



Nouveautés P. 18

**15 modèles de
280 à... 3 000 ch !**

Premier essai

Alpine A390

P. 32

Le SUV tient-il ses promesses ?



Les experts

P. 54

**Victime d'un délit
de fuite...**

Comment être indemnisé ?

Match petits budgets P. 36



Dacia Sandero **GPL**

Fiat Tipo **diesel**

MG3 **hybride**

Quel est le choix le plus économique ?

Occasion

P. 48

**Monospaces :
attention,
bonnes affaires !**



**10 modèles fiables
à partir de 2 900 €**

Actu

P. 12

**Malus sur les véhicules
d'occasion
Pas de panique !**

Test lecteurs

P. 44

**Vos avis sur le Cupra
Terramar "PHEV"**



Dossier essais P. 24

**Hybrides
Toyota
Toujours
au top ?**

**5 matchs face
aux françaises
pour trancher**



Sport

P. 56



Il y a 60 ans

Jim Clark triomphait
en F1 et à Indianapolis

L 14629 - 1941 - 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



BMW SÉRIE 1 M SPORT DESIGN. 290 €/MOIS SANS APPORT.*



LLD 39 MOIS.

*Exemple pour une BMW 116 M Sport Design. 39 loyers linéaires : 290 €/mois. Location Longue Durée sur 39 mois et pour 30000 km incluant l'entretien et l'extension de garantie. Assurance perte financière à souscrire par l'intermédiaire de BMW Finance ou auprès de l'assureur de votre choix, sous réserve d'en justifier auprès de BMW Finance. Offre réservée aux particuliers pour toute commande d'une BMW 116 M Sport Design dans les concessions participantes avant le 30/11/2025, dans la limite des stocks disponibles et sous réserve

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer



d'acceptation par BMW Finance, SNC au capital de 87 000 000 € - RCS Versailles 343 606 448, inscrit à l'ORIAS sous le n°07 008 883. Depuis le 01/09/2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. ^aHors pièces d'usure.

Modèle présenté : BMW 120 M Sport avec options à 400 €/mois sans apport. LLD 39 mois. 30 000 km.

Nouveau Citroën ë-C5 Aircross



à partir de **454€/mois**⁽¹⁾

sans apport. LLD 48 mois/40 000 km

prime CEE de 3 440 € déduite *

4 ans d'entretien et d'assistance **

A 0g CO₂/km



JUSQU'À

8
ANS

CITROËN
WE CARE
GARANTIE

Modèle présenté : Nouveau ë-C5 Aircross électrique 210ch, boîte automatique, autonomie confort, MAX, avec options Teinte Vert Astoria Toit Noir Perla Nera ouvrant panoramique à 587 €/mois, aux mêmes conditions. (1) Exemple pour une Location Longue Durée sur 48 mois et 40 000 km d'un Nouveau ë-C5 Aircross électrique 210ch, autonomie confort, YOU neuf, hors option après déduction de la Prime CEE de 3 440 €. Voir conditions d'éligibilité sur citroen.fr. Montants exprimés TTC. Offre non cumulable valable jusqu'au 30/11/25 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 138 517 008 € - 317 425 981 RCS Versailles - 43 rue Jean Pierre Timbaud 78300 Poissy - N° ORIAS : 07 004 921 (www.orias.fr). * Prime CEE pour la valorisation des opérations au titre du dispositif des Certificats d'économies d'énergie : 3 440 € non soumis à la TVA. (n° SIREN CEE : 798 641 999). Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives. ** Prestation facultative, contrat Entretien Plus comprenant l'entretien et l'assistance selon conditions contractuelles sur 48 mois / 40 000 km (20 €/mois) (au 1^{er} des 2 termes atteint). Les conditions générales de l'offre sont disponibles dans le réseau Citroën. Citroën WeCare : conditions sur citroen.fr.



CITROËN

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTU

- 6 **L'événement** Salon de Tokyo : ré-création japonaise !
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérfis** de la semaine
- 12 **Les news**
- 16 **La photo** de la semaine
- 18 **Les nouveautés**
Spécial sportives 2026 : 15 modèles de 280 à 3000 ch !

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Hybrides Toyota : toujours des références ? 5 matches pour trancher
- 32 **Panoramique** Le crossover électrique Alpine A390 GTS de 470 ch
- 36 **Match** Trois modèles économiques s'affrontent : Dacia Sandero Stepway 1.0 Eco-G 100, Fiat Tipo 1.6 Multijet 130, MG3 1.6 Hybrid+ 195
- 42 **Essai** Le Xpeng G6 restylé Performance AWD de 485 ch
- 44 **Test lecteurs** Le Cupra Terramar

GUIDE PRATIQUE

- 47 **Les coaches Auto Plus** Humidité à bord : comment s'en débarrasser ?
- 48 **Acheter une voiture d'occasion** Monospaces : la grande braderie !
- 51 **Ça vous est arrivé**
- 52 **Les stars de l'occasion**
Un Alfa Romeo Stelvio diesel à moins de 25000 €
- 54 **Le coin des experts**
Victime d'un délit de fuite : les clés pour être indemnisé

MAGAZINE

- 56 **Le sport F1**, les chroniques de Jean-Louis Moncet. Itinéraire d'un champion du monde, épisode 7 : Jim Clark
- 58 **Auto Plus Classiques**
La Mercedes 300 (1951)
- 60 **Le prix des voitures neuves**



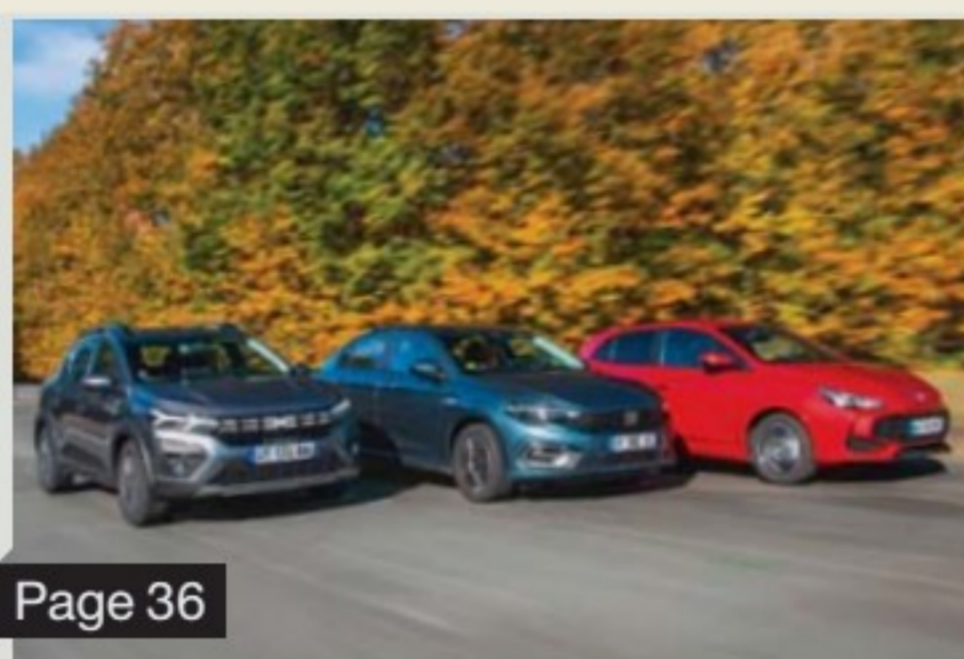
Page 18

C. DUBUISSON/RENAULT



Page 32

F. GROUT



Page 36

F. GROUT



Page 52

D. MEUNIER

Trait d'humour

LFI veut taxer les motos de plus de 450 cm³ comme des produits de luxe



CIREBOX

Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 22 ou sur www.kiosquemag.com.
Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.
Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59898 Lille Cedex 9.

Une partie de la diffusion est vendue en pack avec Auto Plus Classiques.
Ce numéro comporte un dépliant multi-titres ATR Noël, posé en 4^e de couverture sur la diffusion abonnés.

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Baisse de tension pour le leasing social

Cela devait être un raz-de-marée, ça n'a finalement pas été beaucoup plus qu'une grosse vague. Le deuxième épisode du leasing social a connu un engouement nettement moindre que le premier. En 2024, en un peu plus d'un mois, 50000 acheteurs – soit deux fois plus que prévu – s'étaient rués sur l'opportunité, forçant le gouvernement à tirer le frein à main en urgence. Cette fois, toutes les précautions ont été prises : maximum 50000 dossiers et des critères d'éligibilité plus restrictifs. Résultat, au bout d'un mois, ce qui devait être un sprint pour décrocher une électrique pas chère s'est transformé en petite foulée avant la ligne d'arrivée. De quoi laisser les constructeurs sur leur faim, eux qui avaient – cette fois – largement communiqué en amont de l'opération. Seul le marché témoigne d'un net regain d'intérêt pour l'électrique (+ 63 % par rapport à octobre 2024), mais, compte tenu des volumes globaux, il convient de relativiser.

Quels enseignements tirer de ce leasing social "2" ? D'abord, que le choix d'une électrique reste étroitement lié au prix... avec le risque que l'effet d'aubaine tourne au mauvais achat. Car un modèle zéro émission, a fortiori de petit gabarit (donc doté d'une petite batterie), impose encore un usage contraint. Il exige de pouvoir disposer d'un point de charge (lente donc moins chère) à domicile ou sur son lieu de travail. Cette sensibilité au prix explique aussi, en partie, le succès plus limité de cette deuxième édition. Alors que la première proposait des loyers à 100 €, ils sont cette fois passés à 200 €. De quoi, certes, donner accès à des véhicules plus familiaux, mais au prix d'un effort financier plus important pour les "ménages modestes" auxquels ce dispositif est destiné. D'autant qu'il convient d'ajouter l'entretien et l'assurance... voire les "frais cachés" que certains vendeurs peu scrupuleux n'hésitent pas à imposer (voir p. 10) ! Constatant. Avec un effet secondaire indésirable : lors du premier leasing déjà, accessible aux cinq premiers déciles de revenus, 60 % des contrats avaient été signés par des ménages des déciles 4 et 5, c'est-à-dire les moins modestes. Enfin, les 50000 LLD (location longue durée) sur trois ans souscrites en 2024 courent toujours : le public visé a donc mécaniquement diminué.

En dernier lieu, difficile de ne pas s'interroger sur l'impact qu'aurait eu l'opération sans la R5, dont le succès tire l'ensemble de la catégorie et pourrait représenter un quart du leasing social... Ce qui prouve que, pour booster le marché de l'électrique, l'achat coup de cœur n'est pas moins efficace que l'incitation financière !

Mathieu



SALON DE TOKYO

Ré-création japonaise !

Toyota Corolla Concept

A travers les lignes de ce show-car se dessine la prochaine génération de Toyota Corolla destinée au marché chinois. Son nouveau style, plus radical que celui du modèle actuel, pourrait même inspirer la version européenne.



Honda O Alpha

Evoqué sous forme de concept-car, ce SUV intégrera la future gamme 100% électrique de Honda d'ici à 2027. La marque promet des modèles plus fun, plus efficaces, plus légers et dotés de batteries à la longévité optimisée.



Le salon de Tokyo figure parmi les rendez-vous automobiles les plus célèbres au monde. Tous les deux ans, il offre aux marques japonaises l'occasion de dévoiler leurs futurs modèles à travers de nombreux concept-cars, et parfois même quelques surprises insolites. La preuve en images.

Un monospace à six roues, une voiture autonome pour enfants, un jet privé, une fusée... bienvenue au Japan Mobility Show ! Ce rendez-vous fait partie des salons les plus surprenants de l'année. Et l'édition 2025, qui a fermé ses portes, n'a pas dérogé à la règle. Au-delà de ces curiosités typiquement japonaises, l'événement permet aussi aux constructeurs locaux de dévoiler de nombreux prototypes annonçant l'avenir de leurs gammes.

Toyota a ainsi montré un avant-goût (étonnant) de sa future Corolla – l'un de ses best-sellers – et annoncé la création d'une marque de luxe, Century, visant Bentley et Rolls-Royce. Mazda a présenté deux prototypes, dont l'un préfigure le retour d'une petite citadine, tandis que Honda accélère sur sa nouvelle

gamme électrique, sur laquelle il fonde beaucoup d'espoirs. On peut aussi citer Subaru. Très axée "outdoor" ces derniers temps, la marque laisse espérer le retour d'un modèle sportif (électrique) dans un avenir proche.



Daihatsu K-Open

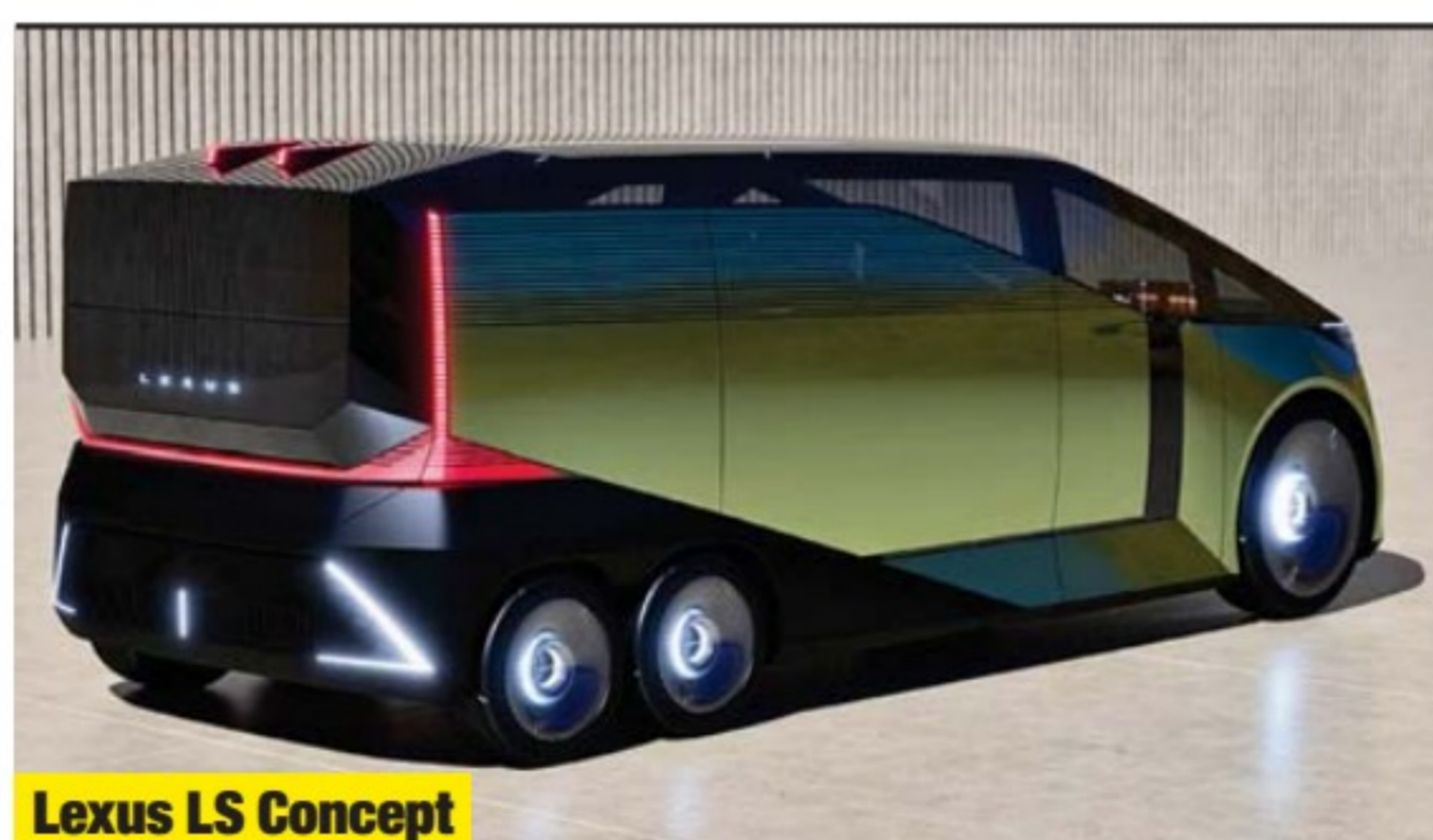
La future Daihatsu Copen sera très proche de ce show-car "K-Open", qui conserve un bloc thermique, mais adopte une architecture propulsion. La marque n'étant plus importée en Europe, les chances de croiser ce petit roadster chez nous sont minces.

Suzuki Vision e-Sky

Proche de la série, ce prototype d'une kei-car⁽¹⁾ Suzuki se concrétisera au Japon en 2026. S'il était proposé en Europe, il pourrait reprendre le flambeau de l'Ignis, mais cela supposerait une évolution des normes appliquées aux petites voitures.



HONDA



Lexus LS Concept

Ce van de luxe de plus de 5 m de long et à six roues ne passe pas inaperçu ! L'intérieur se veut "cocooning", spacieux et modulable avec ses sièges pivotants. Ses deux essieux arrière permettent de réduire la taille des roues pour maximiser l'espace à bord.

LEXUS

Mazda Vision X-Compact

Difficile de ne pas voir les contours de la future Mazda 2 dans ce prototype, qui affiche d'ailleurs un gabarit de petite citadine (3,83 m), façon Suzuki Swift. Pour l'heure, la marque communique davantage sur le développement d'un assistant vocal dopé à l'IA que sur le type de motorisation. A suivre !



MAZDA

Et aussi...

Lexus LS Coupé Concept

Plus qu'un simple exercice de style, ce concept annonce un prochain modèle de série, attendu notamment en Europe. Sa signature lumineuse dévoile la nouvelle identité visuelle de Lexus pour ses futurs modèles.



LEXUS

Mazda Vision X-Coupé

Ce show-car préfigure l'évolution stylistique de la marque et inaugure une motorisation hybride rechargeable à moteur rotatif birotor turbo. Mazda annonce 510 ch maxi et jusqu'à 160 km d'autonomie électrique.



MAZDA

Subaru Performance-E STI

Subaru n'avait pas proposé de concept sportif badgé STI depuis longtemps. Certes, il s'agit ici d'un électrique, mais son look agressif – censé représenter l'avenir de la marque – donne envie. Bientôt en Europe ? Silence radio...



SUBARU

Toyota Kids Mobi

Ce petit véhicule autonome incarne la vision japonaise d'une mobilité pour tous, y compris pour les enfants. On y retrouve des détails amusants façon Tamagotchi : ses "yeux" bougent et il émet des sons.



TOYOTA



A. CORTESI / DACIA

Systèmes de navigation "constructeurs"

Marre des GPS d'un autre âge !

Je trouve cela un peu scandaleux de devoir payer pour des GPS "constructeurs" tout sauf simples à mettre à jour, sans commandes vocales, sans affichage de la vitesse et sans alertes de danger. Celui de mon Dacia Duster est nul à l'usage, alors que tous les smartphones sont dotés d'applications GPS gratuites et nettement plus performantes, comme Google Maps ou Waze!
Dominique F., Bourg-lès-Valence (26)

François Tarrain. Si les GPS et les interfaces numériques ont longtemps été le parent pauvre des habitacles, c'est parce que les constructeurs se sont évertués à développer leurs systèmes "maison", alors que ça

n'était pas leur métier ! Quant aux mises à jour, elles ont été fastidieuses et payantes tant que les voitures n'étaient pas connectées. Mais les temps changent. Les écrans ont grandi, le tactile s'est imposé, les puces graphiques ont gagné en puissance, les mises à jour se font à distance (on parle d'OTA pour over-the-air), Google a mis un pied dans la portière (chez Renault, Honda, Volvo...) et, surtout, Android Auto et Apple CarPlay sont arrivés. Désormais, grâce à ces systèmes de duplication, le smartphone remplace (et supprime) bien souvent l'interface d'origine, qui continue à piloter – encore souvent de manière perfectible – les fonctions de la voiture.

Né sous "X"

J'ai croisé cette voiture camouflée à Taverny, dans le Val-d'Oise. Avec ses plaques suédoises, s'agirait-il d'une Volvo ?

Jean-Marie Bidaut, Montmorency (95)

Julien Sarboraria. Non, ce n'est pas une suédoise, mais une chinoise. Ce gros SUV au faux air de monospace (et de... C4 Picasso à l'avant) est un XPeng X9, un gros bébé électrique de 5,29 m de long qui a été dévoilé en version "de série" au salon de Munich en septembre. Dès lors, pourquoi cet exemplaire camouflé circule-t-il encore ? Parce que, comme nous l'a confirmé XPeng, des tests sont en cours sur nos routes. De quoi envisager une sortie en France ? Pas à ce stade, même si l'éventualité d'une arrivée en 2026 n'est pas écartée. Avec cette inconnue : BMW ne risque-t-il pas de revendiquer la paternité de l'appellation "X9" ?



PHOTOS : J.-M. BIDAUT

En traversant la France par l'autoroute, j'ai croisé des panneaux lumineux qui sensibilisent aux soucis d'airbags Takata, ainsi qu'aux dangers du protoxyde d'azote, mais aucun pour signaler aux "arapèdes" de la voie centrale qu'on roule aussi à droite sur l'autoroute !

Serge P. Toulouges (66)

Touche pas à mes roues

J'aimerais protéger les roues de ma Citroën C4 contre le vol. Quels sont les meilleurs écrous antivol et où les trouver ?

Reynald V., Rochefort (17)

Jérôme Fombelle. A chaque fois qu'Auto Plus a mis à l'épreuve des écrous antivol*, ce sont les McGard qui ont le mieux résisté, à la fois au vol silencieux (facilité à créer un "passe" à partir de l'empreinte de l'écrou), comme au vol brutal (en force). Pour trouver la référence adaptée à votre C4, rendez-vous sur le site de McGard**. Ensuite, partez en quête du meilleur prix, sachant que cette marque est disponible en centre-auto et sur les Amazon, Oscaro et Cie. Comptez environ 40 € pour la gamme standard (SU) et une cinquantaine pour la version SL avec bague rotative sur la tête de l'écrou.

Voir rouge... ou pas

Lorsque je lève le pied de l'accélérateur de mon Citroën ë-C3 Aircross, il décélère sans que les feux stop ne s'allument. J'ai pourtant lu dans Auto Plus que c'était une obligation...

Olivier Legrand, Verneuil-l'Étang (77)

Frédéric Haas. Ça l'est ! Selon le règlement ONU n° 13-H, en cas de "freinage à commande automatique" ou "par récupération qui produit un ralentissement", les feux stop doivent se déclencher si la décélération est supérieure à 1,3 m/s² (soit 0,13 G). Impossible pour votre auto de déroger à cette obligation... à moins que ce seuil ne soit pas atteint (au-dessous, l'allumage des stops est facultatif).

Charg'narchique

Vu dans ma ville : 50 m de câble en travers du trottoir pour recharger une électrique depuis un appartement ! Quid du risque pour les piétons ? Que dit la législation à ce sujet ?

Marcel M., Saint-Germain-en-Laye (78)

Pascale Gétin. Si cette pratique – de plus en plus répandue et baptisée "yolocharging" – n'est pas explicitement interdite, elle se heurte néanmoins à certaines règles. Il s'agit en effet d'une occupation du domaine public (en théorie soumise à autorisation) qui peut être punie pour plusieurs motifs : entrave à la libre circulation (amende de 135 €), voire mise en danger de la vie d'autrui si l'installation présente un danger réel... Hélas, en l'absence de bornes publiques, c'est parfois le seul moyen de recharger sa voiture.



REPORTER AUTO PLUS

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Que craignez-vous le plus des futurs radars dopés à l'IA ?

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

La nouvelle Renault Twingo est :
- La digne héritière de l'originale.
- Jolie... mais pas thermique.
- Une bonne raison de passer à l'électrique.
- Bof, plutôt ratée.

9%

Le téléphone au volant

7%

Le non-bouclage de la ceinture

28%

Le feu orange "grillé"

56%

L'interdistance non respectée

SKODA

Un grand intérieur, pour explorer l'extérieur.



Škoda Kodiaq Hybride rechargeable

745 litres de coffre : à vous d'en profiter.

À partir de

509 €/mois⁽¹⁾



Jusqu'à 1 046 km
d'autonomie cumulée*

LLD 37 mois / Sans apport

Modèle présenté : Kodiaq Selection 1.5 TSI 204ch PHEV DSG6 (5 places) à **754€** par mois sur 37 mois avec options, sans apport, remise de 7 300€ déduite. Offre valable du 01/10/2025 jusqu'au 31/12/2025. (1) Kodiaq Selection 1.5 TSI 204ch PHEV DSG6 (5 places) en location longue durée 37 mois / 30 000 km maximum, 37 loyers de 509€, remise de 7 300€ déduite hors assurances facultatives. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital social : 318 279 200€ - Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQMUG9MO-22 (www.orias.fr) - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 av. de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise : 451 618 904 - Administration et adresse postale : 11, av. de Boursonne - BP 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex.

Gamme Kodiaq : cycles mixtes (l/100km) min - max : WLTP : 1,5 - 8,3. Rejets de CO₂ (g/km) min - max : WLTP : 35 - 189. Valeurs au 05/08/2025. Susceptibles d'évolution.

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

A 38 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**



CAMÉRA CACHÉE

Négocier le loyer d'une électrique éligible au leasing social, possible ?



LA MISSION DE NOTRE ESPION Après un départ canon, le leasing social "2" s'est essoufflé au point de peiner à atteindre le quota des 50 000 voitures électriques. Toujours à l'affût d'une bonne affaire, notre espion, éligible à ce dispositif, y voit l'occasion de négocier un loyer encore plus bas. Certains vendeurs sont-ils prêts à marchander ?

Chez Hyundai

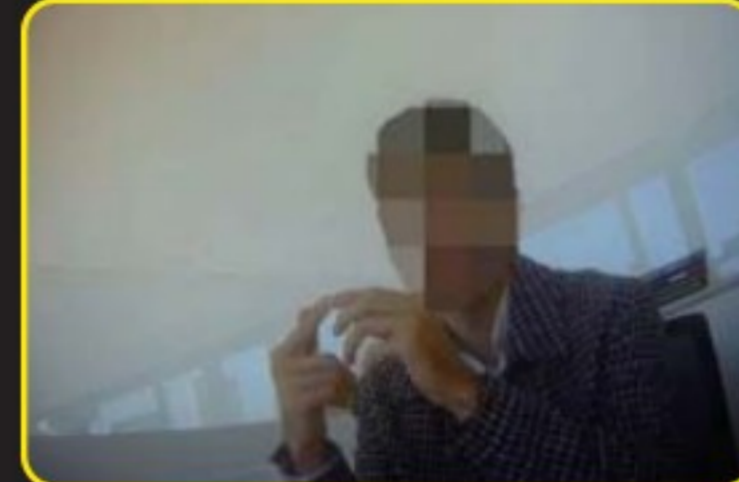


"99 €/mois pour un Inster ? Avec les frais supplémentaires, on est à 113 €/mois minimum, en fait. Bon, je peux retirer le pack 'tapis de sol' pour arriver à 106 €. Et le jour de la commande, on verra si je peux faire un geste en plus." Le numéro du marchand de tapis, très peu pour lui. ● ● ✗

Chez Citroën



Juste à l'entrée du hall trône une ë-C3 You bleu Monte-Carlo. "C'est la configuration exacte du modèle annoncé à 82 €/mois. Je vais vous la présenter." Après un tour du propriétaire détaillé, parlons de gros sous. Bonne surprise, notre hôte ne semble pas du tout fermé à la négociation. ● ● ✗



"On a eu pas mal de dossiers refusés à cause de la distance domicile/travail *"

Après quelques calculs, le verdict tombe : "Je peux vous proposer une ë-C3 à 80 €/mois." Deux euros de gagnés chaque mois, c'est toujours ça. Mais le meilleur est à venir. "Ici, on ne facture pas de frais de mise à la route et on ne vous oblige pas à prendre d'assurance en plus sur la location. Et dans le loyer que je vous ai indiqué, la carte grise est incluse." ✗ ● ●

Chez Fiat



Le leasing social, cette vendeuse y croit à fond. Elle commence par une présentation complète de la Grande Panda, affichée à 95 €/mois en finition Red sur le site de Fiat. "Cette voiture est super mignonne, et je peux même vous la livrer en dix jours, une fois votre dossier validé." Génial ! ● ● ✗



"La version affichée à 95 €/mois, j'en ai une demi-douzaine en stock"

Mais, au moment d'établir le devis, les choses se gâtent. "La voiture est bien à 95 €/mois pour 36 mois/36 000 km. Mais il faut obligatoirement ajouter un pack comportant la carte grise, la mise en circulation, les frais de dossiers... Tout compris, on arrive à 131 €/mois." Doit-on rappeler à notre interlocutrice qu'imposer certains de ces suppléments est illégal ? ● ● ✗

Chez Renault



Certes, la R5 est la star de cette saison 2 du leasing social, car elle a raflé la plus grosse partie des commandes. Mais ce n'est pas une raison pour prendre le melon. "Vous faire un rabais sur le loyer à 120 € ? Impossible. Ce sera même 128 € mensuels en comptant la carte grise." ● ● ✗

Chez Volkswagen



En voilà un qui a tout faux ! Malgré notre demande très claire (on veut l'ID.3 annoncée à 139 €/mois), il nous établit un devis sur le haut de gamme Life Max. Combiné avec des frais "obligatoires" (c'est interdit par la loi), on arrive ainsi à... 219 €/mois pour une auto livrable en mai. Hors jeu ! ● ● ✗

Chez Ford



Proposé à 139 €/mois, le Puma électrique n'est pas des mieux placés. Ce vendeur en est visiblement conscient, puisque, presque d'entrée de jeu, il abaissera le loyer mensuel à 130 €. "A ce prix, ce sera la teinte jaune Electric. J'en ai un dehors. C'est une chouette couleur, n'est-ce pas ?" ● ● ✗



"Chez Volkswagen, on vous impose des suppléments ? Les connaissant, ça ne m'étonne pas."

"Je peux vous livrer en janvier. On est dans les clous." Et il y a des coûts additionnels à prévoir ? "A 130 €, carte grise et mise en circulation sont compris. Et on part sur 12 500 km/an, pas seulement 10 000." Vous nous faites un devis et j'y réfléchis avec madame ? "Si je vous donne un écrit, c'est un bon de commande ou rien." Dommage, on a frôlé le sans-faute. ✗ ● ●

Des vieux travers toujours d'actualité

Arriver à grappiller quelques euros sur un loyer "leasing social", on n'y croyait franchement pas nous-même. Bravo, donc, à Citroën et Ford d'avoir joué le jeu. En revanche, que la majorité des points de vente osent encore présenter certains frais (mise à la route, frais de dossier et même tapis de sol !) comme étant obligatoires est inadmissible. Surtout dans le cadre d'une opération qui s'adresse aux foyers modestes.

*Pour être éligible au leasing social, il faut habiter à au moins 15 km de son lieu de travail ou parcourir un minimum de 8 000 km/an pour raisons professionnelles avec sa voiture personnelle.



PEUGEOT

NOUVELLE 308

PAR AMOUR DE LA ROUTE



Dès **308€** /Mois⁽¹⁾

SANS APPORT

LLD 49 MOIS

JUSQU'À **8** ANS⁽²⁾
PEUGEOT
CARE
GARANTIE

A 0g CO₂/km



PEUGEOT RECOMMANDE **TotalEnergies** Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0 ;

(1) Exemple pour une location longue durée (LLD) 49 mois/40 000 km d'une Nouvelle 308 MV Hybrid STYLE neuve, hors option. Modèle présenté : Nouvelle E-308 GT sans option : 520€/mois sans apport. Montants exprimés en TTC hors autres prestations facultatives. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, sous condition de reprise, valable pour toute commande jusqu'au 31/12/25 auprès du réseau Peugeot participant. Sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR, loueur et SA au capital de 138.517.008 €, RCS Versailles n° 317 425 981, ORIAS 07004921 (www.orias.fr), 43 Rue Jean Pierre Timbaud 78300 POISSY. (2) Peugeot Care : voir conditions sur Peugeot.fr

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer



MALUS SUR LES OCCASIONS EN 2026

Une menace devenue mirage

“Les voitures d’occasion seront frappées d’un malus dès le 1^{er} janvier prochain, c’est certain !” Derrière ce genre d’annonce, relayée par les uns et les autres, la réalité des faits est tout autre : il n’y aura pas plus de taxation des voitures de seconde main en 2026 que cette année. Explications.

Puisqu’on vous le dit ! La rumeur, persistante, n’a cessé d’enfler ces dernières semaines, portée par des médias peu regardants sur leurs “sources” : les voitures d’occasion seraient soumises à un malus au 1^{er} janvier 2026, dès l’instant où elles changeraient

de propriétaire. Voire à chaque changement. Sorti de leur chapeau, le détail du schéma de la taxation est même livré par certains : le prélèvement concernerait les voitures immatriculées à partir de 2015 qui émettraient plus de 131 g/km de CO₂ et qui pèseraient plus de 1,8 tonne.

Précis ! *Auto Plus* demeure pan-tois face à tant de créativité... Car tout ceci relève de la plus parfaite fiction.

Une disposition déjà connue

Le projet de loi de finances 2026, qui représente un summum en matière de taxation

automobile, ne contient pas la moindre ligne sur les véhicules d’occasion. Il faut donc remonter à la loi de finances 2025 (promulguée, tardivement, en février dernier) pour en trouver trace. En substance, il y est dit, dans l’article 29, qu’un véhicule qui “lors de sa première immatriculation en France [...] n’a pas été soumis, selon le cas, à la taxe sur les émissions de dioxyde de carbone ou à la taxe sur la masse en ordre de marche ou a fait l’objet d’une taxe d’un montant nul” devra s’acquitter du malus à compter du

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 6 novembre 2025. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾	1,676 € ↗
1 ^{er} Hyper U	1,605 €	
2 ^e E.Leclerc (hypers)	1,609 €	
3 ^e Netto	1,612 €	
4 ^e Intermarché	1,614 €	
5 ^e Super U	1,617 €	
6 ^e Intermarché Contact	1,619 €	
7 ^e Auchan (hypers)	1,623 €	
8 ^e Carrefour (hypers)	1,627 €	
9 ^e Auchan Supermarché	1,628 €	
10 ^e Carrefour Market	1,633 €	

SP95-E10 ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾	1,709 € ↗
1 ^{er} Hyper U	1,636 €	
2 ^e E.Leclerc (hypers)	1,643 €	
3 ^e Netto	1,646 €	
4 ^e Intermarché	1,648 €	
5 ^e Super U	1,651 €	

E85 ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾	0,750 € ↗
1 ^{er} Hyper U	0,661 €	
2 ^e Intermarché	0,680 €	
3 ^e E.Leclerc (hypers)	0,686 €	

⁽²⁾ I SP95: 1,722 € ↗ I SP98: 1,807 € ↗ I GPL: 0,970 € ↘ I Baril de Brent: 55,42 € ↗

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



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

DRAME DE LA ROUTE LIÉ À L'USAGE DU PROTOXYDE D'AZOTE

Haro sur le gaz hilarant

■ L’actualité a confirmé les craintes que nous exprimions dans le n° 1939 : le 1 novembre, Mathis, un étudiant, a été mortellement fauché, à Lille, par un conducteur qui avait fait, selon l’enquête, “une consommation de protoxyde d’azote contemporaine de la conduite du véhicule”. Un drame qui a remis le gaz hilarant au centre de l’attention. Depuis, plusieurs pistes sont à l’étude pour enrayer ce fléau : une proposition de loi visant à pénaliser sa consommation détournée vient de remonter en haut de la pile ; le gouvernement envisage l’interdiction pure et simple de la vente libre du “proto” (c’est le cas, depuis 2021, pour les mineurs), et la loi instaurant l’homicide routier, promulguée en juillet dernier, considère que la consommation “détournée ou manifestation excessive, [d’une ou plusieurs substances psychoactives] – dont le protoxyde d’azote doit faire partie* – est considérée, en cas d’accident, comme une circonstance aggravante. Seul gros hic, il n’existe, à ce jour, aucun test probant permettant de détecter l’inhalation récente de ce gaz hilarant.



F. Tarrain



Chérot. Selon France Assureurs**, réparer une électrique coûte en moyenne 11 % plus cher qu’une thermique, en raison, notamment, de composants plus sophistiqués et de batteries complexes à prendre en charge (selon la fédération, seule la moitié des constructeurs proposent des batteries réellement réparables). **A vot’ bon cœur.** A compter du 1^{er} janvier 2026, la part, sur les prix des carburants,

1^{er} janvier 2026. La formulation peut prêter à confusion, car elle laisse entendre que l'application de la mesure serait "rétroactive" et concernerait toutes les occasions. Or, il n'en est rien.

Le principe que l'Etat entend mettre en place est beaucoup plus simple: il s'agit de faire payer le malus aux véhicules qui ont pu en être exonérés par le passé en raison d'un cas spécifique. Ou plutôt de deux: soit ils relevaient d'une immatriculation diplomatique, soit ils ont été acquis par une personne titulaire d'une carte mobilité inclusion mention "invalidité" ou ayant la charge d'une personne lourdement handicapée. Le malus imputable à l'acheteur potentiel d'un véhicule qui en était précédemment dispensé, doit en outre faire l'objet d'un abattement en fonction de l'âge de l'engin: 12% s'il a entre 10 et 12 mois, 16% s'il a entre 13 et 18 mois, etc. Et aucun malus n'est plus dû s'il a atteint 181 mois, soit 15 ans. Ce dégrèvement s'applique également aux véhicules importés, immatriculés pour la première fois en France.

L'informatique en a décidé autrement...

Voilà, en théorie, ce qui devait nous pendre au nez en 2026. En pratique, *Auto Plus* a découvert que l'Etat ne sera pas en mesure de taxer, dès l'an

prochain, les milliers d'autos (le contingent précis étant inconnu) cédées après avoir appartenu à des diplomates ou à des personnes handicapées. La raison? *"Cette mesure nécessite d'importants travaux au sein du système d'immatriculation des véhicules (SIV), qui est en cours de refonte [...]. Elle ne pourra donc pas être mise en œuvre à la date prévue"*, indique un texte récent du rapporteur de la loi de finances 2026 à l'Assemblée nationale Philippe Juvin. Circulez, il n'y a donc rien à voir... Du moins pour le moment: gageons qu'en 2027, ce projet de taxation reviendra sur le tapis. Et sera probablement applicable. Ce qui posera alors un autre problème, non plus technique, mais pratique. Et potentiellement explosif: comment un acheteur potentiel – particulier ou professionnel – saura-t-il si telle ou telle auto d'occasion a été initialement exonérée du malus et qu'il devra le payer a posteriori? La taxe étant à honorer au moment de la demande du nouveau certificat d'immatriculation, c'est-à-dire alors que le vendeur est généralement déjà bien loin, l'acheteur risque de tomber de haut si l'administration lui réclame le règlement de milliers, voire de dizaines de milliers d'euros de plus que prévu.

Arnaud Murati

LA QUESTION INATTENDUE

Leasing social 2: quelle électrique est la reine du bal?



Après s'être fait damer le pion par Stellantis en 2024, Renault tient-il sa revanche? C'est ce que laisse penser un premier bilan... Sur le segment des électriques (à + 63% en octobre par rapport à 2024 grâce au leasing social!), la R5 explose les compteurs: avec 4551 immats, elle terrasse la Peugeot E-208 (2 436 ventes), l'E-2008 (1 630) et la Citroën ë-C3 (1 391). Un succès qui devrait se confirmer, Renault annonçant 10 000 commandes de R5 dans le cadre de ce dispositif!

AAA-DATA

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

du dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE) – qui finance désormais le bonus écolo – augmentera d'environ 5 cts/litre. **Finito.** Avec l'arrivée, le 7 novembre, de deux véhicules en Lozère, le déploiement des voitures radars privatisées est désormais bouclé sur tout le territoire***.

***Sauf en Ile-de-France et en Corse.

FLASH
INFO

Radars & compagnie

Les chiffres de l'usine à imprimer les PV radars!

L'agence Antai* qui traite les infractions routières (radars, FPS, PVe...) a sur la conscience la mort, chaque année, d'au moins 20 000 arbres. C'est ce que l'on peut déduire des (gros) chiffres que l'on a extraits d'un appel d'offres portant sur l'activité "éditique" du Centre national de traitement (CNT) de Rennes.

■ **252 millions de pages.** C'est le volume de documents sortis, en 2024, de l'imprimerie automatisée installée dans les entrailles du CNT. Cela équivaut à 500 000 ramettes de papier pour un poids de 1 200 tonnes.

■ **52 millions de courriers envoyés.** Les pages sont mises sous pli et affranchies en courrier simple ou recommandé. Là encore, tout est automatique.

■ **3 millions de plis non distribués.** Sur ce total, nombreux sont les envois qui n'arrivent pas à leur destinataire. L'année dernière 5,8% des

courriers n'ont pas pu être distribués. La raison principale? Une erreur d'adresse sur le certificat d'immatriculation.

■ **5,2 millions d'e-mails restés lettre morte.** L'Antai transmet de plus en plus de PV par voie électronique. Mais le fléau des arnaques rendant suspects les e-mails, le succès n'est pas au rendez-vous: sur 5,7 millions d'e-mails envoyés, 91% n'ont pas été distribués ou consultés!

■ **9,1 millions de clichés radars vérifiés manuellement.** L'analyse des photos prises par les radars est automatisée pour en extraire la plaque d'immatriculation. Lorsque ce traitement n'aboutit pas avec un score de confiance suffisant, l'image passe en traitement manuel. En 2024, sur les 20,9 millions de messages d'infraction émis par les différentes cabines, 43% ont dû être revus par un humain.

Nicolas Lourdin

*Agence nationale de traitement automatisé des infractions.

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



Voiture radar privatisée - Ille-et-Vilaine (35)

RD676. Dès l'aube, cette Peugeot 308 (FW-053-XM) écumait les routes. Ici, sur la départementale entre Miniac-Morvan et Dol-de-Bretagne. 48°30'23.0"N 1°53'15.8"W

Hibou débarqué - Pas-de-Calais (62)

A21. Le radar est régulièrement installé au niveau de la sortie 14 Sallaumines. Il est bien caché derrière le séparateur de voies. Contrôle dans le sens Douai vers Lens. Vitesse limitée à 90 km/h. 50°26'03.4"N 2°52'06.3"E



SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

CABINES La journée de la semaine



AISNE (02)

RN2, PR 88+880, Thiernu (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome se trouve juste à l'entrée de Thiernu, lorsque l'on arrive de Vervins. 49°45'50.0"N 3°47'37.4"E



CHARENTE (16)

RD941, PR 69+495, Saint-Yrieix-sur-Charente (dans les deux sens), 50 km/h. Un radar urbain remplace l'ancienne cabine dans la traversée du lieu-dit Les Planes. 45°40'08.8"N 0°07'05.2"E



BAS-RHIN (67)

A4, PR 435+170, Eckartswiller (Paris vers Strasbourg), 70 km/h. Le radar de chantier a pris place dans la zone de travaux de la descente du Col de Saverne. 48°46'14.0"N 7°20'06.7"E



SEINE-SAINT-DENIS (93)

Quai de la Marine, Ile Saint-Denis (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome est installé entre le pont d'Epinais et le collège Alfred Sisley. 48°56'54.5"N 2°19'10.1"E

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

HG-123-RT 14



**finaliste voiture
de l'année 2026**

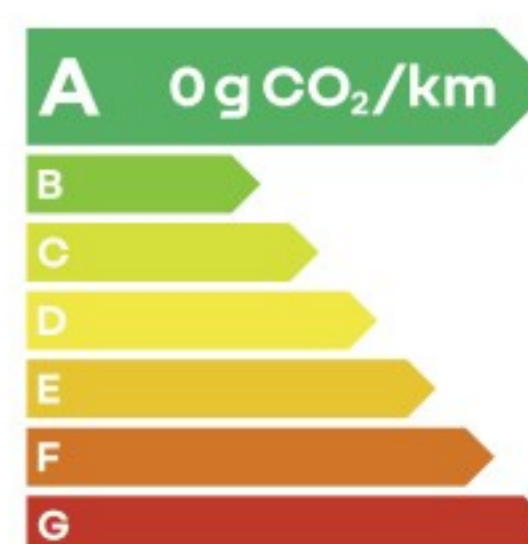


RENAULT 4 E-TECH ELECTRIQUE

assemblée en France
jusqu'à 409 km d'autonomie⁽¹⁾
dossier passager avant rabattable
volume de coffre de 420 L à 1 405 L⁽²⁾
seuil de chargement bas et large
Google intégré⁽³⁾ & plus de 100 applications
économisez grâce à la charge bidirectionnelle⁽⁴⁾

210€ à partir de
/mois⁽⁵⁾
LLD 37 mois. 1^{er} loyer 3 100€
prime coup de pouce 4 770€ déduite⁽⁶⁾
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁷⁾

particulier, professionnel ou
commerçant, rejoignez Plug Inn*
le réseau de bornes de recharge
électrique





modèle présenté : R4 e-tech électrique techno 150 ch autonomie confort avec option peint. métallisée bleu nuage/toit noir étoilé à 315€/mois.⁽⁸⁾
contrat sérénité Renault inclus pour 1€/mois.⁽⁷⁾ (1) autonomie réelle suivant conditions roulage (type de route, de conduite et conditions météorologiques)/ source interne Renault 2025, en cycle wltp. (2) avec banquette arrière rabattue. mesure en litres liquides; 1149 dm³ en norme VDA. (3) Google, Google Play, Google Maps, Waze sont des marques déposées de Google LLC. (4) sous réserve de disposer d'une voiture compatible équipée d'un chargeur bidirectionnel, une Mobilize powerbox verso + un contrat d'électricité Mobilize power, opéré par notre partenaire The Mobility House. détails sur <https://www.renault.fr/mobilize-services/mobilize-power.html>. (5)(8) location longue durée, hors assurances facultatives, 37 mois/30 000 km max. 1^{er} loyer majoré 3100€ prime coup de pouce CEE 4770€ déduite. sous réserve acceptation par diac, agissant sous marque commerciale Mobilize financial services, capital 415100500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - 702 002 221 rcs bobigny. n° orias : 07 004 966 (www.orias.fr). restitution véhicule en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. (6) montant max indicatif de prime CertiNergy (siren 798 641 999), pour valorisation achat ou location (durée ≥ 24 mois) véhicule neuf particulier électrique M1 Renault, au titre du dispositif certificats d'économie d'énergie (CEE), non soumis à TVA, **du 1^{er} au 30/11/25**. pour particuliers, selon niveau revenus. pour location, prime déduite prix véhicule référence pris en compte dans calcul loyer. déduction contribuant à ajustement des loyers, montant évolutif en conséquence. impact prime selon paramètres financiers appliqués. conditions éligibilité et modalités auprès revendeur. (7) contrat sérénité Renault selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat lld peut être souscrit sans ce contrat. détail points de vente et renault.fr. offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande R4 neuve **du 1^{er} au 30/11/25**. offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Renault participant. *plateforme communautaire de recharge électrique. **consommations min/max (kwh/100 km)**: 14,7/15,6. émissions co₂ (g/km)**: 0 à l'usage, hors pièces d'usure. **selon données wltp.** renault.fr

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



A. KLAUS / BASECAMP BONN

Bienvenue au camping parapluie

Peur de cuire l'été dans une caravane garée en plein cagnard, de geler l'hiver dans un frigo sur roues, de finir trempé dès que vous mettez le nez dehors ? Si vous avez envie de découvrir les joies de la "van life" sans subir les aléas d'une météo capricieuse, offrez-vous un séjour dans ce camping "indoor" ! Abrité sous un vaste hangar tempéré, vous pourrez dormir à la "belle et toit" dans une tente perchée sur une Trabant ; profiter du confort désuet d'une caravane vintage ; jouer les babas cool dans un Combi Volkswagen ; toucher le rêve américain dans une Airstream XXL... Voir passer la nuit dans une télécabine ou un wagon-lit. Tenté par ces hébergements insolites ? Prévoyez un budget de 40 à 80 € par nuit au Basecamp de Bonn*, en Allemagne. Et oubliez les sardines à faire griller au barbecue, vous risquez de déclencher l'alarme incendie (et la colère des voisins "campeurs").

*Basecamp-bonn.de/en





Vos images

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

Spécial "Si c'est pas fait exprès..."



Un nom de famille (presque) prédestiné pour ce concessionnaire niçois. Ça ne s'invente pas!

Par Gianpiero



Et que dire de celui-là : les transports David Couenne et leurs chargements de cochons. Doubé sur la RN12 à Saint-Brieuc (22).

Par Arnaud C.



Voilà deux panneaux devenus célèbres pour leurs sens (et leurs directions) radicalement opposés. Fléché aux Essards-Taignevaux, dans le Jura.

Par Pascal



Voilà un nom de parking qui n'a pas dû être choisi... gratuitement! Croisé à Oraison (04).

Par Michel Buard

O. BERG/DPA/APP

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS



SPÉCIAL SPORTIVES 2026

ELLES DÉPAS- SENT LES BORNES

La fin de l'année (et Noël...) approchant, *Auto Plus* fait le point sur le calendrier des nouveautés les plus énervées prévues pour 2026. Si certaines mécaniques traditionnelles ne sont pas près de disparaître, l'électrique relance la course à la puissance et fait revivre quelques mythes roulants.

Difficile de ne pas céder au refrain du "C'était mieux avant", lorsque l'on se penche sur ce que nous réservent les têtes d'affiche sportives pour l'an prochain. Notre malus franco-français a fait son œuvre, enfouissant le clou des politiques européennes : l'automobile plaisir abordable a bel et bien disparu (chez nous du moins), et les héritières 100% électriques opèrent dans des sphères bien moins accessibles. La R5 Turbo sera ainsi réservée à une poignée d'heureux élus...

Pendant ce temps, l'ambiance tourne à la démonstration de force du côté des constructeurs chinois qui lorgnent l'Europe, et nous servent de délirantes machines à records en guise de vitrines survoltées. Si l'électrique a rendu possible (et relativement facile) de délivrer des puissances colossales, le plaisir au volant ne se résume pas à la surenchère de chiffres. Ferrari tentera de le démontrer avec sa première supercar à pile... Plus raisonnables (ou réalistes ?), certains concilient tradition et électrification avec brio. Pour la 911 Turbo hybride, apparemment, la dose d'électricité n'éteindra pas la furie du flat 6. Tour d'horizon. ■



Aston Martin DB12 S

➤ Déjà commercialisée \ 700 ch \ A partir de 252 200 €

■ Preuve que certains classiques résistent, l'Aston Martin DB12 aura droit à une déclinaison musclée. Le V8 biturbo de 4 litres, l'un des derniers à "chanter" sans électricité, gagne 20 ch sur la DB12 S, et pointe désormais à 700 ch. Châssis retravaillé et look légèrement revu apportent un peu de piquant à la GT britannique, qui gagne 1 dixième de seconde de 0 à 100 km/h (3s5). Toujours ça de pris...



AMG GT Berline

➤ Printemps 2026 \ 1 360 ch \ 250 000 €*



SENT

S!

15 modèles
de 280 à 3 000 ch



ASTON MARTIN



MERCEDES/AMG

■ Dans sa version définitive, la première AMG 100 % électrique restera très proche du spectaculaire concept-car GT XX, dévoilé l'été dernier (*photo ci-contre*). Aérodynamisme de pointe (0,198 de Cx), plate-forme inédite et technologie de F1 au programme pour cette imposante berline élancée (environ 5,20 m de long), qui risque bien de surpasser les versions les plus extrêmes de la Porsche Taycan, sa rivale désignée, avec jusqu'à 1 360 ch et 360 km/h en vitesse maxi!



Audi RS5

► Printemps 2026 \ 500 ch* \ 120 000 €*



SHPROSHOTS

■ D'après quelques clichés espions, la version bodybuildée de la familiale Audi sera reconduite, avec une RS5 (ex-RS4) plus virulente que jamais. Tendance oblige, elle sera hybride. Dérivé de la précédente génération, le V6 2.9 TFSI développera au moins 500 ch avec le soutien d'un moteur électrique, sous forme d'hybride rechargeable. L'inconnu demeure sur les performances qui s'annoncent impressionnantes... tout comme le poids.



BYD Yangwang U9 Xtreme

► Courant 2026 \ De 1 300 à 3 000 ch \ A partir de 200 000*



BYD

■ Récemment sacrée voiture de série la plus rapide du monde (devant la Bugatti Chiron) à 496 km/h et désormais détentrice du record du Nürburgring dans la catégorie électrique, la Yangwang U9 Xtreme est un monstre de 3 000 ch (et 2,5 tonnes!) pourvu de quatre moteurs électriques. Cette supercar limitée à trente unités est uniquement disponible en Chine pour l'instant. Chez nous, il sera possible de se rabattre sur l'U9, la version "sage" de 1 300 ch...



Ferrari Elettrica

► Printemps 2026 \ 1 000 ch* \ 500 000 €*



A. CANURI_FOR_S. HANCOCK

■ Pas question de mettre en retraite les légendaires V12 maison, mais une petite révolution s'annonce du côté de Maranello: la première Ferrari 100 % électrique fera ses débuts l'an prochain. Plus de 1 000 ch au programme, chronos furieux à l'appui (2s5 de 0 à 100 km/h) et 500 km d'autonomie grâce à une énorme batterie de 122 kWh. Et la musique, dans tout ça ?

Les nouveautés de la semaine



Lamborghini Fenomeno

► Courant 2026 \ 1 080 ch \ 3 000 000 €*

LAMBORGHINI



■ Comme son nom l'indique, le pedigree de la plus puissante des Lamborghini de route s'annonce hors norme : vingt-neuf exemplaires prévus pour cette supercar dérivée de la Revuelto, qui revendique 1 080 ch, tirés du V12 de 6,5 l (toujours atmosphérique), désormais associé à un moteur électrique. Un parfait exemple d'hybridation (ici rechargeable) au service du chrono, donc... Plus éloquent que le 0 à 100 km/h (2s4) atteindre 200 km/h demande seulement 6s7 !



Lexus LFR

► Automne 2026 \ De 600 à 900 ch* \ A partir de 200 000 €*



LEXUS

■ Quinze ans après la LF-A, restée dans les mémoires avec son V10 d'anthologie, Lexus se prépare à lancer une nouvelle supercar annoncée par l'étude de style Sport Concept (ci-dessus). La LF-R, son héritière, conservera la même architecture de grand coupé GT deux places à moteur avant, et aura droit à un V8 biturbo hybride d'environ 600 ch. Sa puissance pourrait même atteindre 900 ch dans une version extrême, orientée vers la piste.



Renault 5 Turbo 3E

► Dernier trimestre 2026 \ 555 ch \ A partir de 160 000 €*

■ Oubliez la sage R5 E-Tech, la Turbo 3E fait office de fantôme roulant pour les nostalgiques de la Turbo originelle. Rare (1 980 exemplaires prévus), chère (160 000 € minimum), elle revisite le mythe de manière radicale : silhouette teigneuse, 555 ch délivrés par trois moteurs électriques, plate-forme aluminium et carbone... Patience, la future star du Losange est encore à l'état de prototype et sa production ne débutera qu'à la fin 2026.



Peugeot E-208 GTi

► Printemps 2026 \ 280 ch \ A partir de 45 000 €*

A. SAUNIER



■ Près de quarante ans après la naissance de la 205 GTi, le retour des trois lettres mythiques chez Peugeot aura bien lieu. En 100 % électrique cette fois, avec une E-208 survoltée forte de 280 ch et au châssis affûté : trains roulants abaissés, élargis... La petite Lionne embarque aussi un autobloquant et promet une belle efficacité malgré presque 1,6 tonne sur la balance. Pour le caractère, c'est une autre histoire...



Porsche 911 Turbo S restylée

➤ Déjà commercialisée \ 711 ch \ A partir de 275400 €



PORSCHE

■ Derrière les retouches esthétiques légères, l'évolution technique est considérable pour un "simple" restylage. Même du côté de la 911, l'hybridation fait son chemin ! La Turbo S s'offre ainsi un nouveau flat 6 biturbo, épaulé par un moteur électrique, développant une puissance maxi combinée de 711 ch. La Turbo S type 992 "phase 2" devient ainsi la 911 de série la plus puissante de l'Histoire. Ici, l'hybride sert le chrono avant la conso : 8s4 pour passer de 0 à 200 km/h.



C. DUBUISSON/RENAULT



Xiaomi SU7 Ultra

➤ Dernier trimestre 2026 \ 1 548 ch \ 150 000 €*



XIAOMI

■ Surtout connu pour ses smartphones, Xiaomi s'est lancé avec fracas dans l'automobile électrique : dans sa version Ultra, la berline SU7 annonce 1 548 ch et des chronos furieux (1s98 de 0 à 100 km/h) ! Cette rivale chinoise de la Porsche Taycan fait office de vitrine roulante pour le constructeur, qui prévoit une arrivée en Europe l'an prochain.

Alpine A110



R. DEMARETS

La retraite approche pour l'actuelle A110. Sa remplaçante, conçue sur une plate-forme inédite et initialement prévue pour être 100 % électrique, pourrait finalement conserver une version hybride essence en parallèle. En espérant qu'elle préserve l'argument majeur de l'actuelle : son poids plume.

➤ Dernier trimestre 2026 \ 300 ch* \ 75 000 €*

Cadillac Lyriq-V



CADILLAC

Les Cadillac V étaient autrefois synonymes de tonitruants V8. La version musclée du Lyriq, imposant SUV de 5 m de long, a pris le pli de l'époque : ses 615 ch électriques accélèrent fort (3s6 de 0 à 100 km/h) mais doivent déplacer près de 2,7 tonnes. Sportif, vraiment ?

➤ Déjà commercialisé \ 615 ch \ A partir de 110184 €

Cupra Formentor VZ5



CUPRA

Bonne nouvelle pour les mélomanes amateurs du cinq cylindres des Audi RS 3 ou TT RS. Il revient sous le capot du... Cupra Formentor VZ (4 000 unités prévues en Europe). Son avenir semble incertain en France, malus maximal oblige : 80 000 € de pénalités pour une auto vendue environ 70 000 €...

➤ Premier trimestre 2026 \ 390 ch \ 70 000 €*

Polestar 5



POLESTAR

Disponible en France depuis l'été 2025, la marque suédo-chinoise proposera bientôt un quatrième modèle. Avec presque 900 ch dans sa version de pointe, la Polestar 5 s'opposera aux Porsche Taycan et future Mercedes-AMG GT dans le petit monde des grandes berlines survoltées.

➤ Déjà commercialisée \ De 748 à 884 ch \ A partir de 119 900 €

TRANSMETTEZ LA PASSION DE L'AUTO

OFFRE D'ABONNEMENT EXCLUSIVE

30 NUMÉROS OFFERTS SUR 52



+ une enceinte sans fil
EN CADEAU

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



PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :
bit.ly/ap_1941
ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1718626

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 enceinte en cadeau** pour **79 € seulement** au lieu de 187,03 €*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽¹⁾.

(1)

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

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

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

☒ **Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com : bit.ly/ap_1941 la boutique officielle d'Auto Plus**

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

Date de naissance (pour fêter votre anniversaire):

Nom**:

Prénom**:

Adresse**:

Code postal**: Ville**:

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

Email:

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

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

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

Le:

Date et signature
obligatoires

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



Tous les modèles testés cette semaine



F. GROUT

P. 24, HYBRIDES TOYOTA, TOUJOURS DES RÉFÉRENCES ? 5 matchs face aux nouvelles références hybrides françaises pour juger : **Toyota Yaris/Peugeot 208**, **Toyota Yaris Cross/Citroën C3 Aircross**, **Toyota Corolla/Peugeot 308**, **Toyota C-HR/Renault Symbioz** et **Toyota Rav4/Renault Austral**.

P. 32, ESSAI PANORAMIQUE : l'**Alpine A390 GTS**, un inédit crossover électrique.

P. 36, MATCH : **Dacia Sandero Stepway**, **Fiat Tipo**, **MG3**, le choc des énergies.

◀ P. 42, ESSAI : le SUV familial électrique **Xpeng G6** restylé.

P. 44, TEST LECTEURS : ils ont essayé le **Cupra Terramar**.

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

4,6 l/100 km
consommation en ville



Toyota Yaris Hybride (116 ch)

N. SOLER

A l'heure où la concurrence se développe, les hybrides Toyota font-elles toujours figure de références ? C'est la question que nous nous posons dans notre grand dossier (voir p. 24). En attendant, au hit-parade des modèles hybrides les plus frugaux en ville, les autos du géant nippon font recette : ils trident dix places dans ce top 20 ! Avec, en figure de proue, la Toyota Yaris Hybride 116 ch, première avec 4,6 l/100 km seulement. Elle partage le haut du podium avec la Honda Jazz et la Mazda2 Hybrid... qui n'est autre qu'une Yaris à peine recarrossée ! Carton plein, donc, d'autant que Toyota domine la suite du classement, avec les Corolla Hybride 196 ch, Yaris Hybride 130 ch et Yaris Cross Hybride 116 ch en 4^e position (4,7 l/100 km), suivies par la Yaris Cross Hybride 130 ch (7^e avec 4,8 l/100 km). Seuls deux modèles européens percent dans le top 10 : les Renault Clio et Captur full hybrid E-Tech, respectivement 8^e (4,9 l/100 km) et 10^e (5 l/100 km). Cocorico ! **Vincent Desmonts**



N. SOLER

TOP 20

La Toyota Yaris face aux autres modèles hybrides

Consommation en ville (en l/100 km)

1 ^{re}	Honda Jazz 1.5 e:HEV (122 ch)	4,6
1 ^{re} ex ae	Mazda2 1.5 Hybrid (116 ch)	4,6
1 ^{re} ex ae	Toyota Yaris 1.5 Hybride (116 ch)	4,6
4 ^e	Toyota Corolla 2.0 Hybride (196 ch)	4,7
4 ^e ex ae	Toyota Yaris 1.5 Hybride (130 ch)	4,7
4 ^e ex ae	Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride (116 ch)	4,7
7 ^e	Toyota Yaris Cross Hybride (130 ch)	4,8
8 ^e	Renault Clio 1.6 full hybrid (145 ch)	4,9
8 ^e ex ae	Toyota C-HR 1.8 Hybride (140 ch)	4,9
10 ^e	Lexus LBX 1.5 Hybride (136 ch)	5
10 ^e ex ae	Renault Captur 1.8 full hybrid (160 ch)	5
10 ^e ex ae	Toyota C-HR 1.5 Hybride (197 ch)	5
13 ^e	Honda HR-V 1.5 e:HEV (131 ch)	5,2
13 ^e ex ae	Kia Niro 1.6 Hybride (129 ch)	5,2
13 ^e ex ae	Kia Niro Hybride Rechargeable (183 ch)	5,2
13 ^e ex ae	Peugeot 208 1.2 Hybrid (110 ch)	5,2
13 ^e ex ae	Toyota Corolla 1.8 Hybride (140 ch)	5,2
18 ^e	Honda Civic 2.0 e:HEV (184 ch)	5,3
18 ^e ex ae	Lexus UX 250h 4WD (184 ch)	5,3
18 ^e ex ae	MG3 1.5 Hybrid+ (195 ch)	5,3

◀ Seul modèle "made in China" de ce classement, la MG3 1.5 Hybrid+ se classe en 18^e position, avec une consommation urbaine de 5,3 l/100 km.



5 MATCHS POUR TRANCHER

Hybrides Toyota : touj

Depuis le lancement de la première Prius voilà vingt-huit ans, Toyota s'est imposé comme le champion mondial des hybrides. Mais depuis, la concurrence s'est largement étoffée, notamment chez les français qui ont déployé toute une gamme de modèles électrifiés. Le géant nippon reste-t-il le *nec plus ultra* du genre ?

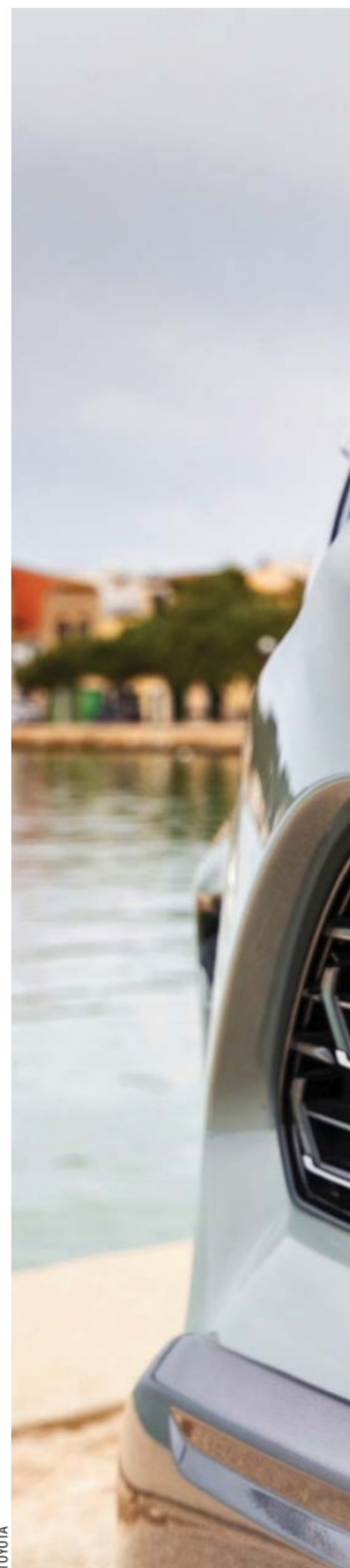
Lorsque Toyota lança la toute première Prius au Japon en 1997, cette berline au style ingrat et à la technologie obscure n'a guère suscité plus qu'une curiosité amusée. Presque trente ans plus tard, plus personne n'ose sourire : les modèles électrifiés en tout genre (hybrides légers, hybrides classiques et hybrides rechargeables) représentent plus de la moitié des immatriculations en France ! De son côté, le groupe Toyota (incluant Lexus) a vendu plus de 30 millions d'hybrides au total dans le monde, dont 6 millions en Europe ! En France, 86 % des voitures particulières neuves de Toyota sont des hybrides. Un vrai totem ! Il faut dire que les véhicules du constructeur nippon se distinguent par leur fiabilité (*voir ci-dessous*), laquelle entraîne en conséquence des valeurs de

revente élevées, tout cela rassurant les acheteurs. Par ailleurs, Toyota affiche, ces temps-ci, des offres de location longue durée plus attractives. Et pourtant, il semblerait que le vent tourne...

Concurrence accrue

En effet, depuis le début de l'année, la Toyota Yaris n'est plus le best-seller des hybrides en France : elle s'est fait doubler par le... Dacia Duster ! Dans le top 10 des ventes des modèles full hybrid, on trouve aussi désormais les Renault Clio (au coude-à-coude avec la Yaris), Captur et Symbioz, ainsi que les Peugeot 2008, 208 et 3008. En gros, 40 % des hybrides neuves immatriculées en France proviennent de constructeurs hexagonaux, contre seulement 15 % pour Toyota. Un retournement de tendance somme toute logique, avec le développement

de l'offre des marques tricolores. D'abord chez Renault dès 2020 (avec les Clio, Captur et Megane), puis plus récemment au sein du groupe Stellantis (depuis 2024). Les constructeurs hexagonaux déclinent désormais un grand nombre de modèles en versions hybrides : trois chez DS, six chez Peugeot et carrément sept chez Citroën et Renault ! De quoi mettre la pression sur Toyota en France, dont les mécaniques hybrides, si elles ont brillé par leur douceur en ville et leur sobriété, ont toujours souffert d'un certain manque d'agrément sur voie rapide et sur route, causé par une transmission à variation continue faisant bruyamment s'emballer le moteur. Les hybrides Toyota sont-elles toujours dans le coup face à leurs nouvelles rivales tricolores ? Il est temps de faire le point ! ■



TOYOTA



Pierre-Louis Champeau, notre expert

Une fiabilité garantie jusqu'à 10 ans !



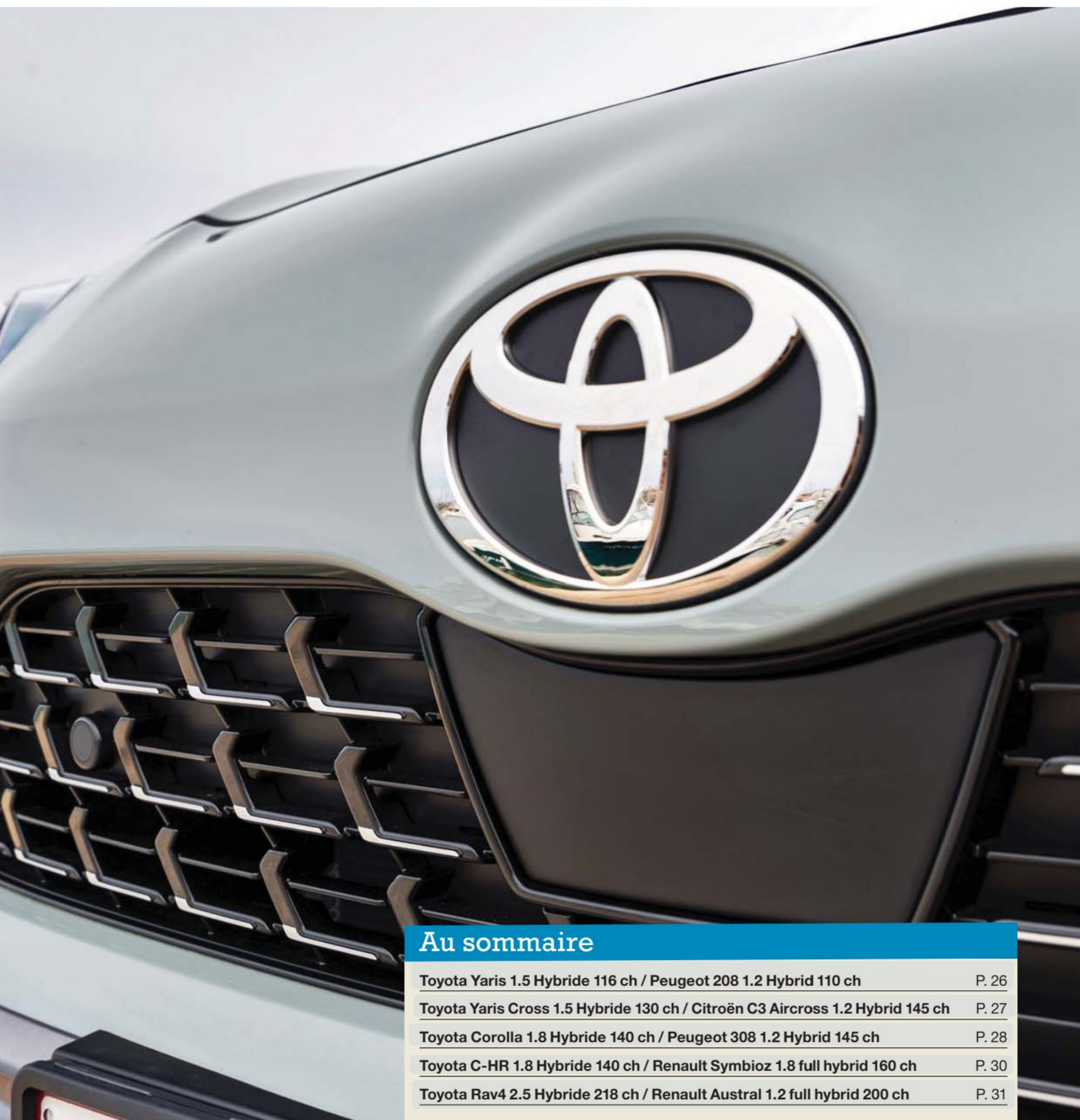
N. SOLER

Cross : une batterie 12 V qui flanche prématurément. Un problème qui concerne, semble-t-il, davantage les véhicules roulant peu. Cette fiabilité en béton armé – Toyota garantit d'ailleurs ses véhicules jusqu'à 10 ans désormais⁽¹⁾ – tient à des choix technologiques résolument conservateurs. En choisissant, par exemple, des mécaniques thermiques de conception simple (pas de turbo), Toyota limite les contraintes sur les blocs, sources de fragilité. Idem, son originale transmission par train épicycloïdal ne nécessite ni embrayage, ni synchros, éliminant par là même d'autres risques de défaillances. Mais ces partis pris peuvent se traduire, par exemple, par un agrément moindre ou des performances inférieures. On ne peut pas tout avoir...

Dans ce dossier, les modèles Toyota sont confrontés à leurs rivaux directs et jugés selon la grille de notation des essais (*voir "Les notes du labo" dans les pages suivantes*). Le critère de la fiabilité n'a donc pas été pris en compte. Or, c'est l'une des grandes forces de Toyota. Rappelons que la marque a terminé première de notre dernier baromètre de la fiabilité (*voir Auto Plus n° 1901*), et ce pour la deuxième année consécutive. C'est simple : il n'y a quasiment rien à leur reprocher ! Seul point faible, qui touche notamment les Yaris et Yaris

1. Ou 185 000 km, sous condition d'entretien dans le réseau. A défaut, 3 ans ou 100 000 km.

ours des références ?



Au sommaire

Toyota Yaris 1.5 Hybride 116 ch / Peugeot 208 1.2 Hybrid 110 ch	P. 26
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride 130 ch / Citroën C3 Aircross 1.2 Hybrid 145 ch	P. 27
Toyota Corolla 1.8 Hybride 140 ch / Peugeot 308 1.2 Hybrid 145 ch	P. 28
Toyota C-HR 1.8 Hybride 140 ch / Renault Symbioz 1.8 full hybrid 160 ch	P. 30
Toyota Rav4 2.5 Hybride 218 ch / Renault Austral 1.2 full hybrid 200 ch	P. 31

Citadines Coups de griffes pour la Yaris !

HYBRIDE

Toyota Yaris

1.5 Hybride Design - 116 ch
26 600 € / 25 000 €*

HYBRIDE

Peugeot 208

1.2 Hybrid e-DCS6 Allure - 110 ch
25 800 € / 23 200 €*



N. SOLER

F. GROUT



Toyota Yaris

La qualité de finition déçoit, mais pas l'équipement avec, notamment, GPS et régulateur adaptatif de série. Les menus de l'écran tactile sont clairs.

N. SOLER



Peugeot 208

Mieux présentée que la Yaris, la 208 perd l'avantage en matière d'ergonomie, entre le volant qui peut masquer les compteurs et les menus compliqués.

NOS MESURES	Toyota Yaris	Peugeot 208
Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cyl. en ligne, 12S + turbo
Hybridation	Moteur électrique 80 ch	Moteur électrique 28 ch
Couple maxi (thermique/électrique)	120/141 Nm	205/55 Nm
CO ₂ /Malus	91 g/km/0 €	102 g/km/0 €
Boîte	Auto., à variation continue	Automatique, 6 vitesses
Vitesse maxi	173 km/h	181 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s5	32s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s	7s2
Consommation moyenne	5,2 l/100 km	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,1/6/4,6 l/100 km	5,3/5,8/5,2 l/100 km
Poids	1 152 kg	1 213 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	66 m
Volume de coffre	295 dm ³	345 dm ³
Dim. L x l x h, en m	3,94 x 1,75 x 1,50	4,06 x 1,75 x 1,43
Durée de garantie	10 ans ou 185 000 km ⁽¹⁾	8 ans ou 160 000 km ⁽¹⁾

1. Si l'entretien est effectué dans le réseau.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6)⁽²⁾ • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse (adaptatif sur Yaris) • Rétro int. jour/nuit auto.
Agrément : • Aide au démarrage en pente • Clim' auto. • Frein de stationnement électrique • Instrumentation numérique • Jantes alliage 16" • Mirror Screen sans fil • Vitres AV/AR électriques • Volant cuir multifonction.

LES DIFFÉRENCES	Toyota Yaris	Peugeot 208
Conduite semi-autonome (niveau 2)	Indisponible	400 €
GPS/Caméra de recul	Série/Série	800 € ⁽³⁾
Régulateur adaptatif	Série	Indisponible

2. + Airbag central sur Yaris. 3. Pack d'options.

LES NOTES DU	Toyota Yaris	Peugeot 208
Comportement routier	14	14
Equipements de sécurité	13	12
Agrément/performance	14	13
Confort/insonorisation	12	16
Equipements de confort/garantie	19	18
Habitabilité/coffre	11	9
Aspects pratiques	10	10
Présentation/finition	12	16
Consommation	17	16
Prix	8	12
	2^e 130/200	1^{re} 136/200

Le verdict

Victoire : Peugeot 208

Star de Toyota, la Yaris hybride a vu débarquer, depuis quelques années, une concurrence féroce, dont cette Peugeot 208 hybride ! En ville, la japonaise fait étalage de sa douceur, quand la française impose quelques à-coups et vibrations. Par ailleurs, la 208 démarre plus tôt son moteur thermique que la Yaris, cette dernière offrant une puissance électrique bien supérieure (80 contre 28 ch), et même deux niveaux de récupération d'énergie. Conséquence : la Toyota consomme logiquement moins en milieu urbain. Sur la route, la hiérarchie s'inverse, avec une Peugeot plus sobre et plus plaisante grâce à son couple généreux et à sa boîte auto. robotisée, plus efficace que la transmission à variation continue de la nipponne. Côté châssis aussi, la 208 affiche un meilleur compromis entre confort et tenue de

route. Plus moelleuse, elle jouit également d'une direction plus précise. Dans l'habitacle, en revanche, elle souffle le chaud et le froid. Si l'on apprécie la finition soignée et les rangements nombreux, on pourra trouver la position de conduite peu naturelle (petit volant en position basse) et les menus de l'écran tactile, confus. Par ailleurs, les passagers arrière se plaindront du manque de place pour les jambes. Malgré ses dimensions plus compactes, la Yaris offre plus d'espace et une banquette plus confortable. Et si elle marque le pas en matière de qualité de finition ou de volume de chargement, elle fait le plein côté équipement. Mais elle revient presque 2 000 € plus cher que la 208, qui bénéficie d'une remise plus élevée. Plus confortable, mieux présentée et moins coûteuse, la Peugeot triomphe assez nettement.

V. D.

SUV citadins Un Yaris Cross à court d'arguments

HYBRIDE

Toyota Yaris Cross

1.5 Hybride Design - 130 ch

31 600 € / 30 000 €*

HYBRIDE

Citroën C3 Aircross

1.2 Hybride Max - 145 ch

28 450 € / 27 800 €*



N. SOLER



Toyota Yaris Cross

Le Yaris Cross n'impressionne guère par sa finition, mais il soigne son équipement (clé mains libres, conduite semi-autonome...).



Citroën C3 Aircross

La planche de bord, au dessin original, est pénalisée par des plastiques ordinaires. On note aussi des lacunes: pas de clé mains libres, notamment.

Best-seller de Toyota en France, le Yaris Cross n'a pourtant jamais été spécialement bon marché. Il devrait donc se méfier du nouveau Citroën C3 Aircross, qui s'affiche 2 200 €* moins cher à prestations équivalentes. Pas franchement low cost, mais déjà plus abordable! Dans l'habitacle, le Toyota ne se distingue pas par sa qualité de finition, mais offre un équipement complet avec, notamment, une conduite semi-autonome, indisponible sur le Citroën, tout comme la clé mains libres. Reste que côté d'habitabilité, le japonais ne peut lutter contre la générosité du français, sauf au niveau du volume de chargement (15 dm³ de plus). Très doux et extrêmement sobre en ville, le Yaris Cross manque hélas de confort, du fait d'un amortissement sec et d'une mécanique bruyante. Avec ses suspensions

à butées hydrauliques, le C3 Aircross est bien plus moelleux. Il prend aussi l'ascendant au chapitre des performances, malgré un poids plus élevé, tout en se montrant plus sobre sur route et autoroute (presque 1 l/100 km d'écart dans ce dernier cas!). Voilà qui confère au Citroën une plus grande polyvalence, même s'il n'est pas un modèle d'agrément de conduite sur route avec un roulis marqué et une direction peu informative, tandis que sa mécanique pourrait être plus agréable en ville (son moteur électrique chuinte aussi un peu trop). De toute manière, le Toyota n'est pas non plus un modèle d'agilité, avec son volant qui manque de ressenti, son châssis placide et sa transmission à variation continue, certes ultradouce en circulation urbaine, mais irritante sur route. Le C3 Aircross remporte aisément ce match. **V. D.**

NOS MESURES	Toyota Yaris Cross	Citroën C3 Aircross
Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cyl. en ligne, 12S + turbo
Hybridation	Moteur électrique 83 ch	Moteur électrique 28 ch
Couple maxi combiné	185 Nm	230 Nm
CO ₂ /Malus	101 g/km/0 €	120 g/km/+ 210 €
Boîte	Auto. à variation continue	Automatique, 6 vitesses
Vitesse maxi	165 km/h	198 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s6	31s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s2	6s
Consommation moyenne	5,9 l/100 km	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9/6,9/4,8 l/100 km	5,3/6,1/6 l/100 km
Poids	1 260 kg	1 317 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	66 m
Volume de coffre	436 dm ³	421 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,20 x 1,77 x 1,60	4,30 x 1,77 x 1,53
Durée de garantie	10 ans ou 185 000 km ⁽¹⁾	8 ans ou 160 000 km ⁽¹⁾

1. Si l'entretien est effectué dans le réseau.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6) • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse • Rétro intérieur jour/nuit auto.
Agrément: • Banquette 2/3-1/3 • Bluetooth • Caméra de recul • Clim' auto. bizonne • Frein de stationnement électr. • GPS • Instrum. numérique • Jantes alu 17" • Mirror Screen sans fil • Vitres AV/AR électr. • Volant multifonction.

LES DIFFÉRENCES	Toyota Yaris Cross	Citroën C3 Aircross
Aide au stationnement AV/AR	1 100 € ⁽²⁾	Série
Conduite semi-autonome (niveau 2)	Série	Indisponible
Surveillance des angles morts	1 100 € ⁽²⁾	Série

2. Options groupées. Inclut également banquette en trois parties et sièges AV chauffants.

LES NOTES DU	Toyota Yaris Cross	Citroën C3 Aircross
Comportement routier	13	13
Équipements de sécurité	14	12
Agrément/performance	11	15
Confort/insonorisation	13	16
Équipements de confort/garantie	18	19
Habitabilité/coffre	11	15
Aspects pratiques	11	13
Présentation/finition	12	13
Consommation	16	16
Prix	8	12
	2^e 127/200	1^{er} 144/200

Le verdict

Victoire : Citroën C3 Aircross

Compactes La Corolla a trouvé à qui parler

HYBRIDE

Toyota Corolla

1.8 Hybride Collection - 140 ch
39 900 € / 34 900 €*

HYBRIDE

Peugeot 308

1.2 Hybrid GT - 145 ch
37 850 € / 32 900 €*



PHOTOS: N. SOLER



Toyota Corolla

La Corolla offre une dotation de série supérieure à celle de la 308. Mais elle est plus chère, et les matériaux employés ont un aspect moins valorisant.



Peugeot 308

Bien que datant de 2021, l'habitacle reste moderne, original et bien fini. Mais l'ergonomie du poste de conduite est parfaite.

Lancée en 2018, la Toyota Corolla a vu la puissance de sa motorisation hybride d'entrée de gamme grimper à 140 ch à l'occasion de son restylage, en 2022. En confrontation directe avec son moteur hybride de 145 ch, la Peugeot 308 s'apprête à son tour à être restylée (commandes déjà ouvertes). Les versions actuelles bénéficient d'un généreux rabais de 13 % pour écouler les stocks. Mais la Corolla profite, elle aussi, d'une grosse remise – officielle, celle-ci – de 5 000 €. Pas assez pour effacer l'écart initial : elle revient, en fin de compte, à 2 000 €* de plus, qu'elle compense en partie par plus d'équipements et par deux ans de garantie supplémentaires. La Peugeot lui inflige cependant une leçon en matière de présentation intérieure. Les designers s'en sont donné à cœur joie à

bord avec, outre des matériaux de meilleure facture, un style plus valorisant et original. Une originalité pas du goût de tous en matière d'ergonomie du poste de conduite : la jante supérieure du petit volant peut masquer le bas des compteurs (dont l'affichage 3D manque par ailleurs de clarté). Au contraire, on trouve rapidement ses repères au volant de la Corolla. Les passagers aussi sont mieux lotis, avec une meilleure habitabilité. Mais sur la route, la 308 reprend une longueur d'avance en matière de confort (suspensions prévenantes, moteur moins bruyant à l'accélération), de performances et d'agrément (châssis plus agile, direction plus précise). En outre, malgré son hybridation plus modeste, la Peugeot se montre aussi sobre en moyenne. La Toyota, plus gourmande sur autoroute, sauve l'honneur en ville... C. T.

NOS MESURES	Toyota Corolla	Peugeot 308
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	3 cyl. en ligne, 12S + turbo
Hybridation	Moteur électrique 98 ch	Moteur électrique 28 ch
Couple maxi (thermique/électrique)	142/185 Nm	230/55 Nm
CO ₂ /Malus	106 g/km/0 €	111 g/km/0 €
Boîte	Auto., à variation continue	Auto., 6 vitesses
Vitesse maxi	167 km/h	204 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s	31s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s6	6s2
Consommation moyenne	6 l/100 km	6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/6,7/5,2 l/100 km	5,9/6,2/6 l/100 km
Poids	1 423 kg	1 463 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	65 m
Volume de coffre	365 dm ³	397 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,37 x 1,79 x 1,45	4,37 x 1,86 x 1,45
Durée de garantie	10 ans ou 185 000 km ⁽¹⁾	8 ans ou 160 000 km ⁽¹⁾

1. Si l'entretien est effectué dans le réseau.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) + genoux sur la Corolla • Freinage d'urgence auto. • Gestion codes/phares auto. • Isofix • Lecture des panneaux • Régulateur (adaptatif)/limiteur de vitesse.

Agrément : • Banquette 2/3-1/3 • Bluetooth • Caméra de recul • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Ecran tactile • GPS • Jantes alu 18" • Rétroviseurs extérieurs dégivrants, rabattables et réglables électriquement.

LES DIFFÉRENCES	Toyota Corolla	Peugeot 308
Conduite semi-autonome (niveau 2)	Série	700 €
Projecteurs adaptatifs Matrix Led	Indisponible	Série
Système audio hi-fi	Série	770 €

LES NOTES DU	Toyota Corolla	Peugeot 308
Comportement routier	13	15
Équipements de sécurité	15	13
Agrément/performance	11	14
Confort/insonorisation	15	17
Équipements de confort/garantie	19	15
Habitabilité/coffre	11	7
Aspects pratiques	9	13
Présentation/ finition	13	16
Consommation	14	14
Prix	10	13
	2^e 130/200	1^{re} 137/200

Le verdict

Victoire : Peugeot 308

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

LE RENDEZ-VOUS VINTAGE A NE PAS LOUPER



EN VENTE ACTUELLEMENT

SUV compacts Le C-HR tombe sur un os

HYBRIDE

Toyota C-HR

1.8 Hybride Collection - 140 ch

41 950 € / 35 950 €*

HYBRIDE

Renault Symbioz

1.8 full hybrid Iconic - 160 ch

39 300 € / 37 300 €*



N. SOLER

N. SOLER



Toyota C-HR

Malgré de réels progrès côté présentation et finition, le C-HR reste un cran en dessous du Symbioz. Mais son rapport prix/équipement le rend plus attractif.

F. GROUT



Renault Symbioz

La planche de bord, sérieusement fabriquée, est commune avec les Captur et Arkana. L'écran central (avec Google intégré) est un exemple de facilité.

Le premier C-HR fut un succès. Toyota persiste et signe avec l'actuel, lancé en 2023, et qui continue à offrir un style à part et un gabarit contenu. Des dimensions raisonnables pour un SUV compact, c'est aussi le cahier des charges du Renault Symbioz, petit frère de l'Austral. Revigoré cet été, il a gagné 15 ch en adoptant le nouvel ensemble full hybrid 1.8 de 160 ch. Soit 20 ch de plus que la motorisation d'entrée de gamme du C-HR. Celle-ci séduit par sa douceur, sa fluidité et sa sobriété en ville. Sur route, l'hybride Toyota reste doux, voire un peu trop, et il faut veiller à garder le pied léger pour éviter de faire brailler le quatre cylindres. Tout le contraire de la mécanique Renault, moins bruyante et plus agréable à mener, même si la boîte auto. à crabots peut manquer de réactivité (défaut atténué avec le nouvel ensemble de 160 ch, cela

dit). Plus performant que le C-HR à l'accélération comme en reprises, le Symbioz ne le fait pas payer à l'usage. C'est même l'inverse, avec 0,4 l/100 km épargnés en moyenne, et jusqu'à 0,8 l/100 km sur autoroute. On apprécie aussi son comportement plus agile, conjugué à un meilleur confort. Aux suspensions prévenantes s'ajoutent des places arrière moins exiguës et plus faciles d'accès, assorties d'une banquette coulissante, permettant d'augmenter à la demande un volume de coffre déjà bien supérieur à la base. Le Renault domine aussi sur le plan de la qualité de fabrication (matériaux plus valorisants) et de l'ergonomie (commandes et interfaces numériques). Il reste au C-HR un tarif plus abordable, grâce à une confortable remise (- 6 000 €) accordée par Toyota, et jusqu'à 10 ans de garantie qui compensent quelques équipements en moins. C. T.

NOS MESURES	Toyota C-HR	Renault Symbioz
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 94 ch	2 moteurs électr., 49 + 24 ch
Couple maxi (thermique/électrique)	142/185 Nm	170/205 Nm
CO ₂ /Malus	109 g/km/0 €	100 g/km/0 €
Boîte	Auto., à variation continue	Auto., 4 + 2 vit. en électr.
Vitesse maxi	167 km/h	180 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s	31s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8	6s7
Consommation moyenne	5,8 l/100 km	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9/6,7/4,9 l/100 km	5,2/5,9/5,2 l/100 km
Poids	1 487 kg	1 410 kg
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	65 m
Volume de coffre	390 dm ³	De 480 à 610 dm ³ (1)
Dim. L x l x h, en m	4,33 x 1,83 x 1,56	4,42 x 1,80 x 1,58
Durée de garantie	10 ans ou 185 000 km(2)	2 ans (km illimités)

1. Banquette reculée/avancée. 2. Si l'entretien est effectué dans le réseau.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6 + 2 latéraux AR sur Symbioz) • Conduite semi-autonome (niveau 2) • Freinage d'urgence auto. • Isofix • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Rétroviseur intérieur jour/nuit auto., etc.
Agrément : • Bluetooth • Caméra de recul • Chargeur smartphone à induction • Clé mains libres • Clim' auto. • Compteurs numériques • Ecran tactile + GPS • Jantes alu 19" • Sièges AV chauffants à réglages électriques (conducteur sur Symbioz), etc.

LES DIFFÉRENCES	Toyota C-HR	Renault Symbioz
Banquette coulissante	Indisponible	Série
Caméra 360°	Indisponible	Série
Stationnement semi-autonome	Indisponible	Série

LES NOTES DU	Toyota C-HR	Renault Symbioz
Comportement routier	14	16
Équipements de sécurité	15	16
Agrément/performance	11	15
Confort/insonorisation	12	14
Équipements de confort/garantie	16	16
Habitabilité/coffre	5	8
Aspects pratiques	10	14
Présentation/finition	13	15
Consommation	16	17
Prix	9	7
	2^e 121/200	1^{er} 138/200

Le verdict

Victoire : Renault Symbioz

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

SUV familiaux Un préretraité malmené

HYBRIDE

Toyota Rav4

2.5 Hybride Lounge - 218 ch

51 350 € / 46 200 €*

HYBRIDE

Renault Austral

1.2 full hybrid 4Control Esprit Alpine - 200 ch

47 400 € / 44 100 €*



PHOTOS: N. SOLER



Toyota Rav4

La finition est correcte, mais la qualité des plastiques déçoit. Pas l'équipement, archicomplet. Un peu chargée, l'instrumentation manque de clarté.



Renault Austral

Interfaces modernes, présentation léchée: on se sent bien à bord de l'Austral! On apprécie également les nombreux rangements.

Cette génération de Rav4 vit ses derniers mois: son remplaçant débarquera au printemps 2026. Malgré tout, le Toyota n'a pas trop vieilli, que ce soit en matière de style ou de présentation intérieure. De son côté, l'Austral incarne la modernité avec ses grandes dalles numériques très intuitives, et il bénéficie d'une finition plus léchée, même s'il s'incline (de peu) en matière d'équipements. Côté volume intérieur, les deux rivaux se marquent à la culotte, avec des places arrière spacieuses et de grands coffres. Et si l'Austral se distingue par sa banquette coulissante (de série sur cette finition), la soute du Rav4 est plus

facile à charger grâce à un seuil 10 cm plus bas. Depuis son restylage, le Renault a gagné en confort, mais on note encore des trépidations à basse vitesse. En contrepartie, il affiche un comportement très dynamique, notamment avec les roues arrière directrices (option à 1 500 €). Plus emprunté, le Rav4 privilégie davantage le confort, et se montre également mieux insonorisé... du moins face aux bruits de roulement et aérodynamiques. Car sa mécanique se révèle bruyante à l'accélération. Malgré quelques vibrations à froid et une boîte encore lente, le Renault reste le plus plaisant des deux à mener. On apprécie en particulier ses palettes au volant pour ajuster la récupération d'énergie. **V. D.**

NOS MESURES	Toyota Rav4	Renault Austral
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	3 cyl. en ligne + turbo, 12S
Hybridation	Moteur électrique 120 ch	Moteur électrique 68 ch
Couple maxi (thermique/électrique)	221/202 Nm	205/205 Nm
CO ₂ /Malus	130 g/km / + 540 €	106 g/km / 0 €
Boîte	Auto., à variation continue	Auto., 4 + 2 vit. en électr.
Vitesse maxi	188 km/h	178 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s4	30s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s4	4s7
Consommation moyenne	6,4 l/100 km	6,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/7,5/5,7 l/100 km	6,1/6,6/5,7 l/100 km
Poids	1 695 kg	1 676 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	68 m
Volume de coffre	654 dm ³	De 525 à 650 dm ³ (1)
Dim. L x l x h, en m	4,60 x 1,86 x 1,69	4,54 x 1,83 x 1,65
Durée de garantie	10 ans ou 185 000 km(2)	2 ans (km illimités)

1. Banquette reculée/avancée. 2. Si entretien effectué dans le réseau.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6)⁽³⁾ • Alerte trafic en marche AR • Cond. semi-autonome • Phares à leds + essuie-glaces auto. • Surv. angles morts.
Agrément: • Aide au station. AV/AR • Caméra de recul⁽⁴⁾ • Chargeur smartphone à induction • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • GPS • Hayon électr. • Instrum. numérique • Jantes alliage • Sièges AV électr. et chauff. • Vitres AV/AR électr. etc.

3. + Airbag genoux sur Rav4. 4. A 360° sur Rav4.

LES NOTES DU	Toyota Rav4	Renault Austral
Comportement routier	13	15
Equipements de sécurité	14	14
Agrément/performance	11	12
Confort/insonorisation	16	14
Equipements de confort/garantie	19	16
Habitabilité/coffre	16	15
Aspects pratiques	12	15
Présentation/finition	12	17
Consommation	15	16
Prix	9	11
	2^e 137/200	1^{er} 145/200

Le verdict

Victoire: Renault Austral

LE BILAN

Cinq matches, cinq défaites: dur bilan pour les hybrides Toyota! Les modèles du constructeur nippon perdent souvent de précieux points sur le plan de l'agrément de conduite (à cause d'une transmission à variation continue peu gratifiante) et des tarifs. Mais ils représentent des achats rationnels par excellence, avec une fiabilité en béton assortie d'une garantie rassurante, ainsi qu'une valeur de revente assurée.



ÉLECTRIQUE

Alpine A390

GTS - 89 kWh - 470 ch

78000 € / 78000 €*



PREMIER ESSAI DU CROSSOVER 100 % ÉLECTRIQUE

Une véritable Alpine ?

L'A390 est le premier SUV de la marque de Dieppe, et le second modèle à rouler à l'électricité après l'A290 (dérivée de la Renault 5 E-Tech). Il promet d'aller plus loin que cette dernière et, surtout, plus vite.

Entre berline et SUV, l'A390 promet le meilleur des deux mondes. Nous avons pris place dans les sièges baquets de la version GTS. Facturée 10 500 € de plus que la GT, celle-ci gagne des jantes de 21", la conduite semi-autonome, des fonctions de télémétrie, etc. Elle revendique aussi 70 ch de plus. Il s'agit d'ailleurs de l'Alpine la plus puissante ja-

mais produite : 470 ch et plus de 800 Nm de couple. Dans les deux cas, ce SUV embarque la même batterie haute densité (issue de la gigafactory Verkor dans le nord de la France) et repose sur la plate-forme AmpR Medium, partagée avec le Nissan Ariya et les Renault Scenic et Megane. Si l'empattement de l'A390 le rapproche davantage de la Megane (au profit de l'agilité), sa grosse

batterie de 89 kWh surpasse celle des SUV du groupe et lui permet de revendiquer 503 km d'autonomie WLTP. Un chiffre sans doute difficile à atteindre, que nous vérifierons dès que possible. Dans la pratique, en s'amusant un peu, mieux vaut prévoir de recharger après 300 km.

Sous sa carrosserie de SUV coupé, l'A390 combine trois moteurs : un à rotor bobiné à l'avant (dérivé de celui des Megane et Scenic), et deux à aimants permanents à l'arrière (un par roue). Ceux-ci apportent 524 Nm de couple supplémentaire, une transmission intégrale et la répartition fine du couple entre les deux roues (système "Torque Vectoring"), améliorant l'agilité. Avec des Michelin Pilot Sport 4S spécialement développés et une direction très – trop ? – incisive, la masse se fait oublier... jusqu'au freinage, qui manque de mordant. Malgré plus de 2,1 tonnes sur la balance, les performances sont au rendez-vous : 0 à 100 km/h

en 3s9 (comme une Porsche 911 Carrera 4S) et 1 000 m départ arrêté en 22s5 selon Alpine (une bonne seconde d'économisée par rapport à une A110 S). En mode Normal ou Eco, l'A390 gagne en souplesse et, à condition que l'asphalte ne soit pas trop dégradé, offre un confort de suspension digne d'une bonne GT. Mais l'habitabilité, correcte pour une sportive, déçoit pour un SUV, la banquette n'étant susceptible d'accueillir confortablement que deux passagers. Le coffre se montre quant à lui pratique à l'usage.

A l'intérieur, la planche de bord rappelle celle des dernières Renault, allant jusqu'à reprendre l'agencement des écrans. A ce prix, les matériaux utilisés – à l'exception de quelques incrustations ou revêtements (coiffe de planche de bord, console centrale) – n'ont rien d'original, et les plastiques durs des contre-portes arrière font tache. A défaut d'être très

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : pas de remise à espérer au lancement, et pas de prime coup de pouce non plus, le prix d'achat dépassant les 47 000 €.

L'entretien : tous les ans ou tous les 30 000 km, incluant le remplacement impératif des plaquettes de frein.

L'équipement : en version GT, l'équipement de série est déjà très complet. La GTS y ajoute essentiellement les sièges sport revêtus de cuir nappa, la hi-fi Devialet, la conduite semi-autonome et la télémétrie.



L'A390 peut compter sur ses deux moteurs arrière et sur son système "Torque Vectoring" pour gagner en agilité et faire oublier sa masse.



Nombre de places: 5

Pas de miracle en habitabilité. Mais grâce au plancher plat et à un petit espace sous les sièges avant pour y glisser les pieds, deux adultes voyageront confortablement à l'arrière de l'A390.



Volume: 532 dm³

Très logeable, le coffre est, en outre, assez pratique d'utilisation avec son hayon motorisé.



Le bouton bleu permet d'ajuster la récupération d'énergie au freinage, le rouge d'activer le boost "Overtake".

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Conduite semi-autonome • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares adaptatifs matriciels, etc.

Agrément: • Aide au stationnement AV/AR et latéral + caméra à 360° et Park Assist • Chargeur de smartphone à induction • Clim' auto. bizona + pompe à chaleur • Ecran tactile 12"/30,5 cm + GPS + Mirror Screen • Hayon motorisé • Hi-fi Devialet à 13 HP • Instrumentation numérique 12,3"/31 cm • Jantes alliage 21" • Sièges sport Sabelt en cuir nappa, électriques, massants et chauffants à l'AV • Système Alpine Telematics • Volant chauffant, etc.

En option Agrément: • Chargeur 22 kW (1 200 €) • Coques sièges AV carbone (1 400 €) • Peinture spéciale (1 200 à 3 900 €) • Personnalisation par l'Atelier Alpine (en 2026), etc.



Aidé par ses pneus Michelin Pilot Sport 4S, l'A390 fait preuve d'un comportement routier incisif, même à faible allure. Dommage, le poids – élevé, quoiqu'en dise Alpine – se ressent au freinage.

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	220 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	3s9
Autonomie cycle mixte	503 km
Temps de charge borne rapide	Moins de 25 mn ⁽¹⁾
Poids	2 121kg

1. De 15 à 80 % de capacité, à 190 kW maxi.

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques	1 synchrone à rotor bobiné (AV) 2 synchrones à aimants permanents (AR)
Batterie lithium-ion	89 kWh (capacité utile)
Puissance maxi	470 ch cumulés (156 ch AV/2 x 156 ch AR)
Couple maxi	824 Nm cumulés (300 Nm AV/2 x 262 Nm AR)
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 rapport
Pneus	245/40 R21
Dim. L x l x h, en m	4,62 x 1,89 x 1,54
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽²⁾

2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

L'Alpine A390 GTS (78 000 €, 89 kWh, 470 ch) est évalué parmi les SUV familiaux 100 % électriques de plus de 400 ch : Audi SQ6 Sportback e-tron (101 200 €, 95 kWh, 489 ch), Ford Mustang Mach-E E.R. GT (73 490 €, 88 kWh, 487 ch), Porsche Macan 4S (93 091 €, 95 kWh, 516 ch), Tesla Model Y Premium AWD (51 400 €, 75 kWh, 410 ch⁽³⁾), XPeng G6 Performance (49 500 €, 78 kWh, 470 ch).

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

3. Estimation, Tesla ne communiquant pas ces données.

innovants, les équipements sont de qualité, à l'image de la hi-fi Devialet. Pour les amateurs de circuits, Alpine a prévu, comme sur l'A290, une multitude d'outils

d'analyse (chronomètre, mesure d'accélérations latérale et longitudinale, et même conseils de pilotage et challenges), de série en GTS. Enfin, l'A390 embarque un

chargeur de 11 kW bidirectionnel (22 kW en option). Pour les bornes rapides, sa courbe atteint son pic à 190 kW. La chimie de la batterie et sa gestion thermique

permettraient, selon la marque, de maintenir cette puissance, et de passer de 15 à 80% en moins de 25 minutes.

SUITE PAGE 34



POSTE DE CONDUITE



La visibilité vers l'arrière est sacrifiée sur l'autel du style. Heureusement, la vision à 360° en haute définition permet d'appréhender correctement les obstacles en manœuvre. Les sièges maintiennent parfaitement et il est possible d'ajuster au mieux sa position de conduite. Cela malgré des réglages électriques qui manquent un peu de finesse.

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

AIDES À LA CONDUITE



L'A390 partage de nombreuses aides à la conduite avec d'autres modèles du groupe. Il n'y a aucune raison de s'en plaindre, tant elles fonctionnent correctement, qu'il s'agisse de l'aide au maintien dans la voie ou du régulateur adaptatif, capable d'ajuster la vitesse en fonction des panneaux de limitation et du profil de la route.

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

ÉCRAN TACTILE



Là encore, il s'agit de composants repris à Renault. Plusieurs graphismes sont proposés pour l'instrumentation. Sur l'écran central, le système Google est toujours aussi réactif et permet de télécharger un grand nombre d'applications.

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

L'A390 propose différents modes de conduite ainsi qu'une fonction Overboost qui transforme toute accélération en catapultage.

On ne peut pas tout avoir. L'arrière très profilé de ce crossover limite considérablement le champ de rétrovision.



FINITION



C'est le gros point noir de cet A390. Vendu plus de 70 000 €, il mélange différentes qualités de matériaux. Cuir, Alcantara, carbone font certes bel effet, mais les plastiques durs en partie basse de la planche de bord ou sur les contre-portes arrière sont difficiles à justifier à ce niveau.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Grâce à la pompe à chaleur, la clim' n'est pas trop énergivore. L'hiver, sièges et volant chauffants aident à modérer la température.

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

SYSTÈME AUDIO

La hi-fi Devialet (de série en GTS) ajoute d'élégantes grilles de haut-parleur et, surtout, un son très clair, sans avoir à augmenter le volume.

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

RANGEMENTS



A l'avant, quelques rangements occultables sur la console haute, la possibilité de glisser un petit sac en partie inférieure et une boîte à gants peu spacieuse. A l'arrière, avec la coque carbone des sièges AV (option), on se passe d'aumônières.

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

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

L'A390 se positionne sur un créneau très particulier, celui du "plaisir de conduite avant tout". Véritable SUV sportif électrique plus que vraie Alpine, il cherche aussi à se hisser dans la cour des GT (aspects pratiques, confort). Sans assez investir, hélas, en qualité des matériaux.

LES PLUS

Comportement/performance
Insonorisation
Autonomie/recharge

LES MOINS

Prix élevé/qualité de finition
Visibilité vers l'arrière
Poids ressenti au freinage



TROIS MODÈLES ÉCONOMIQUES À L'ACHAT COMME À L'USAGE

20 000 € : GPL, diesel ou

ESSENCE + GPL

Dacia Sandero Stepway

1.0 Eco-G Extreme+ - 100 ch

18 950 € / 18 450 €*



Le vrai prix:

petite remise de 3 % au crédit de cette Sandero, mais aussi 75 € de malus.

L'entretien: tous les ans ou tous les 20 000 km, dans le réseau, pour bénéficier gratuitement de la garantie étendue à 7 ans ou 150 000 km.

DIESEL

Fiat Tipo

1.6 Multijet City - 130 ch

19 700 € / 19 960 €*



Le vrai prix:

aucune remise pour cette Tipo. Et son diesel est puni de 260 € de malus.

L'entretien: tous les ans ou tous les 15 000 km. Prolongation de la garantie jusqu'à 8 ans ou 160 000 km s'il est effectué dans le réseau!

■ Grâce à sa version Eco-G, qui digère aussi bien le GPL que le sans-plomb, la Sandero Stepway s'affiche en reine incontestée des économies à la pompe. Mais aussi à l'achat avec son tarif imbattable: 18 450 €* pour repartir au volant de la finition la plus généreusement équipée (Extreme+).

■ Revenue au catalogue avant de disparaître définitivement⁽¹⁾ (elle vient de fêter ses 10 ans), cette berline compacte ne se décline plus qu'en 4 portes. Et en diesel! Un modèle relativement puissant (130 ch), et étonnamment accessible pour son gabarit: moins de 20 000 € en haut de gamme (City).



PHOTOS : F. GROUT

hybride ?

HYBRIDE ESSENCE

MG3

1.6 Hybrid+ Standard⁽²⁾ - 195 ch

19990 € / 19600 €*



Le vrai prix:

même si MG est peu porté sur les remises, il est ici possible de négocier 2 %.

L'entretien:

passage à l'atelier tous les ans ou tous les 24 000 km. La garantie standard est ici de 7 ans ou 150 000 km. Intéressant!

■ Grande rivale de la Sandero, cette citadine chinoise opte pour une puissante motorisation full hybrid. Ses atouts? 195 ch sous le capot (136 ch pour le seul moteur électrique) et un équipement très avantageux dès l'entrée de gamme, facturée 19600 €*.

De belles économies à l'usage, de la polyvalence et un équipement décent pour moins de 20 000 €, voilà ce que nous promettent ces trois modèles low cost. Mais à chacun sa recette! GPL, diesel ou hybride : nous vous aidons à faire le bon choix...

Derrière une image partagée d'automobiles dites "accessibles", ces trois-là ne racontent pas tout à fait la même histoire... La Dacia Sandero Stepway, native de Roumanie, fait valoir un bon sens presque désarmant de simplicité et un coût à l'usage au ras des pâquerettes, grâce à la bicarburant GPL/essence. La MG3, pour sa part, se veut plus sophistiquée, avec ses écrans numériques et sa motorisation full hybrid, tout en maintenant ses tarifs à un niveau très raisonnable grâce à ses origines chinoises. Enfin, la Fiat Tipo endosse un rôle qui semble désor-

mais appartenir au passé: celui d'une très classique berline compacte diesel, essentiellement taillée pour les longs trajets. Une italienne âgée, mais dont les faibles coûts de production (Fiat assure l'assemblage au sein de son usine turque de Bursa) permettent de jouir d'une mécanique tonique et endurante à un prix défiant toute concurrence.

Roumaine circonspecte

Trois adresses, trois recettes, donc, loin de proposer une cuisine étoilée. Mais qui ne versent pas pour autant dans la malbouffe. La preuve avec la Sandero Stepway 1.0 Eco-G, >>>



Dacia Sandero Stepway

La position de conduite est bonne et l'assise des sièges offre suffisamment de maintien, contrairement au Duster. Côté présentation, les plastiques durs dominent, mais le design reste agréable, et les assemblages respirent la solidité. L'écran facile à utiliser compense l'absence d'instrumentation numérique.



Fiat Tipo

Dessinée il y a plus de dix ans, la planche de bord de l'italienne n'est plus vraiment au goût du jour, avec son instrumentation analogique et son écran central fouillis, difficile à lire tant les caractères sont petits. On se plaindra surtout de la qualité très médiocre des plastiques, durs et brillants. Très bonne position de conduite, en revanche.



MG3

La MG3 met le paquet dès la finition d'entrée de gamme (Standard), avec un combiné d'instrumentation numérique, ainsi qu'un écran tactile (hélas aussi peu réactif qu'intuitif), intégrant GPS et caméra de recul. Le régulateur adaptatif fait aussi partie de la dotation de série. Belle présentation par ailleurs, à certains assemblages près...

» qui offre sa finition la plus "chic" (Extreme+) pour seulement 18 450 €*. Au menu : GPS, caméra de recul, clé mains libres, clim' automatique, surveillance des angles morts, jantes alliage de 16" et barres de toit que l'on peut positionner longitudinalement ou transversalement. Une "opulence" qui contraste avec l'habitacle, simple mais fonctionnel. L'ergonomie frappe en

effet par son évidence : compteurs analogiques sans chichis, commandes de clim' séparées, aides à la conduite neutralisables d'une simple touche. Les matériaux, certes peu raffinés, font, eux, preuve de robustesse. Une citadine de 4,10 m accueillante par ailleurs, et pourvue d'un coffre suffisamment volumineux pour une petite famille (380 dm³). La MG3 Hybrid+

joue sur un tout autre registre. Tableau de bord plus travaillé, instrumentation numérique et finition donnant l'impression d'appartenir à un segment supérieur (même en version Standard) : l'ambiance y est plus chaleureuse. Plus connectée, aussi ! Sauf que le grand écran central met trop de temps à réagir. Ne parlons pas du GPS (de série), complètement à l'ouest sur cer-

tains axes. Attention aussi aux interfaces, peu intuitives. Pas évident, par exemple, de gérer le menu pilotant l'intensité du freinage régénératif et les aides à la conduite. Parmi elles, un régulateur de vitesse adaptatif (rare à bord d'une entrée de gamme à 19 600 €* !), ainsi qu'un système d'aide au maintien dans la voie, dont la douceur et la progressivité ne sont



Sans battre aucun record d'habitabilité, les cotes intérieures sont convenables. Les généreuses surfaces vitrées procurent une agréable sensation d'espace. Il s'agit en outre de la plus confortable de nos trois prétendantes, grâce à un amortissement calibré "souple". Côté aspects pratiques, le seuil de coffre haut perché ne facilite pas le chargement d'objets lourds, mais le plancher modulable ménage une surface plane une fois les dossiers rabattus, et le volume est généreux.



En dépit de ses généreuses dimensions extérieures, la Tipo n'offre pas davantage d'espace que la MG3 au niveau des jambes. La confortable largeur permet en revanche de voyager à trois sans trop jouer des coudes. Peu de rangements, hélas, et aucune prise USB au profit des passagers arrière. Volumineux et profond, le coffre manque, lui, d'accessibilité, faute de hayon. Le dossier fractionnable de la banquette permet toutefois de charger des objets longs.



Des cotes d'habitabilité généreuses, une banquette au maintien correct, mais peu d'espace sous les sièges avant pour glisser les pieds. Dommage... Côté amortissement, ça trépide ! Le coffre, pour sa part, est un peu juste. Par ailleurs, impossible d'obtenir une surface de chargement plane une fois la banquette rabattue. La bonne nouvelle, c'est que celle de la finition Standard a gagné le dossier fractionnable 2/3-1/3 qui lui manquait lors de son lancement en 2024.

malheureusement pas les points forts. La citadine chinoise profite également de feux de route automatiques, d'une caméra de recul et de trois ports USB. Dont un à disposition des passagers arrière, plutôt à l'aise grâce au bel espace habitable. Le coffre, en revanche, est deux fois moins volumineux (306 dm³) que celui de la Fiat Tipo, qui culmine à 602 dm³ ! Il faut dire que cette

dernière ne boxe pas dans la même catégorie, avec son profil tricorps et ses 4,54 m...

Italienne "vintage"

Longue, spacieuse, mais pas beaucoup plus chère que ses camarades : 19 960 €* pour repartir au volant du "haut de gamme" City. Des guillemets nécessaires, l'italienne faisant l'impasse sur les GPS, clé mains libres, jantes

alu, régulateur adaptatif, capteurs de pluie et de luminosité. Sa présentation intérieure coincée au début des années 2000, son illisible écran tactile, ses assemblages "légers" comme ses plastiques brillants et rayables n'en font pas davantage une voiture d'apparat. Son amortissement manque également de moelleux sur mauvais revêtement. Des trépidations et un roulis important,

en virage, qui n'altèrent heureusement pas sa tenue de route, peu dynamique mais jamais dangereuse. Seules les distances de freinage sont en retrait. Moins remuante, mais souffrant d'un manque de motricité chronique dès que la pluie s'invite à la fête, la MG n'offre pas l'homogénéité de la Dacia, dont la suspension souple absorbe mieux les irrégularités. Sur >>>

PHOTOS : F. GRUOT



» route sinueuse en revanche, on perçoit aussi quelques mouvements de caisse à son volant. Le train avant moins volage et la direction plus précise permettent toutefois à la roumaine de maintenir une tenue de cap régulière, quelles que soient les conditions d'adhérence.

Ça gaze pour la Sandero !

Les 100 ch du trois cylindres animant la Sandero ne font pas de celle-ci l'auto la plus tonique du trio. Elle se montre néanmoins à son aise en ville comme sur les routes secondaires. Et, les longs périples sur l'autoroute ne lui font pas peur, malgré un étalement un peu long de sa boîte manuelle qui ne favorise pas les reprises. Un exercice auquel la MG3 se plie avec délectation, ses 195 ch et 425 Nm de couple (en valeurs combinées) faisant pratiquement d'elle une GTI. Mais uniquement lorsque la batterie de 1,83 kWh s'est "autorechargée" à bloc... Et à condition que sa paresseuse boîte automatique à 3 vitesses agisse au moment opportun, ce qui n'est pas toujours le cas. Rapide et gorgé de couple, le 1.6 turbodiesel de la Tipo est, lui, taillé pour les longs trajets. Un bloc sonore, mais suffisamment tonique pour ne pas avoir à rétrograder sans cesse (boîte manuelle). Il est surtout très frugal : jamais plus de 5,1 l/100 km, soit 0,3 l de moins que le quatre cylindres essence chinois et 3 l de mieux que le 999 cm³ de la Sandero, lorsqu'il carbure au GPL. Le prix à la pompe de ce carburant⁽¹⁾ permet cependant à la roumaine de limiter son coût d'utilisation, sur 1 000 km, à 80 €. Elle revient à 6 € de moins que la Tipo carburant au gazole, et à 13 € par rapport à la MG3 (93 €), alimentée au SP95-E10. Ajouté à son avantageux rapport prix/équipement, ce sens des économies permet à la Dacia de remporter ce match "petits budgets".

NOS MESURES	Dacia Sandero Stepway	Fiat Tipo	MG3
Vitesse maxi	174 km/h ⁽¹⁾	198 km/h	172 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s4 ⁽¹⁾	31s9	28s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8s8/11s9/18s2 ⁽¹⁾	6s8/8s4/10s4	6s6 (en Drive)
Consommation moyenne	6/8,2 l/100 km ⁽²⁾	5,1 l/100 km	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,6/8,1/8,8 l/100 km ⁽¹⁾	5/5/5,4 l/100 km	4,7/6,1/5,3 l/100 km
Coût aux 1 000 km	103 €/80 € ⁽²⁾	86 €	93 €
Poids	1 170 kg	1 350 kg	1 304 kg
Diamètre de braquage	11 m	11,3 m	10,8 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	69 m	66 m

LA TECHNIQUE	Dacia Sandero Stepway	Fiat Tipo	MG3
Moteur	3 cylindres en ligne, 12S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Carburant	Essence + GPL	Diesel	Essence
Cylindrée	999 cm ³	1 598 cm ³	1 498 cm ³
Hybridation	Non	Non	Moteur électrique 136 ch
Puissance maxi	100 ch à 4 600 tr/mn ⁽¹⁾	130 ch à 3 750 tr/mn	195 ch ⁽⁴⁾
Puissance fiscale	5 CV	7 CV	5 CV
Couple maxi	170 Nm à 2 000 tr/mn ⁽¹⁾	320 Nm à 1 750 tr/mn	425 Nm ⁽⁵⁾
CO ₂ /Malus	114 g/km/+ 75 €	123 g/km/+ 260 €	105 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses	Automatique, 3 vitesses
Pneus	205/60 R16	205/55 R16	185/65 R15
Réservoir	50 + 40 litres ⁽³⁾	50 litres	36 litres
Dim. L x l x h, en m	4,10 x 1,85 x 1,59	4,54 x 1,80 x 1,50	4,12 x 1,80 x 1,51
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km ⁽⁵⁾	8 ans ou 160 000 km ⁽⁶⁾	7 ans ou 150 000 km

1. Au GPL. 2. Au SP95/au GPL. 3. Essence + GPL. 4. Puissance combinée. 5. Couple combiné. 6. Si l'entretien est effectué dans le réseau.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6) • Freinage d'urgence auto. • Isofix AR • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto. (phares seulement sur MG3, indisponibles sur Tipo) • Régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément : • Banquette 2/3-1/3 • Bluetooth + prise USB à l'avant • Caméra de recul • Clim' auto. • Ecran tactile • Mirror Screen • Ordin. de bord • Rétros électriques • Vitres AV/AR électriques • Volant multifonction réglable en hauteur et profondeur.

EN OPTION	Dacia Sandero Stepway	Fiat Tipo	MG3
Clé mains libres	Série	Indisponible	Indisponible
Guidage GPS	Série	Indisponible	Série
Jantes alliage 16"	Série	Indisponible	Indisponible
Régulateur de vitesse adaptatif	Indisponible	Indisponible	Série

LES NOTES DU	Dacia Sandero Stepway	Fiat Tipo	MG3
Comportement routier	13	13	12
Équipements de sécurité	13	12	13
Agrément/performance	14	16	17
Confort/insonorisation	13	12	13
Équipements de confort/garantie	17	14	18
Habitabilité/coffre	15	18	13
Aspects pratiques	13	10	12
Présentation/ finition	13	11	13
Coût d'utilisation aux 1 000 km	18	17	16
Prix	12	8	9
	1^{re} 141/200	3^e 131/200	2^e 136/200

Le verdict

Auto Plus



Victoire : Dacia Sandero Stepway

La MG3 séduit pour son tonus et son côté "techno", la Tipo diesel pour ses aptitudes autoroutières et son appétit d'oiseau. Mais la Sandero Stepway Eco-G, mieux amortie, dotée de commandes plus ergonomiques, généreuse en équipements et moins dispendieuse (achat et usage), reste notre favorite...

1. 0,97 € le litre de GPL, contre 1,68 € pour le diesel et 1,71 € pour le SP95 E10.

J'ADHÈRE AU CLUB ET J'EN PROFITE

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

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

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

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

**2€
,67
SEULEMENT*
par mois**



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

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



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

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

Je souscris au Club Auto Plus*

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

Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail :

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

#M047 #D1397116

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

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






ÉLECTRIQUE

Xpeng G6

Performance AWD - 80 kWh - 485 ch

50990 € / 50990 €*


PREMIER TEST DU XPENG G6 RESTYLÉ

Recharge express

Un an seulement après son arrivée en France, le G6 connaît un petit rafraîchissement. A cette occasion, le SUV familial chinois reçoit aussi de nouveaux équipements et une batterie plus rapide à recharger.

Fer de lance de la récente marque chinoise Xpeng, le G6 se montre particulièrement offensif pour se faire une place sur le segment concurrentiel des SUV familiaux. Une catégorie prisée par une clientèle (aisée) réputée conservatrice, et attachée aux marques premium. Pour les séduire, le G6 revoit ses arguments parmi lesquels une

nouvelle batterie LFP (lithium-fer-phosphate) qui remplace l'ancienne NMC des versions milieu et haut de gamme, aux matériaux (nickel-manganèse-cobalt) plus rares, plus onéreux aussi et moins durables dans le temps. Sa capacité (utile) régresse de 87,5 à 80 kWh, ce qui n'empêche pas le G6 Performance AWD d'atteindre quand même 400 km avec une seule charge

selon nos mesures, tandis que la technologie 800 volts est reconduite. Le grand changement concerne la puissance de recharge rapide maxi, qui bondit de 280 à... 451 kW!

Temps de charge record !

Dans ces conditions, et sous réserve de trouver une borne capable de débiter une telle puissance, il ne faut que 12 minutes pour repasser de 10 à 80% de capacité, contre 20 minutes précédemment. Il s'agit, pour l'heure, du record sur le marché. Cette rapidité à "refaire le niveau" permet de voyager plus sereinement, et de profiter des bonnes qualités routières du G6. Certes, son comportement n'est pas particulièrement dynamique. Pour autant, sa conduite est plaisante, y compris sur route sinueuse. Sur le plan esthétique, il faut ouvrir l'œil pour distinguer les évolutions liées au restylage: feux arrière plus effilés, logo Xpeng désormais situé

sur le capot et non plus dans le bandeau lumineux à l'avant, et ajout d'un petit béquet sur le hayon. Le tout ne modifie pas le gabarit de la voiture. Avec 4,76 m de long, le G6 affiche (à 3 centimètres près) les mêmes dimensions que son principal et redoutable rival, le Tesla Model Y (4,79 m). Comparé à l'américain, le chinois réserve un meilleur accueil à ses passagers arrière, avec plus d'espace aux jambes et de largeur aux coudes. On remarque aussi un standing en progrès, avec des matériaux cossus, comme la sellerie en cuir Nappa (série), qui n'ont pas grand-chose à envier à la concurrence premium allemande. Seuls les regards pointilleux remarqueront des assemblages perfectibles sur la console centrale et les contreportes. Le G6 conserve par ailleurs un style très épuré. Il y a peu de boutons, la plupart des fonctionnalités passant par le grand écran central. Hélas, en

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: fabriqué en Chine et à plus de 47 000 €, le G6 n'a droit à aucune prime. Et pas de remise sur ce nouvel opus pour le moment.

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

L'équipement: conduite semi-autonome, écran 15,6", sièges électriques et toit panoramique de série dès la base Autonomie Standard. Le troisième niveau, Performance, a droit à la sellerie cuir Nappa, aux sièges AV massants et au changement de voie autonome.



Les matériaux sont cossus et le style apparaît très épuré. La plupart des commandes passent par l'écran central aux menus pas toujours intuitifs.



Nombre de places : 5

La porte dégage une grande ouverture qui facilite l'accès. Les cotes sont très généreuses et la banquette, confortable, comprend des dossiers réglables en inclinaison.



Volume : 500 dm³

Facile d'accès et bien conçu, le coffre propose une capacité correcte, dans une catégorie de géants.



Le G6 accepte jusqu'à 451 kW pour recharger sa batterie. Le "plein" de 10 à 80% dure 12 minutes. Un record !

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active + surveillance des angles morts • Airbags (7) • Conduite semi-autonome avec changement de voie • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto., etc.

Agrément : • Caméra 360° • Chargeurs de smartphone à induction (2) • Clim' auto. • Ecran central 15,6"/39,6 cm • GPS • Hi-fi • Instrumentation numérique 10,25"/26 cm • Jantes alu 20" • Pompe à chaleur • Sellerie cuir Nappa • Sièges avant électriques, chauffants (+ AR), ventilés et massants • Toit vitré panoramique, etc.

En option Agrément : • Crochet d'attelage (1 190 €) • Peinture métal (800 à 1 000 €).



A l'arrière, un discret petit béquet, sur le hayon, distingue le nouveau G6 de l'ancien. Pour pallier sa mauvaise visibilité arrière, le SUV propose un rétroviseur central numérique, par caméra.

dépôt d'une nouvelle interface, les menus et sous-menus restent très nombreux et peu intuitifs. D'autre part, malgré une bonne résolution de l'écran, les informations s'affichent en petit et ne sont pas toutes faciles à lire

ni à sélectionner en conduisant. Quant au tarif, s'il n'a rien de donné, à un peu plus de 50 000 €, il reste moins élevé que ceux des concurrents, et il est assorti d'une dotation pléthorique et de 7 ans de garantie. ■

NOS MESURES



Vitesse maxi	204 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	24s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s6
Autonomie moyenne	400 km
Route/Autoroute/Ville	470/340/400 km
Temps de charge borne rapide	12 mn ⁽¹⁾
Wallbox 7,4/11 kW	13 h/8 h
Poids	2 241 kg
Diamètre de braquage	11,9 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques AV/AR	A induction/ Synchrones à aimants permanents
Batterie lithium-ion LFP	80 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	12 CV
Puissance maxi	485 ch (190 ch AV, 295 ch AR)
Couple maxi	660 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km / 0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	255/45 R20
Dim. L x l x h, en m	4,76 x 1,92 x 1,65
Durée de garantie	7 ans ou 160 000 km ⁽²⁾

1. De 10 à 80 % à une puissance de 451 kW maxi.
2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

À LA LOUPE

Accès à bord	Gabarit
Consommation	Installation des passagers
Bruits aérodynamiques	Protection de la carrosserie
Bruit/vibrations du moteur	Roue de secours (kit de réparation)
Confort des suspensions	Sécurité des enfants
Direction	Souplesse à basse vitesse
Durée de garantie	Temps de recharge batterie
Facilité à manœuvrer	

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Xpeng G6 Performance AWD (50 990 €*, 80 kWh, 485 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux électriques d'environ 500 ch, qui comprend notamment : BYD Sealion 7 Design AWD (47 300 €*, 78 kWh, 530 ch), Mercedes EQE SUV 500 4Matic AMG Line (89 800 €*, 96 kWh, 449 ch), Porsche Macan 4S (93 091 €*, 95 kWh, 516 ch), Tesla Model Y Performance (61 990 €*, 79 kWh, 460 ch⁽³⁾), etc.

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

Le verdict



Intéressant

Le G6 compte sur son prix, assorti d'un super-équipement et d'une garantie de 7 ans, pour compenser son manque d'image. Luxueux, performant et efficace, il séduit aussi par sa nouvelle batterie ultrarapide à recharger. Bémol : certains menus de l'écran, peu intuitifs.



Le nouveau Cupra Terramar

HYBRIDE RECHARGEABLE ESSENCE

1.5 eHybrid DSG6

V

204 ch - 6,9 l/100 km - 100 km⁽¹⁾

55 600 € / **46 590 €***

Cette semaine, nous avons confié le nouveau Cupra Terramar à trois propriétaires de véhicules équivalents. Thomas, Sébastien et Jean-Marc nous livrent leurs impressions.



THOMAS Directeur informatique, Leuville-sur-Orge (91)

Il possède un **Volkswagen Tiguan**
1.5 eHybrid VW Edition
55 000 € - 204 ch - 7,4 l/100 km - 89 km⁽¹⁾



Je n'adhère pas à la philosophie du Terramar

Le design

Les feux de jour en forme de triangle s'accordent au dessin effilé des phares. La face façon "nez de requin" et le bouclier confirment l'esprit sportif du Terramar. Le dynamisme de sa ligne est bien souligné par les jantes cuivrées. Le bandeau de feux arrière rappelle le graphisme de l'avant.

La vie à bord

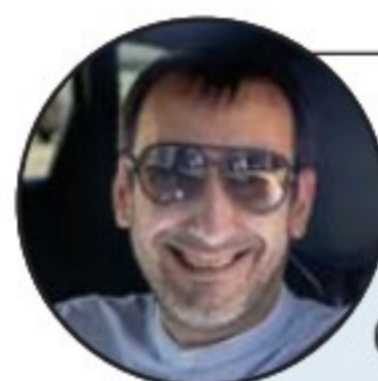
Je suis déçu par le volume du coffre. Et si la banquette coulissante permet de l'agrandir, c'est au détriment des passagers arrière... De plus, le confort est ferme. Je note aussi une qualité des plastiques moins flatteuse que dans le Tiguan. La présentation de la planche de bord, avec ses rappels cuivrés, est toutefois sympa. Mais le volant constellé de boutons est à la limite du "too much". Je me sens par ailleurs à l'étroit au niveau des jambes (photo). Enfin, ici encore, le "tout

tactile" n'est pas ce qu'il y a de plus pratique...



Au volant

J'ai choisi le Tiguan pour son autonomie électrique, et le Terramar va encore plus loin sur ce point. Je note toutefois une force de régénération moins élevée. Et bien que le moteur soit commun, il est plus bruyant ici. Cependant, je m'étonne de ressentir plus de peps au volant. En revanche, la suspension est plus sèche. Ce typage sportif me semble assez peu adapté à l'usage d'un SUV familial...



SÉBASTIEN Directeur commercial, Le Plessis-Robinson (92)

Il possède un **BMW X1**
xDrive 25e M Sport
60 000 € - 245 ch - 7,1 l/100 km - 68 km⁽¹⁾



La conduite de ce SUV manque de sel

Le design

L'expression agressive des phares et la grille du bouclier font le charme de l'avant. Sa ligne façon Formentor "gonflé" ne bascule pas dans le trop massif. Les roues cuivrées sont fidèles à l'identité Cupra. Mais c'est l'arrière que je préfère : le bandeau des feux et le diffuseur travaillé reflètent le dynamisme voulu par la marque.

La vie à bord

Le poste de conduite est plus typé "bagnole" que celui du X1. Le volant aurait d'ailleurs sa place dans une auto de sport ! Les sièges sont confortables et maintiennent idéalement le corps (photo). L'écran multimédia est, lui, de bonne taille et lisible. Côté pratique, je note qu'il y a davantage de rangements autour du conducteur. A l'arrière, le plafond est plus près de la tête, mais l'espace est tout à fait cor-

rect. En revanche, la finition est moins soignée qu'à l'avant. Quant au coffre, il est moins spacieux que celui du X1.



Au volant

La fermeté de l'amortissement a l'avantage d'apporter du dynamisme au châssis du Terramar. Mais son moteur ne suit pas. Déjà, il est sonore, et l'accélération reste trop lisse. De plus, sa boîte automatique met du temps avant de passer le bon rapport. Alors oui, son autonomie électrique est un plus, mais j'attendais un agrément supérieur venant d'un modèle signé Cupra.



Sur le plan esthétique, le Cupra Terramar a fait l'unanimité chez nos trois lecteurs. Sébastien ajoute que ce style très musclé contribue à conférer une identité singulière à Cupra. Dans le détail, il est particulièrement séduit par l'aspect sportif du diffuseur situé en partie inférieure du bouclier arrière.



La batterie du bloc hybride rechargeable, située sous le plancher, réduit le volume de coffre du Terramar (390 dm³). Ce point n'a pas échappé à Thomas, qui s'en trouve déçu en comparaison des 495 dm³ offerts par son Tiguan.



JEAN-MARC Ingénieur éditique, Gif-sur-Yvette (91)

Il possède un **DS 7**
1.6 Plug-In Hybrid Pallas
58810 € - 225 ch - 8,3 l/100 km - 47 km⁽¹⁾



Il ne fait pas le poids côté confort

Le design

Ce Terramar réussit la synthèse entre agressivité et singularité, sans tomber dans la caricature. Les détails cuivrés (logos, jantes) apportent une touche d'élégance. Les plis de carrosserie des flancs témoignent, quant à eux, du travail sur le style. En revanche, sans être moche, cette mode des bandeaux de feux n'est pas franchement à mon goût.

La vie à bord

La capacité du coffre est trop juste. Et je note qu'il manque des tirettes pour rabattre les dossiers de la banquette. A l'arrière, non seulement il y a moins d'espace que dans mon DS 7, mais l'assise manque de moelleux. Notez aussi que je ne trouve pas très chics les matériaux appliqués sur les contre-portes. Idem pour la planche de bord. Dommage, car le rappel des touches cuivrées est sympa. Enfin, si l'écran central

est plus fluide, sa position en hauteur empiète trop sur le champ de vision de la route (photo).



Au volant

L'autonomie du Terramar est un réel atout en utilisation quotidienne. Sa consommation est également à son avantage. Le moteur émet un bruit sympa à la montée en régime. L'apport du bloc électrique permet aussi des accélérations toniques. Mais par rapport au confort de mon DS 7, il n'y a pas match, entre la remontée des bruits extérieurs, la fermeté de la sellerie et un "toucher de route" moins doux...



Bien que Jean-Marc apprécie l'autonomie électrique supérieure du Terramar ainsi que la frugalité de son bloc thermique et son agrément de fonctionnement, il juge son DS 7 très supérieur en matière de confort.

Le bilan Il souffle le chaud et le froid

Le Terramar possède d'indéniables atouts. Outre un look et une présentation intérieure soignés, l'autonomie électrique de cette version hybride rechargeable et la sobriété une fois en mode hybride marquent des points. Néanmoins, l'agrément de conduite pas franchement sportif a laissé nos trois lecteurs dubitatifs. De plus, malgré l'effort réalisé en modularité, il ne se démarque pas assez de son petit frère, le Formentor, en espace à bord et volume de coffre. Difficile alors de justifier les plus de 3000 € de surcoût.



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Balise de signalisation lumineuse GPS V16 de PMK Grupo



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Balise lumineuse GPS V16 de PMK Grupo,
46,95 € sur Amazon.fr

En cas de panne ou d'accident, il est primordial de se signaler au plus vite, afin d'éviter les suraccidents. Plus efficaces que le triangle de signalisation, les balises lumineuses permettent de rendre la zone bien visible en un instant. Nous testons ici le modèle V16 GPS de PMK Grupo, un gyrophare aimanté compact et en plus géolocalisé! Il envoie sa position GPS précise au service d'autoroute sans forfait ni abonnement.

Comment ça marche?

Ce modèle se présente sous la forme d'un petit gyrophare. Sa base magnétique, de 9,5 cm de diamètre, permet une fixation rapide sur toute surface métallique. Le sommet mesure 7 cm de diamètre, pour une hauteur totale de 5 cm.

L'alimentation requiert trois piles LR03, accessibles en faisant pivoter le capot inférieur. Le bouton de mise en marche, situé sur le dessus, déclenche aussitôt l'éclairage clignotant circulaire et l'émission de la position GPS à l'aide d'une carte SIM 4G.

Au final ●●●

La lumière est bien puissante et visible à 360°. Mais le plastique, très cassant, ne supporte pas la moindre chute. La localisation GPS vantée ne fonctionne qu'en Espagne, sans que cela soit précisé sur les sites français! La désignation V16 fait référence à une norme espagnole qui rend ces balises lumineuses obligatoires à partir de janvier 2026. En attendant une uniformisation européenne?

Bien ●●● Moyen ●●● Décevant ●●●

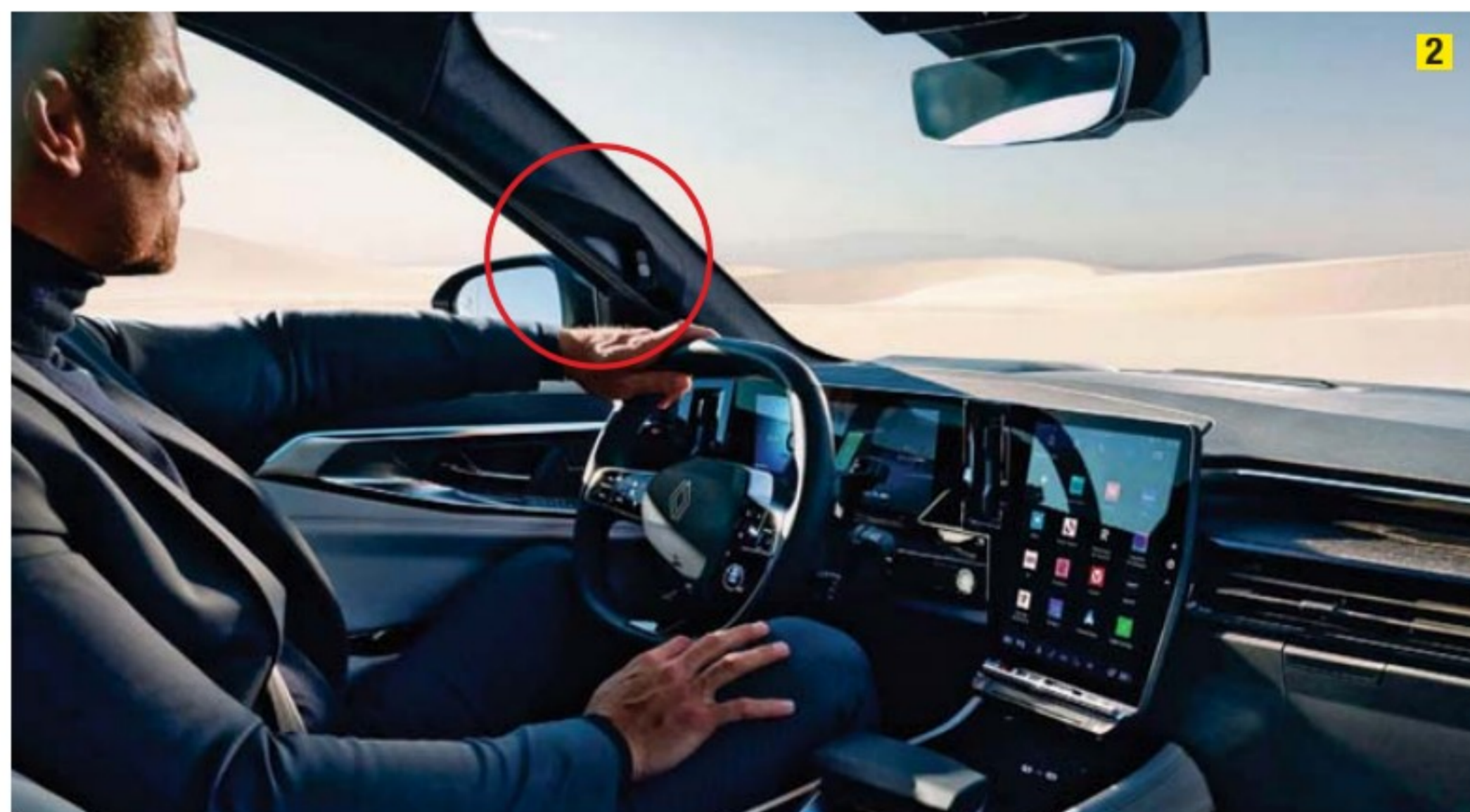
UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

La caméra de reconnaissance du conducteur



N. SOLER



RENAULT

Souriez, vous êtes filmé! Dès l'installation à bord d'un Austral ou d'un Espace, cette caméra **1** et **2** reconnaît votre visage et ajuste automatiquement vos réglages.

Les Renault Austral et Espace restylés disposent d'une caméra braquée sur le conducteur. Mais à quoi sert-elle?

Comment ça marche?

A compter du 7 juillet 2026, toutes les voitures neuves devront être dotées d'un système de surveillance du conducteur, afin de vérifier qu'il ne s'endort pas au volant ou n'est pas

distract. Ce système consiste en une caméra infrarouge braquée sur le visage de l'automobiliste, et qui analyse son regard. Renault a décidé de donner un second usage à cette caméra: reconnaître qui s'installe au volant! Dès que la portière conducteur s'ouvre, le système lance une analyse des traits du visage et les compare à ceux déjà enregistrés dans le logiciel du

véhicule. Si la personne est connue, le système charge alors son profil, qui inclut toutes ses préférences: position du siège et des rétroviseurs, stations de radio favorites, applications préférées, réglages du menu d'accueil, etc. Pour des questions évidentes de confidentialité, les données personnelles sont stockées dans le véhicule, et non dans le "cloud".

A l'usage

Dans l'Austral, ce système est fourni de série sur la finition Esprit Alpine, et est inclus dans un pack à 1 000 € comprenant les sièges électriques sur la version Techno.

Dans l'Espace, il est livré de série sur la finition Iconic et dans le pack Winter Comfort à 1 000 € sur les finitions Techno et Esprit Alpine.

PRATIQUE

Par Soufyane Benhammouda

Humidité à bord : comment s'en débarrasser ?

L'humidité s'installe plus rapidement à bord des autos avec l'arrivée de l'hiver. Buée, mauvaises odeurs, inconfort... Elle cause des ennuis. Voici notre guide pour en venir à bout !

DÉGRAISSEZ LES VITRES



PH. TISSIER/PILOU

■ En s'agglomérant avec les impuretés (poussières, fumée de tabac...), l'humidité forme de la buée sur les vitres.

Un phénomène encore plus rapide en hiver en raison de l'écart de température entre l'extérieur et l'habitacle. Pour limiter l'apparition de la buée, dégraissez correctement les carreaux avec un nettoyant pour vitres et un chiffon microfibre.

■ Pour plus d'efficacité, ou sur les vitres éloignées des aérateurs, aspergez-les avec un

produit antibuée (10 € les 500 ml) en suivant les instructions sur le flacon pour ne pas laisser de traces difficiles à enlever.

Sa pellicule hydrofuge retarde la formation de buée, mais le traitement doit être répété toutes les deux à trois semaines.

■ Enfin, pour éviter l'apparition de buée sur les rétroviseurs, notamment s'ils ne sont pas dégivrants, ou du gel sur le pare-brise, appliquez un produit antipluie (12 € les 500 ml).

VÉRIFIEZ LE CIRCUIT DE VENTILATION



A. PAUMARD

■ L'air soufflé à bord est aspiré de l'extérieur par les grilles sous le pare-brise, et passe par le filtre d'habitacle, aussi appelé filtre à pollen. Dès lors, les tas de feuilles mortes coincées sous le capot peuvent charger l'air de la ventilation en humidité. Soulevez le capot, ramassez les feuilles et faites couler de l'eau pour vérifier qu'elle s'évacue facilement. Dans le cas contraire, débouchez les grilles avec du fil de fer : l'eau stagnante humidifie également l'habitacle de la voiture, et peut

même causer des dommages sur les moteurs d'essuie-glaces et autres organes électriques.

■ A l'approche de l'hiver, vérifiez l'état du filtre d'habitacle et remplacez-le si nécessaire (tous les ans ou 15 000 km en moyenne). Il se situe très généralement derrière la planche de bord ou la boîte à gants, et plus rarement dans un boîtier sous le capot. Si son accès est difficile, prenez rendez-vous en centre-auto (30 € hors filtre).

CONTRÔLEZ LA CLIMATISATION



PH. TISSIER/PILOU

■ L'air sec produit par l'évaporateur, installé derrière le tableau de bord, assèche l'habitacle. Voilà pourquoi les autos lancent la climatisation lorsque le mode de désembuage avant est activé. Si son évacuation d'eau est bouchée ou s'il est en panne, l'air propulsé à bord est chargé d'humidité.

■ En général, une mauvaise odeur et un air plus chaud que d'habitude donnent l'alerte. Faites le test : réglez la température de la clim' au plus

bas (LO) puis contrôlez la température. Si l'air est sous les 6 °C, c'est bon. S'il est à plus de 10 °C, la climatisation doit être révisée.

■ Pensez à la faire vérifier à l'approche de l'hiver (65 € pour une recharge). Des forfaits comprennent aussi le remplacement du filtre d'habitacle (95 €).

■ Pour un désembuage efficace, activez le mode automatique, qui ajustera le réglage des volets et la vitesse en fonction des zones.

DÉSINFECTEZ L'HABITACLE



F. GROUT

■ Les bactéries aiment l'humidité. Nettoyez la sellerie puis laissez sécher. Puis assainissez l'intérieur avec un nettoyant clim' et un purifiant (24 € le kit de deux bouteilles) : démarrez avec la clim' enclenchée (mode recyclage) à fond sur le froid puis lancez le traitement. Laissez agir 15 mn, et aérez moteur éteint.

■ Votre voiture n'a pas la clim' ? Dispersez-y des absorbeurs d'humidité à recharger au four à micro-ondes (12 € le sachet) ou un déshumidificateur électrique

à recycler sur prise classique (35 € le boîtier). Economique et aussi efficace, des bas en nylon ou chaussettes remplis de litière pour chat en silice. Posez-les dans les coins humides.

■ Pour réduire l'humidité, évitez de vous installer à bord avec des vêtements mouillés. Rangez-les dans des sacs imperméables, ou recouvrez les sièges de housses amovibles. Si l'humidité persiste, un contrôle au garage des évacuations et d'éventuelles infiltrations est à prévoir.



Y. LEFEBVRE

Monospaces : la grande braderie !

Détrônés par les SUV dans le cœur des familles, les monospaces peinent désormais à trouver preneur sur le marché de l'occasion. Résultat, ils s'affichent à des tarifs alléchants, tandis que leurs qualités d'accueil restent exemplaires. Confort, modularité, volume intérieur, fiabilité... *Auto Plus* vous dévoile les meilleurs plans du moment.

Les minispaces

CITROËN C3 PICASSO



N. SOLER

LE BON CHOIX : UN 1.6 HDi 92

Diesel ■ 5 CV ■ 92 ch ■ 168 km/h ■ 6,1 l/100 km ■ Coffre : 403 à 500 dm³



Plombé par une fiabilité souvent prise en défaut en essence comme avec les 1.6 HDi de 110 à 115 ch, le C3 Picasso est infiniment plus endurant avec le 1.6 de 90/92 ch. Un bloc qui convient parfaitement à la vocation familiale de l'engin, avec des performances suffisantes et une belle sobriété. En contrepartie, la cinquième un peu longue devra être abandonnée pour relancer promptement. À l'usage, on apprécie le comportement sécurisant et les suspensions prévenantes. Vu les tarifs affichés, autant viser un modèle restylé en version haut de gamme Exclusive et ainsi profiter de barres de toit, du Bluetooth, d'une climatisation automatique, du radar de recul, de jantes alu et de rangements supplémentaires. Il dispose également d'une banquette coulissante sur 13 cm avec des dossiers inclinables, et d'une sécurité enfant électrique.

Vu un Exclusive de 2013 avec 142000 km à 5490 €

RENAULT GRAND MODUS



N. SOLER

LE BON CHOIX : UN 1.2 TCE

Essence ■ 6 CV ■ 100 ch ■ 168 km/h ■ 8,5 l/100 km ■ Coffre : 341 à 443 dm³



Fragile dans sa version initiale (reconnaisable à ses clignotants orange), le Modus a ensuite gagné en solidité, et s'est vu décliné en Grand Modus, plus long de 16 cm. Ce dernier profite d'une banquette coulissante d'office et de davantage de place pour les jambes des passagers arrière. En Dynamique, des trappes dans le plancher, des aumônières et un rangement sur la planche de bord renforcent les aspects pratiques. La dotation séduit également, avec une clim', des essuie-glaces et des phares automatiques, des airbags rideaux ainsi que des vitres arrière surteintées électriques. Sous le capot, le 1.2 Tce apparaît comme le meilleur choix si vous roulez moins de 15000 km par an. Solide (il n'a rien à voir avec le fragile bloc du même nom apparu quelques années plus tard), il offre de bonnes performances sans trop consommer.

Vu un Dynamique de 2009 avec 152000 km à 2900 €

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Les monospaces compacts

BMW SÉRIE 2 GRAN TOURER



LE BON CHOIX : UN 218d BVA

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 204 km/h ■ 6,6 l/100 km ■ Coffre : 545 à 645 dm³



Quand on pense monospace, on ne pense pas forcément à BMW... C'est justement ce qui fait tout l'intérêt de ce Gran Tourer. Doté d'un habitacle plus vaste que celui de l'Active Tourer, son petit frère, il peut accueillir jusqu'à sept personnes à son bord, le coffre étant alors réduit à sa plus simple expression (192 dm³). Le deuxième rang se montre plus agréable, avec sa banquette coulissante et inclinable et son accès aisé. Devant, la présentation et la finition premium séduisent. Chiche en entrée de gamme Première, la dotation s'enrichit nettement sur les Lounge et Business, avec radar de recul et clim' auto. Mais une Luxury (GPS, hayon électrique, cuir) ne vous coûtera pas plus cher. Sous le capot, on retrouve avec plaisir le 2.0 de 150 ch dans cette version 218d, plus à son aise que le 1.5 de la 216d. Fiable, il peut être associé à la très plaisante boîte auto. à huit rapports.

Vu un Luxury de 2017 avec 125000 km à 15590 €

PEUGEOT 5008



LE BON CHOIX : UN 2.0 HDi 150

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 192 km/h ■ 7,2 l/100 km ■ Coffre : 667 à 777 dm³



Avant d'être un SUV, le 5008 était l'un des meilleurs monospaces compacts de sa génération. Ses trois sièges arrière coulissent et sont assez larges pour accueillir autant de dispositifs de retenue pour enfant, tandis que son coffre immense peut cacher deux places d'appoint. Hélas, ce bon bilan a souvent été plombé par une fiabilité douteuse. Parmi les nombreux moteurs proposés, le 2.0 HDi de 150 ch est celui qui s'en sort le mieux, tout en offrant des prestations convaincantes. Tonique même en charge, il sait rester sobre et discret. On le trouve fréquemment associé à la riche finition Allure, qui dispose d'un GPS, de barres de toit ou encore de l'aide au stationnement AV/AR. Le tout avec une présentation soignée (jantes alu, vitres arrière surteintées) et un plaisant toit panoramique.

Vu un Allure de 2014 avec 145000 km à 9990 €

OPEL ZAFIRA TOURER



LE BON CHOIX : UN 1.6 CDTI 136

Diesel ■ 7 CV ■ 136 ch ■ 191 km/h ■ 6,7 l/100 km ■ Coffre : 573 à 750 dm³



Infiniment moins prisé que ne l'était son aîné le Zafira 2, le Zafira Tourer est souvent oublié à l'heure du choix. En résultent des tarifs au ras des pissenlits et un excellent rapport prix/prestations. Moins gourmands que le 2.0 de début de carrière, les 1.6 CDTI permettent d'économiser 0,5 l/100 km en moyenne. En 136 ch, le tonus est au rendez-vous malgré le poids élevé de l'engin (1,8 tonne pour 4,66 m de long). Pas plus cher que le 120 ch, il fait l'impasse sur la finition d'entrée de gamme Edition. En Cosmo, les trois sièges indépendants et coulissants au deuxième rang, l'aide au stationnement AV/AR, les phares et essuie-glaces auto., les barres de toit, les jantes alu ou encore la clim' bizona sont livrés d'office. A noter, les sept places sont en revanche optionnelles, et réduisent fortement le volume du coffre (seulement 164 dm³ selon notre labo) lorsqu'elles sont installées.

Vu un Cosmo de 2015 avec 157000 km à 7990 €

VOLKSWAGEN GOLF SPORTSVAN



LE BON CHOIX : UN 2.0 TDI DSG

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 204 km/h ■ 6,3 l/100 km ■ Coffre : 480 à 613 dm³



Certes, sa soute à bagages n'est pas tout à fait celle d'un Touran, mais ses tarifs inférieurs de 10 à 20 % devraient vous aider à oublier ce désagrément. D'autant plus que le coffre reste vaste et peut être agrandi grâce à la banquette 2/3-1/3, par ailleurs inclinable. Au second rang, on dispose même de quelques centimètres de plus que dans un Touran ! Ce bon plan méconnu se savoure pleinement avec le 2.0 TDI associé à la boîte DSG. Un binôme fiabilisé dès le lancement du Sportsvan en 2014, gage de tranquillité. Complet en Confortline (jantes alu, clim' auto., sièges avant avec aumônières, tablettes et tiroirs en dessous), l'équipement est carrément riche en séries Lounge et Allstar ou en Carat (GPS, rétros rabattables électriquement...).

Vu un Carat de 2015 avec 146000 km à 13990 €

Acheter une voiture d'occasion

Les grands monospaces

CITROËN C8



N. SOLER

LE BON CHOIX : UN 2.0 HDi 135

Diesel ■ 8 CV ■ 136 ch ■ 178 km/h ■ 7,7 l/100 km ■ Coffre : 784 dm³



Cinq sièges arrière indépendants, coulissants et amovibles (attention au poids du fauteuil central du deuxième rang, qui intègre une ceinture), des fauteuils pivotants à l'avant (en Exclusive, qui dispose aussi d'une clim' auto. et de portes arrière électriques), le C8 offre une modularité intéressante. Le tout avec un coffre de belle taille, puisque trois valises tiennent derrière le rang du fond lorsque deux adultes y sont installés. Autre possibilité sans équivalent chez la concurrence, le troisième rang peut être doté d'une banquette trois places, portant le total à huit. A l'achat, évitez les modèles sortis avant le restylage de 2006 (éclairage de compteur vert), à la fiabilité douteuse. Sous le capot, le 2.0 HDi est bien plus à son aise avec la boîte à six rapports, notamment en 136/138 ch. Bon à savoir, les tarifs sont légèrement plus doux chez Citroën que chez Peugeot ou les cousins italiens.

Vu un Exclusive de 2012 avec 169 000 km à 7 490 €

FORD S-MAX



Y. LEFEBVRE

LE BON CHOIX : UN 2.0 TDCi 150 POWERSHIFT

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 192 km/h ■ 7,3 l/100 km ■ Coffre : 607 à 750 dm³



Coincé entre le C-Max et le Galaxy, le S-Max se distingue par son allure sportive (pour un monospace!). Mais ce positionnement ne lui vaut pas davantage de succès que son grand frère, affiché 1 000 à 1 500 € de plus à modèle équivalent. Le tout sans grosse contrepartie : seul le coffre perd 70 dm³ en configuration cinq places (240 dm³ seulement pour l'un et l'autre en sept places, de série). Pour le reste, le S-Max fait tout aussi bien. Au deuxième rang, les sièges indépendants et coulissants offrent un bel espace mais se montrent un peu fermes. Un peu juste en 120 ch, le 2.0 TDCi séduit davantage en 150 ch et peut être associé à la plaisante et robuste boîte auto. maison. Complet en Trend, l'équipement est carrément riche en Titanium, avec lecture des panneaux, caméra de recul, hayon électrique et sièges avant chauffants.

Vu un Titanium de 2016 avec 143 000 km à 13 900 €

PEUGEOT TRAVELLER



N. SOLER

LE BON CHOIX : UN 2.0 BLUEHdi 150

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 164 km/h ■ 8,2 l/100 km ■ Coffre : 351 à 508 dm³ en 8 pl.



Avec ses presque cinq mètres de long et ses deux tonnes sur la balance, le Traveller Standard (une version encore plus longue et une courte sont aussi au catalogue) apparaît comme un beau bébé. En Allure, il embarque huit personnes et leurs bagages avec une dotation alléchante : GPS, aide au stationnement AV/AR, portes latérales électriques, toit vitré... En retirant la lourde banquette du fond (à deux...), on obtient jusqu'à 1 115 dm³ de coffre ! Ses origines utilitaires restent hélas également visibles à travers les mouvements de caisse et le bruit relativement important sur autoroute.

Le 2.0 BlueHdi permet toutefois d'obtenir plus de tonus qu'avec le 1.6 d'entrée de gamme, tout en profitant d'une plus grande fiabilité.

Attention cependant aux allumages intempestifs du témoin d'AdBlue.

Vu un Standard Allure de 2017 avec 134 000 km à 22 990 €

RENAULT ESPACE



A. SAUNIER

LE BON CHOIX : UN 1.6 dCi 130

Diesel ■ 6 CV ■ 130 ch ■ 185 km/h ■ 6,3 l/100 km ■ Coffre : 610 à 775 dm³



La mode des SUV a relégué l'Espace 5 au second plan, malgré un look qui s'en approche. Et comme le 1.6 dCi 160 s'est révélé très fragile, les cours du Renault ont plongé. Une aubaine pour l'acheteur, à condition de viser le 1.6 de 130 ch, uniquement disponible avec la finition de base Life. Les prestations ne sont pas au rabais : ce bloc séduit par sa bonne volonté sans trop consommer. La dotation se montre déjà complète, avec un GPS de série jusqu'en 2018, et des sièges arrière indépendants et coulissants, une clim' bizone, l'aide au stationnement AV et AR... Autre bon point, les versions sept places (coffre de 252 dm³) étant majoritaires sur le marché, elles n'imposent pas de réel surcoût à l'achat. Et comme les sièges du fond sont assez accueillants pour deux adultes, aucune raison de se priver !

Vu un Life 7 places de 2016 avec 138 000 km à 11 990 €

Dacia Duster

Qu'une panne survienne, Mathieu Veillet peut parfaitement le comprendre. Mais il est extrêmement déçu de la réaction de Dacia qui considère que son Duster est trop âgé pour profiter d'une participation.



FRANÇOIS MOURA / ALPACA / ANDIA

2021 € pour un ABS défectueux à 64 500 km !

Entretien au mieux son véhicule, c'est-à-dire en respectant à la lettre le plan de maintenance élaboré par le constructeur, est généralement un gage de fiabilité dans le temps. Mais ce n'est pas toujours le cas, comme vient de le constater Mathieu Veillet, de Marseille (13). Ce lecteur possède un Dacia Duster de 2018. Et étant ce que l'on appelle un petit rouleur, il a orienté son choix, lors de l'achat, vers une motorisation essence. En l'occurrence, le 1.2 TCe 125 dont la réputation

de "bête à chagrin" n'est plus à faire. Pourtant, lorsque, cet été, des voyants orange s'allument au tableau de bord de ce Duster, le moteur ne semble pas en cause...

Agé = usé

Dans un premier temps, le concessionnaire auquel s'adresse Mathieu se contente, grâce à sa valise électronique, d'une réinitialisation du système. Mais cette intervention ne suffisant pas, il engage des recherches plus poussées qui l'amènent à

la conclusion que le bloc hydraulique de l'ABS est hors service. Pour notre lecteur, c'est un coup de massue car remplacer cet élément représente un coût élevé. D'autant que Dacia fait rapidement savoir qu'aucun geste ne sera accordé sur le devis de 2021 €. Mais Mathieu ne digère pas l'argumentaire du constructeur qui considère que ce Duster est bien trop âgé et ne tient donc pas compte du faible kilométrage (64 500 km) qu'il affiche au compteur.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

La réponse que Dacia a fait parvenir à Mathieu a de quoi choquer, puisque la marque reconnaît indirectement que certains composants de ses voitures, si ce n'est ces dernières elles-mêmes, ont une durée de vie très limitée. Pourtant, le barème de nos experts est catégorique : la durée de vie normale d'un système ABS est de 250 000 km. Certes, les plus de 7 ans du Duster de Mathieu justifient l'application d'un taux de vétusté, mais les 64 500 km de ce SUV jouent en sa faveur. Dacia doit donc payer 70 % du devis global.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

BMW X1

Injection capricieuse

Bien que mon X1 sDrive20d de 2019 n'ait que 98 000 km, le calculateur d'injection a rendu l'âme cet été. Sur un devis global de 2 207 €, BMW ne m'a accordé qu'un rabais équivalent à 33 %. Cela me semble peu.

Pascal Guy, 31670 Labège

NOTRE CONSEIL Vous avez raison de douter de la générosité de BMW, puisque le geste qui vous a été accordé est très loin de celui auquel vous pouvez légitimement prétendre. En effet, l'âge et le kilométrage de votre X1 vous permettent d'exiger que la marque paie 60 % du devis initial. Mettez-la en demeure, par lettre recommandée avec AR, de s'exécuter.

Mitsubishi Outlander

Copeaux de balancier

Mon Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D 150 de 2018 affiche 146 700 km. Le balancier de vilebrequin se désagrège, au risque d'entraîner la casse du moteur. Il faut donc le remplacer (6 578 €), et Mitsubishi refuse de payer la facture.

Corinne Boisgard Bourin, 37310 Azay-sur-Indre

NOTRE CONSEIL Votre Outlander ayant plus de 5 ans et plus de 100 000 km, il est logique que Mitsubishi refuse de prendre la totalité de cette intervention à sa charge. Toutefois, le constructeur doit payer sa juste part de cette défaillance largement prématurée. Dans votre cas, le barème de nos experts fait état d'un geste de - 55 %.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Volkswagen a payé 71 % de l'embrayage

Après avoir douté de la capacité de Volkswagen à traiter dignement ses clients, Marie-Catherine Martin, de Lanton (33), est à nouveau une automobiliste heureuse au volant de sa Polo 1.0 MPI 80 de 2021. Lorsque cette lectrice nous a contactés, c'était pour se plaindre de la panne d'embrayage précoce (33 000 km) et coûteuse (2 357 €) que la marque refusait de prendre, même partiellement, en charge. Heureusement, en suivant les conseils de nos experts, Marie-Catherine a finalement obtenu une participation à hauteur de 71 %.



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



BIEN CHOISIR UN...

Alfa Romeo Stelvio diesel (2017-...) à moins de 25 000 €

Toujours peu abordable en neuf, le Stelvio s'affiche à des prix plus doux en occasion. Il devient alors un choix original face aux références allemandes du segment, avec des moteurs diesels sobres et fiables !

Premier SUV d'Alfa Romeo, le Stelvio a marqué un tournant dans l'histoire du constructeur. Un pari risqué pour le *Biscione*, qui avait ses preuves à faire dans le segment des SUV premium, dominé par les ténors allemands. Pour compenser son déficit d'image, le Stelvio a joué la carte de la séduction avec des lignes très attirantes : regard charmeur, calandre originale, silhouette ramassée... Ses origines latines se remarquent au milieu de la circulation, à condition d'oublier la version

d'entrée de gamme (sans nom), moins attractive en raison de ses phares à halogène et de ses petites jantes. Le constat est le même pour la Business, juste un peu mieux dotée à bord... L'habitacle suit la même trajectoire avec un style original et sportif, sans impact sur l'ergonomie générale. Il est sans fausse note, même si certains matériaux, certes bien assemblés, ne sont pas à la hauteur des prétentions du Stelvio. En dépit d'une longueur de 4,69 m, le coffre n'est pas des plus vastes. Mais la large

découpe et la modularité facilitent la vie. Enfin, la dotation est plutôt basique et n'est pas des plus technologiques. Exemple avec l'écran central, non tactile et uniquement pilotable par les molettes sur la console centrale.

Une fiabilité impeccable

Le modèle continue son numéro de charme sur la route avec un ramage à la hauteur du plumage. Partagée avec la berline Giulia, la plate-forme "Giorgio" confère au Stelvio une agilité surprenante pour un SUV de ce gabarit, grâce à son poids raisonnable et à sa configuration à propulsion. Ne sacrifiant pas le plaisir au volant, la transmission intégrale des versions Q4 offre davantage de sérénité. Dans les deux cas (4x2 ou 4x4), ce ne sont pas les moteurs diesels qui vien-

dront gâcher la fête. Souples et volontaires, quelles que soient leurs puissances, ils sont servis par l'excellente boîte automatique à 8 rapports. Fournie par ZF, cette unité hydraulique est aussi douce que réactive. De quoi rendre inutiles les gigantesques palettes au volant de la version Sport Edition sur les petites routes. La boîte est aussi un bonheur au quotidien en ville, là où le Stelvio révèle toutefois ses principaux défauts : une visibilité arrière limitée qui rend indispensable la caméra de recul, un rayon de braquage important et une sonorité sans noblesse des moteurs. Aucun bémol, en revanche, côté fiabilité : le bloc 2.2 du SUV italien n'a jamais fait parlé de lui pour des pépins sérieux.

Par Soufyane Benhammouda

L'habitacle du Stelvio fait figure de référence avec un style très séduisant, une construction solide et une insonorisation correcte sur autoroute. Une réussite !



Nombre de places : 5



Volume : 493 dm³

Les passagers arrière profitent d'une banquette large et confortable, mais la place centrale est difficilement exploitable. Le coffre peu vaste est néanmoins bien découpé et des tirettes permettent de rabattre les dossiers (40/20/40).

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

■ Retirée fin 2020, l'entrée de gamme (sans nom) offre le minimum, mais n'est pas à la hauteur du standing du Stelvio. Elle sert de base à la rare Business, dont les équipements se retrouvent sur la Super (40 % de l'offre dans ce budget) qui ajoute les projecteurs bixénon et une sellerie AlfaTec. L'Executive et la Sport Edition, lancées à l'automne 2018, récupèrent un grand écran et du cuir. La Lusso complète le tout avec un toit panoramique.

LA DOTATION DE SÉRIE

Stelvio: • Banquette 40/20/40 • Bluetooth • Clim' bizona
• Ecran couleur 6,5"/16,5 cm • Essuie-glaces et phares auto. • Jantes 17" • Radar de recul • Régulateur de vitesse.
Business: • Aide au stationnement AV • Caméra de recul • GPS • Mirror Link • Rétroviseur int. électrochrome.
Super: • Antibrouillards (led) • Contours chrome • Jantes 18" • Phares bixénon directionnels • Seuils de portes alu.
Executive: • Accès mains libres • Avertisseurs angles morts • Ecran 8,8"/22 cm • Instrumentation 7"/18 cm • Pack Sound Theatre • Pare-brise athermique • Ports USB arrière • Régul. adaptatif • Sièges AV chauffants/électr.
Lusso: • Toit panoramique • Volant chauffant.



PHOTOS : D. MEUNIER

Côté moteurs

LES CHIFFRES	2.2 AT8 - 160 ch	2.2 AT8 - 190 ch	2.2 AT8 Q4 - 190 ch	2.2 AT8 Q4 - 210 ch
Vitesse maxi	197 km/h	206 km/h	197 km/h	209 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s3	29s6	30s2	28s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s9	5s6	6s2	5s2
Consommation moyenne	7,2 l/100 km	7,1 l/100 km	7,6 l/100 km	7,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,9/6,7/7,9 l/100 km	6,7/6,8/7,7 l/100 km	7,5/7,6/7,8 l/100 km	7/6,9/7,8 l/100 km
Poids	1 732 kg	1 726 kg	1 824 kg	1 836 kg
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	63 m	64 m	64 m
Moteur turbo diesel	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	2 143 cm ³	2 143 cm ³	2 143 cm ³	2 143 cm ³
Puissance maxi	160 ch à 3 750 tr/mn	190 ch à 3 750 tr/mn	190 ch à 3 750 tr/mn	210 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	450 Nm à 1 750 tr/mn	450 Nm à 1 750 tr/mn	450 Nm à 1 750 tr/mn	470 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	143 g/km/2	143 g/km/2	155 g/km/2	155 g/km/2
Boîte de vitesses	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports

Tous les diesels sont construits sur le même bloc Fiat Family B. Ceux de 150 et 180 ch ont laissé place à des évolutions de 160 et 190 ch dès septembre 2018. Ils sont tous associés à la boîte automatique ZF AT8, parfois avec la transmission intégrale Q4.

2.2 AT8 - 160 ch: plus coupleux que le 150 ch des premiers exemplaires, il se révèle onctueux, ses performances sont suffisantes et son appétit est modéré. Les prix démarrent à 19 000 € pour une Super avec 150 000 km: un bon choix pour se faire plaisir à prix serré.

Avec une rallonge de 3 000 €, on déniché des autos de 2019 ayant moins de 100 000 km.

2.2 AT8 - 190 ch: malgré le couple inchangé, cette version est plus volontaire lors des relances. La consommation à peine plus faible ne fait pas une énorme différence pour le portefeuille. Un Super de 2019 sous les 100 000 km se négocie autour de 23 000 €.

2.2 AT8 Q4 - 190 ch: le surpoids de la transmission intégrale entraîne une surconsommation sur la version Q4. Mais elle assure un comportement routier sans faille!

Bonne surprise, les quatre roues motrices se trouvent au même prix que les 4x2.

2.2 AT8 Q4 - 210 ch: uniquement associée à la transmission intégrale, cette version est la plus performante de la sélection, sans être la plus gourmande. Le meilleur des deux mondes donc, majoritairement associé à une finition haut de gamme. Dans ce cas, un Sport Edition de 2018 avec moins de 100 000 km s'affiche généralement à 24 000 €. A kilométrage équivalent, un Super gravite une fois encore autour des 23 000 €.

Côté fiabilité

A surveiller

Carrosserie. La peinture s'avère robuste mais la carrosserie, assez exposée: gare aux petits coups! La protection des soubassements est aussi insuffisante, ce qui peut faire apparaître des traces de rouille sous le châssis. A contrôler.

Electronique. Les capteurs du radar de recul se montrent sensibles aux gouttes sous la pluie et peuvent biper en continu. A contrario, certains refusent d'alerter. Faites un test pour vérifier qu'ils fonctionnent correctement (150 € les huit).

Lubrification. Certains propriétaires se plaignent d'une consommation d'huile élevée, quel que soit le niveau de puissance. Si cela n'a conduit à aucun pépin majeur pour le moment, les coussinets de bielle risquent de s'user prématurément.

Multimédia. Le système installé jusqu'en 2019 présente régulièrement des bugs, rapidement corrigés avec une reprogrammation en concession (150 €).

Nous vous conseillons

Un 2.2 Q4 - 210 ch Lusso

Avec des écarts tarifaires aussi serrés, autant se faire plaisir avec le meilleur des diesels, fiable, performant et sobre. Associé à une chic finition haut de gamme, ce bloc se déniché au prix de 25 000 € pour un exemplaire affichant 100 000 km.



N. SOLER

AUTEUR D'ACCIDENT NON
IDENTIFIÉ, DE MAUVAISE FOI...

Victime d'un délit de fuite : les clés pour être indemnisé

Etre percuté par un automobiliste, a fortiori lorsqu'il prend la fuite, est un véritable choc, dans tous les sens du terme. Et souvent une double peine. Car en l'absence d'auteur identifié, c'est à la victime de prouver à son assureur qu'elle n'est pas à l'origine des dégâts. Voici nos conseils pour vous aider à faire face à ce type de situation.

Les délits de fuite n'ont jamais été aussi nombreux : la Sécurité routière en a recensé 236 000 après accident en 2024, en hausse de 25 % depuis 2017 ! Un fléau que l'on retrouve dans 3 % des accidents mortels et 4 % des accidents corporels. Et qui progresse : selon le Fonds de garantie des assurances obligatoires (FGAO)⁽¹⁾ le nombre de victimes blessées par des conducteurs non identifiés a augmenté de 9 % en un an. Dans ce contexte, nul n'est, hélas, à l'abri de croiser la route d'un chauffard qui préfère fuir plutôt que d'assumer ses actes pour diverses – mauvaises – raisons : il roule sans assurance ou/et sans permis, a peur d'écoper d'un malus et de voir sa prime s'envoler, ou encore est sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants... D'où l'importance de savoir comment réagir pour limiter les tracas induits par une telle situation et espérer une juste indemnisation.

Ayez les bons réflexes

Passé le choc, vous devez vite reprendre vos esprits, à condition bien sûr que vous ne soyez pas blessé. Chaque minute compte pour rassembler des preuves. En

premier lieu, si les conditions de sécurité le permettent, photographiez la scène sous tous les angles : dégâts matériels, position du véhicule, éventuels débris au sol, traces de peinture ou de pneus, configuration des lieux, etc. N'oubliez pas d'actionner le mode géolocalisation sur votre téléphone. A défaut, notez la date, l'heure et l'endroit précis, mais aussi tout élément qui permettrait d'identifier le véhicule fuyard (modèle, couleur, immatriculation même partielle, etc.). Recueillez par ailleurs, à chaud si possible, des témoignages (passant, riverain, commerçant, conducteur) et repérez les caméras aux alentours (celles de vidéoprotection, ou d'un commerce, parking, propriété...). Lorsque vous irez déposer plainte contre X – idéalement dans les 24 heures et au commissariat ou à la gendarmerie la plus proche –, signalez leur présence. Ainsi, les forces de l'ordre pourront demander à en visionner les images. Notez bien que la plainte est indispensable pour toute indemnisation future, a fortiori si l'auteur de l'accident reste introuvable. Enfin, prévenez votre assureur



Pas besoin d'être délinquant pour se rendre auteur d'un délit de fuite

- N'allez pas croire que seuls les voyous sont capables de commettre un délit de fuite. Ni que celui-ci ne concerne que les automobilistes qui percutent violemment un autre véhicule avant de disparaître.
- Ainsi, le simple fait de quitter un stationnement – dans un parking ou le long d'un trottoir par exemple – après avoir rayé ou "poqué", même légèrement, la carrosserie ou le pare-chocs d'un autre véhicule sans laisser ses coordonnées constitue un délit de fuite au regard de la loi (article L.231-1 du code de la route).
- Un geste que beaucoup pourraient juger anodin comparé à un véritable accident, mais qui expose pourtant aux mêmes sanctions (du moins en théorie) : jusqu'à 75 000 € d'amende, 3 ans d'emprisonnement et 5 ans de suspension de permis.

dans les cinq jours ouvrés, en lui transmettant un maximum d'éléments (photos, témoignages, récépissé du dépôt de plainte...).

A savoir : la solidité de votre dossier dépend de votre réactivité et des preuves apportées.

Anticipez en investissant dans une caméra embarquée

Une dashcam à bord peut se révéler un allié précieux, en particulier lors d'un délit de fuite ou quand vous êtes face à une partie adverse de mauvaise foi. Il en existe dès 80 €. Plus accessibles encore, les applis de smartphone dédiées. Certaines sont gratuites, d'autres (sans pubs) coûtent de 1,99 €/mois à 44,99 € à vie. *Auto Plus* en a testé quelques-unes, telles que Enregistreur Video voiture ou Navmii AI Dashcam⁽²⁾. Si une caméra embarquée ne rem-

place ni un témoignage ni une enquête policière, elle peut attester de votre bonne foi auprès de l'assureur. Attention toutefois : le cadre légal lié à leur usage reste flou (notamment vis-à-vis du respect de la vie privée). Ne diffusez jamais les images sur les réseaux sociaux ! Car "est puni d'un an d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende le fait, au moyen d'un procédé quelconque, volontairement de porter atteinte à l'intimité de la vie privée d'autrui..." (article 226-1 du code pénal).

A savoir : les captures vidéo restent soumises à l'appréciation de l'assureur et du juge.

Selon le contrat souscrit, l'indemnisation varie

En cas de délit de fuite, votre sort dépend de la solidité de votre dossier, mais aussi de votre formule d'assurance.



Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste



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

Assuré en tous risques: vous vous en tirerez à bon compte. Grâce à la garantie "tous dommages", votre assureur prendra en charge les frais de réparation du véhicule. Cependant, en l'absence d'auteur identifié, la franchise prévue par votre police d'assurance – et variable d'un contrat à l'autre (plusieurs centaines d'euros parfois, selon l'assureur, voire le véhicule) – restera à votre charge. En outre, un malus risque de vous être injustement imputé, gonflant de facto votre prime de référence de 25 % l'année suivante. Selon la loi, cette majoration ne sera cependant pas appliquée si vous affichez un bonus de 50% depuis au moins trois ans et qu'il s'agit du premier accident "à vos torts".

Couvert au tiers (étendu ou non): ici, en revanche, c'est la double peine. Sans responsable identifié, vos dégâts matériels ne seront pas indemnisés, à moins qu'il n'y ait des dommages corporels. Auquel cas, le Fonds de garantie des assurances obligatoires (FGAO) prendrait en charge tous vos frais matériels et de santé, à condition qu'une plainte contre X ait été déposée. Au Fonds ensuite de rechercher

l'auteur de l'accident pour se retourner contre lui. Attention, si votre voiture est âgée et qu'elle est déclarée VEI (véhicule économiquement irréparable), c'est le coup de massue supplémentaire. Elle risque de finir à la casse, sans compensation. A vous alors de financer l'achat d'un nouveau véhicule. D'où l'intérêt de défendre vos droits!

A savoir: en tous risques, c'est votre "protection du conducteur" qui indemniser vos dommages corporels, à condition, bien sûr, que vous l'ayez souscrite car elle n'est pas obligatoire. Si tel n'est pas le cas, c'est, là aussi, le FGAO qui prendra le relais. Quant aux passagers blessés, pas d'inquiétude, ils sont couverts au titre de la loi Badinter par votre responsabilité civile (RC), l'assurance minimale obligatoire.

Il y a erreur sur le responsable? Reportez-vous à la lettre type ci-dessous, à personnaliser et à adresser à votre assureur s'il persiste à vous imputer tout ou partie des torts, et ce malgré les preuves que vous avez fournies, qui sont, rappelons-le, impérativement requises.

Pascale Gétin

1. Fondsdegarantie.fr. 2. voir Auto Plus n° 1934 du 26 septembre 2025: "Neuf applications dashcam gratuites à l'essai".

Madame, Monsieur,

A la suite de mon accident référencé numéro XXX, survenu le [date] à [lieu], avec ma voiture [marque, modèle] de [date de la première immatriculation], dont vous trouverez ci-joint la copie de la carte grise, vous avez considéré que j'étais responsable à 100 % [ou 50 %] de l'accrochage, alors que le constat indique clairement que j'étais la victime. Les témoignages joints font foi, à l'instar des captures d'écran [ou images vidéo] de ma caméra embarquée. Sans équivoque, il y a bien eu délit de fuite de l'auteur de l'accident, comme le prouve le récépissé de dépôt de plainte ci-joint [ou bien] l'auteur était d'une mauvaise foi évidente [précisez le numéro d'immatriculation du véhicule s'il a été relevé, la marque, le modèle, la couleur]. Le croquis du constat atteste aussi que je n'étais en rien responsable. Je vous remercie de bien vouloir revoir votre position et de supprimer le malus indûment imputé. Veuillez agréer...



L. LACOSTE

Si vous êtes victime d'un délit de fuite, votre bonne foi ne suffira pas à convaincre votre assureur, qui risque de vous déclarer "auteur" de l'accident. Pour vous dédouaner, des images vidéo telles que celle-ci peuvent faire toute la différence, à défaut de témoins sur place.

VOS QUESTIONS

Loi Zone bleue

"Ma mère a écopé d'un PV de 35 € pour avoir apposé sur le pare-brise un vieux disque bleu. Contestable?"

Nathalie S., 75014 Paris

M^e Frank Samson. Non. S'il y a eu une tolérance durant plusieurs années, une contestation n'a plus aucune chance d'aboutir. Depuis le 1^{er} janvier 2012 – déjà! –, le disque de stationnement européen (avec une seule fenêtre indiquant l'heure d'arrivée), a remplacé l'ancien dispositif* (photo). Il est destiné à faciliter le contrôle de la durée limitée du stationnement. A défaut de l'apposer sur le pare-brise dans une zone bleue, l'automobiliste encourt en France une amende de 35 €, au même titre que s'il avait affiché l'ancien disque. Attention, on parle ici de PV (procès-verbal) et non de FPS (forfait de post-stationnement). Seul un membre des forces de l'ordre peut verbaliser cette infraction. Pas un agent privé.

*Article R.417-3 du code de la route.



X. DE FENOYL / MAXPPP

Expertise Passeport numérique

"Il paraît qu'il existe maintenant des capteurs intégrés dans les pneus permettant de les identifier?"

Dominique T., par e-mail

Antoine Jacquot. Jusqu'alors, les informations permettant l'identification d'un pneumatique étaient portées sur ses flancs. Le problème était le risque d'effacement à terme. Désormais, plusieurs fabricants, comme Michelin ou Continental, équipent certains de leurs produits d'une puce RFID (Radio Frequency Identification*) intégrée à la gomme, qui peut être lue par les smartphones les plus récents. Il s'agit d'un vrai passeport numérique du pneu, contenant, outre toutes les caractéristiques habituelles (dimensions, indice de charge et de vitesse), des infos cruciales sur son origine, sa date de fabrication, sa composition et sa recyclabilité. A l'avenir, les pneus pourront aussi incorporer des capteurs capables de donner leur kilométrage, la pression requise et leur température de fonctionnement. Des avancées qui permettront une meilleure traçabilité, ainsi qu'une sécurité accrue.

*Voir Auto Plus n° 1936.



CONTINENTAL

Conso Rappel constructeur

"Mon Partner 1.5 BlueHDi de 2020 a été rappelé par Peugeot, mais, l'auto étant entretenue par un ami, je dois régler les frais. Injuste, non?" Olivier B., 46330 Saint-Géry-Vers

Pascale Gétin. Le refus de prise en charge par Peugeot d'un problème connu et lié à la chaîne d'arbre à cames peut sembler injuste, il est vrai. Mais effectuer l'entretien soi-même (ou le confier à un ami) est, quel que soit le réseau, rédhitoire, a fortiori s'il vous est impossible de prouver la référence de l'huile et des pièces changées. Dès le début de sa campagne de rappel, Stellantis a précisé, lorsqu'il a donné l'ordre de réparation, qu'il la prenait sous garantie "à condition que l'entretien et le diagnostic réalisé du véhicule respectent les directives recommandées par la marque". Dans ces conditions, il paraît impossible que vous obteniez gain de cause.



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



Figure emblématique des paddocks de Formule 1, Jean-Louis a été au plus près des écuries et des pilotes pendant cinquante ans. Au-delà des récits de courses, il nous livre les histoires, souvent rocambolesques, des plus grands champions qu'il a côtoyés.

ITINÉRAIRE D'UN CHAMPION DU MONDE

Episode 7

Jim CLARK



DPPI

Il y a soixante ans, Jim Clark remportait coup sur coup son second titre de champion du monde de F1 et la victoire aux 500 Miles d'Indianapolis. Le pilote écossais était l'incarnation de l'élégance en Formule 1. Plus d'un demi-siècle après sa disparition, sa légende demeure intacte.

Dans la bouche de tous ceux qui approchèrent Jim Clark au cours de sa carrière, ceux qui le côtoyèrent, qui le regardèrent évoluer au centre des paddocks, qui, du bord des pistes, le virent piloter, une seule évidence, un seul mot revient sans cesse pour le définir : l'élégance. Comment peut-on être si élégant et piloter de façon aussi fluide une machine telle qu'une F1, déjà peu commode à l'époque ? Comment peut-on se montrer aussi courtois, correct et avenant dans la vie de tous les jours ? Autrement dit, à la ville comme à la campagne.

Car la campagne fut son premier horizon. L'un des premiers cadeaux d'enfance que lui fit son père fut une baguette de berger et un chien pour garder les moutons de la grosse ferme familiale, où l'on jouait au ping-pong l'été et au Monopoly l'hiver. Les Clark étaient des gens sérieux, éduqués et attachés à la terre.

Fils d'une famille de Kilmany, dans le comté de Fife, en Ecosse, une famille dont l'aisance reposait sur des terres assez vastes et un immense élevage de moutons, Jim, seul garçon parmi trois sœurs, semblait destiné à reprendre un jour les rênes du domaine familial. Mais il y avait aussi autre chose



DPPI

Dans la Lotus 49 à moteur Cosworth, Clark remporta son ultime succès en F1 à Kyalami (Afrique du Sud), le 1^{er} janvier 1968. Notez sa manière caractéristique de viser la trajectoire, la tête inclinée, légèrement en arrière.

dans la vie du petit Jimmy : des tracteurs et des voitures. La minuscule Austin Seven que son papa utilisait pendant la guerre lui permit de tenir un volant entre les mains alors qu'il avait 9 ans. Quant aux tracteurs, il les manœuvrait sur les chemins de terre au sein de la ferme familiale. Son biographe, l'excellent Eric Dymock, rapporte que pour prendre les commandes de l'autre voiture des Clark, une grosse Alvis Speed Twenty, il n'était pas assez grand. Aussi, il en démarra le moteur et, accroupi à la portière, il actionna la pédale d'embrayage et passa la première, puis sauta sur le siège du conducteur. L'aventure s'acheva dans un mur, heureusement sans dégâts. Mais le goût du volant ne le quitta jamais.

En pension, Jimmy dévorait des revues automobiles, *Autosport* notamment. Adolescent, des voisins l'emmenèrent découvrir la course de visu. Ce fut Brands Hatch, à près de 800 kilomètres de Kilmany. Il en rapporta un précieux souvenir : une photo

de Stirling Moss dédiée. A 16 ans, papa Clark lui offrit une moto. Une année plus tard, il passait son permis de conduire, et emprunta définitivement la Sunbeam MkIII de son père. Très familiarisé avec cette machine, il se lança, grâce à son ami Ian Scott Watson, fervent compétiteur automobile, dans des épreuves de maniabilité. Il gagna la première à laquelle il participa. Puis ce fut la

“Un garçon simple et bon, élégant en toutes circonstances, et qui se transformait en géant de la compétition automobile au plus haut niveau.”

Jean-Louis Moncet

compétition routière et les rallyes, où il tint le rôle de navigateur. Un mauvais navigateur, selon Scott Watson, car il n'avait aucun sens de l'orientation ! Puis ce fut la première course, avec une DKW, suivie d'épreuves de plus en plus importantes avec l'Ecurie Ecosse, puis la célèbre équipe des

Border Reivers. Ce parcours le conduisit aux 24 Heures du Mans : en 1959, avec une Lotus Elite, il avait 23 ans ; puis en 1960 et 1961 avec une Aston Martin.

Une séance d'essais où Aston Martin et Lotus se partageaient la piste emmena Jim Clark vers son destin de géant de la F1. Jabby



EFE / MAXPPP

Clark se caractérisait en F2 comme en F1 par une mise au point de sa machine à la fois subtile et pragmatique. Mais son trait de pilotage tenait essentiellement à l'incroyable cadence qu'il savait imprimer en toutes circonstances.

Crombac, un de ses amis très proches, rapporte dans la biographie qu'il a consacré à Colin Chapman, le fondateur de Lotus, les prémices de leur association: *"Jimmy avait été invité à tester l'Aston Martin F1 à Goodwood. Le team Lotus y était, avec une Lotus 18."* Il put tester les deux machines et *"la comparaison fut incroyable, la Lotus était tout simplement fantastique"*. Jabby explique ensuite que *"Bien que Jimmy ait été sous contrat avec Aston en F1, il était libre de courir en F2 ou en Formule Junior avec Lotus. Et comme Aston Martin allait se retirer de la F1 après des débuts très décevants, Jimmy se retrouva dans l'équipe Lotus F1. Il n'en devint pas moins le roi de la Formule junior."*

Réserve et discret

J'ai déjà raconté dans ces colonnes que Jabby Crombac m'avait fait débiter à *Sport Auto* en juillet 1971. Il y avait trois bureaux de rédaction dont celui de Jabby, les maquettistes à gauche, et, à droite, une immense rotonde qui abritait la rubrique "essais" de José Rosinski ainsi que la revue *Champion*. Entre les deux, un cagibi assez large et plutôt mal éclairé où était entreposée, très bien classée, toute la presse automobile mondiale. C'était l'un des sanctuaires de Jim Clark lorsqu'il passait à Paris. Il s'installait là et lisait les journaux pendant des heures. Trois ans après l'accident fatal de Clark, son ombre et sa discrétion proverbiale y planaient encore. Eric Dymock raconte que Jim apostropha un jour à Monaco un journaliste désireux de lui consacrer ce qu'on appellerait aujourd'hui un papier "people". Le champion le mit en garde: *"Aucun portrait, aucun élément extravagant. En Ecosse, les gens lisent ton journal dans les salles d'attente des médecins et des dentistes. Hors de question qu'ils pensent que*



KEYSTONE PICTURES USA / ZUMAPRESS / MAXPPP

"Jimmy" sut également éblouir le public américain aux 500 Miles d'Indianapolis, qu'il remporta avec sa Lotus 38 le 31 mai 1965. Il avait manqué pour cela Monaco. Il termina d'abord deuxième en 1963, où il fit sensation avec sa Lotus à moteur arrière au milieu des gros roadsters américains à moteur avant.



KEYSTONE PICTURES USA / ZUMAPRESS / MAXPPP

La ferme familiale des Clark était florissante. On y cultivait la terre, mais, surtout, on y élevait des moutons. Jim était logiquement destiné à succéder à son père à la tête de l'exploitation. Son domaine préféré restait cependant celui des tracteurs, ces formidables machines qu'il continuait à utiliser à ses moments perdus loin de l'univers de la F1.

je fais partie de la jet-set en permanence à Monte-Carlo". C'était en 1966.

La question qu'il faut se poser est la suivante: comment un double champion du monde (1963 et 1965) qui s'est tué en 1968 continue-t-il, plus de cinquante ans plus tard, à susciter une admiration si forte, si authentique, si palpable? Tant auprès de ses admirateurs incondtionnels que de ceux qui ont parlé ou ri avec lui, et même de ceux qui se sont battus avec lui...

Ainsi, Johnny Rives, très longtemps leader de la rubrique F1 dans *L'Equipe*, confie: *"Je le respectais tellement! J'étais timide avec lui, mais il était encore plus timide que moi. Du point de vue pilotage, il faut le comparer à Graham Hill, double champion du monde lui aussi, et qui n'avait pas la même finesse au volant."* Et Manou Zurini, archétype du photographe de Grands Prix, déclare: *"Clark, c'était l'élégance. Des trajectoires pures, parfaites, une aisance permanente, agréable à voir, et qui lui donnaient une cadence incroyable, dans un naturel total. Et avec ça, fair-play, jamais un zigzag. Et puis sympa avec les amateurs de F1 ou les fans. Au total, l'élégance de l'homme et du pilote."*

Révére par ses pairs

Toutes ces qualités d'habileté et d'humanité se conjuguent avec des résultats bruts qui mettent Clark en exergue par ses titres mondiaux, ses victoires, ses records. Jusqu'à nos monstres actuels, Michael Schumacher, Lewis Hamilton et Max Verstappen, Clark fut longtemps le recordman des "hat trick" (trois performances réalisées dans un même Grand Prix), pole positions, victoires ou meilleurs tours (onze fois, notamment devant Fangio dans ce classement).

Mais un pilote de cette force ne pouvait manquer un autre sommet de la course automobile: les 500 Miles d'Indianapolis. Jabby Crombac aimait à raconter le 191^e des 200 tours, en 1963, lorsque le roadster Watson-Offy de Parnelli Jones, talonné par la minuscule Lotus 29 de Clark, se mit à perdre de l'huile. Il aurait dû être arrêté, mais cela équivalait à la défaite d'une machine américaine à moteur avant contre une incroyable petite guêpe à moteur arrière. La course s'acheva par la victoire de Parnelli, mais sous drapeau jaune pendant neuf tours.

Après une nouvelle tentative et un abandon en 1964, Clark revint avec la Lotus 38 pour triompher à Indianapolis en 1965. Le formidable A. J. Foyt, quadruple vainqueur des 500 Miles, était en pole, mais Clark triompha... devant Parnelli Jones. Bien des années plus tard, Foyt, pilote dur et sans concessions, déclarait, implacable: *"Parmi tous les pilotes étrangers, même aujourd'hui, je sais que Schumacher est incroyable, mais pour moi, si un pilote doit être révére parmi tous les pilotes de F1 de tous les temps, il s'agit d'un garçon que j'ai bien connu et qui s'appelle Jimmy Clark."*

Clark s'est tué le 7 avril 1968 à Hockenheim, en Allemagne, à la suite d'une crevaison et de la perte d'une roue arrière, cela dans une course anonyme de F2 alors qu'il était prévu qu'il pilote le nouveau sport-prototype Ford conçu par Alan Mann à Brands Hatch, dans une course d'endurance le même jour. Le casque bleu foncé à visière blanche avait disparu de nos images, mais pas de notre imaginaire. Jean-Pierre Beltoise qui avait couru contre Clark disait: *"Jimmy était un demi-dieu."*



Haute calandre verticale, gros phares globuleux, chromes surabondants : cette silhouette en impose. Quelle stature ! Et c'est vrai qu'elle culmine à 1,84 m de haut. Les SUV actuels n'ont qu'à bien se tenir...

Moteur : 6 cylindres en ligne, arbre à cames en tête, deux carburateurs
Cylindrée : 2996 cm³
Puissance : 125 ch DIN à 4500 tr/mn
Vitesse maxi : 160 km/h (155 km/h en boîte auto.)
Production : 12 190 exemplaires (1951-1957, dont 1 432 versions 300 C)
Cote actuelle : autour de 70 000 €



IL Y A 74 ANS, MERCEDES SORT LA LIMOUSINE 300 (W 186)

A la gloire des temps passés...

Au tout début du redressement de l'industrie allemande après les destructions de la guerre, les plus grandes ambitions renaissent chez Mercedes. En résulte ce monument historique : la limousine 300.

Au début des années 1950, l'Allemagne est sur le flanc. Son industrie automobile, florissante avant le conflit mondial, sort à peine des décombres. Les usines redémarrent, souvent en ressortant des modèles d'avant-guerre. Mais très vite, Mercedes vise plus haut. Elle qui a été une marque au zénith par le passé veut reprendre au plus tôt son destin en main. Et son destin, c'est de construire des hauts de gamme. Alors, dans un pays encore dévasté, l'usine historique de la marque commence à produire, en petite série, cette limousine porteuse de fortes ambitions.

Un palace sans limite

Techniquement, cette imposante et lourde auto (5,06 m et pas moins de 1770 kg !) reste fidèle au châssis séparé. Mais c'est là son unique archaïsme. Pour le reste, elle s'offre



La courbure du couvercle de malle pourrait vous faire penser que le coffre est limité. Or, pas du tout ! En revanche, il est encombré par la volumineuse roue de secours, qui arrive cependant à se loger verticalement, sur le côté.

le meilleur de ce qui existait alors : le six cylindres en ligne à arbre à cames en tête qu'elle étrenne est de conception moderne (pour l'époque). Ce sera lui qui, modifié, motorisera la mythique 300 SL "Papillon"... La suspension – à quatre roues indépendantes, s'il vous plaît – est aussi très proche de celle de la 300 SL. Notre exemplaire du jour est une série "C", la dernière évolution des 300, qui durera de 1955 à 1957. Depuis sa naissance, l'auto a gagné 10 ch, et les performances sont de tout premier ordre : 160 km/h en pointe, pour un grand, haut et lourd modèle d'apparat, ça avait de quoi impressionner le monde !

Pour compenser l'absence d'assistance, le volant est immense, ce qui n'empêche pas les manœuvres à basse vitesse d'exiger un certain déploiement musculaire. Cette direction très démultipliée (toujours pour ménager vos efforts) et commandée par une jante de volant très mince va vous donner du fil à retordre si vous décidez d'aborder un peu rapidement une route sinueuse. Mais allez-vous vraiment désirer pareille bizarrerie ? Cette 300 n'est pas une GTI ! Aux commandes de ce digne monument, vous préférerez tracer sans effort, sur des itinéraires sans courbes accentuées (qui s'accorderaient mal avec l'inertie de la bête).



Entièrement réalisée en bois, la planche de bord apparaît aujourd'hui d'un luxe inouï. Elle vous donne immédiatement la sensation de rouler dans un palace. C'est ce que voulait Mercedes: concurrencer Rolls Royce et Bentley!



Une mécanique d'exception que ce 6 cylindres. Fonctionnement feutré et docile, silence surprenant pour l'époque et remarquable absence de vibrations. Ce qui, joint à une suspension souple, vous gratifie d'un confort impérial.



Ailes généreusement galbées et quatre vitres latérales pour cette limousine, qui, avec ses 5,06 m de long, offre un habitacle géant. Il a même existé, en 1956-1957, une version allongée qui atteignait 5,16 m. Déjà, la démesure de la marque...

PHOTOS: B. ASKET / VIRAGE AGENCY

1951, cette année-là



avec carrosserie en bois plastifié et minuscule moteur à deux temps de 50 cm³. Elle coûte moitié moins qu'une 2 CV!

En décembre, pour la première fois, le smog envahit Londres: un mélange de brouillard et d'air vicié. Le pire épisode de pollution atmosphérique au Royaume-Uni. La marque artisanale française Ardex, créée avant-guerre, propose une micro-deux-places,

Du coup, vous apprécierez sa docilité à haute vitesse, et même son silence, d'un niveau très étonnant pour l'époque. Vous pourrez aussi promener votre œil sur les merveilleux garnissages en velours, ainsi que sur les boiserie d'une distinction parfaite, les notes chromées réalisées avec un soin impeccable et les doubles tapis sous vos pieds. Cette Mercedes 300 est rare, mais son statut haut de gamme l'a préservée de mises à la casse intempestive. En limousine, comme ici, ses prix ne sont pas délirants. C'est en cabriolet que les amateurs du monde entier se l'arrachent. Et à prix d'or. Elle cote en effet au moins huit fois plus...



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

D. SCHNABEL / RM SOTHEBY'S

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

- **Nouveautés**: avec le concept Polygon, Peugeot dévoile ses orientations pour la future 208.
- **Dossier géant**: les 100 modèles incontournables du marché passés entre les mains de nos essayeurs.
- **Essai panoramique**: GPL, hybride, 140 ch et 4x4, et si c'était elle la meilleure version du Dacia Bigster?

En kiosque le vendredi 21 novembre



Pour joindre votre correspondant, composez le 01 41 33 suivi de son numéro de poste

Pour lui adresser un mail, tapez l'initiale de son prénom suivie de son nom de famille et accolé à @reworldmedia.com

Rédaction

Directeur de la rédaction

Mathieu Chevalier

Rédacteur en chef

Nicolas Bernard

Assistante de la rédaction

Karine Saunier Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints

Actualité: François Tarrain (5200)

Essais: Stéphane Dupré

Technique: Stéphane Julien

Directeur artistique

Cédric Niel (5781)

Secrétaire générale de la rédaction

Laurence Combes

Chefs de service

Occasion, coachs: Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo: Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique: Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique: René Demarets

Rédaction: Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Sarboraria

Essais

Rédaction: David Bouillaux (5582),

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

Coordination: Christophe Alba (5164)

Mesures: Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage: Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Cruyppenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique: Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers:

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coachs

Chef de rubrique: Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{re} secrétaire de rédaction: Lydia Mas

Maquette

Chef de studio:

Nathalie Barribaud (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographes:

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo: Sébastien Besse (5239)

Photographes: Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction: Antoine Arnoux, Pierre Audemar,

Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin,

Arnaud Murati, Jean-Rémy Macchia,

Thierry Réaumur, François Stagnaro

En maquette: Patrick Cœur

En SR: Sophie Pertus

Autoplus.fr

Responsable audience: Ricardo Trindade

Responsable éditorial: Thibaut Austruy

Hors-série

Rédacteur en chef: Jérôme Fombelle (5088)

Rédacteur en chef adjoint: Franck Mozzanini (5448)

Direction - édition

Co-directeur de la publication: Gautier Normand

Directeur exécutif: Stéphane Haitaia

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 Breteau Fontelles (5634)

Directrice commerciale pôle automobile:

Nathalie Martins

Directrice commerciale adjointe pôle automobile:

Anne Buré-Emmel (2921)

Planning: Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic: Léa Joya (etpub@reworldmedia.com)

Marchés directs

Directrice de publicité: Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chef de fabrication: Didier Biron

Finance manager

Editeur Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

Siège social: 40, avenue Aristide-Briand,

92220 Bagneux

Co-gérants

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Directeur de la publication

Gautier Normand

Actionnaires principaux

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur: RotoFrance, Lognes (77)

Numéro ISSN: 0992-8154 -

Commission paritaire: 1029 K 85544 -

Dépôt légal: novembre 2025

Tarif d'abonnement légal: 133,99 €



Président: REWORLD MEDIA SA



Président Axel Springer France: Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail: formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

Guide d'achat *Le prix des voitures neuves*

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

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

Le barème

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

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

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

PRIX en €		Bonus (°) ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO				
Junior (nouveau)				
1.2 Ibrida 145	30 250	0	4 %	FHEV
1.2 Ibrida 145 Speciale	32 250	nc	nc	FHEV
Electrica 156	38 500	-3 100	5 %	Elec
Electrica 156 Speciale	40 600	-3 100	13 %	FHEV
Electrica 280 Veloce	46 900	-3 100	5 %	Elec
Tonale				
1.5 Ibrida 160 Sprint	44 000	+360	5 %	FHEV
1.5 Ibrida 160 Veloce	46 500	+360	5 %	FHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Sprint Q4	53 300	+750	8 %	FHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Veloce Q4	58 800	0	8 %	FHEV
1.6 Diesel 130 Sprint	42 500	+1 372	5 %	D
Giulia				
2.2 Diesel 160 Sprint	50 000	+540	5 %	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55 800	+1 761	5 %	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	61 100	+1 761	12 %	D
Stelvio				
2.2 Diesel 160 Sprint	55 800	+3 170	2 %	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 800	+6 854	2 %	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66 300	+6 854	9 %	D
ALPINE				
A290				
180 GT	38 700	-3 100	6 %	Elec
180 GT Premium	41 900	-3 100	1 %	Elec
220 GT Performance	41 700	-3 100	4 %	Elec
220 GTS	44 700	-3 100	0 %	Elec
220 Première Edition	46 200	-3 100	0 %	Elec
A110				
A110	65 000	+3 784	0 %	E
A110 GTS	79 500	+5 105	1 %	E
A110 R 70	122 500	+4 279	1 %	E
ASTON MARTIN				
Vantage	199 700	+70 000	nc	E
Vantage Roadster	210 800	+70 000	nc	E
DB12 Coupé	235 000	+70 000	nc	E
DB12 Volante	252 100	+70 000	nc	E
DBX 707	252 100	+70 000	nc	E
Vanquish	399 300	+70 000	nc	E
Valhalla	988 300	+70 000	nc	E
AUDI				
A1 Sportback				
25 TFSI Design	27 750	+310	8 %	E
30 TFSI Design S tronic	30 850	+400	8 %	E
30 TFSI S line S tronic	33 350	+400	10 %	E
35 TFSI S line S tronic	35 300	+650	10 %	E
Q2				
30 TFSI Design	34 800	+898	6 %	E
35 TFSI Design	36 850	+1 172	6 %	E
35 TFSI S line	39 250	+1 172	5 %	E
SQ2	58 750	+64 456	11 %	E
30 TDI Design	36 750	+540	6 %	D
35 TDI S line S tronic	43 000	+1 386	5 %	D
35 TDI S line Plus S tronic	46 850	+1 386	7 %	D

PRIX en €		Bonus (°) ou malus	Remise possible	Energie
A3 Sportback				
1.5 TFSI 116 Design	34 000	+400	6 %	E
1.5 TFSI 116 S line	39 550	+400	12 %	E
1.5 TFSI 116 Hybride S line	41 730	+240	12 %	E
1.5 TFSI 150 S line	40 850	+400	12 %	E
1.5 TFSI 150 Hybride S line	43 030	+230	12 %	E
RS3	63 000	+67 567	0 %	E
S3	76 000	+60 000	0 %	E
TFSI e 204 Design	47 900	0	10 %	FHEV
TFSI e 204 S line	51 850	0	10 %	FHEV
TFSI e 272 S line	55 900	0	10 %	FHEV
2.0 TDI 150 Design	40 800	+400	6 %	D
2.0 TDI 150 S line	45 550	+400	12 %	D
A3 Allstreet				
1.5 TFSI 150 Design	37 800	+650	3 %	E
1.5 TFSI 150 Avus	42 250	+650	8 %	E
1.5 TFSI 150 Hybride Avus	44 430	+280	8 %	E
TFSI e 204 Avus	54 250	0	11 %	FHEV
2.0 TDI 150 Design	42 500	+650	3 %	D
A3 Berline				
1.5 TFSI 116 Design	35 185	+280	5 %	E
1.5 TFSI 116 S line	40 115	+280	8 %	E
1.5 TFSI Hybride 116 S line	42 295	+190	8 %	E
1.5 TFSI 150 S line	41 415	+310	8 %	E
1.5 TFSI Hybride 150 S line	43 595	+190	8 %	E
S3	63 665	+46 090	0 %	E
RS 3	77 000	+60 000	0 %	E
2.0 TDI 150 Design	41 185	+330	5 %	D
2.0 TDI 150 S line	46 115	+330	8 %	D
Q3 (nouveau)				
2.0 TFSI Hybride 150 Design	43 850	+1 632	0 %	E
2.0 TFSI Hybride 150 S line	50 000	+1 632	0 %	E
e-hybrid 272 Design	55 000	+1 000	0 %	FHEV
e-hybrid 272 S line	60 550	+1 000	0 %	FHEV
2.0 TDI 150 Design	46 850	+2 496	0 %	D
2.0 TDI 150 S line	52 100	+2 496	0 %	D
Q3 Sportback (nouveau)				
2.0 TFSI Hybride 150 Design	46 350	+1 736	0 %	E
2.0 TFSI Hybride 150 S line	52 500	+1 736	0 %	E
e-hybrid 272 Design	57 500	+1 000	0 %	FHEV
e-hybrid 272 S line	63 050	+1 000	0 %	FHEV
2.0 TDI 150 Design	48 450	+2 496	0 %	D
2.0 TDI 150 S line	54 600	+2 496	0 %	D
Q4 e-Tron				
45	46 990	-3 100	10 %	Elec
55 S line Quattro	70 480	0	5 %	Elec
Q4 Sportback e-Tron				
45	46 990	-3 100	5 %	Elec
55 S line Quattro	72 450	0	4 %	Elec
A5				
2.0 TFSI 150 Design	45 500	+4 819	0 %	E
2.0 TFSI 150 S line	54 870	+4 819	5 %	E
2.0 TFSI 204 S line	59 570	+4 819	5 %	E
S5	79 750	+19 139	2 %	E
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	82 150	+4 400	0 %	FHEV

	Prix en €	Bonus (°) ou malus	Remise possible	Energie
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	89500	+4400	0%	FHEV
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	74150	+4900	0%	FHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	53800	+3735	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S line	62770	+3735	5%	D
A5 Avant				
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	61250	+23747	0%	E
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	63850	+4700	8%	FHEV
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	71000	+4700	8%	FHEV
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	75850	+5200	8%	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	67550	+6426	0%	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	67950	+6426	0%	E
SQ5	98930	+57351	0%	E
e-hybrid 299 Design	67900	+6125	0%	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	+10793	0%	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	71870	+10793	0%	D
Q5 Sportback (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	59750	+6726	5%	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	70150	+6726	4%	E
SQ5	101130	+58131	5%	E
e-hybrid 299 Design	70100	+6125	6%	FHEV
e-hybrid 299 S line	76870	+6125	6%	FHEV
e-hybrid 367 S line	80900	+6625	6%	FHEV
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	63670	+10604	5%	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	74070	+10604	4%	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	9%	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	1%	FHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	81400	+6000	1%	FHEV
A6 Avant (nouvelle)				
2.0 TDI 204 Hybride S line	74450	+6275	3%	D
e-Hybrid 299 S line Quattro	81000	+6125	3%	FHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	83400	+6500	3%	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	87820	0	6%	Elec
285 S line	74810	0	9%	Elec
Performance S line	85580	0	9%	Elec
Quattro S line	92710	0	9%	Elec
S6	106520	0	6%	Elec
e-Tron GT				
503	119000	0	nc	Elec
S	137850	0	3%	Elec
RS	161800	0	0%	Elec
RS Performance	174550	0	9%	Elec
Q7				
SQ7	133130	+70000	0%	E
TFSI e 394 S line	97170	+12800	6%	FHEV
TFSI e 394 Avus	110320	+12800	6%	FHEV
Compétition	105480	+12800	9%	FHEV
Q8				
SQ8	139850	+70000	6%	E
RS Performance	194250	+70000	6%	E
3.0 TFSI e 394 S line	108450	+13700	7%	FHEV
3.0 TFSI e 394 Avus	118450	+13700	7%	FHEV
Compétition	117000	+13700	10%	FHEV
A8				
S8	170987	70000	8%	E
60 FSI e Design	136740	+11000	15%	FHEV
50 TDI Hybride Design	118185	+66009	7%	D
BENTLEY				
Flying Spur	235966	+70000	nc	E
Flying Spur Speed	294857	+70000	nc	E
Continental GT	253109	+70000	0%	E
Continental GT Speed	311899	+70000	nc	E
Continental GTC	278420	+70000	nc	E
Continental GTC Speed	338420	+70000	nc	E
Bentayga V8	219328	+70000	0%	E
Bentayga S	253513	+70000	nc	E
Bentayga Hybrid	219328	+14300	nc	FHEV
BMW				
Série 1 (nouvelle)				
116	36050	+983	10%	E
116 M Sport Design	37350	+983	9%	E
120 M Sport Design	41350	+2930	9%	E
120 M Sport	43500	+230	7%	E
123 M Sport xDrive	49500	+948	7%	E
M135 xDrive	56350	+19108	10%	E
120d	42850	0	10%	D
120d M Sport Design	43950	0	9%	D
X1				
sDrive20i xLine	49850	+400	5%	E
sDrive20i M Sport	50900	+400	10%	E
M35i xDrive	64500	+21219	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	50550	+650	5%	D
sDrive20d xLine	52650	+250	5%	D
sDrive20d M Sport	53700	+250	10%	D
xDrive23d M Sport	57950	+1180	10%	D
iX1				
eDrive20	46990	-3100	11%	Elec
xDrive30	57300	0	11%	Elec
xDrive30 xLine	59900	0	20%	Elec
X2				
sDrive20i	48250	+850	10%	E
M35i xDrive	66500	+24080	0%	E
sDrive18d	50900	+1568	10%	D
sDrive20d	52050	+1290	10%	D
sDrive20d M Sport	56050	+1290	5%	D
iX2				
eDrive20	46990	-3100	11%	Elec
xDrive30	59300	0	11%	Elec
xDrive30 M Sport	63300	0	17%	Elec
Série 2 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
220d	44100	+150	5%	D
220d Luxury	46550	+150	2%	D
Série 2 Coupé				
220i	52250	+2205	4%	E
230i	55850	+3119	4%	E
M240i xDrive	68250	+47640	0%	E
M2	96900	+70000	0%	E
220d	56150	+1000	4%	E

	Prix en €	Bonus (%) ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Hybride 145 Edition France	36050	0	9%	FHEV
1.2 Hybride 145 Etoile	39200	0	5%	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42300	-3100	7%	Elec
E-Tense 156 Edition France	43000	-3100	7%	Elec
N°4 (nouvelle)				
1.2 Hybride 145 Pallas	39300	+125	0%	FHEV
1.2 Hybride 145 Jules Verne	41200	+125	0%	FHEV
Plug-In Hybride 225 Pallas	48200	0	0%	PHEV
Plug-In Hybride 225 Jules Verne	60400	0	0%	PHEV
E-Tense Pallas	46690	-3100	0%	Elec
E-Tense Jules Verne	46100	0	0%	Elec
DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58610	0	10%	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Edition France	58510	nc	10%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas AWD	65010	nc	10%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Edition France AWD	65710	nc	10%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70260	+360	10%	PHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	78090	+850	10%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	61260	+2 205	29%	D
1.5 BlueHDi 130 Edition France	61950	nc	16%	D
N°8 (nouveau)				
FWD 230 Pallas	59200	0	0%	Elec
FWD 230 Etoile	66400	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Pallas	63300	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Etoile	70900	0	0%	Elec
AWD Long Range 350 Etoile	74600	0	0%	Elec
FERRARI				
Roma Spider	248524	+70 000	nc	E
12Cilindri	305000	+70 000	nc	E
12Cilindri Spider	427000	+70 000	nc	E
296 GTB	287740	+2918	nc	PHEV
296 GTS	315380	+3784	nc	PHEV
SF90 XX Stradale	770000	+28 413	nc	PHEV
SF90 Spider	465720	+6 637	nc	PHEV
Purosangue	390000	+70 000	nc	E
FIAT				
Panda				
1.0 70 Hybrid Pop	16500	nc	nc	E
1.0 70 Hybrid Icone	16100	nc	3%	E
500				
Hybrid Torino Launch Edition	20900	nc	nc	E
e 23,8 kWh (RED)	30400	-3100	15%	Elec
e 23,8 kWh La Prima	34400	-3100	nc	Elec
e 42 kWh La Prima	37900	-3100	nc	Elec
e 42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3100	17%	Elec
Abarth	36900	-3100	27%	Elec
Abarth Pack	36900	-3100	13%	Elec
500 3+1				
e 23,8 kWh (RED)	32400	-3100	6%	Elec
e 42 kWh (RED)	35900	-3100	6%	Elec
e 42 kWh La Prima	39900	-3100	7%	Elec
500 Cabriolet				
e 23,8 kWh (RED)	33600	-3100	nc	Elec
e 42 kWh (RED)	37300	-3100	nc	Elec
e 42 kWh La Prima	41300	-3100	19%	Elec
Abarth Pack	42300	-3100	19%	Elec
Abarth Turismo	44300	-3100	8%	Elec
Grande Panda (nouvelle)				
1.2 100 Pop	16900	+650	nc	-
1.2 100 Icone	19400	+450	nc	-
1.2 Hybrid Turbo 110 Pop	18900	nc	5%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 Icone	20900	nc	0%	FHEV
Electrique 113 (RED)	24800	-3100	8%	Elec
Electrique 113 La Prima	27900	-3100	8%	Elec
600				
1.2 Hybrid Turbo 110	25200	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 La Prima	30200	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 145 La Prima (e RED)	31700	0	9%	FHEV
Abarth Turismo	36900	-3100	15%	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	44900	-3100	12%	Elec
Abarth Turismo	46900	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	15%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+400	15%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line Powershift	31590	+400	14%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	36290	+1 074	7%	E
Gen-E 168 Standard Range	33990	-3100	4%	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-3100	4%	Elec
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	+210	16%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	+230	16%	E
ST	40200	+40 468	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	+650	16%	D
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	+260	6%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	+310	6%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	+898	6%	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	+260	18%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	+280	18%	E
ST	41400	+40 468	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	+818	18%	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	+310	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+983	9%	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+540	7%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	+590	15%	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	61090	+590	15%	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Titanium	39490	0	7%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexiFuel ST-Line X	44490	0	10%	E85
Explorer				
Standard Range 170 Style	39990	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	46990	-3000	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	63990	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	66490	0	9%	Elec
Mustang (nouvelle)				
GT	69300	+70 000	0%	E
Dark Horse	71300	+70 000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+70 000	0%	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	52990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	16%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	66990	0	16%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	16%	Elec
GT	81990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30600	+2370	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+540	8%	D
HONDA				
Jazz				
e:HEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar				
e:HEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	34590	nc	nc	FHEV
e:HEV Advance	37340	nc	nc	FHEV
e:Ny1				
Advance	47700	0	28%	Elec
Civic (nouvelle)				
e:HEV Executive	36670	nc	nc	FHEV
e:HEV Sport	38170	nc	nc	FHEV

	Prix en €	Bonus (*) ou malus	Remise possible	Energie
ZR-V				
eHEV Sport	45950	+650	4%	FHEV
CR-V				
eHEV Executive	49990	+3213	4%	FHEV
PHEV Hyundai Tech	58150	+1880	7%	PHEV
HYUNDAI				
i10				
1.0 63 Eco Intuitive	18400	0	13%	E
1.0 63 Intuitive BVR	19300	+190	13%	E
1.0 63 Creative BVR	20360	+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	21500	+150	7%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22800	+150	7%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	24300	+150	7%	E
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Initia	23000	+150	5%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24800	+150	4%	E
Kona				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	26100	+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	36950	-3100	9%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3100	9%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3100	9%	Elec
i30 (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	29200	+540	8%	E
1.5 T-GDi 140 Hybrid 48V N Line DCT	36650	+2205	11%	E
i30 SW (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	30200	+540	14%	E
Ioniq 5				
170 Intuitive	44800	0	9%	Elec
229 Intuitive	48900	0	9%	Elec
229 Creative	62400	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%	FHEV
Plug-in 253 Exe cutive	63200	+250	8%	FHEV
Ioniq 6				
229	52400	0	7%	Elec
325 HTrac	65400	0	7%	Elec
Nexo				
Executive	80600	0	0%	Hyd
Santa Fé				
Hybrid 215 Intuitive	60400	+7526	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	54300	+7526	0%	FHEV
Plug-In 253 Creative HTrac	62700	+4800	10%	FHEV
Plug-In 253 Executive	66700	+4800	10%	FHEV
Ioniq 9 (nouveau)				
218 Creative	69900	0	nc	Elec
307 Executive HTrac	81500	0	nc	Elec
Performance 426 Calligraphy HTrac	66900	0	nc	Elec
Staria (nouveau)				
Hybrid 215 Creative	67400	+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
Electrique 156 Longitude	36500	-3100	19%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	32190	+310	12%	FHEV
4xe 240 North Star	44900	+450	nc	PHEV
Compass (nouveau)				
e-Hybrid 145 First Edition	40990	+818	4%	FHEV
100 % électrique 213 First Edition	46490	-3100	3%	Elec
Wrangler Unlimited				
2.0 T 4xe 380 Sahara	81700	+11090	6%	PHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	99500	+18170	12%	PHEV
KIA				
KIA				
Picanto				
1.0 DPl 63 Motion	16290	+100	8%	E
1.0 DPl 63 Active	17390	+100	8%	E
1.2 DPl 79 Active	17990	+190	8%	E
1.2 DPl 79 GT-Line	18790	+190	7%	E
Stonic (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Motion	23290	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 Active	25290	nc	nc	E
1.0 T-GDi MHEV 115 GT-Line	26290	nc	nc	E
1.0 T-GDi MHEV 115 GT-Line	28290	nc	nc	E
EV3				
204 58,3 kWh Air	35990	0	8%	Elec
204 58,3 kWh Earth	36590	0	9%	Elec
204 81,4 kWh Earth	43290	0	9%	Elec
204 81,4 kWh GT-Line	46390	0	6%	Elec
Ceed				
1.0 T-GDi 100 Active	27990	+360	15%	E
1.0 T-GDi 100 GT-Line	30790	+360	14%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	31990	+740	14%	E
Ceed SW				
1.0 T-GDi 100 Active	28990	+540	16%	E
1.0 T-GDi 100 GT-Line	32290	+540	12%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	33490	+818	12%	E
ProCeed				
1.5 T-GDi 140 GT Line	33250	+818	13%	E
XCeed				
1.0 T-GDi 100 Motion	26550	+1074	18%	E
1.5 T-GDi 140 Active	31050	+1761	15%	E
1.5 T-GDi 140 GT Line Premium	34050	+1761	16%	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	46990	0	nc	Elec
204 81,4 kWh GT-Line	48990	0	nc	Elec
Niro				
Hybride Motion	34090	0	14%	FHEV
Hybride Rechargeable Motion	40940	0	10%	PHEV
Hybride Rechargeable Active	41940	0	10%	PHEV
Sportage (nouveau)				
Hybride 239 Motion	39550	nc	nc	FHEV
Hybride 239 Active	40550	nc	nc	FHEV
EV6 (nouveau)				
170 63 kWh Air	43950	0	9%	Elec
229 84 kWh Air	47450	0	9%	Elec
229 84 kWh GT-Line	50500	0	8%	Elec
325 84 kWh GT-Line AWD	54550	0	8%	Elec
325 84 kWh GT-Line Premium AWD	69550	0	7%	Elec
GT	70550	0	nc	Elec
Sorento				
Hybride Rechargeable Active	54090	+2975	6%	PHEV

	Prix en €	Bonus (°) ou malus	Remise possible	Energie
MINI (suite)	46460	0	nc	Elec
eJCW				
COUNTRYMAN				
Cooper C Essential	37400	nc	nc	E
Cooper C Classic	38460	nc	nc	E
Cooper S Classic All4	43660	nc	nc	E
Cooper S Favourite All4	44910	nc	nc	E
John Cooper Works	53060	+26302	nc	E
Cooper D Essential	40200	nc	nc	D
Cooper D Classic	41260	nc	nc	D
Cooper E Essential	39160	-3100	nc	Elec
Cooper E Classic	40200	-3100	nc	Elec
Cooper SE Classic All4	45200	-3100	nc	Elec
Cooper SE Favourite All4	46690	-3100	nc	Elec

MITSUBISHI				
Colt				
1.0 MPI-T 91 Intense	28590	+170	19%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	31890	0	14%	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	32690	0	14%	FHEV
1.0 MPI-T GPL 101 Intense+	24790	+240	nc	GPL
ASX				
1.8 MPI HEV 158 Intense+	31990	nc	nc	FHEV
1.8 MPI HEV 158 Intense	35290	nc	nc	FHEV
Grandis (nouveau)				
1.8 MPI HEV Intense+	36890	0	8%	FHEV
1.8 MPI HEV Intense	40690	0	8%	FHEV
Eclipse Cross (nouveau)				
Intense+	44900	-3100	6%	Elec
Outlander (nouveau)				
Intense	51690	+3050	15%	PHEV
Intense+	55790	+3050	15%	PHEV

NISSAN				
Micra (nouvelle)				
40 kWh 120 Engage	28000	-3100	nc	Elec
40 kWh 120 Advance	30000	-3100	nc	Elec
52 kWh 150 Advance	33500	-3100	nc	Elec
52 kWh 150 Evolve	36000	-3100	nc	Elec
Juke				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+818	19%	E
Hybrid 143 Acenta	30700	0	25%	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta	33200	0	25%	FHEV
Qashqai				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	32700	+1761	5%	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	34900	+2049	27%	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	36000	+1901	27%	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Design Xtronic	40800	nc	nc	E
Hybrid e-Power Gen3 190 Acenta	37600	nc	10%	FHEV
Hybrid e-Power Gen3 190 N-Connecta	39800	nc	10%	FHEV
Ariya				
63 kWh 218 Engage	39300	0	12%	Elec
63 kWh 218 Advance	41800	0	20%	Elec
87 kWh 242 Advance	49300	0	20%	Elec
87 kWh 242 Evolve	52800	0	11%	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	58900	0	11%	Elec
Nismo	59300	0	11%	Elec
X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43800	+2360	16%	FHEV
e-4orce 213 Acenta	46100	+4874	16%	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48300	+4986	29%	FHEV
Townstar Combi				
1.3 Tc 130 Acenta	29180	nc	4%	E
45 kWh Acenta	39000	-3100	4%	Elec

OPEL				
Corsa				
1.2 Turbo 100 GS	23100	+170	8%	E
1.2 Turbo Hybrid 110 GS	25900	0	18%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	27800	0	18%	FHEV
Electric 136 Edition	32000	-3100	19%	Elec
Electric 136 GS	33500	-3100	19%	Elec
Electric 156 GS	35000	-3100	19%	Elec
Frontera (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 110 Edition	26500	+170	1%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	28000	+170	1%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	30000	+170	4%	FHEV
Electric 113 Edition	31000	-3100	17%	Elec
Electric 113 GS	33000	-3100	17%	Elec
Mokka (nouveau)				
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	28900	+360	9%	E
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	31800	0	7%	FHEV
Electric 156 Edition	36900	-3100	17%	Elec
Electric 156 GS	38900	-3100	17%	Elec
GSE	46500	-3100	nc	Elec
Astra				
1.2 Turbo Hybrid 145 Elegance	37550	0	nc	FHEV
Electric 156 Elegance	42480	-3100	nc	Elec
Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo Hybrid 145 Elegance	38700	0	nc	FHEV
Electric 156 Elegance	43640	-3100	nc	Elec
Grandland (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	38990	+1010	12%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	42390	+1010	10%	FHEV
Hybride Rechargeable 195 GS	47990	+1710	5%	PHEV
Electric 73 kWh 213 Edition	44490	-3100	15%	Elec
Electric 73 kWh 213 GS	46990	-3100	15%	Elec
Electric 73 kWh 325 Ultimate AWD	53690	0	15%	Elec
Combo Life				
Electric Elegance	36850	-3100	7%	Elec

PEUGEOT				
208				
1.2 100 Style	21500	+150	5%	E
1.2 100 Allure	23000	+150	17%	E
1.2 Hybrid 110 Style	23900	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 110 Allure	25800	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	26000	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	28500	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT Exclusive	30000	0	7%	FHEV
Electric 136 Style	28100	-3100	14%	Elec
Electric 136 Allure	36200	-3100	14%	Elec
Electric 136 GT	38100	-3100	14%	Elec
Electric 156 Allure	37600	-3100	14%	Elec
Electric 156 GT	39400	-3100	14%	Elec
Electric 156 GT Exclusive	41300	-3100	14%	Elec
2008				
1.2 100 Style	28050	+400	9%	E
1.2 100 Allure	29450	+400	12%	E
1.2 Hybrid 110 Style	31160	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 110 Allure	32550	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	33550	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	34950	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT Exclusive	36480	0	7%	FHEV
Electric 156 Style	38100	-3100	7%	Elec
Electric 156 Allure	40100	-3100	7%	Elec
Electric 156 GT	41800	-3100	7%	Elec

308 (nouvelle)				
1.2 Hybrid 145 Style	33400	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	35280	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	37860	0	8%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	42400	0	8%	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	45200	0	8%	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT Exclusive	46800	0	8%	PHEV
Electric 156 Style	42600	-3100	8%	Elec
Electric 156 Allure	44000	-3100	8%	Elec
Electric 156 GT	46350	-3100	8%	Elec
308 SW (nouvelle)				
1.2 Hybrid 145 Style	34400	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	36280	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	38850	0	8%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	43400	0	8%	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	46200	0	8%	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT Exclusive	47800	0	8%	PHEV
Electric 156 Style	42600	-3100	8%	Elec
Electric 156 Allure	44000	-3100	8%	Elec
Electric 156 GT	46350	-3100	8%	Elec

POLESTAR				
2 (nouvelle)				
Standard Range Single Motor 70 kWh	46900	0	nc	Elec
Long Range Single Motor 82 kWh	48900	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	79900	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	160000	+70000	0%	E
Carrera S	168200	+70000	0%	E
Carrera GTS	180600	+70000	0%	E
Spirit 70	247200	+70000	0%	E
Turbo S	276400	+70000	0%	E
GT3	213700	+70000	0%	E
911 Targa (nouvelle)				
4 S	182400	+70000	0%	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	194900	+70000	0%	E
Turbo S	286700	+70000	0%	E
Taycan				
Propulsion	106500	0	0%	Elec
4S	126900	0	0%	Elec
GTS	154000	0	0%	Elec
Turbo	181000	0	0%	Elec
Turbo S	216700	0	0%	Elec
Turbo GT	248000	0	0%	Elec
Taycan Sport Turismo				
Propulsion	107500	0	0%	Elec
4S	126900	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	139000	+8150	1%	PHEV
4S E-Hybrid	148200	+8900	1%	PHEV
Turbo E-Hybrid	207700	+12050	1%	PHEV
Turbo S E-Hybrid	240000	+12200	1%	PHEV
Macan				
Propulsion	82950	0	0%	Elec
4	88900	0	0%	Elec
4S	93061	0	0%	Elec
GTS	107600	0	nc	Elec
Turbo	119700	0	2%	Elec
Cayenne				
3.0	104600	+70000	0%	E
S	124900	+70000	0%	E
GTS	147100	+70000	0%	E
E-Hybrid	118200	+14000	2%	PHEV
S E-Hybrid	129100	+13550	2%	PHEV
Cayenne E-Hybrid	190900	+18350	2%	PHEV
Cayenne Coupé				
3.0	108700	+70000	0%	E
S	128900	+70000	0%	E
GTS	160500	+70000	0%	E
E-Hybrid	120500	+14900	1%	PHEV
S E-Hybrid	133100	+14450	1%	PHEV
Turbo E-Hybrid	194400	+19100	1%	PHEV

RENAULT				
Clio 5				
1.0 ScE 65 Génération	16900	+210	1%	E
1.0 TcE 90 Evolution	21700	+170	16%	E
1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Techno	28000	0	9%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Evolution	21200	0	16%	GPL
1.5 Blue e-Ci 100 Evolution	23400	0	16%	D
Clio 6 (nouvelle)				
1.2 TcE 115 Evolution	19900	nc	nc	E
1.2 TcE 115 Techno	23900	nc	nc	E
Full Hybrid E-Tech 160 Evolution	24600	nc	nc	FHEV
Full Hybrid E-Tech 160 Techno	27600	nc	nc	FHEV
Full Hybrid E-Tech 160 Esprit Alpine	29300	nc	nc	FHEV
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	12%	Elec
150 Autonomie Confort Techno	33490	-3100	12%	Elec
150 Autonomie Confort Iconic Cinq	35490	-3100	13%	Elec
150 Autonomie Confort Roland-Garros	36490	-3100	0%	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	28400	+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	5%	Elec

208				
1.2 100 Style	21500	+150	5%	E
1.2 100 Allure	23000	+150	17%	E
1.2 Hybrid 110 Style	23900	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 110 Allure	25800	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	26000	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	28500	0	7%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT Exclusive	30000	0	7%	FHEV
Electric 136 Style	28100	-3100	14%	Elec
Electric 136 Allure	36200	-3100	14%	Elec
Electric 136 GT	38100	-3100	14%	Elec
Electric 156 Allure	37600	-3100	14%	Elec
Electric 156 GT	39400	-3100	14%	Elec
Electric 156 GT Exclusive	41300	-3100	14%	Elec

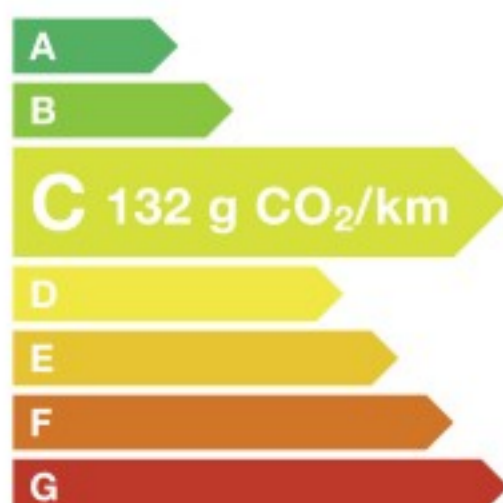
308 (nouvelle)				
1.2 Hybrid 145 Style	33400	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	35280	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	37860	0	8%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	42400	0	8%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	45200	0	8%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT Exclusive	46800	0	8%	FHEV
Electrique 156 Style	42000	-3100	8%	Elec
Electrique 156 Allure	44000	-3100	8%	Elec
Electrique 156 GT	46350	-3100	8%	Elec
308 SW (nouvelle)				

Volkswagen T-Cross 2 mois de loyer offerts

À partir de 179 €/mois*
LLD 37 mois, 30 000 km
1^{er} loyer 4 000 €



**On a souvent tendance à se tromper
sur le prix d'une Volkswagen.**
T-Cross



***T-Cross Life 1.0 TSI 95 ch BVM5 neuf en Location Longue Durée. 2 loyers offerts après le paiement du 1^{er} loyer de 4 000 € suivi de 34 loyers de 179 €.**

Modèle présenté: T-Cross R-Line avec jantes 18" en option aux mêmes conditions que le T-Cross Life 1.0 TSI 95 ch BVM5. 2 loyers offerts après le paiement du 1^{er} loyer de 4 000 € suivi de 34 loyers de **259 €**. Valable pour toute commande d'un T-Cross R-Line **du 01/11/2025 au 30/11/2025 et immatriculation avant le 31/12/2025**, dans le réseau participant en France métropolitaine. Dans la limite des stocks disponibles. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, chez les distributeurs présentant ce financement et si acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Succursale France, RCS Pontoise 451 618 904 – Intermédiaires d'assurance européen: D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Conditions sur volkswagen.fr – Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 8 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle.

Pour un T-Cross Life 1.0 TSI 95 ch BVM5: consommation en cycle mixte (l/100 km) 5,6 min – 6,2 max; rejets de CO₂ (g/km) 127 min – 132 max (WLTP). Valeurs au 05/06/2025, susceptibles d'évolution.

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer