

P. 10

Actu

Malus CO₂ et poids plus sévères
VOUS N'Y ÉCHAPPEREZ PAS!

Dossier SUV

Citadins



Compacts



Premium



3 matchs au sommet

P. 20

Les nouveautés défient les stars

Occasion

15 modèles
fiables pour
les familles

P. 44

A partir de
6500 €



Cayman

Une vraie Porsche
à partir de **25 000 €**

P. 50



Les coachs

P. 43

Sécurité: les
indispensables
à petits prix



Spécial
Dacia Duster



Hybride,
essence,
GPL, 4x4...



P. 28

Les versions inédites à l'essai

Nouveauté

P. 14

Audi prépare
le remplaçant
du **Q2**



Insolite

P. 6



Auto Plus a testé les
taxis autonomes

L 14629 - 1948 - F: 2,50 €



BEL: 2,80 € - ESP: 3 € - DOM S: 3,60 € - DOM A: 4,20 € - ITA: 3 € - LUX: 2,80 € -
PORTCONT: 3 € - CAN: 4,50 \$CAN - MAR: 320H - TOM S: 550 CFP - CH: 5F5 - TUN: 5,800 TU

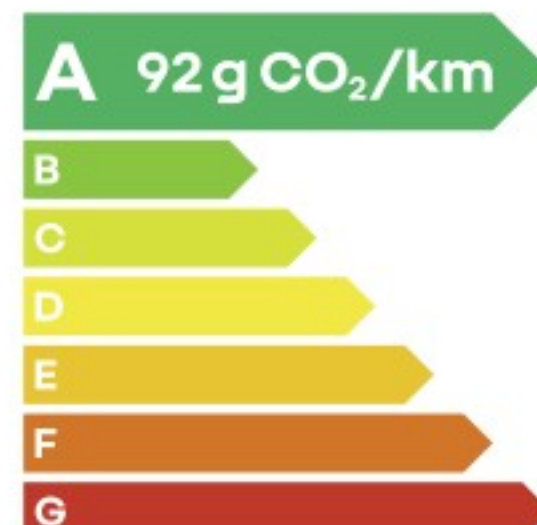
**generation
renault**
portes ouvertes 15-19 janv⁽¹⁾



NOUVELLE RENAULT CLIO

1 000 KM D'AUTONOMIE⁽²⁾
FULL HYBRID E-TECH 160 CH SANS RECHARGE
29 SYSTÈMES AVANCÉS D'AIDE À LA CONDUITE⁽³⁾
JUSQU'À 80% DE CONDUITE ÉLECTRIQUE EN VILLE⁽⁴⁾
GOOGLE⁽⁵⁾ INTÉGRÉ ET PLUS DE 100 APPS DISPONIBLES

découvrir





disponible en essence TCe 115 ch et prochainement en version GPL Eco-G 120 ch auto⁽⁶⁾

(1) ouverture 18/01/26 selon autorisation. (2) jusqu'à 1000km avec un plein d'essence.* (3) selon version. assistant éco conduite prédictive disponible courant 2026. (4) résultats essais internes utilisant la phase urbaine du worldwide harmonized light vehicles test cycle. % du temps de trajet, selon conditions de roulage effectives. (5) en option selon version. toutes les marques Google sont la propriété de Google LLC. (6) printemps 2026. **consommations mixtes min/max (l/100km)*: 3,9/5,2. émissions co₂ min/max (g/km)*: 89/118. *selon données wltp.** Renault s.a.s. rcs nanterre 780 129 987.

Renault recommande  **Castrol**

renault.fr

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

LE RENDEZ-VOUS VINTAGE A NE PAS LOUPER



EN VENTE ACTUELLEMENT

ACTU

- 6 **L'événement** On a testé le taxi sans chauffeur!
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les news**
- 12 **La photo** de la semaine
- 14 **Les nouveautés** L'Audi A2 e-tron: un petit crossover 100 % électrique pour remplacer le Q2
- 18 **Les voitures** de la semaine: le SUV électrique MG S6 EV

ESSAIS

- 19 **Le labo**
- 20 **Dossier** Les nouveaux SUV défient les stars
- 28 **Dossier** Dacia Duster: les nouveaux moteurs à l'essai
- 32 **Panoramique** Le Dacia Duster 1.2 hybrid-G 4x4 Extreme de 150 ch
- 36 **Essai** La Peugeot 308 1.6 Plug-in Hybrid e-DCS7 GT de 195 ch
- 38 **Essai** Le Toyota bZ4X Grande Autonomie 2WD Lounge de 224 ch
- 40 **Test lecteurs** La nouvelle Citroën C4

GUIDE PRATIQUE

- 43 **Les coaches Auto Plus** Nos conseils pour assurer votre visibilité sur la route
- 44 **Acheter une voiture d'occasion** Spécial familles: notre sélection
- 49 **Ça vous est arrivé**
- 50 **Les stars de l'occasion** Une Porsche Cayman à moins de 40000 €
- 52 **Le coin des experts** L'info fiable et gratuite à portée de clic!

MAGAZINE

- 54 **Le sport** Dakar: le dixième sera-t-il le bon pour Sébastien Loeb?
- 56 **Auto Plus Classiques** La Simca Chambord V8 (1957)
- 58 **Le prix des voitures neuves**



Page 18



Page 36



Page 40



Page 54

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

En route pour une nouvelle année!

Ce numéro 1948 marque le début d'une année... L'occasion de jeter un coup d'œil dans le rétro: 2025, avec son lot de bonnes nouvelles automobiles (il y en a encore, heureusement) et de mauvaises (il y en a hélas de plus en plus). Chez *Auto Plus*, à travers les 52 derniers numéros – mais aussi les déclinaisons *Auto Plus Occasions*, *AP Guide de l'acheteur*, *AP Classiques*, *AP Youngtimers*, etc. –, nous avons tout mis en œuvre pour vous informer de la façon la plus fiable possible, afin que vous soyez pleinement "armés" dans votre vie d'automobiliste. Vous avez ainsi été les premiers à apprendre que les cartes grises des électriques allaient devenir payantes ou que les flashes feraient leur retour sur les radars. Pour défendre vos intérêts, nous n'avons pas loupé une occasion de pointer du doigt les dérapages incontrôlés des pouvoirs publics. Deux chiffres à retenir: 2,5 milliards d'euros prélevés dans votre poche par les radars et 1 milliard par le stationnement. Vous avez encore été généreux! Face à cela, nous vous avons livré tous les trucs et astuces pour faire valoir vos droits. Car (trop) souvent, la phobie de la "prune" pousse à payer immédiatement, sans prendre le temps de réfléchir. Vous êtes par ailleurs nombreux à vous heurter à des problèmes d'après-vente. Sur l'ensemble de ces questions, nous avons reçu 6000 dossiers et obtenu un taux de réussite de 75 % dans ceux que nous avons suivis. Quant à votre pouvoir d'achat, nous l'avons choyé en envoyant notre espion vérifier les promesses commerciales, en vous indiquant les bons plans et en passant au crible le marché de l'occasion pour sélectionner les modèles les plus fiables et les moins chers.

Auto Plus, c'est aussi les nouveautés et les essais. Citroën C5 Aircross, Dacia Bigster, Renault 5, Twingo et Clio 6... Autant de modèles inédits que vous avez découverts en avant-première sous le crayon de notre illustrateur René Demarets. Puis nous vous avons emmenés à bord, en statique dans un premier temps, en dynamique ensuite. Notre base d'essai à Montlhéry nous a permis de mesurer plus de 160 modèles pour vérifier performances, consommations, freinages, habitabilité, coffre. Plus de 350 voitures ont été empruntées pour organiser des comparatifs, des matches, des dossiers thématiques (conso, confort, qualité...). Sachant que 250 km au minimum sont parcourus par essai, nous avons encore couvert plus de deux fois le tour de la Terre! Ce 2 janvier, nous reprenons la route pour toujours mieux vous accompagner, afin que vous puissiez passer une excellente année 2026 derrière votre volant.

Mathieu

Trait d'humour

Bonne année 2026 et, surtout, bonne santé!



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 9 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.



On a testé le taxi sa

Outre-Atlantique, plusieurs compagnies se disputent le marché en pleine expansion du taxi autonome. Mais se sent-on vraiment serein au milieu de la jungle urbaine avec un "simple" ordinateur en guise de chauffeur ?



Presque aussi vieux que l'automobile elle-même, le métier de chauffeur de taxi est en voie de disparition. Pas chez nous, où plus de 100 000 de ces professionnels, un chiffre partagé à parts presque égales entre "taxis officiels" et VTC, officient toujours. Mais, dans certaines villes des Etats-Unis, leur nombre chute drastiquement année après année. Désormais, croiser l'un des fameux *yellow cabs* devient rarissime à San Francisco ou Los Angeles. Si les compagnies de VTC, comme Uber et Lyft, ont largement contribué à cette disparition progressive, aujourd'hui, les véritables prédateurs s'appellent



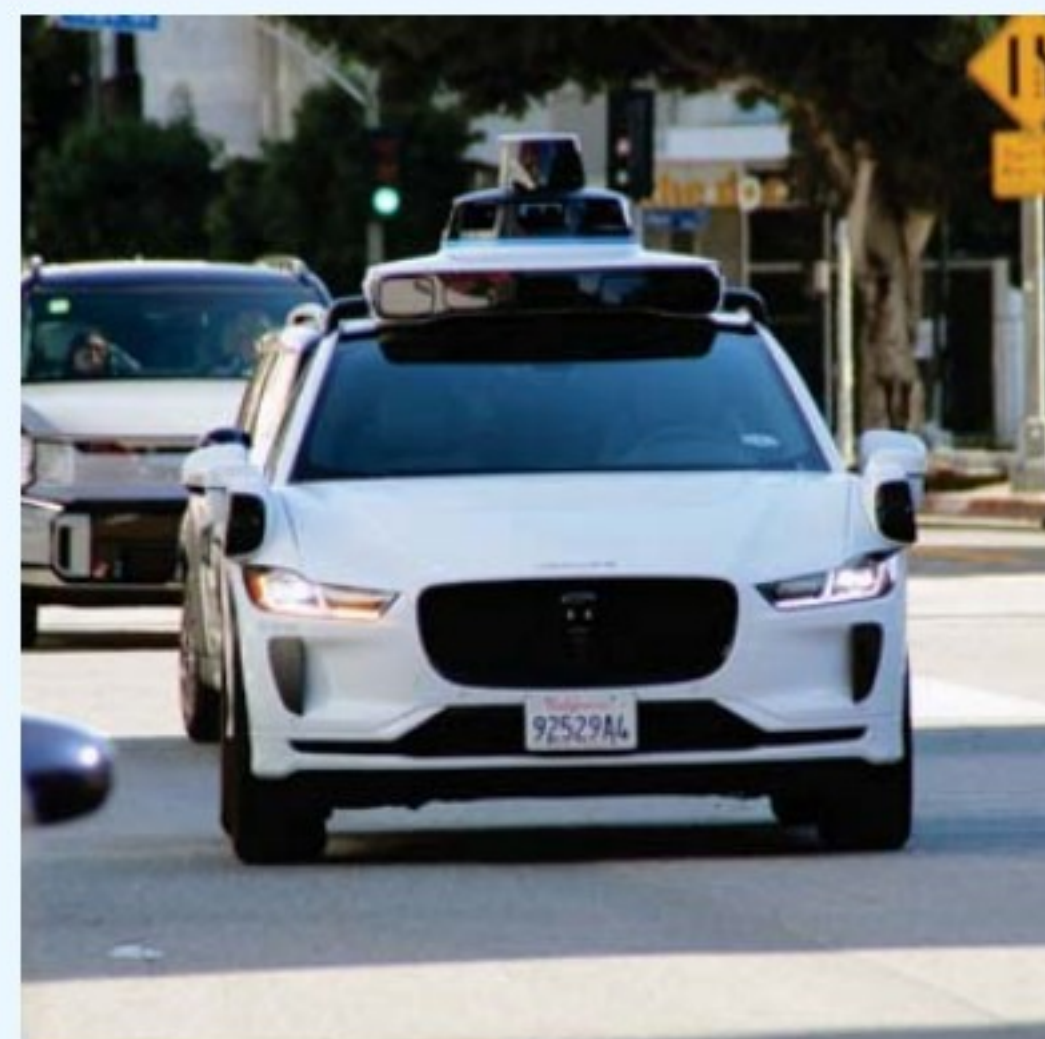
Notre balade en "robot-taxi" à Los Angeles

1 Pour "héler" un Waymo, il suffit d'installer l'application et d'indiquer les coordonnées d'une carte bancaire. Surprise, nous avons beau être aux Etats-Unis, l'interface est en français pour nous. Précaution avant de commander une course : lire les conditions d'utilisation. A première vue, rien de suspect. En cas de problème, Waymo se réserve toutefois le droit de trouver un arrangement amiable... qui devra contractuellement demeurer secret. Et si cette conciliation n'aboutissait pas, rassurez-vous, de nombreux avocats ne se privent pas de faire leur publicité (aux Etats-Unis, c'est autorisé) sur leur capacité à vous obtenir des millions de dollars d'indemnités.

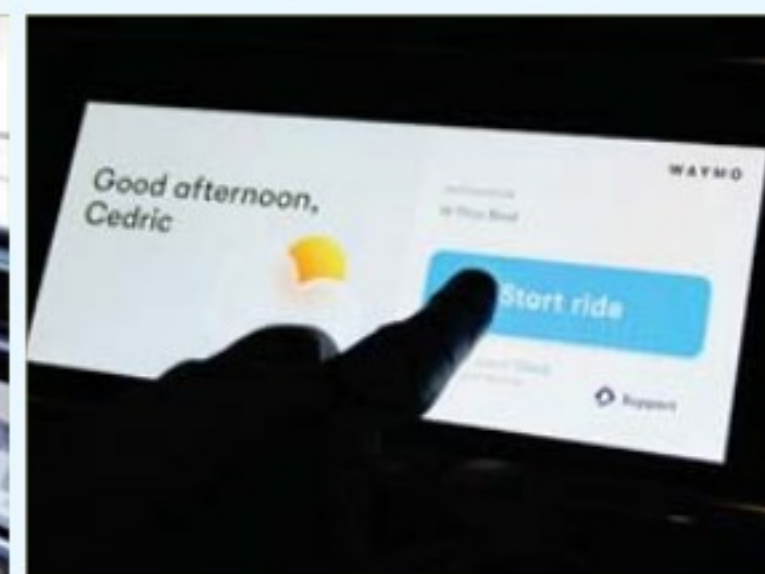
2 Dès l'ouverture de l'application, nous sommes géolocalisés. Reste à indiquer l'adresse de destination pour que le parcours s'affiche. Les Waymo étant incapables, à ce jour, d'emprunter les voies rapides, le temps de trajet n'est pas aussi court qu'espéré. Autre déconvenue, dans certaines villes américaines, ces véhicules, tout comme les VTC, n'ont pas le droit de prendre ou de déposer leurs passagers n'importe où. Des "points de collecte" sont ainsi répartis tous les 100 à 200 mètres, le plus souvent devant des endroits stratégiques (hôtels, bâtiments officiels, commerces...).



3 Nous sommes informés en temps réel de la localisation de "notre" Jaguar I-Pace. Après une petite dizaine de minutes, nous le repérons à l'imposant lidar 360° placé sur le pavillon. L'état de propreté extérieur nous impressionne favorablement, tout comme l'aisance avec laquelle l'auto se faufile dans la circulation pour s'arrêter juste devant nous. Précisons que nous nous trouvons sur un boulevard très fréquenté de Los Angeles et que, dans un rayon de 5 mètres, plusieurs autres véhicules sont stationnés, parfois en double file. Lorsque nous nous approchons de la voiture, le signal envoyé par notre smartphone déverrouille les portes et le hayon.



4 C'est parti! Pour ce premier trajet, nous prenons place sur la banquette arrière. Forcément inoccupé, le siège conducteur est avancé au maximum afin de libérer le plus d'espace possible pour les passagers. Une attention appréciable. A nos pieds et sur la console centrale, des écrans tactiles font défiler les consignes ("Attachez votre ceinture", "Ne touchez pas le volant"...). Ils servent par ailleurs à régler la climatisation, permettent de choisir sa musique parmi plusieurs dizaines de chaînes et indiquent l'heure d'arrivée estimée.



ns chauffeur !

Zoox, May Mobility et, surtout, Waymo. Derrière ce dernier nom, on trouve Alphabet, maison mère de Google. Comme à son habitude, le géant américain n'a pas fait les choses à moitié. Depuis plus de cinq ans, sa filiale a mis sur la route plus de 1 500 Jaguar I-Pace blancs dans cinq agglomérations : Atlanta, Austin, Los Angeles, Phoenix et San Francisco. Et, d'ici à vingt-quatre mois, douze nouvelles cités devaient voir débarquer ces SUV 100% électriques. La particularité de ces véhicules n'est toutefois pas leur mode de propulsion mais le fait que, pour la quasi-totalité d'entre eux, aucun humain n'occupe la place

du conducteur. Et même lorsque c'est le cas, celui-ci n'a qu'un rôle de superviseur, et ne touche ni au volant ni aux pédales.

Bienvenue dans le futur

Car ici, le chauffeur se nomme Waymo Driver de cinquième génération. Ce système autonome se base sur quatre dispositifs lidar (technologie de télédétection laser), trois radars, six caméras et une cartographie hyperdétaillée pour évoluer seul, avec ou sans passager à bord. Si, sur le papier, tout cela prend des airs de science-fiction et peut sembler inquiétant (qui est prêt à confier sa vie à un ordinateur roulant ?), le succès

est indéniable. A San Francisco, Waymo a ainsi raflé un quart du marché du transport de personnes. Après plus de 150 millions de kilomètres parcourus, les "taxis" de la firme peuvent, il est vrai, mettre en avant un bilan plus que positif en matière de sécurité routière. Par rapport aux voitures conduites par des humains, et à distance parcourue égale, le nombre d'accidents graves est divisé par dix, tout comme celui des impacts avec des piétons ou des motards. Si les chiffres rassurent, qu'en est-il une fois réellement embarqué à bord de l'une de ces Jaguar ? Attachez votre ceinture, on vous emmène faire un tour. ■

Bientôt chez nous ?

Le taxi autonome, ou robot-taxi, n'est pas encore une réalité chez nous. Le lancement de ce service ne devrait en effet débuter que l'année prochaine, avec l'arrivée de Waymo à Londres et Uber/Momenta à Munich. Stellantis vient, pour sa part, d'annoncer un partenariat avec la société de VTC Bolt. Toutefois, pour le moment, seuls sont prévus des tests grandeur nature. Tesla, qui a pris presque une décennie de retard sur ses promesses initiales, entame des essais en conditions réelles de son FSD (Full Self Driving, conduite entièrement autonome) sur le sol du Vieux Continent, notamment en France. Des atermoiements dus à la difficulté de fiabiliser ces voitures sans chauffeur, mais également à une législation européenne loin d'être aussi souple que celle des États-Unis.

5 On peut aussi voir sur ces écrans une modélisation de l'environnement extérieur. Issues de la cartographie (bâtiments et voies de circulation), mais également des données fournies par les lidars et radars (véhicules). La précision est redoutable et rassure quant à la capacité de cette voiture à "voir" ce qui se déroule autour d'elle.



6 La circulation est dense dans le centre-ville de Los Angeles. Malgré cela, l'auto ne se montre ni hésitante ni inutilement lente, ne rechignant pas, quand elle le peut, à tutoyer la limitation de vitesse. Ses réactions sont fluides et elle parvient à s'insérer dans le flot de la circulation. Elle est même capable, depuis peu, d'adopter une conduite que la firme qualifie de "plus agressive". Ainsi, elle peut décider, comme le ferait un humain, de passer d'une voie à une autre si cela lui permet de gagner quelques mètres. Mais, à aucun moment, nous ne nous sommes sentis mal à l'aise ou en danger. Des habitués de ce service avec qui nous avons discuté nous ont ainsi confié qu'ils ne portaient plus aucune attention au trajet, et qu'ils en profitaient pour travailler ou passer des coups de fil, comme ils le faisaient dans les taxis "d'avant".



7 Arrivée à destination, notre Waymo s'arrête le long du trottoir et ne déverrouille les portes qu'une fois la sortie sécurisée (absence d'obstacle). Bilan de ce premier trajet : la sensation de sécurité est totale, et le style de conduite s'avère aussi souple et fluide que celui d'un (bon) chauffeur. Que du positif, donc.



8 Nous constatons quelques limites de ce système lors de notre trajet de retour. Rien à redire en ce qui concerne le processus de réservation et la voiture en elle-même. Mais l'un des passagers qui nous a précédés a laissé les restes de sa banane dans le vide-poches. Oubli ou incivilité ?

Toujours est-il que, prévenue, l'assistance nous assure que le problème sera résolu avant la prochaine course.

9 Autre limite du dispositif, ce dernier n'a pas su repérer que le point de dépose correspondant à notre destination était provisoirement interdit à l'arrêt ou au stationnement. Si notre sortie du véhicule s'effectue sans aucun danger, cette "infraction" démontre à quel point la circulation urbaine peut être un véritable casse-tête, même pour un ordinateur ultra-sophistiqué.





IL RESTERAIT
MOINS DE 3 000
BORNES SOS...
DONT CERTAINES
LAISSÉES
À L'ABANDON.



T. GACHON / L'ALSACE / MAXPPP

Appel d'urgence sur autoroute

Les bornes orange broient du noir

Ces dernières semaines, j'ai remarqué, en circulant sur plusieurs autoroutes vers le sud de la France, que de nombreuses bornes SOS étaient désactivées. Pouvez-vous confirmer ou infirmer mes doutes sur la disparition de ce dispositif ?

Didier Charpentier, par e-mail

François Tarrain. Si, dans les années 1980-1990, plusieurs guides, instructions ou circulaires recommandaient l'implantation "tous les 2 km" de postes d'appel d'urgence (PAU) sur les axes à fort trafic, le ministère des Transports a, par la suite, reconnu "qu'il n'existe pas d'obligation réglementaire d'équiper les routes d'un réseau d'appel d'urgence". Cela étant

posé, impossible de connaître précisément l'évolution du parc des fameuses bornes orange : selon les sources, il y en aurait eu jusqu'à 10 000, contre moins de 3 000 aujourd'hui sur l'ensemble du réseau routier, concédé ou pas. Une lente disparition, qui s'est accélérée ces dernières années sous l'effet de trois évolutions techniques : la généralisation des téléphones portables, qui permettent de composer le 112 depuis n'importe quel point, le développement des applications sur smartphone ("SOS Autoroute" et "Ulys") et, enfin, l'entrée en vigueur, en 2018, de l'obligation réglementaire d'équiper toutes les voitures neuves de l'appel d'urgence eCall.

Horodateurs et défaut d'assurance, même combat ?

Les voitures lapi – affectueusement surnommées "sulfateuses à PV" – sont raccordées au fichier des cartes grises pour verbaliser l'automobiliste radin. Ce contrôle ne pourrait-il pas être poussé jusqu'au fichier des véhicules assurés pour sanctionner les conducteurs en défaut ?

Stéphane Desclaron, Issy-les-Moulineaux (92)

François Tarrain. Techniquement, ces voitures ne sont pas reliées au fichier des cartes grises (SIV) : elles se contentent de scanner toutes les plaques d'immatriculation qu'elles croisent, d'interroger la base de paiement du stationnement et d'identifier les mauvais payeurs. Elles transmettent ensuite les informations collectées aux services de la commune (ou du prestataire), qui valident les forfaits de post-stationnement (les prunes) et les font suivre, pour l'immense majorité des villes, au QG des radars de Rennes qui, lui, interroge le SIV et envoie l'avis de paiement du FPS. Sachez, en outre, que le périmètre d'action des "sulfateuses" est strictement cantonné au stationnement payant. Réglementairement, il leur est donc impossible de sanctionner d'autres infractions.



F. TARRAIN

Rien ne m'exaspère plus que de voir des conducteurs se débattre avec le levier de vitesses, le volant, le rétroviseur, le clignotant (pas toujours), et parfois même la ceinture, pour quitter un stationnement avec le téléphone collé à l'oreille !

Alain Gady, Mâcon (71)

Avant l'heure, c'est pas l'heure

Avant, il fallait garder l'auto au moins un an pour ne pas avoir à rembourser le bonus. Or, ma R5 a bénéficié de cette aide le 15 janvier 2025. Puis-je la vendre avant le 15 janvier 2026, sachant que, entre-temps, le bonus a changé de "formule" ?

Stelo, par e-mail

Pascale Gétin. Non, vous ne pouvez pas. Les autos ayant profité du bonus avant le 1^{er} juillet 2025 (date à laquelle son mode de financement a changé) sont soumises aux règles en vigueur jusqu'au 30 juin 2025. Or, celles-ci précisait bien que l'électrique ne doit pas être cédée "dans l'année suivant la date de facturation du véhicule". Donc, pour vous, pas avant le 15 janvier 2026.

Le choix des sans-plomb

Après quarante ans de diesel, je me suis résolu à passer à l'essence. Et j'ai une question : sur la trappe à carburant de mon Peugeot 3008, il est indiqué que je dois utiliser du SP95-E10. Est-ce une obligation ou puis-je aussi mettre du SP95 et du SP98 ?

M. Hobois, par e-mail

François Tarrain. Lancé en 2009, le SP95-E10 représente depuis 2020 la moitié du marché de l'essence en France. Composé d'une part de bioéthanol pouvant atteindre 10 %, il est compatible avec toutes les voitures depuis 2000. Cependant, vous pouvez très bien opter pour du SP95 classique (qui contient 5 % de bioéthanol, d'où son appellation européenne "E5") ou du SP98.

Champion du monde !

Je voulais vous soumettre une offre commerciale comportant un panel de "frais de mise à la route" et autres que je n'avais, personnellement, jamais vu !

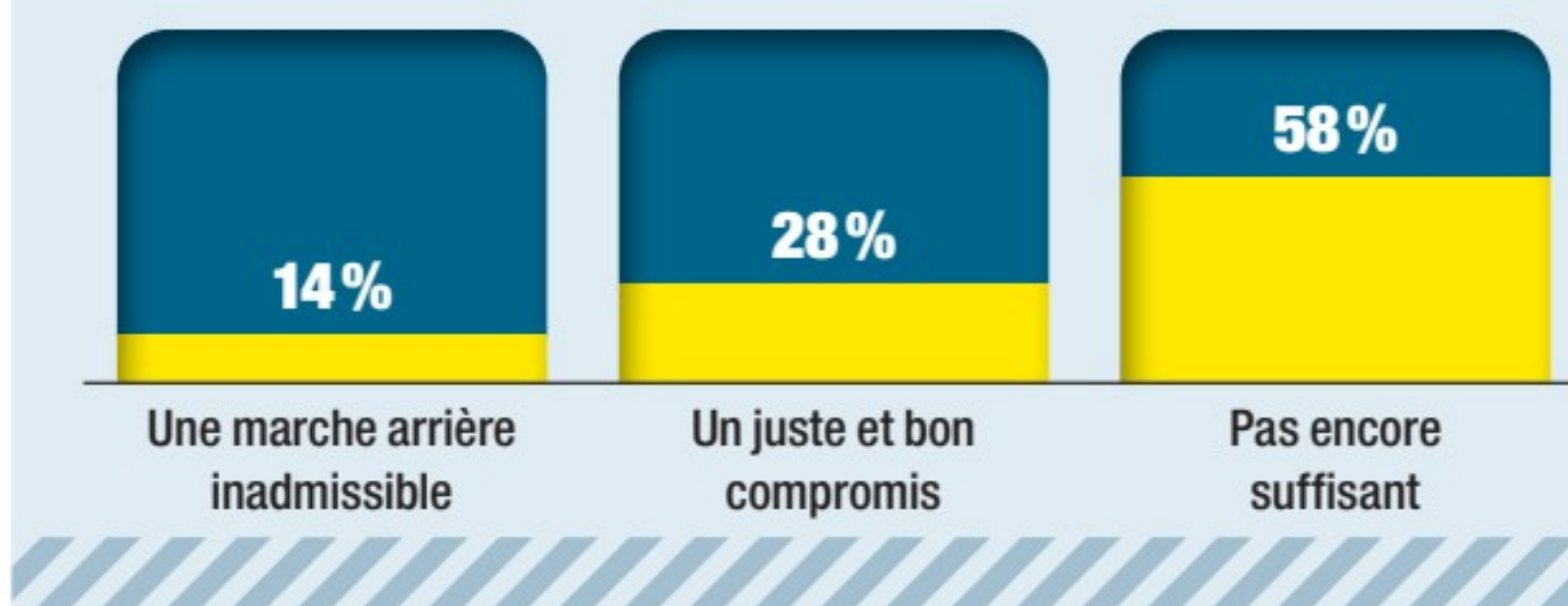
Christophe Aschieri, de la Nièvre

François Tarrain. Nous non plus ! Cette liste à 1 320 € laisse sans voix, a fortiori pour un véhicule d'occasion. Pêle-mêle : frais d'immatriculation à 210 €, jeu de plaques (l'auto doit déjà en avoir !) à 60 €, notice sur clé USB à 30 €, pack sécurité à 132 €, gravage à 250 €, garantie à plus de 400 € (normalement incluse dans le prix) et, surtout, système anti-martres à ultrasons à 100 €... Au fond, seule l'option "attrape-pigeon" est comprise dans la proposition !

Offre Commerciale - Renault Mégane IV -				
DÉSIGNATION	PX UNITAIRE HT	QTE	TVA	TOTAL HT
Renault Mégane IV GT 502 205CH RCONTROL CAMERA DE RECUL PARK ASSIST	17 990,00 €	1		17 990,00 €
carburant	34,30	1	20%	34,30
Iras d'immatriculation et de dossier	175,00	1	20%	175,00
Prp plaques d'immatriculation	50,00	1	20%	50,00
cartes d'utilisation en français / clé usb	25,00	1	20%	25,00
Pack Gravage SAGE	210,00	1	20%	210,00
Pack sécurité (papier, brise-vitres, extincteur)	110,00	1	20%	110,00
GARANTIE COMMERCIALE 12 MOIS LABEL	340,00	1	20%	340,00
SYSTEME ANTI-MARTRE PAR ULTRASON	85,00	1	20%	85,00
Préparation & Gre haute performance	85,00	1	20%	85,00
TOTAL HT				1 104,30 €
TOTAL TVA 20%				220,86 €
Carte Grise				860,00 €
Frais Gestion CG				13,74 €

LA QUESTION DE LA SEMAINE

L'Europe qui revient sur la baisse des émissions de CO₂ des voitures neuves en 2035 (90 % au lieu de 100 %), c'est :



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

Cette année, vous envisagez d'acheter ou de louer :

- Une voiture neuve électrique.
- Une voiture neuve thermique.
- Une auto d'occasion.
- Rien de tout ça : vous gardez la vôtre.

OFFRE D'ABONNEMENT EXCLUSIVE

30 NUMÉROS OFFERTS



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_1948

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1718808

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_1948 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, 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



Les news de la semaine

La Dacia Sandero, modèle le plus populaire chez les particuliers, écope désormais, dans sa version Stepway, d'un malus CO₂ de 210 à 818 €...

... quant au nouveau Volkswagen Tiguan, sa version diesel survivante est lestée d'un supplément de malus cumulé CO₂ et poids d'environ 2 000 €!



MALUS CO₂ ET MASSE PLUS SÉVÈRES

On n'y échappera pas !

Même le malus a droit à ses étrennes : depuis le 1^{er} janvier, la taxe sur les émissions de CO₂ et celle sur le poids se sont, une nouvelle fois, alourdies. Panorama de ces mesures qui vont pénaliser la plupart des acheteurs de véhicules neufs.

Pas de loi de finances signifierait pas d'alourdissement de la fiscalité ? Raté ! Très prévoyant lorsqu'il s'agit de taxer, l'exécutif a pour habitude de "sécuriser" à l'avance les rentrées d'argent liées à l'automobile, et ce pour plusieurs années. Ainsi, les grilles de malus, les pénalités au poids et autres exonérations accordées pour 2026 et

2027 ont déjà été gravées dans le marbre dans la précédente loi de finances (2025), promulguée en février dernier. Conséquence : la nouvelle donne s'applique de fait depuis le 1^{er} janvier.

Malus CO₂ : toujours plus haut

Le malus sur le CO₂ tout d'abord : les voitures neuves qui émettent 108 g/km sont désormais rede-

vables d'une pénalité de 50 €, soit un seuil abaissé de 5 g par rapport à 2025. La pénalité maximale, elle, grimpe à 80 000 € dès 192 g (contre 193 g et 70 000 € précédemment). De la même manière, le malus sur la masse du véhicule s'est durci. Cette taxe ne concernait l'an passé que les voitures neuves accusant au moins 1 600 kg sur la balance. Désormais, celles dont la masse en

ordre de marche dépasse 1 500 kg doivent elles aussi passer à la caisse : 10 € par kilo entre 1 500 et 1 699 kg, 15 € entre 1 700 et 1 799 kg, jusqu'à 30 € par kilo à partir de 2 000 kg. Tout le détail des seuils est en ligne sur le site Service-public.gouv.fr.

Enfin – et sous réserve que la prochaine et tardive loi de finances 2026 ne nous réserve pas de nouvelles (mauvaises) surprises –, la fiscalité évoluera à nouveau le 1^{er} juillet prochain. A cette date, les voitures électriques ne seront plus exemptées de malus sur la masse. Enfin... presque. Si le véhicule est "éco-scoré", c'est-à-dire s'il remplit les critères d'éligibilité au bonus, il ne se verra pas

1. Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

CARBURANT

Après une fin d'année au plus bas, risque de hausse en vue...

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 24 décembre 2025.

Cours du baril de Brent : 53,15 € (+ 2,22 €).

GAZOLE 1,573€

- 3,3 cts en une semaine
- 10,3 cts en un an

SP95-E10 1,638€

- 3,4 cts en une semaine
- 10,6 cts en un an

SP95 1,665€

- 3,8 cts en une semaine
- 9,9 cts en un an

SP98 1,737€

- 3,7 cts en une semaine
- 11 cts en un an

E85 0,747€

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

GPL 0,956€

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

LA TENDANCE À COURT TERME : ↗ EN HAUSSE

SALON AUTOMOBILE

Tous à Bruxelles, une fois

Le Brussels Motor Show va faire son retour du 9 au 18 janvier pour une 102^e édition qui s'annonce prometteuse. Pas moins de 64 constructeurs sont attendus avec leur lot de nouveautés : Renault Twingo, Kia EV2 ou encore Citroën Elo, un prototype au look de monospace revisité. Autre temps fort cette année : la présence des deux-roues, avec 28 marques réunies dans un espace dédié. Des animations sont également au programme : simulateurs de course, expo de supercars, jeux éducatifs pour les enfants.

Enfin, le salon sera une nouvelle fois le théâtre de l'élection de la "Voiture de l'année 2026". Deux modèles français sont en lice : le Citroën C5 Aircross et le Renault 4 E-Tech.

Julien Sarboraria

Brussels Expo. Tous les jours de 10h à 19h (22h le vendredi).

Entrée : 18 € (10 € pour les 10-15 ans, gratuit pour les moins de 10 ans).

Infos sur : Autosalon.be/fr



Aux forceps. Fin 2025, le leasing social a fini par séduire 48 400 clients prêts à louer une électrique à environ 150 € par mois. L'objectif des 50 000 bénéficiaires est donc proche, sachant qu'à ce stade, Stellantis annonce avoir capté 23 400 commandes, l'autre moitié étant à mettre très largement au crédit de Renault. **Délit.** Un premier excès de vitesse d'au moins 50 km/h au-dessus de la limitation devient un

appliquer de malus, quelle que soit sa masse. A l'inverse, si l'auto est une électrique non adoubee par l'Ademe⁽¹⁾ – qui distribue les bons et mauvais points –, elle sera alors soumise au malus au poids, avec toutefois un abattement forfaitaire de 600 kg (soit une taxation à partir de 2 100 kg). En revanche, pour les autres énergies, les abattements déjà existants restent inchangés cette année. Les hybrides simples se voient défalquer 100 kg sur le malus masse, tandis que les hybrides rechargeables capables de parcourir plus de 50 km en électrique ont droit à 200 kg, dans la limite de 15 % du poids total.

7 voitures sur 10 touchées

Autant dire que le nœud coulant du malus continue de se resserrer autour du marché français du véhicule neuf. Selon le syndicat Mobilians, il pourrait impacter jusqu'à 72 % des immatriculations cette année: "Une dérive", déplore l'organisation, qui pointe par ailleurs que seuls 14,6 % des véhicules vendus l'an dernier ont eu droit à un bonus. Bonus qui, on le rappelle, n'est plus financé par le malus depuis juillet dernier! Transformant ainsi un système qui se voulait vertueux lors de sa création, en 2008, en véritable rente à sens unique: selon les estimations, il pourrait rapporter autour de 940 millions cette année! Une manne pour les finances publiques, à

2. Parce que son entrée de gamme sans hybridation disparaît.

laquelle même les acheteurs de modèles "standard" contribuent désormais. La preuve: sur les cinq modèles les plus vendus, seule la Peugeot 208, deuxième du palmarès, échappe au malus à coup sûr⁽²⁾. Tous les autres (Renault Clio, Dacia Sandero, Peugeot 2008 et Citroën C3) possèdent au moins une version écopant d'un malus. S'agissant de la Sandero, la moindre version Stepway se voit désormais infliger une pénalité allant de 210 à 818 €. Et pour un modèle populaire comme le Peugeot 3008 1.2 Hybrid 145 GT, la dîme passe de 230 € en 2025 à 560 € en 2026, tandis qu'un VW Tiguan 2.0 TDI 145 pâtit d'une hausse cumulée des malus CO₂ et poids d'environ 2 000 € (pour atteindre environ 5 300 €!).

Le cas des autos qui ont été exonérées de malus

L'autre mauvaise nouvelle concerne les propriétaires titulaires d'une carte handicapé "invalidité", dont la voiture avait été initialement exonérée de malus. En vertu de l'article 29 de la loi de finances 2025, la revente du véhicule entraîne désormais, pour l'acheteur, l'application rétroactive du malus écologique! Mais, la mesure étant techniquement complexe à mettre en œuvre, sera-t-elle effective? La loi de finances 2026 devant la reporter, dans le doute, mieux vaut décaler la cession de tout véhicule concerné...

Arnaud Murati

LA QUESTION INATTENDUE

Quel est le modèle le plus mis à la casse l'an dernier?



F. DESTOC/LE TELEGRAMME / MAXPPP

Il n'y a pas que sur le marché du neuf que la Clio fait un carton: dans les centres de démolition aussi, elle casse la baraque! En 2025 (sur dix mois), elles ont été 28 947, âgées en moyenne de 24,3 ans (donc des Clio 1 et 2), à reposer en pièces. Suivent la Peugeot 206, avec 23 073 avis de décès, le Renault Scenic (22 381 fauchés dans la vingtaine) et la Peugeot 307 (16 410)... Plus loin (17^e), la 106 est le modèle couramment sacrifié le plus âgé en moyenne (27,7 ans).



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

délit puni d'une peine allant jusqu'à 3 750 € d'amende et trois mois de prison, avec inscription au casier judiciaire. **Cartes grises.** Depuis le 1^{er} janvier, le tarif du cheval fiscal a augmenté en Corse (de 43 à 53 €), Provence-Alpes-Côte d'Azur (de 59 à 60 €) et à la Réunion (57 à 60 €).

FLASH
INFO

Radars & compagnie

Ces radars urbains qui prennent la clé des champs...

■ On le sait, l'une des grandes nouveautés en 2026 sera le déploiement des radars urbains. Les premières installations n'ont d'ailleurs pas tardé... avec quelques surprises à la clé.

■ Contrairement à ce que son nom laisse supposer, le radar urbain n'est pas cantonné aux villes. La preuve: deux cabines ont pris place en pleine campagne sur la RM996 au sud de Dijon (21) et sur la RD618 près de Longuyon (54). Dans les deux cas, elles remplacent des radars détruits lors de l'épisode des Gilets jaunes, et qui n'avaient jamais été remis en service!

■ On retrouve également des radars urbains sur de nouveaux emplacements, mais bien en agglomération cette fois. C'est le cas à Marseille sur la route de Cassis, au pied de la Gineste. Un autre est aussi apparu à Croix (59), en centre-ville, dans

une zone 30, et une installation se prépare sur la route de Solesmes à Cambrai (59).

■ Les radars urbains remplacent la plupart du temps des cabines installées aux feux tricolores.

C'est le cas à Marseille, Metz, Dijon, Trans-en-Provence (83) ou encore Aurillac (15). Mais ils prennent également la place d'anciens radars vitesse, comme à Maubeuge (59) ou à Saint-Yrieix-sur-Charente (16).

■ Si la Sécurité routière a démenti l'utilisation de l'IA dans tous ses radars, au moins à court terme, elle laisse planer le doute sur la double fonction des urbains.

Dans les documents budgétaires, ils sont en effet présentés comme des dispositifs contrôlant la vitesse, le franchissement de feu rouge, ou les deux en même temps. A ce jour, il semble toutefois qu'aucun ne joue de double rôle.

N. Lourdin

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Voiture radar privatisée Bouches-du Rhône (13)

A51. Renault Captur (GY-152-GE) coincé dans les bouchons entre Plan-de-Campagne et Aix-en-Provence, après l'échangeur de Bouc-Bel-Air. 43°26'07.9"N 5°23'45.0"E

Hibou débarqué - Nord (59)

A2, attention à ce radar planqué derrière une haie, au niveau de l'aire de repos de La Sentinelle Est, sous le panneau indiquant l'échangeur avec l'A23 à 1 000 m. Limitation à 110 km/h. 50°20'24.0"N 3°28'09.4"E



REPORTERS AUTO PLUS

SIGNALEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

CABINES La journée de la semaine



AIN (01)

RD20, PR 0+750, Loyettes (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar urbain est placé dans la traversée de Loyettes, au niveau du carrefour feu rouge. 45°46'38.6"N 5°12'37.6"E



BOUCHES-DU-RHÔNE (13)

Route d'Allauch, Marseille (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome se trouve au niveau de l'Intermarché Contact des Camoins. 43°18'21.8"N 5°30'04.6"E



GARD (30)

RD999, PR 89+750, Le Vigan (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome est installé dans la traversée du hameau de La Terrisse. 44°00'03.9"N 3°39'11.6"E



SAVOIE (73)

RD925B, PR 2+148, La Chapelle-Blanche (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome a pris place dans les gorges du Bréda, entre Pontcharra et Détrier. 45°26'38.7"N 6°04'17.3"E



PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

HH-123-PQ 24



Un homme et une femme

Noces de diamant !

L'autodrome de Linas-Montlhéry est un lieu chargé d'histoire, où nos essayeurs ont la chance de travailler quotidiennement. Mais en cette brumeuse matinée du 11 décembre 2025, point de soporifiques révolutions au volant de nouveautés électriques... Cette fois, le vénérable anneau se réveille sous le vacarme d'un V8 4,7 l lancé pleine balle ! Celui d'une Ford Mustang GT dont le regard jaune et le n° 184 nous téléportent soixante ans en arrière, lorsqu'un certain Claude Lelouch inscrivait sur pellicule la première scène du film qui lui vaudrait la Palme d'or à Cannes : *Un homme et une femme*. Jean-Louis Trintignant – alias Jean-Louis Duroc – n'est plus de ce monde, mais la Mustang blanche qu'il pilotait ce 11 décembre 1965, tout comme la Ford GT40, sa concurrente, ont de nouveau fait trembler l'autodrome, sous le regard de l'illustre réalisateur, toujours bon pied bon œil du haut de ses 88 ans. De très intimistes noces de diamant, orchestrées par Joël Lefebvre, propriétaire de la "Mustang 184", et dont la page Facebook vous permettra d'ici peu de découvrir la vidéo de ces émouvantes retrouvailles.

Th. Réaumont

LES FILMS 13



T. RÉAUMUR

Le 11 décembre 1965, Claude Lelouch filme, dans la journée, la mythique scène d'*Un homme et une femme* sur l'anneau de Montlhéry.

Soixante ans plus tard, jour pour jour, le duel entre les Ford Mustang et GT40 a été rejoué sous ses yeux... et sous les nôtres.





Le modèle remplacé : le Q2



A. CORTESI

ILLUSTRATION

Auto
Plus

A2 E-TRON : LA FUTURE PETITE ÉLECTRIQUE D'AUDI

Un saut dans l'i

Pour remplacer son vieillissant Q2, Audi mise sur le 100 % électrique avec ce crossover baptisé A2 e-tron. Un pari osé alors que le marché de la voiture à batterie tarde à décoller... Voici nos premières infos.

Difficile actuellement, pour les constructeurs européens, d'envisager l'avenir clairement, tant la situation du secteur automobile apparaît

fluctuante. D'un côté, l'Europe appelle à passer au tout électrique. De l'autre, la clientèle reste frileuse, rebutée par les tarifs élevés des modèles à batte-

rie et leur polyvalence encore en retrait. Preuve en est, la part de marché des voitures électriques en France devrait plafonner à 19,5 % cette année. Pour ne

rien arranger, les constructeurs chinois débarquent avec des produits au rapport prix/prestations imbattable, poussant l'Union européenne – sous pression notam-



Est-ce un break, un SUV, une berline ? L'A2 e-tron brouille les pistes, comme pour séduire un public le plus large possible. Avec une longueur de 4,40 m environ et un empattement XXL, il devrait offrir une belle habitabilité.

LARSON

nconnu

En Bref

Lancement: octobre 2026

Longueur: 4,40 m environ

Moteurs électriques:
204 et 285 ch

Tarif: à partir de 40 000 €*

*Estimation Auto Plus.

ment des Allemands – à mettre de l'eau dans son vin concernant l'objectif de 100% électrique à l'horizon 2035.

D'une pierre, deux coups

Autant dire que, dans les quartiers généraux des géants automobiles européens, on épuise

les stocks d'aspirine à vitesse grand V ! C'est dans ce contexte pour le moins agité qu'Audi a élaboré sa stratégie pour repenser entièrement son entrée de gamme. Celle-ci est aujourd'hui composée du SUV citadin Q2 (commercialisé depuis 2016) et de la citadine A1 Sportback

(lancée en 2018), deux modèles arrivés au terme de leur carrière et dont la production cessera dès avril prochain. Les remplacer n'a rien d'une mince affaire. Ces deux modèles totalisent 10 500 immatriculations en France depuis le début de l'année, soit davantage que >>>

Il roule déjà !

L'A2 e-tron est sorti du bois depuis quelques semaines ! On le voit ici dans une version camouflée, qui laisse cependant entrevoir de façon claire bon nombre de ses détails esthétiques, comme sa surface vitrée réduite, sa courbure de pavillon si particulière ou encore le béquet fiché en travers de sa lunette arrière. On note également les optiques avant divisées en deux parties (feux de jour en haut, autres fonctions en bas), ou encore les flancs creusés en partie basse pour dissimuler l'épais plancher où vient se nicher la batterie.

SCOOP



PHOTOS: SB MEDIEN

Le modèle remplacé : le Q2


 ILLUSTRATION
Auto Plus


» L'A3, best-seller d'Audi dans l'Hexagone. Mais la marque a fini par trancher : leur succèdera un seul et unique modèle, cet A2 e-tron 100% électrique. Un drôle de pari, sachant que ceux qui ont misé (trop) tôt sur le tout électrique s'en mordent les doigts. A l'image de Fiat, qui a dû se résoudre à glisser au chaussepied un moteur thermique dans une 500e qui n'avait pourtant pas été prévue pour ! Mais le projet A2 e-tron – qui porte en

interne le nom de code E3 – est déjà largement avancé, avec un lancement commercial prévu au prochain Mondial de Paris, en octobre 2026, pour des premières livraisons en décembre de la même année. Le vin étant tiré, il va donc falloir le boire !

Drôle de référence !

Côté look, nos illustrations révèlent un modèle à la croisée des chemins, arborant des volumes de SUV (la parenté avec le Q4

e-tron saute aux yeux), mais un capot court façon monospace et une hauteur sous toise contenue, afin de préserver l'aérodynamisme et, avec lui, une bonne autonomie. Les amateurs d'Audi atypiques reconnaîtront sans doute des éléments de style faisant référence à la lointaine A2 du début des années 2000 (*lire, à ce sujet, le décryptage de notre expert design dans l'encadré ci-contre*), l'appellation de ce modèle n'ayant clairement pas

été choisie au hasard... Avec ses grandes roues rejetées aux quatre coins, ses flancs épurés (les poignées des portières étant délocalisées au niveau des montants) et ses passages de roue marqués, l'A2 e-tron "remix" les standards du design Audi, tout en reprenant quelques détails de son ancêtre homonyme, comme le béquet barrant la lunette arrière ou la ligne de pavillon en arc de cercle. Cet A2 e-tron adoptera en toute logique



L'A2 e-tron joue l'épure à l'extrême, à l'image de ses poignées de portière dissimulées : elles prennent l'apparence de petits ergots noir laqué au niveau des montants. Notez l'original béquet barrant la lunette arrière.

LARSON



René Demarets, notre expert design

“Nostalgique, mais bien de son époque”



AUDI

L'A2 e-tron multiplie les clins d'œil à la première A2 (*ci-dessus*), insolite monospace citadin 100 % en aluminium, commercialisé entre 1999 et 2005. On retrouve en effet le pli typique dans la vitre du hayon où s'insère le béquet, la courbure du pavillon, la glace latérale entre le pare-brise et la porte avant, ou encore les arches de roue proéminentes et l'expression avenante. Mais par son capot avant allongé, son pavillon abaissé reposant sur des flancs très hauts et son dessin dans la mouvance du récent Q3 ou du Q4 e-tron (*ci-dessous*), l'ensemble arbore un tout autre gabarit, qui lui procure une tout autre présence. C'est désormais davantage un SUV grîmé en A2 !



A. SAUNIER

un gabarit plus contenu que le Q4 : si ce dernier frise les 4,60 m de long, l'A2 e-tron devrait rester aux alentours des 4,40 m, ce qui le placera au sommet de la catégorie des petits SUV.

Une base technique connue

Il partagera avec son grand frère la plate-forme MEB, déjà largement utilisée et éprouvée dans le groupe Volkswagen. Un gage d'habitabilité généreuse et de bonnes qualités routières,

comme l'illustrent déjà les Volkswagen ID.4, Skoda Elroq... ou Audi Q4 e-tron. Positionnement “premium” oblige, l'A2 devrait se concentrer sur des ensembles moteur/batterie plutôt généreux. Côté puissance, on peut raisonnablement tabler sur des offres à 204 ch et 285 ch, cette dernière variante pouvant se décliner dans l'incontournable version quattro à deux moteurs et quatre roues motrices. Côté batterie, la capacité de base de-

vrait avoisiner les 60 kWh (soit environ 430 km d'autonomie WLTP), afin d'offrir une bonne polyvalence tout affichant un premier prix autour des 40000 €. Les versions les plus puissantes devraient, pour leur part, adopter un accumulateur de 77 kWh, pour un rayon d'action de 540 à 570 km selon qu'il s'agisse de la version intégrale ou de la variante à deux roues motrices. Côté concurrence, l'A2 e-tron trouvera sur son

chemin des modèles comme le Mini Countryman électrique, le Volvo EX30 ou le Smart #3, voire des engins un peu plus petits, comme les Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce ou le Smart #1. Une concurrence déjà fournie dans cette catégorie des petits SUV électriques, où les ventes tardent à décoller. En rompant avec les modèles qu'il remplace, l'A2 e-tron se complique encore la tâche. La clientèle suivra-t-elle ? Verdict en fin d'année. ■



L'ancien MG Marvel R



PHOTOS OFFICIELLES

MG S6 EV



Même si MG Motor réalise aujourd'hui l'essentiel de ses ventes avec ses modèles hybrides, la marque chinoise continue d'étoffer sa gamme électrique. La preuve avec ce nouveau SUV familial.

PHOTOS: N. SOLER

Le Model Y dans le viseur

Ce SUV 100 % électrique se positionne face aux Citroën ë-C5 Aircross, Skoda Enyaq et surtout Tesla Model Y. Il annonce jusqu'à 530 km d'autonomie.

Le Marvel R est mort, vive le MG S6 EV ! C'est avec ce modèle que la marque chinoise signe son retour sur le segment des SUV 100 % électriques familiaux. Long de 4,71 m, il mesure 23 cm de plus que son petit frère, le S5 EV dont il reprend le style général (absence de calandre,

optiques à double étage), ainsi que sa plate-forme électrique. En revanche, la fiche technique diffère. Deux versions sont proposées : une propulsion de 244 ch et une quatre roues motrices (bimoteur) de 361 ch, toutes deux alimentées par une batterie lithium-ion NMC de 77 kWh.

L'autonomie revendiquée par MG est de 530 km pour la première et 485 km pour la seconde. Côté temps de charge, il faudra patienter 38 minutes pour passer de 10 à 80 % sur borne rapide (à 144 kW maxi). Un peu long ! L'ambiance intérieure rappelle celle du S5 EV, même si l'agencement de la console centrale est spécifique à ce modèle. Parmi les points notables, on peut citer le grand compartiment sous le capot avant (124 dm³, 102 dm³

En Bref

Lancement : mars 2026

Longueur : 4,71 m

Moteurs électriques : 244 ch (propulsion) et 361 ch (4x4)

À partir de : 44 900 €*

* Estimation Auto Plus.

en version 4x4) qui compense en partie un coffre à la capacité moyenne (493 dm³). Côté budget enfin, le prix d'appel devrait avoisiner les 45 000 € en France, comme le best-seller de Tesla. ■

Contrairement à certains de ses rivaux, le S6 EV n'est disponible qu'en cinq places. En revanche, il laisse le choix entre deux ou quatre roues motrices.



La présentation intérieure est très classique. MG assure avoir soigné la qualité perçue. La dotation inclut la fonction One Pedal.

FUTURE BMW iM3

Voici la version électrique de la M3

Une M3 peut en cacher une autre ! La future génération de la berline sportive allemande sera proposée en version 100 % électrique, en plus de sa déclinaison essence (qui passera à l'hybridation). Cette M3 à batterie, qui devrait être baptisée iM3, a récemment été surprise par nos chasseurs de scoops. Elle reposera sur la plate-forme de la future i3 (dévoilée en mars prochain) et en reprendra le design extérieur, tout en s'en démarquant par des voies encore plus larges. Attendue à l'horizon 2027, cette M3 électrique devrait embarquer quatre moteurs, pour une puissance totale dépassant les 700 ch.



SCOOP



SHPROSHOTS

Tous les modèles testés cette semaine



B. ASKET / VIRAGE AGENCY

P. 20, LES NOUVEAUX SUV DÉFIENT LES STARS : trois matches avec le **Volkswagen T-Roc** face aux **Peugeot 2008** et **Renault Captur**, le **Citroën C5 Aircross** face aux **Peugeot 3008** et **Renault Austral**, l'**Audi Q5** face aux **BMW X3** et **Mercedes GLC**.

P. 28, DOSSIER : les versions inédites du **Dacia Duster** à l'essai, avec le **1.2 Tce mild hybrid 140**, le **1.8 hybrid 155** et le **1.2 hybrid-G 4x4 150**.

P. 36, ESSAI : la **Peugeot 308 Plug-in Hybrid 195**.

◀ P. 38, ESSAI : la **Toyota bZ4X Grande Autonomie 2WD 224**.

P. 40, TEST LECTEURS : ils ont essayé la **Citroën C4** restylée.

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

150 cm
largeur aux coudes AR



Audi Q5

Y. LEFEBVRE

Dans ce numéro, les nouveaux SUV stars affrontent leurs rivaux (p. 20). L'Audi Q5 fait notamment face aux BMW X3 et Mercedes GLC (p. 26).

Mais que vaut ce crossover aux ambitions familiales en matière de largeur aux coudes à l'arrière ? Selon nos mesures, celle-ci s'établit à 150 cm, valeur communément admise comme étant minimale pour pouvoir installer trois systèmes de retenue pour enfants (rehausseurs, sièges coque...). Sur ce plan, le contrat est donc rempli. Le Q5 s'en sort plutôt bien au classement général des SUV familiaux, à la 10^e position, ses rivaux directs les BMW X3 et Mercedes GLC n'accédant même pas à ce top 20. Mais ce sont les coréens qui dominent les débats. En tête du classement, le Hyundai Ioniq 5 affiche en effet pas moins de 157 cm de largeur à l'arrière, le record de la catégorie ! Il est suivi par le Kia Sorento, deuxième avec 156 cm, et le Hyundai Santa Fe (3^e avec 153 cm). Premier modèle tricolore, le DS 7 décroche une très honorable 10^e place (150 cm).

Vincent Desmonts



A. SAUNIER

TOP 20

L'Audi Q5 face aux autres SUV familiaux

Largeur aux coudes à l'arrière (en centimètres)

1 ^{er}	Hyundai Ioniq 5	157
2 ^e	Kia Sorento	156
3 ^e	Hyundai Santa Fe	153
4 ^e	Alfa Romeo Stelvio	152
4 ^e ex aequo	Land Rover Discovery Sport	152
4 ^e ex aequo	Mazda CX-60	152
4 ^e ex aequo	Xpeng G6	152
8 ^e	Land Rover Range Rover Velar	151
8 ^e ex aequo	Maserati Grecale	151
10 ^e	Audi Q5/Q5 Sportback	150
10 ^e ex aequo	DS 7	150
10 ^e ex aequo	Mercedes EQE SUV	150
10 ^e ex aequo	Polestar 3	150
10 ^e ex aequo	Skoda Kodiaq	150
10 ^e ex aequo	Volkswagen Tayron	150
16 ^e	Ford Mustang Mach-E	149
16 ^e ex aequo	Peugeot 5008/E-5008	149
18 ^e	BYD Sealion 7	148
18 ^e ex aequo	Ford Capri	148
18 ^e ex aequo	Honda CR-V	148

◀ Un vrai palace ! Les occupants des places arrière du Hyundai Ioniq 5 disposent d'une largeur aux coudes record de 157 cm. On y voyage à l'aise à trois.

LES TROIS MATCHS
DU MOMENT

SUV

Les nouveautés défient les stars

Un vent de fraîcheur souffle sur les SUV. Nombreuses sont les grosses pointures du genre à avoir été récemment remaniées : Audi Q5, BMW X3, Citroën C5 Aircross, Volkswagen T-Roc... Mais en face, la concurrence ne les a pas attendus. Et la jeunesse ne prime pas toujours. Voici les résultats des courses.

Plus grands, plus forts, plus beaux, plus high-tech... A écouter les constructeurs, il faudrait se ruer sur leurs derniers modèles. Vous vous en doutez, la réalité n'est pas aussi simple pour ceux que nous essayons ici. Tarifs alléchants, technologie toujours au goût du jour, looks pas forcément démodés... Les références établies ne

vont pas se laisser déboulonner si facilement. Pour accueillir comme il se doit les nouveautés du moment, nous vous avons concocté trois matchs sur les principaux segments de SUV, et avec différents types de motorisations. Parmi les "petits", le Volkswagen T-Roc débarque avec de sacrées ambitions face aux Peugeot 2008 et Renault Captur. Chez

les compacts, le Citroën C5 Aircross arrive en hybride rechargeable face à son cousin, le Peugeot 3008 et au Renault Austral. Et au sein des familiaux premium, les nouveaux Audi Q5 et BMW X3 diesels affrontent le Mercedes GLC. Tous vont avoir du pain sur la planche pour rivaliser avec les meilleurs modèles du marché, et sortir de la mêlée. ■



Le Citroën C5 Aircross face aux Peugeot 3008 et Renault Austral

P. 24



Le Volkswagen T-Roc face aux Peugeot 2008 et Renault Captur **P. 22**

A. SAUNIER



Les Audi Q5 et BMW X3 face au Mercedes GLC **P. 26**

Y. LEFEBVRE

ESSENCE

Volkswagen T-Roc

1.5 eTSI DSG7 R-Line - 150 ch

42 500 € / 41 200 €*


HYBRIDE ESSENCE

Peugeot 20081.2 Hybrid GT Exclusive⁽¹⁾ - 145 ch36 450 € / 32 900 €*


Un T-Roc à l'ambition démesurée

En reprenant la plate-forme du grand Tiguan, le T-Roc a changé d'envergure. Il s'allonge de 13 cm, ce qui le place à la frontière du segment supérieur. Mais ce sont surtout ses tarifs qui surprennent : ici en finition haut de gamme et avec son moteur essence, il dépasse largement les 40 000 € ! Les références que sont le Peugeot 2008 et le Renault Captur sont, eux, bien plus proches des 30 000 €. Voilà qui force le T-Roc à devoir faire preuve de persuasion pour se justifier. Heureusement, le SUV de Volkswagen ne manque pas d'arguments. Avec son grand gabarit, il est logiquement le plus logeable du lot. Même si on en attendait un peu plus

en espace aux jambes, la généreuse largeur de caisse, elle, contribue à la sensation d'espace ressentie par tous les occupants. Cet habitacle est également très sérieusement fini. Notons cependant que, sur ce point, ni le 2008 ni le Captur ne sont à la traîne.

Excellentes prestations, mais...

Sur la route aussi, le T-Roc se comporte presque comme un modèle de la catégorie supérieure. Il se montre particulièrement silencieux, bien plus que le Captur, qui peut laisser filtrer trop de bruits d'air sur voie rapide. Et côté comportement, c'est du solide : rien à redire. Bref, de belles prestations. De

quoi oublier le prix ? Pas tout à fait, car le T-Roc n'est pas exempt de quelques défauts, difficiles à pardonner à ce prix : un amortissement trop ferme, surtout avec ses jantes de 20" optionnelles, et un moteur micro-hybride trop gourmand. En face, ses rivaux sont très affûtés. Plaisant à mener, ultrasobre, correctement équipé et bien placé côté tarifs, le Captur l'emporte dans ce trio. Le 2008 n'est pas loin, grâce à son confort et à son habitacle cossu et bien fini. Le T-Roc impressionne certes, mais encore faut-il avoir le portefeuille bien rempli pour y avoir accès. Son futur moteur hybride, attendu en été, pourrait être plus convaincant.



La généreuse largeur accentue l'impression d'espace. Et cette finition inclut la clim' à réglage séparé à l'arrière. Le coffre est large, avec un vaste bac sous le plancher.



Les places arrière restent le point faible du 2008. La surface vitrée réduite n'arrange rien. Bon point en revanche pour le coffre, et son seuil de chargement bas.



Le Captur profite d'une banquette coulissante, qui compense en partie des cotes d'habitabilité pas extraordinaires, du côté du coffre comme des places arrière.

HYBRIDE ESSENCE

Renault Captur

1.8 full hybrid E-Tech Esprit Alpine - 160 ch

34900 €/30000 €*



1. Modèle photographié en version GT.

PHOTOS: A. SAUNIER



Volkswagen T-Roc

L'intérieur du T-Roc est sobre, mais très bien réalisé. On apprécie aussi les nombreux rangements et le bon écran.



Peugeot 2008

La position de conduite particulière ne plaira pas à tout le monde, mais le 2008 présente bien et fait moderne.



Renault Captur

Simple et bien fini, l'intérieur du Captur est une réussite. Ses interfaces signées Google font, en outre, référence.

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



NOS MESURES

	Volkswagen T-Roc	Peugeot 2008	Renault Captur
Vitesse maxi	202 km/h	198 km/h	177 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s4	31s1	30s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s9	6s	6s1
Consommation moyenne	6,8 l/100 km	5,8 l/100 km	5,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,5/6,6/7,2 l/100 km	5,3/6,1/6 l/100 km	5,2/6,1/5,2 l/100 km
Poids	1 445 kg	1 317 kg	1 440 kg
Diamètre de braquage	11,1 m	11,3 m	11,4 m
Freinage 130 à 0 km/h	62 m	66 m	66 m

LA TECHNIQUE	Volkswagen T-Roc	Peugeot 2008	Renault Captur
Moteur essence	4 cyl. en ligne, 16S + turbo	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm ³	1 199 cm ³	1 789 cm ³
Puissance maxi	150 ch à 6 000 tr/mn	136 ch à 5 500 tr/mn	109 ch (régime NC)
Hybridation	Alternateur-démarrateur	Moteur électrique 28 ch	2 mot. électr. 49 + 20 ch
Couple maxi (ess./électr.)	250 Nm / -	230 Nm / 55 Nm	170 Nm / 205 Nm
CO ₂ /Malus	128 g/km / + 818 €	111 g/km / + 125 €	100 g/km / 0 €
Puissance fiscale	8 CV	7 CV	6 CV
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 6 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses
Pneus	225/40 R20	215/55 R18	225/45 R19
Réservoir	50 litres	44 litres	48 litres
Dim. L x l x h, en m	4,38 x 1,83 x 1,58	4,30 x 1,77 x 1,53	4,24 x 1,80 x 1,58
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	8 ans ou 160 000 km ⁽¹⁾	2 ans (km illimités)

1. Sous condition d'entretien dans le réseau. Sinon, 2 ans (km illimités).

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Phares à leds avec gestion pleins phares auto. et essuie-glaces auto. • Régulateur adaptatif et limiteur de vitesse • Rétro intérieur électrochrome • Surveillance des angles morts et de l'attention.

Agrément: • Aide au stationnement AV/AR et caméra de recul • Chargeur de smartphone par induction • Clé mains libres • Clim' auto. • Ecran avec GPS connecté et Mirror Screen • Frein à main électrique • Jantes alu • Rétros rabattables électriquement • Vitres AR surteintées, etc.

LES DIFFÉRENCES	Volkswagen T-Roc	Peugeot 2008	Renault Captur
Clim auto. bizonne	Série (3 zones)	Indisponible	Indisponible
Conduite semi-autonome	Pack 1 040 €	Série	Série
Hayon motorisé	420 €	Indisponible	Indisponible
Toit ouvrant/panoramique	1 260 €	1 000 €	1 000 €



LES NOTES DU	Volkswagen T-Roc	Peugeot 2008	Renault Captur
Comportement routier	15	15	16
Équipements de sécurité	13	14	15
Agrément/performance	16	14	14
Confort/insonorisation	16	17	14
Équipements de confort/garantie	14	17	14
Habitabilité/coffre	18	9	8
Aspects pratiques	15	11	14
Présentation/ finition	17	16	15
Consommation	13	16	17
Prix	1	10	14
	3 ^e 138/200	2 ^e 139/200	1 ^{er} 141/200

Le verdict



Victoire: Renault Captur

HYBRIDE RECHARGEABLE

Citroën C5 Aircross

1.6 Hybride rechargeable Max - 195 ch

45 490 € / 45 400 €*


HYBRIDE RECHARGEABLE

Peugeot 3008

1.6 Plug-in Hybrid GT - 195 ch

47 990 € / 47 400 €*


Un Austral sans prise... de tête !

Avec ou sans prise ? Chez Stellantis, on a opté pour la première solution. Les nouveaux Citroën C5 Aircross et Peugeot 3008 de 195 ch sont en effet des hybrides rechargeables, capables de rouler près de 70 km sans recourir au moteur à pistons. Un quatre cylindres 1.6 de 150 ch dont l'appétit moyen s'établit à 7 l/100 km chez Peugeot lorsque la batterie n'est plus en mesure d'alimenter l'électromoteur de 135 ch (logé dans la boîte auto. e-DCS7) et à 7,4 l/100 km chez Citroën. Contre 6,1 l/100 km seulement pour le Renault Austral full hybrid de 200 ch, non rechargeable sur secteur, lui. Il faut dire que

les SUV Stellantis tutoient les 2 tonnes. Si l'on parvient à les utiliser le plus souvent en électrique, ils se rattrapent en réduisant alors leur coût à l'usage de 60 % par rapport au mode hybride. Leur bonne autonomie y aide. Moins leur puissance de recharge, limitée à 3,7 kW de série (400 € pour passer à 7,4 kW) : il faut alors 5 h 30 pour remplir leur batterie. Et une fois de retour en hybride, à défaut d'économiser, ils se distinguent par leurs reprises supérieures à celles du Renault.

Confort Stellantis, agilité Renault...

Avec sa batterie plus petite – et beaucoup plus légère –, l'Austral full hybrid fait preuve

d'un comportement routier bien plus dynamique, tout particulièrement avec les roues arrière directrices (option à 1 500 € intégrée ici à notre modèle d'essai). Au prix du confort, hélas, moins moelleux que celui de ses deux adversaires. Il tente de se le faire pardonner en se montrant plus logeable que le 3008 et presque autant que le C5 Aircross. L'Austral offre aussi une banquette coulissante, et enfonce le clou avec un système multimédia mieux conçu. Enfin, il coûte environ 3 000 €* de moins à dotation équivalente. A moins de pouvoir rouler au maximum en 100 % électrique avec ses deux rivaux, c'est le Renault qui l'emporte. ■



HYBRIDE

Renault Austral

1.2 full hybrid E-Tech 4Control
Advanced Esprit Alpine - 200 ch

47 500 € / 44 200 €*



PHOTOS: N. SOLER

Citroën C5 Aircross



Moins soigné que ses camarades (plastiques durs), le SUV de Citroën inaugure un nouvel écran simple à appréhender.

Peugeot 3008



Design léché et finition cossue : le Peugeot 3008 flatte l'œil. L'ergonomie du système multimédia laisse hélas à désirer.

Renault Austral



L'Austral fait toujours bonne impression avec son bel écran de 12"/30,5 cm et sa navigation Google, simple à utiliser.

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



NOS MESURES	Citroën C5 Aircross	Peugeot 3008	Renault Austral
Vitesse maxi	241 km/h ⁽¹⁾	220 km/h	178 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	29s6	29s6	30s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s6	4s6	4s7
Consommation moyenne	7,4 l/100 km ⁽²⁾	7 l/100 km ⁽²⁾	6,1 l/100 km ⁽²⁾
Route/Autoroute/Ville	6,8/7,3/8 l/100 km	7/6,7/7,4 l/100 km	6,1/6,6/5,7 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	68 km	67 km	—
Poids	1 975 kg	1 969 kg	1 676 kg
Diamètre de braquage	11,4 m	10,9 m	10,7 m
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	65 m	68 m

LA TECHNIQUE	Citroën C5 Aircross	Peugeot 3008	Renault Austral
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 598 cm ³	1 598 cm ³	1 199 cm ³
Puissance maxi (essence)	150 ch à 5 500 tr/mn	150 ch à 5 500 tr/mn	130 ch à 4 500 tr/mn
Hybridation	Moteur électrique 125 ch	Moteur électrique 125 ch	2 mot. électr. 68 + 34 ch
Couple maxi (essence/électrique)	300 Nm / 118 Nm	300 Nm / 118 Nm	205 Nm / 205 Nm
CO ₂ /Malus	55 g/km / + 1 810 € ⁽³⁾	56 g/km / + 1 750 € ⁽³⁾	106 g/km / 0 €
Puissance fiscale	8 CV	8 CV	7 CV
Batterie capacité utile	17,8 kWh	17,8 kWh	2 kWh
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 7 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses
Pneus	235/50 R20	235/55 R19	235/50 R20
Réservoir	55 litres	55 litres	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,66 x 1,94 x 1,69	4,55 x 1,90 x 1,65	4,54 x 1,83 x 1,65
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km ⁽⁴⁾	8 ans ou 160 000 km ⁽⁴⁾	2 ans (km illimités)

1. Donnée constructeur. 2. Batterie vide. 3. Malus au poids. 4. Sous réserve d'entretien dans le réseau, sinon 2 ans/km illimités.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • Airbags (6, 7 sur Austral) • AFIL active • Feux de route automatiques • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif • Rétroviseur intérieur jour/nuit auto.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul (360° sur C5 Aircross) • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Écran tactile avec GPS et Mirror Screen • Hayon motorisé • Jantes alu 20" (19" sur 3008) • Sièges AV et volant chauffants • Vitres AR surteintées.

EN OPTION	Citroën C5 Aircross	Peugeot 3008	Renault Austral
Banquette coulissante / 40/20/40	Indisponible / Série	Indisponible / Série	Série / Indisponible
Conduite semi-autonome	Série	1 450 € ⁽¹⁾	Série
Phares adaptatifs Matrix Led	Série	Série	1 000 €
Sièges AV électriques massants	Série ⁽²⁾	1 200 € ⁽²⁾	Série ⁽³⁾

1. Pack avec surveillance d'angles morts, alerte trafic en marche arrière, caméra 360° et chargeur à induction. 2. Avec fonction mémoire. 3. Massant côté conducteur uniquement.

LES NOTES DU	Citroën C5 Aircross	Peugeot 3008	Renault Austral
Comportement routier	13	14	15
Équipements de sécurité	14	13	14
Agrément/performances	14	14	13
Confort/insonorisation	16	16	14
Équipements de confort/garantie	18	15	17
Habitabilité/coffre	15	11	13
Aspects pratiques	14	14	15
Présentation/ finition	13	18	17
Coût à l'usage ⁽¹⁾	18	18	16
Prix	9	7	11
	2 ^e 144/200	3 ^e 140/200	1 ^{er} 145/200

Le verdict



Victoire : Renault Austral

1. En partant du principe d'un usage à 50 % en électrique et à 50 % en thermique pour les deux hybrides rechargeables, en rechargeant leur batterie à domicile.

N° 1948 – 02.01.2026

25

HYBRIDE DIESEL

Audi Q5

2.0 TDI quattro Hybride S line - 204 ch
72200 € / 85100 €*
HC-073-QM

DIESEL

BMW X3

20d xDrive M Sport - 197 ch
70100 € / 79900 €*
GZ-769-VQ

C'est dans les vieux pots...

Le nouveau GLC électrique n'a pas poussé à la retraite le modèle thermique, qui doit composer avec deux rivaux aux dents longues : les Audi Q5 et BMW X3. Dernier arrivé, le Q5 se décline ici en full hybrid, mais les phases électriques sont très courtes, le bloc thermique entrant vite en action. Performances et discrétion sonore n'en sont pas moins au rendez-vous. Tout le contraire du GLC, par ailleurs un peu lent lors des redémarrages. Mais c'est clairement le X3 qui bat la mesure, avec un groupe motopropulseur doux, silencieux et réactif. Pour ne rien gâcher, le BMW est aussi le plus sobre du trio. Il se distingue égale-

ment par son très bon compromis confort/tenue de route. Même avec sa suspension pneumatique optionnelle (2500 €), le Q5 ne fait pas mieux en confort, et moins bien au chapitre du dynamisme. Et le GLC ? Suspensions trépidantes, mouvements de caisse plus marqués, direction peu informative : il apparaît à la traîne.

"Deutsche Qualität" en berne

Nos trois rivaux dégagent des intérieurs high-tech aux écrans XXL, mais tous ne se valent pas. Lanterne rouge de la qualité perçue pour le X3, aux plastiques durs et brillants. Déception aussi face à ses menus

complexes et à son instrumentation peu lisible. Le GLC bénéficie d'une finition plus lchée et d'interfaces plus claires. De son côté, le Q5 accuse un net recul côté qualité par rapport au précédent modèle, et ses écrans restent complexes. Mais il est le seul à offrir (de série) une banquette coulissante, confortable mais un peu étriquée. Les X3 et GLC se montrent plus accueillants, le second prenant un léger avantage en matière de volume et d'astuces d'aménagement (cagette pliante, tirettes pour replier les sièges...). Il est aussi – et de loin – le moins cher de ce comparatif (l'écart avec le Q5 dépasse les 10000 €*) et remporte donc la victoire.



Nombre de places : 5



Nombre de places : 5



Nombre de places : 5

Volume : 550/635 dm³ (1)

On aimerait avoir davantage d'espace aux jambes à bord du Q5. Heureusement, la banquette (coulissante de série) est bien dessinée. Le coffre est correct.

Volume : 570 dm³

La banquette est très ergonomique à bord du X3. En revanche, il n'y a pas de tirettes dans le coffre pour rabattre facilement les dossiers.

Volume : 590 dm³

L'assise un peu courte nuit au confort. Mesquin : les prises USB sont en option à l'arrière (400 €) ! Le coffre manque de hauteur, mais ni de largeur ni de profondeur.

DIESEL

Mercedes GLC

220 d 4Matic AMG Line - 197 ch

72 300 € / 74 800 €*



PHOTOS: Y. LEFEBVRE



Audi Q5

Le Q5 en met plein la vue avec ses écrans XXL, mais on note une régression côté qualité. Menus manquant de simplicité.



BMW X3

Le X3 livre une copie peu digne du blason BMW : plastiques durs et brillants à gogo ! On manque aussi de rangements.



Mercedes GLC

Plastiques de qualité moyenne à bord du GLC. Mais les rangements sont vastes et les interfaces, claires.



NOS MESURES

	Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC
Vitesse maxi	226 km/h ⁽¹⁾	210 km/h	219 km/h ⁽¹⁾
Accélération 1 000 m D. A.	29s4	29s9	30s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s5	5s8	5s8
Consommation moyenne	6,9 l/100 km	6,3 l/100 km	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7 / 7 / 6,6 l/100 km	6,2 / 6 / 6,7 l/100 km	6,5 / 6,4 / 7 l/100 km
Poids	2070 kg	2000 kg	2010 kg
Diamètre de braquage	12 m	12,2 m	11,8 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	63 m	64 m

1. Donnée constructeur.

LA TECHNIQUE	Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 968 cm ³	1 995 cm ³	1 993 cm ³
Puissance maxi	204 ch à 3 800 tr/mn	197 ch à 4 000 tr/mn	197 ch à 3 600 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1 750 tr/mn	400 Nm à 1 500 tr/mn	440 Nm à 1 800 tr/mn
Hybridation	Moteur électrique 24 ch	Alternateur-démarrateur 48V	Alternateur-démarrateur 48V
CO ₂ /Malus	160 g/km / + 15 045 € ⁽¹⁾	155 g/km / + 10 535 € ⁽¹⁾	136 g/km / + 6 849 € ⁽¹⁾
Puissance fiscale	11 CV	11 CV	11 CV
Transmission	4x4	4x4	4x4
Boîte	Auto., 7 vitesses	Auto., 8 vitesses	Auto., 9 vitesses
Pneus	235/55 R19	245/50 R19	235/55 R19
Réservoir	65 litres	60 litres	62 litres
Dim. L x l x h, en m	4,72 x 1,90 x 1,65	4,76 x 1,92 x 1,66	4,72 x 1,89 x 1,64
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

1. Malus CO₂ + poids.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (7)⁽¹⁾ • Freinage d'urgence auto. • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Pleins phares auto. • Régulateur/limiteur de vitesse, etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Banquette 40/20/40⁽²⁾ • Bluetooth • Chargeur smartphone par induction • Clim' auto. trizone⁽³⁾ • GPS • Hayon motorisé • Instrumentation numérique • Mirror Screen • Palettes au volant • Sièges AV électr. et chauffants⁽⁴⁾ • Stationnement semi-auto. • Vitres AV/AR électr. • Volant cuir multifonction.

EN OPTION	Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC
Affichage tête haute	3 000 € ⁽⁵⁾	2 600 € ⁽⁶⁾	1 200 €
Clé mains libres	2 850 € ⁽⁷⁾	Série	1 000 €
Conduite semi-autonome	5 350 € ⁽⁸⁾	2 600 € ⁽⁶⁾	2 950 €
Phares adaptatifs matriciels	2 850 € ⁽⁷⁾	600 €	1 650 €

1. + Airbag genoux sur GLC. 2. Coulissante sur Q5. 3. Bizone sur GLC. 4. Partiellement électriques sur GLC. 5. Inclut hi-fi B&O. 6 et 7. Options groupées. 8. Dans un pack.



LES NOTES DU	Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC
Comportement routier	15	15	15
Equipements de sécurité	11	11	11
Agrément/performance	14	16	14
Confort/insonorisation	16	18	14
Equipements de confort/garantie	15	15	13
Habitabilité/coffre	8	10	12
Aspects pratiques	14	10	16
Présentation/ finition	14	13	15
Consommation	16	18	17
Prix	7	10	13
	3 ^e 130/200	2 ^e 136/200	1 ^{er} 140/200

Le verdict



Victoire : Mercedes GLC



SPÉCIAL

DACIA DUSTER

Les nouveaux moteurs à l'essai

Dacia fait le ménage sous le capot de son Duster et muscle son offre : toutes les motorisations profitent d'un gain notable de puissance, souvent associé à une cylindrée en hausse. A cela s'ajoute l'arrivée, au sommet de la gamme, d'une inédite variante hybride 48 V à bicarburation GPL et transmission 4x4. Verdict.

Le Duster de troisième génération, lancé début 2024, se modernise. En entrée de gamme, on retrouve un modèle à bicarburation essence/GPL, toujours proposé sous la barre des 20 000 €, mais celui-ci évolue de manière significative. L'ancien 1.0 de 100 ch est remplacé par le nouveau bloc 1.2 de 120 ch, que l'on découvrira aussi sur les Sandero et Jogger. Nous les testerons courant février.

En alternative, la version essence à hybridation légère gagne, quant à elle, 10 ch, passant de 130 à 140 ch. Elle est accessible à partir de 24 000 € en finition Expression. Symbole de la montée en gamme du modèle, la déclinaison full hybrid bénéficie, elle aussi, d'une évolution

majeure, inaugurée par son grand frère, le Bigster. Elle adopte désormais un moteur thermique plus costaud (sa cylindrée grimpe de 1,6 l à 1,8 l, et sa puissance de 94 à 109 ch), tandis que la batterie voit sa capacité passer de 1,2 à 1,4 kWh. Le tout pour une consommation encore plus réduite. En revanche, le tarif d'accès approche les 27 000 €.

Enfin, au sommet de la gamme, le Duster est désormais équipé de l'inédite motorisation 1.2 hybrid-G de 150 ch. Affichée à partir de 28 800 €, elle accepte le sans-plomb comme le GPL et, surtout, dispose d'une transmission 4x4 (grâce au second moteur implanté sur le train arrière) et d'une boîte automatique.

La gamme 2026

FINITION	ESSENCE/GPL	ESSENCE	HYBRIDE ESSENCE	HYBRIDE ESSENCE/GPL
	1.2 Eco-G 120 4x2	1.2 TCe mild hybrid 140 4x2	1.8 hybrid 155 4x2	1.2 hybrid-G 150 4x4
Essential	19 990 €	—	—	—
Expression	22 300 €	24 000 €	26 900 €	28 800 €
Extreme	23 800 €	25 500 €	28 500 €	30 300 €
Journey	23 800 €	25 500 €	28 500 €	30 300 €

1.2 TCe MILD HYBRID 140 4x2 – P. 29



A. SAUNIER

1.8 HYBRID 155 4x2 – P. 30



N. SOLER

1.2 HYBRID-G 150 4x4 – P. 32



A. SAUNIER

ESSENCE

Dacia Duster

1.2 TCe mild hybrid Journey - 140 ch

25 500 € / 25 900 €*



LE CŒUR DE GAMME 140 ch

N. SOLER

Toujours aussi probant

Bonne nouvelle, les motorisations d'entrée de gamme bénéficient elles aussi des évolutions. La version intermédiaire 1.2 à hybridation légère voit sa puissance passer de 130 à 140 ch et ce, sans le moindre surcoût.

Le bloc 1.2 à hybridation légère gagne 10 ch, mais son offre est limitée: il est désormais uniquement proposé en 4x2 à boîte manuelle 6 vitesses. Bye, bye donc la transmission 4x4, désormais réservée à la nouvelle version hybride/GPL de 150 ch. Belle consolation, ce 1.2 mild hybrid 140 coûte 24 000 € en finition Expression, soit le même tarif que la précédente version de 130 ch.

Plus performant et... plus sobre!

Le système micro-hybride avec alterno-démarrreur 48 V contribue à modérer son appétit, d'après les mesures de notre labo. Malgré les 10 ch supplémentaires, ce moteur parvient même à baisser légèrement sa consommation: 6,3 l/100 km en moyenne (0,1 l/100 km de moins) et 5,8 l/100 km sur

route (0,4 l/100 km de moins). D'autant plus intéressant que le gain en performances, lui, est significatif. Notamment au moment de se relancer de 80 à 120 km/h, en profitant du couple généreux (230 Nm). En 4^e et 5^e, du moins, car le 6^e rapport, assez long, génère un temps mort à l'accélération. Par ailleurs, le moteur trois cylindres n'est pas le plus discret qui soit, et on a connu des passages de rapports plus fluides et des commandes de boîte plus douces à manipuler. Mais rassurez-vous, rien de rédhibitoire de ce côté-là. Rappelons, par ailleurs, que le Dacia se révèle toujours aussi convaincant sur la route. En plus d'être suffisamment alerte dans les virages, on apprécie son bon niveau de confort même si des bruits d'air provenant du pare-brise peuvent venir perturber la tranquillité des occupants. Ces derniers



N. SOLER

Les résultats obtenus par notre technicien sont sans appel. Même avec 10 ch de plus, le trois cylindres ne consomme pas davantage, voire un peu moins dans certaines situations, tout en offrant de meilleures relances. L'agrément est toutefois contrarié par le manque de douceur de la mécanique.

NOS MESURES



Vitesse maxi	177 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s4
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	6s6/10s/14s6
Consommation moyenne	6,3 l/100 km
Route	5,8 l/100 km
Autoroute	6,6 l/100 km
Ville	6,6 l/100 km
Poids	1 351 kg
Diamètre de braquage	11,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Hybridation	Alterno-démarrreur 48 V
Puissance maxi	140 ch
Couple maxi	230 Nm à 2 100 tr/mn
CO ₂ /Malus	122 g/km / + 360 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Pneus	215/60 R18
Réservoir	48 litres
Dim. L x l x h, en m	4,35 x 1,93 x 1,67
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km ⁽¹⁾

1. Si entretien dans le réseau. Sinon, 3 ans ou 100 000 km.

L'ÉVALUATION

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

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Codes/phares auto. • Régul./limiteur de vitesse.
Agrément: • Aide au stationnement AR + caméra de recul • carte mains libres • Clim' auto. • GPS • Mirror Screen, etc.
En option Agrément: • Caméra 360° (550 €) • Crochet attelage (712 €) • Sièges et volant chauffants (300 €) • Surveillance des angles morts (550 €).

jouissent, par ailleurs, d'un espace très correct. A l'avant, on regrette l'abondance des plastiques durs, mais l'ensemble fait robuste et tout est bien assemblé. Vous l'aurez compris, le Duster se bonifie avec l'âge et continue d'offrir un rapport prix/prestations imbattable: en combinaison avec la finition haute Journey qui ne manque de rien (carte mains libres, clim' auto., caméra de recul...), cette version s'affiche à 25 500 €. **D. B.**

Le verdict



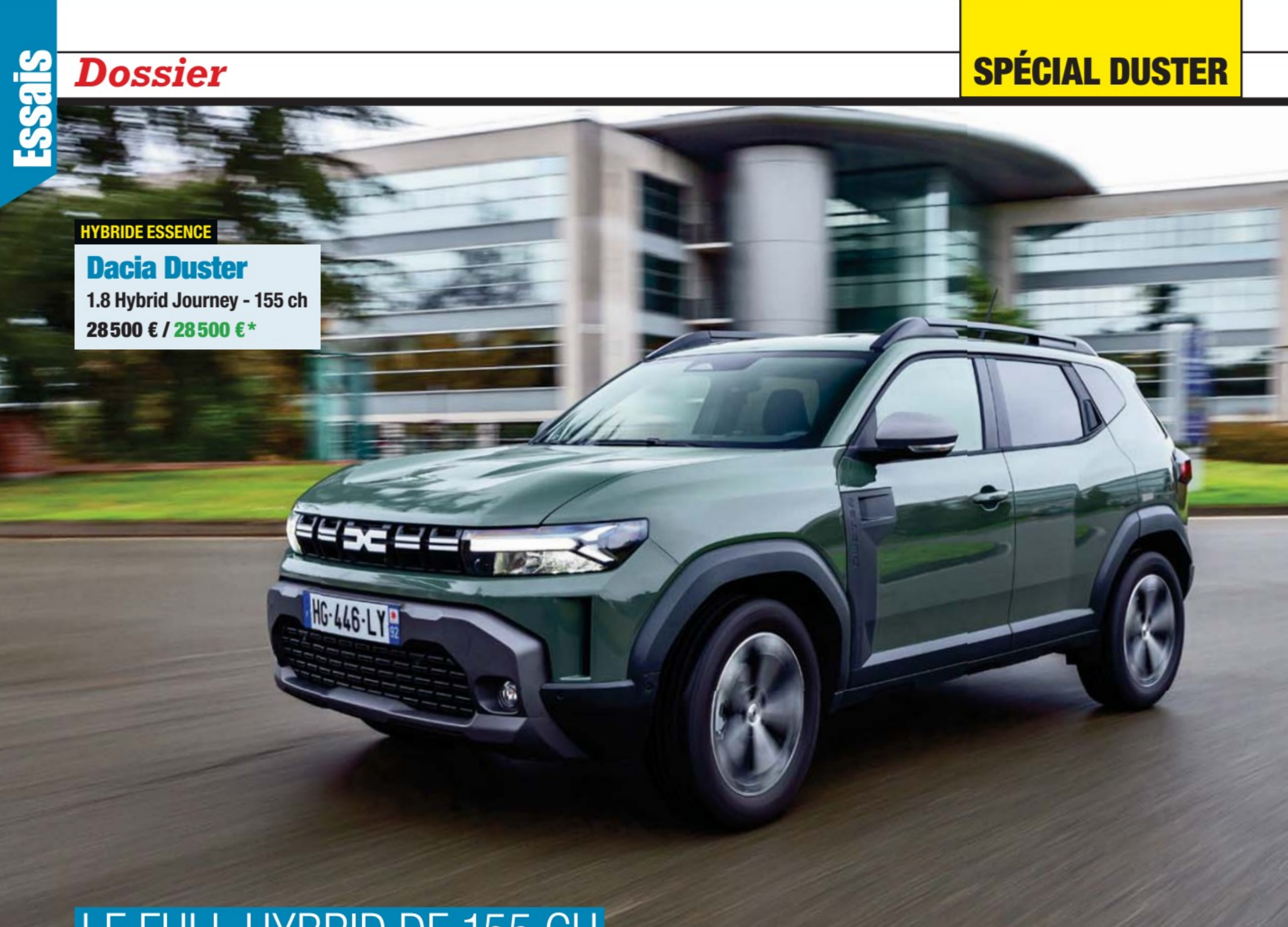
Intéressant

Certes, cette mécanique peut manquer de douceur, mais avec 10 ch de plus, les aptitudes routières montent encore d'un cran, ainsi que le rapport prix/prestations.

HYBRIDE ESSENCE

Dacia Duster

1.8 Hybrid Journey - 155 ch

28500 € / 28500 €*


LE FULL HYBRID DE 155 CH

Sobriété et bonne santé

Inauguré par le Bigster, le nouvel ensemble full hybrid arrive sous le capot du Duster. Il gagne ainsi une quinzaine de chevaux. Voyons comment ce SUV déjà doué le met à profit.

A son arrivée sur le marché en 2024, le Duster 3 a intégré dans sa gamme la motorisation full hybrid, étrennée l'année d'avant par le Jogger. Celle-ci associait un moteur essence atmosphérique 1.6 de 94 ch à un bloc électrique de 49 ch et à un alterno-démarrateur de 20 ch, pour une puissance maxi combinée de 140 ch. Le tout servi

par une originale boîte auto. à crabots, douce mais perfectible. Le principe de cette mécanique reste le même dans cette nouvelle mouture, mais la puissance globale atteint 155 ch. Pour y parvenir, le quatre cylindres est passé de 1,6 à 1,8 litre et délivre désormais 107 ch, le couple progressant pour sa part de 20 Nm. La capacité de la batterie alimentant les deux

moteurs électriques a, elle aussi, légèrement augmenté, de 1,2 à 1,4 kWh. Concrètement, cela se traduit par un regain de vigueur sur la route. Nos mesures relèvent 1 seconde de mieux sur le 1000 m départ arrêté, et presque 1 seconde en relances, de 80 à 120 km/h. Les dépassements deviennent ainsi plus faciles et, même chargé, le SUV se montre suffisamment réactif.

Encore plus sobre

Surtout, malgré ce surcroît de puissance et de performances, la consommation diminue. Déjà sobre en 1.6, le Duster hybride se contente désormais de 5,7 l/100 km en moyenne avec le bloc 1.8, soit 0,5 l/100 km de moins qu'auparavant. Un gain obtenu par l'aide accrue de la partie électrique, les phases où celle-ci fonctionne seule augmentant également. La petite batterie, très rarement à plat, se recharge rapidement lors des phases de décélération. En ville,

la consommation moyenne descend à 5 l/100 km. En étant suffisamment doux sur l'accélérateur, il est même possible de rouler entièrement en électrique au-delà de 70 km/h. Même sur autoroute à 130 km/h, contexte où les bénéfices de l'hybridation se font moins ressentir, le Duster modère son appétit : avec 6,5 l/100 km, il reste dans la moyenne basse de la catégorie. Très douce en ville, la boîte se montre encore hésitante sur route, au passage de certains rapports. Cela dit, le moteur 1.8, plus costaud, gomme un peu les temps morts à l'accélération. Dommage, les montées en régime restent bruyantes lors des fortes sollicitations. Bonne ergonomie, douceur des commandes, la facilité de prise en main constitue toujours un atout de taille du Duster. Cette version offre même un agrément et une souplesse de conduite nettement supérieurs à ceux du 1.2 140 à hybridation

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : ce modèle hybride échappe au malus mais la marque n'accorde aucune remise sur la nouvelle gamme de son Duster.

L'entretien : il aura lieu tous les ans ou tous les 30000 km.

L'équipement : les finitions haut de gamme de Dacia n'ont désormais plus à rougir. Cette version Journey, parfaitement équipée, offre la clim' auto., le GPS, le chargeur de smartphone par induction, le régulateur de vitesse adaptatif et même la caméra de recul.



La petite surface vitrée ne favorise pas la visibilité et les matériaux ne sont pas valorisants, mais la planche de bord présente bien et paraît très solide.



Nombre de places: 5

Les passagers seront à l'aise à l'arrière et, fait notable, la garde au toit se révèle particulièrement généreuse. En plus de cette bonne habitabilité, le Duster offre une assise confortable.



Volume: 475 dm³

Le seuil de coffre est un peu haut, mais le grand volume permet d'importants chargements.



Un mode E-Save préserve l'énergie électrique de la batterie pour une utilisation ultérieure.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • Airbags (6) • AFIL • Codes/phares auto. • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif.

Agrément: • Barres de toit longitudinales • Clim' auto. monozone • Ecran tactile + Mirror Screen • Instrumentation numérique • Jantes alu 18" • Radar + caméra de recul • Recharge du smartphone sans fil • Rétros rabatt. électr. • Vitres AV/AR électriques • Vitres AR surteintées • Volant multifonction.

En option Agrément: • Caméra "multivue" + aide au stationnement AV + surveillance des angles morts (550 €) • Sièges AV et volant chauffants (300 €).



Sur route, la petite batterie se régénère assez vite. En se laissant glisser dans une légère descente, on peut récupérer un quart de sa capacité. Et si le Duster n'est pas le SUV le plus agile, son niveau de confort reste appréciable.

légère (voir page précédente). A cela s'ajoutent une direction bien assistée, un bon équilibre dans les virages et un confort de suspension convaincant. L'habitabilité généreuse et l'équipement complet en version Jour-

ney (caméra de recul, GPS, clim' auto., etc.) complètent le tableau. Certes, l'addition grimpe alors à 28 500 €, mais très rares sont les constructeurs qui proposent un SUV hybride avec un tel rapport prix/prestations! **D. B.**

NOS MESURES



Vitesse maxi	177 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s6
Consommation moyenne	5,7 l/100 km
Route	5,6 l/100 km
Autoroute	6,5 l/100 km
Ville	5 l/100 km
Poids	1 426 kg
Diamètre de braquage	11,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	63 m

LA TECHNIQUE

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 789 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 49 ch
Puissance maxi combinée	155 ch
Couple maxi (thermique/électrique)	172 Nm/230 Nm
CO ₂ /Malus	105 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 4 + 2 vitesses
Pneus	215/60 R18
Réservoir	48 litres
Dim. L x l x h, en m	4,35 x 1,82 x 1,66
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km ⁽¹⁾

1. Si entretien dans le réseau. Sinon 3 ans ou 100 000 km.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Dacia Duster 1.8 Hybrid Journey (28 500 €*, 155 ch) est évalué parmi les petits SUV hybrides d'environ 150 ch: Citroën C3 Aircross 1.2 Hybrid Max (28 600 €*, 145 ch), Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid ST-Line X (28 100 €*, 155 ch), Peugeot 2008 1.2 Hybrid GT (29 900 €*, 145 ch), Renault Captur 1.8 E-Tech full hybrid Esprit Alpine (30 900 €*, 160 ch), Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride GR Sport (31 600 €*, 130 ch), etc.

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

Le verdict



Une référence !

En faisant évoluer sa mécanique hybride, le Duster conforte encore un peu plus sa position de leader. Puissant et agréable à conduire, il séduit surtout par sa consommation encore plus faible qu'avant. Seul bémol: un habitacle qui gagnerait à être mieux insonorisé.

HYBRIDE ESSENCE / GPL

Dacia Duster

1.2 hybrid-G 4x4 Extreme - 150 ch

30 300 € / 30 540 €*



L'INÉDIT HYBRIDE, GPL ET 4x4 DE 150 CH

Il sait (presque) tout faire !

En combinant transmission intégrale, hybridation et bicarburation GPL, le nouveau Duster hybrid-G 4x4 propose une offre unique sur le marché. Il se révèle diablement séduisant, en dépit de menus défauts.

Depuis 2010, Dacia a déjà vendu 2,8 millions de Duster, dont un quart en 4x4 ! La demande est donc là, mais les transmissions intégrales classiques ont l'inconvénient de peser sur la consommation et sur les émissions de CO₂, un gros problème à l'heure où l'Union européenne serre la vis dans ce domaine. Dacia a donc eu l'idée de com-

biner hybridation (48 V), transmission 4x4 électrifiée et GPL pour obtenir le meilleur des trois ! Concrètement, le Duster hybrid-G 4x4 reprend le bloc 1.2 mild hybrid-G de 140 ch disponible sur le Bigster, lui associe une boîte EDC à double embrayage et 6 rapports, et installe sur le pont arrière une machine électrique de 31 ch et 87 Nm. Particularités de cette dernière : elle

fonctionne en 48 V et dispose de sa propre boîte de vitesses à deux rapports, laquelle permet de maximiser le couple (notamment en franchissement) et de se déplacer en mode électrique à basse vitesse, tout en offrant une assistance électrique jusqu'à 140 km/h. Le système peut aussi totalement débrayer le moteur électrique. Le CO₂ s'établit à 117 g/km en moyenne, en GPL, contre 137 g/km pour l'ancienne version 1.2 TCe 130 4x4 essence. Soit 1 521 € économisés en malus (barème 2026).

Etonnamment efficace

Cela compense presque la hausse du tarif (+ 1 700 €), sachant que la nouvelle version y ajoute une boîte auto. et, surtout, qu'elle peut carburer au très économique GPL. Pour cette première prise en main, sur les routes et les pistes du désert d'Agafay, au sud de Marrakech, les conditions de roulage très particulières ne nous ont pas permis d'éva-

luer la consommation de cette nouvelle version : nous attendrons le verdict de notre labo sur ce point. Notons que Dacia annonce la même consommation d'essence (cycle mixte) que l'ancienne version TCe 130 4x4, que nous avons mesurée à 6,9 l/100 km. En revanche, nous avons pu à loisir tester le Duster hybrid-G 4x4 en "off-road", et il ne nous a jamais pris en traître. Avec ses cinq modes de conduite (Auto, Eco, Neige, Boue et sable ou "Lock" pour les passages les plus difficiles) et sa régulation de vitesse en descente (HDC), il se montre étonnamment efficace, y compris dans le sable ou sur des rampes raides à l'adhérence faible. Par ailleurs, la garde au sol (209 mm) comme les angles d'attaque (31°), ventral (24°) et de fuite (36°) restent les mêmes qu'en version 1.2 TCe 130 4x4. Enfin, le comportement apparaît toujours aussi équilibré, avec une direction précise et une bonne efficacité globale. Et

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : pas de remise et – malgré des émissions de CO₂ en baisse par rapport à l'ancienne version à transmission intégrale mécanique – un malus de 240 € en 2026.

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

L'équipement : il est correct, sans être exceptionnel. Il faudra ainsi passer par les options pour bénéficier d'un radar de stationnement à l'avant ou d'une dalle à induction pour recharger son smartphone.



Grâce à sa boîte à double embrayage, le Duster 1.2 hybrid-G 4x4 offre un meilleur agrément de conduite que le Duster 1.8 hybrid classique, à boîte à crabots.



Nombre de places : 5

L'habitabilité arrière se classe dans la bonne moyenne de la catégorie, et l'accès à bord apparaît facile. La banquette pourrait cependant être davantage creusée.



Volume : 348 dm³

Installé sous le plancher, le réservoir de GPL réduit de 82 dm³ le volume du coffre, qui devient un peu juste.



En combinant les deux réservoirs, Dacia annonce plus de 1 500 km d'autonomie WLTP. Prometteur !

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • Airbags (6) • AFIL • Antibrouillards • Codes/phares auto. • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse.

Agrément : • Banquette 2/3-1/3 • Clim' auto. • Instrum. numérique • Jantes alu 17" • Ecran tactile + Mirror Screen • Palettes au volant • Radar + caméra de recul • Rétros rabatt. électr. • Vitres AV/AR électr. • Vitres AR surteintées • Volant multifonction.

En option Agrément : • GPS + chargeur smartphone à induction + régulateur adaptatif (650 €) • Sièges AV et volant chauffants (300 €) • Caméra "multivue" + aide au stationnement AV + surveillance des angles morts (550 €).



PHOTOS : A. SAUNIER

Contrairement à bien des SUV à quatre roues motrices, le Duster présente de véritables aptitudes en tout-terrain. Sa transmission intégrale "électrifiée" se révèle très efficace.

si les performances annoncées sont inférieures à celles de la version 1.8 hybrid 155 4x2 (10s2 au 0 à 100 km/h contre 9s4), l'agrément général apparaît supérieur

grâce à la boîte EDC qui, bien qu'elle manque de réactivité, reste généralement douce et évite de faire hurler le moteur à chaque rétrogradage. On dispose

même de palettes au volant ! Plaisant, doté de vraies aptitudes en hors-piste et promettant des économies à l'usage, ce Duster affiche une polyvalence à toute

épreuve, le tout sans compromis, sauf au niveau du coffre, amputé de 82 dm³ à cause du réservoir GPL sous son plancher. **V. D.**

SUITE PAGE 34

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	10s2
Consommation cycle mixte ⁽¹⁾	6/7,3 l/100 km
Poids	1 430 kg
1. Essence/GPL.	

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence/GPL	3 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique (AR) 31 ch
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance maxi	150 ch
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	117 g/km / + 240 €
Transmission	4x4
Boîte	Auto. 6 vitesses (+ 2 vit. électr.)
Pneus	225/60 R17
Réservoir essence/GPL	50/50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,35 x 1,93 x 1,67
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km ⁽¹⁾

1. Sous condition d'entretien dans le réseau. Sinon, 3 ans ou 100 000 km.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Dacia Duster 1.2 hybrid-G 4x4 Extreme (30 540 €, 150 ch) est évalué dans la catégorie des petits SUV essence à quatre roues motrices, qui comprend également : Jeep Avenger 4xe Upland (30 500 €, 145 ch), Mazda CX-30 e-Skyactiv X AWD BVA Centre-Line (39 000 €, 186 ch), Suzuki Vitara 1.4 B.jet Hybr. AllGrip BVA (28 700 €, 110 ch), Toyota Yaris Cross Hybride 4x4 Design (31 000 €, 130 ch).

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

**POSTE DE CONDUITE**

Doté d'une assise ferme et courte, le siège conducteur impose par ailleurs une posture peu agréable, avec les jambes fortement fléchies. Heureusement, l'absence de pédale d'embrayage limite ici la fatigue. La planche

de bord est sans fioritures, ce qui permet d'appréhender facilement les différentes fonctionnalités.

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

AIDES À LA CONDUITE

au goût du jour. On apprécie par ailleurs la touche "My Safety Perso" située à gauche du volant, qui permet de désactiver facilement les assistants les plus irritants à chaque redémarrage, en deux pressions.

Freinage automatique	Série
Alerte de franchissement de ligne	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	650 €
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	Indisponible

ÉCRAN TACTILE

L'écran tactile de 10"/25,4 cm se focalise sur l'essentiel, au profit de la simplicité. Si la réplique du smartphone est fournie de série, le GPS reste pour sa part facturé en option, à un tarif heureusement raisonnable.

Facilité d'utilisation	■
Lisibilité	■
Ecran tactile/Mirror Screen	Série/Série
Prix de l'option GPS	650 €

Le Duster propose cinq modes bien différenciés pour sa transmission intégrale : parfait pour affronter tous les terrains !

La caméra "multivue" (550 €) souffre d'une faible résolution et se désactive trop tôt en roulant : gênant en tout-terrain.



FINITION



La planche de bord présente un dessin agréable, mais les plastiques qui la constituent sont uniformément durs. Au moins sont-ils, en contrepartie, résistants et assemblés avec rigueur, ce qui augure leur bon vieillissement.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Situées sous l'écran tactile, les commandes de clim' tombent naturellement sous la main. Efficacité et discrétion au rendez-vous.

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

SYSTÈME AUDIO

La radio de série comporte 4 haut-parleurs et offre une qualité sonore tout à fait correcte. Pas de montée en gamme possible en revanche.

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

RANGEMENTS



Si la boîte à gants affiche une contenance correcte, les autres rangements pourraient être plus grands. C'est notamment le cas des bacs de portière, un peu trop étroits.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Emplacement charge smartphone	650 €
Aumônières/vide-poches AR	Série/Série

Le verdict **Auto Plus**

Une référence !

Avec cette mécanique inédite, le Duster 1.2 hybrid-G 4x4 offre un meilleur agrément de conduite que le 1.8 Hybrid sur route, et une polyvalence accrue, le tout pour un surcoût raisonnable. Seul son volume de coffre pourra décevoir.

LES PLUS
Agrément de conduite
Aptitudes 4x4
Coûts d'usage prometteurs

LES MOINS
Volume de coffre en recul
Position de conduite
Plastiques tous rigides



HYBRIDE RECHARGEABLE

Peugeot 308

1.6 Plug-in Hybrid e-DCS7 GT - 195 ch

45 200 € / 41 700 €*



ESSAI DE LA 308 RESTYLÉE HYBRIDE RECHARGEABLE

Sur la voie de l'autonomie

En parallèle de son restylage, la Peugeot 308 adopte une nouvelle motorisation hybride rechargeable. Dotée d'une batterie plus performante, elle annonce une meilleure autonomie en mode électrique. Verdict.

Comme nous avons pu le constater au cours de nos premiers essais (voir Auto Plus n° 1944), Peugeot n'a pas pris de risques lors du restylage de sa 308. Les évolutions concernent principalement l'avant, avec une calandre largement modernisée et une nouvelle signature lumineuse qui confère à la sochaliennne un regard plus affûté

et plus sportif que par le passé. A l'intérieur, les changements sont encore plus discrets : seuls les graphismes de l'instrumentation évoluent ! Hélas, il faut toujours composer avec un système multimédia peu intuitif lorsqu'on navigue d'un menu à l'autre. A part cela, rien ne diffère, si ce n'est l'arrivée de la toute nouvelle motorisation hybride rechargeable de 195 ch,

déjà inaugurée dans le SUV phare de la marque, le 3008. Elle vient ainsi remplacer les précédentes versions PHEV de 180 et 225 ch.

Plus autonome, mais...

Cette 308 Plug-in Hybrid associe un quatre cylindres essence de 150 ch (même puissance que dans la précédente version PHEV de 180 ch, mais avec diverses améliorations) à un moteur électrique qui, lui, passe de 110 à 125 ch. Il est désormais alimenté par une batterie de 14,6 kWh utiles, contre 11,3 kWh auparavant. Résultat : la 308 restylée peut rouler plus longtemps en mode 100 % électrique. Selon nos mesures, elle parcourt ainsi en moyenne 64 km sans brûler une goutte de sans-plomb, soit 20 km de plus qu'avant. Certes, la Volkswagen Golf équivalente parvient désormais à dépasser les 100 km avec sa grosse batterie de 19,7 kWh, mais la 308 progresse dans la bonne moyenne

et peut ainsi couvrir une grande partie des trajets quotidiens en électrique. En revanche, lorsque certaines rivales acceptent des charges rapides à 50 kW en 20 mn, la 308, elle, ne propose que du courant alternatif à 3,7 kW maxi de série, et 7,4 kW en option (400 €). Dans ce dernier cas, il faudra quand même patienter 3 h. La 308 hybride rechargeable s'adresse donc à ceux qui peuvent se brancher facilement sur leur lieu de travail ou chez eux. Point positif : on observe une nette amélioration de la consommation une fois la batterie vide, avec une moyenne relevée à 6,8 l/100 km, soit un gain de 0,5 l/100 km par rapport aux anciennes versions.

Autre atout de cette nouveauté : un agrément de conduite remarquable. Douce, alerte, très agile et suffisamment confortable, cette Peugeot se révèle particulièrement agréable à mener au quotidien. Son châssis très affûté se montre toujours aussi

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : un petit malus au poids de 110 € pour cette lourde version hybride rechargeable, mais déjà une remise d'environ 8 %.

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

L'équipement : globalement, la 308 GT affiche une belle dotation (phares adaptatifs matriciels, caméra de recul, clés mains libres...), mais il faut encore sortir son portefeuille pour profiter de la superbe sellerie Alcantara et du chargeur embarqué de 7,4 kW.



A l'intérieur, peu d'évolutions. Le multimédia aurait mérité une refonte pour plus de facilité d'utilisation. La qualité apparaît toujours aussi bonne.



Nombre de places: 5

Les places arrière de la 308 ne sont toujours pas les préférées des grands adultes: manque de largeur, espace aux jambes compté et assise un peu trop ferme.



Volume: 290 dm³

Attention au volume de coffre, fortement réduit dans cette version PHEV (batterie sous le plancher).



L'option à 400 € pour augmenter la puissance du chargeur de 3,7 à 7,4 kW réduit la recharge à environ 3 h.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Essuie-glaces auto. • Lecture des panneaux • Phares adaptatifs matriciels • Régulateur adaptatif, etc.

Agrément: • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Clé mains libres • Clim' auto. bizonne • Ecran tactile 10"/25,4 cm + Mirror Screen sans fil + GPS • Instrumentation numérique 10"/25,4 cm • Jantes alliage 18" • Vitres AV/AR électriques, etc.

En option Agrément: • Chargeur embarqué 7,4 kW (400 €) • Pack incluant caméra à 360°, conduite semi-autonome et instrumentation 3D (700 €) • Sellerie Alcantara et siège conducteur électrique (1 100 €) • Toit ouvrant (1 800 €), etc.



Sur la route, la 308 ne prend pas une ride et reste la référence de sa catégorie en matière d'agilité et de sensation de conduite. Aussi, la conso ne s'envole pas une fois la batterie vide. Sur voie rapide, comptez 6,6 l/100 km.

efficace sur les routes de campagne, bien aidé par un train avant accrocheur et une direction précise. La compacte s'apprécie aussi sur les longs trajets, où ses suspensions bien calibrées et sa très bonne insonori-

sation font la différence. Reste des places arrière trop étriquées, un coffre équivalent à celui d'une citadine (290 dm³) dans cette version PHEV et un tarif franchement élevé, malgré déjà 8 % de remise environ.

NOS MESURES



Vitesse maxi ⁽¹⁾	225 km/h
Accélération 1 000 m D. A. ⁽²⁾	28s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive ⁽²⁾	4s6
Consommation moyenne ⁽²⁾	6,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville ⁽²⁾	6,4/6,6/7,3 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	64 km
Poids	1 662 kg
Diamètre de braquage	11 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m

1. Donnée constructeur. 2. Mesures batterie vide.

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	195 ch
Puissance fiscale	8 CV
CO ₂ /Malus	51 g/km/+ 110 € ⁽³⁾
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
Puissance maxi	150 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1 750 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	125 ch
Couple maxi	118 Nm
Batterie lithium-ion	14,6 kWh (utiles)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Pneus	225/45 R17
Réservoir	40 litres
Dim. L x l x h, en m	4,37 x 1,86 x 1,44
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km ⁽⁴⁾

3. Malus au poids. 4. Si entretien dans le réseau. Sinon, 2 ans (km illimités).

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La Peugeot 308 1.6 Plug-in Hybrid GT (45 200 €, 195 ch) est évaluée dans la catégorie des berlines compactes hybrides rechargeables essence d'environ 195 ch, parmi lesquelles: Audi A3 Sportback 1.5 TFSI e S line (46 700 €, 204 ch), Seat Leon 1.5 eHybrid FR (41 900 €, 204 ch) Volkswagen Golf 1.5 eHybrid VW Edition (37 500 €, 204 ch), etc.

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

Le verdict



Intéressant

Très lookée, la 308 restylée se montre toujours aussi sympa à mener, et ce nouvel ensemble hybride puissant et doux gagne en sobriété et en autonomie électrique. Mais sur ce dernier point comme en rapidité de charge, elle n'arrive pas au niveau des meilleures. Et gare aux tarifs!



ÉLECTRIQUE

Toyota bZ4X

Grande Autonomie 2WD Lounge - 69 kWh - 224 ch

48 900 € / 47 572 €*



LA PREMIÈRE TOYOTA ÉLECTRIQUE S'OFFRE UN RESTYLAGE

Evolutions sous pression

Premier modèle électrique signé Toyota, le SUV familial bZ4X a connu jusqu'ici une carrière discrète. Il tente de se relancer, avec une mise à jour précoce, esthétique et technique. Nous avons pu évaluer les évolutions dans sa version grande autonomie.

Pionnier de l'hybride, Toyota a attendu début 2023 pour débarquer sur le créneau de l'électrique avec le bZ4X. Aujourd'hui, ce SUV pointe chez nous à une anonyme neuvième place des ventes des SUV familiaux électriques, très loin derrière les Tesla Model Y, Volkswagen ID.4, Peugeot E-5008 et consorts. A défaut

de révolutionner l'offre, son restylage prématuré lui redonne un bon coup de jeune, esthétique comme technique. Côté style, le bandeau lumineux traversant sa calandre et les passages de roue désormais en noir laqué le rendent plus consensuel que son prédécesseur. L'habitacle évolue subtilement : console centrale redessinée, écran tactile passant de

12,3"/31,2 cm à 14"/35,6 cm et interface revue, avec un planificateur d'itinéraires. L'ergonomie demeure perfectible, tout comme le volant multifonction trop garni. En outre, l'ambiance austère et la qualité des matériaux déçoivent. Heureusement, les aspects pratiques fourmillent un peu partout, même si un "frunk" ⁽¹⁾ manque à l'appel. A l'arrière, le bZ4X prend soin de ses passagers, malgré une assise un peu courte et un plancher trop haut, comme souvent sur les électriques. Le coffre compense une hauteur réduite par un vaste double fond.

Batteries optimisées

Le bZ4X évolue aussi techniquement : moteurs plus puissants grâce à des semi-conducteurs inédits, électronique peaufinée et batteries optimisées. Avec 69 kWh utiles, celle de notre modèle de cœur de gamme promet un rayon d'action de 559 km. Nous avons relevé

15,6 kWh/100 km à l'ordinateur de bord, après un trajet essentiellement routier et un peu accidenté. De quoi envisager 400 km sans escale. La puissance de charge rapide s'en tient toujours à 150 kW, mais l'arrivée d'un préconditionnement de batterie permet de réduire la durée à 28 minutes pour repasser de 10 à 80% de capacité, un cycle rapide désormais supporté jusqu'à cinq fois en 24 heures. Une fois derrière le petit volant, la position de conduite rappelle celle des Peugeot, avec un bloc d'instrumentation rehaussé, peu visible pour certains gabarits. A basse vitesse, l'amortissement se montre suffisamment doux pour préserver un confort correct. Les quatre modes de régénération, facilement accessibles via les palettes au volant, sont bien calibrés, mais le freinage manque encore de ressenti. Exception faite de quelques bruits de roulement, le SUV nippon se montre reposant sur les longs

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : le bZ4X profite actuellement d'une remise de 1 000 €. Pas de "prime coup de pouce", mais une prime CEE de 328 €.

L'entretien : tous les ans ou tous les 15 000 km.

L'équipement : la version Lounge de notre essai (deuxième niveau sur trois) est complète (hi-fi, Park Assist, sièges électriques et ventilés, aide au changement de voie, chargeur 22 kW), mais elle réclame 4 000 € de plus que l'entrée de gamme Design.



Malgré une interface modernisée, le GPS manque parfois de lisibilité. Il gagne un planificateur d'itinéraires. Un onglet attiré donne accès aux aides à la conduite.



Nombre de places : 5

Les places arrière sont spacieuses, avec un très bel espace pour les jambes. L'assise du milieu n'est pas trop inconfortable, et conserve une bonne hauteur sous pavillon.



Volume : 560 dm³

Volume de chargement et hauteur du seuil sont corrects. Les dossiers se rabattent et libèrent un espace plat.



Le chargeur embarqué accepte désormais jusqu'à 22 kW en courant alternatif, sur bornes publiques.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • Airbags (8) • AFIL active • Conduite semi-autonome avec aide au changement de voie • Lecture des panneaux • Phares adaptatifs matriciels • Régulateur adaptatif • Surveillance des angles morts.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° + Park Assist • Chargeurs à induction (2) • Clé mains libres • Clim' auto. bizona avec pompe à chaleur • Ecran 14" + GPS avec planificateur d'itinéraires + Apple CarPlay/Android Auto • Hayon motorisé • Hi-fi 9 HP • Instrumentation numérique 7"/17,8 cm • Jantes alu 18" • Pare-brise chauffant • Sièges AV électr./chauffants/ventilés + AR chauffants • Volant chauffant.

En option Agrément : • Peinture métallisée/premium (650 €/1 000 €).



Toyota a travaillé le point faible du bZ4X : son autonomie. Avec une batterie dont la capacité utile passe de 64 à 69 kWh, son SUV rattrape une partie de son retard.

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	160 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7,4 s
Consommation cycle mixte	14,1 kWh/100 km
Autonomie maximale (WLTP)	559 km
Temps de charge borne rapide	28 mn ⁽¹⁾
Poids	A partir de 1 930 kg

1. De 10 à 80 % de capacité, à 150 kW maxi.

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	69 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	224 ch
Couple maxi	268 Nm
CO ₂ /Prime CEE	0 g/km / - 328 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	235/60 R18
Dim. L x l x h, en m	4,69 x 1,86 x 1,65
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km ⁽²⁾

2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

À LA LOUPE

Accès à bord	Facilité à manœuvrer
Bruits aérodynamiques	Gabarit
Confort des suspensions	Installation des passagers
Consommation	Protection de la carrosserie
Direction	Roue de secours (kit de réparation)
Durée de garantie	Sécurité des enfants
Facilité de contrôle des niveaux	Temps de charge batterie

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Toyota bZ4X Grande Autonomie 2WD Lounge (47 572 €*, 69 kWh, 224 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux électriques de plus de 200 ch, qui comprend : BYD Sealion 7 (42 800 €*, 80 kWh, 313 ch), Citroën ë-C5 Aircross Max (42 700 €*, 73 kWh, 210 ch), Peugeot E-5008 GT (41 400 €*, 73 kWh, 210 ch), Skoda Enyaq 85 Plus (40 600 €*, 77 kWh, 286 ch), Tesla Model Y Gde Autonomie Propulsion (43 810 €*, 75 kWh, 347 ch), VW ID.4 Pro Life Max (37 700 €*, 77 kWh, 286 ch), etc.

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

Le verdict



Correct

Toujours confortable et agréable à vivre, le bZ4X profite de son restylage pour améliorer ses temps de charge et son autonomie. Cela reste hélas insuffisant pour égaler les références du segment, plus dynamiques, plus performantes et... moins chères.

trajets et préfère les manières douces : suspensions un peu trop souples sur les grosses déformations, réactions de direction marquées lors d'une réaccélération un peu franche et motricité parfois précaire, rapidement cor-

rigée par un ESP zélé en sortie de virage serré. Ses concurrents directs plus puissants et performants offrent davantage de dynamisme, tout en étant moins chers, grâce à la prime "coup de pouce".



La nouvelle Citroën C4

HYBRIDE ESSENCE

1.2 Hybride

Max

145 ch - 5,8 l/100 km

34 300 € / **28 800 €***

PHOTOS: A. PAUMARD

Cette semaine, nous avons confié la nouvelle Citroën C4 restylée à trois propriétaires de véhicules équivalents. Nicolas, Viviane et Sébastien nous livrent leurs impressions.

NICOLAS Directeur de travaux, Ponthévillard (78)



Il possède une **Peugeot 308**
1.2 Hybrid 145 Allure
35 600 € - 145 ch - 6 l/100 km

Fidèle à l'image de Citroën,
cette C4 privilégie le confort

Le design

L'idée des leds en trois parties est audacieuse et le style des phares, réussi. En revanche, je trouve le logo Citroën trop gros! J'apprécie la ligne, tout comme le détail de l'arête sur les portes avant. L'évolution des feux, façon pixels, apporte quelque chose à l'arrière. C'est moins le cas pour les prises d'air factices.

La vie à bord

Le volant est moins sympa que celui de la 308, mais il permet de bien voir le compteur! L'écran multimédia, plus haut, est placé pile dans l'axe de la route. La zone de charge à induction est, elle, plus accessible. Seuls les rangements sont moins bien fichus. Je note aussi l'agréable confort des sièges. Et, finalement, la ligne de toit plongeante n'entame pas tant l'espace à l'arrière. J'ai même plus de place aux jambes qu'à bord de la 308, alors que les coffres me semblent égaux.

Au volant

Le gros aileron gêne la rétrovision. En pure Citroën, la suspension est très confortable. Le moteur (le même que celui de la 308) manque de "sauce" à bas régime, obligeant à monter dans les tours pour qu'il s'exprime. Cela dit, il est mieux adapté à la C4, plus faite pour voyager en douceur que pour procurer du plaisir.



VIVIANE Responsable comptable, Ballancourt (91)



Elle possède une **Toyota Corolla**
1.8 Hybride Design
36 000 € - 140 ch - 6 l/100 km

A un détail près, cette C4
m'aurait conquise à 100 %

Le design

Je dois dire que cette nouvelle C4 me plaît beaucoup. Je trouve son style harmonieux, et plutôt cohérent entre le look de l'avant et celui de l'arrière. J'apprécie aussi sa ligne élancée. Et, gros avantage face à ma Corolla, ses éléments en plastique protègent la carrosserie des éventuels petits chocs!

La vie à bord

Le volume de coffre est conforme à ce que j'attends d'une berline de ce gabarit. En revanche, à l'arrière, la C4 se démarque par le confort de sa jolie sellerie. Je retrouve cet effet ouaté sur le siège avant, mais j'ai un problème avec la sensation d'oppression que me procure la planche de bord, trop massive. Domage car le format 16/9 de l'écran multimédia, la charge sans fil du téléphone, et les nombreux rangements de la console centrale marquent à nouveau des points.



Au volant

Notez que l'image de la caméra de recul est plus nette ici. Mon premier ressenti me fait dire que sa conduite est intuitive. Le moteur se révèle bien plus discret que celui de la Corolla, qui a tendance à "râler" à l'accélération. Je ressens aussi plus de punch. Enfin, l'amortissement étant bien plus doux, cette C4 domine à nouveau le match.

SÉBASTIEN Cadre commercial, Orsay (91)



Il possède une **Citroën C4**
1.5 BlueHDi EAT8 Max
35 850 € - 130 ch - 5,3 l/100 km

Un coup de jeune salvateur,
mais seulement à l'extérieur!

Le design

Le nouveau logo n'est pas mal. Le jeu de leds et les phares affinés modernisent l'image de cette Citroën. Le profil ne bouge pas, mais conserve ainsi sa singularité. La ligne de feux, plus sympa, rafraîchit également le look à l'arrière. Et, dans le détail, l'ajout d'une antenne requin paraît plus actuel.



La vie à bord

Je ne remarque pas d'évolution. Ah, si! Le compteur est un peu plus grand (de série sur Max). J'aurais toutefois préféré une mise à jour de l'écran central tactile. Je regrette aussi la disparition du tiroir amovible face au passager. Pour moi qui suis amené à travailler dans ma voiture, il est bien pratique pour y poser mon PC portable! Cela dit, en utilisation privée, cette C4 reste un modèle assez accueillant, tandis que le coffre suffit aux besoins d'une petite famille.

Au volant

D'expérience, je peux vous dire qu'on roule plusieurs heures sans fatigue en C4! Le bruit de ce moteur hybride est cependant plus sympa que celui de mon diesel (retiré du catalogue). Il me semble aussi un peu plus punchy. Sa sobriété est d'ailleurs étonnante pour un bloc à essence. C'est toutefois bien le confort de la C4 qui reste son gros point fort.

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 UNESCO,
Les trésors de l'Humanité
(184 pages, valeur 15.90€)

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



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

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

Je souscris au Club Auto Plus*

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

Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE
PRÉLEVEMENT**

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 #D1674902

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier : FR77222 434057. * Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). ** À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 décembre 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L21-21 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 dpi@reworldmedia.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.





UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Set de 2 chiffons en microfibre XXL de Glart



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Set de 2 chiffons en microfibre XXL (70x40)
de Glart, réf. 47TG : 12,85 € sur Amazon.fr

Comparé à un chiffon traditionnel, un modèle en microfibre possède un maillage très fin, qui accroche les salissures plus facilement et offre une capacité d'absorption supérieure. Glart propose ici un lot de deux pièces destinées au séchage de la carrosserie, mais aussi au nettoyage de toutes les surfaces du véhicule, y compris les vitres et écrans.

Comment ça marche ?

L'offre comprend deux chiffons en microfibre de 70x40 cm, de couleurs différentes. Le tissu est une microfibre synthétique composée de 85 % de polyester et 15 % de polyamide, avec une structure gaufrée : la surface forme de petits carreaux en relief,

issus d'un tissage en creux et bosses. Le pourtour est bordé d'un liseré en nylon souple. Les deux faces présentent la même texture. Les chiffons se lavent en machine à 60 °C mais sans adoucissant.

Au final ●●●

Mesures à l'appui, chaque chiffon absorbe 325 ml avant saturation : c'est moins efficace qu'une serviette d'essuyage auto épaisse, mais nettement supérieur à une microfibre classique. La structure gaufrée favorise le dégrassage, notamment des vitrages, même à sec : idéal pour limiter la buée en hiver. Le torchon sèche deux fois plus vite qu'un modèle en textile. A moins de 6 € pièce, on valide !

Bien ●●● Moyen ●●● Décevant ●●●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

L'airbag



EURO NCAP

En se dépliant en quelques dizaines de millisecondes, l'airbag 2 évite que le corps percute une partie rigide de l'habitacle en cas d'accident 1.

Nos voitures en sont tellement bardées que nous n'y prêtons plus attention, et pourtant : l'airbag vous sauvera peut-être la vie ! Voyons un peu son principe de fonctionnement.

Comment ça marche ?

Le coussin gonflable de sécurité est une enveloppe textile repliée dans un logement spécifique, reliée à une cartouche

pyrotechnique et à des capteurs de choc (accéléromètres, détecteurs d'impact). Lorsque ces derniers décèlent une collision, une impulsion électrique fait détoner la cartouche, libérant une importante quantité d'un gaz neutre (le plus souvent de l'azote) qui vient gonfler l'enveloppe textile. Un processus extrêmement rapide, qui ne réclame que 20 à

30 millisecondes, soit cinq fois moins de temps qu'un battement de cils ! Ce déploiement express permet d'amortir le corps de la personne à protéger, afin qu'elle ne se heurte pas à des parties dures ou saillantes de l'habitacle (volant, planche de bord, montants latéraux...). Percé de petits événements, l'airbag se dégonfle presque aussi vite qu'il s'est gonflé, absorbant ainsi l'énergie

du choc et facilitant l'évacuation des occupants.

À l'usage

L'airbag apparut dès 1973 sur des modèles GM aux États-Unis, puis en 1981 sur la Mercedes Classe S. Il se décline désormais dans de nombreuses formes : airbags frontaux, latéraux, rideaux, central... et même dans les ceintures de sécurité arrière !



AUDI



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

PRATIQUE

Par Christophe Conche

Assurez votre visibilité sur la route : nos conseils

Afin d'être plus visible, de jour comme de nuit, sur les voies de circulation – qu'il s'agisse d'un automobiliste devant quitter sa voiture, d'un piéton ou d'un usager de deux-roues –, porter un gilet ou une housse de sac réfléchissant peut être aussi utile que de s'équiper d'une lampe frontale ou d'une bande à leds. Voici notre sélection.

GILET RÉFLÉCHISSANT : OBLIGATOIRE

■ Obligatoire à l'intérieur d'un véhicule (automobile, camion) et conseillé pour tout piéton, cycliste ou utilisateur de trottinette, ce gilet augmente considérablement la visibilité de la personne qui le porte (selon la Sécurité routière, il permet à un piéton d'être vu jusqu'à 44 m de nuit, contre 28 m sans équipement), grâce à l'utilisation de bandes réfléchissantes, et ce quelle que soit la couleur du gilet (jaune, orange, rouge...). De taille unique, ce matériel doit être étiqueté CE et répondre à la réglementation EN ISO 20471. En cas d'absence dans le véhicule, l'automobiliste s'expose à 135 € d'amende (minorée à 90 €).

Prix : de 2,99 à 14,65 € sur Norauto.fr



MICHELIN

TRIANGLE DE SIGNALISATION : OBLIGATOIRE

■ Compact, une fois glissé dans son étui de rangement, ce triangle de présignalisation (obligatoire dans chaque véhicule motorisé et carrossé depuis 2008) est équipé de trois faces réfléchissantes et doit répondre à l'homologation E27R.

Il permet, en cas de panne en bord de route, de signaler aux autres automobilistes que votre auto est à l'arrêt.

Mieux vaut privilégier un modèle de qualité à la fois solide et lourd, pour qu'il puisse rester parfaitement en place une fois posé au sol (à 30 m au moins du véhicule). Pour rappel, son absence peut entraîner une amende (135 € minorée à 90 €), et son oubli, réduire une indemnisation en cas d'accident.

Prix : 6,99 à 10,99 € sur Feuvert.fr



NORAUTO

ÉCLAIRAGE À LEDS : BIEN VOIR ET ÊTRE VU

■ Pratique à la nuit tombée (pour jeter un œil sous le capot ou dans le coffre, intervenir sur une roue crevée...), une lampe frontale peut vous sauver la mise. Si vous cherchez une alternative haut de gamme à la Philips Xperion 6000 Headlight testée dans notre n° 1946, la HF8R Core de Ledlenser est recommandable. Elle résiste à l'eau et aux poussières, et permet de garder les mains libres avec un faisceau de lumière qui s'adapte automatiquement à l'environnement. Ses quatre leds Xtrem procurent 900 lumens pour une portée à 200 m, 300 lumens sur 100 m et 20 lumens sur 25 m.

L'autonomie de sa batterie varie de 3 h 30 à 90 h.

Prix : 38,90 € la Philips Xperion 6000 Headlight sur France-xenon.com; 129 € la HF8R Core sur Ledlenser.com/fr



LEDLENSER

HOUSSE DE SAC À DOS : PLUTÔT MALIN

■ Flashy et imperméable, cette housse en matériau élastique 100 % polyester et recouvert d'une couche spéciale (PU Coating) peut s'ajuster à n'importe quel sac à dos grâce à des liens de serrage intégrés. Elle a pour vocation de garder votre sac au sec tout en rendant son porteur extrêmement visible. Sa couleur jaune fluo (ou orange fluo selon les goûts) ainsi que ses bandes zébrées réfléchissantes renforcent la sécurité de jour comme de nuit. Un support est même prévu pour y ajouter un éclairage autonome à leds.

Prix : de 9,99 à 24,95 € sur Jesuisavelo.com



ABUS

GYROPHARE DE TOIT : NOUVELLE NORME (EN ESPAGNE)

■ Recommandé par la Dirección General de Tráfico (DGT), ce dispositif sera obligatoire dès le 1^{er} janvier 2026 pour les automobilistes espagnols. Autonome, avec sa batterie rechargeable, la balise lumineuse V16 remplacera la traditionnelle paire de triangles de sécurité chez nos voisins ibères. Ce dispositif peut embarquer une carte SIM pour géolocaliser l'incident (sur le territoire espagnol). Chez nous, c'est un excellent complément

au triangle sur autoroute, puisqu'il peut être installé sans quitter le véhicule. Il offre une visibilité à 360° jusqu'à 2 km de distance grâce à de puissantes leds. Répondant à la norme IP54, il se montre peu sensible à l'eau. Sa base aimantée assure un bon maintien sur une carrosserie en métal.

Prix : de 14,55 à 54,99 € sur Osram.fr



OSRAM

HARNAIS HAUTE VISIBILITÉ : MOINS ENCOMBRANT

■ Plus facile à ranger qu'un gilet réfléchissant, ce harnais jaune fluo à bretelles réglables peut se porter sur n'importe quelle tenue. Il est conçu pour des gabarits allant des tailles S à XL. A la fois léger et confortable, pour un cycliste, un marcheur ou un coureur à pied, il maximise la visibilité nocturne. Attention cependant, il ne peut pas remplacer le gilet réfléchissant homologué, obligatoire dans un véhicule.

Prix : 14,99 à 25 € sur Decathlon.fr



DECATHLON



SPÉCIAL FAMILLES

Notre sélection

Qu'il s'agisse des trajets du quotidien ou des départs en vacances, trouver la voiture idéale, à bon prix, pour transporter sa famille ne va pas de soi. Habitabilité, volume de coffre, confort : les modèles que nous avons sélectionnés excellent dans ces domaines.

Déposer les enfants à l'école, les emmener avec leurs copains aux activités du mercredi après-midi, partir en week-end avec mamie et papi ou sa famille recomposée... les raisons de voyager en nombre avec la voiture principale du foyer ne manquent pas. Mais lorsqu'il s'agit de choisir une occasion pour tenir ce rôle, pas facile de ne pas se tromper. En effet, sauf à débarquer chez le vendeur avec toute la tribu, sièges auto et rehausseurs compris, jauger l'espace disponible à bord, notamment aux places arrière, n'a rien d'évident. D'autant que beaucoup de modèles prétendent familiaux ne peuvent pas, par exemple, accueillir trois dispositifs de retenue pour enfants sur leur banquette.

Qui dit voyage en troupe dit du même coup bagages en quantité. Un coffre généreux, mais également facile à charger, voire modulable (ceux qui ont déjà essayé de faire entrer une paire de bicyclettes dans leur auto comprendront), n'a donc rien d'un luxe. Outre ces points, il faudra aussi apporter un soin particulier à la vérification du respect des échéances d'entretien et à l'usure de certains composants (freins, embrayage...), surtout si la voiture a tracté et que ceux-ci ont donc été plus sollicités qu'en temps normal. Ces conditions remplies, vous constaterez, en parcourant notre sélection, qu'élégance et agrément de conduite peuvent, en prime, être de la partie.

Par Pierre Audemar



Pour une famille de quatre personnes

Citroën C3 Picasso 1.6 HDi



N. SOLER

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



Avec ses lignes mêlant habilement cubisme et rondeurs, le petit monospace Citroën parvient à offrir beaucoup d'espace à bord dans un gabarit contenu (4,08 m). Les surfaces vitrées généreuses seront appréciées des plus petits, tout comme la position surélevée, qui leur permettra de conserver un œil sur la route. Pour ne pas choisir entre espace arrière et coffre, la banquette coulissante (sur 13 cm) aux dossiers inclinables sera un plus. Autre astuce qui plaira aux parents : la sécurité enfants est électrique et peut donc être manipulée depuis les places avant. Reste à choisir le moteur au sein d'une large gamme qui a compté quelques brebis galeuses. Notre choix se porte sur le 1.6 HDi 92, fiable, sobre, mais aussi volontaire.

Vu un Exclusive de 2012 avec 123 500 km à 6 500 €

Dacia Duster 1.5 Blue dCi



A. SAUNIER

Diesel ■ 6 CV ■ 115 ch ■ 172 km/h ■ 5,7 l/100 km ■ Coffre : 479 dm³



Il faut parfois savoir dépenser un peu plus au départ pour faire des économies sur le long terme. En occasion, la variante de 115 ch du 1.5 diesel est, logiquement, plus coûteuse que celle de 110 ch qui l'a précédée. Mais son moindre appétit (0,7 l/100 km de moins en moyenne et 1 l/100 km sur autoroute) permet de vite récupérer sa mise. Non seulement ce Duster 2 ne met pas à mal le budget familial, mais il se montre des plus doux avec les vertèbres de ses occupants grâce à un amortissement soigné. A l'arrière, deux adultes de bon gabarit se trouveront confortablement installés. Et les bagages ne seront pas à l'étroit dans la généreuse malle. Visez les finitions haut de gamme afin d'obtenir un équipement décent (clim'...).

Vu un Prestige de 2019 avec 142 500 km à 11 000 €



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



SEAT

Skoda Kamiq 1.5 TSI ACT DSG



N. SOLER

Essence ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 206 km/h ■ 6,9 l/100 km ■ Coffre : 360 dm³



Chez Skoda, offrir un espace habitable supérieur à celui de la concurrence, c'est une marque de fabrique. Malgré une longueur contenue (4,24 m), le Kamiq ne fait pas exception à cette règle. Quatre adultes voyageront ainsi confortablement, même si les deux personnes installées à l'arrière sont de grande taille. En occasion, on trouve principalement des exemplaires dotés du trois cylindres 1.0. Si vous fréquentez assidûment les voies rapides, le quatre cylindres 1.5 sera toutefois plus à son aise, surtout en charge. Et sans consommer plus, grâce à son système de déconnexion des cylindres. Un bloc qui se marie à merveille avec la douce mais réactive boîte DSG à sept rapports.

Vu un Scoutline de 2021 avec 99300 km à 18000 €

Volkswagen Golf SW 2.0 TDI DSG



F. GROUT

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 223 km/h* ■ 5,2 l/100 km ■ Coffre : 610 dm³



Si vos enfants n'ont pas une taille de basketteurs mais que vous ne parvenez pas à limiter le nombre des bagages de la famille lors des départs en week-end, la Golf 8 SW est la voiture idéale. Le volume de sa malle dépasse, en effet, celui de bien des breaks des segments supérieurs. Et, une fois la banquette rabattue, à vous les joies des brocantes, plus de 1 600 dm³ étant alors disponibles. Avec le "gros" 2.0 TDI, cette Volkswagen ne craint pas la charge. Mais elle n'en oublie pas pour autant de rester sobre en toutes circonstances. On retrouve à bord les atouts qui ont fait le succès de cette lignée, à commencer par une qualité de fabrication soignée. Et, c'est nouveau, un équipement correct dès l'entrée de gamme.

Vu une Life de 2021 avec 104400 km à 19000 €

*Donnée constructeur.

Acheter une voiture d'occasion

Pour une famille de cinq personnes

Peugeot 5008 1.6 HDi

2



LABO
Auto Plus
LABO

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

En reprenant la base du 3008 de première génération, Peugeot a donné naissance à un monospace compact des plus réussis. De l'habitacle lumineux au volume de chargement XXL, il coche toutes les cases de la voiture familiale. Et même plus! Ainsi, ses sièges indépendants au deuxième rang permettent d'installer trois adultes qui n'auront pas (trop) à y jouer des coudes. Ou, possibilité trop rare, d'y fixer trois sièges enfant et/ou rehausseurs. Coulissants, inclinables et escamotables dans le plancher, les sièges arrière permettent également toutes les fantaisies en matière de modularité. Quant au conducteur, il appréciera l'agrément délivré par la variante 115 ch, la plus fiable de tous les 1.6 HDi.

Vu un Allure de 2015 avec 149600 km à 8000 €

Dacia Lodgy 1.5 dCi

2



LABO
Auto Plus
LABO

Diesel ■ 5 CV ■ 107 ch ■ 170 km/h ■ 6 l/100 km ■ Coffre: 870 dm³

Dresser la liste de tout ce qu'il est possible de faire entrer dans le coffre du Lodgy aurait des airs d'inventaire à la Prévert. Dans sa catégorie, il supplante, et de loin, tout ce que l'on peut trouver. Les occupants de la banquette ont droit à moins de largesse, mais l'espace n'y est pas ridicule. Comme toutes les Dacia, le Lodgy impose de recourir aux finitions haut de gamme pour obtenir une dotation décente. La Stepway, avec ses larges protections de carrosserie en plastique qui lui donnent un look plus valorisant, est ainsi un bon choix. Vu le gabarit de l'auto, préférez le diesel de 110 ch. A partir de 2014, ce bloc s'est débarrassé de ses défauts de jeunesse et se montre robuste s'il a été correctement entretenu.

Vu un Stepway de 2016 avec 88500 km à 11 500 €

Citroën C5 Aircross 1.6 PureTech

1



LABO
Auto Plus
LABO

Essence ■ 10 CV ■ 180 ch ■ 207 km/h ■ 8,5 l/100 km ■ Coffre: 615/755 dm³

Chargé de succéder au monospace Picasso, le premier C5 Aircross en a repris bon nombre de recettes. A commencer par une modularité rarement vue sur un SUV compact. La banquette a cédé sa place à des sièges indépendants et coulissants. Outre le fait que cela permet l'installation de trois sièges bébé, c'est également un moyen d'agrandir le coffre, déjà volumineux en configuration standard, tout en voyageant à cinq. En rabattant la seconde rangée, on obtient en plus un espace de chargement plat. Côté confort, ce Citroën n'a de leçon à recevoir de personne. Et, avec le tandem 1.6 essence 180 et boîte auto. à huit vitesses, l'agrément de conduite, la souplesse, mais surtout la fiabilité, sont de la partie.

Vu un Shine Pack de 2019 avec 87 000 km à 16 500 €

Skoda Kodiaq 2.0 TDI DSG



LABO
Auto Plus
LABO

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 189 km/h ■ 7,4 l/100 km ■ Coffre: 589/784 dm³

Voyager en classe affaires au prix de l'économique, c'est possible, à condition d'opter pour la première génération du Kodiaq. Si, techniquement, il partage tout avec son duo de cousins Seat Tarraco/VW Tiguan Allspace, il se montre encore plus généreux à bord, que ce soit pour caser les jambes des passagers ou leurs

SPÉCIAL FAMILLES

Nissan X-Trail e-Power



F. GROUT

Hybride ■ 8 CV ■ 204 ch ■ 170 km/h* ■ 5,7 l/100 km* ■ Coffre: 484/690 dm³

Depuis l'arrivée du Qashqai, le X-Trail n'a plus la cote auprès des acheteurs. Si vous envisagez de conserver votre prochain SUV au moins cinq ans, voilà une chance de faire de très belles affaires en occasion. D'autant que les prestations familiales de ce Nissan sont d'un excellent niveau. Outre l'espace intérieur, on peut notamment mettre à son crédit des suspensions réglées aux petits oignons. La particularité du système hybride Nissan, c'est que seul le moteur électrique sert à entraîner les roues (le thermique produit de l'énergie à destination des batteries). Outre un appétit très mesuré, cela lui permet de se montrer presque aussi agréable à conduire qu'une voiture électrique.

Vu un N-Connecta de 2023 avec 94000 km à 23000 €

* Donnée constructeur.

VW Touran 1.5 TSI Evo



N. SOLER

Essence ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 209 km/h ■ 5,5 l/100 km ■ Coffre: 502/677 dm³



Dernier monospace compact européen toujours produit, le troisième opus du Touran conserve, malgré ses 10 ans, de nombreux atouts. A commencer par son ratio encombrement extérieur/volume intérieur. Pas plus long qu'un Tiguan (4,53 m contre 4,54 m), il accueille cinq passagers dans des conditions optimales grâce à ses sièges indépendants. Si la taille du coffre prime à vos yeux, évitez les exemplaires dotés du troisième rang optionnel, qui fait perdre une centaine de décimètres cubes de volume de chargement. Pour passer en mode "camionnette", il suffit de glisser les sièges arrière (2^e et éventuel 3^e rang) sous le plancher. Le 1.5 essence est un dur à la tâche, mais ne se montre pas trop gourmand en carburant.

Vu un Lounge de 2021 avec 71000 km à 24000 €



MERCEDES-BENZ

bagages. La banquette coulissante, de série sur toutes les finitions, est un atout dont ne peuvent pas se targuer la majeure partie de ses rivaux. Plus sobre et plus souple que les 190 et 200 ch, le 2.0 TDI 150 ch suffit. Enfin, côté équipement, hormis sur l'entrée de gamme Active, quasi introuvable, la générosité est de mise.

Vu un Sportline de 2019 avec 132000 km à 21000 €

Mercedes GLB 200 d



Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 200 km/h ■ 6,2 l/100 km ■ Coffre: 429/555 dm³



Basé sur le GLA, le GLB corrige les deux principaux défauts de son petit frère: le manque d'espace aux places arrière et un coffre exigu. Il va même jusqu'à proposer une banquette coulissante de série! Dans une offre mécanique pléthorique, ce n'est pas un hasard si le diesel de 150 ch est le plus présent en occasion: c'est lui qui affiche le meilleur rapport performances/sobriété, les versions 220 d étant pénalisées par la présence imposée de la transmission intégrale. En revanche, évitez les AMG Line, à l'amortissement plus ferme. Un peu mieux équipée que l'entrée de gamme Progressive Line, mais pas plus chère en occasion, la finition Business Line propose le meilleur compromis.

Vu un Business Line de 2022 avec 62600 km à 28000 €

Acheter une voiture d'occasion

SPÉCIAL FAMILLES

Pour une famille de six personnes et plus

Opel Zafira Tourer 2.0 CDTI



Diesel ■ 9 CV ■ 170 ch ■ 203 km/h ■ 7 l/100 km ■ Coffre: 573 dm³

Catalogué comme compact, le Zafira 3 affiche des cotes extérieures (4,66 m de long) proches de celles d'un grand monospace. Cela lui permet d'accueillir sept passagers (les trois rangées de sièges étaient livrées de série, sauf à choisir une option de suppression) dans de bonnes conditions. Pour déplacer décemment une telle famille et ses bagages, il faut un moteur vigoureux. Un rôle que la déclinaison 170 ch du 2.0 maison endosse avec talent. D'autant qu'elle se révèle robuste et que sa consommation reste mesurée. Cet Opel offre un bon compromis entre dynamisme et confort. Et son contenu technologique se montre digne d'une voiture moderne, ce bloc n'étant marié qu'aux finitions haut de gamme.

Vu un Elite de 2016 avec 128500 km à 11 000 €

Ford S-Max 2.0 TDCi



Diesel ■ 10 CV ■ 180 ch ■ 195 km/h ■ 7,5 l/100 km ■ Coffre: 607/750 dm³

Lorsque l'on est à la tête d'une famille nombreuse, un grand monospace a tout de la voiture idéale. Pour ceux qui ne veulent sacrifier ni l'esthétique ni le dynamisme de conduite, il y a le Ford S-Max. Malgré son profil de break de chasse, ce deuxième opus offre un espace intérieur presque aussi généreux que le Galaxy. Et il en conserve la modularité, à commencer par les sièges arrière indépendants (couissants au 2^e rang) qui se rabattent de façon à former un plancher complètement plat. Si la praticité, c'est bien, personne n'a rien contre une touche de luxe. Avec sa sellerie en cuir et son système audio haut de gamme, ainsi que son toit vitré panoramique, la finition Vignale se donne des airs de limousine.

Vu un Vignale de 2017 avec 133300 km à 17 200 €

Seat Alhambra 2.0 TDI



Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 188 km/h ■ 7,6 l/100 km ■ Coffre: 619/731 dm³

Comme la plupart des Seat, l'Alhambra est quelque peu passé à côté de sa carrière en neuf à cause de son cousin, le VW Sharan 2. Les deux autos étant, aux logos et à quelques détails de présentation près, parfaitement identiques, autant opter pour l'ibère, dont les tarifs sont moins élevés. Avec ses cotes intérieures généreuses, ses sept sièges indépendants, qui s'escamotent de façon à obtenir un volume de chargement plat, et ses larges surfaces vitrées, il accueille sept adultes dans les meilleures conditions. Moins présent en occasion que le 140, le 2.0 diesel de 150 ch compense un prix d'achat supérieur par un appétit moindre... et un fonctionnement plus souple et moins bruyant.

Vu un Style de 2016 avec 144400 km à 19 000 €

Dacia Jogger Hybrid 7pl.



Hybride ■ 5 CV ■ 140 ch ■ 154 km/h ■ 6,4 l/100 km ■ Coffre: 815 dm³

Plus de 20 000 € pour une Dacia d'occasion, cela peut paraître beaucoup. Mais, à ce tarif, il est possible de s'offrir un Jogger presque neuf. Imbattable! Successeur des Logan MCV et Lodgy, ce break est doté du meilleur volume intérieur de son segment, notamment en garde au toit. Si vous roulez fréquemment chargé, oubliez la version GPL. Certes économique à l'usage, elle manque de souffle dans ce break qui affiche déjà plus de 1 400 kg à vide. Les 30 ch supplémentaires et la réactivité de la boîte à double embrayage de l'hybride seront de précieux alliés lorsque l'auto sera chargée et qu'il faudra engager un dépassement. Et son appétit limité n'écornera pas trop le budget familial.

Vu une Extreme de 2023 avec 38200 km à 21 000 €

Peugeot 3008

Joël Deguilhem pensait que l'appui de son concessionnaire serait un argument de poids dans sa bataille contre Peugeot. Mais le constructeur au lion s'obstine à refuser toute prise en charge.



R. DUPONT / ANDIA

791 € à payer pour un défaut de sellerie à 50 000 km !

A bonné de longue date à la revue que vous avez entre les mains, Joël Deguilhem, des Assions (07), possède un Peugeot 3008 1.5 BlueHDi 130 de 2020. Les lecteurs les plus assidus le savent : ce tandem modèle/moteur fait partie des véhicules régulièrement épinglés dans notre rubrique. Notre lecteur s'est donc souvent demandé quel problème allait finir par gâcher sa relation avec son SUV. Aussi, c'est presque sans surprise qu'il a constaté, il y a quelques

semaines, l'apparition d'une déchirure sur la partie en similicuir du siège conducteur. A l'occasion d'une visite chez son carrossier, il lui montre le défaut. Celui-ci lui conseille alors de se tourner vers son concessionnaire.

Défaut pas assez prématuré

Joël s'exécute sans attendre et reçoit de la part de ce professionnel une réponse catégorique : cette dégradation est bien due à la mauvaise qualité du revêtement et non à l'usure. Il faut dire que son 3008 vient tout juste de

passer la barre des 50 000 km. C'est donc plein d'espoir que notre lecteur demande au chef d'atelier de solliciter auprès de Peugeot une prise en charge du remplacement de la coiffe de siège. Une opération chiffrée, main-d'œuvre comprise, à 791 €. Mais le constructeur au lion oppose immédiatement une fin de non-recevoir, invoquant l'âge du véhicule. Certes, l'auto a fêté son cinquième anniversaire en août dernier, mais, pour Joël, cette excuse n'est pas recevable.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Les éléments en similicuir qui se déchirent rapidement sur les sièges des Peugeot 3008 de deuxième génération, c'est un grand classique. Rappelons qu'une sellerie devrait pouvoir "encaisser" 200 000 km sans broncher pour peu qu'elle ne soit pas maltraitée. Or Joël a toujours pris le plus grand soin de son 3008. Aussi, même si l'âge de ce SUV permet d'appliquer un taux de vétusté, Peugeot doit, comme l'indique le barème de nos experts, prendre 80 % du montant du devis en charge.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Alfa Romeo Stelvio

Siège connecté

A la suite de l'allumage de voyants au tableau de bord de mon Stelvio 2.0 Turbo 280 de 2022 (46 900 km), le garage Alfa Romeo m'indique qu'il faut changer le connecteur d'airbag du siège conducteur (743 €). Mais la marque refuse de payer.

Francis Guénand, 37530 Saint-Règle

NOTRE CONSEIL S'il est normal qu'un tel connecteur s'use avec le temps et les kilomètres, sa durée de vie est toutefois très largement supérieure aux moins de 4 ans et moins de 50 000 km de votre Stelvio. Dans votre cas, nos experts sont catégoriques : Alfa Romeo doit prendre à sa charge la totalité du coût de cette intervention.

Ford Focus

Adieu la fraîcheur

La climatisation de ma Focus SW 1.0 EcoBoost Hybrid 125 de 2022 (58 700 km) a subitement arrêté de fonctionner. Mon concessionnaire m'a facturé 1 128 € pour changer le compresseur, mais Ford ne veut m'en rembourser que 24 %.

Christophe Bleuzet, 59178 Millonfosse

NOTRE CONSEIL Les comptes de Ford ne sont pas bons. Selon le barème de nos experts, un compresseur de clim' qui lâche après 3 ans et un peu moins de 60 000 km doit être pris en charge à 85 % par le constructeur. Vous pouvez donc mettre Ford en demeure de vous rembourser la différence entre ce taux et son offre.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Renault a payé 100 % de la batterie de traction

Carton plein pour Cécile Porte et Nicolas Indjirdjian, de Marignane (13) ! Pourtant, lorsqu'ils témoignaient dans notre n° 1940, ils étaient dépités. Ils devaient alors faire procéder au remplacement de la batterie de traction de leur Clio E-Tech full hybrid 140 de 2020 (59 900 km) et Renault avait refusé toute participation financière à l'opération, chiffrée à 2 927 €. L'intervention de nos experts a fait revenir le constructeur à la raison : il a payé l'entièreté des réparations. Bravo !



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 UNE...

Porsche Cayman (2005-2013) à moins de 40 000 €

Un flat six envoûtant et un plaisir de conduite à la hauteur du blason : la Cayman est une vraie Porsche et une occasion à saisir. Alors, quel modèle de première génération faut-il choisir ?

Derrière l'inaccessible star 911, la plus abordable Cayman n'a rien d'une Porsche au rabais. Basé sur le roadster Boxster avec un positionnement plus sportif, ce coupé a tout d'un achat malin dans sa première génération, sortie fin 2005. L'absence de petites places arrière due à son architecture à moteur central est compensée par deux coffres (avant et arrière), permettant d'envisager une longue escapade à deux. Les occupants profitent alors d'un habitacle tiré à quatre épingles, surtout une fois revêtu du gar-

nissage cuir (en option). Pensez également à vérifier la présence des indispensables clim' auto., radars de stationnement arrière ou régulateur de vitesse, optionnels chez Porsche. Plus encore que l'ambiance sportive amplifiée par le gros compte-tours central, l'ergonomie impeccable fait davantage oublier ces mesquineries d'équipement. La position de conduite irréprochable incite vite à en découdre. Derrière le volant, son conducteur prend tout de suite un énorme plaisir. Les commandes parfaites y participent : direction précise comme

un scalpel, dosage des freins au millimètre près et pédalier idéalement placé.

Son et lumière

Le châssis affûté est à la hauteur de ce que l'on attend d'une Porsche, avec un train avant réactif, de l'agilité et un comportement gratifiant pour les plus expérimentés qui pourront, au besoin, désactiver l'ESP. Attention toutefois au confort ferme, même avec l'option amortissement piloté. La Cayman peut devenir encore plus sportive, avec des suppléments comme le pack Sport Chrono (sur la version S) ou le différentiel à glissement limité. Il y a aussi et surtout ses fameux flat six chantants, rageurs et parfaitement accordés à une excellente commande de boîte manuelle. Leur fiabilité sans sou-

cis depuis fin 2006 les rend tous recommandables et la présence de nombreux modèles étrangers dans les annonces n'est pas forcément un problème. Timide sous 4000 tr/mn, le 2.7 de 245 ch constitue une bonne entrée en matière pour les petits budgets. La version 3.4 S de 295 ch en offre tout de même davantage et permet de profiter pleinement de toutes ses qualités. Pratiquement introuvable, la S Sport de 303 ch n'est pas retenue. Les boîtes auto. non plus. La Tiptronic à cinq rapports est dépassée et la PDK, disponible au restylage de 2009, manque un peu de saveur. D'autant que le flat six qui passe à l'injection directe lors de cette remise à jour (2.9 265 ch et 3.4 S 320 ch) s'apprécie toujours en boîte manuelle.

Par Jacques Warnery

La présentation sportive flatte la rétine et la qualité de fabrication est léchée, mais le GPS est en option.



Nombre de places : 2



Volume : 228 dm³



Le coffre arrière est assez accueillant, même si la proximité du moteur diffuse de la chaleur. S'y ajoute un espace de 150 dm³ à l'avant. La Cayman chausse du 17" (disques de frein avant de 298 mm) et la S, du 18" (freins avant de 318 mm).

Côté équipements

■ Mesquin de série, l'équipement de la Cayman propose plein d'options que l'on peut vérifier avec les codes indiqués sur le capot du modèle convoité. On retrouve en supplément des équipements de sécurité (essuie-glace AR, phares bixénon), d'agrément (cuir, sièges sport, électriques et chauffants) ou sur le châssis (amortissement piloté PASM et échappement sport). Les disques de frein céramique sont réservés à la version S et ne sont pas indispensables.

LA DOTATION DE SÉRIE

Cayman: • ABS • Airbags frontaux, latéraux et rideaux • Aileron arrière télescopique • Antibrouillards • ESP • Climatisation manuelle • Freins à disque perforé avec étriers à quatre pistons • Jantes alliage 17" • Ordinateur de bord • Radio-CD • Rétroviseurs extérieurs électriques et chauffants • Sièges cuir/Alcantara avec dossiers réglages électriquement • Verrouillage centralisé • Vitres électriques • Volant cuir réglable en hauteur et en profondeur.

Cayman S: • Double sortie d'échappement • Jantes alliage 18".



PHOTOS: PH. TISSIER / PILOU

Côté moteurs

LES CHIFFRES	2.7 - 245 ch	2.9 - 265 ch	3.4 S - 295 ch	3.4 S - 320 ch
Vitesse maxi	258 km/h (constructeur)	265 km/h (constructeur)	275 km/h (constructeur)	277 km/h (constructeur)
Accélération 1 000 m D. A.	26s2	25s9	25s2	24s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4^e/5^e/6^e	7s1/10s/-	5s8/7s2/8s4	5s/6s6/8s1	4s9/6s/7s6
Consommation moyenne	9,4 l/100 km	9,7 l/100 km	10,5 l/100 km	10,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	8,7/8,3/11,2 l/100 km	9/8,5/11,5 l/100 km	9,7/9,6/12,2 l/100 km	10,1/9,6/12,7 l/100 km
Poids	1 348 kg	1 385 kg	1 415 kg	1 407 kg
Freinage 130 à 0 km/h	62 m	63 m	62 m	62 m
Moteur essence	6 cylindres à plat, 24S	6 cylindres à plat, 24S	6 cylindres à plat, 24S	6 cylindres à plat, 24S
Cylindrée	2 687 cm ³	2 893 cm ³	3 386 cm ³	3 436 cm ³
Puissance maxi	245 ch à 6 500 tr/mn	265 ch à 7 200 tr/mn	295 ch à 6 250 tr/mn	320 ch à 7 200 tr/mn
Couple maxi	273 Nm à 4 600 tr/mn	300 Nm à 4 400 tr/mn	340 Nm à 4 400 tr/mn	370 Nm à 4 750 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	222 g/km/2*	221 g/km/2*	254 g/km/2*	230 g/km/2*
Boîte de vitesses	Manuelle, 5 vitesses	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses

Une enveloppe de 40 000 € donne accès à quatre moteurs, en boîte mécanique ou auto.

2.7 - 245 ch: lancée en mai 2006, elle permet de goûter à l'univers Porsche et à son flat six musical. Mais sa boîte à 5 rapports seulement ne compense pas son caractère creux à bas régimes. Les exemplaires à moins de 100 000 km se trouvent dès 26 000 €. Les rares versions à boîte Tiptronic sont généralement affichées 1 500 € de plus.

2.9 - 265 ch: arrivé au restylage de février 2009, ce 2.9 s'offre une injection

directe. Sa puissance et son couple sont mieux exploités par une boîte manuelle à 6 rapports. Dommage, il est assez rare.

Comptez 30 000 € avec 150 000 km et 35 000 € avec moins de 100 000 km. A noter, la PDK coûte entre 1 000 et 2 000 € de moins.

3.4 S - 295 ch: disponible dès le lancement, cette version S est encore plus désirable. Soyeux, rageur et mélodieux, ce 3.4, assisté d'une excellente boîte 6, est le plus diffusé en occasion. Les autos avec 150 000 km se trouvent dès 25 000 € et celles avec moins de

100 000 km, juste en dessous des 30 000 €. La boîte auto. coûte 1 000 € de moins.

3.4 S - 320 ch: disponible au restylage, et coiffant la gamme, ce flat six 3.4 reçoit l'injection directe et passe à 320 ch. Les prestations et les prix montent d'un cran. Très rare en boîte manuelle, on trouve des exemplaires dans les annonces avec moins de 100 000 km dès 37 000 €. Un peu plus diffusée, la boîte automatique PDK revient à 2 000 € de plus à kilométrage équivalent et dès 32 000 € avec moins de 150 000 km.

Côté fiabilité

A surveiller

Cylindres rayés. Des rayures au niveau des cylindres peuvent apparaître et endommager le moteur. Une surconsommation d'huile et une sortie d'échappement noircie constituent les premiers signes. Ce problème, bien connu sur les Porsche 911 génération 997, n'a que rarement touché les premiers 3.4 S.

IMS. Un roulement de l'arbre intermédiaire sous le vilebrequin (IMS) peut prendre du jeu, ce qui provoque parfois une casse moteur (ne concerne que les modèles fabriqués début 2006). Son changement revient à 1 500 €. Un roulement renforcé est souvent installé lors du remplacement de l'embrayage autour des 100 000 km.

Rapport Piwis. Cet outil de diagnostic disponible comptabilise le nombre d'heures de fonctionnement du moteur et permet d'en déduire la vitesse moyenne du véhicule. Il enregistre également d'éventuels sursrégimes selon six plages.

*Pastille 1 à partir de 2011

Nous vous conseillons

Cayman 3.4 S de 295 ch

La Cayman 3.4 S apporte davantage de sportivité. Plus abordable que la version restylée de 320 ch, le modèle de 295 ch constitue une bonne affaire. Un beau millésime 2009 avec moins de 100 000 km s'échange à moins de 30 000 €.



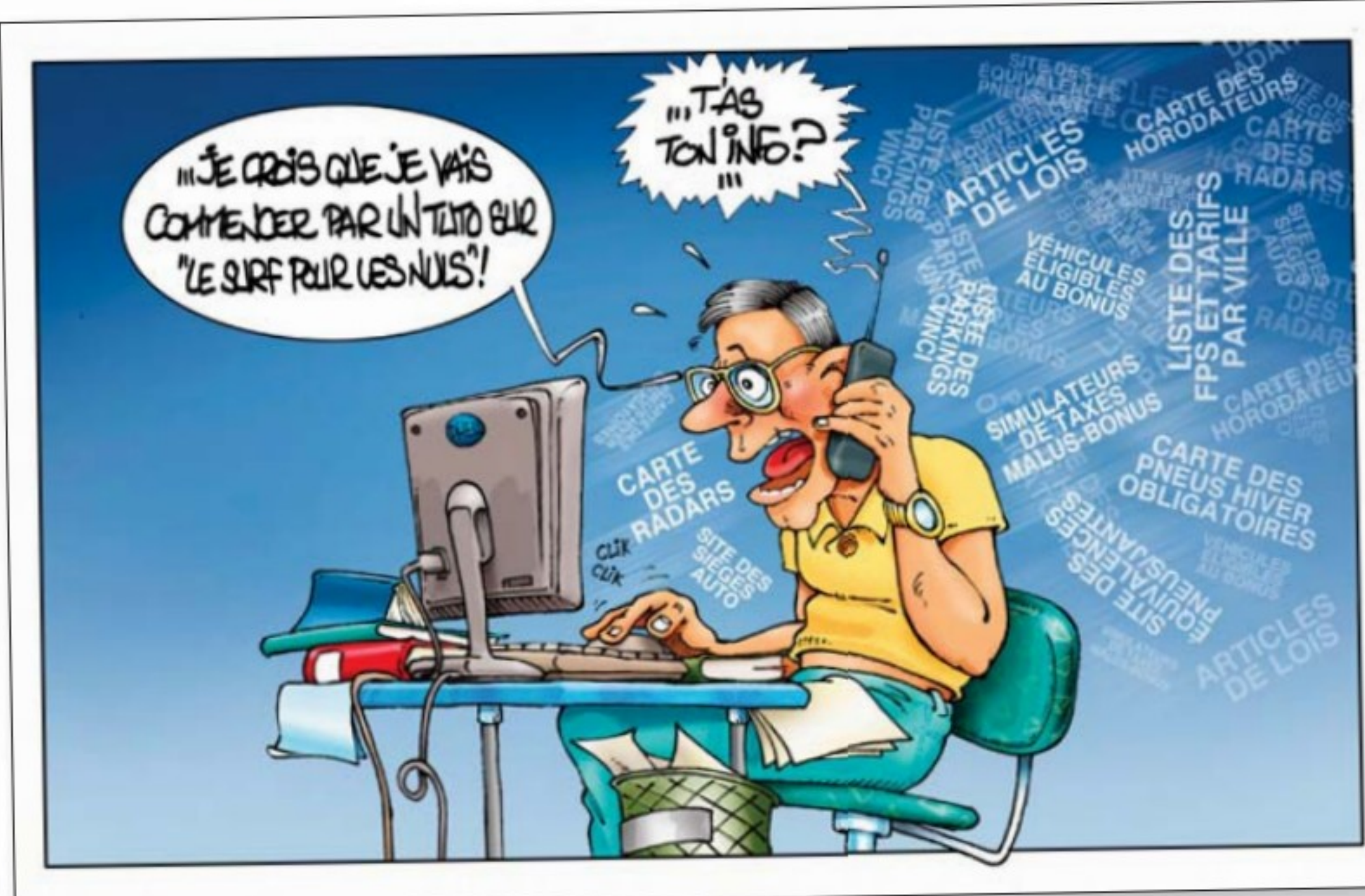
N. SOLER



Rubrique coordonnée
par Pascale Gétin

BONUS/MALUS, CARTE DES RADARS,
CONTRÔLE TECHNIQUE...

L'info fiable et gratuite à portée de clic !



En matière automobile, les réglementations sont nombreuses et parfois complexes. Difficile de toutes les connaître, et encore plus, pour un néophyte, de s'en souvenir ! D'où l'idée de vous concocter cet annuaire des principales sources d'information en ligne, à votre disposition gratuitement et en permanence.

Dix mille questions se bousculent dans votre tête et vous ne savez où trouver les réponses ? Qu'à cela ne tienne. Internet regorge de sites et de données officielles, qui, contre toute attente, sont accessibles à tous. Avec des infos et des conseils pointus, fiables (ce qui est rare de nos jours) et gratuits ! Pour vous éviter de ramer à les chercher, nous vous avons compilé les plus utiles dans le domaine qui nous occupe : calcul du bonus/malus écologique, points critiques du contrôle technique, cartes des radars, règles complexes du stationnement payant, etc. Vous n'avez plus qu'à suivre le guide...

Bonus/malus, leasing social...

Ademe.fr

L'Agence de la transition écologique informe et conseille les particuliers, les pros et les associations sur les solutions permettant de réduire leur empreinte environnementale. Grâce à un simulateur, vous pouvez ainsi calculer les émissions de carbone de vos trajets (à vélo, en voiture électrique ou thermique, en train, en avion...) en fonction du kilométrage à parcourir, afin d'évaluer l'impact de vos déplacements.

Score-environnemental-bonus.ademe.fr

Avec ce lien vous obtenez directement la liste – mise à jour chaque mois – de tous les modèles électriques éligibles au bonus (937 résultats !). Indispensable pour savoir si l'auto que vous souhaitez acheter est concernée.



Carlabelling.ademe.fr

D'une pierre deux coups. Vous pouvez, ici, à la fois consulter et comparer les fiches de tous les modèles, y compris thermiques : consommation officielle, rejets de CO₂, bonus, malus, etc.

Economie.gouv.fr

Dans le menu "Voyager et se déplacer" (section "Particuliers"), vous disposez de toute la réglementation concernant les malus auto (de CO₂ et de masse). En prime, des liens indispensables, tels ceux de Carlabelling et de France Titres (Ants.gouv.fr), pour effectuer vos démarches d'imma-

Service-public.gouv.fr : le site qui fait le lien avec tous les autres

- Il se présente comme le site officiel d'information et de démarches administratives et, pour le tester régulièrement, nous confirmons que vous pouvez y aller les yeux fermés !
- S'il ne devait y avoir qu'une seule adresse à connaître, ce serait celle-ci. Elle est incontournable pour celui qui ne maîtrise pas parfaitement internet et craint de se retrouver sur un site douteux, avec le risque de se faire arnaquer en payant cher des services habituellement gratuits ou quasiment.
- Deux entrées pour trouver la bonne info. Un menu donnant accès à des fiches pratiques, à l'actualité sur vos droits, à l'annuaire de l'administration et, cerise sur le gâteau, à tous les liens vers les sites officiels. Ou une recherche par mot-clé, type "Immatriculation" ou "Carte grise", qui vous redirige vers la ou les pages correspondantes.

trication, ainsi qu'un accès direct au simulateur pour calculer le montant à régler.

Primealaconversion.gouv.fr

Même si la prime à la conversion a disparu, ce site peut encore être utile, notamment pour tester votre éligibilité au leasing social (et pour calculer votre distance domicile-travail), ou, plus anecdotique, auetrofit électrique.

Radars, stationnements payants...

Antai.gouv.fr

Ceux qui ont déjà eu à régler ou à contester un PV le connaissent bien. Les démarches y sont gratuites et évitent d'avoir à envoyer un courrier en recommandé avec accusé de réception. Economies et gain de temps assurés.

Radars-auto.com

C'est la bible officieuse en matière de radars : carte de France de leurs emplacements fixes et mobiles (autrement plus fiable que celle de la Sécurité routière), infos techniques sur les différents dispositifs

et leur fonctionnement, news... On ne peut que vous recommander ce site, dont le fondateur, Nicolas Lourdin, collabore avec *Auto Plus* depuis des années.



Fps-stationnement.fr

Une question sur la réglementation du stationnement payant ? Foncez. Vous saurez tout sur son fonctionnement depuis qu'il a été confié aux collectivités en 2018 : grille des tarifs, règles (parfois complexes) à respecter, modalités de paiement et montant des FPS dans toutes les communes qui possèdent des horodateurs, présence ou non de "sulfateuses à PV", carte de France...



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



METROPOLE DE MONTELLIER

Opendata.paris.fr

Ce site vous dirige vers une carte interactive des horodateurs parisiens, indiquant leur emplacement, leurs différents tarifs horaires, leur accessibilité (véhicule léger, deux-roues motorisés, personnes à mobilité réduite). Vous trouverez aussi la liste des parkings publics Vinci et consorts (et leurs tarifs). Ainsi que la liste des stations vélib du Grand Paris (1 400) et la disponibilité, en temps réel, des vélos et des bornes (accès direct sur Velib-metropole.fr).

Tribunal-stationnement-payant.fr

C'est le site de l'unique tribunal administratif dédié au stationnement payant. Il fourmille d'explications pour ne pas commettre d'erreur lors d'une procédure de paiement ou de contestation. Le plus : l'ensemble des décisions de justice y est consultable, ce qui permet de vérifier si votre recours a des chances d'aboutir et, le cas échéant, de vous appuyer sur ces précédents pour contester auprès de la collectivité concernée.

Sécurité sur la route, équipement, contrôle technique...

Securite-routiere.gouv.fr

Outre les campagnes et les conseils pour éviter la prise de risques au volant (vitesse, alcool, stupéfiants...), la plate-forme du gouvernement livre aux candidats au permis de conduire la carte de France des auto-écoles labellisées, accessibles en ligne et adaptées aux personnes en situation de handicap, selon la catégorie de permis (B, A, C ou D). En prime, leurs taux de réussite, ainsi que des pistes pour vous aider à financer votre formation. Cette plate-forme est aussi accessible via ce site *Mes Points Permis*, le lien officiel pour consulter votre solde de points. Bonus : vous pouvez aussi y consulter les bilans annuels de l'accidentalité routière et des infractions.

Tnpg.fr

Cette adresse est incontournable pour celui qui souhaite changer ses pneumatiques, ne serait-ce que pour passer d'un jeu de

gommages été à un jeu d'hiver. Vous y trouverez la réglementation en vigueur (loi montagne), les équivalences dimensionnelles pour rester dans la légalité, ainsi que de nombreuses recommandations : une mine d'infos pratiques et 100% fiables !



ADAC/TCS

Tcs.ch

Ici, les résultats des derniers crash-tests des sièges enfant réalisés par les clubs automobiles européens indépendants (deux par an), ainsi que tous ceux effectués depuis 2015. Cela vous permet de comparer et de choisir un dispositif homologué qui répond aux normes de sécurité. Le site Adac.de regorge également d'infos.

Interieur.gouv.fr

Toutes les chartes graphiques des identifiants des plaques d'immatriculation sont consultables à loisir sur le site du ministère de l'Intérieur (Tinyurl.com/charte-identifiant). Cela vous évitera d'arborer un autocollant fantaisiste et de vous exposer ainsi à un potentiel PV de 90 €.



A. SECHET

Utac-otc.com

Le site de l'Organisme technique central est une bible pour les contrôleurs techniques. Mais pour vous aussi. Vous y trouverez un "mode d'emploi" détaillé de l'épreuve, utile pour savoir si votre auto risque une contre-visite (Tinyurl.com/mr2869rc), mais aussi le bilan du contrôle technique par modèle pour l'ensemble du parc contrôlé (avec taux de contre-visites prescrites).

Europa.eu

Si vous devez voyager en Europe, vous trouverez ici (tinyurl.com/448p4935) les principales règles de circulation sur les routes des pays de l'UE. **Pascale Gétin**

VOS QUESTIONS

Loi Retrait de points

"Mon permis a été injustement invalidé pour solde nul, car j'aurais dû récupérer tous mes points un mois auparavant. Est-ce contestable ?"

Yvon K., 29600 Morlaix

M^e Frank Samson. Oui. Dans un arrêt du Conseil d'Etat (CE) du 2 octobre 2025 (n° 494831), la haute juridiction rappelle que, pour le calcul des délais de récupération de points (6 mois, 2, 3 ou 10 ans), la date à retenir n'est pas celle de l'enregistrement par le ministère de l'Intérieur*, mais bien celle où l'infraction devient définitive au sens du code de la route, soit la date de paiement de l'amende. Le CE précise que "la date d'enregistrement dans le système national ne peut faire obstacle à l'application des délais légaux de récupération de points". Invoquez cette décision afin de faire valoir la récupération de vos points antérieurement à l'invalidation, laquelle devra, de facto, être annulée.

*C'est le Bureau national des droits à conduire (BNDC) qui intervient ici.



SHUTTERSTOCK

Expertise Litige sur une réparation

"Est-ce à moi de prouver la faute du garage alors qu'une impossibilité de passer les vitesses est survenue une semaine après le remplacement de l'embrayage ?"

Maryline G., par e-mail

Antoine Jacquot. Outre l'habituelle obligation de résultat, il existe une présomption de faute d'un garage, et un lien causal avec ses travaux, lorsqu'une panne survient peu après une réparation sur un organe sur lequel il est intervenu. La cour d'appel de Caen vient encore de le rappeler, dans un arrêt du 14 octobre dernier*. Et a précisé que ni l'incertitude sur l'origine réelle de l'avarie, ni la difficulté à la déceler ne suffisent à écarter ces présomptions. En clair, dans une telle situation, c'est au professionnel d'apporter la preuve qu'il est totalement étranger à la panne. Adressez à votre garagiste une mise en demeure en lui rappelant ses obligations, ou saisissez votre protection juridique si vous avez la chance d'en avoir souscrit une.

*n° 22/00762.

Conso Entretenir soi-même sa voiture

"Mon Partner de 2020 entretenu par un ami fait l'objet d'un rappel. Comme je n'ai aucune facture, Peugeot me refuse toute prise en charge !"

Olivier B., 46330 Saint-Géry-Vers

Pascale Gétin. Tout dépend de la nature du rappel. S'il s'agit d'une opération préventive, liée, par exemple, à un défaut mécanique endémique sur tel ou tel moteur (au hasard : un problème de courroie sur le 1.2 PureTech), alors oui, le constructeur est en droit d'exiger un historique d'entretien ayant respecté à la lettre ses préconisations. En revanche, dans le cadre d'un rappel lié à un défaut affectant la sécurité du véhicule (airbag Takata dangereux, risque d'incendie dû à une durite fragile, risque de défaillance du freinage...), là, l'enjeu n'est plus le même : vu la gravité des risques encourus, le constructeur ne doit pas se montrer regardant sur la rigueur des entretiens "courants" passés. Il en va tout simplement de sa responsabilité !



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



J. DELFOSSE/DPPI



Sébastien Loeb



Cristina Gutiérrez



Nasser Al-Attiyah



Lucas Moraes

PHOTOS: MICHAEL PHOTOGRAPHY S.R.O./DACIA

DAKAR : C'EST PARTI POUR L'ÉDITION 2026 !

Pour Loeb, le dixième sera-t-il le bon ?

Cela fait neuf fois que ce satané Dakar se refuse au nonuple champion du monde des rallyes. Alors cette dixième participation le verra-t-elle vaincre la malédiction ? Fort de trois podiums – dont une victoire – lors de la saison 2025 de rallye-raid, il semble plus armé que jamais, grâce un nouveau coéquipier, un Dacia Sandrider amélioré et un nouvel état d'esprit...

Depuis sa première tentative au Dakar en 2016 – conclue à la 9^e place avec Peugeot –, il semble que le sort s'acharne sur Sébastien Loeb. Une impression qu'il convient toutefois de relativiser. Certes, sa campagne dans cette épreuve mythique s'est soldée par deux abandons (2018, 2021) et une disqualification (en 2025, nous y reviendrons), mais il est tout de même monté sur le podium final à cinq reprises. Deuxième dès 2017 (avec Peugeot), il réédite ce résultat en 2022 et 2023 (avec Prodrive) et termine sur la troisième marche en 2019 (Peugeot) et en 2024 (Prodrive). Mais aux yeux d'un champion comme Loeb, c'est loin d'être satisfaisant... Et cette épreuve-là, quoi qu'il en coûte, il veut la gagner. Pour ce faire, il s'est engagé dans le projet Dacia Sandriders dès le début (et jusqu'à l'édition 2027 du Dakar). Un pari audacieux, voire risqué, puisque la marque roumaine était totalement néophyte dans la discipline. Mais celle-ci n'avait pas fait les choses à moitié,

recrutant non seulement Loeb, mais aussi le triple champion du monde de rallye-raid et quintuple vainqueur du Dakar, Nasser Al-Attiyah. Pour leur première sortie officielle, au rallye du Maroc 2024, le bilan fut probant, avec une victoire pour le Qatari et une deuxième place pour le Français. Voilà qui semblait de bon augure pour le Dakar 2025, le neuvième de Loeb, son chiffre fétiche.

Quand le sort s'acharne

Malheureusement, les choses ne se sont pas passées comme espéré. Victime d'un tonneau à la troisième étape, Loeb parvient tout de même à rallier le bivouac, mais se voit disqualifié par la FIA* en raison d'une déformation de l'arceau de sécurité. Une fin bien prématurée pour cette neuvième tentative. Et la série noire ne s'arrête pas là, puisque, lors de la deuxième épreuve sur les cinq que compte le championnat du monde de rallye-raid (W2RC), à Abu Dhabi, Loeb est de nouveau contraint à l'abandon après un...

autre tonneau, le jour même de son 51^e anniversaire. Fort heureusement, la dynamique s'inverse par la suite, avec une seconde place en Afrique du Sud, une troisième au Portugal et une victoire au rallye du Maroc, final de la saison considéré comme un "mini-Dakar". De quoi envisager sa dixième participation sous un meilleur jour.

Une nouvelle approche

De nombreux changements ont été opérés au sein de l'équipe Dacia Sandriders tout au long de 2025. Tout d'abord, le véhicule a été perfectionné : il a été allégé, les triangles ont été renforcés, les ventilateurs modifiés, la visibilité a été améliorée, etc. Ensuite, pour 2026, le team s'enrichit d'une quatrième voiture, confiée à Lucas Moraes (ex-Toyota), qui n'est autre que le champion du monde W2RC en titre. Enfin, à l'occasion du rallye du Portugal, en septembre dernier, un "switch" de copilotes a été effectué. Edouard Boulanger (double champion du monde des navigateurs), coéquipier jusqu'alors de Nasser Al-Attiyah, a migré vers le baquet de droite de Loeb, à la place de Fabian Lurquin, qui, lui, a rejoint le Qatari. *"La complicité entre pilote et navigateur est essentielle, et parfois, faire évoluer les binômes permet de révéler de nouvelles synergies"*, a justifié la team principal Tiphane Isnard. Et de fait, cela semble fonctionner, puisqu'ils ont, ensemble, brillamment

Le Dakar 2026 en bref



TOYOTA

Champion du monde FIA W2RC en titre, Toyota alignera trois équipages officiels au volant d'un DKR GR Hilux de nouvelle génération.



FORD

Fort d'excellents résultats l'an dernier, le team Ford revient avec quatre Raptor améliorés afin de viser la victoire.

performé au Portugal et au Maroc. *"Conclure ainsi la saison, c'est bon pour la confiance. Espérons que nous avons trouvé le bon rythme et le bon système pour le Dakar"*, a déclaré Loeb, qui semble avoir pris conscience de la nécessité d'une nouvelle approche. *"Être devant peut parfois être pénalisant [...] Il nous faudra faire une course sage."* Et Edouard Boulanger pourrait être une pièce maîtresse dans cette façon d'aborder l'épreuve: *"En termes de vitesse et de contrôle de la voiture, Seb a ce qu'il faut pour être devant, commente-t-il. Il faut que le team nous donne une voiture fiable et que j'arrive à amener de la sérénité dans l'habitacle."* Bien évidemment, il faudra aussi composer avec la concurrence, et elle est multiple. Y compris au sein même du team, avec Nasser Al-Attiyah et Lucas Moraes, sans oublier l'Espagnole Cristina Gutiérrez.

De sérieux rivaux

En face, Toyota avance une armada redoutable: Henk Lategan (2^e en 2025), Seth Quintero (9^e) et, nouveau venu dans l'équipe, Toby Price. Ces trois équipages disposeront, en prime, d'un Hilux (enfin) renouvelé. Mais il faudra aussi se méfier du quatuor de Raptor du team Ford, qui revient avec Carlos Sainz, Nani Roma, Mattias Ekström (3^e en 2025) et Mitch Guthrie (5^e). Une nouvelle fois, la tâche s'annonce ardue pour Sébastien Loeb, même si, plus que jamais, il est considéré comme LE favori. Après, comme il le dit lui-même: *"Pour gagner le Dakar, il faut que toutes les planètes s'alignent"*. Rendez-vous le 17 janvier au soir pour le vérifier. ■



A.S.O.

Date: du 3 au 17 janvier 2026

Lieu: Arabie saoudite pour la septième fois consécutive

Parcours: de Yanbu à Yanbu. Une "boucle" de 7 994 km dont 4 840 km de spéciales, avec un prologue et 13 étapes, dont deux "marathons" (pas d'assistance technique et nuit sous la tente). Journée de repos le vendredi 10 janvier.

Suivre la course à la télé: sur la chaîne L'Équipe

Cette 48^e édition s'annonce très disputée avec pas moins de 73 équipages engagés dans la catégorie phare "Ultimate". Parmi eux, de plus en plus de jeunes pilotes talentueux qui entendent bousculer les plus anciens... La lutte promet d'être intense entre les constructeurs principaux que sont Toyota (champion du monde W2RC 2025), Dacia et Ford. Le tout sur un nouveau parcours, avec un niveau de difficulté toujours très élevé. A noter que l'on assistera au retour de la légende Stéphane Peterhansel (14 fois vainqueur du Dakar), aux commandes du Defender Dakar D7X-R (V8 biturbo de 4,4 litres) dans la catégorie Stock (réservée aux véhicules dérivés de modèles de série). Mais aussi à celui de Bruno Saby, grand nom du rallye français et vainqueur du Dakar en 1993, qui, à 76 ans, s'engage en Challenger au volant d'un buggy. Enfin, le navigateur Mathieu Baumel (quadruple vainqueur du Dakar avec Nasser Al-Attiyah), amputé d'une jambe à la suite d'un accident de la route fin janvier 2025, sera aux côtés de Guillaume de Mevius sur Mini.



LAND ROVER

C'est au volant de ce Land Rover (dérivé du Defender Octa), inscrit dans la catégorie Stock, que l'on retrouvera Stéphane Peterhansel.



Bruno Saby, vainqueur du Dakar 1993 et absent de l'épreuve depuis 2007, revient, à 76 ans, à bord d'un Buggy en catégorie Challenger.

G. DEMEVIUS/INSTAGRAM



Gravement accidenté début 2025, Mathieu Baumel s'était fait la promesse d'être au départ du Dakar 2026, et il y est, avec Mini, en catégorie Ultimate.



Moteur: V8 arbre à cames central
Cylindrée: 2351 cm³
Puissance: 80 ch SAE à 4 400 tr/mn
Vitesse maxi: 139 km/h
Production: 166 896 V8 (1954-1961
 + 129 058 versions 4 cylindres)
Cote actuelle: autour de 7 500 à 12 500 €

Il a fière allure, ce "modèle 58" ! Il en impose, avec son ambitieuse calandre "coupe-frites" en chrome massif, ses phares sous visière, ses antibrouillards additionnels, ici sous protection. Les rétros plantés sur les ailes avant ajoutent une note chromée...



IL Y A 69 ANS, SIMCA RESTYLE LA BERLINE CHAMBORD V8

Une certaine idée de l'opulence

Conçue à 100 % par Ford avant que son antenne française ne soit cédée à Simca, cette grande berline est une offre unique dans la France des années 1950 : une ample quatre portes assez frime, avec un V8. Intrigant...

Lorsqu'elle fait son apparition au salon de Paris 1954, cette grande berline est badgée Ford. Ce n'est qu'au bout de deux mois que l'écusson Simca vient remplacer l'ovale bleu américain. Sa conception ne doit rien aux ingénieurs français. Cette berline au parfum d'Amérique attire à elle une clientèle en quête d'un habitacle spacieux et désireuse d'afficher son standing social : l'auto, livrée en haut de gamme avec une valorisante peinture bicolore, ne fait rien pour être discrète ! Elle va ensuite bénéficier de toutes les initiatives de l'ingénieuse marque Simca qui, sous la houlette de son bouillonnant président franco-italien Henri Théodore Pigozzi, s'ingénie à faire vivre ses gammes en multipliant les modifications et les versions. Au salon de Paris 1957, cette grande berline revient avec une carrosserie profondément retouchée et de nouvelles appellations, dont cette luxueuse Cham-



Les ailes arrière remontant fièrement vers le haut ajoutent du piment à la ligne. De même que les feux agrandis et plus pointus. L'allongement de la carrosserie a permis d'augmenter la taille du coffre : il offre 650 dm³. Géant !

bord en V8. Essentiellement cosmétiques, les évolutions sont marquées : longueur accrue de 25 cm, calandre redessinée et plus agressive, ailes arrière encore plus saillantes, et allure générale plus cossue, agrémentée d'une profusion de chromes et de décorations en tous genres. La clientèle est conquise...

Standing à l'arrêt

Conquise, oui... à condition de ne pas être trop regardante sur les qualités techniques de la bête. Car si son V8 peut séduire sur le papier, sa fréquentation est nettement moins enthousiasmante ! Avec son bloc en fonte, doté d'un piètre arbre à cames central et d'an-

tiques soupapes latérales, il est le survivant d'un bloc inauguré par Ford aux Etats-Unis en... 1932 ! S'il gagne quatre petits chevaux au restylage, il conserve son fonctionnement pataud, dépourvu de toute conviction et de caractère. Seul son ronronnement peut vous chatouiller agréablement l'oreille, à condition d'éviter les hauts régimes, où il semble souffrir, ainsi que certaines zones de résonance où sa bande-son se dégrade. Toujours aussi exécrable, la boîte ne compte que trois vitesses, sans première synchronisée, avec des passages lents et, surtout, des trous béants entre les rapports. Les roues agrandies (15" au lieu de 14") permettent d'accueillir des tambours



La planche de bord, elle aussi redessinée, présente des contours nets très modernes pour l'époque et offre une instrumentation complète. Dont un thermomètre d'eau bien utile : le V8 a tendance à chauffer...



"Aiguillon" : un bien joli nom de vent, synonyme de rapidité et de force, pour qualifier ce lourdaud V8, dont les charmes mécaniques demeurent extrêmement ténus. Mal servi par une boîte à 3 rapports, il reste avare en agrément. Et il est glouton !



PHOTOS : B. ASKET/VIRAGE AGENCY

Le restylage donne des proportions nouvelles, avec un profil élancé, qui cesse d'être pataud. Plus travaillée, la nouvelle répartition de la peinture bicolore et les enjoliveurs copieusement chromés accentuent l'impression de richesse.

1957, cette année-là



RENAULT

West Side Story, comédie musicale de Leonard Bernstein, fait ses débuts à Broadway, à New York. Triomphe pour ce *Roméo et Juliette* transposé dans les quartiers populaires new-yorkais des années 1950. Autre succès, en France cette fois : la Renault Dauphine. Née l'année précédente, elle devient n°1 des ventes. Une place qu'elle occupera jusqu'en 1961, avant d'être détrônée par une autre Renault : la R4.

plus gros. Mais le freinage reste faiblard. Malgré un train avant sophistiqué, le comportement routier se montre lourdaud et devient aléatoire par temps de pluie : ça glisse ! Finalement, cette vaste berline s'apprécie surtout pour ses qualités statiques : intérieur lumineux, présentation riche, habitabilité générale. A l'avant, la large banquette offre même une place centrale utilisable, grâce à l'absence de frein à main et de commande de boîte au plancher : elle a migré vers le volant. En collection, cette auto très démonstrative a ses adeptes. Surtout dans une livrée bicolore comme celle-ci, elle attire les amateurs, ce qui contribue à augmenter sa cote. ■



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

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

- **Nouveautés** : découvrez dix SUV incontournables qui seront lancés en ce début d'année.
- **Comparatif** : la sixième génération de Clio affronte ses plus redoutables rivales, en hybride essence.
- **Occasion** : notre sélection de modèles néo-rétro fiables, pour se faire plaisir sans se ruiner.

En kiosque le vendredi 9 janvier



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

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

Rédaction

Directeur de la rédaction
Mathieu Chevalier

Rédacteur en chef
Nicolas Bernard

Assistante de la rédaction
Karine Saunier Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints
Actualité : François Tarrain (5200)

Essais : Stéphane Dupré
Technique : Stéphane Julien

Directeur artistique
Cédric Niel (5781)

Secrétaire générale de la rédaction
Laurence Combes

Chefs de service
Occasion, coaches : Pierre-Louis Champeaux (5651)
Photo : Anne Séchet (5222)

Actualité
Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés
Chef de rubrique : René Demarets
Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109), Julien Sarboraria

Essais
Rédaction : David Bouillaux (5582), Clément Raoul-Réa (5780), Charles Thouluc (5588)
Coordination : Christophe Alba (5164)
Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)
Convoyage : Sylvain Cambier (2600), Stéphanie Cambier, Cédric Collin, Cédric Cruyppenninck, Jean-François Marais

Magazine experts
Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)
Correspondants particuliers : Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coaches
Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport
Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction
1^{re} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette
Chef de studio : Nathalie Barribaud (5018)
Rédacteur-graphiste : Jean-Luc Sala-Martin (5367)

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

Illustrateurs
Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse
Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro
En rédaction : Pierre Audemar, Christophe Conche, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Cédric Morancas, Arnaud Murati, Thierry Réaumont, François Stagnaro, Jacques Warnery
En SR : Danielle Molson, Sophie Pertus
En maquette : Patrick Cœur, Emmanuelle Lhoir



Président : REWORLD MEDIA SA

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 Haïtaïan
Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

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

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud
Chef de groupe : Davina Champaigne
Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien
Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : Elodie Bretaudeau Fontailles (5634)
Directrice commerciale pôle automobile : Nathalie Martins
Directrice commerciale adjointe pôle automobile : Anne Buré-Emmel (2921)
Planning : Angélique Consoli (5352), Stéphanie Guillard (5350)
Trafic : Léa Joya (etpub@reworldmedia.com)

Marchés directs

Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chef de fabrication : Didier Biron

Finance manager

Editeur : Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)
Siège social : 40, avenue Aristide-Briand, 92220 Bagneux

Co-gérants

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Directeur de la publication

Gautier Normand

Actionnaires principaux

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur

RotoFrance, Lognes (77)

Numéro ISSN : 0992-8154 -

Commission paritaire : 1029 K 85544 -

Dépôt légal : janvier 2026

Tarif d'abonnement légal : 139,70 €



Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

Les prix catalogue : ce sont les tarifs officiels fournis par les constructeurs. Dans la colonne suivante figure le montant du bonus ou du malus écologique, auquel s'ajoute l'éventuel malus au poids.

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

Le barème

Les modèles émettant plus de 107 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 1 500 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les modèles électriques, mais plus les hybrides. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 100 kg, voire de 200 kg pour les rechargeables (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'économies 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 3 500 à 5 700 € environ, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur, de l'origine de la batterie de traction et de ses composants. Certains constructeurs majorent ces primes.

BONUS	
Electricques jusqu'à 47 000 € avec score environnemental minimal	Montant
Avec un revenu fiscal de référence jusqu'à 26 200 €	4 700 € *
Avec un revenu fiscal de référence supérieur à 26 200 €	3 500 € *

*Hors bonification de 1 000 € si la batterie répond aux critères de production européenne.

NEUTRE	Montant
Thermiques de 1 à 107 g	0 €
Electricques 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
108 g	50 €	151 g	4543 €
109 g	75 €	152 g	4818 €
110 g	100 €	153 g	5105 €
111 g	125 €	154 g	5404 €
112 g	150 €	155 g	5715 €
113 g	170 €	156 g	6126 €
114 g	190 €	157 g	6637 €
115 g	210 €	158 g	7248 €
116 g	230 €	159 g	7959 €
117 g	240 €	160 g	8770 €
118 g	260 €	161 g	9681 €
119 g	280 €	162 g	10692 €
120 g	310 €	163 g	11803 €
121 g	330 €	164 g	13014 €
122 g	360 €	165 g	14325 €
123 g	400 €	166 g	15736 €
124 g	450 €	167 g	17247 €
125 g	540 €	168 g	18858 €
126 g	650 €	169 g	20569 €
127 g	740 €	170 g	22380 €
128 g	818 €	171 g	24291 €
129 g	898 €	172 g	26302 €
130 g	983 €	173 g	28413 €
131 g	1074 €	174 g	30624 €
132 g	1172 €	175 g	32935 €
133 g	1276 €	176 g	35346 €
134 g	1386 €	177 g	37857 €
135 g	1504 €	178 g	40468 €
136 g	1629 €	179 g	43179 €
137 g	1761 €	180 g	45990 €
138 g	1901 €	181 g	48901 €
139 g	2049 €	182 g	51912 €
140 g	2205 €	183 g	55023 €
141 g	2370 €	184 g	58134 €
142 g	2544 €	185 g	61245 €
143 g	2726 €	186 g	64356 €
144 g	2918 €	187 g	67467 €
145 g	3119 €	188 g	70578 €
146 g	3331 €	189 g	73689 €
147 g	3552 €	190 g	76800 €
148 g	3784 €	191 g	79911 €
149 g	4026 €	192 g et +	80 000 €
150 g	4279 €		

Prix en €	Bonus ^(*) ou malus	Remise possible	Energie
55 S line Quattro	70480	0	5% Elec
Q4 Sportback e-Tron			
45	46990	-4 500	5% Elec
55 S line Quattro	72480	0	4% Elec
A5			
2.0 TFSI 150 Design	45500	+7 076	0% E
2.0 TFSI 150 S line	54670	+7 076	5% E
2.0 TFSI 204 S line	59570	+7 076	5% E
S5	79750	+28 644	2% E
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	82150	+6 625	0% PHEV
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	80500	+6 625	0% PHEV
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	74150	+7 205	0% PHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	63800	+5 800	0% D
2.0 TDI Hybride 204 S line	62770	+5 800	5% D
A5 Avant			
2.0 TFSI 150 Design	47000	+8 093	0% E
2.0 TFSI 150 S line	50170	+8 093	8% E
2.0 TFSI 204 S line	61070	+8 380	8% E
S5	81250	+35 502	0% E
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	83850	+7 000	8% PHEV
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	71000	+7 000	8% PHEV
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	75850	+7 625	8% PHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+6 400	0% D
2.0 TDI Hybride 204 S line	64270	+6 400	8% D
Q5 (nouveau)			
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57550	+9 319	0% E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	67950	+9 319	3% E
SQ5	95930	+69 584	0% E
e-hybrid 299 Design	67900	+8 750	0% PHEV
e-hybrid 299 S line	74770	+8 750	0% PHEV
e-hybrid 367 S line	78400	+9 350	0% PHEV
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61470	+8 900	0% D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	71870	+8 900	3% D
Q5 Sportback (nouveau)			
2.0 TFSI 204 Hybride Design	59750	+9 909	5% E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	70180	+9 909	3% E
SQ5	101130	+70 364	5% E
e-hybrid 299 Design	70100	+8 750	6% PHEV
e-hybrid 299 S line	78970	+8 750	6% PHEV
e-hybrid 367 S line	80900	+9 350	6% PHEV
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	65670	+15 065	5% D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	74070	+15 065	3% 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	99870	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	+8 443	0% D
e-Hybrid 299 S line Quattro	79000	+8 150	1% PHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	81400	+8 600	1% PHEV
A6 Avant (nouvelle)			
2.0 TDI 204 Hybride S line	74480	+9 224	3% D
e-Hybrid 299 S line Quattro	81000	+8 750	3% PHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	83400	+9 200	3% PHEV
A6 e-tron Sportback (nouvelle)			
285 Design	86420	0	6% Elec
285 S line	73310	0	7% Elec
Performance S line	84060	0	7% Elec
Quattro S line	91210	0	7% Elec
S6	105020	0	6% Elec
A6 e-tron Avant (nouvelle)			
285 Design	87920	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	9% Elec
e-Tron GT			
503	119000	0	nc Elec
S	137580	0	11% Elec
RS	161800	0	0% Elec
RS Performance	174550	0	9% Elec
Q7			
SQ7	139130	+80 000	0% E
TFSI e 394 S line	97170	+15 800	6% PHEV
TFSI e 394 Avus	110320	+15 800	6% PHEV
Compétition	105480	+15 800	9% PHEV
Q8			
SQ8	139850	+80 000	6% E
RS Performance	164250	+80 000	6% E
3.0 TFSI e 394 S line	108480	+16 700	7% PHEV
3.0 TFSI e 394 Avus	118450	+16 700	7% PHEV
Compétition	117000	+16 700	10% PHEV
A8			
S8	170967	+80 000	8% E
60 TFSI e Design	130749	+13 550	15% PHEV
50 TDI Hybrid Design	118185	+80 000	7% D

BENTLEY			
Flying Spur	235 966	nc	nc E
Flying Spur Speed	294 857	nc	nc E
Continental GT	263 109	nc	0% E
Continental GT Speed	311 899	nc	nc E
Continental GTC	278 420	nc	nc E
Continental GTC Speed	338 420	nc	nc E
Bentayga V8	219 328	nc	0% E
Bentayga S	263 513	nc	nc E
Bentayga Hybrid	219 328	nc	nc PHEV
BMW			
Série 1 (nouvelle)			
116	38050	+1 504	10% E
116 M Sport Design	37350	+1 504	8% E
120 M Sport Design	41350	+330	8% E
120 M Sport	43500	+330	11% E
123 M Sport xDrive	48500	+2 436	7% E
M135i xDrive	58350	+29 663	10% E
120d	42850	+850	10% D
120d M Sport Design	43950	+850	8% D
X1			
sDrive20i xLine	48850	+2 068	5% E
sDrive20i M Sport	50900	+2 068	9% E
M35i xDrive	64500	+35 535	0% E
xDrive25e	56350	+2 450	5% PHEV
xDrive25e xLine	58950	+2 450	5% PHEV
xDrive30e xLine	61950	+2 525	5% PHEV
xDrive30e M Sport	63000	+2 525	5% PHEV
sDrive18d	47850	+2 574	8% D
sDrive18d xLine	50550	+2 574	5% D
sDrive20d xLine	52550	+2 090	5% D
sDrive20d M Sport	63700	+2 090	9% D
xDrive23d M Sport	57950	+3 425	9% D
IX1			
eDrive20	46990	-3 500	11% Elec
xDrive30	57300	0	11% Elec
xDrive30 xLine	59900	0	16% Elec
X2			
sDrive20i	46250	+2 268	10% E
M35i xDrive	68500	+33 674	0% E
sDrive18d	49950	+3 026	10% D
sDrive20d	52050	+2 410	10% D
sDrive20d M Sport	58050	+2 410	3% D
ix2			
eDrive20	46990	-3 500	11% Elec
xDrive30	59300	0	11% Elec
xDrive30 M Sport	63300	0	16% Elec
Série 2 Active Tourer			
220i	41500	+1 768	5% E
220i Luxury	43950	+1 768	2% E
225e xDrive	51000	+2 000	17% PHEV
225e xDrive Luxury	53450	+2 000	17% PHEV

	Prix en €	Bonus ^(*) ou malus	Remise possible	Energie
218d	42000	+1 850	5%	D
220d	44100	+1 640	5%	D
220d Luxury	46550	+1 640	2%	D
Série 2 Coupé				
220i	52250	+3 769	4%	E
230i	55850	+5 279	4%	E
M240i xDrive	66250	+19 836	5%	E
M2	86800	+80 000	0%	E
220d	55150	+2 368	4%	D
Série 2 Gran Coupé (nouvelle)				
216	39550	+1 276	5%	E
216 M Sport Design	40850	+1 276	5%	E
220 M Sport Design	44850	+530	5%	E
220 M Sport	47000	+530	3%	E
223 M Sport xDrive	53000	+2 572	3%	E
M235i xDrive	61850	+23 880	5%	E
220d	46150	+1 050	5%	D
220 M Sport Design	47450	+1 050	5%	D
Série 3				
318i	50350	+4 119	6%	E
318i M Sport	54700	+4 119	9%	E
320i M Sport xDrive	59200	+5 905	9%	E
M340i xDrive	74200	+10 859	0%	E
M3 Competition M xDrive	122100	+80 000	0%	E
330e	63050	+700	15%	PHEV
330e M Sport	68100	+700	15%	PHEV
318d	52350	+1 748	6%	D
318d M Sport	56700	+1 748	9%	D
320d M Sport xDrive	62200	+3 061	9%	D
M340d xDrive	74200	+10 137	0%	D
Série 3 Touring				
318i	51650	+5 943	6%	E
318i M Sport	56000	+5 943	13%	E
320i M Sport xDrive	58000	+5 955	13%	E
M340i xDrive	75500	+18 425	0%	E
M3 Competition M xDrive	124300	+80 000	0%	E
M3 CS	105500	+80 000	nc	E
330e	64350	+1 250	19%	PHEV
330e M Sport	67400	+1 250	19%	PHEV
318d	53850	+2 686	6%	D
318d M Sport	58000	+2 686	13%	D
320d M Sport xDrive	63500	+4 370	13%	D
M340d xDrive	75500	+14 581	0%	D
Série 4 Coupé (nouvelle)				
420i	55850	+3 726	1%	E
M440i xDrive	77700	+15 092	1%	E
M4 Competition M xDrive	123100	+80 000	1%	E
M4 CS	162050	+80 000	1%	E
420d xDrive	61350	+4 179	1%	D
M440d xDrive	77700	+14 395	1%	D
Série 4 Gran Coupé (nouvelle)				
420i	55850	+6 229	4%	E
420i M Sport	60250	+6 229	6%	E
M440i xDrive	77700	+22 111	0%	E
420d xDrive	61350	+6 249	4%	D
420d M Sport xDrive	65750	+6 249	6%	D
430d M Sport xDrive	72750	10 543	6%	D
Série 4 Cabriolet (nouvelle)				
420i	84050	+7 793	6%	E
M440i xDrive	85900	+21 014	2%	E
M4 Competition M xDrive	128900	+80 000	2%	E
420d	67050	+6 129	6%	D
M440d xDrive	85900	+26 897	2%	D
i4 (nouvelle)				
eDrive35	57850	0	0%	Elec
eDrive35 M Sport	61950	0	0%	Elec
eDrive40 M Sport	68350	0	0%	Elec
M60 xDrive	76950	0	1%	Elec
X3 (nouveau)				
20 xDrive	65350	+12 529	0%	E
20 xDrive M Sport	91100	+12 529	1%	E
M50 xDrive M Sport	91450	+42 585	1%	E
30e xDrive	73350	+6 500	9%	PHEV
30e xDrive M Sport	76400	+6 500	9%	PHEV
20d xDrive	66350	+12 376	0%	D
20d xDrive M Sport	70100	+12 376	1%	D
40d xDrive M Sport	79100	+20 192	1%	D
iX3 (nouveau)				
50 xDrive	71950	0	nc	Elec
50 xDrive M Sport	75550	0	nc	Elec
Série 5				
520i	64350	+3 358	4%	E
530e	73150	+3 600	0%	PHEV
550e xDrive	95150	+6 875	0%	PHEV
550e M Sport xDrive	88250	+6 785	0%	PHEV
M5	161900	+17 300	1%	PHEV
520d	66650	+4 401	4%	D
540d xDrive	77650	+10 443	4%	D
540d M Sport xDrive	82000	+10 443	9%	D
Série 5 Touring				
520i	65850	+4 886	9%	E
520i M Sport	70200	+4 886	0%	E
530e	74650	+4 800	5%	PHEV
530e M Sport	79000	+4 800	5%	PHEV
550e M Sport xDrive	89750	+8 300	5%	PHEV
M5	164900	+18 500	nc	PHEV
520d	89150	+6 405	9%	D
540d xDrive	79150	+14 012	9%	D
540d M Sport xDrive	83500	+14 012	0%	D
i5				
eDrive40	76250	0	7%	Elec
M60 xDrive	109900	0	16%	Elec
i5 Touring				
eDrive40	77750	0	10%	Elec
M60 xDrive	112300	0	6%	Elec
X5				
xDrive50e xLine	105150	nc	12%	PHEV
xDrive30d xLine	91550	+80 000	1%	D
iX (nouvel)				
xDrive45	88900	0	nc	Elec
xDrive45 M Sport	94200	0	3%	Elec
xDrive60 M Sport	112000	0	3%	Elec
M70 xDrive	136800	0	nc	Elec
XM				
50e	142500	+22 850	9%	PHEV
Label	187500	+26 590	nc	PHEV
Série 7				
750e xDrive	135150	+15 650	9%	PHEV
M760e xDrive	160500	+17 750	7%	PHEV
740d xDrive	123000	+24 420	1%	D
i7				
eDrive50	130350	0	13%	Elec
xDrive60	153850	0	13%	Elec
xDrive60 M Sport	160900	0	15%	Elec
BYD				
Dolphin Surf (nouvelle)				
Active	19990	0	5%	Elec
Boost	23990	0	5%	Elec
Comfort	25990	0	5%	Elec
Atto 2				
Active	31990	0	16%	Elec
Boost	33990	0	16%	Elec
Dolphin				
Comfort	33990	0	4%	Elec
Atto 3				
Comfort	38990	0	14%	Elec
Design	40990	0	8%	Elec
Seal 6 (nouvelle)				
DM-i Boost	36490	0	6%	PHEV
DM-i Comfort Lite	42490	+650	6%	PHEV
Seal 6 Touring (nouvelle)				
DM-i Boost	39990	+100	8%	PHEV
DM-i Comfort Lite	43990	+1 050	8%	PHEV
Seal				
Design	46990	0	6%	Elec
Excellence AWD	49990	0	4%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
1.8 Hybrid 155 Extreme/Journey	32000	+50	0%	FHEV
1.2 Hybrid-G 150 4X4 Journey	31200	0	0%	GPL
1.2 Hybrid-G 150 4X4 Extreme/Journey	33000	0	0%	GPL
DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 Hybride 145 Pallas	38160	150	5%	FHEV
1.2 Hybride 145 Edition France	38660	150	9%	FHEV
1.2 Hybride 145 Etolie	39200	150	5%	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42300	-3500	10%	Blec
E-Tense 156 Edition France	43000	-3500	10%	Blec
N°4 (nouvelle)				
1.2 Hybride 145 Pallas	39300	+230	0%	FHEV
1.2 Hybride 145 Jules Verne	41200	+230	2%	FHEV
Plug-In Hybride 225 Pallas	48200	0	0%	PHEV
Plug-In Hybride 225 Jules Verne	50400	0	0%	PHEV
E-Tense Pallas	48690	-3500	0%	Blec
E-Tense Jules Verne	49190	0	0%	Blec
DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58810	+600	10%	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Edition France	59510	+600	10%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas AWD	65010	+1360	10%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Edition France AWD	65710	+1360	10%	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Etolie AWD	70200	+1360	10%	PHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	72060	+1850	10%	PHEV
1.5 BlueHdi 130 Pallas	61250	+100	24%	D
1.5 BlueHdi 130 Edition France	61950	+100	16%	D
N°8 (nouveau)				
FWD 230 Pallas	59200	0	4%	Blec
FWD 230 Etolie	66480	0	4%	Blec
FWD Long Range 245 Pallas	63300	0	4%	Blec
FWD Long Range 245 Etolie	70900	0	4%	Blec
AWD Long Range 350 Etolie	74800	0	4%	Blec
FERRARI				
Roma Spider	248524	+80 000	nc	E
12Cilindri	385000	+80 000	nc	E
12Cilindri Spider	427000	+80 000	nc	E
296 GTB	287748	nc	nc	PHEV
296 GTS	315380	nc	nc	PHEV
SF90 XX Stradale	770000	nc	nc	PHEV
SF90 Spider	465720	nc	nc	PHEV
Purosangue	380000	+80 000	nc	E
FIAT				
Pandina (nouvelle)				
1.0 Hybrid 65 Pop	15500	+150	nc	E
1.0 Hybrid 65 Cross	18900	+150	nc	E
500				
1.0 Hybrid 65 Torino Launch Edition	20900	nc	nc	E
e 23,8 kWh (RED)	30400	-4700	15%	Blec
e 23,8 kWh La Prima	34400	-4700	nc	Blec
e 42 kWh La Prima	37900	-4700	nc	Blec
e 42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-4700	17%	Blec
Abarth	38900	-4700	27%	Blec
Abarth Pack	38900	-4700	13%	Blec
500 3+1				
e 23,8 kWh (RED)	32400	-4700	6%	Blec
e 42 kWh (RED)	35900	-4700	6%	Blec
e 42 kWh La Prima	39900	-4700	15%	Blec
500 Cabriolet				
e 23,8 kWh (RED)	33800	-4700	nc	Blec
e 42 kWh (RED)	37300	-4700	nc	Blec
e 42 kWh La Prima	41300	-4700	17%	Blec
Abarth Pack	42300	-4700	19%	Blec
Abarth Turismo	44300	-4700	8%	Blec
Grande Panda				
1.2 100 Pop	16900	+898	nc	E
1.2 100 Icone	19400	+898	nc	E
1.2 Hybrid Turbo 110 Pop	19400	+210	5%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 Icone	21900	+210	0%	FHEV
Elettrique 113 (RED)	24900	-3500	8%	Blec
Elettrique 113 La Prima	27900	-3500	8%	Blec
600				
1.2 Hybrid Turbo 110	25700	+75	9%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 Icone	27700	+75	nc	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 145 Icone	29200	+75	nc	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 145 La Prima	32200	+75	11%	FHEV
Pop	35900	-3500	nc	Blec
e Icone	37900	-3500	nc	Blec
Abarth Turismo	44900	-3500	12%	Blec
Abarth Pack Scorpionissima	48900	0	7%	Blec
Tipo (nouvelle)				
1.6 Multijet 130	18900	+310	1%	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+310	0%	D
FORD				
Puma				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	+360	18%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+898	18%	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	31590	+898	26%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+1504	9%	E
Gen-E 168 Standard Range	33990	-4700	4%	Blec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-4700	4%	Blec
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	+310	19%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	+330	19%	E
ST	40200	+55203	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	+1074	19%	D
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	+400	6%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	+540	6%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	+1386	6%	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	+400	18%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	+450	18%	E
ST	41400	nc	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	+1336	18%	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	+540	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+650	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+1564	9%	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+1883	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	48090	+840	15%	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	+840	15%	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Titanium	39490	+1140	7%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexiFuel ST-Line X	44490	+1140	10%	E85
Explorer				
Standard Range 170 Style	39990	-4700	9%	Blec
Extended Range 286 Select	48990	-4700	9%	Blec
Extended Range 340 Select AWD	63990	0	9%	Blec
Capri (nouvelle)				
Standard Range 170 Style	42490	-4700	9%	Blec
Extended Range 286 Select	49400	0	9%	Blec
Extended Range 340 Select AWD	68400	0	9%	Blec
Mustang (nouvelle)				
GT	69300	+80 000	0%	E
Dark Horse	71300	+80 000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+80 000	0%	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	62990	0	6%	Blec
294 Extended Range Premium	68990	0	14%	Blec
329 Standard Range Premium AWD	75990	0	14%	Blec
370 Extended Range Premium AWD	78990	0	14%	Blec
GT	61990	0	3%	Blec
Rally	64990	0	nc	Blec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	38090	nc	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	nc	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	nc	7%	D

1. Le bonus varie selon le revenu fiscal de référence. Dans le tableau figure le montant minimum (3100 €).

	Prix en €	Bonus ^(*) ou malus	Rémise possible	Energie
MINI (suite)				
E Classic	36000	0	0%	Elec
SE Classic	40500	0	0%	Elec
SE Favoured	42100	0	0%	Elec
SE JCW	43370	0	0%	Elec
eJCW	46450	0	nc	Elec
COUNTRYMAN				
Cooper C Essential	37400	+1 276	nc	E
Cooper C Classic	38450	+1 276	nc	E
Cooper S Classic All4	43550	+3 552	nc	E
Cooper S Favoured All4	44910	+3 552	nc	E
John Cooper Works	63000	+37 857	nc	E
Cooper D Essential	40200	+310	nc	D
Cooper D Classic	41250	+310	nc	D
Cooper E Essential	39150	-3500	nc	Elec
Cooper E Classic	40200	-3500	nc	Elec
Cooper SE Classic All4	45200	-3500	nc	Elec
Cooper SE Favoured All4	46600	-3500	nc	Elec
MITSUBISHI				
Colt				
1.0 MPI-T 91 Intense	28500	+240	16%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	31000	0	16%	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	32600	0	16%	FHEV
1.0 MPI-T GPL 101 Invite+	24700	+75	nc	GPL
ASX				
1.8 MPI HEV 158 Invite+	31000	0	20%	FHEV
1.8 MPI HEV 158 Intense	35200	0	20%	FHEV
Grandis (nouveau)				
1.8 MPI HEV Invite+	38000	0	8%	FHEV
1.8 MPI HEV Intense	40000	0	8%	FHEV
Eclipse Cross (nouveau)				
Invite+	44900	-4 700	6%	Elec
Outlander (nouveau)				
Invite	51500	+4 900	15%	PHEV
Invite+	55700	+4 900	15%	PHEV
NISSAN				
Micra (nouvelle)				
40 kWh 120 Energie	28000	-3500	nc	Elec
40 kWh 120 Advance	30000	-3500	nc	Elec
52 kWh 150 Advance	33500	-3500	nc	Elec
52 kWh 150 Evolve	36000	-3500	nc	Elec
Juke				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+1 074	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	+2 544	5%	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	34900	+2 544	22%	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Design Xtronic	40 800	+2 205	nc	E
Hybrid e-Power Gen3 190 Acenta	37 000	+370	10%	FHEV
Hybrid e-Power Gen3 190 N-Connecta	39 800	+370	10%	FHEV
Ariya				
63 kWh 218 Engage	39 300	0	12%	Elec
63 kWh 218 Advance	41 800	0	20%	Elec
87 kWh 242 Advance	49 300	0	20%	Elec
87 kWh 242 Evolve	52 800	0	11%	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55 800	0	11%	Elec
Nismo	59 300	0	11%	Elec
X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43 800	+2 803	16%	FHEV
e-4orce 213 Acenta	46 100	+5 615	16%	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48 300	+5 615	25%	FHEV
Townstar Combi				
1.3 Tce 130 Acenta	29 100	+5 043	4%	E
45 kWh Acenta	39 000	-3 500	4%	Elec
OPEL				
Corsa				
1.2 Turbo 100 GS	23 100	+260	13%	E
1.2 Turbo Hybrid 110 GS	25 900	0	24%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 110 Ultimate	28 300	0	24%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 Ultimate	30 200	0	24%	FHEV
Electric 136 Edition	32 000	-3 500	19%	Elec
Electric 136 GS	33 500	-3 500	19%	Elec
Electric 156 GS	35 000	-3 500	19%	Elec
Electric 156 Ultimate	37 300	-3 500	nc	Elec
Frontiera (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 110 Edition	28 500	+260	1%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	28 000	+260	1%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	30 000	+260	4%	FHEV
Electric 113 44 kWh Edition	31 000	-3 500	16%	Elec
Electric 113 44 kWh GS	33 000	-3 500	16%	Elec
Electric 113 52 kWh GS	35 000	-3 500	16%	Elec
Mokka (nouveau)				
1.2 Turbo 130 Edition	28 500	+740	10%	E
1.2 Turbo 130 GS	28 800	+740	9%	E
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	31 800	+50	7%	Elec
1.2 Turbo Hybrid 145 Ultimate	34 000	+50	7%	Elec
Electric 156 Edition	36 900	-3 500	17%	Elec
Electric 156 GS	38 900	-3 500	17%	Elec
GSE	46 500	-3 500	9%	Elec
Astra				
1.2 Turbo Hybrid 145 Elegance	37 550	0	nc	FHEV
Electric 156 Elegance	42 400	-3 500	nc	Elec
Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo Hybrid 145 Elegance	38 700	+95	nc	FHEV
Electric 156 Elegance	43 640	-3 500	nc	Elec
Grandland				
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	38 900	+2 150	17%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	42 800	+2 150	10%	FHEV
1.6 Hybride Rechargeable 195 GS	47 900	+3 065	7%	PHEV
1.6 Hybride Rechargeable 195 Ultimate	50 140	+3 065	7%	PHEV
Electric 73 kWh 213 Edition	44 400	-3 500	15%	Elec
Electric 73 kWh 213 GS	47 400	0	15%	Elec
Electric 73 kWh 325 Ultimate AWD	53 600	0	15%	Elec
Combo Life				
Electric Elegance	38 850	-3 500	7%	Elec
PEUGEOT				
208				
1.2 100 Style	21 500	+240	5%	E
1.2 100 Allure	23 000	+240	17%	E
1.2 Hybrid 110 Style	23 900	0	13%	FHEV
1.2 Hybrid 110 Allure	25 800	0	13%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	26 800	0	13%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	28 600	0	13%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT Exclusive	30 000	0	13%	FHEV
Electric 136 Style	28 100	-3 500	14%	Elec
Electric 136 Allure	36 200	-3 500	14%	Elec
Electric 136 GT	38 100	-3 500	14%	Elec
Electric 156 Allure	37 600	-3 500	14%	Elec
Electric 156 GT	39 400	-3 500	14%	Elec
Electric 156 GT Exclusive	41 300	-3 500	14%	Elec
2008				
1.2 100 Style	20 500	+818	9%	E
1.2 100 Allure	20 450	+818	12%	E
1.2 Hybrid 110 Style	31 150	+125	15%	FHEV
1.2 Hybrid 110 Allure	32 550	+125	15%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	33 550	+100	15%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	34 950	+100	15%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT Exclusive	36 450	+100	15%	FHEV
Electric 156 Style	38 100	-3 500	5%	Elec
Electric 156 Allure	40 100	-3 500	5%	Elec
Electric 156 GT	41 800	-3 500	5%	Elec
308 (nouvelle)				
1.2 Hybrid 145 Style	33 400	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	35 250	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	37 850	0	8%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	42 400	0	8%	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	45 200	0	8%	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT Exclusive	48 000	0	8%	PHEV
Electric 156 Style	42 600	-3 500	8%	Elec
Electric 156 Allure	44 000	-3 500	8%	Elec
Electric 156 GT	46 350	-3 500	8%	Elec
308 SW (nouvelle)				
1.2 Hybrid 145 Style	34 400	+75	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	36 250	+75	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	38 850	+75	8%	FHEV

	Prix en €	Bonus ^(*) ou malus	Rémise possible	Energie
Plug-in Hybrid 195 Allure				
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
Electrique 156 Style	42600	-3500	8%	Elec
Electrique 156 Allure	44000	-3500	8%	Elec
Electrique 156 GT	46350	-3500	8%	Elec
3008				
1.2 Hybrid 145 Allure	40000	+780	17%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	44500	+780	20%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	43400	+1780	5%	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	47900	+1780	5%	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT Exclusive	50400	+1780	5%	PHEV
Electrique 210 Allure	45090	-3500	16%	Elec
Electrique 210 GT	46990	-3500	16%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie Allure	48990	-4700	8%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie GT	51390	0	8%	Elec
Electrique 230 Grande Aut. GT Exclusive	54190	0	8%	Elec
Electrique 325 Dual Motor First Edition 4x4	53190	0	8%	Elec
408				
1.2 Hybrid 145 Allure	38500	+210	10%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	42500	+210	17%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 GT	47250	+70	18%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 GT Exclusive	48700	+70	18%	PHEV
Electrique 210 Allure	42700	-3500	4%	Elec
Electrique 210 GT	45250	-3500	4%	Elec
5008				
1.2 Hybrid 145 Allure	41700	+1 900	7%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	46500	+1 900	15%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	45190	+3 395	6%	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	49990	+3 395	6%	PHEV
Plug-in Hybrid 195 GT Exclusive	52490	+3 395	6%	PHEV
Electrique 210 Allure	46000	-3500	13%	Elec
Electrique 210 GT	51490	0	13%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie Allure	51290	0	13%	Elec
Electrique 230 Grande Autonomie GT	55990	0	13%	Elec
Electrique 230 Grande Aut. GT Exclusive	58090	0	13%	Elec
Electrique 325 GT Exclusive 4x4	57090	0	13%	Elec
e-Rifter				
Electrique 136 Allure Taille M	38050	-3500	20%	Elec
Electrique 136 GT Taille XL	43530	-3500	5%	Elec
POLESTAR				
2 (nouvelle)				
Standard Range Single Motor 70 kWh	46800	0	nc	Elec
Long Range Single Motor 82 kWh	49800	0	nc	Elec
LR Dual Mot. Perf. 82 kWh Plus Pack	63300	0	8%	Elec
4 (nouvelle)				
Long Range Single Motor 100 kWh	61800	0	nc	Elec
LR DM 100 kWh Performance Plus Pk	79300	0	nc	Elec
3 (nouveau)				
Long Range Single Motor 111 kWh	79800	0	nc	Elec
LR Dual Motor 111 kWh Performance	91800	0	nc	Elec
PORSCHE				
718 Boxster				
Spyder RS	162500	+80 000	0%	E
718 Cayman				
GT4 RS	162500	+80 000	0%	E
911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	140000	+80 000	0%	E
Carrera T	150800	+80 000	0%	E
Carrera S	158200	+80 000	0%	E
Carrera GTS	180000	+80 000	0%	E
Spirit 70	247200	+80 000	0%	E
Turbo S	275400	+80 000	0%	E
GT3	213700	+80 000	0%	E
911 Targa (nouvelle)				
4 S	182400	+80 000	0%	E
4 GTS	203100	+80 000	0%	E
911 Cabriolet (nouvelle)				
Carrera	154200	+80 000	0%	E
Carrera T	165000	+80 000	0%	E
Carrera S	172400	+80 000	0%	E
Carrera GTS	194800	+80 000	0%	E
Turbo S	289700	+80 000	0%	E
Taycan				
Propulsion	108500	0	0%	Elec
4S	125800	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	125800	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	131000	0	0%	Elec
Turbo	183000	0	0%	Elec
Turbo S	218200	0	0%	Elec
Panamera				
2.9	119000	+80 000	0%	E
GTS	174300	+80 000	0%	E
4 E-Hybrid	133000	+11 150	1%	PHEV
4S E-Hybrid	148200	+11 900	1%	PHEV
Turbo E-Hybrid	207700	+15 050	1%	PHEV
Turbo S E-Hybrid	240000	+15 200	1%	PHEV
Macan				
Propulsion	82950	0	0%	Elec
4	96800	0	0%	Elec
4S	93091	0	0%	Elec
GTS	107500	0	nc	Elec
Turbo	119700	0	2%	Elec
Cayenne				
3.0	104000	+80 000	0%	E
S	124900	+80 000	0%	E
GTS	147100	+80 000	0%	E
E-Hybrid	118200	+17 000	2%	PHEV
S E-Hybrid	129100	+16 550	2%	PHEV
Turbo E-Hybrid	190800	+21 400	2%	PHEV
Cayenne Coupé				
3.0	108700	+80 000	0%	E
S	129900	+80 000	0%	E
GTS	150500	+80 000	0%	E
E-Hybrid	120500	+17 900	1%	PHEV
S E-Hybrid	133100	+17 450	1%	PHEV
Turbo E-Hybrid	184400	+22 175	1%	PHEV
Cayenne Electric (nouveau)				
base	107000	0	nc	Elec
Turbo	167200	0	nc	Elec
RENAULT				
Clio 5				
1.0 SCE 65 Génération	18900	+310	1%	E
1.0 Tce 90 Evolution	21700	+260	16%	E
1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Techno	28000	0	9%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Evolution	21200	+50	16%	GFL
1.5 Blue dCi 100 Evolution	23400	+50	16%	D
Clio 6 (nouvelle)				
1.2 Tce 115 Evolution	19900	+190	nc	E
1.2 Tce 115 Techno	23900	+190	nc	E
Full Hybrid E-Tech 160 Evolution	24600	0	nc	FHEV
Full Hybrid E-Tech 160 Techno	27800	0	nc	FHEV
Full Hybrid E-Tech 160 Esprit Alpine	29300	0	nc	FHEV
5 E-Tech				
95 Autonomie Urbaine Five	24990	-4700	0%	Elec
120 Autonomie Urbaine Evolution	27990	-4700	0%	Elec
120 Autonomie Urbaine Techno	29990	-4700	12%	Elec
150 Autonomie Confort Techno	33490	-4700	12%	Elec
150 Autonomie Confort Iconic Cinq	36490	-4700	13%	Elec
150 Autonomie Confort Roland-Garros	36490	-4700	0%	Elec
Captur				
1.2 Tce 115 Evolution	26900	+983	7%	E
1.2 Tce 115 Techno	29200	+983	7%	E
1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Evolution	30000	0	14%	FHEV
1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	32300	0	14%	FHEV



LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES



L'ÉQUIPE AUTO PLUS MARCHÉS DIRECTS

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

Boiteatelier.eu

Leader Européen en Échange Standard et Réparation



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

☎ 07 69 78 81 29
✉ contact@boiteatelier.eu
🌐 boiteatelier.eu



PRENEZ LA ROUTE AVEC AUTO PLUS



Les plaisirs de l'automobile à la portée de tous



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



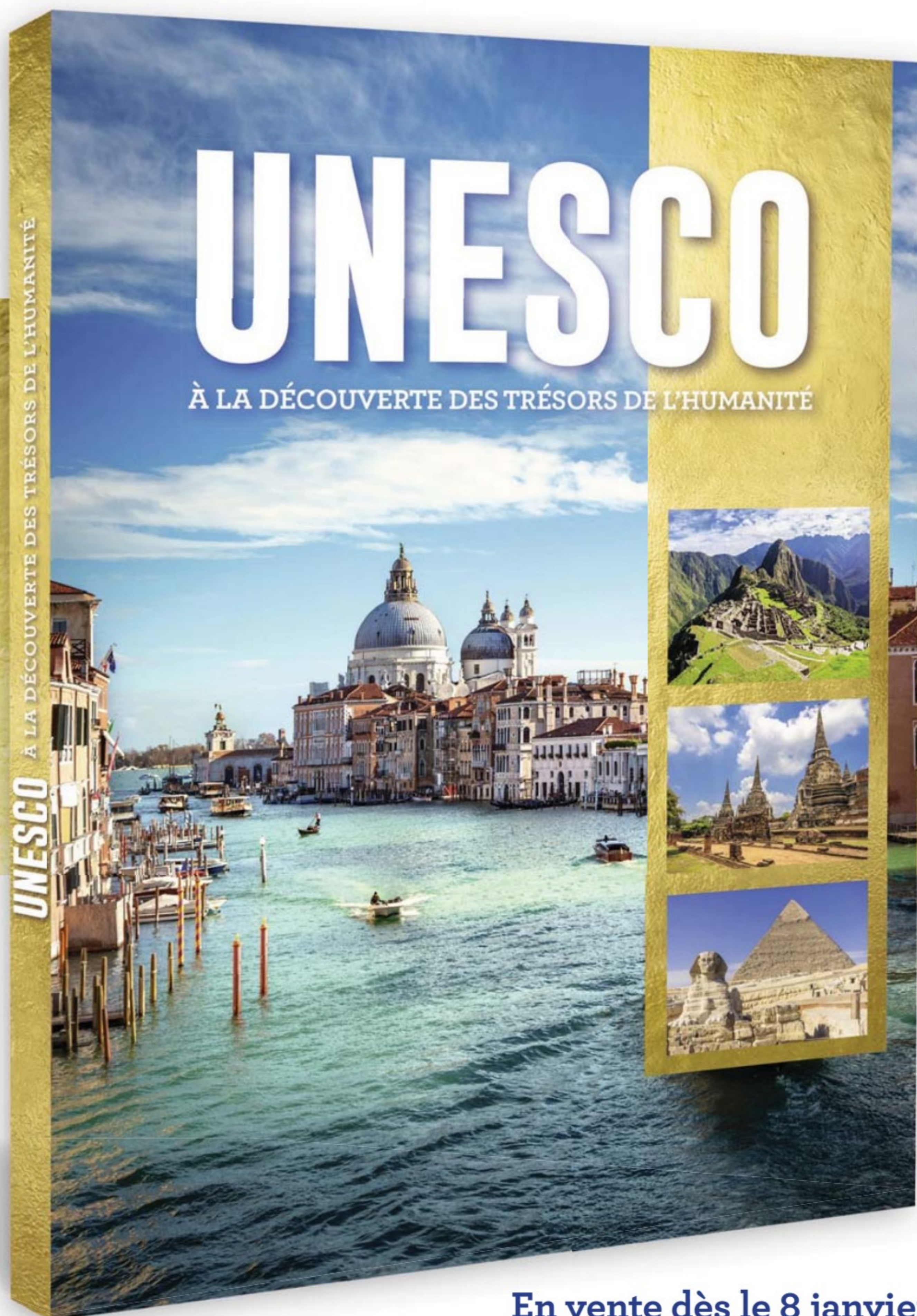
Près de 100.000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

05 65 100 100
www.retro.fr



- HORS-SÉRIE -

HÉRITAGE DU MONDE : LES PLUS BEAUX SITES CLASSÉS



En vente dès le 8 janvier