus	112 g/km/0 €	108 g/km/0 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Vitesse maxi	165 km/h	177 km/h
Accélération 1 000 m D. A. (2)	33s7	33s8
Reprises 80 à 120 km/h 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> (2)	9s2/13s6/21s7	8s6/12s2/17s9
Consommation moyenne (3)	6,5/8,6 l/100 km	6/8,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville (2)	8,4/8,9/8,6 l/100 km	7,9/8/9 l/100 km
Poids	1 190 kg	1 160 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	69 m
Dim. L x l x h, en m	4,10 x 1,85 x 1,59	4,05 x 1,80 x 1,44
Volume de coffre	356 dm <sup>3</sup>	323 dm <sup>3</sup>

2. Mesures avec du GPL. 3. En essence/GPL.

### L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

**Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Régulateur/limiteur de vitesse • Surveillance de l'attention du conducteur.

**Agrément:** • Aide au stationnement AR • Climatisation manuelle • Ecran tactile avec Mirror Screen et radio DAB • Prises USB AV/AR • Rétro électriques et dégivrants • Vitres électriques AV/AR.

LES DIFFÉRENCES	Dacia Sandero	Renault Clio
Caméra de recul	Pack à 500 €	Indisponible
Climatisation automatique	250 €	Indisponible
Chargeur smartphone à induction	Indisponible	180 €
GPS	400 €	400 €

LES NOTES DU	Dacia Sandero	Renault Clio
Comportement routier	14	15
Equipements de sécurité	12	11
Agrément/performance	13	14
Confort/insonorisation	14	16
Equipements de confort/garantie	12	13
Habitabilité/coffre	12	8
Aspects pratiques	12	13
Présentation/finition	12	15
Consommation	17	18
Prix	11	9
	<b>2<sup>e</sup> 129/200</b>	<b>1<sup>re</sup> 132/200</b>

**Le verdict**

**Victoire: Renault Clio**

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



# Une offre à ne pas



# zapper

## Livebox Fibre

# 29,99 € /mois

pendant 12 mois puis 42,99 €/mois.

**Avec Orange TV  
et la puissance du Wifi 7**



**Soit 8 €/mois de remise et 5 €/mois remboursés<sup>(1)</sup> pour les nouveaux clients Fibre.**

Offre soumise à conditions, en France métropolitaine, sous réserve d'éligibilité et équipements compatibles Wifi 7. Engagement 12 mois. Débits max. théoriques avec carte, câble et ordinateurs compatibles. Wifi 7 : bandes accessibles : 2,4 GHz et 5 GHz. Frais de mise en service : 49 €. Frais de résiliation : 60 €. Orange TV : hors services, contenus payants et sportifs en direct.

(1) Remboursement sur demande (à retourner avant le 19 janvier 2026) et appliqué au plus tôt à partir de la 2<sup>e</sup> facture Orange. \*Catégorie Solutions communicantes pour les particuliers - Étude BVA Xsight - Viséo CI - Plus d'infos sur [esca.fr](https://www.esca.fr)






# Familiales 7 places Le Jogger face au Grand Kangoo

## HYBRIDE ESSENCE

## Dacia Jogger (7 pl.)

1.6 Hybrid Extreme+ - 140 ch

28 100 € / 27 800 €\*  


## ESSENCE

## Renault Grand Kangoo (7 pl.)

1.3 TCe Grand Evolution Auto. - 130 ch

35 500 € / 45 100 €\*(1)  


PHOTOS: N. SOLER



Dacia Jogger

Beaucoup moins cher et bien mieux équipé, le Jogger se montre aussi un peu plus raffiné dans cette finition haut de gamme Extreme+.



Renault Grand Kangoo

L'ergonomie bien pensée (levier de vitesses surélevé) facilite la prise en main. Les rangements sont nombreux et pratiques. Mais le prix très élevé est dissuasif.

Sorte de break surélevé, le Jogger roule sur les plates-bandes du Grand Kangoo pour les amateurs de modèles à sept places. Mais le Renault affiche une carure plus imposante: 4,91 m de long, contre 4,55 m pour le Dacia. Plus large et plus haut également, c'est lui qui offre sans surprise le plus de place aux 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> rangs, de volume de coffre et d'aspects pratiques (seuil de chargement plus bas avec plancher affleurant, portes latérales arrière coulissantes facilitant l'accès, 2<sup>e</sup> rang escamotable, rangements à gogo...). Pour voyager à sept avec des bagages, il domine incontestablement son cousin roumain, d'autant qu'il est aussi plus confortablement amorti. Le Jogger ne se laisse toutefois pas abattre. Il repasse devant son adversaire sur la route. Plus léger de 342 kg (!) et un peu plus puis-

sant, il offre de meilleures performances, et épargne 2,4 l/100 km de sans-plomb en moyenne (jusqu'à 3,5 l/100 km en ville!). Une différence à laquelle contribue aussi sa mécanique hybride: le moteur thermique, qui a déjà moins de poids à tracter, est aussi aidé par deux blocs électriques. Seul grief: la boîte auto. à crabots, lente et peu réactive, donne l'impression d'hésiter entre deux rapports en faisant gronder le moteur. Celle associée au 1.3 TCe du Grand Kangoo n'est pas non plus un exemple de réactivité, mais elle se montre un peu plus rapide, et offre un meilleur agrément. Pas assez pour permettre au Renault de rattraper son équipement inférieur et, surtout, son prix plus élevé de 5 900 €... Voir 17 300 € avec le malus (CO<sub>2</sub> et poids) de 11 361 € si vous ne bénéficiez pas de l'abattement grande famille<sup>(1)</sup>. C. T.

NOS MESURES	Dacia Jogger	Renault Grand Kangoo
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cyl. en ligne, 16S + turbo
Hybridation	Moteurs électr. 49 + 20 ch	Non
Couple maxi (thermique/électrique)	148/205 Nm	240/- Nm
CO <sub>2</sub> /Malus (CO <sub>2</sub> + poids)	107 g/km/0 €	166 g/km/+ 11 361 ou 0 € <sup>(1)</sup>
Boîte	Auto., 4 + 2 vit. en électr.	Auto., 7 vitesses
Vitesse maxi	154 km/h	171 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s	34s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8	9s9
Consommation moyenne	6,4 l/100 km	8,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/7,1/5,7 l/100 km	8,5/8,8/9,2 l/100 km
Poids	1 408 kg	1 750 kg
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	65 m
Dim. L x l x h, en m	4,55 x 1,79 x 1,68	4,91 x 1,92 x 1,84
Volume de coffre <sup>(2)</sup>	805/625/210 dm <sup>3</sup>	1 040/930/260 dm <sup>3</sup>

1. Les familles comptant 3 enfants à charge et plus sont éligibles à une réduction forfaitaire du malus CO<sub>2</sub> (20 g/enfant) et poids (200 kg/enfant). Dans ce cas, les 11 361 € de malus sont annulés, ce qui ramène le vrai prix à 33 725 €. 2. En configuration 2/5/7 places.

## L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

**Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Freinage d'urgence auto. • Isofix AR • Phares et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse, etc.  
**Agrément:** • Aide au démarrage en côte • Aide au stationnement AV/AR • Banquette 2/3-1/3 + 2 sièges au 3<sup>e</sup> rang • Clim' auto. • Ecran central tactile avec Mirror Screen • Rétros électr. et dégivrants • Vitres électr. AV/AR, etc.

LES DIFFÉRENCES	Dacia Jogger	Renault Grand Kangoo
Clé mains libres/Jantes alu	Série	Indisponible
GPS	Série	350 €
Mise en tablette du siège passager	Indisponible	300 €

LES NOTES DU	Dacia Jogger	Renault Grand Kangoo
Comportement routier	15	14
Equipements de sécurité	12	12
Agrément/performance	14	13
Confort/insonorisation	14	15
Equipements de confort/garantie	15	13
Habitabilité/coffre	6	18
Aspects pratiques	16	19
Présentation/ finition	12	10
Consommation	17	9
Prix	15	5
	<b>1<sup>er</sup> 136/200</b>	<b>2<sup>e</sup> 128/200</b>

Le verdict

Victoire: Dacia Jogger

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





# En octobre, les probabilités sont de votre côté.

## CHAQUE JOUR **1 MG** REMBOURSÉE<sup>(1)</sup>

**MG Motor fête  
ses 100 000 clients !<sup>(2)</sup>**

**Du 6 au 31 octobre 2025,**  
commandez votre MG neuve et  
tentez de vous la faire rembourser  
par tirage au sort.<sup>(1)</sup>  
24 jours, 24 gagnants.  
Et si c'était vous ?



(1) Dans le réseau MG participant **du lundi au samedi, du 6 au 31 octobre, ainsi que le dimanche 12 octobre** (selon autorisation préfectorale). Détails et règlement sur [mgmotor.fr/reglement-100k](https://mgmotor.fr/reglement-100k)  
Offre valable sur toute la gamme MG neuve.

(2) Basé sur le nombre cumulé d'immatriculations de véhicules MG en France depuis 2020 (source interne). Plusieurs immatriculations peuvent correspondre à un même client.

Édition 09/2025. SAIC Motor France RCS Nanterre 888 573 896

Modèles électriques



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



# SUV citadins Le Duster affronte le Captur

HYBRIDE ESSENCE

## Dacia Duster

1.6 hybrid Extreme - 140 ch

28 500 € / 28 000 €\*

HYBRIDE ESSENCE

## Renault Captur

1.8 E-Tech full hybrid Evolution <sup>(1)</sup> - 160 ch

30 000 € / 28 500 €\*



N. SOLER

1. Modèle photographié en finition Esprit Alpine.

N. SOLER



Dacia Duster

D'apparence moderne et robuste, l'intérieur du Duster laisse une bonne première impression. Mais les matériaux restent low cost.

N. SOLER



Renault Captur

Classique et sobre, le Captur est bien fini et ses écrans sont faciles d'utilisation. La position de conduite profite de sièges offrant un meilleur maintien des cuisses.

NOS MESURES	Dacia Duster	Renault Captur
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteurs électr. 49 + 20 ch	Moteurs électr. 49 + 20 ch
Couple maxi (thermique/électrique)	148/205 Nm	170/205 Nm
CO <sub>2</sub> /Malus	111 g/km/0 €	104 g/km/0 €
Boîte	Auto., 4 + 2 vit. en électr.	Auto., 4 + 2 vit. en électr.
Vitesse maxi	155 km/h	177 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s6	30s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s4	6s1
Consommation moyenne	6,2 l/100 km	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,5/5,7 l/100 km	5,1/6/5 l/100 km
Poids	1 418 kg	1 385 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	66 m
Dim. L x l x h, en m	4,35 x 1,82 x 1,66	4,24 x 1,80 x 1,58
Volume de coffre	475 dm <sup>3</sup>	De 334 à 454 dm <sup>3</sup> <sup>(2)</sup>

2. Banquette reculée/avancée.

### L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

**Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares (à leds) • Régulateur de vitesse • Surveillance de l'attention du conducteur.

**Agrément :** • Aide au stationnement AR avec caméra de recul • Clé mains libres • Clim' auto. • Ecran tactile avec Mirror Screen • Instrumentation numérique • Prises USB AV/AR • Rétros électriques dégivrants.

LES DIFFÉRENCES	Dacia Duster	Renault Captur
Aide au stationnement AV/AR	Pack à 550 €	Pack à 1 000 €
Chargeur de smartphone à induction	Pack à 600 €	Indisponible
Essuie-glaces automatiques	Série	Indisponible
GPS connecté	Pack à 600 €	Pack à 1 000 €

LES NOTES DU	Dacia Duster	Renault Captur
Comportement routier	15	16
Equipements de sécurité	12	11
Agrément/performance	13	14
Confort/insonorisation	14	16
Equipements de confort/garantie	14	13
Habitabilité/coffre	13	8
Aspects pratiques	14	15
Présentation/ finition	13	16
Consommation	14	17
Prix	10	9
	<b>2<sup>e</sup> 132/200</b>	<b>1<sup>er</sup> 135/200</b>

**Le verdict**

**Victoire : Renault Captur**

En finition haute Extreme, le Duster se retrouve ici très proche d'un Captur d'entrée de gamme, à équipement comparable. Une mauvaise nouvelle pour le roumain, qui voit aussi le français prendre une longueur d'avance côté technique. Le Captur a en effet récemment reçu une mise à jour de sa mécanique hybride. Plus puissant, plus performant, le tout a aussi le bon goût de gagner en sobriété. Au point qu'il est devenu le plus frugal de sa catégorie ! Le Duster, pourtant déjà peu gourmand, tire un peu la langue... Et le nouvel ensemble progresse aussi côté agrément : les à-coups caractéristiques de la boîte auto. à crabots sont un peu lissés en ville et sur route. Au-delà de 90 km/h, il faut en revanche toujours patienter un peu en relances, dans les deux cas. Les fans de Dacia peuvent

se rassurer : le Duster aura aussi prochainement droit à une version de 155 ch de ce nouveau moteur, comme son grand frère, le Bigster (voir ci-contre). Le Duster s'avère un SUV très réussi. Son châssis fait jeu égal avec celui du Captur, avec un bon rapport confort/dynamisme. Et son grand coffre constitue un bel atout, tandis que l'habitabilité est au-dessus de la moyenne. Mais le Captur est coriace. Il est pratique grâce à sa banquette coulissante. Et son intérieur est plus valorisant, même avec un dessin de la planche de bord plus tout jeune. Il est aussi bien mieux insonorisé. Et son tarif n'est supérieur à celui du Dacia que de quelques centaines d'euros, alors que l'équipement est très proche. La victoire lui revient. Mais à charge de revanche !

C. R.-R.

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



# SUV compacts Le Bigster s'oppose au Symbioz

HYBRIDE ESSENCE

## Dacia Bigster

1.8 hybrid Journey - 155 ch

32 000 € / 31 000 €\*

HYBRIDE ESSENCE

## Renault Symbioz

1.8 E-Tech full hybrid Techno<sup>(1)</sup> - 160 ch

36 300 € / 34 800 €\*



1. Modèle photographié en finition Iconic.



Dacia Bigster

L'intérieur du Dacia est plus rustique, et la position de conduite, moins naturelle. Néanmoins, une agréable sensation d'espace domine à bord.



Renault Symbioz

Le Symbioz se distingue par sa planche de bord sérieusement construite et un écran tactile de 10,4"/26,4 cm réactif et intuitif. Une référence !

Pour ce match, la bataille ne se joue pas vraiment sur le plan des motorisations : les deux modèles disposent depuis peu du même système full hybrid. On retrouve donc, chez l'un comme chez l'autre, le manque de réactivité de la boîte à crabots, mais aussi le très petit appétit du quatre cylindres 1.8. A faible allure, ces SUV roulent fréquemment en mode 100% électrique, ce qui se traduit par des consommations maîtrisées. Mais le Renault fait encore mieux que son cousin Dacia en la matière : alors que ce dernier se contente de 6 l/100 km en moyenne, ce qui est déjà excellent, le français (plus léger et profilé) parvient à descendre à 5,4 l/100 km ! Il bénéficie aussi d'un meilleur comportement routier et d'un confort supérieur (suspensions plus douces, bonne insonorisa-

tion). Le Bigster mise, lui, sur son imposant gabarit (4,57 m contre 4,42 m) pour dominer en matière d'habitabilité. Avec son coffre géant et de larges ouvertures facilitant l'accès à bord, il se montre surtout plus accueillant pour les passagers. A l'inverse, la banquette du Symbioz paraît plus étriquée, en particulier pour l'occupant du milieu. Mais elle coulisse (sur 15 cm), ce qui profite à la modularité. La planche de bord soignée du Renault séduit aussi, et son écran tactile, lisible et réactif, s'avère très intuitif à l'usage. Moins valorisant, l'habitacle du Dacia pâtit d'une présence plus marquée de plastiques durs. C'est la contrepartie logique de son tarif, très offensif : à finition et motorisation équivalentes, il s'affiche en effet à 31 000 €, soit 3 800 €\* de moins que son cousin... D. B.

NOS MESURES	Dacia Bigster	Renault Symbioz
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteurs électr. 49 + 20 ch	Moteurs électr. 49 + 20 ch
Couple maxi (thermique/électrique)	172 / 205 Nm	170 / 205 Nm
CO <sub>2</sub> /Malus	104 g/km / 0 €	100 g/km / 0 €
Boîte	Auto., 4 + 2 vit. en électr.	Auto., 4 + 2 vit. en électr.
Vitesse maxi	178 km/h	180 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s6	31s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s	6s7
Consommation moyenne	6 l/100 km	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/6,5/5,6 l/100 km	5,2 / 5,9 / 5,2 l/100 km
Poids	1 500 kg	1 447 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	65 m
Dim. L x l x h, en m	4,57 x 1,82 x 1,71	4,42 x 1,80 x 1,58
Volume de coffre	700 dm <sup>3</sup>	De 480 à 610 dm <sup>3</sup> (2)

2. Banquette coulissante reculée/avancée.

### L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

**Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Freinage d'urgence auto. • Isofix • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif • Surveillance de l'attention du conducteur.

**Agrément :** • Aide au démarrage en côte • Banquette rabattable • Bluetooth • Caméra de recul • Chargeur à induction • Clé mains libres • Clim' auto. • Compteurs numériques • Ecran tactile + GPS avec Mirror Screen • Jantes alu.

LES DIFFÉRENCES	Dacia Bigster	Renault Symbioz
Banquette coulissante	Indisponible	Série
Conduite semi-autonome (niveau 2)	Indisponible	Pack à 1 100 €
Hayon motorisé	Série	450 €
Stationnement assisté	Indisponible	Pack à 1 100 €

LES NOTES DU	Dacia Bigster	Renault Symbioz
Comportement routier	15	16
Equipements de sécurité	12	13
Agrément/performance	14	14
Confort/insonorisation	14	15
Equipements de confort/garantie	18	17
Habitabilité/coffre	14	8
Aspects pratiques	15	15
Présentation/finition	12	16
Consommation	18	19
Prix	13	7
	<b>1<sup>er</sup> 145/200</b>	<b>2<sup>e</sup> 140/200</b>

**Le verdict**

**Victoire : Dacia Bigster**





## ÉLECTRIQUE

## Nissan Micra

Grande autonomie Evolve - 52 kWh - 150 ch

36 000 € / 32 800 €\*



## LA NOUVELLE MICRA MISE À 100 % SUR L'ÉLECTRIQUE

## Aussi "Douai" que la R5 !

Retirée du marché en 2023, la Micra nous revient métamorphosée. Vous lui trouvez un air de famille avec la Renault 5 E-Tech ? Logique, elle en dérive étroitement ! Non sans en tirer avantage...

**A**ssemblée à Flins, dans les Yvelines, la précédente Micra, lancée en 2017, était alors basée sur la Renault Clio 4. Une excellente origine, qui ne lui a malheureusement pas permis d'embrasser la carrière espérée. Au point d'être mise au rancart dès l'été 2023, sans remplaçante. Après deux années blanches, Nissan res-

suscite finalement sa citadine fétiche, toujours assemblée en France, mais cette fois au cœur de l'usine Renault de Douai. Le berceau d'une certaine... R5-Tech ! Il ne s'agit bien sûr pas d'un hasard, puisque l'alliance Renault-Nissan-Mitsubishi, comme tous les grands groupes automobiles, mutualise ses plates-formes. Celle autour de laquelle est bâtie la "Cinq", bap-

tisée AmpR Small, profite ainsi à la nouvelle Micra, qui fait donc un virage à 180° en abandonnant pour de bon les moteurs thermiques. Cela dit, Nissan ne s'est pas contenté de changer le logo d'une R5, loin de là...

## Tout pareil, sauf le look !

Le constructeur japonais, qui ne projette plus de vendre sa citadine hors du Vieux Continent, a missionné son studio de design européen, basé à Londres, pour assaisonner la française à son goût. Un savoureux mélange de sauce Worcestershire (faux-semblants de Mini) et de Wasabi (yeux écarquillés façon personnage de manga), dont ne subsiste *in fine* de la R5 que le toit, les vitres, les rétroviseurs et les poignées de porte. Cette séduisante métamorphose (+ 5 cm sur la longueur, au passage) se limite toutefois au look extérieur. A l'intérieur, la Micra reprend en effet le mobilier de sa frangine douaisienne. Planche de

bord, écrans, sièges "pétale", ciel de toit matelassé, rangements, coffre : c'est kif-kif ! Seuls les graphismes de l'instrumentation et les selleries (couleurs, textures) diffèrent. Un copier-coller intérieur plutôt avantageux pour Nissan, la présentation flatteuse de la "donneuse" comme l'ergonomie de ses commandes (position de conduite, système multimédia piloté par Google) figurant parmi ses meilleurs atouts. A l'inverse du confort aux places arrière, où il est impossible d'étendre les jambes ou de glisser les pieds sous les sièges avant quand ceux-ci sont en position basse.

Les R5 et Micra se partageant également les batteries de 40 kWh (avec moteur de 120 ch) et 52 kWh (moteur de 150 ch), aucune différence n'est à attendre en matière d'autonomie (pompe à chaleur de série pour tout le monde), comme nous l'avons constaté durant notre parcours, varié : environ

## PARLONS BUDGET

**Le vrai prix :** assemblée à Douai (59) aux côtés de la R5 E-Tech, la Micra bénéficie, elle aussi, d'une prime "coup de pouce", comprise chez Nissan entre 3 181 et 4 242 €. Pas encore de remise, en revanche.

**L'entretien :** visite annuelle ou tous les 20 000 km.

**L'équipement :** la finition Evolve correspond à l'Iconic Cinq chez Renault, avec la hi-fi Harman Kardon en sus mais le Park Assist en option. Au final, la Micra coûte 410 € de plus au catalogue.





Habillée de panneaux de carrosserie et boucliers spécifiques, la Micra s'étire sur 5 cm de plus que la R5. Pavillon et vitrages, en revanche, restent identiques.



Nombre de places: 5

En dépit de mensurations intérieures très correctes pour la catégorie, il est bien difficile de glisser les pieds sous les sièges avant, à cause du plancher surélevé.



Volume: 326 dm³

Coffre spacieux, mais accès (seuil haut perché) et modularité (pas de plancher ajustable) décevants...



Le chargeur embarqué de 100 kW ne permet pas de descendre sous la demi-heure en courant continu (DC).

## L'ÉQUIPEMENT

**De série Sécurité:** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Alertes survitesse et somnolence • Codes/phares auto. • Conduite semi-autonome • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Rétro int. jour/nuit auto.

**Agrément:** • Aide au stationnement AR + cam. de recul • Bluetooth + USB (2) • Chargeur de smartphone à induction • Clé mains libres • Clim' auto. • Ecran tactile • GPS connecté • Mirror Screen • Jantes alu 18" • Système audio Harman Kardon • Vitres AR surteintées.

**En option Agrément:** • Assistance au créneau (500 €) • Peinture métallisée bicolore (650 €) • Sellerie Zen (habillage de couleur claire: 400 €).



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Sous sa frimousse rondouillarde, la Micra reste strictement identique à la Renault 5. Difficile de s'en plaindre, la française bénéficiant de réglages (trains roulants, direction) "aux petits oignons".

340 km réels (416 km annoncés) de rayon d'action avec les gros accus. Ceux-ci se rechargent toujours en 30 mn sur borne rapide (100 kW) et en 4 h 45 sur 1. Freinage régénératif suffisamment intense quand on relâche l'accélérateur pour éviter d'avoir recours à la pédale de frein, avec palettes au volant, disponible début 2026 sur la R5.

les Wallbox de 11 kW. Du pareil au même encore côté conduite: on retrouve les excellentes prestations de la R5 (comportement agile, direction précise, freinage

facile à doser, accélérations toniques), avec en bonus le mode "One Pedal" (1). Quid des prix? Calqués à première vue sur ceux de la R5 à dotation équivalente

(à 500 € près en faveur de celle-ci), ils pâtissent cependant de l'absence de remise accordée par Nissan sur sa nouveauté...

**SUITE PAGE 36**

N° 1936 - 10.10.2025

## LES DONNÉES

### LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	150 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	8s
Autonomie cycle mixte WLTP	416 km
Temps de charge borne rapide DC <sup>(1)</sup>	30 mn
Poids	1 452 kg
1. De 15 à 80 % de capacité. Capacité de charge maxi: 100 kW.	

### LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion NMC	52 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	5 CV
Puissance maxi	150 ch
Couple maxi	245 Nm
CO <sub>2</sub> /Prime CEE (selon revenu fiscal)	0 g/km/De 3 181 à 4 242 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	195/55 R18
Dim. L x l x h, en m	3,98 x 1,83 x 1,50
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

### À LA LOUPE

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

### L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La Nissan Micra Grande Autonomie Evolve (32 800 €, 52 kWh, 150 ch) est évaluée dans la catégorie des citadines électriques d'environ 150 ch, qui comprend notamment: BYD Dolphin Surf Comfort (25 990 €, 40 kWh, 150 ch), Citroën ë-C3 Auton. Conf. Max (23 000 €, 42 kWh, 113 ch), Opel Corsa Electric GS (27 300 €, 48 kWh, 156 ch), Peugeot E-208 GT (32 800 €, 51 kWh, 156 ch), Renault 5 E-Tech Iconic Cinq (29 400 €, 52 kWh, 150 ch), etc.

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





## POSTE DE CONDUITE



Identique à celui de la R5 E-Tech, l'aménagement intérieur séduit autant par son ergonomie bien pensée (commandes accessibles, écrans

parfaitement lisibles) que par sa position de conduite irréprochable (les sièges "pétale" ont fait leurs preuves chez Renault). Seul véritable point noir, les appuie-tête arrière, non encastrables, entravent la rétrovision.

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

## AIDES À LA CONDUITE



Il ne manque rien à bord de la finition Evolve. Pas même la conduite semi-autonome et les "gadgets" qui vont avec, comme la surveillance

des angles morts. Cette Micra haut de gamme profite aussi de l'alerte de trafic en marche arrière et des feux de route automatiques. En revanche, l'assistance au créneau, de série sur la R5 équivalente (Iconic Cinq), reste facturée 500 € chez Nissan. Bonne nouvelle, on retrouve la touche "My modes" permettant de neutraliser, à l'aide d'un seul bouton, les aides trop intrusives.

Freinage d'urgence automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Conduite semi-autonome	Série
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	500 €

## ÉCRAN TACTILE



De 7"/17,8 cm à bord de la Micra d'entrée de gamme (Engage), l'écran central, repris à la Renault 5, grimpe à 10,1"/25,6 cm sur les finitions Advance et Evolve. Le fameux système Google, aussi ludique qu'efficace, est lui aussi de la partie.

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



Les palettes pilotant l'intensité du freinage régénératif et le mode One Pedal sont de série. Rare à ce niveau de gamme.

Aucune prise USB à disposition des passagers arrière: un fâcheux oubli à une époque où tout le monde est "connecté"...



## FINITION



L'habitacle fait la part belle aux matériaux recyclés et aux plastiques durs. Toutefois, la planche de bord matelassée, la sellerie mixant simili-cuir et tissu texturé comme les couleurs élégantes confèrent à l'ensemble un aspect soigné. Ajustages sérieux, par ailleurs.

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

## CHAUFFAGE/CLIM'

Pas de clim' bizona, mais des commandes "à l'ancienne" sur la console, plus naturelles à utiliser que de petits pictos perdus sur l'écran.

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

## SYSTÈME AUDIO

De série sur la Micra Evolve, la hi-fi Harman Kardon (9 haut-parleurs, 410 W) suffit amplement pour sonoriser une voiture de cette taille.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi (Harman Kardon)	Série
Bluetooth/USB	Série/Série

## RANGEMENTS



La boîte à gants manque de volume, mais les vide-poches sont assez nombreux. A l'avant en tout cas... A l'arrière, il faut en effet se contenter de poches aumônières au dos des sièges. Et encore, celles-ci sont réservées à la finition Evolve.

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

Le verdict **Auto Plus**

## Intéressant

Sympa à conduire, agréable à vivre, sûre, endurante, la Micra chipe à la Renault 5 tout ce qui fait d'elle la meilleure citadine électrique. Mais en suivant sa propre voie côté design. Une alternative pertinente si vous tombez sous son charme.

## LES PLUS

Look différent de la R5...  
... mais agrément préservé !  
Autonomie intéressante

## LES MOINS

Plus chère que la R5 à dotation équivalente  
Manque d'aspects pratiques



**Auto  
Plus**

**PRIX  
MEILLEURS  
DISTRIBUTEURS AUTOMOBILES  
2026**



# PARTICIPEZ AU SONDAGE NATIONAL

Donnez-nous  
votre avis  
en répondant  
au questionnaire  
sur [autoplus.fr](https://autoplus.fr)

VOUS ÊTES UN PROFESSIONNEL  
ET VOUS SOUHAITEZ ÊTRE  
RÉFÉRENCÉ AU SONDAGE DES  
« Meilleurs Distributeurs de France  
2026 » ?

Transmettez-nous directement  
vos coordonnées  
à [autoplusevents@reworldmedia.com](mailto:autoplusevents@reworldmedia.com)

**TENTEZ DE GAGNER**  
une enceinte Marshall et  
des montres connectées  
Ice-Watch.  
**C'est très simple !**



Extrait du Règlement : ERAS organise du 10 octobre au 10 novembre 2025, un jeu-concours ouvert à toute personne majeure résidant en France Métropolitaine. Pour participer, il suffit de répondre au questionnaire disponible sur le site [autoplus.fr](https://autoplus.fr). Les gagnants seront tirés au sort dans un délai d'un mois après la fin de jeu selon les modalités fixées dans le Règlement. Pour plus d'informations, consulter le Règlement disponible sur <https://autoplus.fr>





NOS CONSEILS POUR BIEN CHOISIR  
VOS VÉHICULES DE SOCIÉTÉ

VÉHICULES DE FONCTION, FLOTTES, ARTISANS...

# Les meilleurs modèles à l'essai

En France, plus d'une voiture neuve sur deux est immatriculée au nom d'une société. Un marché soumis à des règles bien particulières : la réglementation des flottes a des allures de jungle inextricable ! *Auto Plus* décrypte pour vous ce charabia et vous recommande 20 modèles qui méritent le détour.

**P**lus encore que l'achat d'une auto pour un particulier, l'acquisition d'une voiture de société n'a rien de simple. Quel type de motorisation choisir ? Avec quelle fiscalité ? Essayons d'y voir un peu plus clair...

■ Les taxes sur les véhicules de société se répartissent en deux catégories. D'abord, la **taxe annuelle sur les émissions de CO<sub>2</sub>**, avec un barème progressif qui démarre dès 10 g/km (à raison d'un euro par gramme), puis va crescendo (2 €/g à partir de 51 g/km, 3 € à partir de 59 g, 4 € à partir de 91 g...). Tous les modèles sont concernés, sauf les électriques. Quant au seul modèle E85 du marché (le Ford Kuga FHEV E85), il bénéficie d'un abattement de 40% sur ses émissions de CO<sub>2</sub>.

■ Vient ensuite la **taxe annuelle sur les polluants atmosphériques (ou TVS "Air")**. Elle est calculée en fonction du niveau de pollution émis par les véhicules, de leur type de motorisation (essence ou gazole) et de leur année de mise en circulation. Elle est de 0 €/an pour un modèle électrique, de 100 €/an pour un

essence (électrifié ou non) et de... 500 €/an pour un diesel.

■ Enfin, les véhicules de société sont soumis au **malus écologique et au malus au poids**. Rappelons que le premier débute dès 113 g/km (50 €) et culmine à 70000 € au-delà de 192 g/km. Le second s'applique dès 1600 kg, à raison de 10 €/kg jusqu'à 1799 kg, puis de 15 €/kg jusqu'à 1899 kg, etc. Les modèles électriques restent (pour l'instant !) exemptés, tandis que les modèles hybrides ("full" comme "mild") bénéficient d'un abattement de 100 kg, porté à 200 kg dans le cas des hybrides rechargeables.

■ Rare bonne nouvelle : privées depuis longtemps du bonus, les entreprises peuvent désormais

bénéficier des récents **certificats d'économies d'énergie (CEE)** ! Leur montant reste cependant très modeste (au contraire de celui pour les véhicules utilitaires) : autour de 500 €, variable selon les marques.

■ N'oublions pas que **l'énergie est détaxée**, avec une TVA déductible à 100% pour les modèles électriques ou carburant au GPL, ainsi que pour tous les véhicules à deux places. Cette déduction n'est que de 80% pour les véhicules de tourisme à essence, gazole et E85 (de plus de deux places).

■ Depuis cette année, **l'avantage en nature est plus lourdement taxé**. Il est passé de 30 à 50% pour un modèle pris en location

longue durée, et de 9 à 15% si le véhicule est acquis en pleine propriété. Pour compenser cette hausse, les électriques ont vu leur abattement passer de 50 à 70% (dans la limite de 4582 €/an)

■ **Coup de massue sur les modèles thermiques (et notamment diesels), "cadeaux" fiscaux sur les électriques : Bercy flèche le chemin à suivre !** De fait, les entreprises immatriculent désormais davantage de voitures électriques que les particuliers. Reste que les modèles "à pile" ne conviennent pas à tous les usages et à tout le monde. C'est pourquoi nous avons aussi sélectionné des modèles diesels, essence, GPL, E85, et hybrides.



## Les 20 modèles conseillés par Auto Plus

En fonction de l'évolution de la fiscalité sur les véhicules de société, nous avons sélectionné ici vingt modèles parmi les plus recommandables. Pour chacun, nous avons tenu compte du montant des taxes annuelles, de sa valeur en neuf, de sa valeur résiduelle et, bien entendu, de ses qualités intrinsèques, jugées par nos essayeurs et par les techniciens du labo *Auto Plus*.

Les diesels	p. 40
Les essence, GPL, E85 et hybrides simples	p. 41
Les hybrides rechargeables	p. 42
Les électriques	p. 43





## LES DIESELS

Pénalisé par la taxe "Air" à 500 €/an, le diesel est toujours dans le collimateur de Bercy. Mais il reste apprécié des entreprises, qui immatriculent près des trois quarts des voitures alimentées au gazole. Valeur sûre des gros rouleurs sillonnant les voies rapides, les diesels sont également bien adaptés à ceux qui tractent fréquemment.

### RENAULT CLIO

1.5 Blue dCi Generation - 100 ch



N. SOLER

Prix catalogue  
19900 €

TAXES:  
725 €/AN

Dernière citadine diesel du marché, la Clio Blue dCi n'en a plus que pour quelques mois : l'occasion ou jamais d'en profiter !

#### NOS MESURES



Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 8S
Cylindrée	1 461 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	260 Nm à 1 750 tr/mn
CO <sub>2</sub> / Bonus ou malus	108 g/km/0 €
Taxes CO <sub>2</sub> /Air	225 €/500 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	7s9/10s/13s
Consommation moyenne	5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,9/5/5 l/100 km
Coffre	340 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,05 x 1,80 x 1,44

La prochaine Clio ne sera plus proposée en diesel. Il ne reste donc que quelques mois pour s'offrir la toute dernière citadine du marché à carburer au gazole ! Grâce à ses faibles émissions de CO<sub>2</sub>, elle écope d'une taxation minimale (pour un diesel, s'entend),

et se contente par ailleurs de 5 l/100 km. Doux et discret, le 1.5 Blue dCi profite en outre d'une boîte à six rapports bien étagée, gage de bonnes reprises. On retrouve, pour le reste, les qualités habituelles de la Clio : châssis précis, bon compromis d'amortisse-

ment et ergonomie "au poil". Enfin, elle n'a jamais été aussi accessible, grâce à la nouvelle finition d'entrée de gamme Generation, affichée à 19900 € avec clim', Mirror Screen sans fil, radar de recul et jantes alu. Seuls bémols : des places arrière et un coffre moyens. ■

### BMW SÉRIE 3 TOURING

320d xDrive M Sport - 190 ch



A. CORTESI

Prix catalogue  
63500 €

TAXES:  
1 533 €/AN

Même en diesel, la Série 3 Touring met en avant d'excellentes sensations de conduite.

#### NOS MESURES



Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 995 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	400 Nm à 1 750 tr/mn
CO <sub>2</sub> / Malus	142 g/km/+ 2771 € <sup>(1)</sup>
Taxes CO <sub>2</sub> /Air	1 033 €/500 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 8 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	29s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s
Consommation moyenne	6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/5,7/6,7 l/100 km
Coffre	459 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,71 x 1,83 x 1,46

Une valeur sûre du "plaisir de conduire", cette Série 3 Touring ! Elle combine en effet un comportement très dynamique, une direction incisive, une motricité parfaite (quatre roues motrices) et une mécanique volontaire. Le tout sans compromis,

les suspensions restant tolérantes, le diesel discret et la boîte auto. très douce. Voilà qui aide à excuser un coffre au volume décevant, une instrumentation manquant de lisibilité ou encore un équipement lacunaire (Mirror Screen, clé mains libres ou recharge sans fil

du smartphone sont en option !). Dommage, car la position de conduite est excellente et la finition, léchée. Côté budget, la Série 3 ne vous épargnera pas, entre tarif "premium" et taxes élevées. Heureusement, la mécanique est très sobre, malgré la transmission 4x4. ■

### Les autres bons choix

MERCEDES GLC - 220 d 4Matic Business Line - 197 ch



MERCEDES-BENZ

Prix catalogue  
68050 €

TAXES:  
1 133 €/AN

■ Fiscalité raisonnable pour cette version dotée d'une hybridation légère. Appétit contenu, interfaces intuitives, grand coffre et tarifs (relativement) compétitifs au sein du premium.

SKODA KODIAQ - 2.0 TDI DSG7 Selection 7 pl. - 150 ch



SKODA

Prix catalogue  
52420 €

TAXES:  
1 533 €/AN

■ Vaste (7 places), confortable et bien fini, le Kodiaq a le sens de l'accueil. Le 2.0 TDI lui sied bien et s'alimente à la pipette (6,1 l/100 km). Comportement un peu pataud et taxes élevées.

VOLKSWAGEN GOLF - 2.0 TDI VW Edition - 116 ch



N. SOLER

Prix catalogue  
37600 €

TAXES:  
783 €/AN

■ Suffisamment performante et très sobre (5 l/100 km en moyenne), la Golf diesel "de base" rend déjà bien des services. Caméra de recul, régulateur adaptatif et clé mains libres de série.





## LES ESSENCE, GPL, E85 ET HYBRIDES SIMPLES

Moins matraqués fiscalement que les diesels, ces modèles ont le vent en poupe... surtout les hybrides ! En effet, l'offre en E85 se limite à un seul modèle, tandis que les entreprises s'éloignent des motorisations essence non hybridées et restent étonnamment peu intéressées par le GPL (seulement 1,7 % des immatriculations des "pros").

### MG3

#### 1.5 Hybrid+ Standard - 195 ch



Prix catalogue  
19990 €

TAXES:  
293 €/AN

Le chinois MG casse les prix avec sa petite "3", qui en offre beaucoup pour vraiment pas cher.

#### NOS MESURES

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 136 ch
Couple maxi	128 + 250 Nm
CO <sub>2</sub> / Bonus ou malus	100 g/km/0 €
Taxes CO <sub>2</sub> / Air	193 €/100 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 3 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	28s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6
Conso moyenne	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,7/6,1/5,3 l/100 km
Coffre	306 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,12 x 1,80 x 1,51

Moins de 20000 € en finition de base, 195 ch sous le capot, une belle sobriété et une fiscalité avantageuse doublée d'une garantie de sept ans : la MG3 Hybrid+ avance de sacrés arguments ! Et dans cette version premier prix, l'équipement se révèle déjà

riche : caméra de recul, Mirror Screen, banquette fractionnable et même GPS et régulateur de vitesse adaptatif. Pour ne rien gâcher, elle bénéficie de places arrière généreuses et d'une jolie présentation, même si la finition n'égale pas celle des rivales françaises. Volant

en mains, la MG3 surprend par son agrément de conduite, avec une direction précise et un amortissement bien calibré. La mécanique hybride se montre douce et offre de belles performances, bien que des variations de puissance soient perceptibles.

### RENAULT SYMBIOZ

#### 1.8 full hybrid E-Tech Techno - 160 ch



Prix catalogue  
36300 €

TAXES:  
289 €/AN

La motorisation hybride du Symbioz a évolué, faisant progresser son agrément et sa sobriété, tout en conservant une fiscalité faible.

#### NOS MESURES

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	2 moteurs électr. 49 + 20 ch
Couple maxi	170 + 205 Nm
CO <sub>2</sub> / Bonus ou malus	99 g/km/0 €
Taxes CO <sub>2</sub> / Air	189 €/100 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique
Accélération 1 000 m D. A.	31s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s7
Conso moyenne	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,2/5,9/5,2 l/100 km
Coffre <sup>(2)</sup>	De 480 à 610 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,42 x 1,80 x 1,58

Moins cher qu'un Austral et plus spacieux qu'un Captur, le Symbioz représente sans doute le meilleur compromis dans la gamme des SUV Renault. Surtout depuis qu'il reçoit la nouvelle motorisation hybride 1.8 : ses performances ont bien progressé (grosso modo

1s de mieux sur le 1000 m départ arrêté et les reprises de 80 à 120 km/h), tandis que les consommations ont (encore) baissé. De quoi profiter de ses qualités routières, avec un comportement précis et un confort de bon niveau (même si l'on note quelques bruits aérodyna-

miques). Dans l'habitacle, la planche de bord, reprise du Captur, affiche une belle finition. Et si l'on manque d'un peu de largeur, on apprécie la modularité (banquette coulissante) et l'équipement complet (GPS, régulateur de vitesse adaptatif, clé mains libres...).

### Les autres bons choix

#### DACIA BIGSTER - 1.2 mild hybrid-G Journey - 140 ch



Prix catalogue  
28600 €

TAXES:  
383 €/AN

■ Spacieux, pas cher à l'achat et économique à l'usage (87 € de carburant tous les 1000 km en roulant au GPL), le Bigster mild hybrid-G est l'un des achats les plus malins du moment.

#### FORD KUGA - 2.5 FHEV E85 Titanium - 180 ch



Prix catalogue  
34490 €

TAXES:  
193 €<sup>(3)</sup>/AN

■ Dernier modèle E85 disponible sur le marché, et hybride, le Kuga FHEV E85 combine agrément, habitabilité, fiscalité très clémente et coût d'usage très bas. Profitez-en tant qu'il est là !

#### PEUGEOT 5008 - 1.2 Hybrid Allure - 145 ch



Prix catalogue  
42000 €

TAXES:  
533 €/AN

■ S'il ne brille pas par ses performances, le 5008 hybride se montre spacieux, confortable et bien présenté. Mécanique sobre et taxation raisonnable. Interfaces peu intuitives.





## LES HYBRIDES RECHARGEABLES

Un temps plébiscités par les entreprises, les modèles hybrides rechargeables souffrent d'une désaffection de la clientèle "pro", qui se tourne plus volontiers maintenant vers le tout électrique, pas forcément plus cher à l'achat. Les "PHEV" ne représentent plus que 8 % des immatriculations de flottes, malgré une fiscalité qui reste avantageuse.

### BMW X1

xDrive25e xLine - 245 ch

Prix catalogue  
58 950 €

TAXES:  
109 €/AN

Performant, sobre  
et spacieux, le  
BMW X1 ne pèche  
que par des  
suspensions  
fermes... et des  
tarifs élevés.

#### NOS MESURES

Moteurs turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation rechargeable	Moteur électrique 109 ch
Couple maxi combiné	477 Nm
CO <sub>2</sub> /Malus	18 g/km / 1 310 € <sup>(1)</sup>
Taxes CO <sub>2</sub> /Air	9 €/100 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	27s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s2
Consommation moyenne <sup>(2)</sup>	7,1 l/100 km
Autonomie électr. moyenne	68 km
Coffre	477 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,50 x 1,85 x 1,63

Avec ses 245 ch et son couple maxi généreux, le BMW X1 xDrive25e affiche des performances dignes d'une GTI... et un comportement routier qui n'en est pas si éloigné! Précis et dynamique, le SUV compact fait cependant payer cette sportivité par des

suspensions fermes. On se consolera avec la bonne autonomie en 100% électrique (68 km en moyenne) et la consommation raisonnable une fois la batterie vide (7,1 l/100 km). L'habitacle spacieux et bien pensé reçoit une planche de bord joliment finie et des inter-

faces impressionnantes, mais pas toujours très claires ni lisibles. Equipement correct (sièges AV chauffants, radar et caméra de recul...), mais on note des lacunes difficiles à admettre à ce prix (clé mains libres, chargeur de smartphone à induction...).

### VOLKSWAGEN PASSAT

1.5 eHybrid Life Plus - 204 ch

Prix catalogue  
58 000 €

TAXES:  
100 €/AN

La Passat voit grand : gabarit XXL – qui profite au coffre comme à l'habitabilité – et autonomie électrique de plus de 90 km.

#### NOS MESURES

Moteurs turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation rechargeable	Moteur électrique 115 ch
Couple maxi combiné	350 Nm
CO <sub>2</sub> /Malus	7 g/km / 470 € <sup>(1)</sup>
Taxes CO <sub>2</sub> /Air	0 €/100 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	29s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s2
Consommation moyenne <sup>(2)</sup>	6,8 l/100 km
Autonomie électr. moyenne	91 km
Coffre	610 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,92 x 1,85 x 1,50

Grâce à sa grosse batterie (19,7 kWh utiles), la Passat hybride affiche une autonomie électrique généreuse : 91 km en moyenne. Et comme elle reste sobre une fois sa "pile" à plat, elle revendique des émissions de CO<sub>2</sub> ultra-basses, qui lui valent une taxation plan-

cher : seulement 100 €/an. Voilà qui aidera à faire passer la pilule d'un tarif élevé, sachant que l'équipement est tout juste correct (clim' trizone, GPS et sièges électriques, mais pas de clé mains libres ni de conduite semi-autonome). Rien à redire, en revanche, côté

vie à bord : habitabilité très généreuse, présentation soignée et coffre qui, bien que diminué par les batteries, conserve un volume XXL. En contrepartie, il faudra faire avec le gabarit imposant de la Passat et un diamètre de braquage important (11,7 m).

### Les autres bons choix

AUDI A3 - 1.5 TFSI e S tronic Business Executive - 204 ch



Prix catalogue  
49 200 €

TAXES:  
117 €/AN

■ Autonomie électrique XXL (95 km) et belle sobriété une fois la batterie vide pour cette A3 "plug-in". Bon agrément et fiscalité modérée, mais petit coffre (294 dm<sup>3</sup>) et prix élevé.

MG EHS - 1.5 PHEV Luxury - 272 ch



Prix catalogue  
35 990 €

TAXES:  
105 €/AN

■ Un SUV compact hybride rechargeable à petit prix, avec 80 km d'autonomie électrique et un appétit raisonnable au-delà. Belle habitabilité, mais châssis pataud et performances décevantes.

RENAULT RAFALE - 1.2 hyper hybrid 4x4 Esprit Alpine - 300 ch



Prix catalogue  
55 000 €

TAXES:  
103 €/AN

■ 300 ch et seulement 103 €/an de taxes! Agrément soigné, confort préservé, et près de 80 km en mode électrique. Bémol : une pédale de frein au ressenti peu naturel.





## LES ÉLECTRIQUES

Les entreprises commencent seulement à vraiment s'intéresser aux électriques : les "pros" immatriculent désormais plus d'un véhicule à batterie sur deux en France (contre 37,1% l'an dernier). Il faut dire qu'entre l'offre élargie, les autonomies en progrès et la fiscalité extrêmement favorable, ces modèles ont tout pour leur plaire...

### RENAULT 4 E-TECH

Autonomie Confort Techno - 52 kWh - 150 ch



Prix catalogue  
35 490 €

TAXES :  
0 €/AN

Compact, mais habitable et doté d'une autonomie correcte, le R4 E-Tech offre plus de polyvalence que sa petite sœur la R5.

#### NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion	52 kWh (capacité utile)
Couple maxi	245 Nm
CO <sub>2</sub> /Prime CEE	0 g/km/De 340 à 580 € <sup>(3)</sup>
Taxes CO <sub>2</sub> /Air	0 €/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Accélération 1 000 m D. A.	31s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s
Autonomie moyenne	355 km
Route/Autoroute/Ville	400/270/395 km
Coffre	415 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,15 x 1,80 x 1,58

Pour résumer, on pourrait dire que le R4, c'est la R5... en mieux ! Le SUV compact électrique se montre en effet (un peu) plus spacieux aux places arrière, dispose d'un coffre plus généreux (et au seuil de chargement très bas) et bénéficie de suspensions

légèrement plus souples. Voilà qui en fait une offre très pertinente pour les entreprises, d'autant que l'autonomie légèrement supérieure rend le R4 plus apte aux longs trajets. On apprécie en outre les palettes au volant ainsi que le mode "One Pedal", encore réservés à

ce modèle. Planche de bord aussi plaisante à regarder qu'à utiliser, interfaces claires, GPS Google avec planificateur d'itinéraire intuitif, équipement complet (régulateur de vitesse adaptatif, pompe à chaleur, V2L et V2G...) : ce R4 ne manque pas d'atouts.

### SKODA ELROQ

85 Clever - 77 kWh - 286 ch



Prix catalogue  
43 300 €

TAXES :  
0 €/AN

Confortable, spacieux et offrant une belle autonomie, l'Elroq 85 n'a pas peur de voyager.

#### NOS MESURES

Moteur électrique	Synchr. à aimants perm.
Batterie lithium-ion	77 kWh (capacité utile)
Couple maxi	545 Nm
CO <sub>2</sub> /Prime CEE	0 g/km/De 315 à 525 € <sup>(3)</sup>
Taxes CO <sub>2</sub> /Air	0 €/0 €
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Accélération 1 000 m D. A.	27s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s8
Autonomie moyenne	440 km
Route/Autoroute/Ville	490/360/470 km
Coffre	470 dm <sup>3</sup>
Dim. L x l x h, en m	4,49 x 1,89 x 1,65

Petit frère de l'Enyaq, l'Elroq propose des prestations comparables, mais pour moins cher ! Affiché 43 300 € dans cette version dotée d'une autonomie généreuse (360 km sur autoroute) et d'un équipement sans fausse note (clé mains libres, caméra

de recul, GPS, chargeur de smartphone à induction, conduite semi-autonome...), il se montre en effet accueillant (la banquette peut recevoir trois adultes), confortable, sérieusement construit et bien insonorisé. Avec 286 ch sous le capot, les performances

apparaissent amplement suffisantes, tandis que le grand écran de 13"/33 cm se révèle assez simple d'emploi. Un regret : l'absence de mode "One Pedal", préjudiciable à l'agrément en ville. Mais cet Elroq affiche une belle homogénéité et une grande polyvalence.

### Les autres bons choix

CITROËN ë-C3 - Plus - 42 kWh - 113 ch



Prix catalogue  
25 200 €

TAXES :  
0 €/AN

■ Bon rapport prix/prestations pour l'ë-C3, qui démarre à 23 300 €, mais que l'on choisira en finition Plus pour bénéficier – entre autres – du Mirror Screen et de sièges plus moelleux.

RENAULT SCENIC - Grande Autonomie Techno - 87 kWh - 218 ch



Prix catalogue  
46 990 €

TAXES :  
0 €/AN

■ Encore un qui n'a pas peur des voyages, avec ses 480 km d'autonomie moyenne ! Spacieux, bien présenté et plaisant à conduire, le Scenic pourrait en revanche se recharger plus vite.

TESLA MODEL Y - Grande Autonomie Prop. - 75 kWh<sup>(4)</sup> - 347 ch<sup>(4)</sup>



Prix catalogue  
46 990 €

TAXES :  
0 €/AN

■ Avec 390 km d'autonomie sur autoroute et une intégration parfaite des Superchargeurs dans le GPS, ce Model Y facilite les déplacements. Vaste(s) coffre(s), bon équipement.

1. Malus au poids. 2. Consommation batterie vide. 3. Selon le type d'entreprise/collectivité et la taille de son parc automobile. 4. Estimations, Tesla ne communiquant pas ces données.





## UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

## Déperlant pour pare-brise Glaco Roll On Large de Soft99



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Glaco Roll On Large de Soft99,  
20,95 € sur Maniac-auto.com

**S**écialiste du traitement hydrophobe, Soft99 propose avec ce Roll On Large une solution pour rendre facilement et rapidement un pare-brise déperlant. Pour un résultat optimal, la marque recommande de préparer le vitrage avec le polish Glaco Glass Compound (14,95 €) que nous avons testé dans notre n° 1858. Les deux produits peuvent s'utiliser séparément, mais leur combinaison améliore et prolonge l'efficacité du traitement.

## Comment ça marche ?

L'application s'effectue en quatre étapes. Il faut d'abord laver et sécher soigneusement le pare-brise. Le produit se pose ensuite au moyen du large tampon intégré au flacon de 120 ml, en effectuant

des mouvements croisés. Après quelques minutes de séchage, il suffit d'essuyer avec un chiffon en microfibre propre. Le fabricant annonce que l'eau perle dès 45 km/h. La contenance permet une dizaine d'applications, et l'effet hydrophobe peut durer jusqu'à six mois en conditions normales d'intempéries et en évitant les lavages agressifs.

## Au final ● ● ● ● ●

Avec une vitre préalablement polie, l'efficacité est bluffante: dès 40 km/h, l'eau s'évacue sans effort. Plus besoin d'essuie-glaces! Le pad fait toute la différence et permet un geste net et maîtrisé. Pas de nuage volatile de produit et donc aucun gaspillage: une vraie réussite, un brin chère.

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

## UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

## L'affichage tête haute



Plus qu'un simple équipement de confort, l'affichage tête haute **1** favorise également la sécurité en plaçant les informations essentielles dans le champ de vision du conducteur **2**.

**L'**affichage tête haute (Head-Up Display ou HUD en anglais) permet de surveiller sa vitesse ou de suivre les indications du GPS sans avoir à quitter la route des yeux. Mais comment fonctionne-t-il ?

## Comment ça marche ?

Ce système consiste en un projecteur vidéo qui envoie une image soit directement sur le pare-brise, soit sur une lame

transparente située devant celui-ci. Grâce à un ensemble de lentilles optiques, cette image est "collimatée" à l'infini, ce qui veut dire que l'œil n'a qu'un très faible effort de mise au point à fournir pour lire les informations projetées. Les premiers systèmes se contentaient d'afficher la vitesse et une poignée de pictogrammes, mais les affichages modernes

prodiguent davantage d'informations, voire la carte de navigation. Les plus sophistiqués sont dits "à réalité augmentée": grâce à leur grande surface de projection, ils peuvent superposer des informations sur la zone qu'observe le conducteur (par exemple: des flèches indiquant la direction à suivre), notamment en suivant son regard.

## A l'usage

Apparu en premier sur les avions de chasse, l'affichage tête haute a débarqué dans l'automobile à la fin des années 1980. C'est un équipement qui s'est, depuis, relativement démocratisé, y compris sur certaines citadines. Seul Peugeot le refuse, préférant son instrumentation haute i-Cockpit depuis la 208 apparue en 2012.



## LE TUTO

Par J. Palaz



15 mn

Difficulté



# Réparer un pneu avec une mèche

Clou, vis... sont souvent la cause d'une crevaison. Vous pouvez zapper la case garage si le trou ne dépasse pas 6 mm de diamètre. Un simple kit et la bonne méthode vous permettront de réparer durablement.

## AVANT DE VOUS LANCER...

■ La réparation avec une mèche ne concerne que les trous d'un diamètre inférieur à 6 mm sur la bande de roulement. C'est donc le diamètre du corps étranger qui déterminera la réparabilité. Pour les plus grandes entailles ou les détériorations sur le flanc du pneu, cette solution ne conviendra pas. Il faudra faire appel à un pro pour savoir si le pneu peut être sauvé.

■ Entre le moment où vous retirez le clou ou la vis et l'insertion de la lime, l'air s'échappe rapidement. Or, une pression importante est nécessaire pour cette étape, tout comme pour la pose de la mèche. Afin d'agir le plus vite possible, ayez tous les éléments à portée de main.

■ De nombreux véhicules intègrent un kit anticrevaison en remplacement de la roue de secours. Dans ce dernier, le compresseur fourni vous sera d'une grande aide. Mieux, il peut disposer d'une fonction "gonflage seul", qui dispense d'utiliser le produit colmatant destiné à la réparation.

## CE QU'IL VOUS FAUT

Kit de réparation avec cartouches de Co<sub>2</sub> environ 25 €  
Pince plate ou coupante 10 €  
Pince à bec long 10 €



PH. TISSIER / PILOU



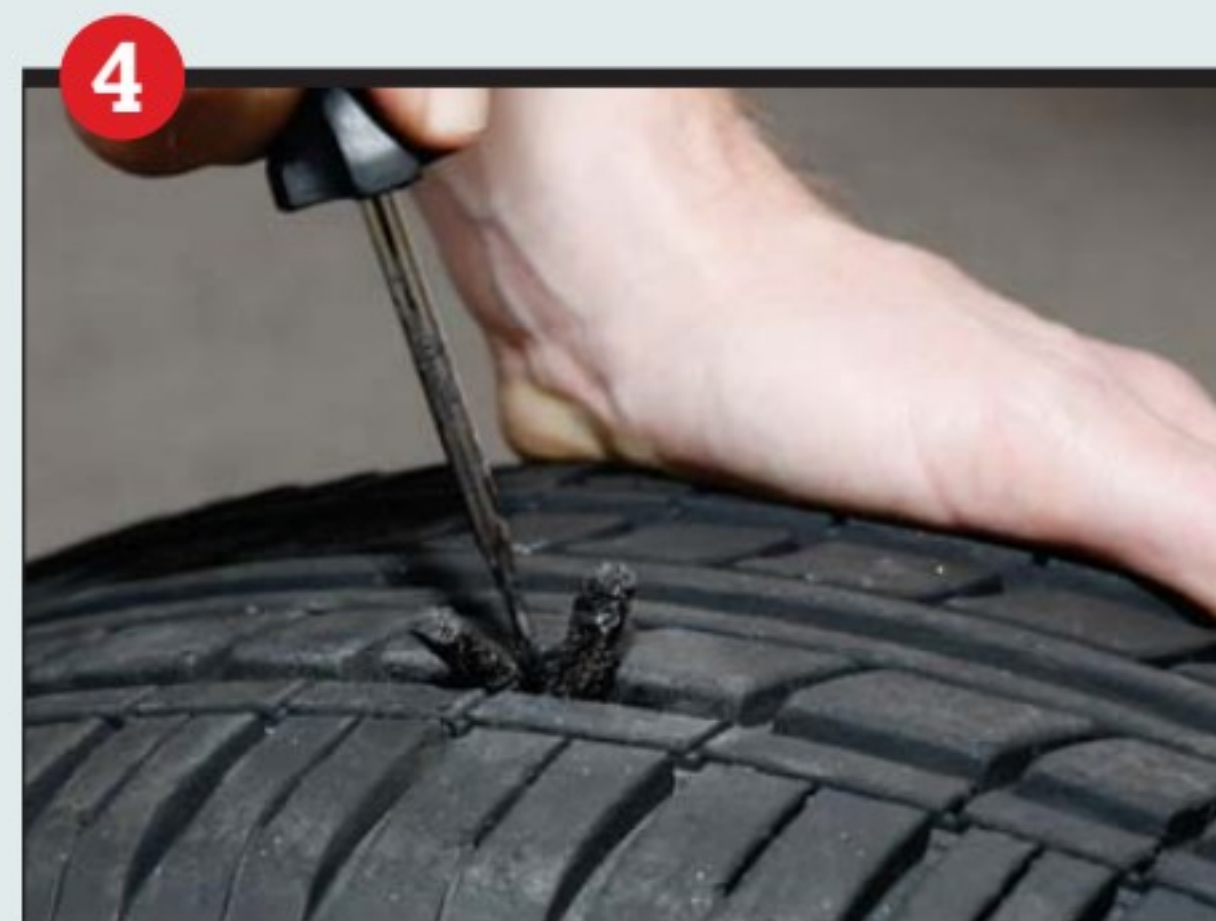
**1 Repérez la fuite.** Examinez toute la surface du pneu, afin de trouver l'intrus et l'endroit percé. En cas de doute, gonflez légèrement et pulvérisez un peu d'eau savonneuse (ou de salive) sur la bande de roulement. La présence de bulles confirmera l'échappement d'air.



**2 Retirez le corps étranger.** Pour faciliter l'extraction et limiter les dégâts, gonflez le pneu à 2 ou 3 bars à l'aide de la cartouche de gaz fournie dans le kit. Puis serrez fermement la tête de la vis (ou du clou) et tirez bien droit pour l'extraire en une seule fois.



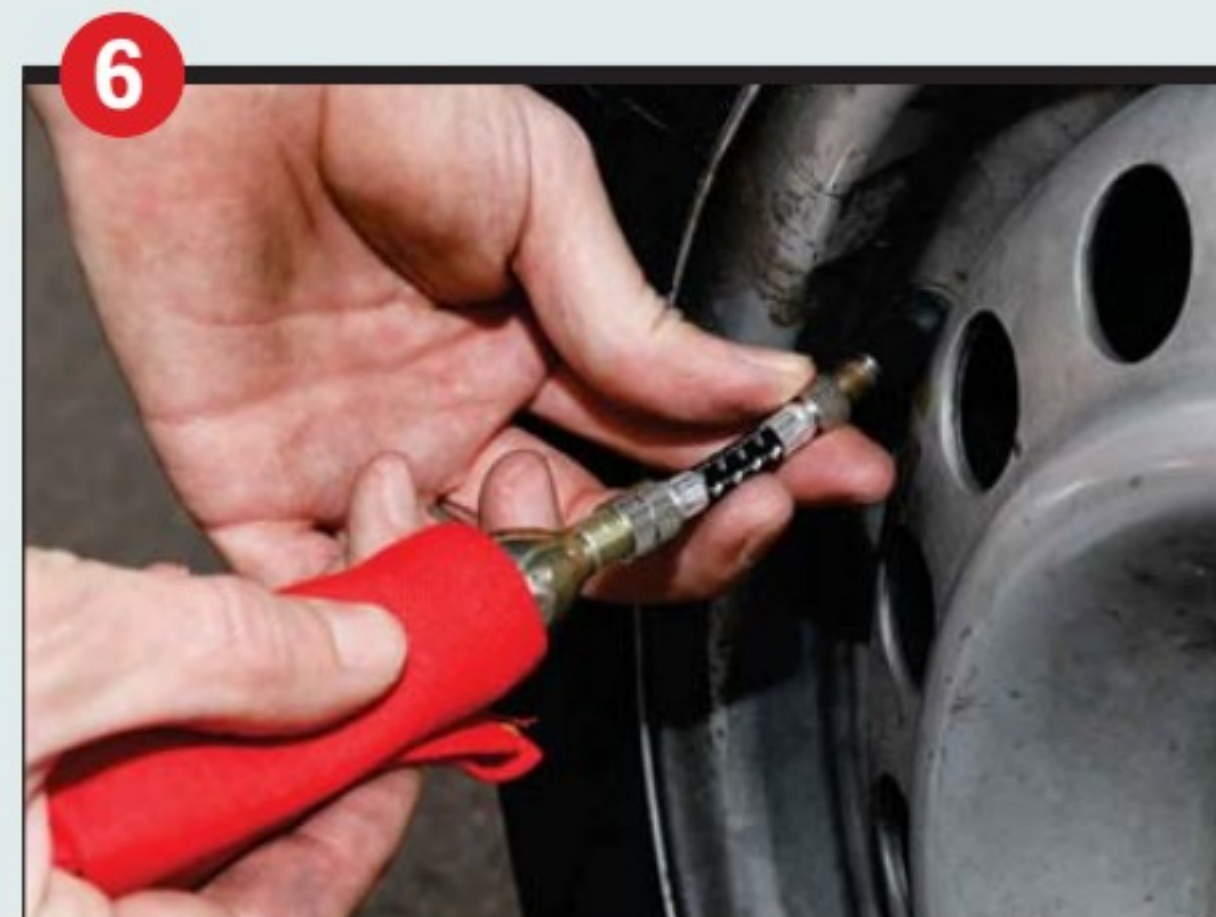
**3 Préparez l'orifice.** La pose de la mèche implique un nettoyage et un agrandissement du trou. Pour ce faire, introduisez le plus rapidement possible la lime afin de profiter de l'excédent de pression dans la roue puis procédez à l'ébavurage du trou.



**4 Posez la mèche.** Si votre kit contient de la colle, enduisez-en la mèche avant de la placer dans l'outil d'insertion. Poussez-la fermement dans l'orifice jusqu'à ce qu'elle ne dépasse plus que de quelques millimètres. Tournez l'outil d'un quart de tour puis retirez-le doucement.



**5 Ajustez la mèche.** Avec une pince coupante, taillez la partie de mèche qui déborde du pneu tout en laissant une petite marge. Pour cela, calez-vous au ras des sculptures. En roulant, vous entendrez peut-être un léger bruit dû à l'adhérence de la mèche sur le sol. Rien d'anormal.



**6 Regonflez la roue.** Relevez la pression prescrite par le constructeur sur le champ d'une portière avant. Et, si vous ne disposez pas d'un compresseur, utilisez les cartouches restantes incluses dans le kit. Après quelques kilomètres, vérifiez qu'elle reste stable.

PHOTOS : L. LACOSTE





## SPÉCIAL DIESELS DE MOINS DE 5 ANS

## Notre sélection

Alors que certains le voyaient déjà mort et enterré, le diesel continue de séduire massivement les acheteurs de véhicules d'occasion. A raison, car certains d'entre eux cumulent les qualités. C'est le cas des 15 modèles de 5 ans et moins sélectionnés ici.

**L**ongtemps chouchou des Français, jusqu'à représenter près de huit ventes de voitures neuves sur dix, le diesel ne cesse de perdre du terrain depuis une décennie, avec moins de 5% des immatriculations depuis le début de l'année 2025. Si le constat semble sans appel en ce qui concerne le neuf, il est totalement différent en occasion...

Attirés par des perspectives d'économies et de fiabilité, 40% des automobilistes qui ont acquis une voiture d'occasion cette année ont choisi un dCi, un HDi ou encore un TDI. Un engouement qui incite certains vendeurs à se montrer un peu trop gourmands lorsqu'ils établissent leur prix de vente. Heureusement, d'autres restent raisonnables, ce qui renforce l'at-

trait de cette motorisation au moment du choix face à des essence, GPL et hybrides dont les cotes peinent à redescendre.

Outre les vérifications habituelles en matière d'entretien, acheter un diesel récent nécessite de se poser des questions quant à l'usage qui a été fait de la voiture convoitée. En effet, un exemplaire avec peu de kilomètres n'est pas toujours un bon choix, car il a probablement enchaîné les petits parcours et/ou roulé majoritairement en ville. Des terrains qui mettent souvent à mal les systèmes de dépollution. Mieux vaut alors s'orienter vers une auto qui a davantage roulé, mais qui a surtout écumé les voies rapides durant de longs trajets.

Par Pierre Audemar



N. SOLER

## Les modèles citadins

## Renault Clio 1.5 Blue dCi



N. SOLER



4 CV ■ 85 ch ■ 180 km/h ■ 4,6 l/100 km ■ Coffre : 340 dm<sup>3</sup>

Cette Clio 5 satisfait parfaitement à l'un des principaux critères de choix des acheteurs de diesels : elle est d'une sobriété exemplaire. Et ce n'est pas le seul de ses atouts. Le confort de cette génération fait toujours référence, tandis que le comportement routier est au-dessus de tout soupçon. Et même avec ce "petit" moteur, elle témoigne d'une polyvalence qui lui permet de briguer le rôle de voiture principale du foyer. D'autant que l'espace à bord, y compris pour les bagages, est généreux. Et la qualité de fabrication est largement supérieure à celle de la génération précédente. En neuf, ce bloc était privé des versions haut de gamme. Mais, avec la clim', le radar de recul et le GPS, la Business est déjà complète.

**Vu une Business de 2020 avec 115000 km à 9600 €**

## Dacia Duster 1.5 Blue dCi



DACIA



6 CV ■ 115 ch ■ 172 km/h ■ 5,7 l/100 km ■ Coffre : 479 dm<sup>3</sup>

La star de Dacia s'arrache toujours en seconde main. Mais l'offre est suffisamment importante pour satisfaire la demande et les prix sont désormais revenus à des niveaux normaux. Plutôt économique à l'achat, cette version l'est également à l'usage. Et elle reprend naturellement les qualités des autres versions, à savoir un habitacle spacieux, une malle suffisante pour les bagages de la famille et un confort satisfaisant. Autre atout, elle permet, contrairement à son petit frère de 95 ch, d'accéder aux finitions hautes de la gamme, beaucoup mieux équipées. Par exemple, la série spéciale Evasion embarque air conditionné, jantes alu, vitres arrière surteintées et sa présentation intérieure est plus soignée (inserts façon chrome...).

**Vu un Evasion de 2020 avec 96300 km à 12600 €**





Pierre  
Audemar



Pierre-Louis  
Champeaux



Guillaume  
Jean



## Fiat 500X 1.6 Multijet



A. SAUNIER

6 CV ■ 120 ch ■ 181 km/h ■ 5,9 l/100 km ■ Coffre: 374 dm<sup>3</sup>



Ne vous fiez pas à son air de SUV purement citadin. Avec ses 120 ch, cette version du 500X respire la santé. Rouler chargé et même tractier ne l'effraie absolument pas. Et il préserve sa sobriété en toutes circonstances. Ce faible appétit fait partie des qualités que l'on apprécie le plus au quotidien. Tout comme l'espace à bord, l'un des plus généreux de la catégorie, et les astuces en matière de rangement, telles que le double plancher de coffre qui permet d'obtenir une surface plane une fois la banquette rabattue. Chose rare dans ce segment, le dossier du siège passager est aussi rabattable, ce qui permet de caser des objets (très) longs dans cette italienne qui, en sus, affiche des tarifs très modérés en occasion.

**Vu un Lounge de 2021 avec 63000 km à 14000 €**

## Audi Q2 30 TDI S tronic



A. CORTESI

6 CV ■ 116 ch ■ 183 km/h ■ 6,3 l/100 km ■ Coffre: 376 dm<sup>3</sup>



Majoritairement choisie par les entreprises en neuf, cette déclinaison du Q2 se trouve principalement en finition Business Line. Tant mieux car, avec ses jantes de 17" "seulement", c'est la plus confortable de la gamme et sa dotation de série est déjà complète (GPS, Android Auto/Apple CarPlay, clim' auto. bizona...). Son 1.6 diesel fait preuve d'une souplesse supérieure à celle de ses rivaux, et ses 116 ch sont parfaitement suffisants au quotidien. Y compris sur voies rapides avec famille et bagages à bord. Dans l'habitacle, la finition est très au-dessus des standards du segment. Un gage de bon vieillissement. Et cela tombe bien, car ce bloc très fiable peut atteindre des kilométrages élevés.

**Vu un Business Line de 2020 avec 70500 km à 20600 €**



# Acheter une voiture d'occasion

## Les modèles compacts

### Renault Megane Estate 1.5 Blue dCi



N. SOLER



6 CV ■ 115 ch ■ 188 km/h ■ 5,7 l/100 km ■ Coffre: 575 dm<sup>3</sup>

Comme le démontre ce dérivé de la Megane 4, un break peut combiner élégance, dynamisme et volume de chargement. Avec 575 dm<sup>3</sup>, non seulement son coffre est plus spacieux que celui de la plupart de ses rivaux, mais il se montre de surcroît modulable avec son plancher réglable. Si la variante 115 ch du 1.5 Blue dCi séduit unanimement par son faible appétit, elle manque malheureusement d'un peu de peps sous la barre des 2000 tr/mn. Un souffle court qui disparaît avec la boîte à 7 rapports à double embrayage EDC. La présentation intérieure paraît désormais un peu datée, mais la finition soignée permet d'éviter les grincements de mobilier, même sur les exemplaires ayant dépassé le seuil des 100 000 km.

**Vu une Business de 2020 avec 121 100 km à 11 600 €**

### Ford Focus 1.5 EcoBlue



F. GROUT



6 CV ■ 120 ch ■ 187 km/h ■ 5,6 l/100 km ■ Coffre: 388 dm<sup>3</sup>

Pour qui recherche avant tout une berline fiable et sobre, la quatrième génération de Focus met en avant un atout majeur. Boudée en occasion, elle affiche des tarifs très inférieurs à ceux de ses concurrentes. A moins de 13 000 €, il faudra faire l'impasse sur les équipements les plus high-tech, mais l'air conditionné et la caméra de recul sont livrés d'office, dès l'entrée de gamme Trend. Pour un prix identique, mieux vaut viser un dérivé Business, fort du système de navigation et des jantes alu. Souple dès les plus bas régimes, ce bloc s'associe à merveille avec la transmission manuelle à 6 rapports, moins avec l'automatique qui compte 2 vitesses de plus mais qui est sujette aux à-coups.

**Vu une Trend Business de 2021 avec 96 200 km à 12 900 €**

### Kia Sportage 1.6 CRDi 115



KIA



6 CV ■ 115 ch ■ 171 km/h ■ 5,8 l/100 km ■ Coffre: 527 dm<sup>3</sup>

Si les Kia sont, généralement à raison, jugées plus fiables que la moyenne, ce n'est pas le cas de certains Sportage 4. En effet, sur la variante de 136 ch, un dispositif de micro-hybridation, à la mise au point bâclée, a engendré une multitude de problèmes. Dans cette gamme, le bon choix, c'est donc la version la moins puissante. Avec ses 115 ch, elle se montre suffisamment vaillante, notamment en reprises, tant qu'on ne lui demande pas de tracter une grosse remorque ou une caravane. En échange, elle se contente de quelques gouttes de gazole. Au moment de l'achat, assurez-vous que l'entretien a été rigoureusement effectué, afin de profiter des dernières années de la garantie constructeur (7 ans/150 000 km).

**Vu un Active de 2020 avec 115 100 km à 15 000 €**

### Seat Leon 2.0 TDI 115



Y. LEFEBVRE



6 CV ■ 115 ch ■ 190 km/h ■ 5,1 l/100 km ■ Coffre: 415 dm<sup>3</sup>

Commercialisé en plein covid, ce quatrième opus de la Leon a pâti d'un lancement loupé et ne rencontre pas le succès que ses qualités auraient pourtant dû lui assurer. Sous ses lignes dynamiques, on retrouve, en effet, la mécanique et la technologie de la Volkswagen Golf, mais proposées à des tarifs largement inférieurs en occasion.



# SPÉCIAL DIESELS DE MOINS DE 5 ANS

## Mercedes A 180 d 8G-DCT



F. GROUT

■ 6 CV ■ 116 ch ■ 202 km/h\* ■ 5 l/100 km\* ■ Coffre: 348 dm<sup>3</sup>

Début 2021, la Classe A a vécu une petite révolution en abandonnant, pour sa version 180 d, le 1.5 d'origine Renault couplé à la boîte EDC à 7 rapports au profit d'un duo 100 % maison (2.0 diesel et boîte 8 vitesses). Si la puissance reste la même (116 ch), la souplesse et la réactivité y gagnent largement, sans que les tarifs en occasion ne soient réellement plus élevés. En seconde main, on trouve principalement des finitions AMG Line au look plus dynamique mais au confort très moyen (jantes de grand diamètre, sièges sport, amortissement spécifique...). Les Business Line sont presque aussi bien dotées (clim' auto., navigation connectée...) mais leurs roues de 17" préservent les vertèbres des passagers.

**Vu un Business Line de 2021 avec 72000 km à 20000 €**

\*Donnée constructeur

## BMW X1 sDrive18d Auto.



BMW

■ 8 CV ■ 150 ch ■ 203 km/h ■ 5,8 l/100 km ■ Coffre: 498 à 608 dm<sup>3</sup>



Entre un 16d anémique et un 20d plus coûteux à l'usage, notamment à cause de primes d'assurance plus élevées, le 18d de 150 ch est le bon choix. Mariage parfait entre la sobriété et les performances, il se montre en outre des plus agréables à conduire. Le soin apporté à la qualité de fabrication est appréciable, tout comme l'espace à bord, généreux même aux places arrière. En cherchant un peu, vous dénicherez des exemplaires équipés de la fort pratique, mais initialement optionnelle, banquette coulissante. A condition d'éviter les versions M Sport, l'amortissement est tolérant et, bien que nous ayons ici affaire à une traction, le comportement routier reste dynamique.

**Vu un XLine de 2020 avec 124600 km à 20900 €**



Même la qualité de fabrication n'a pas grand-chose à envier à celle de sa prestigieuse cousine. Afin de profiter d'une dotation de série à la page (projecteurs à leds, clim' auto. bizona, combiné d'instrumentation digital), préférez les versions Style (ou Style Business avec chargeur à induction) plutôt que la "pauvre" Référence.

**Vu une Style Business de 2020 avec 83900 km à 17900 €**

## Volkswagen Tiguan 2.0 TDI DSG



Y. LEFEBVRE

■ 8 CV ■ 150 ch ■ 191 km/h ■ 6,1 l/100 km ■ Coffre: 526 à 667 dm<sup>3</sup>



Alors que ses tarifs en neuf étaient particulièrement salés, le deuxième opus du Tiguan retrouve de la modération en occasion. De la modération, il en est également question lorsque l'on évoque la consommation du 2.0 TDI 150. Souple et suffisamment puissant pour un usage familial, ce bloc s'accorde à merveille avec la très douce boîte DSG, qui compte ici 7 rapports. A bord, la qualité de fabrication est digne de la réputation de la marque et on ne manque pas de place, ni à l'avant, ni sur la banquette. Celle-ci est, de plus, coulissante, ce qui permet d'agrandir une malle qui offre déjà un beau volume en temps normal. Afin de préserver le confort, fuyez les R-Line: leurs grandes roues absorbent mal les défauts.

**Vu un Life de 2020 avec 98900 km à 23000 €**



# Acheter une voiture d'occasion

## SPÉCIAL DIESELS DE MOINS DE 5 ANS

### Les modèles familiaux

#### Peugeot 508 2.0 BlueHDi



8 CV ■ 160 ch ■ 217 km/h ■ 6,7 l/100 km ■ Coffre: 488 dm<sup>3</sup>



Jusqu'au restylage de 2023, la 508 "2" proposait une gamme de BlueHDi pléthorique, composée du 1.5 de 130 ch, à la fiabilité désastreuse, et des 2.0 de 160 et 180 ch. Le premier est à privilégier, car plus souple et moins gourmand que le plus puissant. En matière de reprises et d'accélération, cette variante 160 ch manque un peu de dynamisme. Mais elle favorise la souplesse et la douceur, points sur lesquels elle surclasse toutes ses rivales. Le comportement routier étant parfaitement rassurant, enchaîner les kilomètres au volant de cette berline s'avère très plaisant. Les habitués des concurrentes allemandes apprécieront la finition soignée et l'accessibilité aisée au coffre, grâce au large hayon.

**Vu une Active Business de 2020 avec 73000 km à 19000 €**

#### Skoda Superb Combi 2.0 TDI DSG



8 CV ■ 150 ch ■ 202 km/h ■ 5,5 l/100 km ■ Coffre: 656 dm<sup>3</sup>



Voilà un break qui cultive les paradoxes. D'une part, on trouve l'espace intérieur, supérieur à celui de bien des modèles plus imposants, un coffre XXL et une liste d'équipements de série complète en finition Style (clé mains libres, sellerie cuir/Alcantara, siège conducteur électrique à mémoire...). D'autre part, tout se passe sous le capot. Non pas que le 2.0 de 150 ch soit un "petit bras". Même s'il étonne plus par sa souplesse que par ses performances, ce sont surtout ses consommations, inférieures à celles d'un grand nombre de modèles plus compacts, qui donnent le sourire jour après jour. En matière de confort, on salue le travail très efficace des suspensions et la bonne insonorisation.

**Vu une Style de 2021 avec 87300 km à 24000 €**

#### Volvo XC60 D4 Geartronic AWD



10 CV ■ 190 ch ■ 207 km/h ■ 7,6 l/100 km ■ Coffre: 487 dm<sup>3</sup>



Les recettes traditionnelles sont souvent les meilleures, comme le prouve ce SUV suédois. Un quatre cylindres diesel puissant mais sobre, une boîte de vitesses automatique à convertisseur de couple et 8 rapports, souple, douce, mais aussi suffisamment réactive, lorsque le besoin de puissance se fait ressentir, un habitacle lumineux... Difficile de trouver un compagnon de voyage plus accueillant et agréable. Grâce à la transmission intégrale, ce XC60 affiche une motricité parfaite, quelles que soient les conditions. Idéal pour évoluer à la montagne. Et, autre tradition du constructeur suédois, la dotation de série affiche complet avec la sellerie cuir et le GPS proposés dès le milieu de gamme Momentum.

**Vu un Momentum de 2020 avec 88800 km à 27900 €**

#### Mercedes GLC 220 d 4Matic



11 CV ■ 194 ch ■ 215 km/h\* ■ 7,6 l/100 km ■ Coffre: 530 dm<sup>3</sup>



Restylé en 2019, le premier opus du GLC s'est à cette occasion offert un petit coup de jeune esthétique (calandre, feux...) et, surtout, une copieuse mise à jour technologique, notamment au niveau du système multimédia. Son 2.0 diesel maison a également fait une grosse cure de chevaux, passant de 170 à 194 "canassons". De quoi le rendre encore plus à l'aise lorsqu'il s'agit de tracter ou de dépasser. Les volumes intérieurs, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière ou dans le coffre, se situent dans la moyenne haute de la catégorie. Et les astuces pratiques sont de la partie, avec un double plancher de coffre. Le point sur lequel le GLC surclasse tous ses rivaux, c'est le confort, notamment grâce à son amortissement très réussi.

**Vu un Business Line de 2020 avec 107200 km à 32500 €**

\*Donnée constructeur



## Ford Ranger

La coupe est pleine pour Pierre Desforges ! Depuis plusieurs semaines, il a engagé un bras de fer avec Ford après une panne survenue sur son Ranger. Mais la marque considère s'être déjà montrée très généreuse.



FRANÇOIS GUENEAU / AL PACA / ANDIA

## 4 809 € pour une boîte auto. à remplacer à 50 500 km !

**S'**il est souvent considéré comme un véhicule utilitaire, le pick-up peut aussi représenter, pour certains, un art de vivre à part entière, teinté d'une pointe d'American way of life. Pierre Desforges, de Yzeure (03), fait partie de ces automobilistes français qui ont succombé au charme de ces mastodontes. Pour notre lecteur, l'élus est un Ford Ranger Raptor, un "monstre" équipé d'un 2.0 EcoBlue de 213 ch, de fin 2021. Cet exemplaire était mis

en vente par un concessionnaire de la marque et n'avait que 10 000 km. Alors que l'auto s'apprête à fêter son quatrième anniversaire, et que son compteur vient tout juste de dépasser les 50 000 km, Pierre remarque un phénomène surprenant et inquiétant.

### Fausse générosité

Lorsque Pierre bascule la commande de boîte de vitesses automatique sur la position Parking, le Ranger n'est plus immobilisé. Face à ce potentiel danger, ce

lecteur demande à son atelier Ford d'examiner son véhicule. Après quelques investigations, le verdict tombe : la boîte de vitesses doit être remplacée. Mais Pierre fait immédiatement comprendre à son concessionnaire qu'il n'est pas question qu'il paie la facture, qui se monte à 8 129 €. Interrogé sur ce sujet, Ford France accepte alors de prendre à sa charge 41 % du coût de l'intervention, laissant 4 809 € au compte de Pierre. Un geste qui, selon Ford, est déjà exceptionnel. **Pierre Audemar**

### Notre stratégie de défense

Entre colère et dépit, lorsque Pierre nous contacte, il se demande s'il a vraiment raison de remettre en cause l'offre que lui a faite Ford. La réponse se trouve, comme toujours, dans le barème de nos experts. Celui-ci indique que la durée de vie normale d'une transmission automatique est de 250 000 km, avec, en cas de défaillance, une prise en charge intégrale jusqu'à 5 ans/50 000 km. Le Ranger de Pierre ayant légèrement dépassé le second terme, une participation à hauteur de 95 % est tout à fait justifiée.

### LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

#### Land Rover Discovery Sport

##### Double peine

Mon Discovery Sport 2.0 TD4 180 de 2016 totalise 142 900 km. Lors de la dernière révision, le concessionnaire nous a fait savoir qu'il fallait remplacer les deux chaînes de distribution. Sur le devis de 2 923 €, Land Rover prend en charge 33 %.

**Didier Boudot, 70800 Saint-Loup-sur-Semouse**

**NOTRE CONSEIL** Les chaînes de distribution sont censées avoir une durée de vie de 300 000 km, soit deux fois le kilométrage de votre Discovery Sport. Dans votre cas, il faut toutefois tenir compte du fait que votre auto a 9 ans. Ainsi, vous êtes en droit d'exiger que Land Rover revoie son offre et prenne en charge 50 % de la note.

#### Renault Scenic

##### Solution tardive

Après plus d'une année à chercher la cause des messages d'erreur affichés par mon Scenic 1.3 TCe 140 de 2020 (63 700 km), mon concessionnaire a changé le bloc ABS. Renault a payé 44 % du coût total de l'intervention (1 499 €).

**Philippe Sarre, 44700 Orvault**

**NOTRE CONSEIL** Qu'il s'écoule autant de temps avant qu'une solution soit trouvée est inacceptable. Puisque vous avez les preuves que ce souci avait été signalé début 2024, c'est l'âge et le kilométrage (4 ans et 44 600 km) qu'avait votre Scenic à cette date qui détermine le taux de participation. Renault doit vous rembourser à 100 %.

### AFFAIRE RÉGLÉE !

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

#### DS a payé 65 % des bras de suspension

Parmi les cas publiés dans notre n° 1918, il y avait celui de Bernard Cassier et de son DS 7 Crossback 1.6 PureTech 180 de 2019. A 63 600 km, les bras de suspension arrière de ce SUV s'étaient mis à grincer et devaient être changés. Sur cette opération à 658 €, DS Automobiles n'acceptait alors de ne prendre en charge que 25 %. Grâce à l'intervention de nos experts et à la pugnacité de Bernard, la marque a toutefois fini par accorder à son client son juste dû, à savoir 65 % de réduction sur la facture globale.



**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](mailto:soslitigeoccasion@reworldmedia.com) avec votre adresse et votre téléphone.



Y. LEFEBVRE



BIEN CHOISIR UNE...

## Alpine A110 (depuis 2018) à partir de 52 000 €

Une ligne indémodable, une légèreté rafraîchissante et un plaisir au volant unique : l'Alpine A110 détonne dans un univers de sportives formaté. Sa disparition prochaine en fait une occasion diablement tentante.

Qui aurait pu croire, fin 2017, que la légère Alpine A110 allait devenir l'une des sportives les plus emblématiques de son époque ? Légère, certes, mais pas radicale, ni invivable. L'accessibilité à bord est aisée et l'habitacle se montre accueillant, à condition de ne pas emporter trop de bagages ! Silencieuse et plus moelleuse que ses rivales, l'A110 demeure conciliante sur les longs parcours. D'autant que son petit bloc 1.8 turbo qui a à peine plus de 1 100 kg à déplacer conserve un appétit d'oiseau. C'est pourtant bel et bien

sur une départementale ou sur un circuit que les effets de son régime minceur se ressentent. L'agilité naturelle de son châssis et ses manières récréatives distillent des sensations uniques, face à une concurrence souvent moins communicative. Derrière le volant, le plaisir est incomparable quel que soit son niveau de conduite, grâce à l'équilibre du châssis qui offre une progressivité pratiquement jamais vue sur une architecture à moteur central. Débarrassé des kilos superflus, son 1.8 turbo fait des merveilles, avec des performances proches de celles d'une Porsche

911, malgré une puissance modeste allant de 252 à 300 ch.

### Gamme à rallonge

Ce positionnement introuvable ailleurs fait de l'A110 une sportive authentique absolument unique dont il faut profiter au plus vite. Bientôt à la retraite, elle risque de voir sa cote rapidement monter sur le marché de l'occasion, mais l'importante diversité de l'offre permet de faire jouer la concurrence. La fiabilité générale convaincante et l'attrait des différentes versions font qu'il n'y a pas de mauvaises A110. Le choix est d'abord une question de finances et d'utilisation. Les modèles de 252 ch sont les plus abordables et parfaits pour la route. L'amortissement souple favorise un comportement joueur, sans forcément adopter un rythme indécant.

Dotée de sièges réglables et plus moelleux, la Légende privilégie le confort. Arrivée fin 2019, la S s'offre un châssis raffermi, plus raide à basse vitesse. Son comportement toujours récréatif, mais plus rigoureux et stable à haute vitesse la destine davantage à la piste. La refonte de la gamme et ses évolutions de décembre 2021 rendent la boîte plus agréable encore, mais les prix montent. Côté annonces, une A110 252 ch débute à 52 000 € avec 40 000 km. Comptez la bagatelle de 8 000 € supplémentaires pour une S (292 ch) et encore 5 000 € pour son évolution de 300 ch. Equipée du même moteur, mais avec un châssis souple, la nouvelle GT coûte 2 000 € de moins que la S et on peut même la trouver avec moins de 20 000 km.

Jacques Warnery

Le combiné numérique est personnalisable selon les trois modes de conduite (Normal, Sport ou Track). La position au volant est parfaite.



Nombre de places : 2



Volume : 95 dm<sup>3</sup> (AV)



Volume : 90 dm<sup>3</sup> (AR)

Les deux coffres sont riquiqui : faible hauteur à l'avant et ouverture réduite à l'arrière (où la chaleur du moteur se fait ressentir) !

PHOTOS : A. SAUNIER



Pierre  
AudemarPierre-Louis  
ChampeauxGuillaume  
Jean

## Côté équipements

■ Correcte, la dotation demande parfois à être complétée : freins hautes performances (imposant des roues de 18") sur les A110 Pure et Légende en cas d'usage intensif et caméra de recul sur les versions qui en sont dépourvues. Lors de la refonte de la gamme, la Légende (252 ch) disparaît au profit d'une GT de 300 ch. L'interface plus réactive et la connectivité smartphone sont bienvenues, mais le ciel de toit en Dinamica et le radar de stationnement avant de la S sont désormais en option !

### LA DOTATION DE SÉRIE

**Pure/base** (252 ch) : • ABS • Airbags (2) • ESP • Clim' auto. • Ecran 7" avec GPS et ports USB • Jantes alu 17" • Modes de conduite (3) • Régulateur/limiteur de vitesse • Sièges baquets Sabelt réglables en longueur • Vitres électriques.

**Première Edition** : • Echap. actif • Hi-fi Focal • Jantes 18" et freins hautes performances • Pédalier alu • Radar de recul.

**Légende**. En plus de base : • Aide au stationnement AV/AR et caméra de recul • Sièges Confort.

**S** (292 puis 300 ch). En plus de Première Edition : • Aide au stationnement AV • Télémétrie.

**GT** (300 ch). En plus de Légende : • Echap. actif • Freins hautes performances.



Y. LEFEBVRE

## Côté moteurs

LES CHIFFRES	A110 - 252 ch	A110 S - 292 ch	A110 S/GT - 300 ch
<b>Vitesse maxi</b>	250 km/h	260 km/h	260 km/h
<b>Accélération</b> 1 000 m D. A.	24s3	24s	23s8
<b>Reprises</b> 80 à 120 km/h en Drive	2s7	2s8	2s6
<b>Consommation</b> moyenne	7,1 l/100 km	7,4 l/100 km	7,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,8/6,7/7,8 l/100 km	7,3/7,2/7,6 l/100 km	7/7,4/7,9 l/100 km
<b>Poids</b>	1 111 kg	1 126 kg	1 134 kg
<b>Freinage</b> 130 à 0 km/h	63 m	64 m	59 m
<b>Moteur</b> turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 798 cm <sup>3</sup>	1 798 cm <sup>3</sup>	1 798 cm <sup>3</sup>
<b>Puissance</b> maxi	252 ch à 6 000 tr/min	292 ch à 6 400 tr/min	300 ch à 6 300 tr/min
<b>Couple</b> maxi	320 Nm à 2 000 tr/min	320 Nm à 2 000 tr/min	340 Nm à 2 400 tr/min
CO <sub>2</sub> /Pastille Crit'Air	138 g/km/1	146 g/km/1	156 g/km/1
<b>Boîte de vitesses</b>	Automatique, 7 rapports	Automatique, 7 rapports	Automatique, 7 rapports

**A110 - 252 ch** : disponible depuis le début, ce bloc se trouve dès 52 000 € avec un peu plus de 40 000 km. Comptez 58 000 € pour une auto avec peu de kilomètres (moins de 10 000 km). Réservées au lancement, les Première Edition (1 955 ex.) ne coûtent pas beaucoup plus. Une Légende revient à 3 000 € en sus, mais l'offre en occasion favorise la négociation. Couplé à une boîte EDC à double embrayage efficace, le 1.8 turbo, grâce au poids contenu, délivre déjà des performances incroyables à ce niveau de puissance.

**A110 S - 292 ch** : lancée fin 2019 dans une version S dotée d'un châssis plus ferme, cette évolution plus puissante s'échange rarement sous les 60 000 € (avec environ 40 000 km au compteur). Malgré une pointe d'allonge supplémentaire, les 40 ch de plus ne se ressentent guère dans la vraie vie, à moins de constamment exploiter les hauts régimes. Ce faible écart s'explique par son couple maximal inchangé de 320 Nm, en raison d'une boîte EDC qui ne peut en encaisser plus dans cette configuration.

**A110 S/GT - 300 ch** : disponible à partir de fin 2021, cette évolution du 1.8 turbo est accessible dès 63 000 € en GT et à partir de 65 000 € en S avec 40 000 km. La boîte EDC, subtilement revue et profitant de pièces sélectionnées pour cette évolution de 300 ch, permet de faire passer le couple de 320 à 340 Nm. Ce surcroît de tonus qui se ressent dès les mi-régimes et jusqu'à l'approche de la zone rouge compte davantage que les 8 ch d'écart. Le tout avec un appétit aussi maîtrisé que sur les autres versions. Merci la légèreté !

## Côté fiabilité

### A surveiller

**Batterie** : faiblesse constatée lorsque le véhicule roule peu (pris sous garantie).

**Boîte** : embrayages fragiles et plateaux d'embrayage qui se polissent et engendrent des glissements. Le défaut est corrigé avant le restylage. Risque de casse lors de tête-à-queue sur circuit quand la boîte est en prise.

**Carrosserie** : quelques fissures de la partie inférieure du pare-brise sur les modèles d'avant juillet 2019. Joints de porte parfois bruyants à haute vitesse.

**Module jauge/pompe à essence** : dysfonctionnement de cet ensemble entraînant une impossibilité de démarrer, surtout par forte chaleur sur les modèles avant mai 2022. Campagne de rappel en octobre 2023.

**Moteur** : risque de fonctionnement dégradé et de voyant moteur allumé, imposant une reprogrammation du calculateur d'injection jusqu'en septembre 2019.

## Nous vous conseillons

### Une Alpine A110 de 252 ch

Si une A110 S de 300 ch est plus indiquée sur circuit, les versions de base de 252 ch constituent le meilleur rapport prix/prestations pour la route. En cherchant bien, il est possible de dénicher une Pure de 2023 encore sous garantie avec moins de 40 000 km, à 52 000 €.



N. SOLER



PIC DE POLLUTION, VOIE RÉSERVÉE,  
CORRIDOR DE SÉCURITÉ...

# Signalisation dynamique et réglementation provisoire : ce qu'il faut savoir



CH. IGOUNET

Message à affichage variable, panneau lumineux, limitation de vitesse provisoire, feu temporaire : ces dispositifs, de plus en plus présents sur les routes, imposent des règles... changeantes. Or, les ignorer vous expose à des sanctions, au même titre que s'il s'agissait de panneaux fixes. Tour d'horizon des plus courants.

**C**onduire correctement aujourd'hui ne se limite plus à respecter les panneaux routiers classiques. La signalisation dynamique se multiplie un peu partout, aussi bien en milieu urbain que sur les grands axes. Objectif : renforcer la sécurité des usagers en fonction des aléas de la circulation et des perturbations en cours ou à venir. Qu'il s'agisse d'un corridor de sécurité sur une autoroute, d'une voie réservée au covoiturage, d'une limitation abaissée lors d'un pic de pollution ou d'une zone de travaux – pour ne citer que quelques exemples –, leur signalisation prime sur les règles habituelles. Le non-respect de ces prescriptions expose le conducteur à des sanctions. Il est donc indispensable de savoir les identifier afin d'adapter sa conduite en conséquence.

## Limitation dynamique : la vitesse affichée prévaut

Sur les autoroutes et les grands axes urbains, les panneaux à message variable peuvent afficher un signal de limitation de vitesse en temps réel adapté aux circonstances : trafic dense, accident, brouillard... Or, contrairement à ce que semblent penser certains automobilistes, il ne s'agit pas là d'une "simple"

recommandation. Cette nouvelle limitation s'applique – y compris aux véhicules électriques en cas de pic de pollution –, nonobstant la présence d'un panneau de signalisation fixe permanente indiquant une vitesse maximale autorisée supérieure (art. 10-1 de l'arrêté du 24 novembre 1967).

**PV encouru ?** Oui, si des forces de l'ordre sont dans les parages. En l'absence de radar, l'amende sera de 135 €\* sans retrait de point. Avec radar : 68 €\*\*, 135 €\* ou plus selon l'excès de vitesse, et risque de retrait de points. En revanche, sachez-le : les radars fixes ne sont jamais recalibrés "à la volée" en cas d'abaissement provisoire de l'allure.



## Travaux : priorité à la signalisation temporaire

Une zone de chantier est nécessairement balisée par une signalisation provisoire (panneaux de limitation de vitesse abaissée, cônes, feux tricolores d'appoint, etc.). Celle-ci se substitue alors aux panneaux permanents.

**PV encouru ?** Oui, et il peut vous coûter cher si vous n'avez pas réduit votre vitesse ! Ces "spots" sont en effet l'un des terrains de jeu des radars autonomes (dit "de chantier"). Vous pouvez ainsi facilement être contrôlé à plus de 20 km/h de trop si vous n'avez pas respecté la signalisation, et écoper de la sanction ad hoc.

## Feu tricolore provisoire : respectez le décompte

Installés le plus souvent dans les zones de travaux à circulation alternée, ces feux temporaires à décompte numérique remplacent toute autre réglementation en cours habituellement. Et prime sur elle. Pour des raisons de sécurité avant tout, il est impératif de respecter ce feu.

**Un PV encouru ?** Oui, s'il se trouve un agent pour verbaliser l'infraction. L'amende est de 135 €\* avec un retrait de 4 points. Notez qu'un PV à la volée (sans interception) reste possible !



## Pic de pollution : baisse des limitations obligatoires



Les panneaux lumineux à message variable, généralement implantés sur les axes à fort trafic, se chargent d'informer systématiquement les usagers de la route des épisodes de pollution et d'annoncer une réduction de vitesse de 20 km/h, décidée par arrêté préfectoral. Cette mesure temporaire prévaut alors sur la signalisation permanente.

**PV encouru ?** Oui, mais théorique, car une infraction à la vitesse dans un tel cas de figure nécessite d'être interpellé par les forces de l'ordre. Impossible aussi d'être flashé par un éventuel radar automatique si vous êtes en phase avec la vitesse maximale autorisée par le panneau habituel. Bien que ce soit techniquement possible, ceux-ci ne sont jamais recalibrés (voir "Et avec les radars par temps de pluie...").

## Corridor de sécurité : un réflexe à adopter urgemment

Sur autoroute ou sur voie rapide, lorsqu'une panne ou un accident est signalé et/ou en cas de présence de patrouilleurs

M. BERILLIER / LE MIDI LIBRE / MAXPPP

L. MAILLARD / LA VOIX DU NORD / MAXPPP





**Antoine Jacquot**  
Expert automobile  
diplômé d'Etat



**Docteur Romaric Pagnard**  
Médecin généraliste



**M<sup>e</sup> Frank Samson**  
Avocat au barreau de Paris, spécialiste en droit des infractions routières

(dépanneurs, agents d'entretien, ambulances, pompiers...), il est primordial de ralentir, puis de se déporter d'une voie, le plus souvent vers la gauche (vers la droite si l'emplacement de l'incident l'impose). On parle alors de "corridor de sécurité", un dispositif obligatoire depuis 2018. Il est désormais matérialisé par trois panneaux successifs qui invitent les usagers de la route à, dans l'ordre, réduire leur vitesse, se déporter, et maintenir une distance de sécurité suffisante. Une signalisation par flèche lumineuse peut être également activée directement depuis le véhicule d'intervention.

**PV encouru?** En théorie oui, de 135 €, avec un retrait de 3 points si vous ne respectez pas la réglementation. En pratique, c'est surtout après une collision, sans conteste le plus grave danger, que le conducteur sera sanctionné.



### Et avec les radars par temps de pluie, on risque quoi?

La loi impose de réduire sa vitesse par temps de pluie et autres précipitations, à 110, 100 et 80 km/h selon que la voie est respectivement limitée à 130, 110 ou 90 km/h.

**PV encouru?** Seulement s'il s'agit d'un radar manipulé par

les forces de l'ordre. Jamais avec un "automatique", comme nous l'avons vu précédemment, sauf si vous dépassez la vitesse maximale autorisée habituelle.

### Voie dédiée au covoiturage: le losange blanc à repérer



Présentes dans plusieurs grandes villes comme Lille, Lyon, Nantes, Paris, Rennes, Rouen, etc., ces voies, dites de covoiturage, sont balisées à leur entrée et à leur sortie par un panneau affichant un losange blanc (barré à la fin de la zone). Destinées à fluidifier la circulation et à encourager le covoiturage, elles sont, lorsque le panneau est activé, réservées aux véhicules comptant au moins deux occupants, ainsi qu'aux taxis, aux transports en commun et véhicules de secours. Selon les villes, les véhicules 100% électrique et les détenteurs d'une carte mobilité inclusion peuvent aussi y être admis.

**PV encouru?** Oui, il est de 135 €\* si les dispositifs (caméras et radars dédiés) sont activés et que les agents chargés de vérifier à distance le nombre de passagers ont constaté que vous n'étiez pas autorisé à emprunter cette voie. Attention, la vitesse y est en général réduite à 50 ou 70 km/h selon le lieu.

**Pascale Gétin**

\*Amende forfaitaire minorée à 90 € en cas de paiement sous 15 jours.

\*\*Amende forfaitaire minorée à 45 € en cas de paiement sous 15 jours.

## Contester un PV reste possible

■ Quelle que soit la configuration, si vous estimez que l'amende est indue, rien ne vous empêche de contester. Une lettre motivée et accompagnée de justificatif peut porter ses fruits pour échapper à l'amende et au retrait de points.

■ Flashé par un radar? Contactez la gendarmerie locale ou renseignez-vous sur le site Radars-auto.com (toujours au fait d'éventuels bugs relevés), pour savoir s'il n'y a pas eu de dysfonctionnement.

■ Dans tous les cas, si vous estimez la verbalisation abusive, demandez à consulter l'arrêté préfectoral (ou municipal) relatif à la zone concernée, afin de vérifier la réglementation en vigueur au moment de l'infraction. En l'absence d'un arrêté provisoire justifiant la nouvelle règle, le PV pourra être classé sans suite.

## VOS QUESTIONS

### Loi Vignette Crit'Air

**"La vignette Crit'Air est-elle obligatoire? Je viens d'acheter un SUV hybride neuf et je vis à la campagne."**

Jean-Claude R., par e-mail

**Pascale Gétin.** Non, cette vignette n'a pas un caractère obligatoire si vous circulez principalement sur des routes de campagne. Elle le devient, en revanche, dès que vous entrez dans une agglomération ayant instauré une zone à faibles émissions (ZFE), comme Paris, Lille, Lyon et bien d'autres. Elle est également requise en cas de pic de pollution dans ces mêmes zones, qui peuvent alors être étendues aux rocades. Reste que, pour moins de 4 €, il est peut-être préférable de l'acheter\*. Apposée derrière votre pare-brise, la vignette Crit'Air 1, qui correspond à votre SUV hybride neuf, vous permettra de circuler et de stationner sans risquer une amende de 68 € en cas de contrôle de police.

\*Sur le site officiel sur [Certificat-air.gouv.fr/certificat](http://Certificat-air.gouv.fr/certificat)



N. SOLER

### Junior/Conso Trottinette électrique

**"Depuis l'incendie d'un appartement à Reims en juin dernier, j'angoisse. Quels sont vos conseils pour éviter que la batterie de ma trottinette ne s'embrase, elle aussi?"**

Nelly J., 13005 Marseille

**Pascale Gétin.** Il a été constaté que les accidents impliquant les batteries lithium-ion qui équipent ces véhicules sont souvent dus aux mauvaises habitudes de leurs utilisateurs. Pour réduire au maximum les risques d'endommager la batterie (surchauffe), il faut éviter de mettre en charge la trottinette plus longtemps que nécessaire (de 4 à 12 heures selon les modèles). Et sans surveillance. Autrement dit, débranchez la batterie à votre réveil si vous l'avez mise à charger toute la nuit. Et ne la laissez jamais sur secteur plusieurs jours d'affilée. Veillez aussi, dans la mesure du possible, à ne pas la décharger totalement et à toujours utiliser le chargeur d'origine. Ne l'exposez pas non plus au soleil ni à aucune autre source de chaleur. Les mêmes précautions sont à prendre avec un vélo électrique, un smartphone ou une cigarette électronique.

### Expertise Compteur kilométrique

**"J'ai posé un compteur d'occasion avec un kilométrage plus important que celui d'origine. Vais-je avoir des problèmes au contrôle technique?"** Thomas A., par e-mail

**Antoine Jacquot.** La cohérence du kilométrage affiché au compteur est vérifiée lors du contrôle technique obligatoire depuis le 20 mai 2018. Si vous avez installé un compteur avec davantage de kilomètres que l'initial, le contrôleur ne relèvera aucune anomalie et ne portera aucune mention sur le procès-verbal. En revanche, en cas de kilométrage plus faible que celui enregistré lors du dernier contrôle, il signalera sur le procès-verbal une défaillance mineure sous le code 7.11.1.a.1 : "kilométrage relevé inférieur à celui relevé lors d'un précédent contrôle". Ce type de défaillance n'entraîne d'ailleurs aucune contre-visite. Néanmoins, si vous vendez votre auto, il est conseillé d'en informer l'acheteur afin d'éviter tout litige ultérieur.



N. SOLER



Écrivez-nous: Auto Plus, Les experts  
40, avenue Aristide-Briand - 92220 Bagneux  
[expertsautoplus@reworldmedia.com](mailto:expertsautoplus@reworldmedia.com)





**Moteur:** 4 cylindres en ligne, arbre à cames latéral  
**Cylindrée:** 1 118 cm<sup>3</sup>  
**Puissance:** 50 ch à 5 800 tr/mn  
**Vitesse maxi:** 135 km/h  
**Production:** 2 188 737 exemplaires  
 (toutes 1100, 1967-1981)  
**Cote actuelle:** de 2 200 à 4 100 €

La 1100, gros succès de la marque, fut la plus produite de toutes les Simca. Cette version d'entrée de gamme est ici parée de jantes en alu et de quatre phares additionnels, qui, évidemment, ne faisaient pas partie de sa dotation en série.



IL Y A 51 ANS, SIMCA RELANCE LA 1100 DE BASE

## Une version humble et fière de l'être

La 1100 est au firmament de son succès lorsque Simca, jamais à court d'inventivité et d'initiatives commerciales, renomme "LE" la version d'entrée de gamme. Très simple, celle-ci séduit par ses tarifs.

**L**a 1100 a été la voiture de tous les records pour Simca. Née en 1967, elle a fait, comme jamais un modèle de la marque, la synthèse d'une foule de solutions modernes : traction avant, moteur placé transversalement et – vraiment singulier à l'époque – hayon à l'arrière. Ensuite, son succès a été colossal : elle a battu le record de production du constructeur. Et elle a même été l'une des deux seules Simca n° 1 des ventes en France ! Cette LE de 1980 est la dénomination adoptée pour l'entrée de gamme, depuis le printemps 1974. Six mois plus tard, en septembre, la 1100 allait se refaire une beauté : poignées de portière encastrées, gros feux arrière et toute nouvelle planche de bord avec un combiné massif du plus haut modernisme. Mais, dans ce combiné ambitieux, notre brave version LE ne loge que peu de compteurs ! Juste un tachymètre, une jauge à



Lorsque la première 1100 est sortie, avec sa traction avant et son hayon, elle apparaissait vraiment d'un modernisme surprenant ! Surtout de la part de Simca, qui avait à son catalogue une 1000 à moteur arrière...

essence et un indicateur de température moteur. Pas de montre, rien que le nécessaire. A bord, présentation dépouillée, aucune fioriture et des revêtements de sièges à peine égayés par un pied-de-poule qui se veut chatoyant.

### Modeste et aimable

Sous le capot règne aussi une grande modestie : le quatre cylindres éternel par la Simca 1000 au début des années 1960 adopte une cylindrée de 1 118 cm<sup>3</sup>. Avec 50 humbles chevaux, il ne va pas vous décoiffer. Grande timidité des performances, donc, avec un petit 135 km/h en pointe qui

n'a rien d'ebouriffant et des accélérations qui restent discrètes, malgré le caractère volontaire du moteur sur les premiers mètres. En revanche, beaucoup moins de retenue sur le plan sonore : les décibels ne manquent pas, même si vous n'atteignez pas des sommets assourdissants. Le confort de suspension apparaît plutôt ferme, mais rien de rédhibitoire. La commande de boîte, elle, est plus critiquable : elle pâtit, comme toutes les Simca de ces années-là, d'une synchronisation aléatoire et d'un guidage de levier hésitant. Vous allez au contraire apprécier la position de conduite très naturelle, la tenue de route saine, la direction précise quoique dure en





Cette planche de bord, la deuxième du modèle, est étreinte pour le millésime 1975. Présentation moderne et cossue. Mais, ici, dans l'humble livrée LE, l'instrumentation se limite à l'extrême essentiel.



Ce 4 cylindres né avec la Simca 1000 de 1961 n'est pas hypermoderne avec son arbre à cames latéral. Il se montre cependant volontaire sur les régimes intermédiaires. En production, il va perdurer jusqu'aux Peugeot 309 phase 1, en 1989!



PHOTOS: B. ASKET / VIRAGE AGENCY

Ses 3,94 m de long offrent une compacité appréciable et pourtant une habitabilité très correcte! En partie grâce à l'implantation transversale du moteur à l'avant. C'est surtout sa largeur qui semble faible aujourd'hui: 1,59 m.

## 1974, cette année-là



FORD

Grosse surprise en Chine: une armée de statues guerrières en terre cuite est découverte. Plus de 8000 soldats à l'échelle 1, datant du III<sup>e</sup> siècle avant J.-C. ! Ford inaugure la finition Ghia, du nom d'un prestigieux carrossier italien que la marque a racheté l'année précédente. Cette griffe va désigner les finitions haut de gamme, à la place de GXL. D'abord sur la berline Granada.

manœuvres, et le freinage disques/tambours tout à fait honnête. D'autant que le servofrein est passé en série depuis septembre 1976. La carrière de la 1100 a duré longtemps. Tellement longtemps que les dernières ont été rebaptisées Talbot en 1979 à la suite du rachat de Simca par Peugeot. Au total, pas moins de dix niveaux de gamme se sont joyeusement enchevêtrés ou succédé. En collection, seules les Spécial et Ti à tendance sportive jouent les vedettes, avec leur 1,2 puis 1,3 litre à un ou deux carburateurs double corps. Mais à petit prix, une version plus modeste en bel état comme celle-ci peut carrément tenter!



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:** Sandero et Jogger restylés, concept-car surprise... les futures Dacia à découvrir en exclusivité.
- **Dossier essais:** faut-il encore acheter un diesel? Les derniers modèles disponibles à l'essai.
- **Occasion:** stars des années 2000, notre sélection des versions à privilégier et celles à éviter.

**En kiosque le vendredi 17 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<sup>re</sup> secrétaire de rédaction:** Lydia Mas

**Maquette**

**Chef de studio:**

Nathalie Barribeau (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:** Amaud 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 Morancès, 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 Fontailles (5634)

**Directrice commerciale pôle automobile:**

Nathalie Martins

**Directrice commerciale adjointe pôle automobile:**

Anne Buré-Emmel (2921)

**Planning:** Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

**Trafic:** Léa Joya (etpub@reworldmedia.com)

**Marchés directs**

**Directrice de publicité:** Julie Aldabo (5545)

**Fabrication**

**Chef de fabrication:** Didier Biron

**Finance manager**

**Editeur:** Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

**Siège social:** 40, avenue Aristide-Briand,

92220 Bagneux

**Co-gérants**

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

**Directeur de la publication**

Gautier Normand

**Actionnaires principaux**

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

**Imprimeur:** RotoFrance, Lognes (77)

**Numéro ISSN:** 0992-8154 -

**Commission paritaire:** 1029 K 85544 -

**Dépôt légal:** 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](http://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 CO<sub>2</sub> sont taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO<sub>2</sub> 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<sup>er</sup> juillet 2025, son montant varie de 3 100 à 4 200 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur.

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

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

Prix en €	Bonus <sup>(1)</sup> ou malus	Remise possible	Energie
<b>ALFA ROMEO</b>			
<b>Junior (nouveau)</b>			
1.2 Ibrida 145	30 200	0	4% <span>FHEV</span>
1.2 Ibrida 145 Speciale	32 250	nc	nc <span>Elec</span>
Elettrica 156	38 600	-3 100	5% <span>Elec</span>
Elettrica 156 Speciale	40 600	-3 100	5% <span>Elec</span>
Elettrica 280 Veloce	48 900	-3 100	4% <span>Elec</span>
<b>Tonale</b>			
1.5 Ibrida 160 Sprint	44 000	+360	5% <span>FHEV</span>
1.5 Ibrida 160 Veloce	48 900	+360	5% <span>FHEV</span>
1.3 Ibrida Plug-In 280 Sprint Q4	83 300	+750	8% <span>FHEV</span>
1.3 Ibrida Plug-In 280 Veloce Q4	88 800	0	8% <span>FHEV</span>
1.6 Diesel 130 Sprint	42 600	+1 372	5% <span>D</span>
<b>Giulia</b>			
2.2 Diesel 160 Sprint	50 800	+540	5% <span>D</span>
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55 600	+1 761	5% <span>D</span>
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	61 100	+1 761	12% <span>D</span>
<b>Stelvio</b>			
2.2 Diesel 160 Sprint	55 800	+3 170	2% <span>D</span>
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 800	+6 854	2% <span>D</span>
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66 300	+6 854	6% <span>D</span>
<b>ALPINE</b>			
<b>A290 (nouvelle)</b>			
180 GT	38 700	-3 100	6% <span>Elec</span>
180 GT Premium	41 900	-3 100	1% <span>Elec</span>
220 GT Performance	41 700	-3 100	5% <span>Elec</span>
220 GTS	44 700	-3 100	0% <span>Elec</span>
220 Première Edition	46 200	-3 100	0% <span>Elec</span>
<b>A110</b>			
A110	65 000	+3 784	1% <span>E</span>
A110 GTS	79 500	nc	nc <span>E</span>
A110 R 70	122 500	nc	nc <span>E</span>
<b>ASTON MARTIN</b>			
Vantage	100 700	+70 000	nc <span>E</span>
Vantage Roadster	210 800	+70 000	nc <span>E</span>
DB12 Coupé	236 000	+70 000	nc <span>E</span>
DB12 Volante	282 100	+70 000	nc <span>E</span>
DBX 707	282 100	+70 000	nc <span>E</span>
Vanquish	369 300	+70 000	nc <span>E</span>
Valhalla	988 300	+70 000	nc <span>E</span>
<b>AUDI</b>			
<b>A1 Sportback</b>			
25 TFSI Design	27 750	+310	6% <span>E</span>
30 TFSI Design	28 750	+330	6% <span>E</span>
30 TFSI S line	31 450	+330	9% <span>E</span>
35 TFSI S line S tronic	35 300	+650	9% <span>E</span>
40 TFSI S line S tronic	37 100	nc	9% <span>E</span>
<b>A1 Allstreet</b>			
30 TFSI	30 350	+650	2% <span>E</span>
35 TFSI S tronic	34 200	+983	2% <span>E</span>
<b>Q2</b>			
30 TFSI Design	34 600	+898	5% <span>E</span>
35 TFSI Design	36 650	+1 172	5% <span>E</span>

Prix en €	Bonus <sup>(1)</sup> ou malus	Remise possible	Energie
35 TFSI S line	30 250	+1 172	8% <span>E</span>
SQ2	58 750	+64 456	11% <span>E</span>
30 TDI Design	30 750	+540	5% <span>D</span>
35 TDI S line S tronic	43 900	+1 386	8% <span>D</span>
35 TDI S line Plus S tronic	46 050	+1 386	8% <span>D</span>
<b>A3 Sportback</b>			
1.5 TFSI 116 Design	34 600	+400	6% <span>E</span>
1.5 TFSI 116 S line	39 550	+400	14% <span>E</span>
1.5 TFSI 116 Hybride S line	41 730	+240	14% <span>E</span>
1.5 TFSI 150 S line	40 850	+400	14% <span>E</span>
1.5 TFSI 150 Hybride S line	43 030	+230	14% <span>E</span>
S3	63 000	+67 567	0% <span>E</span>
RS 3	76 800	+60 000	0% <span>E</span>
TFSI e 204 Design	47 900	0	10% <span>FHEV</span>
TFSI e 204 S line	51 850	0	10% <span>FHEV</span>
TFSI e 272 S line	55 900	0	10% <span>FHEV</span>
2.0 TDI 150 Design	40 600	+400	6% <span>D</span>
2.0 TDI 150 S line	45 650	+400	14% <span>D</span>
<b>A3 Allstreet</b>			
1.5 TFSI 150 Design	37 800	+650	3% <span>E</span>
1.5 TFSI 150 Avus	42 250	+650	10% <span>E</span>
1.5 TFSI 150 Hybride Avus	44 430	+280	9% <span>E</span>
TFSI e 204 Avus	54 250	0	6% <span>FHEV</span>
2.0 TDI 150 Design	42 600	+650	3% <span>D</span>
<b>A3 Berline</b>			
1.5 TFSI 116 Design	35 105	+280	5% <span>E</span>
1.5 TFSI 116 S line	40 115	+280	8% <span>E</span>
1.5 TFSI Hybride 116 S line	42 295	+190	8% <span>E</span>
1.5 TFSI 150 S line	41 415	+310	8% <span>E</span>
1.5 TFSI Hybride 150 S line	43 595	+190	8% <span>E</span>
S3	63 555	+60 090	0% <span>E</span>
RS 3	77 000	+60 000	0% <span>E</span>
2.0 TDI 150 Design	41 165	+330	5% <span>D</span>
2.0 TDI 150 S line	46 115	+330	8% <span>D</span>
<b>Q3 (nouveau)</b>			
2.0 TFSI Hybride 150 Design	43 850	+1 632	0% <span>E</span>
2.0 TFSI Hybride 150 S line	50 000	+1 632	0% <span>E</span>
e-hybrid 272 Design	55 000	+1 000	nc <span>FHEV</span>
e-hybrid 272 S line	60 550	+1 000	nc <span>FHEV</span>
2.0 TDI 150 Design	46 950	+2 496	0% <span>D</span>
2.0 TDI 150 S line	52 100	+2 496	0% <span>D</span>
<b>Q3 Sportback (nouveau)</b>			
2.0 TFSI Hybride 150 Design	46 350	nc	nc <span>E</span>
2.0 TFSI Hybride 150 S line	52 500	nc	nc <span>E</span>
e-hybrid 272 Design	57 500	nc	nc <span>FHEV</span>
e-hybrid 272 S line	63 050	nc	nc <span>FHEV</span>
2.0 TDI 150 Design	48 450	nc	nc <span>D</span>
2.0 TDI 150 S line	54 600	nc	nc <span>D</span>
<b>Q4 e-Tron</b>			
45	46 900	-3 100	6% <span>Elec</span>
55 S line Quattro	70 450	0	5% <span>Elec</span>
<b>Q4 Sportback e-Tron</b>			
45	46 900	-3 100	5% <span>Elec</span>
55 S line Quattro	72 450	0	4% <span>Elec</span>

	Prix en €	Bonus <sup>(1)</sup> ou malus	Remise possible	Energie
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	+19 139	2%	E
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	62150	+4400	0%	FHEV
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	69600	+4400	0%	FHEV
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	74150	+4900	0%	FHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	53600	+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	+23 747	0%	E
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	63650	+4700	6%	FHEV
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	71000	+4700	6%	FHEV
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	76650	+5200	6%	FHEV
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	+57 351	0%	E
e-hybrid 299 Design	67900	+6125	0%	FHEV
e-hybrid 299 S line	74770	+6125	0%	FHEV
e-hybrid 367 S line	78400	+6625	0%	FHEV
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61470	+10 793	0%	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	71870	+10 793	0%	D
Q5 Sportback (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	59750	+6726	5%	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	70150	+6726	5%	E
SQ5	101130	+58 131	5%	E
e-hybrid 299 Design	70100	+6125	5%	FHEV
e-hybrid 299 S line	76970	+6125	5%	FHEV
e-hybrid 367 S line	80600	+6625	5%	FHEV
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	63670	+10 604	5%	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	74070	+10 604	5%	D
Q6 e-tron (nouveau)				
251 Design	72170	0	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%	FHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	81400	+6000	0%	FHEV
A6 Avant (nouvelle)				
2.0 TDI 204 Hybride S line	74450	+6275	0%	D
e-Hybrid 299 S line Quattro	81000	+6125	0%	FHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	83400	+6500	0%	FHEV
A6 e-tron Sportback (nouvelle)				
285 Design	86420	0	6%	Elec
285 S line	73310	0	7%	Elec
Performance S line	84080	0	7%	Elec
Quattro S line	91210	0	7%	Elec
S6	105020	0	6%	Elec
A6 e-tron Avant (nouvelle)				
285 Design	87920	0	6%	Elec
285 S line	74810	0	8%	Elec
Performance S line	85580	0	8%	Elec
Quattro S line	92710	0	8%	Elec
S6	106520	0	6%	Elec
e-Tron GT				
S03	119000	0	nc	Elec
S	137650	0	3%	Elec
RS	161600	0	0%	Elec
RS Performance	174650	0	3%	Elec
Q7				
SQ7	133130	+70 000	0%	E
TFSI e 394 S line	87170	+12 800	6%	FHEV
TFSI e 394 Avus	110320	+12 800	6%	FHEV
Compétition	106480	+12 800	9%	FHEV
Q8				
SQ8	137720	+70 000	6%	E
RS Performance	191650	+70 000	6%	E
3.0 TFSI e 394 S line	106960	+13 700	7%	FHEV
3.0 TFSI e 394 Avus	116990	+13 700	7%	FHEV
Compétition	115290	nc	10%	FHEV
A8				
S8	170967	70 000	8%	E
60 TFSI e Design	136749	+11 000	15%	FHEV
50 TDI Hybride Design	118185	+65 009	7%	D
BENTLEY				
Flying Spur	235966	+70 000	nc	E
Flying Spur Speed	294857	+70 000	nc	E
Continental GT	253109	+70 000	0%	E
Continental GT Speed	311899	+70 000	nc	E
Continental GT	276420	+70 000	nc	E
Continental GTC Speed	336420	+70 000	nc	E
Bentayga V8	219328	+70 000	0%	E
Bentayga S	253613	+70 000	nc	E
Bentayga Hybrid	219328	+14 300	nc	FHEV
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	49500	+948	9%	E
M135 xDrive	58350	+19 108	10%	E
120d	42650	0	10%	D
120d M Sport Design	43950	0	8%	D
X1				
sDrive20i xLine	40950	+400	5%	E
sDrive20i M Sport	50900	+400	10%	E
M35i xDrive	64500	+21 219	0%	E
xDrive25e	56350	+550	5%	FHEV
xDrive25e xLine	58950	+550	5%	FHEV
xDrive30e xLine	61950	+600	5%	FHEV
xDrive30e M Sport	63000	+600	5%	FHEV
sDrive18d	47950	+650	8%	D
sDrive18d xLine	50950	+650	5%	D
sDrive20d xLine	52650	+250	5%	D
sDrive20d M Sport	63700	+250	10%	D
sDrive23d 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	+850	10%	E
M35i xDrive	66500	+24 080	0%	E
sDrive18d	49950	+1568	10%	D
sDrive20d	52050	+1290	10%	D
sDrive20d M Sport	56050	+1290	9%	D
iX2				
eDrive20	46990	-3100	11%	Elec
xDrive30	59300	0	11%	Elec
xDrive30 M Sport	63300	0	12%	Elec
Série 3 Active Tourer				
220i	41500	+400	5%	E
220i Luxury	43950	+400	2%	E
225e xDrive	51000	+250	18%	FHEV
225e xDrive Luxury	53450	+250	18%	FHEV
218d	42000	+330	5%	D



	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Mild Hybrid-G 140 Expression	26800	nc	0%	GPL
1.2 Mild Hybrid-G 140 Extreme	28800	nc	2%	GPL
1.2 Mild Hybrid-G 140 Journey	28800	nc	1%	GPL
DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 Hybride 145 Pallas	36150	0	5%	FHEV
1.2 Hybride 145 Edition France	36850	0	5%	FHEV
1.2 Hybride 145 Etolie	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	PHEV
Plug-In Hybride 225 Jules Verne	50400	0	nc	PHEV
E-Tense Pallas	48890	-3100	nc	Elec
E-Tense Jules Verne	49190	0	nc	Elec
DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58810	0	7%	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Edition France	59610	nc	7%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas AWD	65010	nc	7%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Edition France AWD	65710	nc	7%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Etolie AWD	70280	+360	7%	PHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	76080	+850	7%	PHEV
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 Etolie	66480	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Pallas	63300	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Etolie	70900	0	0%	Elec
AWD Long Range 350 Etolie	74600	0	0%	Elec
FERRARI				
Roma Spider	240524	+70000	nc	E
12Cilindri	395000	+70000	nc	E
12Cilindri Spider	427000	+70000	nc	E
296 GTB	287740	+2918	nc	PHEV
296 GTS	315380	+3784	nc	PHEV
SF90 XX Stradale	770000	+28413	nc	PHEV
SF90 Spider	465720	+6537	nc	PHEV
Purosangue	390000	+70000	nc	E
FIAT				
Panda				
1.0 70 Hybrid Pop	15500	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	38900	-3100	26%	Elec
Abarth Pack	38900	-3100	13%	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh (RED)	32400	-3100	6%	Elec
42 kWh (RED)	35900	-3100	6%	Elec
42 kWh La Prima	39900	-3100	7%	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh (RED)	33800	-3100	nc	Elec
42 kWh (RED)	37300	-3100	nc	Elec
42 kWh La Prima	41300	-3100	19%	Elec
Abarth Pack	42300	-3100	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
Elettrique 113 (RED)	24900	-3100	8%	Elec
Elettrique 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	16900	+260	1%	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+260	0%	D
FORD				
Puma				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	+230	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+400	14%	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	31590	+400	13%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+1074	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33990	-3100	4%	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-3100	4%	Elec
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	+210	16%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	+230	16%	E
ST	40200	+40468	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	+4065	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	32850	+260	18%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	+280	18%	E
ST	41400	+40468	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	+818	18%	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32850	+310	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+983	9%	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+540	7%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	48090	+590	15%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	+590	15%	FHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Titanium	39490	0	7%	EB5
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexiFuel ST-Line X	44490	0	10%	EB5
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	49490	0	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	58490	0	9%	Elec
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+70000	0%	E
Dark Horse	71300	+70000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+70000	0%	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	82990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	88990	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
Touneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+2370	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+540	8%	D
HONDA				
Jazz				
eHEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar				
eHEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V (nouveau)				
eHEV Executive	34590	nc	nc	FHEV
eHEV Advance	37340	nc	nc	FHEV

	Prix en €	Bonus (1) ou malus	Remise possible	Energie
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
PHEV Advance Tech	58150	+1880	7%	FHEV
HYUNDAI				
i10				
1.0 63 Eco Intuitive	18400	0	13%	E
1.0 63 Intuitive BVR	19300	+190	13%	E
1.0 63 Creative BVR	20350	+190	10%	E
1.2 79 N Line	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)	26500	-3100	2%	Elec
49 kWh Intuitive (5 places)	28250	-3100	2%	Elec
49 kWh Creative (5 places)	29250	-3100	5%	Elec
Instar Cross (nouveau)				
49 kWh Creative	30450	-3100	nc	Elec
49 kWh Executive	31950	-3100	10%	Elec
i20				
1.2 79 Initia	20200	+150	7%	E
1.2 79 Intuitive	21600	+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	+1629	11%	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	36450	+1629	6%	E
Hybrid 129 Intuitive	34350	0	13%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36700	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	38850	-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	36850	+2205	11%	E
i30 SW (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	30200	+540	14%	E
Ioniq 5				
170 Intuitive	44800	0	9%	Elec
229 Intuitive	48800	0	9%	Elec
229 Creative	52400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	62800	0	11%	Elec
N	78000	0	0%	Elec
Tucson				
Hybrid 215 Initia	37550	+900	14%	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39450	+900	15%	FHEV
Plug-In 253 Creative	47200	+250	8%	PHEV
Plug-In 253 Executive	53200	+250	8%	PHEV
Ioniq 6				
229	52400	0	7%	Elec
325 HTrac	65400	0	7%	Elec
Nexo				
Executive	80800	0	0%	Hyd
Santa Fé				
Hybrid 215 Intuitive	50400	+7526	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	54300	+7526	0%	FHEV
Plug-In 253 Creative HTrac	62700	+4800	10%	PHEV
Plug-In 253 Executive	66700	+4800	10%	PHEV
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	+30497	7%	FHEV
JEEP				
Jeep				
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	25550	+450	7%	E
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Longitude	27550	0	7%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Altitude	29550	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
Elettrique 156 Longitude	36500	-3100	16%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	32190	+310	12%	FHEV
4xe 240 North Star	44900	+450	nc	FHEV
Compass (nouveau)				
e-Hybrid 145 First Edition	40990	+818	4%	FHEV
100 % électrique 213 First Edition	46490	-3100	3%	Elec
Wrangler Unlimited				
2.0 T 4xe 380 Sahara	61700	+11090	6%	FHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	99500	+18170	12%	FHEV
KIA				
Kia				
Picanto				
1.0 DPl 63 Motion	16290	+100	5%	E
1.0 DPl 63 Active	17390	+100	5%	E
1.2 DPl 79 Active	17890	+190	5%	E
1.2 DPl 79 GT-Line	18790	+190	6%	E
Stonic				
1.0 T-GDi 100 Motion	22790	+260	10%	E
EV3				
204 58,3 kWh Air	35990	0	nc	Elec
204 58,3 kWh Earth	38590	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	+1074	8%	E
1.5 T-GDi 140 Active	31050	+1761	10%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line Premium	34050	+1761	15%	E
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	46990	-3100	nc	Elec
EV4 Fastback (nouvelle)				
204 58,3 kWh Earth	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	40940	0	7%	PHEV
Hybride Rechargeable Active	41940	0	7%	PHEV
Sportage				
1.6 T-GDi 210 Hybride Active	40190	+850	12%	FHEV
1.6 T-GDi 210 Hybride 30 Years	42790	+850	10%	FHEV
1.6 T-GDi 245 Hyb. Rech. GT-Line Prem. 4x4	53890	+1050	5%	FHEV
EV6 (nouveau)				
170 63 kWh Air	43950	0	nc	Elec
229 84 kWh Air	47450	0	nc	Elec
229 84 kWh GT-Line	50550	0	nc	Elec
325 84 kWh GT-Line AWD	54550	0	nc	Elec
325 84 kWh GT-Line Premium AWD	59550	0	nc	Elec



	Prix en €	Bonus <sup>(*)</sup> ou malus	Remise possible	Energie
<b>MINI (suite)</b>				
<b>Aceman (nouveau)</b>				
E Essential	33550	0	0 %	Elec
E Classic	35600	0	0 %	Elec
SE Classic	40590	0	0 %	Elec
SE Favoured	42180	0	0 %	Elec
SE JCW	43370	0	0 %	Elec
eJCW	45450	0	nc	Elec
<b>Countryman</b>				
Cooper C Essential	37400	nc	nc	E
Cooper C Classic	38450	nc	nc	E
Cooper S Classic All4	43550	nc	nc	E
Cooper S Favoured All4	44910	nc	nc	E
John Cooper Works	53050	+26 302	nc	E
Cooper D Essential	40200	nc	nc	D
Cooper D Classic	41250	nc	nc	D
Cooper E Essential	30150	-3100	nc	Elec
Cooper E Classic	40200	-3100	nc	Elec
Cooper SE Classic All4	45200	-3100	nc	Elec
Cooper SE Favoured All4	46580	-3100	nc	Elec
<b>MITSUBISHI</b>				
<b>Colt</b>				
1.0 MPI-T 91 Intense	26500	+170	19 %	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	31090	0	14 %	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	32890	0	14 %	FHEV
1.0 MPI-T GPL 101 Invite+	24780	+240	nc	GPL
<b>ASX</b>				
1.8 MPI HEV 158 Invite+	31990	nc	nc	FHEV
1.8 MPI HEV 158 Intense	35290	nc	nc	FHEV
<b>Grandis (nouveau)</b>				
1.8 MPI HEV Invite+	36890	0	nc	FHEV
1.8 MPI HEV Intense	40890	0	nc	FHEV
<b>Eclipse Cross (nouveau)</b>				
Invite+	44900	-3100	nc	Elec
<b>Outlander (nouveau)</b>				
Invite	51590	+3050	4 %	FHEV
Invite+	55790	+3050	4 %	FHEV
<b>NISSAN</b>				
<b>Micra (nouvelle)</b>				
40 kWh 120 Engage	28000	-3100	nc	Elec
40 kWh 120 Advance	30000	-3100	nc	Elec
52 kWh 150 Advance	33500	-3100	nc	Elec
52 kWh 150 Evolve	36000	-3100	nc	Elec
<b>Juke</b>				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+818	16 %	E
Hybrid 143 Acenta	30700	0	18 %	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta	33200	0	18 %	FHEV
<b>Qashqai</b>				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	32700	+1761	5 %	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	34900	+2049	27 %	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	38000	+1901	27 %	E
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	41200	+1901	5 %	E
Hybrid e-Power Gen3 190 Acenta	37600	nc	10 %	FHEV
Hybrid e-Power Gen3 190 N-Connecta	38800	nc	10 %	FHEV
<b>Ariya</b>				
63 kWh 218 Engage	39300	0	7 %	Elec
63 kWh 218 Advance	41800	0	8 %	Elec
87 kWh 242 Advance	48300	0	8 %	Elec
87 kWh 242 Evolve	52800	0	8 %	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55800	0	8 %	Elec
Nismo	59300	0	11 %	Elec
<b>X-Trail</b>				
e-Power 204 Acenta	43800	+2360	11 %	FHEV
e-4orce 213 Acenta	46100	+4874	11 %	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta	46300	+4986	14 %	FHEV
<b>Townstar Combi</b>				
1.3 Tce 130 Acenta	29160	nc	4 %	E
45 kWh Acenta	39000	-3100	4 %	Elec
<b>OPEL</b>				
<b>Corsa</b>				
1.2 Turbo 100 GS	23100	+170	9 %	E
1.2 Turbo Hybrid 110 GS	25900	0	19 %	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	27800	0	19 %	FHEV
Electric 136 Edition	32000	-3100	13 %	Elec
Electric 136 GS	33500	-3100	13 %	Elec
Electric 156 GS	35000	-3100	13 %	Elec
<b>Frontera (nouveau)</b>				
1.2 Turbo Hybrid 110 Edition	26500	+170	1 %	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	28000	+170	1 %	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	30000	+170	3 %	FHEV
Electric 113 Edition	31000	-3100	17 %	Elec
Electric 113 GS	33000	-3100	17 %	Elec
<b>Mokka (nouveau)</b>				
1.2 Turbo 130 Edition Auto.	28500	+1172	10 %	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	30800	+1172	9 %	E
1.2 Turbo 136 GS	28800	+360	9 %	E
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	31800	0	3 %	FHEV
Electric 156 Edition	36900	-3100	15 %	Elec
Electric 156 GS	38900	-3100	15 %	Elec
<b>Astra</b>				
1.2 Turbo Hybrid 145 Elegance	37550	0	nc	FHEV
Electric 156 Elegance	42480	-3100	nc	Elec
<b>Astra Sports Tourer</b>				
1.2 Turbo Hybrid 145 Elegance	38700	0	nc	FHEV
Electric 156 Elegance	43640	-3100	nc	Elec
<b>Grandland (nouveau)</b>				
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	38990	+1010	12 %	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	42380	+1010	10 %	FHEV
Hybride Rechargeable 195 GS	47960	+1710	5 %	FHEV
Electric 73 kWh 213 Edition	44460	-3100	15 %	Elec
Electric 73 kWh 213 GS	46990	-3100	15 %	Elec
Electric 73 kWh 325 Ultimate AWD	53690	0	15 %	Elec
<b>Combo Life</b>				
Electric Elegance	36850	-3100	7 %	Elec
<b>PEUGEOT</b>				
<b>208</b>				
1.2 100 Style	21500	+150	5 %	E
1.2 100 Allure	23400	+150	15 %	E
1.2 Hybrid 110 Style	23900	0	8 %	FHEV
1.2 Hybrid 110 Allure	25600	0	8 %	FHEV
1.2 Hybrid 110 GT	27700	0	8 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	28800	0	8 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	28500	0	8 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT Exclusive	30000	0	8 %	FHEV
Electric 136 Style	28100	-3100	9 %	Elec
Electric 136 Allure	36200	-3100	9 %	Elec
Electric 136 GT	38100	-3100	9 %	Elec
Electric 156 Allure	37500	-3100	9 %	Elec
Electric 156 GT	39400	-3100	9 %	Elec
Electric 156 GT Exclusive	41300	-3100	9 %	Elec
<b>2008</b>				
1.2 100 Style	28050	+400	12 %	E
1.2 100 Allure	29650	+400	13 %	E
1.2 Hybrid 145 Style	31950	0	11 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	33550	0	11 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	34950	0	11 %	FHEV
Electric 156 Style	38100	-3100	7 %	Elec
Electric 156 Allure	40100	-3100	7 %	Elec
Electric 156 GT	41800	-3100	7 %	Elec
<b>308 (nouvelle)</b>				
1.2 Hybrid 145 Style	33400	0	nc	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	35250	0	nc	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	37850	0	nc	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	42400	nc	nc	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	45200	nc	nc	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT Exclusive	46800	nc	nc	FHEV
Electric 156 Style	42800	-3100	nc	Elec
Electric 156 Allure	44000	-3100	nc	Elec
Electric 156 GT	46350	-3100	nc	Elec
<b>308 SW (nouvelle)</b>				
1.2 Hybrid 145 Style	34400	0	nc	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	36250	0	nc	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	38850	0	nc	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	43400	nc	nc	FHEV

	Prix en €	Bonus (*) ou malus	Remise possible	Energie
Plug-in Hybrid 195 GT				
Plug-in Hybrid 195 GT Exclusive	47800	nc	nc	FHEV
Electric 156 Style	42600	-3100	nc	Elec
Electric 156 Allure	44000	-3100	nc	Elec
Electric 156 GT	46350	-3100	nc	Elec
3008				
1.2 Hybrid 145 Allure	40200	+260	17%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	44500	+260	12%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	43480	+1050	6%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	47990	+1050	6%	FHEV
Electric 210 Allure	45090	-3100	8%	Elec
Electric 210 GT	46990	-3100	8%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie Allure	46990	-3100	8%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie GT	51590	0	8%	Elec
Electric 325 Dual Motor First Edition 4x4	53990	0	8%	Elec
408				
1.2 Hybrid 145 Allure	38500	+75	12%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	42500	+75	10%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 GT	47250	0	18%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 GT Exclusive	49700	nc	18%	FHEV
Electric 210 Allure	42700	-3100	4%	Elec
Electric 210 GT	45250	-3100	4%	Elec
5008				
1.2 Hybrid 145 Allure	42000	+790	11%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	46500	+790	11%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	45480	+2720	6%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	49990	+2720	6%	FHEV
Electric 210 Allure	46990	-3100	6%	Elec
Electric 210 GT	51490	0	6%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie Allure	51590	0	6%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie GT	56090	0	6%	Elec
e-Rifter				
Electric 136 Allure Taille M	38050	-3100	5%	Elec
Electric 136 GT Taille XL	43530	-3100	5%	Elec
POLESTAR				
2 (nouvelle)				
Standard Range Single Motor 70 kWh	46800	0	nc	Elec
Long Range Single Motor 82 kWh	48800	0	nc	Elec
LR Dual Mot. Perf. 82 kWh Plus Pack	63300	0	nc	Elec
4 (nouvelle)				
Long Range Single Motor 100 kWh	61800	0	nc	Elec
LR DM 100 kWh Performance Plus Pk	79300	0	nc	Elec
3 (nouveau)				
Long Range Single Motor 111 kWh	79800	0	nc	Elec
LR Dual Motor 111 kWh Performance	91800	0	nc	Elec
PORSCHE				
718 Boxster				
Spyder RS	162500	+70000	0%	E
718 Cayman				
GT4 RS	162500	+70000	0%	E
911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	140000	+70000	0%	E
Carrera T	150800	+70000	0%	E
Carrera S	158200	+70000	0%	E
Carrera GTS	180400	+70000	0%	E
Spirit 70	247200	+70000	0%	E
Turbo S	275400	nc	nc	E
GT3	213700	nc	0%	E
911 Targa (nouvelle)				
4 S	182400	nc	nc	E
4 GT3	203100	+70000	0%	E
911 Cabriolet (nouvelle)				
Carrera	154200	+70000	0%	E
Carrera T	165000	+70000	0%	E
Carrera S	172400	+70000	0%	E
Carrera GTS	198800	+70000	0%	E
Turbo S	289700	nc	nc	E
Taycan				
Propulsion	106500	0	0%	Elec
4S	125800	0	0%	Elec
GTS	154000	0	0%	Elec
Turbo	181600	0	0%	Elec
Turbo S	216700	0	0%	Elec
Turbo GT	248000	0	0%	Elec
Taycan Sport Turismo				
Propulsion	107500	0	0%	Elec
4S	126800	0	0%	Elec
GTS	165000	0	0%	Elec
Turbo	182300	0	0%	Elec
Turbo S	217700	0	0%	Elec
Taycan Cross Turismo				
4	118900	0	0%	Elec
4S	131600	0	0%	Elec
Turbo	183000	0	0%	Elec
Turbo S	218200	0	0%	Elec
Panamera				
2.9	119000	+70000	0%	E
GTS	174300	+70000	0%	E
4 E-Hybrid	133000	+8150	1%	FHEV
4S E-Hybrid	146200	+8900	1%	FHEV
Turbo E-Hybrid	207700	+12050	1%	FHEV
Turbo S E-Hybrid	240000	+12200	1%	FHEV
Macan				
Propulsion	82950	0	0%	Elec
4	86430	0	0%	Elec
4S	93090	0	0%	Elec
Turbo	118910	0	2%	Elec
Cayenne				
3.0	104600	+70000	0%	E
S	124600	+70000	0%	E
GTS	147100	+70000	0%	E
E-Hybrid	118200	+14000	2%	FHEV
S E-Hybrid	129100	+13550	2%	FHEV
Turbo E-Hybrid	190600	+18350	2%	FHEV
Cayenne Coupé				
3.0	106700	+70000	0%	E
S	129600	+70000	0%	E
GTS	150500	+70000	0%	E
E-Hybrid	120500	+14900	1%	FHEV
S E-Hybrid	133100	+14450	1%	FHEV
Turbo E-Hybrid	194400	+19100	1%	FHEV
RENAULT				
Clio				
1.0 S&E 65 Génération	16900	+210	1%	E
1.0 S&E 65 Evolution	20100	+210	16%	E
1.0 TCE 90 Evolution	21700	+170	16%	E
1.0 TCE 90 Techno	23200	+170	11%	E
1.0 TCE 90 Esprit Alpine	25500	+190	14%	E
1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Evolution	24500	0	9%	FHEV
1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Techno	26000	0	9%	FHEV
1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	26300	0	9%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Génération	18000	0	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Evolution	21200	0	16%	GPL
1.5 Blue dCi 100 Evolution	23400	0	16%	D
5 E-Tech				
95 Autonomie Urbaine Five	24990	-3100	0%	Elec
120 Autonomie Urbaine Evolution	27990	-3100	0%	Elec
120 Autonomie Urbaine Techno	29990	-3100	7%	Elec
150 Autonomie Confort Techno	33490	-3100	7%	Elec
150 Autonomie Confort Iconic	35490	-3100	7%	Elec
150 Autonomie Confort Roland-Garros	36490	-3100	7%	Elec
Captur				
1.0 TCE 90 Evolution	26900	+818	19%	E
1.0 TCE 90 Techno	29200	+740	13%	E
1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Evolution	30000	0	5%	FHEV
1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	32300	0	5%	FHEV
1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	34700	0	5%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Evolution	26400	+210	19%	GPL
1.0 Eco-G 100 Techno	28700	+210	13%	GPL
4 E-Tech (nouvelle)				
120 Autonomie Urbaine Evolution	29990	-3100	0%	Elec
150 Autonomie Confort Evolution	33490	-3100	0%	Elec
150 Autonomie Confort Techno	35490	-3100	6%	Elec
150 Autonomie Confort Iconic	37490	-3100	3%	Elec





# LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES

L'ÉQUIPE AUTO PLUS MARCHÉS DIRECTS

Julie ALDABO - Directrice de publicité : ☎ 01 41 33 55 45 - jaldabo@reworldmedia.com | Service abonnement : 01 46 48 48 77

## YOUR SMART PERFORMANCE.

faible consommation | longue durée de vie | haute performance



**SAILUN  
ATREZZO ZSR2**



**SAILUN  
ATREZZO ELITE2**

## **SAILUN PNEUS**



 **EcoPoint<sup>3</sup>**  
TECHNOLOGY

[sailun-tyres.eu](http://sailun-tyres.eu)





★★★★★  
4.7/5  
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS\*

# Nous assurons ce qui compte le + pour vous

*Plus belle la vie !*

*J'adore ma moto !*

*Sans hésitation on y va !*

*Toujours plus de liberté !*

*Maison de famille !*

*Tarif Collection à partir de 9 ans !*

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

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

☎ 05 65 100 100  
[www.retro.fr](http://www.retro.fr)

Rétro+ est un non commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéennes SAS, Société de Courtage en Assurance, Siège social : Espace Lydie - 138 Rue La Fayette - 75009 Paris - RCS PARIS 300848486. N°ORIAS : n°07007752 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)) - Création : ceagrar.fr - Au 10/01/2022



**Additifs concentrés, anti-cristallisants pour votre Adblue®**



**250mL traite 125L d'Adblue®**



**Monodose de 100mL pour 10L d'Adblue®**



**HyperBlue®**  
**Solution Acqueuse d'Urée Additivée**  
**Remplace l'Adblue® - Prêt à l'emploi**



- Voyant qui reste allumé ?
- Capteur bloqué ?
- Problème d'injecteurs et de pompe de réservoir d'Adblue® ?
- Cristallisation dans le SCR ?

## OÙ LE TROUVER ?

- Dans vos centres autos.
- Dans vos centres Commerciaux.
- Dans vos stations du réseau **AVIA**.  
(Stations participantes)
- Chez vos revendeurs de pièces auto.
- Chez votre garagiste.

## Formule Brevetée

**98% des composants actifs d'origine végétale**

**DIFRAMA**  
PRODUITS CHIMIQUES POUR L'AUTOMOBILE

FABRIQUÉ EN FRANCE



DIFRAMA S.A.S

25a rue du Mont de Templemars  
59139 Noyelles les Seclin  
03.20.97.48.61  
03.20.97.48.60

Parc d'activités de la Galance  
62430 SALLAUMINES  
03.21.28.35.00



www.diframa.com

# Boiteatelier.eu

*Leader Européen en Échange Standard et Réparation*



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

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





## Volkswagen ID.3

À partir de **159 €**/mois<sup>(1)</sup>

LLD 37 mois, 30 000 km

1<sup>er</sup> loyer de 5 000 € après déduction  
de la prime Coup de Pouce de 4 200 €



## On a souvent tendance à se tromper sur le prix d'une Volkswagen. Volkswagen ID.3 100 % électrique



### Les instants VW du 9 au 12 octobre.<sup>(2)</sup>

(1) ID.3 Pure Life Max neuve 52 kWh en Location Longue Durée sur 37 mois, 30 000 km maximum. 1<sup>er</sup> loyer de 5 000 € après déduction de la Prime Coup de Pouce de 4 200 € (conditions sur [service-public.fr](https://service-public.fr)) suivi de 36 loyers de 159 € après déduction de la prime Eco VW de 4 000 € (remise conseillée). Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande d'une ID.3 Pure Life Max neuve du 01/10/2025 au 31/10/2025 et immatriculation avant le 31/03/2026 dans le réseau participant, en France métropolitaine.

**Modèle présenté :** 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<sup>er</sup> loyer de 9 200 € ramené à 5 000 € après déduction de la Prime Coup de Pouce de 4 200 € suivi de 36 loyers de **342 €** après déduction de la prime Eco VW de 4 000 € (remise conseillée). Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande **entre le 01/10/2025 et le 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](https://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. (2) Selon autorisation préfectorale.

**Pour la gamme ID.3 : consommation électrique mixte (kWh/100 km) : 14,6 min – 16,1 max ; rejets de CO<sub>2</sub> 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.

**A** 0 g CO<sub>2</sub>/km

B

C

D

E

F

G

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer