

Nouveauté

Auto Plus

N° 1950 - Vendredi 16 janvier 2026



DACIA prépare un SUV stylé!

Dynamique,
pratique
et accessible

P. 16

Test vérité

Voitures électriques

P. 12



0% de batterie
Elles roulent encore?

Match hybrides 7 places

P. 36

Le Peugeot 5008 rechargeable défie le Renault Espace



Dossier essais

Spécial confort

P. 24

180 modèles à l'épreuve



Les experts

P. 52

6 lettres types
pour vous défendre

PV, péages et permis...

Les coachs

P. 45

Nos astuces

Bien monter des chaînes



Occasion

Reprise cash

Qui vous en donne le plus?

P. 46

Skoda Karoq
Un crossover fiable et polyvalent

A partir de **14 000 €**

P. 50



L 14629 - 1950 - F: 2,50 €



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

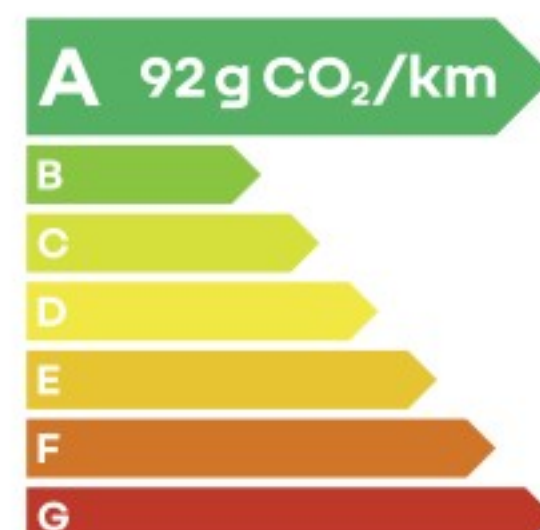
**generation
renault**
portes ouvertes 15-19 janv⁽¹⁾



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

au quotidien, prenez les transports en commun **#SeDéplacerMoinsPolluer**

SKODA

2026 vous sourit, la preuve :

Profitez d'un minimum de **4 000 € d'équipements offerts*** sur toute la gamme Škoda.



Škoda Kamiq

À partir de

229€/mois⁽¹⁾

LLD 37 mois / sans apport

Modèle présenté : Kamiq Clever Edition 1.0 TSI 116 ch DSG avec options à **424 €** par mois sur 37 mois sans apport, remise de 7 000 € déduite. Offre valable jusqu'au 31/01/2026.

*Remise sur options ou sur le prix du modèle de 4000€ minimum pour véhicule neuf applicable sous forme de remise. Détails sur skoda.fr

(1) Exemple pour Kamiq Selection 1.0 TSI 95 ch BVM en location longue durée 37 mois / 30 000 km maximum, 37 loyers de 229 €, remise de 7 000 € déduite hors assurances facultatives. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) - RCS Pontoise : 451 618 904 - 11, av. de Boursonne - BP 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex. Volkswagen Group France - SAS - Capital : 198 502 510 € - 11, av. de Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.

Gamme Kamiq : cycles mixtes (l/100km) min - max : WLTP : 5,4 - 5,9. Rejets de CO₂ (g/km) min - max : WLTP : 122 - 132. Valeurs au 05/11/2025. Susceptibles d'évolution.

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



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTU

- 6 **L'événement** Le bilan du marché automobile
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **La photo** de la semaine
- 16 **Les nouveautés** Le C-Neo, prochain modèle familial de Dacia
- 20 **Les voitures** de la semaine: à bord de la Peugeot 408 restylée

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Quelles sont les voitures les plus confortables ?
- 32 **Panoramique** Le Cadillac Optiq Premium Sport de 304 ch
- 36 **Match** Le Peugeot 5008 1.6 Plug-in Hybrid de 195 ch contre le Renault Espace 1.2 E-Tech full hybrid de 200 ch
- 40 **Essai** Le Toyota Rav4 2.5 Hybride rechargeable GR Sport de 324 ch
- 42 **Test lecteurs** Le MG ZS hybride

GUIDE PRATIQUE

- 45 **Les coaches Auto Plus** Bien monter des chaînes à neige
- 46 **Vendre une voiture d'occasion** Comment en obtenir le maximum ?
- 49 **Ça vous est arrivé**
- 50 **Les stars de l'occasion** Le Skoda Karoq BVA à moins de 20000 €
- 52 **Le coin des experts** Six lettres types pour faire valoir vos droits

MAGAZINE

- 54 **Le sport** Dorian Pin, l'étoile montante
- 56 **Auto Plus Classiques** Le coupé Citroën M35 (1969)
- 58 **Le prix des voitures neuves**



Page 20



Page 24



Page 40



Page 42

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Le grand frisson de l'autonomie

A force de parler de réchauffement climatique, on aurait presque fini par oublier que l'hiver, il pouvait faire froid. Pire, qu'il pouvait neiger. En ce début d'année, le nord de la France s'est recouvert d'un manteau neigeux dont l'épaisseur a, comme toujours, été inversement proportionnelle à la pagaille qu'il a provoquée dans les transports. Embouteillages record, transports en commun fortement perturbés, vols annulés... Ces quelques jours de neige (deux, en réalité) auront paralysé une partie du pays.

Un épisode hivernal somme toute normal, qui aura aussi fait découvrir aux nouveaux possesseurs d'électriques (voir p. 6) les "joies" de cette technologie quand la température chute. Car les batteries n'aiment pas le froid. Mais le concessionnaire, bien content de conclure une vente, pense-t-il toujours à prévenir son client ? Sans cette mise en garde, ce dernier aura eu la surprise de voir l'autonomie de son véhicule baisser aussi vite que le thermomètre. A 0 °C, environ 25 % des kilomètres annoncés s'envolent ! Un média chinois s'est "amusé" à mesurer ces pertes dans des conditions extrêmes, en Mongolie intérieure. A - 25 °C (température que l'on ne devrait pas connaître de sitôt chez nous), les meilleurs modèles conservent environ 50 % de la capacité initiale, les moins bons... 35 %. Heureusement, les constructeurs ont prévu une "réserve", une fois la batterie à plat (voir p. 12).

Cette perte d'efficacité s'explique par l'impact du froid sur la chimie des batteries et par l'énergie supplémentaire nécessaire pour conserver celle-ci à température de fonctionnement, sans oublier le chauffage de l'habitacle indispensable au confort des passagers. Lesquels pourront grappiller quelques kilomètres en privilégiant sièges et volant chauffants plutôt que la soufflerie, ou en préchauffant l'habitacle lorsque le véhicule est branché. Car une mauvaise nouvelle arrivant rarement seule, la recharge rapide l'est aussi nettement moins en hiver.

Si le froid pénalise les électriques, la neige ne leur réussit pas non plus. Sur chaussée à faible adhérence, l'ennemi, c'est le poids. Or, souvent très lourdes, elles atteignent plus vite leurs limites d'adhérence au freinage ou en courbe. Si l'on ajoute à cela des pneus larges, voire à faible résistance au roulement, tous les ingrédients sont réunis pour de belles glissades. Bref, plus que jamais, c'est bien l'hiver qu'il est indispensable d'adapter son style de conduite au volant d'une électrique.

Mathieu

Trait d'humeur

Plus forts que Trump et Poutine, les agriculteurs ont pris l'Arc de triomphe



Service abonnement

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

Une partie de la diffusion est vendue en pack avec L'Auto-Journal.
Un encart Suzuki est broché en central sur la totalité de la diffusion kiosque et abonnés.
Ce numéro comporte un guide jeté en 4^e de couverture sur la totalité des abonnés.



MARCHÉ DES VOITURES NEUVES EN 2025

Le grand chamboule-tout !

A défaut d'avoir fait des étincelles l'an dernier, le marché automobile a bousculé l'ordre établi et rebattu certaines cartes. A commencer par le rapport de force entre les constructeurs et celui entre les énergies. Revue de détails.

Le 31 décembre dernier, à l'heure du pot de fin d'année, il ne fallait pas trop compter sur les constructeurs pour faire la fortune des producteurs de champagne... Et encore moins celle des vendeurs en concession, pour qui déprime a rimé avec pas de prime. Car le constat est sévère : avec 1 632 150 voitures neuves immatriculées, le marché s'est replié de 5 %, faisant de 2025 la pire année de l'histoire moderne (après 2022, plombée par le Covid-19). Les raisons de cette contre-performance ? D'abord des prix de vente de plus en plus décorés du pouvoir d'achat des Français : les particuliers ont ainsi représenté 45,9 % des acheteurs contre 47,8 % en 2024, et ils ont vieilli (56 ans

en moyenne contre 54,8 ans). Ensuite, le poids accru du malus, qui a notamment pesé sur les immatriculations d'hybrides rechargeables. Et, pour les entreprises, un contexte réglementaire défavorable aux thermiques (baisse des avantages en nature, taxe annuelle incitative...), qui les a forcées à se tourner – contraintes plus que convaincues – vers l'électrique. Sans parler du climat politique instable en France, comme ailleurs, qui incite plus à l'économie qu'à la dépense.

Qui perd, qui gagne ?

Cela étant posé, tout le monde n'a pas vécu 2025 si mal que ça. A commencer par le groupe Renault, qui a tout de même dû faire sauter quelques bouchons de champagne : premier

sur le marché des voitures, fort du modèle le plus vendu, à la fois au global, chez les particuliers et en électrique... Le Losange signe une très belle performance devant un Stellantis qui a souffert. Et il n'est pas le seul : Toyota n'a pas connu une année fantastique, BMW, Ford, Kia, Mercedes et Volkswagen non plus, Tesla encore moins, tandis que les marques chinoises restent, pour l'instant, en retrait (même si BYD progresse fortement). Autre fait marquant, la quasi-disparition du diesel (4,9 % des immatriculations et même 2,8 % chez les particuliers), qui continue cependant sa carrière sur le marché de l'occasion (en progression de 1 %), où il représente encore près de la moitié des transactions. ■

Top 50 des modèles

RANG	MODÈLE*	VENTES 2025	ÉVOL. VS 2024
1	Renault Clio	100 101	+ 9 %
2	Peugeot 208	73 092	- 18 %
3	Dacia Sandero	64 399	- 15 %
4	Citroën C3	57 350	+ 218 %
5	Peugeot 2008	54 634	+ 13 %
6	Peugeot 3008	38 603	+ 73 %
7	Renault 5	37 997	+ 281 %
8	Renault Captur	36 912	- 20 %
9	Dacia Duster	36 687	+ 56 %
10	Toyota Yaris	33 437	- 5 %
11	Toyota Yaris Cross	32 106	- 5 %
12	Renault Symbioz	30 286	+ 305 %
13	Peugeot 308	29 021	- 22 %
14	Volkswagen Polo	22 723	- 10 %
15	Tesla Model Y	19 206	- 33 %
16	Renault Austral	18 944	- 28 %
17	Peugeot 5008	17 264	+ 320 %
18	Ford Puma	16 810	- 15 %
19	Citroën C5 Aircross	16 750	+ 12 %
20	Dacia Bigster	16 283	/
21	Renault Scenic	16 128	+ 80 %
22	Hyundai Tucson	15 304	- 3 %
23	Volkswagen Tiguan	15 263	+ 23 %
24	Opel Corsa	14 916	- 28 %
25	Mini	14 829	+ 109 %
26	Volkswagen T-Roc	14 820	- 14 %
27	Dacia Jogger	14 488	- 34 %
28	Toyota CH-R	14 290	- 8 %
29	Nissan Qashqai	13 526	+ 2 %
30	Volkswagen T-Cross	13 312	+ 2 %
31	Citroën C4	13 208	+ 11 %
32	Volkswagen Golf	13 104	- 15 %
33	BMW Série 1	13 024	+ 28 %
34	MG ZS	12 947	+ 346 %
35	Citroën C3 Aircross	12 663	- 20 %
36	Suzuki Swift	12 597	+ 15 %
37	Hyundai Kona	12 496	+ 3 %
38	Ford Kuga	12 278	+ 12 %
39	Toyota Aygo X	12 171	- 17 %
40	BMW X1	11 491	- 29 %
41	Skoda Fabia	11 460	+ 10 %
42	MG3	11 061	+ 25 %
43	Mercedes GLA	10 977	+ 5 %
44	Nissan Juke	10 177	- 6 %
45	Kia Sportage	9 570	- 37 %
46	Audi A3	9 386	+ 16 %
47	BMW iX1	8 897	/
48	Skoda Octavia	8 881	+ 3 %
49	Mercedes Classe A	8 807	+ 22 %
50	Renault Megane	8 752	- 48 %

Top 30 des marques

RANG	MARQUE	VENTES 2025	ÉVOL. VS 2024	RANG	MARQUE	VENTES 2025	ÉVOL. VS 2024
1	Renault	285 531	+ 3 %	16	Nissan	28 576	+ 1 %
2	Peugeot	221 001	- 5 %	17	Mini	26 302	+ 34 %
3	Dacia	139 305	- 4 %	18	Tesla	25 459	- 37 %
4	Citroën	115 577	+ 4 %	19	Cupra	22 695	+ 29 %
5	Volkswagen	110 959	- 7 %	20	Fiat	20 255	- 38 %
6	Toyota	110 071	- 14 %	21	Suzuki	20 173	- 16 %
7	BMW	60 904	- 9 %	22	Seat	15 860	- 29 %
8	Skoda	50 660	+ 14 %	23	DS	14 279	- 21 %
9	Audi	48 756	+ 2 %	24	BYD	13 533	+ 150 %
10	Hyundai	45 621	=	25	Volvo	13 067	- 34 %
11	Mercedes	45 155	- 12 %	26	Jeep	9 740	- 17 %
12	Ford	38 320	- 12 %	27	Mazda	8 354	- 3 %
13	Kia	33 988	- 23 %	28	Alfa Romeo	6 202	+ 42 %
14	MG	33 729	+ 37 %	29	Lexus	6 150	- 15 %
15	Opel	32 289	- 19 %	30	Alpine	5 381	+ 89 %



N. SOLER

Avec 430 217 voitures écoulées (+ 1,2 %), le groupe Renault double les 9 marques du géant Stellantis (420 867 ventes, en recul de 7,1 %)... qui reste cependant leader en ajoutant les utilitaires.

■ **Podium inchangé.** A lui seul, le trio de tête s'arroge près de 40 % du marché, en hausse de 1,5 point... grâce à la belle performance de Renault qui rattrape la baisse de forme des deux dauphins.

■ **Peugeot souffre.** Tiré vers le bas par la méforme des 208 et 308, le Lion manque de sang neuf à son catalogue. Même constat chez Stellantis pour Opel, DS et, surtout, Fiat, qui fait moins bien que Cupra !

■ **Citroën remonte la pente.** La marque retrouve sa place au pied du podium, grâce notamment à la C3 et au C5 Aircross. Mais la marche semble haute pour disputer à Dacia une 3^e place perdue en 2021, d'autant que le C3 Aircross a débuté timidement.

■ **Toyota trébuche.** Le groupe japonais recule de deux places, desservi par la petite forme de la Yaris

et de sa déclinaison Cross.

■ **MG premier chinois.** Si la MG4 électrique plonge de 69 %, la marque peut compter sur la relève hybride (MG3, EHS et ZS) pour relever la tête. Quant à BYD, il a beau afficher la plus forte progression de ce top 30, il reste loin derrière.

■ **Les allemands à la peine.** Le groupe Volkswagen limite la casse (- 2,1 %) grâce à la belle performance de Skoda et Cupra et l'honorable contribution d'Audi. En revanche, BMW et Mercedes, eux, ne sont clairement pas à la fête, même si le premier peut se consoler avec la performance de Mini.

■ **Tesla, c'est plus ça.** Stigmatisés par les frasques d'Elon Musk et désormais confrontés à une sérieuse concurrence, les Model Y et 3 ne font plus recette.

*Les versions thermiques et électriques de certains modèles (208, C3, 2008, 3008...) sont rassemblées sous le même nom.

Toutes les données 2024 et 2025 présentes dans cet article ont été fournies par AAA-Data, "l'expert du Data".



1^{re} > RENAULT CLIO

Y. LEFEBVRE



4^e > CITROËN C3

A. SAUNIER



12^e > RENAULT SYMBIOZ

F. GROUT



15^e > TESLA MODEL Y

Y. LEFEBVRE

Un top 50 qui pèse 69 % du marché! Alors que 312 modèles différents ont été écoulés à plus de 100 exemplaires l'an dernier, les 50 premiers cumulent 1,12 million de ventes! Et, à lui seul, le top 10 s'arroge un tiers du marché!

Premières places. On y retrouve les têtes de gondole avec, en maîtresse de cérémonie, une Clio 5 en fin de carrière qui n'a laissé aucune chance à la 208. Le reste du top 10 est, quant à lui, 100 % français, ou "made in France", avec la Yaris qui ferme la marche. Mention spéciale pour la Renault 5, seule électrique dans le top 10 (les E-208 et ë-C3 & Cie étant comptées avec leurs homologues thermiques). Quant au

Tesla Model Y, il descend d'année en année dans le classement: 8^e en 2023, 12^e en 2024, il est maintenant tombé au 15^e rang. Et c'est encore pire pour la Model 3: 19^e en 2023, elle croupit en 73^e position avec 6 128 ventes.

Des SUV en forme. Plusieurs nouveautés ou nouvelles versions sont montées en puissance. Aux premiers rangs desquelles les Peugeot 3008 et 5008 (enfin disponibles en hybrides rechargeables), le Dacia Duster et le Renault Symbioz (quel carton!). En revanche, rien ne va plus pour les berlines: la 308 peine à trouver son public, tandis que la Golf 8 est reléguée à la 32^e place (il y a dix ans, la "7" était 15^e...).

Deux modèles chinois dans le top 50. Et il ne s'agit même pas d'électriques! Seules les MG ZS et MG3 hybrides ont réussi à jouer des coudes pour se hisser péniblement à la 34^e et à la 42^e place. Tout compte fait, les marques chinoises n'ont immatriculé que 55 667 voitures l'an dernier (soit 3,4 % de part de marché), dont 18 555 électriques (5,7 % du segment). L'invasion annoncée attendra...

8 autos sur 10 en boîtes automatiques. Les boîtes manuelles ont encore reculé de 26 % l'an dernier. Désormais, seuls 22 % des voitures neuves vendues, soit 351 521, en possèdent une.

Top 10 des ventes aux particuliers

RANG	MODÈLE	VENTES 2025	ÉVOL. VS 2024
1	Dacia Sandero	53 864	- 17 %
2	Renault Clio	38 632	- 7 %
3	Peugeot 208	33 441	- 20 %
4	Citroën C3	30 625	+ 150 %
5	Dacia Duster	29 284	+ 48 %
6	Renault 5	28 954	+ 332 %
7	Peugeot 2008	24 031	- 9 %
8	Toyota Yaris	22 505	=
9	Renault Captur	21 262	- 18 %
10	Toyota Yaris Cross	19 867	- 2 %

Indétrônable Sandero. Le fait que le seul modèle encore affiché sous les 15 000 € soit, de loin, le choix préféré des Français, en dit long... Malgré un recul de ses ventes, la Sandero (dont la version restylée arrive) conserve sa couronne, tandis que la Clio retrouve la place de dauphine. Belle performance, également, de la R5, qui accroche une 6^e place, un niveau inédit pour une électrique chez les particuliers.

Top 10 des ventes d'électriques

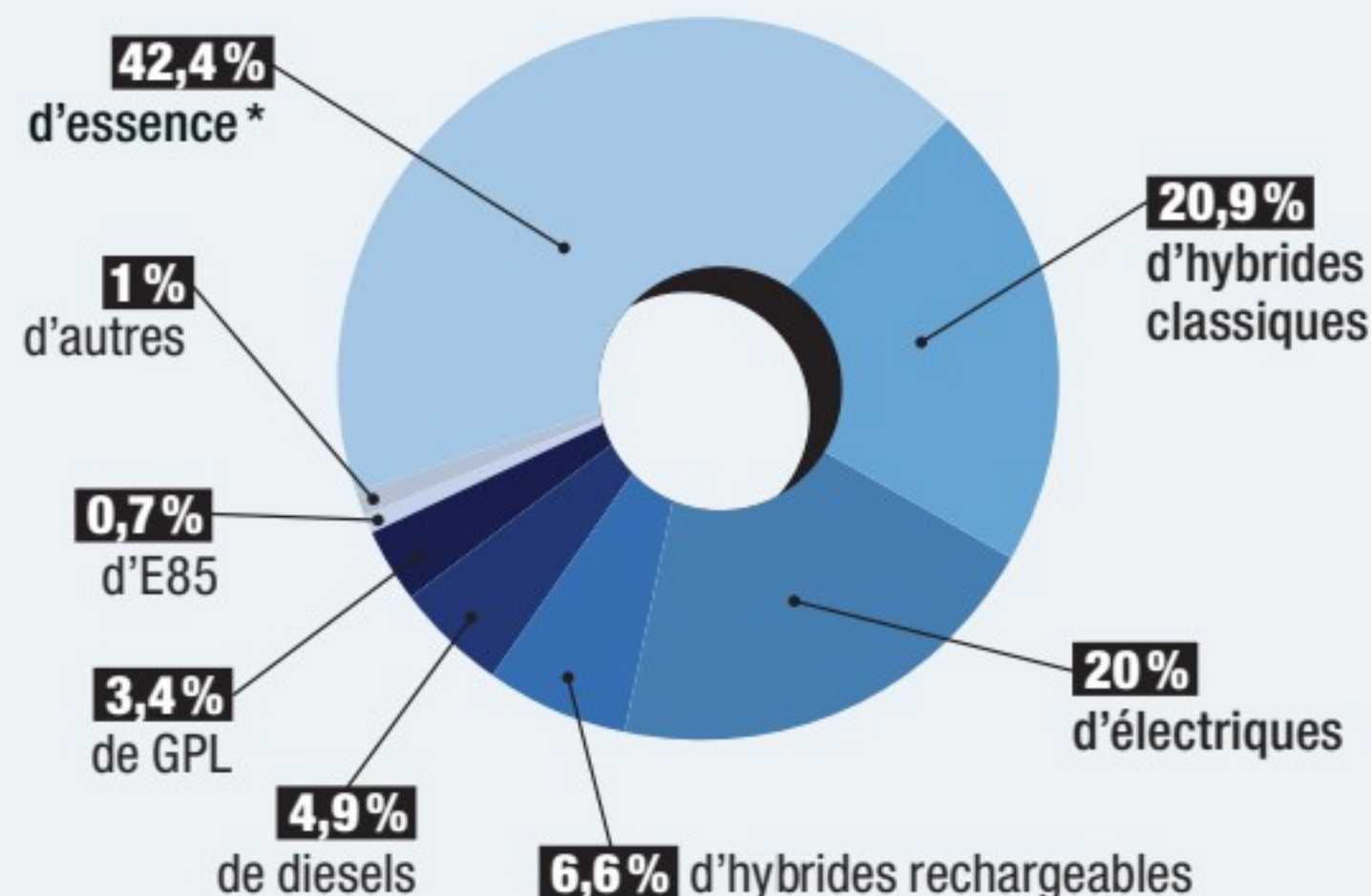
RANG	MODÈLE	VENTES 2025	ÉVOL. VS 2024
1	Renault 5	37 997	+ 281 %
2	Tesla Model Y	19 206	- 33 %
3	Citroën ë-C3	16 223	+ 97 %
4	Renault Scenic	16 128	+ 80 %
5	Peugeot E-208	14 290	- 39 %
6	BMW iX1	8 897	=
7	Renault Megane	8 752	- 48 %
8	Volkswagen ID.3	8 415	+ 18 %
9	Peugeot E-2008	8 231	- 8 %
10	Skoda Elroq	7 948	-

Renault, encore. La R5 a raflé, avec la manière, la première place détenue par le Tesla Model Y (et avant par la Model 3). Aux places suivantes, les volumes baissent rapidement, sachant que les dix modèles ci-dessus représentent quasiment la moitié des électriques vendues en 2025! Notez que si les ventes aux particuliers ont baissé de 12 %, celles aux entreprises se sont envolées de 54 %!

LES ÉLECTRIQUES À 20 %, LES DIESELS SOUS LA BARRE DES 5 %

■ Les électriques passent le cap des 20 % du marché, avec 326 922 immats, bien aidées par le leasing social (le quota de 50 000 autos a été atteint) et par les ventes aux entreprises. Objectif 25 % en 2026 ?
■ L'essence représente un peu plus de 40 % des immats, et près des deux tiers si on ajoute

les modèles full hybrid.
■ L'hybride rechargeable, lui, n'a pas été favorisé par l'arrivée du malus au poids. Résultat, il recule de 1,9 point.
■ Quant au diesel, faute d'offre étoffée, il a fini de creuser sa tombe avec 79 397 ventes (- 36 %), dont 21 529 seulement aux particuliers.



* Dont 50 % de micro-hybrides.



A. SAUNIER

Phares à leds

Une technologie si éblouissante !

Les nouveaux éclairages à leds sont très agressifs pour les yeux et souvent placés trop haut.

R. Cornilleau, par e-mail

Les feux de jour ne suffisant plus, les barres de leds éblouissantes se multiplient !

Michel G., Orléans (45)

N'y a-t-il pas un organisme qui pourrait se pencher sur les dangers des feux à leds ?

Zorro33, Saint-Jean-d'Ilac (33)

François Tarrain. Que de témoignages sur la puissance excessive des leds ! D'abord cantonnée aux feux de jour, cette technologie s'étend désormais aux autres éclairages, signatures lumineuses comprises. L'impact de cette course au "voir pour être vu" : une gêne de plus en plus

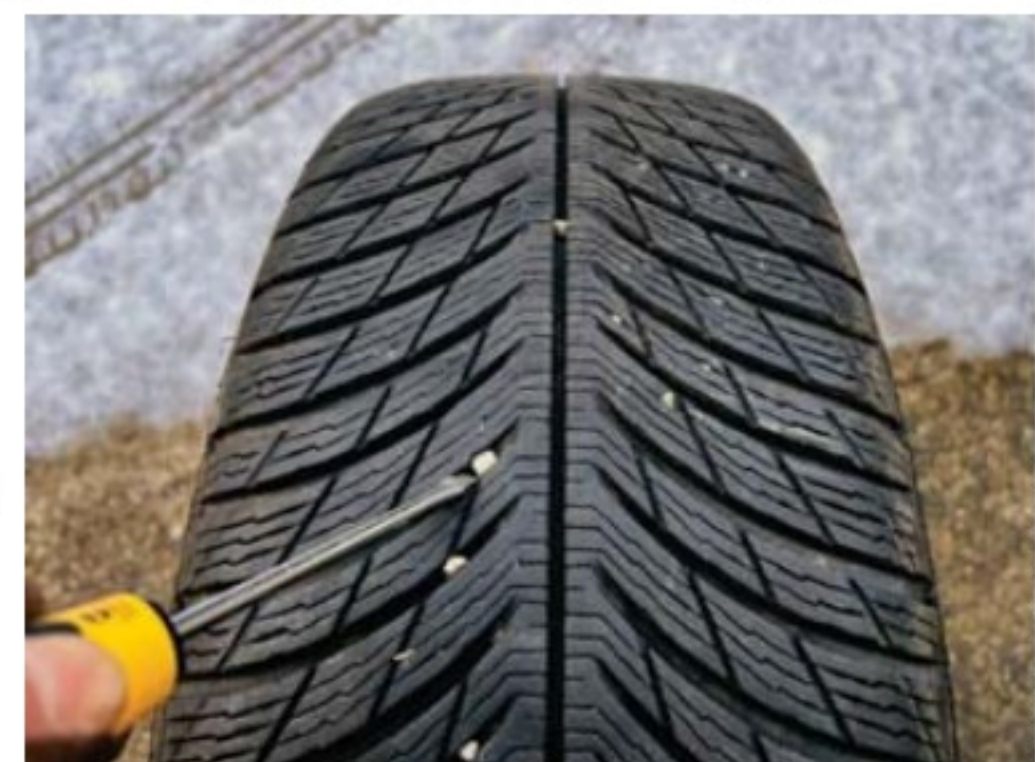
forte pour les autres conducteurs. Pourtant, les optiques à leds répondent à des normes strictes (intensité, répartition du faisceau, ligne de coupure horizontale...). Seulement, entre les conditions d'homologation et la réalité de la route, il y a un monde : contraste entre obscurité et lumière ultra-blanche, conditions météo, état de la chaussée, acuité visuelle de chacun. Le tout amplifié par des autos aux optiques toujours plus haut perchées (ou mal réglées). Il y a de quoi être ébloui ! D'ailleurs, l'Anses* recommandait, dès 2019, une évolution de la réglementation pour "limiter l'intensité lumineuse des phares des véhicules". Las, depuis, rien n'a changé. Bien au contraire !

Un caillou dans la sculpture

Je garde le souvenir, petit, de mon père en train d'extraire les gravillons coincés dans les pneus de notre voiture d'alors. Depuis, je fais la même chose quand je permute mes pneus hiver, sans savoir si l'opération présente un réel intérêt... A votre avis ?

Léo, Amboise (37)

Jérôme Fombelle. Voilà un rituel qui aura au moins pour effet d'éviter les éventuels bruits parasites provoqués, à faible vitesse, par ces gravillons qui ont tendance à se loger dans les rainures larges des pneus hiver ou toutes saisons à la gomme tendre. Et si vous ne les retirez pas ? Pas d'inquiétude pour la sécurité d'autant que, sur la route, la durée de survie de ces "intrus" n'est pas bien longue : la force centrifuge qui augmente avec la vitesse, aura tôt fait de les éjecter *manu militari* des sculptures ! En revanche, il existe bien une circonstance dans laquelle il vaut mieux les retirer : si l'on doit faire équilibrer la ou les roues ! Car, dans ce cas, la présence de gravillons, aussi légers soient-ils, pourrait fausser la donne.



REPORTER AUTO PLUS

Je ne comprends pas Fiat : une 500 hybride au moteur ridicule avec, en bonus, une boîte mécanique, alors qu'elle est automatique sur la plupart de ces motorisations... Ça n'est pas cette version qui va relancer le modèle. Dommage car c'est une belle auto !

Patrick Mark, Eaubonne (95)

Désigné coupable

La vraie cause des mauvaises ventes de voitures, c'est le malus. Il suffit de regarder autour de soi ! Même les foyers qui ont des moyens refusent d'avoir à le payer : ils préfèrent conserver leur voiture...

Guy P., de l'Hérault

François Tarrain. Le malus, qui va toucher de plus en plus d'autos, n'explique pas tout : il s'ajoute à l'inflation des prix des voitures neuves, tandis que la défiance de nombreux clients vis-à-vis des électriques reste tenace. Résultat, nombre de Français conservent leur auto, a fortiori depuis que le spectre des restrictions de circulation dans les zones à faibles émissions s'éloigne.

Vélo à assistance électrique... ou pas

A Paris, je croise de plus en plus de vélos électriques dotés de grosses roues et qui avancent – plutôt à vive allure ! – sans que le "cycliste" juché dessus n'ait à pédaler ! Légal ?

Gaëlle P., Livry-Gargan (93)

Pascale Gétin. Ce genre de "fat bike" est légal s'il possède un moteur électrique de 250 W maxi qui ne sert que d'assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h. Dans ce cas, il peut circuler sur les pistes cyclables et n'est pas soumis à obligation d'assurance. En revanche, s'il est plus puissant, plus rapide et doté d'un accélérateur, alors c'est un cyclomoteur qui doit être immatriculé, assuré et qui impose le port du casque. Ce qui, dans la pratique, est loin d'être systématique !



B. LEVESQUE/IP3 PRESS/MAXPPP

Pieds et poings liés ?

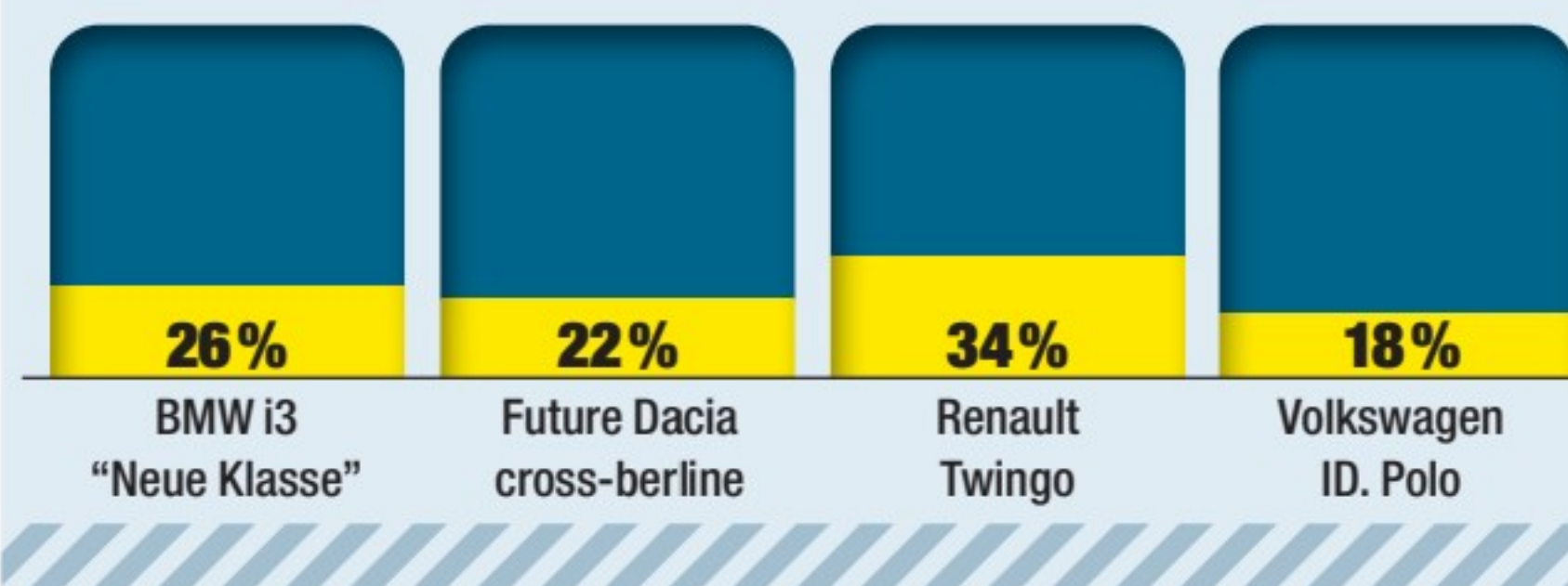
Alfa Romeo (et les autres marques de Stellantis) offre une garantie de 6 ans en plus des 2 ans... mais seulement si l'entretien est réalisé dans ses concessions. Impossible donc pour moi d'aller dans le garage Eurorepar (filiale de Stellantis !) qui me connaît pourtant bien ?

David, par e-mail

Pierre Audemar. Oui et non. Pour bénéficier sans coupure de la garantie "Sprint" durant 8 ans, il faut en effet respecter à la lettre le plan des entretiens et les confier à un atelier Alfa Romeo. Pour autant, si le véhicule sort du réseau pour être révisé ailleurs (dans les règles et à la bonne échéance), il peut à nouveau bénéficier de la garantie si l'entretien suivant est assuré par Alfa Romeo*.

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Quelle nouveauté 2026 avez-vous le plus hâte de croiser :



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

Etes-vous plus souvent ébloui qu'avant par l'éclairage des autres voitures ?

- Oui, à cause d'optiques mal réglées.
- Oui, à cause des phares blancs à leds.
- Oui, à cause des deux.
- Non.



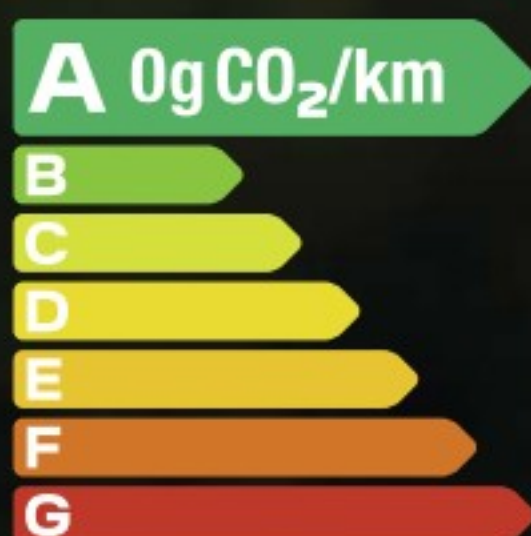
PEUGEOT

NOUVELLE 308

PLACE AU LION



Jusqu'à 8 ans de garantie⁽¹⁾
Nouvelle signature lumineuse
Électrique, hybride et hybride rechargeable



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

(1) Peugeot Care : voir conditions sur [peugeot.fr](https://www.peugeot.fr). Modèle présenté : E-308 GT.
Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

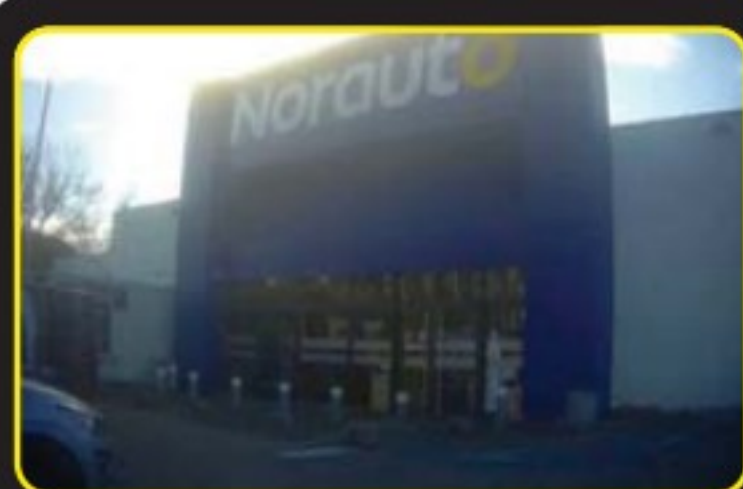


CAMÉRA CACHÉE

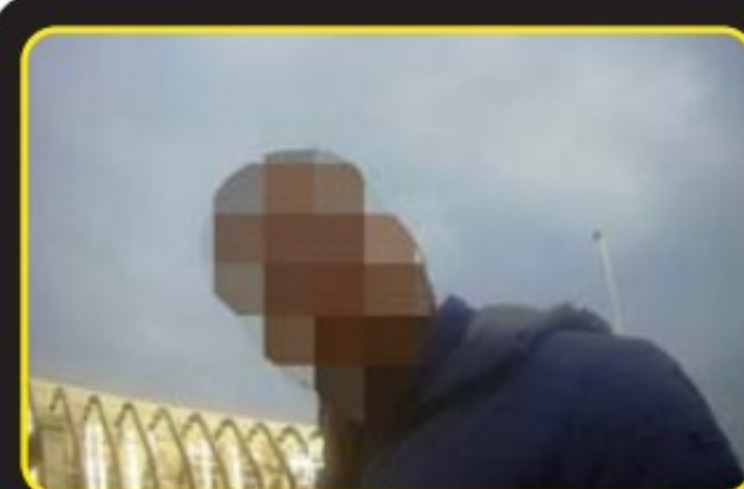
Chez Norauto, un diagnostic offert qui tient vraiment la route ?

LA MISSION DE NOTRE ESPION

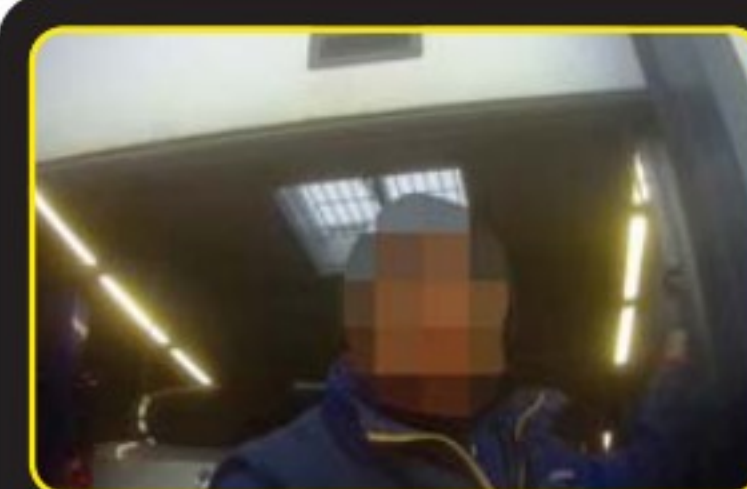
Le réseau nordiste propose actuellement un diagnostic gratuit nommé "tenue de route". Au programme, une batterie de contrôles complète des liaisons au sol. Simple filet destiné à attraper des clients, ou check-up en bonne et due forme ?



Une fois n'est pas coutume, la prise de rendez-vous est simple (tout se fait en ligne, sur Norauto.fr) et confirmée par SMS en quelques secondes. Moins de deux jours plus tard, notre espion est prêt à confier sa Clio, en espérant "gratter" quelques contrôles en plus du diag.



Contrairement à la météo, l'accueil est des plus chaleureux : "On va s'occuper de votre auto. Il y en a pour 1 heure environ." L'hôte des lieux conduit le véhicule dans l'atelier, où il est mis sur un pont sans délai. Le mécano s'approchant, c'est le moment de quémander...

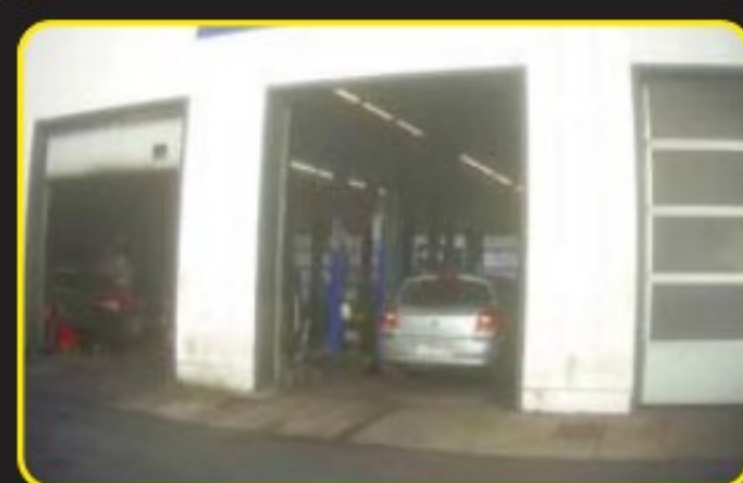


Cette Clio étant la voiture de son fils, notre espion aimerait qu'elle soit vérifiée en profondeur. En attendant, il a droit à une évaluation des pneus et des freins : "A l'avant, il faut prévoir de remplacer les pneus d'ici 3000 à 5000 km et les plaquettes avant 10000 km." Bien vu.

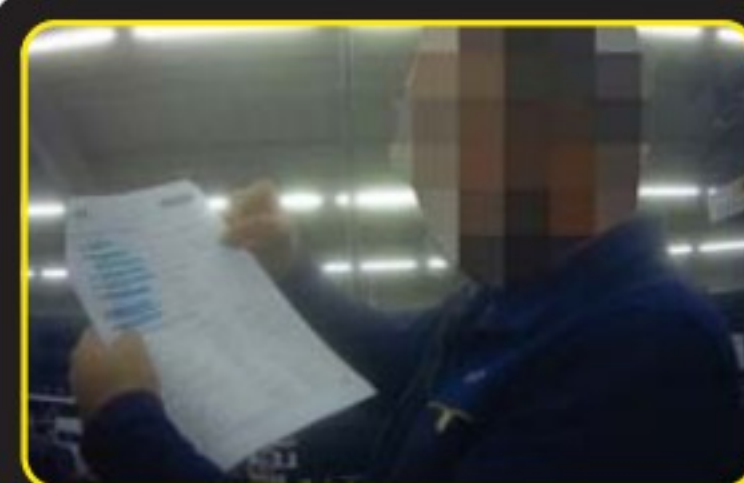
PHOTOS: DR



La suite de l'inspection se poursuit sous la voiture. Le moindre recoin et chaque élément sont examinés dans le détail. "Pour les soubassements, c'est OK. Il y a juste les biellettes de la barre stabilisatrice avant qui sont fatiguées. A changer rapidement." Encore tout bon.



Alors que la Clio revient au sol, le technicien effectue une vérification de la batterie ("Il faudra la remplacer avant l'hiver prochain"), contrôle les liquides ("ceux des freins et de refroidissement sont fatigués"), remplace une ampoule HS et fait l'appoint du lave-glace.



Au final, nous repartons avec un diagnostic réalisé dans les règles de l'art, un devis dans lequel chaque opération est justifiée pleinement et tarifiée raisonnablement (208 € une paire de pneus, 148 € pour les biellettes...), et avec toute une série de contrôles en bonus. Que demander de plus ?



Un diag qui tient carrément la route !

Non seulement la promesse est tenue, mais la prestation a dépassé nos attentes. A l'issue d'une série de contrôles supplémentaires, ce Norauto a confirmé que notre voiture cobaye était sûre. Et il n'a pas eu la main trop lourde dans l'estimation des travaux à venir. Bref chapeau !

BON PLAN OU PAS ?



La nouvelle Renault Clio à 180 €/mois



La promesse: jusqu'au 31 janvier, la nouvelle star du Losange propose une LLD 37 mois/30 000 km contre 180 €/mois.

► Bien que la version concernée soit celle d'entrée de gamme, cette 1.2 TCe 115 Evolution n'est ni sous-motorisée ni sous-équipée (tablette

tactile 10,1"/25,7 cm, radar de recul...). Un double bon point. Dans le détail, on constate toutefois que, pour parvenir à ce loyer, Renault majore le premier d'entre eux, le portant à 2500 € (13 % du prix de vente). Cela reste raisonnable. En prime, l'extension de garantie est offerte durant toute la durée de la location, tout comme l'assistance. Au moment de faire les comptes, en fin de contrat, on aura donc déboursé 8980 €, soit 45 % du tarif neuf (19900 €). Une addition digeste.

Le nouveau VW T-Roc à 229 €/mois



La promesse: jusqu'au 31 janvier, le deuxième opus du SUV Volkswagen propose une LLD 37 mois/30 000 km pour un loyer de 229 €/mois.

► Affichée au catalogue à 29990 €, c'est la variante d'entrée de gamme du T-Roc, qui n'a pas d'appellation spécifique et est motorisée par

le 1.5 eTSI Hybrid 116 DSG, qui sert de base à cette offre. Celle-ci débute par un premier loyer majoré, de 4000 €, soit 13 % du prix catalogue. Correct. Durant toute la durée de la location, le véhicule sera couvert par une extension de garantie, un service d'assistance et un contrat d'entretien. Hormis l'assurance et le carburant, la mensualité est donc ici "tout compris". Au total, opter pour cette LLD coûtera 12244 €, ce qui représente 41 % du tarif initial. C'est raisonnable pour du "all inclusive".

X Une offre de lancement alléchante

X Aucune raison de ne pas craquer

**La voiture, mes envies,
donner plus de place à l'écologie
dans mes déplacements :
Prêt personnel Auto⁽¹⁾.**

Comme Olivier, client de La Banque Postale, profitez de notre Prêt personnel Auto⁽¹⁾ ou de notre Prêt personnel Véhicule Vert⁽¹⁾ pour concrétiser vos projets. Retrouvez ici toute son histoire : surlaroutedevosprojets.fr

Découvrez notre offre spéciale⁽²⁾
du 05/01 au 01/03/2026 inclus.



En bureau de poste ou sur
www.labanquepostale.fr



UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.

(1) Offre réservée aux particuliers, sous réserve d'étude et d'acceptation définitive de votre dossier par le prêteur. Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours calendaires révolus.

(2) Pour toute souscription en Bureau de Poste, par téléphone et souscription en ligne accessible aux clients de La Banque Postale depuis leur Espace Client Internet.

Prêteur : La Banque Postale Consumer Finance - S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance. Capital social 243 250 000 €. 1 avenue François Mitterrand 93212 La Plaine-Saint-Denis Cedex. RCS Bobigny n°487 779 035. IDU EMP FR232875_01MFVK.

Distributeur/Intermédiaire de crédit : LA BANQUE POSTALE - S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance. Capital social 6 585 350 218 €. 115 rue de Sèvres, 75275 Paris Cedex 06. RCS Paris n°421100645. Orias n°07023424. © Getty Images.



La mission de Fred, notre essayeur : s'élancer sur l'anneau de Montlhéry au volant d'un Tesla Model Y dont la batterie est vide... et parcourir la plus longue distance possible jusqu'à ce que la voiture s'arrête.

QUAND LA BATTERIE D'UNE ÉLECTRIQUE EST VIDE...

Quelle autonomie à 0% ?

Le saviez-vous ? Même avec une batterie à 0 %, les voitures électriques peuvent encore rouler. La preuve : *Auto Plus* a tenté l'expérience en amenant une Renault 5 et un Tesla Model Y jusqu'au bout du bout de leur autonomie...

La peur de la "panne sèche" a beau être une expression propre aux voitures thermiques, elle inquiète aussi, et surtout désormais, les conducteurs d'électriques. S'arrêtent-elles réellement net dès que l'indicateur de la batterie affiche un fatidique 0% ? Afin d'en avoir le cœur net, nous avons mis à l'épreuve deux autos cobayes,

préalablement amenées au bout de leurs accus : un Tesla Model Y Propulsion et une Renault 5 E-Tech. La mission de notre essayeur jusqu'au-boutiste : voir ce qui se passe derrière le "mur de Planck" des 0% en roulant sur l'anneau de Montlhéry à la vitesse stabilisée de 70 km/h, les fonctionnalités potentiellement énergivores coupées (chauffage,

sièges et volant chauffants). Et ce, jusqu'à ce que la voiture rende son ultime souffle. Verdict après avoir appelé la dépanneuse à la rescousse...

Notre Model Y a effectué sept tours de piste, soit 24 km en "rab" avant d'afficher un définitif "Garez-vous prudemment", puis de se couper. Et même à ce stade, le système est toujours ali-

menté en électricité, puisqu'il est encore possible de naviguer dans les menus et d'enclencher le mode Remorquage pour libérer les freins et pouvoir ainsi déplacer l'auto, direction la borne de recharge la plus proche. Second test avec la star des ventes d'électriques, la Renault 5 E-Tech, qui n'a pas démérité : elle a serré vaillamment les dents pendant 17 km avant de rendre son tablier. Durant tout ce temps, elle a invariablement affiché le message "Performances limitées" au tableau de bord, tandis

CARBURANT

La hausse annoncée se fait (un peu) sentir...

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 9 janvier 2026.

Cours du baril de Brent : 53,55 € (+ 1,49 €).

GAZOLE 1,643€

+ 3,6 cts en une semaine
- 6,1 cts en un an

SP95-E10 1,687€

+ 2,1 cts en une semaine
- 8,4 cts en un an

SP95 1,710€

+ 2,2 cts en une semaine
- 8,8 cts en un an

SP98 1,789€

+ 2,2 cts en une semaine
- 8,4 cts en un an

E85 0,771€

+ 1,2 ct en une semaine
- 4,1 cts en un an

GPL 0,964€

- 0,6 ct en une semaine
- 5,3 cts en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : ↗ HAUSSE

EXCÈS DE VITESSE RELEVÉS PAR RADAR

50 % des PV pour moins de 5 km/h

Jusqu'à présent, on connaissait la part des excès de vitesse de 5 km/h maxi relevés par les radars (59 %)... Mais pas celle des dépassements de moins de 5 km/h (soit jusqu'à 4 km/h), qui ne donnent plus lieu au retrait d'un point depuis le 1^{er} janvier 2024. Eh bien désormais, on le sait ! Dans son bilan des infractions pour cette année-là, la Sécurité routière a publié un graphique sur lequel figure la part des dépassements inférieurs ou égaux à 4 km/h (vitesse retenue) en fonction de la limitation en vigueur. Résultat : sur le réseau à 50 km/h, elle est de 51 %, sur celui à 70 km/h, de 48 %, sur celui à 80 km/h, de 57 %, sur celui à 90 km/h, de 48 %, sur celui à 110 km/h, de 56 %, enfin, de 61 % sur celui à 130 km/h. Alors certes, on ne connaît pas la proportion globale des excès de vitesse par limitation. N'empêche, on peut raisonnablement déduire que, depuis deux ans, au moins la moitié des avis de contravention ne donnent plus lieu à un retrait de point

François Tarrain



NICEMATIN/MAXPPP



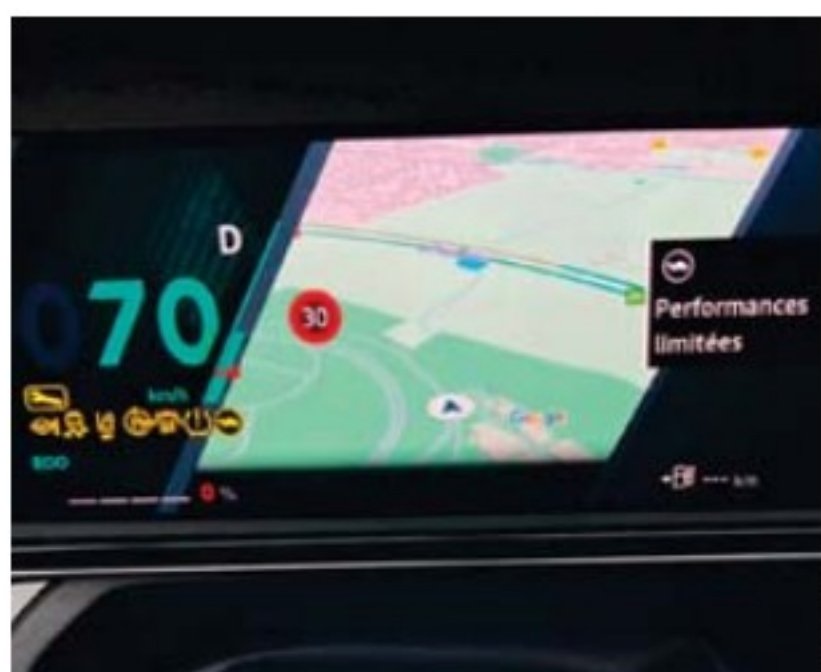
Contrôle technique. Le comparateur officiel des prix de l'épreuve vient de faire peau neuve : la nouvelle interface intègre les tarifs des véhicules de la catégorie L et une carte de France interactive. **Reprise.** Alors que le marché a reculé en France, en Allemagne, les ventes de voitures neuves sont reparties à la hausse en 2025, avec 2,9 millions d'immatriculation, soit + 1,4 %. Raison de cette petite embellie : le

que ses capacités d'accélération se trouvaient effectivement fortement réduites. La citadine a donc effectué 30% de distance de moins que le Model Y, sachant que la température extérieure était moins clémente pour elle (13 °C) que pour l'américaine (18 °C), les conditions de vent, faibles, étant en revanche identiques. A l'image du SUV de Tesla, la R5 E-Tech est repartie sans problème après une bonne charge (et sans avoir eu besoin d'activer un mode remorquage).

Pour aller plus loin...

Nous ne sommes pas les seuls à avoir eu l'idée de pousser à bout des électriques... L'automobile club allemand ADAC a, lui aussi, réalisé un test d'autonomie sur des voitures zéro émission totalement déchargées. Six modèles avaient été essayés à une vitesse stabilisée de 50 km/h par des températures plutôt clémentes. Voici leurs résultats: le Volvo EX40 avait roulé 21 km, leur Tesla Model Y, 20 km, le Kia EV6, 19 km, le BYD Seal, 18 km, et la Volkswagen ID.3, 15 km. Des chiffres somme toute conformes aux nôtres.

La morale de l'histoire? Cette poignée de kilomètres d'autonomie bonus lorsque la batterie est à 0% peut potentiellement vous sauver la mise en cas de coup dur... en espérant qu'un point de recharge soit accessible dans le périmètre d'action restant. Il convient



Malgré un indicateur de batterie à 0%, une Renault 5 E-Tech peut encore parcourir 17 km !

néanmoins d'éviter, tant que possible, de se servir de cette réserve. Renault joue la prudence et préconise même de ne pas tomber au-dessous de 20% de charge, afin de préserver la batterie. Tesla précise que rouler au-delà des 0% peut endommager les composants du véhicule: la batterie 12 V n'est plus alimentée lorsque la voiture n'a plus guère d'autonomie, ce qui mène à sa dégradation inévitable. Et Tesla prévient: si la batterie 12 V est abîmée, parce que l'automobiliste a roulé après avoir atteint le seuil de 0% d'autonomie, point de garantie applicable! D'autre part, l'accumulateur de 12 V doit encore être suffisamment plein pour lui-même permettre la recharge de la batterie haute tension. Si toutes les batteries du Model Y affichent 0%, il faut d'abord recharger la petite batterie avant de pouvoir se préoccuper de celle de traction.

Arnaud Murati

LA QUESTION INATTENDUE

Quel a été le modèle "star" du Nouvel An?



Même le 1^{er} janvier, le marché automobile ne fait pas de pause: tout férié qu'il soit, 1 205 voitures neuves ont été immatriculées ce jour-là... Dont 97 Yaris et 90 Yaris Cross. Un départ en trombe pour la petite Toyota, suivie par la Renault 5 E-Tech (75 immats), le Toyota CH-R (48), le Scenic E-Tech (33) et la Peugeot 208 (27). Quant à la Clio, elle se remet d'une folle année 2025 (voir p. 6) en ne pointant qu'à la 13^e place avec 20 ventes.



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

FLASH INFO

Radars & compagnie

Retour du flash visible: premiers tests dans le Gard

■ En novembre dernier, *Auto Plus* révélait le dernier projet du département du contrôle automatisé (DCA), le saint patron des radars: doter les cabines dépourvues de flash visible (soit les tourelles et les radars urbains) d'un "notificateur lumineux" destiné à prévenir les conducteurs qu'ils ont été contrôlés en excès de vitesse. Information confirmée dans la foulée par la Sécurité routière, qui vient de joindre les actes à la parole: depuis le 5 janvier, ce notificateur est testé sur plusieurs radars tourelles du Gard, pour une durée d'au moins un mois.

■ C'est la préfecture du département qui a communiqué sur l'expérimentation de ce dispositif "qui a pour objectif de rétablir l'effet de flash qui existait auparavant sur l'ensemble des

radars". Et de confirmer ce que l'on a toujours dit: "le flash permet au conducteur, lorsqu'il commet un excès de vitesse, d'en prendre immédiatement conscience, évitant ainsi que la constatation de l'infraction ne survienne plus tard en n'ayant plus la connaissance du contexte. Il permet également d'informer les autres véhicules à proximité". En revanche, aucun détail sur le rendu de ce signal lumineux n'a été communiqué. Alors si, par mégarde, vous étiez flashé dans le Gard par un radar tourelle qui vous le fait savoir, n'hésitez pas à nous prévenir!

■ La suite? Un bilan sera réalisé après la période de tests "afin d'évaluer le bon fonctionnement et l'efficacité du dispositif et d'envisager les conditions de son déploiement". A suivre...

François Tarrain

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



Voiture radar privatisée - Ardennes (08)

RD1, Peugeot 308 (EL-055-KA) suivie sur la route, entre Monthermé et Revin, ici, juste avant l'entrée du lieu-dit Madagascar à Laifour. Limitation 80 km/h. 49°54'28.6"N 4°42'12.6"E

Voiture radar privatisée - Haute-Saône (70)



RD70, avant même le lever du jour, ce Citroën C5 Aircross (GT-523-TY) écume dès 6 h 30 les routes de Haute-

Saône, ici entre Vaite et Lavoncourt. 47°35'18.1"N 5°43'34.5"E

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)

RD1084, PR 57+400, Ceignes (dans les deux sens), 80/90 km/h. Le radar autonome est posé au début de la voie de dépassement entre Ceignes et Labalme. 46°06'40.5"N 5°29'45.2"E



CORRÈZE (19)

RD9, PR 36+400, Chameyrat (dans les deux sens), 90 km/h. Le radar autonome se trouve à la sortie du hameau de Poissac en direction de Favars. 45°16'00.5"N 1°43'09.4"E



LOT-ET-GARONNE (47)

RD656, PR 88+580, Réaup-Lisse (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome est installé dans le virage après la sortie de Mézin, direction Poudenas. 44°03'28.2"N 0°14'31.7"E



DEUX-SÈVRES (79)

RD743, PR 30+500, Echiré (dans les deux sens), 90 km/h. Le radar autonome surveille votre vitesse au niveau du Super U d'Echiré. 46°23'28.3"N 0°25'26.3"W

retour des aides à l'achat, qui a entraîné une hausse des ventes d'électriques de 43%. **Nouveau venu.** Les marques Jaecoo et Omoda, filiales du groupe chinois Chery, seront distribuées en France dans 74 concessions (d'ici au printemps), avec l'objectif d'en ouvrir 130 d'ici fin 2026.

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

HH-123-VB 71

La photo de la semaine



Grand "kei-car" salvateur !

Qui a dit qu'une modeste kei-car de moins d'une tonne ne pouvait pas résister à un tremblement de terre ? En décembre dernier, le conducteur de cette Daihatsu Tanto – un modèle emblématique vendu à 3 millions d'exemplaires en vingt ans – traversait la ville de Tohoku, au nord du Japon, lorsque la terre a tremblé, fracturant le bitume sous ses roues. Plus de peur que de mal, heureusement : la voiture à l'empattement mine de rien généreux (2,40 m) est restée en équilibre au-dessus de la crevasse... et le conducteur a eu la présence d'esprit de sortir du bon côté (pour mémoire, c'est une conduite à droite).

H. NAGAI / THE YOMIURI SHIMBUN/AFP



Vos images

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



Hum, la conduite accompagnée de bahut ? Pas sûr que la Sécurité routière ait validé ce genre de formation... Vu sur l'A6 vers Mâcon.

Par Olivier Poletti



Tiens, BMW est de retour en Martinique. Manifestement, il était grand temps ! Croisé à Fort-de-France.

Par Frédéric Bannier



Méchante gueule de bois pour ce radar qui a mal vécu la trêve des confiseurs. Flashé sur la RN4 juste avant Montceaux-lès-Provins (77).

Par P. Tripied

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS

INVITATIONS GRATUITES RIEN QUE POUR VOUS

À RÉSERVER AVANT LE 23 JANVIER

ADHÉREZ & RECEVEZ VOS ENTRÉES POUR LE SALON*

Téléphonez au 09 69 39 69 50 (n° non surtaxé)
ou renvoyez le coupon dûment rempli ci-dessous
Vous êtes adhérent, téléphonez pour réserver vos places

**2€
,67**
SEULEMENT*
par mois

* Dans la limite des stocks disponibles

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

Je souscris au Club Auto Plus*

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

Je choisis mon mode de règlement

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

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

MANDAT DE PRÉLÈVEMENT

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail :

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

#M047 #D1674944

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057.
* Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles).
** À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 1^{er} février 2026. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à dpd@newworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/fr>





Le "C-Neo" (nom de code) chapeautera la gamme Dacia. Un peu plus long que le Bigster, il reposera sur la même plate-forme et en reprendra les mécaniques (hybrides 48V, full hybrid...), dont certaines combinées au GPL.



À MI-CHEMIN ENTRE **BREAK DE CHASSE ET SUV**

Opération séduction

La gamme Dacia s'étoffera dès l'été prochain d'un nouveau venu : le "C-Neo" (nom de code interne). Ce modèle familial reprendra la base technique du Bigster, avec des lignes élancées et une garde au sol moins haute évoquant un mélange de break sportif et de crossover. Le tout à prix serré, Dacia oblige. En voici les premiers éléments.

Chez Dacia, l'ambiance est visiblement à la montée en gamme. Pas question, évidemment, de délaisser le créneau des urbaines, où la Sandero fait toujours figure de rouleau compresseur commercial. Mais à en juger par l'excellent dé-

marrage du grand frère, le Bigster (champion des ventes des SUV intermédiaires en France l'an dernier), le constructeur est bien inspiré de lorgner les segments supérieurs pour élargir son offre. Prochaine étape imminente, dans une gamme qui reflète la tendance du mar-

ché au tout SUV : proposer une alternative avec un modèle familial moins baroudeur que le Bigster, plus élancé, à même de s'adresser à une clientèle autrefois friande de berlines et de breaks, et soucieuse de lignes plus fluides. D'après les informations dont nous disposons,

qui concordent avec les clichés de prototypes camouflés, celui que l'on nomme pour l'instant C-Neo (son nom de projet) proposera ainsi une carrosserie "hybride" entre break de chasse et crossover, selon les angles de vue... Ce modèle familial atypique, star du calendrier 2026



ILLUSTRATION **Auto Plus**

chez Dacia

En Bref

Lancement: automne 2026

Longueur: 4,60 m environ

Hybride 48V GPL: 140 ch

Full hybrid: 155 ch

Tarif: à partir de 24 000 €*

* Estimation Auto Plus.

pour le constructeur franco-roumain, lui permettra ainsi de ratisser au plus large auprès des familles, en complément des Jogger et Bigster et, pourquoi pas, de courtiser les allergiques aux SUV (il en reste !).

Un châssis éprouvé

Il reposera sur la plate-forme modulaire CMF-B du groupe Renault, partagée par le reste de la famille Dacia, jusqu'au Bigster (4,57 m de long). Difficile d'aller au-delà de 4,60 m avec cette >>>

Un habitacle déjà connu ?



DACIA

Par souci d'économie et de rationalisation, ce futur Dacia devrait, en principe, calquer son mobilier sur celui du Bigster. Notamment sa planche de bord massive, tout en angles, relativement simple, pourvue d'un écran au centre de 10,1"/25,7 cm et de vastes rangements dans la partie centrale.

Les nouveautés de la semaine

Le nouveau venu présentera une silhouette plutôt dynamique, grâce à la ligne de toit plongeante. L'avant restera fidèle aux récents éléments de style de la marque, mais l'arrière pourrait innover avec ce bandeau lumineux intégrant Dacia.



R. DEMARETS

» plate-forme, ce qui laisse augurer un gabarit similaire à celui du Bigster, sauf en hauteur. Guère de surprises à prévoir par ailleurs concernant le design de l'ensemble: on peut sans trop de risques imaginer que le C-Neo héritera des dernières évolutions en date du style maison, telles qu'elles sont apparues fin 2025 sur la Sandero restylée (calandre à motifs façon "pixels", blocs optiques affinés, etc.).

Sens pratique préservé

Pour tenter de prédire ce que nous réserve l'habitacle, il suffit de regarder du côté des Duster et Bigster, dont le poste de conduite sera probablement repris pour d'évidentes raisons de réduction des coûts. Ce qui n'est pas une mauvaise chose, vu le tournant opéré chez Dacia en matière de fabrication (plastiques rustiques mais assem-

blages robustes) et de contenu technologique, flatteur au vu des tarifs pratiqués. On retrouvera probablement l'interface média (écran de 10,1"/25,7 cm) déployée sur les modèles les plus récents de la gamme (du moins sur les finitions supérieures) et qui, à défaut de briller par sa sophistication, a le mérite de la simplicité à l'usage.

Côté volume intérieur, attendons-nous à profiter des habitudes de la marque. Pas d'astuces complexes de modularité, mais un espace géant est à prévoir: tablons sur plus de 600 dm³ de coffre sous cache-bagages (y compris en version full hybrid), si l'on se fie aux capacités d'emport du Bigster. Enfin, si l'empattement reste similaire à celui de ce dernier (2,70 m), les passagers arrière devraient jouir d'une habitabilité au beau fixe. La garde au toit sera logique-



SHPROSHOTS



ILLUSTRATION

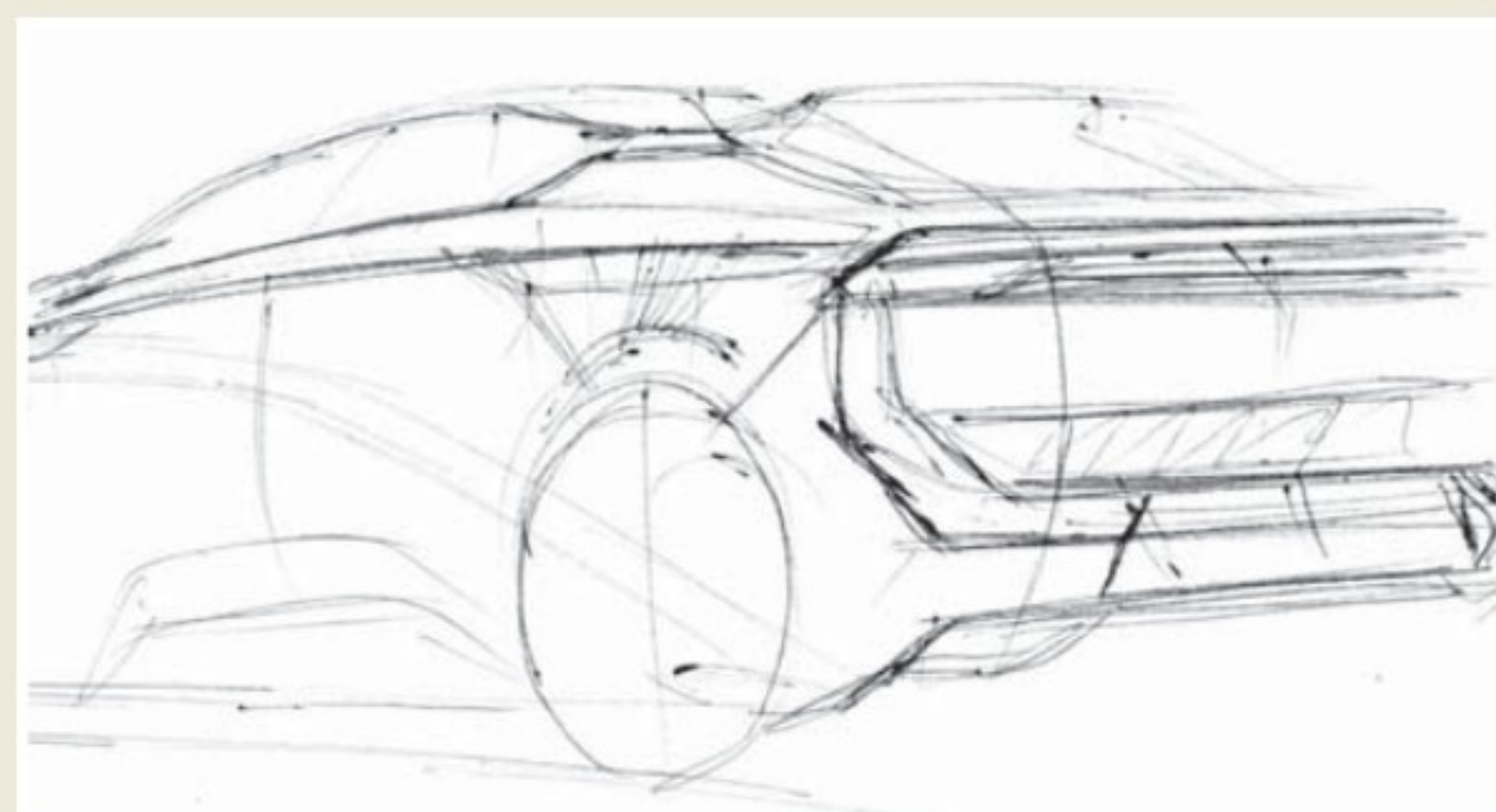
Auto
Plus



René Demarets, notre expert design

Simple et net, comme une évidence

■ Original, le C-Neo l'est avant tout par son gabarit et par ses proportions, qui captent le regard. Pour l'habiller, les designers ont choisi un style épuré. Un unique pli, haut placé, parcourt toute la longueur, dessinant un épaulement épais et des flancs solides. En partie basse, les surfaces inclinées renforcent l'assise de l'auto. Le graphisme des surfaces vitrées s'inscrit dans la continuité du Bigster, assurant ainsi une filiation au sein de la gamme et de son segment C. L'ADN "outdoor" de la marque s'exprime par les plis du capot et les différentes protections de carrosserie, mais sur un ton plus discret que sur les autres membres de la famille.



ILLUSTRATIONS: R. DEMARETS



Il roule déjà !

Sous un camouflage pouvant être trompeur, les prototypes d'essais récemment surpris évoquent une silhouette à mi-chemin entre break légèrement surélevé et grosse berline compacte. Le mélange des genres devrait en tout cas préserver la recette Dacia habituelle : espace à bord XXL et rapport prix/prestations imbattable. On notera le porte-à-faux arrière important, au profit du volume de coffre. Capacités d'emport et habitabilité devraient être comparables à celles du Bigster, dont le C-Neo reprend la base technique. Ce futur modèle sera en principe assemblé sur les mêmes chaînes que le SUV, à Pitesti (Roumanie). D'après les rumeurs, une variante à trois volumes, pourvue d'une malle arrière classique, serait également au programme, mais pas prévue pour le marché français.

ment un peu moins généreuse qu'à bord de ses frères SUV et break précités, du fait du pavillon fuyant.

Hybridation de rigueur

La partie mécanique ne réserve guère de mystère. Pas de 100% électrique au programme, la plate-forme ne permettant pas le développement d'une telle version. Ni de diesel. Pragmatisme industriel oblige, le C-Neo récupérera probablement telles quelles les motorisations thermiques à l'œuvre sous le capot du Bigster. Pour rappel, la base technique CMF-B employée par Dacia, dans sa dernière évolution en date, permet de bénéficier de mécaniques électrifiées intéressantes : on retrouvera ainsi certainement l'original 1.2 Eco-G de 140 ch (un trois cylindres 1,2 l à cycle Miller), combinant hybridation légère 48V et

bicarburant essence-GPL, association unique sur le marché à ce jour ! Cette version devrait en principe assurer l'entrée de gamme, avec un prix d'appel estimé autour de 24 000 €. Une autre variante bicarburant, de 150 ch, est également à prévoir. Elle combine hybridation 48V, GPL, boîte auto. et transmission intégrale grâce à un bloc électrique supplémentaire sur le train arrière, comme sur le Bigster. Enfin, comme pour les autres modèles, la dernière évolution de la mécanique full hybrid Renault coiffera la gamme (1,8 l à cycle Atkinson, 155 ch en puissance combinée). Rendez-vous est pris d'ici l'été prochain pour confirmation... et enfin en connaître le nom définitif. La commercialisation interviendra en principe à l'automne, dans la foulée du Mondial de l'auto à Paris. ■



Si l'avant évolue, l'arrière reste inchangé, hormis l'apparition d'un lettrage Peugeot lumineux. Son vert inédit devient la nouvelle teinte de série. Sous le capot, toujours pas de diesel, mais une offre 100% électrifiée.



PHOTOS OFFICIELLES

PHOTOS: A. SAUNIER

À BORD DE LA PEUGEOT 408 RESTYLÉE

Evolutions par petites touches

Arrivée à mi-carrière, la 408 s'offre une mise à jour destinée avant tout à relancer des ventes qui n'ont jamais vraiment décollé, malgré de réelles qualités.

Design réussi, habitacle spacieux, conduite plaisante: sur le papier, la Peugeot 408 ne manque pas d'arguments. Pourtant, elle n'a pas vraiment rencontré son public depuis sa sortie, en fin d'année 2022. Des tarifs élevés et un positionnement pas toujours très lisible ont joué en sa défaveur, d'autant qu'elle a dû composer avec le succès du SUV coupé de Renault, l'Arkana. Avec la fin de carrière de ce dernier, Peugeot espère revenir sur le devant de la scène et en profite

pour apporter quelques nouveautés à sa cross-berline. Cette 408 restylée reprend ainsi les évolutions récemment inaugurées par la 308: optiques à double étage, signature lumineuse inédite intégrant un logo rétroéclairé dès la finition GT, graphisme des compteurs revisité. Côté moteurs, elle conserve son 1.2 Hybrid 48V de 145 ch mais profite de la dernière évolution du 1.6 hybride rechargeable: nouvelle boîte auto. à sept rapports, autonomie électrique annoncée à 85 km, puissance portée de 225

L'actuelle Peugeot 408



PHOTOS: A. CORTESI

En Bref

Lancement: avril 2026

L x l x h: 4,69 x 1,85 x 1,48 m

Hybride: 145 ch

Hybride rechargeable: 240 ch (14,6 kWh utiles)

Électrique: 213 ch (58,2 kWh utiles)

A partir de: 39 000 €*

*Estimation Auto Plus.

Et aussi...

Stellantis: des PHEV plus puissants... sur le papier

Le groupe anticipe l'arrivée de la future norme Euro 7 (fin 2026) en mettant à jour les caractéristiques de ses motorisations hybrides rechargeables (PHEV). Pour mémoire, cette réglementation impose désormais de communiquer la puissance cumulée des moteurs thermiques et électriques. Résultat: la version de 195 ch passe à 220 ch, tandis que celle de 225 ch grimpe à 240 ch. Une mise en conformité déjà appliquée au printemps 2025 au 1.2 hybrid 48V, dont la puissance est passée de 136 à 145 ch.

Le futur DS 7 en filigrane

Dans ses vœux de début d'année, Xavier Peugeot, patron de DS Automobiles, a levé un coin du voile sur le prochain DS N° 7 en diffusant les premières images camouflées. Cette seconde génération du SUV compact reprendra les codes stylistiques de la N° 8 et sera proposée aussi bien en hybride qu'en électrique. En revanche, elle ne sera plus produite en France mais en Italie, dans l'usine de Melfi. Sa présentation officielle est attendue en mars 2026.



DS AUTOMOBILES

à 240 ch (voir encadré ci-dessus). La version électrique E-408 se contente, pour sa part, de deux nouvelles fonctionnalités liées à sa batterie: le préconditionnement manuel (pour anticiper la recharge) et le V2L pour alimenter des appareils électriques. ■



Nombre de places: 5



Volume: 415/468/536 dm³ (1)

1 Le mobilier intérieur ne change pas. La qualité perçue est flatteuse mais la bonne visibilité des compteurs dépend de la position de conduite. **2** L'excellente habitabilité reste l'un des points forts de la Peugeot 408. **3** Le coffre est facile d'accès et propose un volume généreux, quelle que soit la motorisation.

LE RENDEZ-VOUS VINTAGE A NE PAS LOUPER



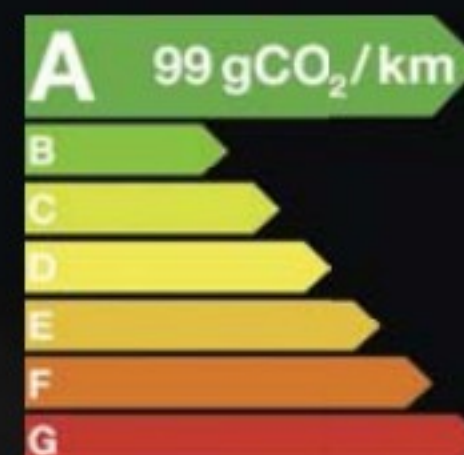
EN VENTE ACTUELLEMENT

GRAND **Auto Plus** JEU concours

JUSQU'AU 31 MARS

Abonnez-vous : 6 mois OFFERTS + remportez une Suzuki Swift !

Tirage
au sort sur
les **1000**
premiers
abonnés !*



Visuels non contractuels

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

*Véhicule d'une valeur de 21860€ TTC. Jeu par tirage au sort, avec obligation d'achat du 02/01/26 au 31/03/26, ouvert à toute personne physique majeure et titulaire du permis B, résidant en France Métropolitaine (Corse incluse) à l'exclusion des personnels de la société organisatrice et des sociétés partenaires ainsi que de leurs familles. Pour participer, complétez le formulaire en ligne. Voir règlement accessible via le QR Code. Conformément à la Réglementation applicable, vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de retrait des informations collectées, sur simple demande, ces droits pouvant être exercés à l'adresse dpd@reworldmedia.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1718824

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

☐ Formule
ANNUELLE

6 mois OFFERTS



52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium + une montre connectée en cadeau pour **89 € seulement** au lieu de 191,18 €*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽¹⁾.

(1)

☐ Formule
MENSUELLE

5€ seulement le 1^{er} mois

Auto Plus chaque semaine + 1 guide / an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 5 €** le premier mois puis 8 €/mois au lieu de 15,94 €*. **Résiliable sans frais à tout moment⁽²⁾.**

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

➤ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](https://kiosquemag.com): bit.ly/ap_1950 la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

Date de naissance (pour fêter votre anniversaire):

Nom**:

Prénom**:

Adresse**:

Code postal**: Ville**:

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

Email:

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur [Kiosquemag.com](https://kiosquemag.com) et gérer votre abonnement)

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

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

Le:

Date et signature
obligatoires

**POUR
PARTICIPER:**

flashez le Qr code
ou rendez vous sur
bit.ly/ap_1950



KIOSQUE
mag.com



*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (139,70 €), des frais de port (25,48 €) 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 31/03/2026. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L.221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande: de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com



Tous les modèles testés cette semaine



A. CORTESI

P. 24, LES VOITURES LES PLUS CONFORTABLES: 181 modèles testés et classés, parmi lesquels les **Alpine A290**, **Audi Q3**, **Citroën C3** et **C5 Aircross**, **Dacia Duster** et **Bigster**, **DS N°8**, **Fiat Grande Panda**, **Hyundai Inster**, **Kia EV3** et **EV4**, **Mercedes Classe E** et **EQE**, **MG EHS**, **Nissan Leaf**, **Peugeot 2008**, **308**, **5008**, **Renault 4**, **5** et **Clio**, **Skoda Elroq**, **VW T-Roc**, **Volvo ES90**, etc.

◀ P. 32, ESSAI PANORAMIQUE: le **Cadillac Optiq**, grand SUV électrique.

P. 36, MATCH: le **Peugeot 5008** PHEV face au **Renault Espace** hybride.

P. 40, ESSAI: le **Toyota Rav4** sixième génération testé en avant-première.

P. 42, TEST LECTEURS: ils ont essayé le nouveau **MG ZS**.

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 60 km

d'autonomie électrique moyenne

Peugeot 5008 1.6 PHEV e-DCS7 (195 ch)



N. SOLER

Dans ce numéro, le Peugeot 5008 hybride rechargeable affronte le Renault Espace (voir p. 36). Pour son mode 100% électrique, le SUV familial du Lion dispose d'une batterie de 17,8 kWh utiles, qui lui permet – selon nos mesures – de revendiquer une autonomie moyenne de 60 km. Une valeur correcte, sans plus, dans une catégorie des SUV de plus de 4,50 m de long où la moyenne est tirée vers le haut par une poignée de modèles qui atteignent ou dépassent les 100 km de rayon d'action. Champion toutes catégories, le nouveau Lynk&Co 08 affiche ainsi une autonomie moyenne de... 155 km! C'est plus que les modèles 100% électriques du début des années 2010, comme les Nissan Leaf et Renault Zoe! Il est suivi de près par son compatriote le Leapmotor C10 REEV, deuxième avec 147 km, tandis que le Cupra Terramar eHybrid 204 ch complète le podium, avec pile 100 km. Premier modèle tricolore, le Renault Rafale hyper hybrid E-Tech 4x4 se classe 11^e, avec 79 km. **Vincent Desmonts**



N. SOLER

TOP 20

Le Peugeot 5008 hybride rechargeable face à ses rivaux

Autonomie électrique moyenne (en km)

1 ^{er}	Lynk&Co 08 (345 ch)	155
2 ^e	Leapmotor C10 REEV (215 ch)	147
3 ^e	Cupra Terramar 1.5 eHybrid (204 ch)	100
4 ^e	Skoda Kodiaq 1.5 eHybrid PHEV (204 ch)	92
5 ^e	VW Tiguan 1.5 eHybrid (204 ch et 272 ch)	89
6 ^e	BMW X3 xDrive30e (299 ch)	85
6 ^e ex aequo	Mercedes GLC 300 e 4Matic (313 ch)	85
8 ^e	Cupra Terramar 1.5 eHybrid (272 ch)	83
8 ^e ex aequo	MG EHS 1.5 PHEV (272 ch)	83
8 ^e ex aequo	Volkswagen Tayron 1.5 eHybrid (204 ch)	83
11 ^e	Renault Rafale 1.2 hyper hybrid (300 ch)	79
12 ^e	Audi Q3 1.5 e-hybrid (272 ch)	77
12 ^e ex aequo	Mercedes GLC Coupé 300 de (333 ch)	77
14 ^e	Honda CR-V 2.0 e:PHEV (184 ch)	70
15 ^e	Citroën C5 Aircross 1.6 Hybride Rech. (195 ch)	68
16 ^e	Peugeot 3008 1.6 PHEV e-DCS7 (195 ch)	67
17 ^e	BYD Seal U DM-i (218 ch)	66
18 ^e	Toyota Rav4/Suzuki Across 2.5 PHEV (306 ch)	64
19 ^e	Peugeot 5008 1.6 PHEV e-DCS7 (195 ch)	60
20 ^e	Lynk&Co 01 (280 ch)	59

◀ Doté d'une batterie énorme (39,6 kWh bruts), le Lynk&Co 08 revendique pas moins de 155 km d'autonomie moyenne en mode électrique!



181 MODÈLES TESTÉS ET CLASSÉS Quelles sont les plus confortables

Absorption des ralentisseurs



D. MEUNIER

Filtration sur chaussée dégradée



D. MEUNIER

Amortissement sur route difficile



F. GROUT

Installation à bord/insonorisation



A. SAUNIER



t les voitures les plus

?

Peut-être faites-vous partie de nos nombreux concitoyens qui souffrent du dos. Des douleurs qui virent parfois au cauchemar sur une chaussée jonchée de ralentisseurs ou aux airs de champ de mines, faute d'entretien. Ne parlons pas des pneus "taille basse", de plus en plus fréquents en monte d'origine : 18" sur certaines citadines, 20" et plus sur les SUV ! Pour vous éviter de tomber sur un bout de bois, *Auto Plus* a mis à l'épreuve des pavés et dos-d'âne plus de 180 modèles, catégorie par catégorie. Vous saurez désormais quels sont les plus doux et ceux à fuir...



F. GROUT

Citadines De grandes disparités

Ralentisseurs, zones pavées, raccords de goudron, plaques d'égout, travaux : nos villes sont truffées d'embûches. Raison de plus pour choisir une citadine absorbant au mieux ces obstacles. La palme du confort revient ici à Citroën, dont la C3, équipée de suspensions à butées hydrauliques progressives et de sièges Advanced Comfort éminemment moelleux, reste la référence. On retrouve dans son sillage la douce Peugeot 208, toujours aussi homogène, suivie de la Volkswagen Polo et de ses cousines les Audi A1/Skoda Fabia, à peine plus fermes. Belle entrée en matière de la Clio 6, au train arrière moins sec que celui de sa devancière. De la 8^e place (occupée par la nouvelle Fiat Grande Panda) à la 12^e place se concentrent les élèves ne brisant pas les vertèbres outre mesure, mais dont les suspensions plus figées filtrent moins efficacement les irrégularités. En particulier avec les grandes roues de 17 ou 18" qui se généralisent sur les finitions haut de gamme. En queue de peloton, on retrouve les Suzuki Swift et Toyota Yaris, très agitées, comme la Mini Hatch, dont la fermeté frôle la caricature...

1^{re}

A. SAUNIER

Même les petites Citroën tirent parti du légendaire savoir-faire de la marque en matière d'amortissement. Douillette à souhait, la quatrième génération de la C3 est toujours la référence de la catégorie dans ce domaine.

6^e

D. MEUNIER

La nouvelle Renault Clio reste basée sur la plate-forme de la génération précédente. Elle n'atteint donc pas le niveau de confort des Citroën C3 et Peugeot 208, mais son arrière apparaît moins figé qu'autrefois sur les ralentisseurs.

1 ^{re}	Citroën C3	
2 ^e	Peugeot 208	
3 ^e	Volkswagen Polo	
3 ^e ex æq	Audi A1 Sportback	
5 ^e	Skoda Fabia	
6 ^e	Renault Clio 6	
7 ^e	MG3	
8 ^e	Fiat Grande Panda	
9 ^e	Dacia Sandero	
10 ^e	Hyundai i20	
11 ^e	Opel Corsa	
12 ^e	Seat Ibiza	
13 ^e	Suzuki Swift	
14 ^e	Toyota Yaris	
15 ^e	Mini Hatch	

8^e

D. MEUNIER

La Fiat Grande Panda ne bénéficie pas du même calibrage de suspension en thermique qu'en électrique. Les versions essence remuent davantage sur mauvais revêtement et leur mécanique est peu discrète en hybride.

Citadines électriques Un podium tricolore

Gros atout des citadines électriques : leur silence de fonctionnement, fort reposant dans le cadre d'une utilisation quotidienne. Las, ces voitures, plus lourdes que leurs homologues à pistons, ne sont pas toutes logées à la même enseigne du côté des suspensions. Pour ne pas se vautrer dans les ronds-points et se retrouver en butée sur les dos-d'âne, certains modèles ont ainsi fait le choix de la fermeté. C'est le cas de la nouvelle Hyundai Instar épatante de maniabilité, mais trop remuante sur un revêtement dégradé... Ça secoue également davantage à bord de la Dacia Spring qu'au volant des Fiat 500e ou BYD Dolphin Surf. Pour un confort optimal, il faut viser la Peugeot E-208, hélas onéreuse. Se rabattre sur la Renault 5 (ou sa cousine badgée Nissan), la Citroën ë-C3 ou la Fiat Grande Panda Elettrica permet de préserver ses économies comme ses vertèbres.

1^{re}

F. GROUT

Moelleuse et parfaitement insonorisée, la Peugeot E-208 reste sans égale dans sa catégorie.

1 ^{re}	Peugeot E-208	
2 ^e	Citroën ë-C3	
3 ^e	Renault 5 E-Tech	
3 ^e ex æq	Nissan Micra	
5 ^e	Fiat Grande Panda Elet.	
6 ^e	Lancia Ypsilon Elettrica	
7 ^e	BYD Dolphin Surf	
8 ^e	Opel Corsa E	
9 ^e	Fiat 500e	
10 ^e	Alpine A290	
11 ^e	Leapmotor T03	
12 ^e	Dacia Spring	
13 ^e	Hyundai Instar	
14 ^e	Mini Cooper E/SE	

3^e

Y. LEFEBVRE

Techniquement semblable à la Renault 5 E-Tech, la nouvelle Nissan Micra profite d'un excellent compromis confort/tenue de route. On déplore hélas, comme à bord de la française, l'apparition de bruits d'air sur voie rapide.

13^e

F. GROUT

Les amples débattements de sa suspension (roulis en virage) n'empêchent pas la Hyundai Instar de se comporter sèchement sur un revêtement dégradé...

Compactes La "french touch"

Même si les citroënistes purs et durs pleurent encore la suspension hydropneumatique, abandonnée en 2017, la marque domine toujours les débats avec les butées hydrauliques progressives. En adoucissant les réactions des amortisseurs avant qu'ils arrivent en fin de course, elles font de la C4 le modèle le plus prévenant de sa catégorie. Ceux qui craignent les tassements de vertèbres peuvent aussi faire confiance à la DS N°4, dont la suspension Active Scan (de série ou en option selon la finition), pilotée par caméra, s'adapte au profil de la route en un clin d'œil. Chez Stellantis encore, les Peugeot 308 et Opel Astra, techniquement semblables, donnent entière satisfaction. Les menues trépidations de leur train arrière se ressentent encore moins en présence des sièges certifiés AGR⁽¹⁾. Appréciable niveau de confort aussi chez Dacia (Jogger) comme dans le cercle fermé des allemandes "chics" (Audi A3, VW Golf, Mercedes Classe A). Seule la BMW Série 1 apparaît plus figée. Les modèles asiatiques ne sont pas non plus d'une douceur irréprochable, sauf dans le cas de la très homogène Honda Civic.



2^e Récemment restylée et rebaptisée N°4, la chic compacte de DS jouit d'un amortissement digne de son statut de berline premium. Un vrai tapis volant lorsqu'elle s'équipe de la suspension Active Scan, pilotée par caméra.



3^e Le restylage de la 308 n'a eu aucune incidence sur son niveau de confort, Peugeot n'ayant pas retouché les trains roulants. Ceux-ci offrent toujours l'un des meilleurs compromis confort/dynamisme de la catégorie.

1 ^{re}	Citroën C4/C4 X	
2 ^e	DS N°4	
3 ^e	Peugeot 308	
4 ^e	Volkswagen Golf	
5 ^e	Opel Astra	
6 ^e	Audi A3	
7 ^e	Honda Civic	
8 ^e	Mercedes Classe A	
9 ^e	Dacia Jogger	
10 ^e	Toyota Corolla	
11 ^e	BMW Série 1	
12 ^e	Ford Focus	
13 ^e	Seat Leon	
14 ^e	Hyundai i30	
15 ^e	Mazda 3	



9^e Le Dacia Jogger est la preuve qu'un prix serré ne s'accompagne pas forcément d'un confort rudimentaire. Des sièges offrant davantage de soutien seraient toutefois les bienvenus pour soulager les cuisses sur les longues distances.

1. Aktion Gesunder Rücken : association allemande pour la santé du dos.

Compactes électriques Réveil asiatique

On retrouve Citroën en tête de liste, l'ë-C4 tirant parti des mêmes atouts que son équivalent thermique (butées hydrauliques, sièges à mousse "haute densité"). Belle prestation encore des Peugeot 308 et Opel Astra "à pile", toujours aussi prévenantes en dépit de suspensions renforcées pour encaisser les 350 kg de batterie. La Renault Megane E-Tech, qui s'habille d'immenses roues de 19", voire 20" selon la finition, aborde un peu plus sèchement les ralentisseurs. Très bonne maîtrise des mouvements de caisse en revanche, au contraire de la BYD Dolphin. Et elle filtre mieux les petites irrégularités que les VW ID.3, MG4 ou Cupra Born. La bonne surprise nous vient de la nouvelle Kia EV4, propulsée en haut du tableau par son douillet toucher de route. Belle entrée en matière également de la Nissan Leaf "2026", ouatée à souhait mais aux bruits d'air hélas persistants.



1^{re} Les butées hydrauliques garantissent à l'ë-C4 un confort de haut niveau, à défaut de lui procurer un comportement agile. Les sièges Advanced Comfort font aussi le job.



2^e Kia frappe fort avec sa nouvelle EV4, aux suspensions ouatées, à l'insonorisation remarquable et aux places arrière ultra-accueillantes.

1 ^{re}	Citroën ë-C4	
2 ^e	Kia EV4	
3 ^e	Peugeot E-308	
3 ^e ex æq	Opel Astra Electric	
5 ^e	Renault Megane E-Tech	
6 ^e	Nissan Leaf	
7 ^e	Volkswagen ID.3	
8 ^e	MG4	
9 ^e	BYD Dolphin	
10 ^e	Cupra Born	



6^e Méconnaissable esthétiquement, la nouvelle Nissan Leaf fait également sa révolution dans le domaine du confort, avec une bien meilleure position de conduite et des suspensions plus douillettes.

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

Familiales et routières Nette domination étrangère

Avec la disparition des DS 9 et Citroën C5 X, la France a perdu ses championnes. Ne reste désormais que la Peugeot 408 pour défendre nos couleurs dans la catégorie des familiales. Un défi que la Lionne relève avec brio. Pas aussi tendre que la Mercedes Classe C, certes, mais bien plus dynamique en comportement... Un super compromis que n'est pas loin d'atteindre la Volkswagen Passat, épatante avec la suspension DCC optionnelle (15 niveaux de réglages!). La jeune Audi A5 est de la même veine, à condition d'éviter les roues de trop grand diamètre (19"/20"). Bien élevées, les Toyota Prius, BYD Seal 6 Touring, Skoda Octavia et BMW Série 3 absorbent tout de même moins efficacement les saignées et plaques d'égout. Dans le clan des routières, la Mercedes Classe E reste sur son piédestal (amortissement, sièges, insonorisation), talonnée par la méconnue mais imperturbable Lexus ES, reine du silence. La BMW Série 5 ne démérite pas non plus avec ses "coussins d'air" de série à l'arrière, mais se fait doubler d'un cheveu par la nouvelle Audi A6 lorsque celle-ci s'équipe de la suspension pneumatique (option).

1^{re}

Plus les générations passent, plus la Classe E s'approche de la Classe S au niveau de ses prestations. Habitabilité, qualité de fabrication, dotation technologique et confort impressionnants : la routière étoilée fait référence.

1 ^{re}	Mercedes Classe E	
2 ^e	Lexus ES	
3 ^e	Audi A6	
4 ^e	Mercedes Classe C	
5 ^e	BMW Série 5	
6 ^e	Peugeot 408	
7 ^e	Volkswagen Passat	
8 ^e	Audi A5	
9 ^e	Toyota Prius	
10 ^e	BYD Seal 6 Touring	
11 ^e	Skoda Octavia	
12 ^e	BMW Série 3	
13 ^e	Alfa Romeo Giulia	

3^e

Pour l'heure, toutes les Audi A6 passées entre nos mains étaient dotées de la suspension Adaptative Air. Une option à 2 100 €, qui fait de cette nouvelle génération l'une des routières les plus confortables du moment.

6^e

En dépit de sa garde au sol haut perchée, la 408, tout juste restylée (voir p. 20), ne souffre d'aucun mouvement de caisse et filtre parfaitement les petits et gros défauts de la chaussée. Le "toucher de route" Peugeot dans ce qu'il a de meilleur !

Familiales et routières électriques Les "grandes" aux avant-postes

Cinq ans en arrière n'existait qu'une grande berline électrique : la Tesla Model S, dont une évolution vient tout juste d'être lancée. Depuis, cette catégorie s'est enrichie de nombreuses alternatives, à commencer par la BMW i5. Une bavaroise un chouïa ferme pour préserver un comportement dynamique. Toujours dans le clan des routières, les récentes Audi A6 e-tron et DS N°8 proposent un amortissement piloté (en option ou de série selon la version), dans la veine de l'i5, c'est-à-dire un brin moins moelleux que chez Mercedes et Volvo, dont la nouvelle ES90 joue les tapis volants (suspension pneumatique). Dans la catégorie des familiales, la vieillissante Tesla Model 3 tient toujours le choc, mais les jeunes Peugeot E-408, Mercedes CLA et Mazda 6e sont aussi douces. Les chinoises et sud-coréennes, en revanche, marquent le pas, avec des trépidations plus prononcées.

1^{re}

Avec ou sans suspension active, la Mercedes EQE survole la route !

1 ^{re}	Mercedes EQE	
2 ^e	Volvo ES90	
3 ^e	Audi A6 e-tron	
4 ^e	DS N°8	
4 ^e ex aequo	BMW i5	
6 ^e	Peugeot E-408	
7 ^e	Mercedes CLA	
8 ^e	Volkswagen ID.7	
9 ^e	Mazda 6e	
10 ^e	Tesla Model 3	
11 ^e	BMW i4	
12 ^e	Kia EV6	
13 ^e	BYD Seal	
14 ^e	MG5	
15 ^e	Hyundai Ioniq 6	

2^e

La nouvelle Volvo ES90 entre par la grande porte dans notre palmarès des routières électriques les plus confortables. Effet tapis volant garanti avec ses suspensions pneumatiques ! Aucun bruit d'air ou de roulement par ailleurs.

4^e

Belle prestation de la DS N°8, fort douce avec sa suspension Active Scan. Celle-ci tend toutefois à se figer sur certains ralentisseurs.

SUV citadins Stellantis : réunion de famille !

Petite déception : le nouveau C3 Aircross remue davantage que son prédécesseur, en dépit de ses butées hydrauliques. Rien de catastrophique, mais les Peugeot 2008 et Fiat 600 (plus chers, il est vrai) avancent un meilleur compromis confort/dynamisme. Les DS 3 et Jeep Avenger, construits sur la même plate-forme, tirent également leur épingle du jeu. Belle prestation des SUV de Volkswagen, à condition de laisser de côté les roues de plus de 18" dans le cas du nouveau T-Roc. Cousin tchèque du T-Cross, le Skoda Kamiq mérite également sa case de couleur verte. Idem pour le Hyundai Kona, même s'il filtre moins efficacement les bosses à basse vitesse. Un petit défaut que l'on relève aussi au volant du Dacia Duster. En milieu de tableau, le Renault Captur manque d'homogénéité (train arrière sec), comme tous ses congénères classés "orange". Dans le cas du Ford Puma, si la finition Titanium se montre assez conciliante, ce n'est pas le cas des versions ST-Line, reposant sur un châssis très typé sport. Lanternes rouges, les Nissan Juke, Toyota Yaris Cross et Opel Mokka manquent vraiment de savoir-vivre.



Une vraie crème, le Peugeot 2008 ! Ses suspensions "ouatées" devraient lui assurer une belle fin de carrière, qui pourrait se poursuivre au moins jusqu'en 2027.



Les butées hydrauliques du Citroën C3 Aircross "2" comme ses sièges Advanced Comfort assurent un confort de bon niveau. Toutefois, la précédente génération faisait mieux.

1 ^{er}	Peugeot 2008	
2 ^e	Fiat 600	
3 ^e	DS 3	
4 ^e	Jeep Avenger	
5 ^e	Citroën C3 Aircross	
6 ^e	Volkswagen T-Roc	
7 ^e	Volkswagen T-Cross	
8 ^e	Skoda Kamiq	
9 ^e	Dacia Duster	
10 ^e	Hyundai Kona	
11 ^e	Alfa Romeo Junior	
12 ^e	Renault Captur	
13 ^e	Ford Puma	
14 ^e	MG ZS	
15 ^e	Lexus LBX	
16 ^e	Opel Frontera	
17 ^e	Honda HR-V	
18 ^e	Seat Arona	
19 ^e	Nissan Juke	
20 ^e	Toyota Yaris Cross	
21 ^e	Opel Mokka	



Régat de dynamisme, le Volkswagen T-Roc est aussi un SUV prévenant. A condition de ne pas le chausser de jantes dépassant les 18" de diamètre...



Habitable et pratique, le Dacia Duster joue la carte de la polyvalence, même si son amortissement manque parfois d'homogénéité.

SUV citadins électriques Un classement plus métissé

Après huit prétendants en lice en 2025, nous avons doublé les effectifs cette année. Sauf qu'aucun des SUV "à pile" lancés dernièrement ne parvient à détrôner les Peugeot E-2008, Fiat 600e et Volvo EX30 sur le podium. Pas même le Citroën ë-C3 Aircross, au train arrière un peu moins conciliant. Le français est aussi sujet aux bruits d'air sur l'autoroute. Un défaut qui affecte également le Renault 4. Dommage, car ce nouveau SUV citadin du Losange maîtrise parfaitement ses mouvements de caisse. Mieux que les inédits Kia EV3 et BYD Atto 2, dont les incessantes alertes sonores "de sécurité" restent toutefois les principales sources d'agacement. Ça bouge davantage à bord des Ford Puma Gen-E et Opel Frontera (cousin du C3 Aircross, sans les butées hydrauliques), et vire carrément au secouage de pruneaux à bord des Smart #1 et Mini Aceman.



Le Fiat 600 n'est pas très spacieux mais offre un amortissement douillet.

1 ^{er}	Peugeot E-2008	
2 ^e	Fiat 600e	
3 ^e	Volvo EX30	
4 ^e	DS 3 E-Tense	
5 ^e	Renault 4 E-Tech	
6 ^e	Citroën ë-C3 Aircross	
7 ^e	Kia EV3	
8 ^e	Hyundai Kona Electric	
9 ^e	BYD Atto 2	
10 ^e	Ford Puma Gen-E	
11 ^e	Opel Frontera Electric	
12 ^e	Alfa Romeo Junior Elett.	
13 ^e	Opel Mokka Electric	
14 ^e	Jeep Avenger Electric	
15 ^e	Smart #1	
16 ^e	Mini Aceman	



A l'instar de la R5 E-Tech, dont elle reprend la plate-forme et les trains roulants, cette "4L" des temps modernes marie avec brio vivacité et confort. Il lui reste à atténuer les bruits aérodynamiques pour briguer une place sur le podium.



Spacieux et bien équipé, le Kia EV3 fait également du confort l'un de ses principaux atouts. Ses suspensions souples ne font malheureusement pas de lui un SUV très dynamique.

SUV compacts Citroën toujours en pole

Le précédent C5 Aircross, qui fut le premier modèle à étrenner les butées hydrauliques progressives chez Citroën, peut être fier de son successeur : ce dernier se classe à son tour en tête. Sa suspension absorbe un peu mieux les chocs que les classiques butées élastiques du Peugeot 3008, qui n'est pourtant pas à plaindre avec un train arrière digérant déjà très efficacement les dos-d'âne comme les petites rustines du macadam. Basé sur la même plate-forme que ses cousins tricolores, l'Opel Grandland vient compléter un podium 100 % Stellantis. Réglés souples, le Hyundai Tucson comme le nouvel Audi Q3 prennent également soin de leurs occupants. Notez aussi la belle performance du dernier BMW X1 et de son cousin chez Mini – le Countryman – alors que leurs prédécesseurs se sont toujours montrés remuants. A contrario, on attendait un meilleur résultat du Renault Austral, au train arrière plus figé que celui de son petit frère, le Symbioz. Idem pour le Dacia Bigster. En bas de tableau, les Nissan Qashqai et Alfa Romeo Tonale trépident, alors que le Toyota C-HR secoue autant qu'il confine, avec ses faibles surfaces vitrées.



F. GROUT

Le Citroën C5 Aircross a gagné en dynamisme, sans sacrifier le confort. Avec ses sièges Advanced Comfort et ses butées hydrauliques, il câline ses passagers.



B. ASKET / VIRAGE AGENCY

Lourde, la dernière génération de l'Audi Q3 ne fait pas de l'agilité son domaine de prédilection. Réglé souple, l'allemand préfère prendre soin de ses occupants.

1 ^{er}	Citroën C5 Aircross	
2 ^e	Peugeot 3008	
3 ^e	Opel Grandland	
4 ^e	Hyundai Tucson	
5 ^e	Audi Q3	
6 ^e	Renault Symbioz	
7 ^e	BMW X1	
7 ^e ex æq	Mini Countryman	
9 ^e	Mercedes GLA	
10 ^e	Kia Niro	
11 ^e	Cupra Terramar	
11 ^e ex æq	Volkswagen Tiguan	
13 ^e	Renault Austral	
14 ^e	Dacia Bigster	
15 ^e	Ford Kuga	
16 ^e	MG EHS	
17 ^e	Kia Sportage	
18 ^e	Cupra Formentor	
19 ^e	Nissan Qashqai	
20 ^e	Alfa Romeo Tonale	
21 ^e	Toyota C-HR	



F. GROUT

Performance en demi-teinte du Dacia Bigster, au train arrière parfois sec et dont les bruits aérodynamiques s'invitent à bord passé les 110 km/h.



D. MEUNIER

Bien fini, très accueillant et suréquipé, le nouveau MG EHS hybride enfonce le clou avec des tarifs imbattables. Un amortissement moins ferme serait toutefois bienvenu.

SUV compacts électriques L'embarras du choix

Cette catégorie, qui ne comptait qu'une poignée de modèles en 2020, en accueille aujourd'hui près de deux douzaines. Dont une bonne moitié a fait du confort un argument de vente majeur. Parmi les plus douilletts, se distinguent tout particulièrement les Citroën ë-C5 Aircross, Mercedes EQA et Peugeot E-3008, qu'aucun défaut de revêtement ne parvient à troubler. Beaucoup de bons élèves également parmi les représentants asiatiques (le chinois BYD Seal U compris), à l'exception du Nissan Ariya, aux ballottements latéraux excessifs. Classé en rouge également, le Ford Capri, beaucoup trop sec sur les ralentisseurs. Entre les "prévenants" et les "remuants", se concentrent les SUV compacts manquant de progressivité sur les plus gros reliefs et/ou générant des trépidations sur les petites irrégularités de la chaussée.



TIBO

Equivalent électrique du GLA, le Mercedes EQA revendique un confort supérieur. Insonorisation hors pair et amortissement moelleux : un vrai salon roulant !



N. SOLER

Le Renault Scenic E-Tech brille par son compromis confort/agilité, pourtant il pourrait mieux contenir les bruits d'air, trop présents sur les voies rapides.

1 ^{er}	Citroën ë-C5 Aircross	
2 ^e	Mercedes EQA	
3 ^e	Peugeot E-3008	
4 ^e	Volvo EX40	
5 ^e	Honda e:Ny1	
6 ^e	Ford Explorer	
7 ^e	Renault Scenic E-Tech	
7 ^e ex æq	Mitsubishi Eclipse Cross	
9 ^e	Hyundai Ioniq 5	
10 ^e	Kia Niro EV	

11 ^e	BYD Seal U	
12 ^e	Smart #3	
13 ^e	Audi Q4 e-tron	
14 ^e	BMW iX1	
14 ^e ex æq	Mini Countryman	
16 ^e	Volkswagen ID.4	
17 ^e	Skoda Elroq	
18 ^e	Toyota bZ4X	
19 ^e	Ford Capri	
20 ^e	Nissan Ariya	



A. SAUNIER

Le Skoda Elroq propose l'un des meilleurs rapports prix/prestations de sa catégorie. Sauf en confort, faute de suspensions assez douillettes.

SUV familiaux Bataille de polochons !

La catégorie des SUV familiaux peut se vanter de concentrer le *nec plus ultra* en matière de confort. A commencer par la dernière génération en date du Mercedes GLC, dont les suspensions se jouent des obstacles avec brio. On "surfe" également sur les bosses au volant des Peugeot 5008, Volvo XC60 et Hyundai Santa Fe. Le bientôt retraité DS 7, doté de la suspension Active Scan dès le deuxième niveau de finition, est à peine moins moelleux. Les nouveaux Audi Q5 et Volkswagen Tayron se hissent également dans la bonne moitié de notre tableau. Surtout lorsqu'on monte, à Ingolstadt comme à Wolfsburg, les suspensions pilotées onéreuses (en option), mais diablement efficaces. Belle prestation aussi du spacieux Skoda Kodiaq, talonné par le Renault Espace, pourvu de suspensions plus harmonieuses que celles de l'Austral. Bâti sur la même plate-forme, le Nissan X-Trail n'est pas en reste. Lui aussi cousin de l'Espace, le Renault Rafale a préféré mettre en avant sa sportivité en raidissant (sans excès) son amortissement. Rien de rédhibitoire non plus pour les trois SUV nippons qui lui emboîtent le pas au classement.



1^{er}

L'actuel Mercedes GLC prendra sa retraite à la fin de l'année. Un SUV "âgé" mais dont le confort Pullman reste sans égal dans la catégorie. Son successeur se montrera-t-il aussi prévenant ? La réponse dans notre dossier 2027 !

1 ^{er}	Mercedes GLC	
2 ^e	Peugeot 5008	
3 ^e	Volvo XC60	
4 ^e	Hyundai Santa Fe	
5 ^e	DS 7	
6 ^e	Audi Q5	
7 ^e	Volkswagen Tayron	
8 ^e	BMW X3	
9 ^e	Skoda Kodiaq	
10 ^e	Renault Espace	
11 ^e	Nissan X-Trail	
12 ^e	Renault Rafale	
13 ^e	Mitsubishi Outlander	
14 ^e	Honda CR-V	
15 ^e	Toyota Rav4	



7^e

Le remplaçant du Tiguan Allspace s'émancipe et s'appelle désormais Tayron. Un long, spacieux et lourd bébé de 4,80 m, pour lequel les ingénieurs ont réussi à trouver un compromis confort/dynamisme assez convaincant.



10^e

Là où l'Austral, le "petit" frère à cinq places, se révèle parfois remuant, le Renault Espace (+ 21 cm, 7 places) fait montre d'un amortissement délicat, sans altérer son agilité sur un parcours sinueux. Joli tour de force...

SUV familiaux électriques Mercedes, Peugeot... et les autres

Bonne nouvelle, depuis son Brestylage, le Tesla Model Y s'adjoint les services d'une suspension plus conciliante. Nous sommes encore loin de la perfection, mais l'américain n'ayant rien perdu de son légendaire jeu de jambes, on lui pardonne volontiers les quelques trépidations encore perceptibles à son volant sur mauvais revêtement. Les agiles Ford Mustang Mach E et Cupra Tavascan composent également avec un châssis à la fermeté "supportable". Mais pour jouir du silence de la fée électricité en SUV familial, sans souffrir du dos, mieux

vaut viser les Mercedes EQB et Peugeot E-5008, tendres comme des chamallows. Belle prestation du chinois BYD par ailleurs, avec le prévenant Seal U. Le Xpeng G6, en revanche, manque encore de moelleux...

1 ^{er}	Mercedes EQB	
2 ^e	Peugeot E-5008	
3 ^e	BYD Seal U	
4 ^e	Tesla Model Y	
5 ^e	Ford Mustang Mach E	
6 ^e	Cupra Tavascan	
7 ^e	Skoda Enyaq	
8 ^e	Xpeng G6	



2^e

Le seul SUV familial électrique "made in France" peut-être fier de son niveau de confort. Suspension parfaitement calibrée, sièges au maintien irréprochable, silence de cathédrale : le Peugeot E-5008 fait hélas payer cher ses prestations.

Le verdict **Auto Plus**

Stellantis et Mercedes : le confort cinq étoiles !

Malgré une concurrence qui s'élargit et s'améliore, Citroën et Peugeot restent aux avant-postes de notre palmarès du confort. Citadines, compactes ou SUV : aucune catégorie ne leur échappe ! Renault, dont certains modèles pâtissent d'un amortissement moins homogène, n'affiche pas la même constance. Parmi les as du bien-être, figurent aussi Mercedes, Volvo et Audi, à la hauteur des exigences de leur clientèle. Les mauvaises surprises sont également rares au sein du groupe VW, comme chez Kia et Hyundai. Toyota et Mini, en revanche, ont encore du pain sur la planche pour "verdir" les cases de nos tableaux.



ÉLECTRIQUE

Cadillac Optiq

Premium Sport - 75 kWh - 304 ch

69500 € / 69500 €*


LE SUV ÉLECTRIQUE FAMILIAL SIGNÉ CADILLAC

Vision à courte portée

Technologie de pointe et dynamisme prometteur, relevés d'une once d'exclusivité : le Cadillac Optiq propose une vision séduisante du SUV familial électrique premium. A un (gros) détail près...

Depuis l'an dernier, Cadillac revient investir le marché tricolore sur la pointe des pieds, avec d'imposants SUV électriques au positionnement luxueux. Après l'atypique Lyriq et le gigantesque Vistiq à sept places, la firme américaine dégage un Optiq de 4,82 m de long, plus adapté au marché

européen. Bien qu'il partage certains éléments techniques avec ses grands frères et autres modèles du groupe GM, sa plateforme spécifique lui donne les moyens de ses ambitions. Suffisant pour sortir de la confidentialité chez nous ? Sans doute pas, vu le réseau embryonnaire du constructeur américain en France, mais ce nouveau venu

– fabriqué en Chine – ne parie pas que sur son exotisme pour séduire les amateurs de modèles familiaux. A défaut de radicalement nous dépayser, sa silhouette sportive et son ambiance intérieure à part le distinguent tout de même de ses congénères. Pièce maîtresse de l'habitacle, le gigantesque écran tactile incurvé de 33"/84 cm, avec interface Google plutôt bien inspirée, mise sur la technologie dans une rassurante atmosphère cocooning. Mais ses capacités d'accueil à l'arrière ne sont pas au niveau attendu d'un modèle de ce gabarit, et l'assise centrale exagérément ferme de la banquette ne sert qu'en dépannage. En outre, le volume de coffre n'est pas géant et il faudra en dédier une partie au câble de recharge (pas de logement type frunk sous le capot avant). En l'absence de tout bouton de démarrage, une simple pression sur la pédale de frein suffit à démarrer. Les bienfaits de sa base

technique raffinée se ressentent immédiatement. La relative fermeté de son amortissement ne verse jamais dans l'inconfort et préserve suffisamment des petites aspérités. Les diverses propositions de freinage régénératif, très réussies (un mode "roue libre" et deux autres qui permettent de se passer de la pédale de gauche), participent à la douceur de conduite. S'y ajoutent également un dynamisme inattendu, avec des mouvements de caisse contenus, un train avant précis et une aisance à gommer ses 2376 kg.

Rien de trop en puissance

Face à une telle efficacité, les 304 ch délivrés par les deux moteurs (un à l'avant et un l'arrière) de cette unique version disponible au catalogue paraîtraient presque modestes. Cela ne l'empêche heureusement pas de garantir des relances suffisamment toniques pour faire face à toutes les situations, tout

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : aucun bonus écologique, ni aucune remise.

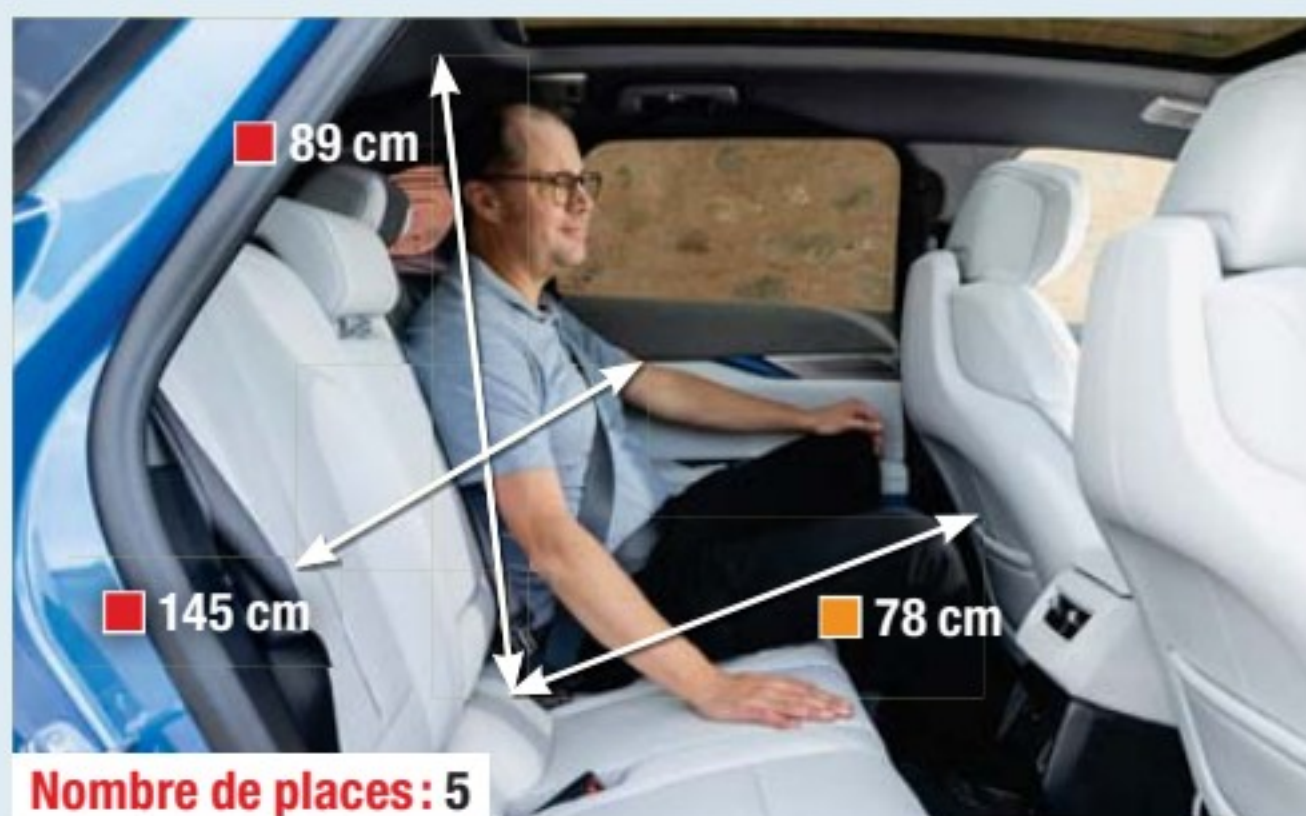
L'entretien : tous les ans ou tous les 20000 km.

L'équipement : deux finitions (Premium Luxury et Premium Sport) sont proposées au même prix et se différencient par quelques détails esthétiques. La dotation est complète, aussi bien au niveau des assistances (conduite semi-autonome) que de l'agrément (sièges électriques et massants, affichage tête haute, hi-fi 19 HP) ou de la connectivité (écran 33", interface Google réactive, connexion 5G), etc.

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle l'éventuelle "prime coup de pouce" (montant minimal de 3100 €).



L'Optiq s'offre un profil élancé et des proportions de break à peine surélevé, sans pour autant céder aux lignes d'un SUV coupé, au pavillon fuyant.



Nombre de places : 5

Les places arrière sont moelleuses et agréables, mais étroites pour trois, surtout pour un SUV de ce niveau de gamme. Le toit panoramique limite la hauteur sous le pavillon.



Volume : 504 dm³

Volume moyen, mais le double fond, facile à manipuler, ménage un plancher plat une fois les dossiers rabattus.



Jusqu'à 22 kW en courant alternatif, mais seulement 110 kW en charge rapide. Un problème sur longs trajets !

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Conduite semi-autonome • Détecteur de fatigue • Freinage d'urgence auto. avec détection piétons et cyclistes • Lecture des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto., etc.

Agrément : • Accès et démarrage mains libres • Affichage tête haute • Antibruit actif • Caméra à 360° • Clim' auto. bizonne • Ecran incurvé de 33"/84 cm + GPS connecté + Mirror Screen • Hayon motorisé • Hi-fi 19 HP • Jantes alliage 21" • Park Assist • Peinture métallisée • Prise de courant 220 V • Services connectés Google • Sièges AV électriques ventilés, chauffants et massants • Sièges AR chauffants • Toit panoramique, etc.



PHOTOS : A. CORTESI

L'Optiq ne propose qu'une version dotée de deux moteurs cumulant 304 ch. Elle peut compter sur un excellent compromis confort/comportement, malgré l'absence d'amortissement piloté.

en offrant du plaisir derrière le volant. Seul souci, sa batterie à la capacité relativement modeste limite l'autonomie théorique à 425 km... et bien moins dans la

vraie vie, surtout sur l'autoroute. C'est d'autant plus ennuyeux que la puissance de charge rapide – limitée à 110 kW maxi – impose de longues pauses

(36 mn pour récupérer de 10 à 80 % de la charge). Ce manque de polyvalence devient vite un problème s'agissant d'un SUV premium à vocation familiale,

et face à des rivaux mieux armés sur ce point. D'autant plus que, à près de 70 000 €, l'équipement pléthorique ne suffit pas...

SUITE PAGE 34

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	184 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	4s3
Consommation cycle mixte	19,9 kWh/100 km
Autonomie maximale	425 km
Temps de charge borne rapide	Environ 36 mn ⁽¹⁾
Poids	2 376 kg

1. De 10 à 80 % à 110 kW maxi.

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques AV/AR	2 synchr. à aimants permanents
Batterie lithium-ion NMC	75 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	6 CV
Puissance maxi	304 ch
Couple maxi	480 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km / 0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	275/40 R21
Dim. L x l x h, en m	4,82 x 1,91 x 1,65
Durée de garantie	4 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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Cadillac Optiq Premium Sport (69 500 €*, 75 kWh, 304 ch) est évalué dans la catégorie des SUV électriques familiaux d'environ 300 ch qui comprend notamment : Audi Q6 e-tron Perf. S line (75 800 €*, 94,9 kWh, 306 ch), BYD Sealion 7 AWD Excellence (51 400 €*, 87 kWh, 306 ch), DS N°8 AWD Long Range Etoile (74 900 €*, 97 kWh, 350 ch), Ford Mustang Mach-E Premium AWD (65 500 €*, 88 kWh, 375 ch), etc.

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



POSTE DE CONDUITE



L'assise basse et le pare-brise incliné garantissent une position de conduite à tonalité sportive pour un SUV. La sellerie est agréable et plutôt moelleuse, mais le réglage en longueur niché sur la

porte est peu accessible. L'épaisseur des montants avant pénalise la visibilité latérale dans les virages serrés. La caméra à 360° compense la petitesse de la lunette AR.

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

AIDES À LA CONDUITE



L'Optiq dispose d'une conduite semi-autonome. Elle peut au besoin s'adapter aux limitations de vitesse indiquées, à condition de se

plonger dans un menu un peu compliqué. Le centrage dans la voie manque de fluidité et ne corrige la trajectoire qu'au dernier moment. Si l'aide au maintien dans la voie se désactive aisément, le reste des assistances, dont l'envahissante alarme de dépassement de vitesse, oblige à naviguer dans l'écran tactile pour s'en débarrasser.

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

ÉCRAN TACTILE



L'imposante dalle incurvée de 33" fait office de planche de bord. Dotée d'une commande vocale plutôt réussie, l'interface intègre la navigation Google Maps. Mais les multiples menus de l'écran tactile rallongent les manipulations.

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

En mode "roue libre", cette palette au volant permet d'ajouter du frein moteur régénératif, et d'en ajuster l'intensité.

En l'absence de touche physique, l'ouverture de la boîte à gants se fait par l'écran tactile, façon Tesla.



FINITION



L'utilisation de certains tissus jure un peu, mais les matériaux atypiques sont plutôt flatteurs, et leurs ajustements, précis. Les plastiques dans la partie inférieure de la planche de bord et les ajustements plus aléatoires sous la colonne de direction déçoivent davantage.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Installé sous l'écran tactile, un bandeau de touches physiques simplifie les réglages de clim'. La température se règle au degré près.

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

SYSTÈME AUDIO

Cadillac est, à juste titre, fier de son système audio AKG Studio à 19 HP avec Dolby Atmos: une vraie salle de concert (qualité sonore, répartition...).

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

RANGEMENTS



Les occupants des places avant sont largement plus gâtés qu'à l'arrière: vastes bacs de porte, espace sous l'accoudoir central, grande ouverture sous la console centrale "flottante" et rangement dans sa partie inférieure verticale...

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

Le verdict **Auto Plus**

Correct

L'Optiq compte davantage sur ses excellentes qualités routières et son arsenal technologique que sur ses capacités familiales ou son autonomie. Cette dernière est à la traîne, tout comme la puissance de charge maxi, au détriment de la polyvalence...

LES PLUS
Compromis confort/dynamisme
Dotation technologique
Présentation attrayante

LES MOINS
Autonomie/temps de recharge
Coffre/places AR
Réseau embryonnaire



HYBRIDE RECHARGEABLE ESSENCE

Peugeot 5008

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

49 990 € / 50 900 €*



DEUX TYPES D'HYBRIDATION POUR CES SUV À SEPT PLACES

Des approches divergentes

Le Peugeot 5008 ajoute à sa palette de motorisations une version hybride rechargeable de 195 ch. Voyons si cette évolution lui permet de rebattre les cartes face au Renault Espace, tout aussi puissant mais doté, lui, d'une mécanique hybride classique.

Avec un an de décalage, le bloc 1.6 Plug-in de 195 ch arrive enfin sous le capot du 5008, le SUV familial à sept places de la marque. Une proposition qui étoffe le choix des motorisations, déjà composé d'un hybride "classique" de 145 ch et de deux versions électriques de 210 et 230 ch. Complexe, cette motorisation associe un quatre cylindres turbo-essence

de 150 ch à une boîte auto. maison à sept rapports, elle-même couplée à un moteur électrique de 125 ch et à une batterie de presque 18 kWh utiles, rechargeable sur secteur. Face à lui, le Renault Espace fraîchement restylé ne laisse guère de choix avec une unique motorisation full hybrid de 200 ch. Sa batterie de 2 kWh (bruts) ne sert qu'à récupérer l'énergie au freinage, et à la restituer à

l'accélération ou lorsque le moteur électrique fonctionne seul, sur de courtes phases.

L'atout électrique, mais...

A l'inverse, la grosse batterie rechargeable du Peugeot permet de rouler en moyenne une soixantaine de kilomètres en tout électrique, en réduisant significativement le coût à l'usage. Cette autonomie suffit pour la plupart des trajets du quotidien, à condition toutefois de pouvoir se brancher très régulièrement sur une borne. Pour de plus longs déplacements, ou lorsque le niveau de la batterie est insuffisant, le 1.6 turbo entre en action en mode hybride. Malgré l'aide apportée par le système électrique, il

peine toutefois à maîtriser son appétit, lesté qu'il est par ses accus (2 116 kg). Le quatre cylindres turbo consomme alors en moyenne 8,6 l/100 km. Plus léger de... 361 kg, l'Espace met à profit son système électrifié, également complexe (électromoteur et alterno-démarrreur), pour épargner du carburant : il se contente ainsi en moyenne de 6,2 l/100 km. Soit 2,4 l/100 km de moins. Une performance remarquable pour un SUV de ce gabarit, qui équivaut à l'appétit de certaines citadines. Sur les longs trajets autoroutiers, l'écart avec le Peugeot se réduit à un peu moins de 2 l/100 km, ce qui reste considérable. Pour autant, le 5008 n'a pas dit son dernier



HYBRIDE ESSENCE

Renault Espace

1.2 E-Tech full hybrid Iconic - 200 ch

51 800 € / 51 200 €*

PHOTOS: N. SOLER

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: le 5008 échappe au malus CO₂, mais pas à celui lié au poids: il pâtit de 3880 € de taxe, compensés en partie par une remise de 6 %.

L'Espace, lui, est désormais soumis à 820 € de malus au poids et 150 € de malus CO₂, et profite d'environ 3 % de remise.

L'entretien: tous les ans ou tous les 25 000 km (5008), tous les 2 ans ou 30 000 km (Espace).

L'équipement: avec ces finitions hautes, les principaux équipements sont livrés de série (caméra de recul, accès mains libres, sièges AV chauffants...). Cela dit, l'Espace s'avère un peu mieux doté.



Sur la route, le 5008 offre un meilleur confort. Toutefois, pour éviter les mauvaises surprises en budget carburant, il faut le recharger sur secteur aussi souvent que possible.

mot, notamment en matière d'agrément de conduite. Son ensemble mécanique se révèle plus fluide et plus plaisant au quotidien. Certes, sa boîte auto. manque encore un peu d'ontuosité dans ses interventions,



A défaut de l'emporter côté confort, l'Espace s'avère plus précis dans les virages. Surtout, sa mécanique très sobre est moins gourmande sur les longs trajets.

mais celle du Renault pâtit, elle, de lenteurs lors des relances appuyées et, quand le moteur thermique se met en route, il génère des vibrations désagréables dans l'habitacle. L'autre point fort du Peugeot concerne le confort.

En plus d'une insonorisation soignée, les occupants apprécieront la souplesse de ses suspensions, malgré son surpoids. Les nombreuses aspérités et les raccords que l'on peut trouver sur les routes secondaires >>>



Peugeot 5008

Le style résolument moderne de la planche de bord du 5008 ne laisse pas indifférent, mais son manque de fonctionnalité peut agacer, et son système multimédia apparaît moins abouti que celui du Renault. A ce niveau de gamme, on regrette également l'absence de certains équipements, comme le réglage électrique des sièges. En revanche, on aime le confort de la sellerie et l'excellente insonorisation de l'habitacle, notamment grâce au vitrage latéral feuilleté.



Renault Espace

Simple, efficace, bien construit et fonctionnel : tels sont les mots qui décrivent le mieux l'habitacle de l'Espace. Sa grande tablette tactile verticale de 12"/30,5 cm offre une lisibilité optimale, et quelle facilité d'utilisation ! Intuitif et particulièrement réactif, le système Google contribue largement à cette ergonomie. On apprécie également la présence de boutons physiques pour la clim', ainsi que le très pratique rangement modulable situé au centre.

» sont mieux filtrés. En contrepartie, le conducteur doit composer avec une direction moins précise que celle de l'Espace. Là encore, les 2,1 tonnes (à vide) ne jouent pas en sa faveur, surtout dans les virages, où le poids se ressent. En face, le Renault se comporte comme une véritable ballerine avec ses quatre roues directrices (livrées de série).

La planche de bord du Peugeot, moderne et toujours aussi spectaculaire, ne se montre pas forcément très intuitive. Le système multimédia ne peut rivaliser avec celui du Renault côté rapidité, fluidité et simplicité d'utilisation. Pour l'heure, ce dernier, développé avec Google, n'a pas d'équivalent sur le marché et séduira ceux qui ne sont pas forcément très à l'aise avec

les nouvelles technologies. En revanche, lorsqu'il s'agit de transporter toute la famille, le 5008 n'a pas à rougir face au Renault Espace. Certes, au deuxième rang, les passagers les plus grands bénéficient d'un peu moins de confort pour les jambes. Toutefois, l'avantage tourne nettement du côté du Peugeot aux deux places du fond. Non seulement elles offrent un

espace correct, y compris pour des adultes (ce qui n'est pas si courant), mais elles sont aussi bien plus accessibles grâce à un ingénieux système de basculement des sièges du second rang.

Avantage coffre pour le 5008

Autre atout majeur du Peugeot : son coffre géant de 685 dm³ en configuration cinq places, banquette reculée, contre 480 dm³



1. Inférieure à la moyenne, l'habitabilité au deuxième rang déçoit, à l'inverse de celle offerte par un troisième rang plus accueillant que celui de l'Espace. 2. Le très vaste coffre se révèle à la fois pratique et facile à charger. 3. Pour réduire la recharge à 3 h, il faut cocher l'option 7,4 kW (400 €). Mesquin !



1. Les passagers sont bien installés et bénéficient d'une assise moelleuse, mais l'accès aux deux places du fond reste peu aisé en raison d'une ouverture étroite. 2. Le coffre de l'Espace est trop juste lorsqu'on voyage à sept. 3. Les roues arrière directrices accentuent l'agilité du comportement.

pour le Renault. En configuration sept places, il embarque jusqu'à 330 dm³ de bagages, soit 160 dm³ de plus que son rival, l'équivalent de deux valises cabine. Enfin, malgré sa coûteuse technologie rechargeable et son important malus au poids⁽³⁾ (3880 € contre 970 €), le sochalien revient en fin de compte à... 300 €* de moins ! Et si l'on part de l'hypothèse d'une utilisation

moitié en électrique, moitié en hybride, son coût à l'usage équivaut à celui de l'Espace. A chacun d'arbitrer selon son profil : ceux qui font surtout de petits trajets et peuvent recharger facilement auront intérêt à préférer le 5008, les autres pouvant légitimement opter pour l'Espace, dont ils apprécieront la sobriété, le comportement routier et l'équipement supérieurs.

1. Banquette du 2^e rang reculée/avancée. 2. En configuration 7 places/5 places banquette reculée/avancée. 3. Qui peut être annulé à partir de trois enfants (franchise de 200 kg par enfant).

NOS MESURES	Peugeot 5008	Renault Espace
Vitesse maxi	220 km/h ⁽¹⁾	178 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s4	31s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s3	4s7
Autonomie électrique moyenne	58 km	—
Temps de charge Wallbox ⁽²⁾ /Secteur	3h/14h	—
Consommation moyenne	8,6 l/100 km ⁽³⁾	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	8,1/8,4/9,3 l/100 km ⁽³⁾	6,2/6,5/5,9 l/100 km
Poids	2116 kg	1755 kg
Diamètre de braquage	11,6 m	11 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	67 m

1. Donnée constructeur. 2. Avec le chargeur 7,4 kW optionnel (400 €). 3. Batterie vide.

LA TECHNIQUE	Peugeot 5008	Renault Espace
Puissance maxi combinée	195 ch	200 ch
Puissance fiscale	8 CV	7 CV
CO ₂ /Malus	63 g/km/+ 3880 € ⁽⁴⁾	112 g/km/+ 970 € ⁽⁵⁾
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 598 cm³	1 199 cm³
Puissance maxi	150 ch à 5500 tr/mn	130 ch à 4500 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 2000 tr/mn	205 Nm à 1 750 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	Synchr. à aimants perm. + alterno-démarrreur
Puissance maxi	135 ch	68/34 ch
Couple maxi	118 Nm	205/50 Nm
Batterie lithium-ion	17,8 kWh (capacité utile)	2 kWh (capacité brute)
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Auto., 7 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses
Pneus	235/55 R19	235/45 R20
Réservoir	60 litres	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,79 x 1,89 x 1,69	4,75 x 1,83 x 1,65
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km ⁽⁶⁾	2 ans (km illimités)

4. Malus au poids, annulé à partir de 3 enfants à charge (franchise de 200 kg par enfant). 5. Idem, avec aussi malus CO₂ de 150 €. 6. Sous condition d'entretien dans le réseau. Sinon, 2 ans (km illimités).

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • Airbags (6) • AFIL active • Feux de route auto. • Freinage d'urgence auto. • Lect. des panneaux • Phares (leds) et essuie-glaces auto. • Régul. de vitesse adaptatif. • Rétro intérieur jour/nuit auto., etc. **Agrément :** • Aide au stat. AV/AR + caméra de recul • Clés mains libres • Clim' auto. bizonne • Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen • Hayon motorisé • Jantes alu 19" (20" sur Espace) • Sièges AV et volant chauffants, etc.

EN OPTION	Peugeot 5008	Renault Espace
Affichage tête haute	Indisponible	800 €
Conduite semi-autonome	1 450 €	Série
Crochet d'attelage	800 €	1 050 €
Toit panoramique	1 250 €	1 500 € (non ouvrant)

LES NOTES DU	Peugeot 5008	Renault Espace
Comportement routier	15	16
Equipements de sécurité	12	14
Agrément/performances	14	13
Confort/insonorisation	17	16
Equipements de confort/garantie	17	18
Habitabilité/coffre	12	7
Aspects pratiques	14	13
Présentation/ finition	17	18
Coût à l'usage	17 ⁽⁷⁾	17
Prix	10	10

1^{er} 145/200

2^e 142/200

7. Avec un usage 50 % en électrique/50 % en thermique, et en rechargeant à domicile.



Le verdict

Victoire : Peugeot 5008
Malgré sa consommation excessive en mode hybride, le Peugeot 5008 se distingue par la possibilité de rouler en 100 % électrique au quotidien, et par le bon agrément de sa nouvelle motorisation PHEV. Il domine aussi en confort et en habitabilité. Reste à l'Espace la grande sobriété de sa mécanique, et le dynamisme de son châssis.



HYBRIDE RECHARGEABLE

Toyota Rav4

2.5 Hybride rechargeable GR Sport AWD - 324 ch⁽¹⁾61 500 €⁽²⁾

LE NOUVEAU TOYOTA RAV4 TESTÉ EN AVANT-PREMIÈRE

Il remet son titre en jeu

Voiture la plus vendue au monde en 2025, le Rav4 entend conserver sa couronne avec cette nouvelle génération. Il repart pour cela d'une feuille presque blanche. Nous avons pu l'essayer, aux Etats-Unis.

Plus de 2 millions de Toyota Rav4 ont trouvé preneur dans le monde durant la seule année 2025. Un sacré score (presque dix fois plus que pour la Peugeot 208 sur la même période), surtout pour une génération en fin de carrière. Mais l'initiateur du concept du SUV entend évoluer pour la sixième fois. Alors que ce nouvel avatar du Rav4 n'investira

nos routes qu'au printemps, nous avons pu, en exclusivité, prendre longuement le volant d'un exemplaire américain en variante hybride rechargeable qui, contrairement à l'hybride "simple" (déjà au catalogue à partir de 44 450 €), n'est pas encore disponible à la commande chez nous. Le dernier opus fait le choix de lignes anguleuses, mais ses dimensions n'évoluent quasi-

ment pas en longueur. Avec ses boucliers spécifiques, reconnaissables à l'immense "bouche" ornant la proue, et ses élargisseurs d'aile, la finition GR Sport de notre véhicule d'essai s'avère toutefois un peu plus imposante (4,65 m, soit + 5 cm de long). Dans la catégorie des SUV familiaux, où les modèles ne cessent de grandir, le Rav4 fait désormais partie des modèles les plus compacts de sa catégorie. Et, à l'inverse de nombre de ses rivaux, il n'existe pas en configuration sept places. En outre, il n'accepte qu'un contingent de bagages compté (le volume annoncé n'excède pas 514 dm³): certains concurrents affichent jusqu'à 200 dm³ d'espace en plus! Toujours à l'intérieur, on regrette la modularité limitée à la banquette rabattable 60/40. En revanche, la planche de bord, au dessin cubique, a la bonne idée de conserver, malgré la dalle tactile de 12,9"/32,8 cm livrée de série, certaines commandes

physiques, notamment pour la climatisation. Pratique, à l'instar des nombreux rangements disséminés. Mais matériaux et assemblages sont franchement indignes d'une voiture vendue plus de 60 000 €!

Tout sauf sportif

Toutefois, on se sent bien à bord du Rav4. D'abord, parce que l'espace est assez généreux. Mais aussi en raison du confort offert, quel que soit l'état du bitume, grâce à un amortissement prévenant. Et ce, malgré les jantes de 20" de la finition GR Sport. De sport, cette version ne possède que l'accastillage. Bien que puissance et couple de cette version hybride rechargeable soient élevés, les accélérations n'ont rien de foudroyant. Mais elles suffisent à assurer des dépassements rassurants. De fait, le Rav4 met plutôt l'accent sur la sobriété et la souplesse de conduite, avec une direction douce et un châssis sécurisant, quoique pas du tout

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: les tarifs officiels de la version hybride rechargeable ne seront dévoilés qu'au printemps. Mais il est quasiment acquis qu'elle sera pénalisée par un malus au poids supérieur à 5 000 €.

L'entretien: tous les 12 mois ou 15 000 km, au premier terme atteint.

L'équipement: en France, la finition GR Sport chapeautera la gamme. Outre son look spécifique, elle offre une dotation complète (jantes 20", caméra 360°...). Tant mieux, car les options sont rares.



Bonne ergonomie, avec des commandes physiques et une interface plus intuitive qu'avant pour la tablette tactile. Mais que les plastiques font bas de gamme !



Nombre de places : 5

Le Rav4 n'accepte toujours qu'un maximum de cinq occupants. L'espace est généreux pour les genoux et la tête, mais plus compté au niveau des coudes.



Volume : 514 dm³

Le volume, digne de la catégorie inférieure, déçoit. Banquette rabattue, le plancher reste plat.



Le 2.5 essence est reconduit. Sur la version AWD, il est secondé par deux blocs électriques.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Conduite semi-autonome • Essuie-glaces auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds adaptatifs • Régulateur de vitesse adaptatif • Surv. d'angles morts, etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° avec vues 3D • Affichage tête haute • Chargeur smartphone à induction • Clé mains libres • Ecran central 12,9"/32,8 cm • Hayon motorisé • Hi-fi JBL 9 HP • Instrum. numérique 12,3"/31,2 cm • Jantes alu 20" • Peinture métal bicolore • Sièges AV électr., ventilés, chauffants • Volant chauffant, etc.

En option Agrément : • Toit ouvrant (prix NC).



Malgré son look "viril", le Rav4 GR Sport apprécie la conduite coulée. La tenue de route est placide mais sécurisante. Et l'amortissement travaille très efficacement.

incisif. Durant l'essai, nous avons constaté, en mode hybride, un appétit d'environ 6 l/100 km. Pas mal, d'autant qu'auparavant, grâce à la nouvelle batterie de 22,7 kWh (18,1 kWh sur la génération précédente), nous

avons parcouru plus de 75 km en tout électrique. Un exercice qui pourra être fréquemment répété ici. Cette génération accepte en effet la charge rapide DC à 50 kW, permettant de retrouver 80% de capacité en 35 minutes.

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)⁽¹⁾

Vitesse maxi	NC
Accélération 0 à 100 km/h	NC
Consommation cycle mixte	2,4 l/100 km
Autonomie électrique	77 km
Poids à vide	2009 kg

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	324 ch
Puissance fiscale	NC
CO ₂	56 g/km
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	2487 cm ³
Puissance maxi	186 ch
Couple maxi	233 Nm à 4 300 tr/mn
Moteurs électriques	Synchrones à aimants permanents
Puissance maxi AV/AR	203/NC ch
Couple maxi AV/AR	273/123 Nm
Batterie	22,7 kWh
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, à variation continue
Pneus	235/50 R20
Réservoir	53 litres
Dim. L x l x h, en m	4,65 x 1,88 x 1,68
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

1. Version américaine.

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 (temporaire)
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 Toyota Rav4 Hybride rechargeable GR Sport AWD (61 500 €⁽²⁾, 324 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux hybrides rechargeables qui comprend notamment : BYD Seal U DM-i Design AWD (44 500 €, 324 ch), Hyundai Santa Fe plug-in Executive (67 100 €, 253 ch), Kia Sorento Hybride rech. Premium (65 890 €, 288 ch), Peugeot 5008 Plug-in GT Exclusive (52 490 €, 195 ch), VW Tayron eHybrid R-Line Edition (66 400 €, 272 ch).

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

Le verdict



Correct

Sous des apparences inédites, le Rav4 reprend les atouts de son prédécesseur. L'autonomie électrique de cette version hybride rechargeable progresse, tandis que le confort de suspension est plus soigné. Reste des points noirs : la qualité perçue, négligée, et le prix.



Le nouveau MG ZS

HYBRIDE ESSENCE

1.5 Hybrid+

Luxury

197 ch - 6,5 l/100 km

27 490 € / **26 900 €***

Cette semaine, nous avons confié le nouveau MG ZS hybride à trois propriétaires de véhicules équivalents. Vincent, Jonathann et Alexis nous livrent leurs impressions.



VINCENT Cadre technique, La-Ville-du-Bois (91)

Il possède un **Dacia Duster**
1.6 hybrid Journey
28 500 € - 140 ch - 6,2 l/100 km



Face au ZS, le Duster a de quoi s'inquiéter...

Le design



A côté du Duster, le ZS fait plus SUV chic que baroudeur. Et vu que c'est chinois, il copie ce qui existe déjà ! Je pense à Ford à l'avant, au BMW X1 de profil et à Hyundai à l'arrière. C'est donc sans surprise, mais bien dessiné.

La vie à bord



Le coffre offre un bon volume, et son seuil bas le rend plus pratique que le mien. A l'arrière, j'ai clairement de la place. De plus, à ce prix, on est bien servi : sellerie en similicuir et buses d'aération arrière ! La planche de bord profite d'une meilleure qualité perçue. Un peu de couleur aurait toutefois réchauffé l'ambiance. Mais l'ergonomie des commandes est ludique, et le petit rangement face au passager bien pensé. L'absence de chargeur à induction ne me dérange pas, mais le fait que la connexion au CarPlay soit filaire est un peu contraignant.

Au volant



La visibilité est meilleure ici, et l'image de la caméra 360° (photo) bien plus nette. Le punch incomparable de ce moteur hybride est très plaisant. La différence en matière de consommation n'est pourtant pas énorme, et l'action du bloc thermique reste douce et silencieuse. C'est là le principal point positif face au Duster ! Finalement, en cohérence avec un style et une présentation plus cossus, l'essai du ZS confirme mon sentiment qu'il m'en donnerait encore davantage pour mon argent.



JONATHANN Commercial, Paris (75)

Il possède un **MG ZS EV**
51 kWh Luxury
35 990 € - 177 ch - 250 km⁽¹⁾



Ce ZS mélange le meilleur des deux mondes

Le design



Outre son gabarit plus important, je vois plusieurs détails qui témoignent de la montée en gamme du ZS : leds de jour et phares affinés, lignes de chrome, dessin soigné des boucliers...

La vie à bord



Planche de bord, volant et levier de vitesses (photo) adoptent un dessin valorisant. L'écran central s'élargit et gagne en réactivité. En revanche, y intégrer les commandes de clim' sous forme tactile n'était pas la meilleure idée... J'aurais préféré que MG offre un réglage plus fin des sièges chauffants. Car là, le fessier cuit toujours autant ! Je salue toutefois l'ajout du volant chauffant. Je m'attendais néanmoins à ce que la connexion du téléphone se passe de câble. Mais le ZS offre toujours autant d'espace à bord et dans le coffre.



Au volant



En phase de roulage électrique, je retrouve un fonctionnement proche de celui de mon ZS EV. Idem pour la régénération d'énergie, bien présente. En accélérant plus fort, l'action du moteur thermique est d'abord surprenante. Mais le regain de pêche et le bruit de la montée dans les tours me procurent finalement du plaisir ! Surtout que sa tenue de route devient plus sécurisante. Cet essai est finalement très intéressant. Car vu l'énorme avantage de prix de ce ZS hybride, j'en viens à me dire que le budget carburant ne serait pas un frein...



Selon Vincent, le dessin composé de courbes, la peinture étendue sur les boucliers et les touches de chrome apportent un surplus d'élégance au ZS face au Duster. Néanmoins, il constate aussi que ce style, plus chic que baroudeur, rend le ZS vulnérable aux petits chocs de l'environnement urbain.



Déjà convaincu par la présentation et l'équipement généreux, Alexis n'identifie aucune faiblesse une fois au volant. Et, vu le prix du ZS, sa puissance et son peps supérieurs à ceux du Captur E-Tech sont une bonne surprise.



ALEXIS Directeur d'entreprise, Les Ulis (91)

Il possède un **Renault Captur**
1.6 E-Tech full hybrid Techno
32 000 € - 145 ch - 6,5 l/100 km



Le rapport prix/équipement du ZS est bluffant

Le design

Ce MG ZS prouve que les Chinois savent faire! L'avant a un côté Mazda plutôt sympa. La ligne reste consensuelle, mais les détails sont soignés. Et regardez ce bouclier arrière: bien que factices, les sorties d'échappement apportent une touche de style.

La vie à bord

Pour disposer d'un volume de coffre équivalent, il faudrait que j'avance à fond la banquette coulissante du Captur. Je suis par ailleurs bien plus à l'aise à l'arrière du ZS (photo). Bon, les plastiques des portes sonnent creux, mais à ce prix, ça reste honnête. En revanche, à l'avant, c'est la surprise! Plus que le style et la qualité étonnante des matières, c'est le niveau d'équipement qui m'épate. Offrir, à ce tarif, volant et sièges chauffants (et à réglages électriques côté conducteur), ou encore la caméra à 360°, chapeau!

Au volant

A part de légères trépidations sur les bosses, le confort est satisfaisant. La tenue de route est saine et la direction offre un bon feeling. On retrouve un trait commun avec le Captur hybride à l'accélération: le temps de réponse en deux étapes, au moment où le moteur thermique s'additionne à l'électrique. Le ZS en a toutefois bien plus sous le capot! Je note aussi le bon calibrage de la régénération des batteries, qui aide à ralentir l'auto naturellement en conduite urbaine. En conclusion, le ZS hybride confirme qu'il est à la hauteur de la concurrence!



Bien que le nouveau ZS s'allonge de 11 cm face à la génération sortante, le volume de son coffre régresse légèrement (- 58 dm³). Néanmoins, comme le constate Jonathann, il reste assez vaste (432 dm³) pour une petite famille.

Le bilan La concurrence est prévenue!

Nos trois lecteurs sont unanimes: le ZS Hybrid+ a de quoi faire mal! En effet, si son prix canon est déjà un solide argument, sa dotation ultra-riche enfonce le clou, tout comme sa puissance et ses performances, sans se lâcher en consommation. Dernier coup de massue: sa garantie de 7 ans ou 150 000 km. Certes, en agrément de conduite, on pourrait pinailler sur la lenteur de la boîte auto, associée au moteur thermique. Mais comme ses adversaires hybrides du jour pâtissent de symptômes équivalents...



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

L'éponge réutilisable INGA



L'éponge qui dure 1 an d'INGA
Lot de 2 : 15,90 €
Lot de 4 : 28,70 € sur inga.eco

L'éponge INGA met en avant sa durabilité (minimum 1 an) et l'hygiène. Si elle est pensée pour l'entretien domestique, le fabricant revendique également un usage pour l'automobile à l'intérieur comme à l'extérieur.

Comment ça marche ?

L'éponge INGA est constituée d'un cœur en mousse polyuréthane enveloppé de faces textiles : un côté absorbant en microfibre (85 % polyester, 15 % polyamide) et un autre plus abrasif en polyester, destiné à faciliter le décrochage des saletés sans rayer les surfaces. L'éponge de 12,5 x 8 x 3 cm peut passer à la machine à laver (jusqu'à 60 °C) ou au lave-vaisselle. Le fabricant annonce une garantie d'un an,

et offre un échange si le produit venait à s'user avant.

Au final ●●●

Coutures épaisses, mousse interne résistante : l'éponge est conçue pour durer. En revanche, la promesse hygiénique est à nuancer, car la prolifération bactérienne dépend du temps de séchage. Nos tests en conditions identiques (trempage, essorage, séchage sur grille à 20 °C) montrent que l'éponge sèche en 14 h contre 16 h pour un modèle traditionnel : un écart trop faible. Elle reste pertinente pour décrasser les plastiques texturés, seuils de porte, contours de coffre mais inadaptée au lustrage, contrairement à ce qu'avance le fabricant.

Bien ●●● Moyen ●●● Décevant ●●●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

La radio numérique DAB+

LES VILLES COUVERTES
PAR LE DAB+

Zones où la
diffusion DAB+
a démarré

Zones dont la mise
en appel est prévue
pendant la période
2023-2026

● Agglomérations déjà
couvertes par le DAB+



ARCOM

Les autoradios DAB+ **2** permettent d'accéder à un grand nombre de stations avec une qualité sonore optimale... à condition d'être dans une zone couverte (en orange) **1**.

Depuis maintenant plus de cinq ans, les radios des autos neuves incorporent obligatoirement la réception numérique DAB+. Mais à quoi cela sert et comment cela fonctionne-t-il ?

Comment ça marche ?

La bonne vieille bande FM reposait sur une transmission dite analogique : le signal sonore

était incorporé tel quel à une onde porteuse en faisant varier la fréquence de cette dernière. Avec la radio numérique DAB+, le signal est d'abord numérisé, c'est-à-dire transformé en une séquence de 0 et de 1 (en binaire), puis compressé afin de prendre moins de mémoire, et enfin mêlé aux signaux d'autres stations de radio (multiplexage) avant d'être

envoyé sur la fréquence radio. Ce système présente pas mal d'avantages, à commencer par une qualité sonore supérieure à celle de la traditionnelle bande FM, ainsi que la possibilité de faire tenir davantage de radios sur une même bande de fréquences, ou encore de transmettre des informations visuelles (photos, pochettes des albums...).

À l'usage

Si l'amélioration de la qualité sonore (et la multiplication des stations) est flagrante, la radio numérique n'a pas que des avantages. En particulier, la réception s'interrompt purement et simplement si le signal est trop faible. Par ailleurs, la couverture géographique reste limitée. Il va falloir accélérer : l'extinction de la FM doit débuter dès 2028...



N. SOLER

Bien monter des chaînes à neige

Sans entraînement et en situation réelle, le montage de chaînes peut virer au cauchemar. Aussi, mieux vaut s'y familiariser avant de partir pour que cela devienne un jeu d'enfant.

AVANT DE VOUS LANCER...

■ Inspectez les chaînes et vérifiez leur compatibilité avec vos pneus. Un montage incorrect peut bloquer la direction ou endommager les passages de roue et les éléments mécaniques. Des dimensions inadaptées peuvent aussi abîmer les enjoliveurs. Pensez à retirer ces derniers avant l'installation pour éviter tout dommage en roulant.

■ Anticipez le montage. Vous risquez de perdre un temps précieux au bord de la route si vous attendez le dernier moment, surtout dans le froid. Réalisez un essai à blanc chez vous : dans votre garage, installez les chaînes après avoir consulté la notice. Démontez puis remontez l'équipement jusqu'à ce que l'opération devienne automatique.

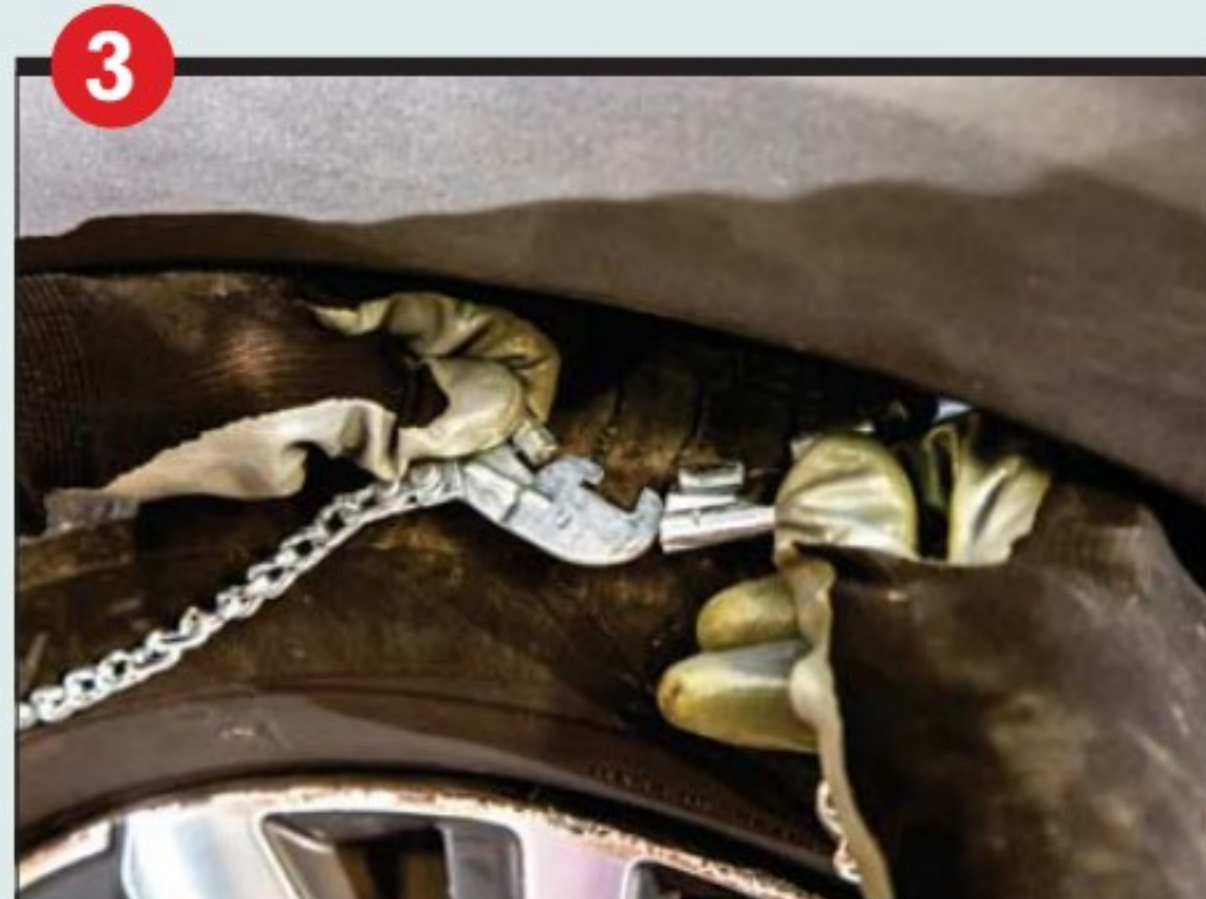
■ Pour affronter les conditions météo difficiles en toute sécurité, un tapis de sol et un éclairage efficace sont indispensables. Pour protéger vos mains du froid, prévoyez une paire de longs gants à placer dans la boîte à... gants. Après avoir démonté les chaînes, rangez-les dans un sac hermétique. Au retour, nettoyez-les soigneusement, puis vaporisez un produit lubrifiant avant de les ranger.

CE QU'IL VOUS FAUT

Paire de gants longs "spécial chaînage"	8 à 15 €
Une lampe frontale	15 €
Un tapis en caoutchouc	12 €



Démêlez la chaîne. Pour opérer en toute sécurité, tâchez de stationner le véhicule sur un sol le plus plat possible et avec suffisamment de dégagement pour ne pas risquer d'être percuté. Ensuite, faites pendre tous les maillons de la chaîne, afin de vérifier qu'aucun entremêlement ne gêne.



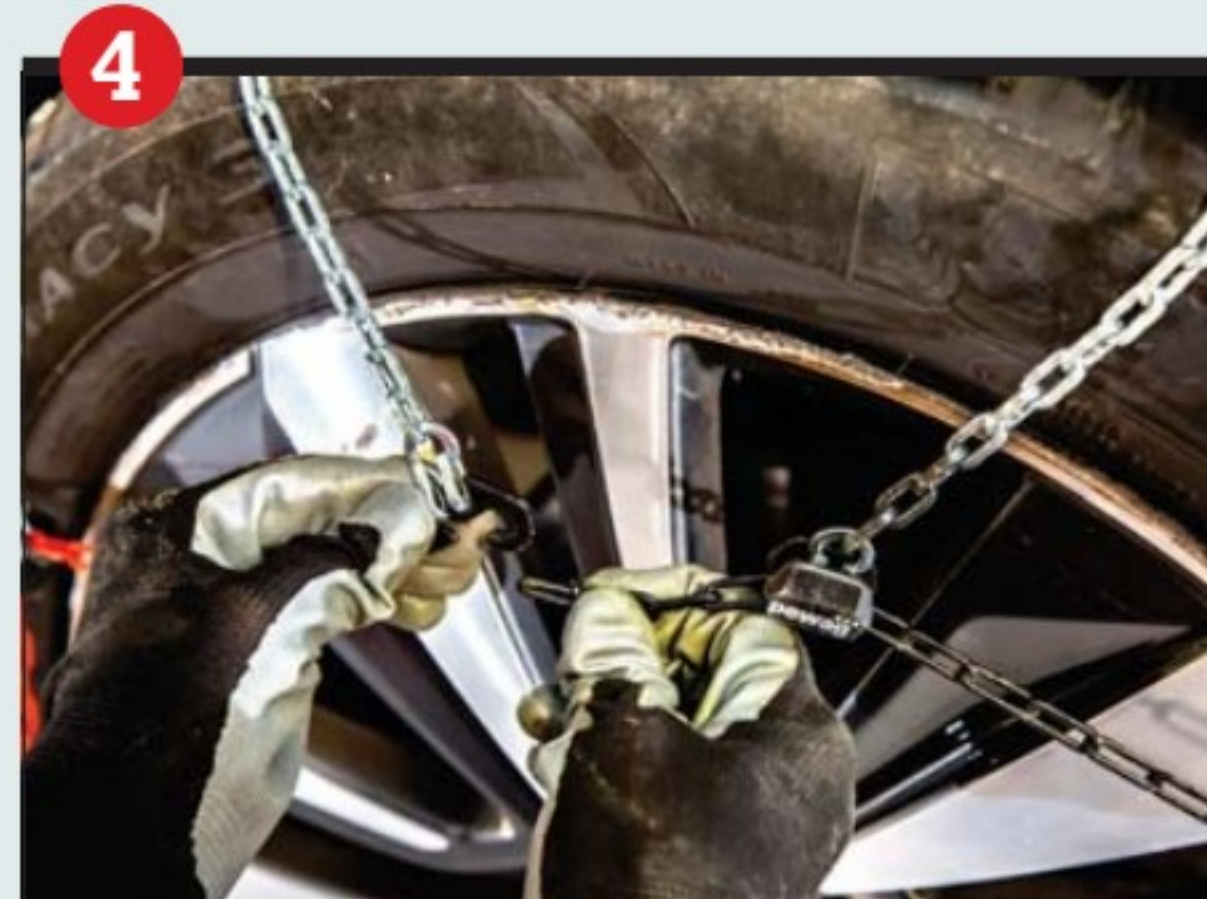
Refermez le câble au sommet de la roue. Saisissez les extrémités de la chaîne et soulevez-les vers le sommet du pneu, tout en effectuant des mouvements latéraux, afin de vous assurer que la chaîne est libre. Assemblez les deux sections avec le crochet, puis posez-le sur le haut de la roue.



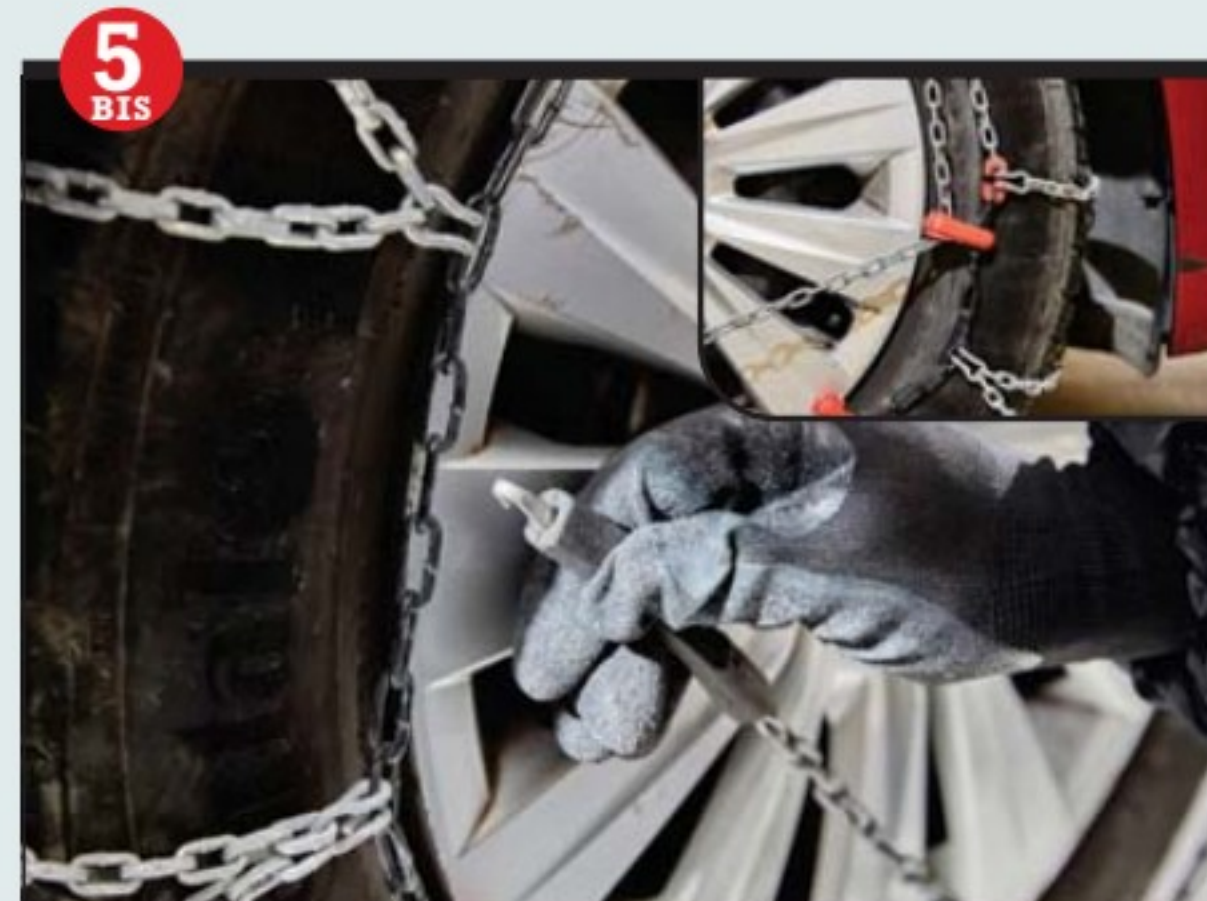
Chaînes à tension automatique. Actionnez le loquet de verrouillage situé en bas du pneu, puis attachez le câble de tension à la chaîne à l'aide du crochet central. Relâchez le mécanisme en passant sur la position "Drive". Enfin, secouez la chaîne pour aider son auto-centrage et optimiser la tension.



Passez-la derrière le pneu. Déverrouillez le fermoir aux extrémités, puis déposez l'ensemble, déployé, au sol. Repérez la partie dépourvue de système de tension (poulie, gaines colorées) et faites-la glisser au sol, derrière la roue, tout en vous assurant qu'aucun élément ne soit sous le pneu.



Assemblez les maillons supérieurs. Repoussez le câble précédemment fermé derrière la roue. Puis saisissez les maillons situés en face de vous et en haut de l'avant de la roue. Tirez dessus et passez le crochet dans le maillon le plus adapté à la tension obtenue par la force des bras.



Chaînes à tension manuelle. Fixez le câble de serrage au crochet et passez-le dans la poulie. Levez la poignée pour une tension maximale, puis baissez-la pour bloquer le système. Ajustez si besoin et sécurisez le tout avec les crochets de maintien. Roulez 10 m pour retendre et immobilisez la chaînette avec les crochets.



SITES DE REPRISES "CASH"

Comment en obtenir le maximum ?

En quelques années, le nombre de professionnels proposant une reprise "sèche" de votre auto, c'est-à-dire sans vous contraindre à acheter un autre véhicule, s'est multiplié. Si ce service semble de prime abord alléchant, les offres sont souvent très basses. Heureusement, certaines astuces vous permettront d'obtenir un montant décent pour votre voiture.

Voilà encore dix ans, lorsque vous souhaitiez vous défaire d'une auto en état de rouler sans en acquérir une nouvelle, passer une petite annonce et trouver un particulier intéressé était la seule option. Depuis, de nombreux sites internet et une poignée d'entreprises "en dur", aux noms souvent évocateurs (Car&Cash, AutoEasy, Vendezvotrevoiture.fr...), promettent de reprendre presque n'importe quel véhicule sans aucune condition d'achat. Pour le vendeur, la promesse est double. D'une part, on lui assure une transaction rapide avec une affaire généralement bouclée sous 48 à 72 heures à compter du premier contact. D'autre part, la notoriété de ces enseignes le délivre de l'angoisse de l'escroquerie. Une fois un accord trouvé, la somme convenue sera versée sur son compte bancaire. Pas de risque de faux chèque de banque ou de virement fantôme. De très nombreux concessionnaires ont aussi su voir le potentiel d'un tel filon qu'ils ont rapidement exploité. Aujourd'hui, les plus grands groupes (Autosphere, Jean Lain Mobilités, BYmyCAR...) proposent ce service, rendant son accès plus facile pour les vendeurs potentiels. Ces transactions simplifiées et sécurisées ont toutefois un prix. Au sens propre du terme ! En effet, les sommes offertes sont sensiblement inférieures à celles que vous pourriez espérer en cédant votre véhicule de façon plus traditionnelle. Au point que, lorsque l'on consulte les avis de clients déçus sur le Net, certains des qualificatifs employés ne manquent pas de piquant... Certes, comme avec n'importe quel professionnel, les montants négociés seront toujours moins importants qu'en faisant directement affaire avec un acheteur particulier. Mais en suivant quelques conseils et en jouant habilement de la concurrence, il est parfaitement possible de retirer un prix honorable de son auto. Voici comment...

Par Pierre Audemar

Préparez votre voiture...

Une auto propre, c'est une première impression positive

Cela semble presque idiot à écrire tant cela paraît évident, mais il est toujours bon de le rappeler. L'interlocuteur qui établira le montant de reprise définitif sera forcément favorablement influencé par un véhicule qui a été récemment nettoyé. Sans aller jusqu'à recourir à un service professionnel, un lavage haute pression et un coup d'aspirateur à bord sont indispensables. Car n'espérez pas masquer une petite bosse ou une griffure sous une couche de poussière : un professionnel aguerri ne sera pas dupé par ce stratagème. Dans le même esprit, dégraissez le cendrier et les vide-poches, et retirez les tapis de sol s'ils sont usés.



A. SÉCHET

Corrigez les petits bobos

Là encore, pas question de se lancer dans des opérations coûteuses. Mais remplacer un enjoliveur manquant, recoller une baguette de protection mal fixée ou effacer certaines légères éraflures à l'aide d'un stylo de retouche (10 à 15 €, à acheter de préférence en concession afin d'avoir la couleur qui correspond exactement à votre voiture) peut vous éviter plusieurs centaines d'euros de décote sur l'offre finale.



Y. LEFÈVRE



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



SHUTTERSTOCK

... Et un dossier béton

Regroupez l'indispensable paperasse



La carte grise est, bien sûr, incontournable pour ce genre de transaction. Pensez également à vous munir de votre pièce d'identité, ainsi que de celle de l'éventuel second propriétaire. Attention, si votre nom n'apparaît pas sur la carte grise, au moins l'un des propriétaires devra vous accompagner. En effet, un professionnel sérieux refusera de conclure l'affaire avec un tiers. Si vous avez hérité du véhicule et que vous n'avez pas encore fait changer la carte grise,

munissez-vous des documents notariaux prouvant que vous êtes, en tant que légataire, le nouveau propriétaire. Enfin, certains pros réclameront la preuve que l'auto est assurée. N'oubliez donc pas l'attestation de votre contrat en cours. Pensez également à demander le certificat de non-gage (Siv.interieur.gouv.fr/map-usg-ui/do/accueil_certificat) et l'HistoVec (c'est gratuit sur Histovec.interieur.gouv.fr). Ce document retrace les antécédents de votre voiture (changements de propriétaires...) et peut se révéler un atout s'il n'affiche aucune zone d'ombre.

Prouvez le bon état mécanique



Dans un classeur, rangez par ordre chronologique toutes les factures de révision et d'entretien en votre possession. Démontrer que vous avez toujours pris le plus grand soin de votre voiture jouera forcément en votre faveur. Si des travaux importants ont récemment été réalisés (embrayage, freins, distribution, pneus...), ne manquez pas de les mettre en avant auprès de votre acheteur : ce sont autant de frais qu'il n'aura pas à sa charge avant de revendre votre auto.

ADOBE STOCK

A. SAUNIER

Fixez-vous un minimum à obtenir



SHUTTERSTOCK

Pour éviter de négocier votre voiture une misère, il est crucial que vous en connaissiez la véritable valeur. Recherchez des annonces de modèles similaires et déterminez leur prix de vente moyen. Si certains frais sont à prévoir (rayures, bosses...), déduisez leur coût du montant obtenu, puis retirez un maximum de 20 % (pour un exemplaire réputé facile à vendre) à 35 % (pour une auto qui trouvera difficilement preneur). Vous parviendrez ainsi à un seuil minimal sous lequel une offre pourra être jugée insuffisante. Par exemple, si la valeur de revente moyenne de votre modèle est de 10 000 € et qu'il faut prévoir 1 000 € de remise en état sur la voiture, le tarif minimal acceptable sera compris entre 5 850 € (10 000 € - 1 000 € - 35 %) et 7 200 € (10 000 € - 1 000 € - 20 %).

N'engagez pas de frais inutiles



CAN STOCK PHOTO

La vidange est à réaliser d'ici à quelques mois ? Nul besoin de l'effectuer avant de faire reprendre votre voiture, cela ne vous permettra pas d'en tirer un meilleur prix. De la même façon, si votre véhicule a plus de 4 ans, il est inutile de passer le contrôle technique en cas de revente à un pro.

Vendre une voiture d'occasion

Rachat cash : le match

Nous avons interrogé certains des principaux acteurs du marché de la reprise sèche sur le montant qu'il était possible d'obtenir pour trois véhicules.

Un break familial

Réputé costaud et qui a toujours la cote sur le marché de l'occasion :

► **Volkswagen Passat SW 1.6 TDI 105 Confortline de 2010**, affichant 175 000 km, à l'historique limpide, notamment en matière d'entretien, en très bonne condition générale, avec une remise en état évaluée à 300 €.



N. SOLER

Un SUV compact récent

Toujours à la mode, mais équipé d'un moteur à la réputation peu enviable :

► **Peugeot 3008 1.2 PureTech 130 GT de 2020** avec 60 000 km, très bien entretenu dans le réseau Peugeot, avec une courroie de distribution remplacée en 2024 dans le cadre du rappel officiel, et esthétiquement parfait.



N. SOLER

Une citadine à la mode

Bien que très récente, son état s'avère hélas moyen :

► **Renault Clio E-Tech full hybrid 145 Techno de 2024** comptabilisant 12 000 km, avec plusieurs bosses et rayures. Le coût de sa remise en état esthétique est estimé à environ 2 000 €.



A. SAUNIER

	Volkswagen Passat SW	Peugeot 3008	Renault Clio		
	Valeur marché (frais de remise en état déduits)				
	6 700 €	16 700 €	18 700 €	Les plus	Les moins
Aramis Auto	2 472 €	10 666 €	15 745 €	Première estimation rapide et 100 % en ligne. Accepte toutes les voitures.	Estimation en ligne sans considérer les défauts esthétiques. La proposition définitive ne se fait que par téléphone, puis par rendez-vous en agence. Offres très basses pour la Volkswagen Passat et le Peugeot 3008. N'est pas présent sur le tout le territoire (37 agences).
Vendez votrevoiture.fr	4 122 €	15 082 €	NC	Bonnes offres pour la Passat et le 3008. Présent partout en France (120 agences).	Pas d'estimation immédiate.
Rachat Express - La Centrale	6 115 €	15 979 €	17 177 €	Des partenaires sur tout le territoire. Offres en ligne alléchantes pour la Volkswagen Passat et le Peugeot 3008.	Ne sert que d'intermédiaire et renvoie vers un concessionnaire qui n'est pas tenu de reprendre l'estimation faite en ligne. Ne demande pas d'informations sur l'état du véhicule.
www.reprise.peugeot.fr	6 800 €	8 300 €	18 400 €	Maillage très dense (concessionnaires Peugeot). Prend en compte les options.	Renvoie vers Spoticar.fr. Les éventuels défauts esthétiques ne sont pas évalués. Offre scandaleuse pour le 3008 (à cause des difficultés à revendre ce modèle ?).
Autoeasy.fr	NC	NC	NC	Maillage complet du territoire, y compris outre-mer.	Pas d'estimation en ligne, rendez-vous obligatoire.
Bymycar.fr	4 736 €	12 000 €	12 000 €	Pas d'implantation dans le nord et l'ouest de la France.	Les éventuels frais de remise en état ne sont pas chiffrés. Offre basse pour le Peugeot 3008 et indigente sur la Renault Clio.
Autosphere.fr	Refusée	Refusé	16 070 €	Aucun ?	Deux autos refusées sur trois. Eventuels frais de remise en état non indiqués. Absent de nombreuses régions (Bretagne, Normandie...).
Renault.fr	NC	11 750 €	17 500 €	Maillage très dense (concessionnaires Renault). Permet d'indiquer précisément et facilement les éventuels défauts de l'auto pour une estimation plus précise.	Pas d'offre en ligne pour la Volkswagen Passat. Proposition très basse pour le Peugeot 3008.
Citroen.fr	6 800 €	8 300 €	18 550 €	Maillage très dense (concessionnaires Citroën). Inclut les options.	Renvoie vers Spoticar.fr. Fait l'impasse sur les éventuels défauts esthétiques. Offre scandaleuse pour le Peugeot 3008 (à cause des difficultés pour vendre ce modèle ?).
Volkswagen.fr	NC	NC	NC	Maillage dense (réseau Volkswagen).	Pas d'estimation en ligne, rendez-vous obligatoire.

Après plusieurs dizaines de demandes effectuées en ligne, les écarts entre les montants proposés d'une enseigne à l'autre interpellent ; sachant que, dans tous les cas, nous avons indiqué souhaiter une reprise sèche de notre véhicule, sans projet d'en acheter un autre. Dans la mesure où la plupart des sites ne posent pas de questions sur l'état esthétique de la voiture, cela expose forcément à une baisse de l'estimation initiale. La proposition définitive est en effet établie lors d'une rencontre avec un conseiller. Le risque de se déplacer inutilement est d'autant plus grand que les offres initiales paraissent généreuses. Un moyen de mieux appâter le client avant de lui asséner un coup de massue lors du rendez-vous ?

Nous restons par ailleurs interloqués par les faibles montants avancés pour "notre" Peugeot 3008 par les réseaux Peugeot et Citroën. Stellantis, propriétaire de ces deux marques... et fabricant du SUV en question, ne manque pas de clamer que ses concessions ne craignent pas de racheter des véhicules dotés du 1.2 PureTech. Certes, mais à quel prix. Faut-il en déduire que, submergés par le nombre d'autos équipées de ce moteur "invendable" dans leurs parcs d'occasions, les concessionnaires du groupe font tout pour décourager les vendeurs ? Au final, la principale leçon qui ressort de notre comparatif est qu'il ne faut pas hésiter à multiplier les demandes en ligne, tant les offres peuvent varier d'un acheteur à un autre.

Mercedes CLA

Tombée en panne avec son CLA Shooting Brake durant ses vacances, Hélène Hennequin Bojoie a l'impression, depuis cinq mois, de faire face à un mur tant Mercedes lui semble de mauvaise foi.



BRUNO BEUCHER / ANDIA

10 097 € pour un moteur cassé à seulement 71 800 km !

L'air de la montagne est, paraît-il, bon pour la santé. Depuis le mois de juillet dernier, Hélène Hennequin Bojoie, de Brueil-en-Vexin (78), doute que cette image d'Épinal se vérifie dans tous les cas. En effet, alors qu'elle était en vacances en Savoie, sa Mercedes CLA Shooting Brake 250 4Matic de 2020 lui a joué un drôle de tour : par un "beau matin", le break de chasse – dont le compteur n'affiche que 71 800 km – refuse purement et simplement de démarrer. Hélène doit donc le

faire remorquer chez le concessionnaire le plus proche. Une expérience déjà fort déplaisante lorsque l'on est en congé, mais la pire reste à venir...

Air pur rime avec facture

En effet, après un examen plutôt rapide, le responsable de l'atelier Mercedes local fait savoir à notre lectrice que de la limaille de fer a été retrouvée dans le carter d'huile. Le verdict est sans appel : le bloc moteur et le turbo sont à remplacer ! Hélène comprend alors qu'elle va devoir compo-

ser sans sa voiture durant un bon moment. Dans un premier temps, toutefois, elle n'est pas très inquiète lorsqu'elle se voit remettre un devis de 16 284 € pour cette double intervention. En effet, sa CLA ayant toujours été entretenue selon les préconisations de la marque, Hélène ne doute pas que celle-ci prendra en charge les réparations. Pourtant, même en insistant, elle n'obtient pas mieux qu'un geste correspondant à 38 % du coût de l'intervention. Insuffisant à ses yeux. **Pierre Audemar**

Notre stratégie de défense

Par rapport à la situation que nous a décrite Hélène lors de notre premier contact, Mercedes a déjà fait preuve d'une relative souplesse. En effet, initialement, le constructeur refusait toute prise en charge. Ce n'est qu'une fois qu'il a su que nos experts se penchaient sur le dossier qu'Hélène a reçu une proposition de participation de 10 097 €. Ce geste reste toutefois insuffisant. En effet, vu l'âge et le kilométrage de cette CLA, Mercedes doit payer 80 % du moteur et 55 % du turbo. Hélène ne doit donc régler "que" 4 364 €.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Citroën C3 Aircross

Ça ne pulse plus

Mon C3 Aircross 1.2 PureTech 130 de 2022, qui n'affiche que 50 600 km, vient de voir la commande du pulseur d'air et du moteur de climatisation rendre l'âme. Le devis initial était de 376 €, et Citroën n'a pris en charge que 45 % de ce montant.

Véronique Serra, 78410 Bouafle

NOTRE CONSEIL Vous avez raison de trouver cela anormal. Premièrement, cette panne est bien trop précoce, ce composant étant censé avoir une durée de vie de 200 000 km. Deuxièmement, la part que Citroën a prise en charge est très insuffisante. En effet, dans votre dossier, Citroën doit payer 90 % du devis initial.

Renault Captur

Câblage HS

À la suite de l'allumage du voyant d'airbag au tableau de bord de mon Captur 1.3 mild hybrid 140 de 2022 (51 900 km), mon concessionnaire me dit qu'il faut remplacer la partie du câblage qui se trouve dans la porte conducteur (681 €). Et Renault ne participe qu'à hauteur de 65 %.

Sophie Fioretti, 54380 Bezaumont

NOTRE CONSEIL S'il n'est pas négligeable, le geste accordé ne correspond toutefois pas à ce que Renault doit réellement assumer. En effet, jusqu'à 5 ans/100 000 km, au premier des deux termes échu, une telle défaillance doit être entièrement prise en charge par la marque.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Ford a payé 39 % des injecteurs

Une fois n'est pas coutume, Ford a su faire preuve de réactivité dans le dossier de Patrice Longueville, du Tréport (76). Dans notre n° 1947, ce possesseur d'une Fiesta 1.0 Flexifuel 95 de 2023 se plaignait, à seulement 21 800 km, de devoir remplacer les injecteurs. Surtout, il déplorait que la marque ne lui ait proposé aucune participation, sur une facture de 639 €. Depuis notre intervention, Ford a revu partiellement sa position et pris en charge 39 % du coût de l'intervention. Cela reste toutefois éloigné de la préconisation de nos experts (100 %).



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.

PHOTOS: N. SOLER



BIEN CHOISIR UN...

Skoda Karoq BVA (2017-...) à moins de 20 000 €

Un habitacle malin et un équipement généreux : le Skoda Karoq est une occasion récente à saisir pour qui recherche un SUV compact agréable à vivre. Panorama des meilleurs choix en boîte automatique.

Skoda a attendu 2017 pour investir le créneau très occupé des SUV compacts. Derrière ses lignes classiques et son gabarit raisonnable (4,39 m de long), le Karoq propose de nombreuses astuces qui le rendent particulièrement attractif en occasion. Son habitabilité n'est peut-être pas la meilleure de sa catégorie, mais elle accueille de grands adultes avec suffisamment d'égards, tout en conservant un bel espace pour les bagages. De série sur Style et en supplément sur les autres finitions, l'astu-

cieux système Varioflex délaisse la classique banquette 2/3-1/3, au profit de trois sièges coulissants, inclinables et amovibles comme sur un monospace. À noter, le Karoq propose aussi, en option, un plancher de chargement variable et le siège passager avant rabattable (sauf sur Style et Sportline). Assez rares toutefois en occasion. En plus d'être astucieux, le Karoq est également généreusement pourvu et doté d'équipements modernes comme la connectivité Apple CarPlay et Android Auto dès le premier niveau de finition.

Une fois derrière le volant, le SUV met tout de suite à l'aise. La douceur des commandes et ses dimensions compactes par rapport à ses concurrents s'apprécient en ville et au moment de se garer. La caméra de recul (en option sur Ambition et de série sur les autres finitions) facilite les choses. L'amortissement souple préserve le confort à basse vitesse, mais génère d'amples mouvements de caisse, qui pénalisent le dynamisme. Le SUV tchèque se montre rassurant, mais un peu pataud dans les virages.

Des moteurs fiables

L'offre moteur en boîte automatique est complète et sans mauvaises surprises, après avoir inspecté le bon fonctionnement de la boîte DSG à double embrayage

sec (disponible sur tous les moteurs sauf le 2.0), lors d'un essai préalable. En accès de gamme essence, le 1.0 TSI de 116 ch offre une bonne entrée en matière, avec un prix d'appel compétitif. Le 1.5 TSI de 150 ch propose cependant des prestations supérieures et permet de faire davantage jouer la concurrence, grâce à sa présence plus importante sur le marché. Le performant mais plus gourmand bloc 2.0 TSI de 190 ch à transmission intégrale ne rentre pas dans notre budget, tout comme son homologue en diesel, le 2.0 TDI 190. Néanmoins, pour les gros rouleurs, le 1.6 TDI de 116 ch constitue un bon choix. Il est bien plus diffusé que le 2.0 TDI 150, dont la version à boîte auto. est associée à la transmission 4x4.

Jacques Warnery

La planche de bord fait un peu austère, mais la qualité de fabrication est sérieuse et l'ergonomie, impeccable.



Les passagers arrière sont bien traités, mais l'espace du milieu est pénalisé par un tunnel de servitude trop important. Le coffre dispose d'une belle capacité. Avec le système Varioflex, son volume varie selon la position de la banquette.

1. Avec banquette coulissante Varioflex.



Côté équipements

■ Disponible avec tous les moteurs de la sélection (sur les deux premiers millésimes), l'Ambition est déjà complète. Apparues en 2019, les Scout (2.0 TDI 4x4) et Sportline (moteurs de 150 ch) privilégient respectivement le côté baroudeur, ou le dynamisme. La Style que l'on retrouve avec tous les moteurs intègre surtout l'ingénieuse banquette Varioflex, proposée en option sur les autres finitions (sauf Sportline).

LA DOTATION DE SÉRIE

Ambition: • ABS • Accès et démarrage mains libres • Airbags (7) • Clim' bizona • Ecran 8"/20 cm avec GPS, Apple CarPlay et Android Auto • ESP • Jantes alu 17" • Phares et essuie-gl. auto. • Radars de recul • Régul./lim. de vitesse • Système 8 HP • Vitres électriques.

Business: • Aide au maintien dans la voie • Caméra de recul • Hayon électrique • Régulateur adaptatif.

Sportline: • Digital Cockpit • Direction progressive • Jantes 18" • Phares full led (sans maintien dans la voie ni hayon électrique).

Style: • Banquette Varioflex • Détection des angles morts • Sellerie cuir/Alcantara (sans jantes 18" ni maintien dans la voie).

Scout (en plus d'Ambition): • Jantes 18" • Kit carrosserie • Présentation intérieure spécifique.



Côté moteurs

LES CHIFFRES	Essence		Diesel	
	1.0 TSI 116 DSG7	1.5 TSI 150 DSG7	1.6 TDI 116 DSG7	2.0 TDI 150 DSG7 4x4
Vitesse maxi	180 km/h	195 km/h	179 km/h	192 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s3	30s6	34s	31s3
Reprises 80 à 120 km/h en D	7s9	5s6	8s6	7s1
Consommation moyenne	7,5 l/100 km	7,9 l/100 km	6,4 l/100 km	6,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,5/7,6/7,5 l/100 km	7,4/7,6/8,7 l/100 km	6/6,5/6,6 l/100 km	6,7/6,9/7,2 l/100 km
Poids	1 382 kg	1 427 kg	1 450 kg	1 626 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	66 m	65 m	67 m
Moteur	3 cyl. en ligne turbo-essence, 12S	4 cyl. en ligne turbo-essence, 16S	4 cyl. en ligne turbodiesel, 16S	4 cyl. en ligne turbodiesel, 16S
Cylindrée	999 cm ³	1 498 cm ³	1 598 cm ³	1 968 cm ³
Puissance maxi	116 ch à 5 000 tr/min	150 ch à 5 000 tr/min	116 ch à 3 250 tr/min	150 ch à 3 500 tr/min
Couple maxi	200 Nm à 2 000 tr/min	250 Nm à 1 500 tr/min	250 Nm à 1 500 tr/min	340 Nm à 1 750 tr/min
CO ₂ /Pastille Crit'Air	118 g/km/1	140 g/km/1	117 g/km/2	138 g/km/2
Boîte de vitesses	Automatique, 7 rapports	Automatique, 7 rapports	Automatique, 7 rapports	Automatique, 7 rapports

Avec 20 000 € en poche, vous aurez le choix entre deux blocs essence et autant de diesels.

1.0 TSI 116: proposé de 2017 à 2020, ce trois cylindres est peu diffusé avec la DSG. Cette dernière lui apporte une petite pointe de tonus supplémentaire à la relance, même s'il a fort à faire. Avec des modèles affichant moins de 150 000 km, les premiers prix débutent à 14 000 €. Comptez 17 000 € si vous visez une auto totalisant moins de 100 000 km.

1.5 TSI 150: ce bloc, le plus diffusé en seconde main, dispose d'une désactivation

des cylindres (lorsque le moteur est peu sollicité). Agrément et performances grimpent d'un cran, tout en conservant une consommation raisonnable. Les premiers exemplaires avec moins de 150 000 km se négocient autour de 15 000 € et ceux avec moins de 100 000 km, à partir de 18 000 €.

1.6 TDI 116: ce diesel d'entrée de gamme, accessible dès le début de carrière, est assez présent dans les annonces. Sa disponibilité à bas régime constitue son point fort, mais il manque un peu de souffle, lorsque le Karoq

est fortement chargé. Sobre et plutôt discret, il est parfaitement adapté aux gros rouleurs et se trouve au même tarif que le 1.5 TSI.

2.0 TDI 150: cette offre avec la DSG impose la transmission intégrale. Intéressante dans les régions montagneuses, elle est moins utile le reste du temps. Bon point, l'écart de consommation avec le TDI 116 est mesuré. Il est, en revanche, très rare en seconde main et plus élitiste: comptez 17 500 € avec moins de 150 000 km. Aucun modèle avec moins de 100 000 km ne rentre dans le budget.

Côté fiabilité

A surveiller

Airbag Takata. Le propergol dans l'airbag peut se détériorer avec le temps et entraîner un éclatement du générateur lors d'un choc (des fragments peuvent alors sérieusement blesser les occupants). Campagne de rappel en 2024.

Boîte DSG7. Cette boîte à double embrayage sec que l'on retrouve sur les 1.0 et 1.5 essence, ainsi que le 1.6 TDI a été fiabilisée depuis 2015. Attention toutefois aux passages de rapport bruyants à basse vitesse ou aux à-coups en enclenchant la marche arrière. En règle générale, une reprogrammation (150 €) suffit, mais dans de rares cas, il faut remplacer les embrayages (2 000 €).

Moteur 2.0 TDI. Il arrive que la consommation d'huile soit élevée.

Front Assist. Quelques cas de dysfonctionnement du capteur du système qui engendre des freinages d'urgence intempestifs.

Nous vous conseillons

Skoda Karoq 1.5 TSI DSG7 Style

Avec un kilométrage annuel raisonnable, l'agréable et performant bloc essence 1.5 de 150 ch constitue un excellent choix avec une finition Style généreuse. Un exemplaire de 2019 avec 100 000 km s'affiche autour de 18 000 €.



D. MEUNIER

PV OU FPS INDUS, RETRAITS
DE POINTS ABUSIFS...

Six lettres types pour faire valoir vos droits



Quoi de plus injuste que de devoir régler un PV électronique ou radar, ou encore un forfait de post-stationnement, quand on n'a rien à se reprocher ? Comment réagir quand on se voit indûment retirer des points ? Parce que contester n'est pas toujours simple, vous pouvez compter sur nous pour vous aider à tenter d'obtenir gain de cause.

Entre les radars divers et variés qui s'implantent dans nos villes comme dans nos campagnes, et la prolifération des sulfateuses à PV qui sillonnent sans relâche des rues où le stationnement payant devient la norme, difficile de ne pas se faire piéger. D'autant que le système est loin d'être infail-

liblé. Un dysfonctionnement de cinémomètre, une erreur administrative, une usurpation de plaques ou un forfait de post-stationnement litigieux, et cela peut vite devenir une galère. L'actualité regorge de faits divers d'automobilistes confrontés à des situations ubuesques : amende envoyée à la mauvaise personne,

FPS infligé malgré un paiement en règle ou une carte handicapé, points retirés à tort, etc. Autant de cas où le conducteur de bonne foi se retrouve à devoir prouver son innocence face à l'administration ou aux collectivités. Or, contester un PV abusif, un FPS injustifié ou un retrait de points indu n'est pas une simple

formalité. Cela peut s'avérer un parcours semé d'embûches où chaque mot et chaque preuve comptent. Pour vous faciliter la tâche et mettre toutes les chances de votre côté, *Auto Plus* vous a concocté des modèles de lettres adaptés à plusieurs cas de figure courants.

Par Pascale Gétin

PV initial abusif : soyez bref

Vous avez 45 jours pour vous décider à contester un PV radar ou autre. Ne soyez pas trop prolixe lorsque vous vous adressez à un Officier du ministère public (OMP). Moins vous en direz, moins vous risquez de vous embrouiller, et plus vous aurez de chances de voir le PV classé sans suite ou, au moins, d'être convoqué au tribunal pour vous expliquer.

Madame, Monsieur l'Officier du ministère public,
J'ai reçu l'avis de contravention n° [X] du [date]. Je conteste le bien-fondé du PV et la réalité de l'infraction, dont je ne suis pas l'auteur.
Je sollicite le classement sans suite ou, à défaut, à être entendu devant un juge, selon l'article 530-1 du code de procédure pénale.
Je vous prie d'agréer l'expression de mes salutations distinguées.
Signature



J. LEGALL / OUEST FRANCE / MAXPPP

S'il s'agit d'un contrôle radar, précisez dans votre courrier que la consignation prévue (68 ou 135 € selon l'infraction) a bien été réglée. Joindre la preuve du paiement.

PV majoré surprise : réclamez l'exonération de la majoration

Vous avez écopé d'une amende forfaitaire majorée sans avoir reçu l'avis l'initial ? Contestez dans les 30 jours (90 si l'avis a été envoyé en recommandé) en demandant à être exonéré du montant majoré.

Madame, Monsieur l'Officier du ministère public,
Un avis d'amende majoré n° [X] du [date] m'a été adressé alors que je n'ai jamais reçu le PV initial [ou "le Trésor public a ordonné à mon banquier ou à mon employeur de me prélever la somme de X euros"]. Je conteste cette majoration car, si j'avais eu connaissance de l'amende initiale, je l'aurais payée ou contestée. Mon adresse sur la carte grise est pourtant à jour [ou "elle ne l'était pas mais je me suis mis en règle"]. Pour preuve, je vous en transmets la copie.
Dès lors, je vous remercie de me donner les détails sur la supposée infraction afin de m'assurer qu'elle me concerne et de bien vouloir m'exonérer de la majoration. En attendant, je vous joins la preuve du paiement de la consignation [s'il s'agit d'un PV radar].
A défaut, je sollicite d'être entendu devant un juge, selon l'article 530-1 du code de procédure pénale.
Je vous prie d'agréer...

Signature



Premier réflexe : vérifiez que l'adresse sur votre carte grise est à jour. Sinon, rectifiez "fissa" le tir sur [Ants.gouv.fr](https://ants.gouv.fr) et joignez cette preuve à votre contestation.



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

FPS indu : joignez impérativement un ou plusieurs justificatifs

Pas de contestation sans preuve formelle de ce que vous avancez sous peine de rejet. Vous devez en outre adresser à la collectivité (ou à son gestionnaire) un recours administratif préalable obligatoire (Rapo) sous un mois (en recommandé ou en ligne). Chaque forfait de post-stationnement (FPS) à contester nécessite un Rapo. A défaut, pas de rejet, mais des semaines perdues, car vous serez relancé.



Madame, Monsieur,
Je conteste le bien-fondé de cet avis de paiement, car [indiquez la raison : "j'avais bien payé mon stationnement", "je suis titulaire d'une carte CMI Stationnement", "le numéro d'immatriculation est faux", "j'ai vendu ma voiture"...].

En conséquence, je demande à être exonéré du paiement du FPS et à ce que ce dernier soit classé sans suite.

Vous trouverez ci-joint les copies de l'avis de paiement, de la carte grise... [ou "de la déclaration de cession et de son accusé d'enregistrement auprès du ministère de l'Intérieur", ou tout autre justificatif prouvant votre bonne foi].
Je vous prie d'agréer...

Signature

FPS majoré ou Rapo rejeté : saisissez le tribunal dédié

Ce courrier est à écrire si votre Rapo (recours administratif préalable obligatoire) a été rejeté et que vous souhaitez ne pas en rester là. Ou que vous contestez un FPS majoré (vous aviez réglé le FPS initial ou n'avez jamais reçu celui-ci). La requête est à envoyer au Tribunal du stationnement payant de Limoges, dans le mois suivant le rejet ou l'envoi du FPS majoré (+ 5 jours).

Monsieur le magistrat,
Mon Rapo a été rejeté [ou "Je conteste le FPS majoré", ou "J'ai reçu le FPS majoré alors que je n'ai jamais eu l'initial"]. Je conteste cette décision [ou "l'amende majorée" (expliquez la raison)], et sollicite votre bienveillance pour revoir mon dossier.

Vous trouverez ci-joint le formulaire de requête obligatoire [disponible sur Tribunal-stationnement-payant.fr] rempli et accompagné des documents réclamés [attestation de domicile et, s'il y a lieu : copie du Rapo, de son accusé de réception postal ou électronique, et de l'avis de paiement du FPS].

[Exposez les faits : vous aviez bien apposé votre carte de stationnement pour personne handicapée (copie de la carte et attestation de l'organisme qui a délivré la carte, ou déclaration écrite de la personne qui la détient et était avec vous au moment de la verbalisation, ou la carte de résident vous autorisant à stationner dans la zone où vous avez eu le FPS, etc.) ; vous aviez bien réglé votre place (preuve du paiement), ce n'était pas votre véhicule, etc. Attention, n'oubliez aucun justificatif sous peine de perdre du temps, voire de rejet.]

J'espère que ces éléments sauront vous convaincre de classer l'affaire,

Dans cette attente,

Je vous prie d'agréer...

Signature

Attention, le délai pour vous acquitter du FPS est de 90 jours. Il n'est pas prorogé, même si vous contestez l'avis de paiement. Vous devez donc le payer sous peine de voir le montant majoré de 50 €.

Péage en flux libre : contrôlez bien vos passages

Vous pouvez avoir à contester un avis de paiement pour désigner le conducteur qui circulait sur l'autoroute (si vous aviez prêté ou loué votre véhicule). Ou, en cas d'erreur d'immatriculation, l'avis n'aurait jamais dû vous être adressé, ou encore s'il y a eu usurpation de plaques, cession, vol, ou destruction du véhicule.

Madame, Monsieur,
Je conteste le bien-fondé de cet avis de paiement, car [indiquez la raison : "j'avais prêté (loué) mon auto", "j'ai cédé ma voiture", "ce n'est pas mon véhicule", "j'ai payé le péage", etc.].
En conséquence, je demande à être exonéré du paiement de l'avis et à ce que ce dernier soit classé sans suite.
Vous trouverez ci-joint la carte de protestation accompagnée de la copie du permis de conduire du conducteur, de la déclaration de cession, du dépôt de plainte pour usurpation de mes plaques d'immatriculation... [ou tout autre justificatif prouvant votre bonne foi].
Je vous prie d'agréer...

Signature



Envoyez le tout sous deux mois suivant l'envoi de l'avis (adresse indiquée sur la carte de protestation de ce dernier). Attention, le paiement vaut acceptation et on ne peut plus contester.

Retrait(s) de point(s) litigieux : exercez un recours administratif

En cas de perte de points trop élevée ou indue ou suite à une erreur de date d'enregistrement des points, et donc à leur restitution retardée, tentez un recours auprès du Bureau national des droits à conduire (BNDC)*. Ce service dépend du ministère de l'Intérieur.

* Courrier recommandé avec AR ou en ligne sur Recours.permisdeconduire.gouv.fr



Madame, Monsieur,
Suite à la notification du [date] d'un retrait de [nombre] points sur mon permis, j'ai l'honneur de solliciter un recours gracieux en vue de leur restitution.
En effet, l'infraction reprochée, selon l'article de loi [numéro de l'article cité sur l'avis], entraîne la perte de X point(s) et non de Y points [ou n'entraîne aucun retrait]. Ce(s) point(s) a (ont) donc été indûment retiré(s) de mon capital [ou encore : "la date où le retrait de points a été enregistré est fausse. C'est celle du paiement de l'infraction (précisez-la) qui aurait dû être prise en compte"].
Je joins à la présente les justificatifs en ma possession [décision de justice, copie de l'avis de contravention, justificatif du paiement, fiche d'état civil s'il y a confusion sur l'identité, etc.].

En espérant une suite favorable et une régularisation dans les meilleurs délais, je vous prie d'agréer...

Signature



DORIANE PIN : L'ÉTOILE MONTANTE

Pilote du Mercedes Junior Team, Doriane Pin a bénéficié du soutien de l'équipe de Formule 1 et notamment du boss, Toto Wolff.



Objectif Formule 1

Elle est française, âgée de 22 ans (depuis le 6 janvier) et elle est la championne 2025 de F1 Academy, un championnat de monoplaces réservé aux femmes. Ultra-déterminée, Doriane Pin, déjà à la tête d'un joli palmarès dans différentes catégories, n'a qu'un seul but : être une pilote de Formule 1.

Elle est surnommée "Pocket Rocket" (fusée de poche) et ce n'est pas pour rien. Rapide, déterminée, travailleuse, rien ne l'arrête. Ni son petit gabarit, ni le fait d'être une femme dans un sport majoritairement masculin (bien que mixte). Grâce à son papa, organisateur d'événements de karting, elle rêve de piloter depuis ses 6 ans. Mais, ayant un retard de croissance, elle a dû attendre ses 9 ans pour débiter. Un contretemps qu'elle va rapidement gommer... A 15 ans (2019), elle devient championne de France féminine de kart. En 2020, elle participe à l'opération "Girls on Track", un programme destiné à inciter les jeunes filles à se lancer en sport automobile et à détecter des talents, mis en place, à l'époque, par Michèle Mouton (vice-championne du monde des rallyes en 1982) au sein de la Fédération internationale de l'automobile (FIA). Si elle termine deuxième derrière Maya Weug (qu'elle retrouvera plus tard en F1 Academy), elle se fait toutefois remarquer par Deborah Mayer, fondatrice du projet et de l'écurie de course 100% féminine "Iron Dames" spécialement créée pour promouvoir les femmes dans différentes disciplines – mixtes – du sport automobile. Elle enrôle Doriane et lui offre l'opportunité de faire ses débuts, dès 2021, en Endurance (Le Mans Cup, 5^e de la catégorie GT3). L'année suivante, elle

est engagée dans le Ferrari Challenge Europe, un championnat monotype (Ferrari 488 Challenge Evo) qu'elle remporte haut la main face à des pilotes masculins bien plus expérimentés, avec neuf victoires sur quatorze courses. Toujours en 2022, et seulement âgée de 18 ans, elle décroche une victoire historique aux 24 Heures de Spa, avec ses coéquipières Sarah Bovy, Michelle Gattling et Rahel Frey du team Iron Dames, en étant le premier équipage 100% féminin à remporter cette épreuve en catégorie GT. Une victoire en appelant une autre, elle récidive aux 4 Heures de Portimao (en ELMS, European Le Mans Series), toujours avec les "Dames de fer", Sarah Bovy et Michelle Gattling, se faisant remarquer pour sa maîtrise de la Ferrari 488 GTE Evo, en slicks sur piste mouillée...

La fusée est lancée

Au fil des épreuves auxquelles elle participe, Doriane Pin impressionne par sa facilité d'adaptation, sa maturité et son talent. Si bien qu'en 2023, toujours sous les couleurs des Iron Dames, elle est propulsée en championnat du monde d'endurance (WEC), dans la catégorie LMP2, au sein du Team Prema. Une équipe de renom qui évolue depuis de nombreuses années, avec succès, dans différentes disciplines (F4, F1 Academy, F3, F2, WEC, Indycar, etc.) et qui

a révélé pléthore de pilotes, de Charles Leclerc à Oscar Piastri, en passant par Pierre Gasly ou Oliver Bearman, entre autres. Elle partage le volant de son prototype avec Daniil Kvyat (ex-pilote F1) et Mirko Bortolotti (pilote GT et endurance). Aux 1000 Miles de Sebring (Etats-Unis), première manche du calendrier WEC, l'équipage monte sur la troisième marche du podium. Elle prend également le départ des 24 Heures du Mans, mais après une sortie de piste de Kvyat, l'équipage est contraint à l'abandon. Encore une fois, ses débuts marquent les esprits, ce qui lui vaudra d'être sacrée "Révélation de l'année" en WEC (première femme à recevoir cette distinction).

Pilote Mercedes

En janvier 2024, Doriane franchit une nouvelle étape. Elle est en effet intégrée au Mercedes Junior Team⁽¹⁾ pour participer à la F1 Academy. Il s'agit d'un championnat exclusivement féminin (pilotes de 16 à 25 ans), au volant de monoplaces, des F4 équipées d'un moteur quatre cylindres 1,4 litre turbo de 174 ch (vitesse maxi : 240 km/h). Quatorze courses sont au programme, réparties sur sept circuits en ouverture des Grands Prix de F1. Le tout soutenu par les teams de la discipline reine, qui doivent sponsoriser une équipe ou au moins une pilote. C'est pourquoi certaines autos de la F1 Aca-



K. VERMEULEN / MPS AGENCY / PSNEWZ

C'est au volant de ce prototype de LMP2 que Doriane Pin a effectué la saison de WEC en 2023 et a participé aux 24 Heures du Mans.



F. GOODEN / DPPI

Au côté des Iron Dames, Doriane a remporté une victoire historique aux 24 Heures de Spa 2022 en catégorie GT (1^{er} équipage féminin victorieux).

demy sont aux couleurs de Ferrari, McLaren, Mercedes, Red Bull, etc. Dès sa première saison dans cette discipline, Doriane se bat d'emblée pour le titre face à la redoublante Abbi Pulling. Cette dernière l'emporte au final, mais la Française a engrangé tout de même huit podiums dont trois victoires (et cinq pole positions).

C'est donc en favorite que Doriane a abordé cette saison 2025. Son objectif : être titrée, et ce d'autant plus que le règlement impose aux pilotes de quitter la catégorie après deux années de présence (en 2027, une dérogation pourra être accordée pour une troisième participation). Tout au long de la saison, elle bataille avec Maya Weug, sa rivale de la finale Girls on Track. Et c'est avec trois victoires chacune que toutes deux sont arrivées à l'épreuve finale à Las Vegas, Doriane totalisant quand même neuf points d'avance sur Maya. La Française passe au travers du chaos de la première course (dont est victime sa concurrente), s'octroie la victoire et ne tente pas le diable lors de la seconde et ultime épreuve. Elle termine sagement à la cinquième place, ce qui lui assure le titre. Son travail et son intelligence de course ont de nouveau payé ! Maintenant, reste à savoir de quoi son avenir sera fait. La route est encore longue (et difficile) vers le Graal ultime qu'est la F1, mais ce petit bout de femme est plus que jamais déterminée à l'atteindre. ■



C'est à 9 ans que Doriane Pin débute en kart. Sur son visage, on voit déjà la détermination qui la caractérise toujours aujourd'hui.

ARCHIVES PERSONNELLES D'ORIANE PIN



B. ASKET / VIRAGE AGENCY

“On n'est pas obligé de faire comme tout le monde !”

De passage à Paris après l'obtention de son titre en F1 Academy, Doriane Pin a accordé une interview à *Auto Plus*. Elle revient sur sa carrière, sa saison 2025 et évoque aussi le futur.

Auto Plus : Vous avez été sacrée championne de F1 Academy, à l'issue de la finale à Las Vegas, comment avez-vous abordé cette dernière épreuve ?

Doriane Pin. J'y suis arrivée avec 9 points d'avance sur ma rivale directe [Maya Weug, NDLR]. J'étais prête mentalement et pas une seule fois je n'ai pensé au titre. J'ai commencé à réaliser quand j'ai passé le drapeau à damier. De plus, c'était un nouveau circuit pour nous toutes, et je savais que cela m'était favorable, car je m'adapte assez vite. J'étais donc bien dans ma tête.

A. P. : La préparation mentale, c'est donc la clé de votre réussite ?

D. P. : Le mental pour moi, c'est l'un des atouts les plus importants pour la performance et le haut niveau. Il faut avoir un rapport avec la performance qui soit adapté, se mettre des objectifs atteignables et pas surréalistes. On passe par des ascenseurs émotionnels, il y a beaucoup de remises en question, d'analyses de soi-même... C'est beaucoup de boulot, mais j'adore ça et ça a vraiment joué dans ma carrière.

A. P. : Suivez-vous aussi un entraînement physique ?

D. P. : Oui, bien sûr. J'ai un entraîneur qui me suit sur les circuits pour l'échauffement, la récupération etc. Je fais du cardio, de la muscu, des tests pour voir l'évolution de ma musculature, de ma prise de masse. J'ai suivi des programmes différents selon que je courais en Endurance ou en monoplace. Mais je m'entraîne constamment.

A. P. : Dans votre carrière, vous avez couru avec des adversaires masculins, comment cela se passait-il avec eux ?

D. P. : En kart, j'étais la seule fille sur la grille. Mais comme j'ai un fort caractère, je n'avais pas trop de problèmes sur la piste. La manière dont je me comportais faisait que les autres me prenaient au sérieux. A

partir du moment où tu mets le casque sur la tête, tu n'es pas une nana ou un garçon, tu es juste pilote. Il faut instaurer le respect. Et puis, les mentalités évoluent.

A. P. : Justement, les choses changent et grâce à cela, vous avez bénéficié de soutiens importants...

D. P. : Oui, grâce aux Iron Dames tout d'abord. Elles ont changé ma carrière en 2021 [voir ci-contre, NDLR]. Elles ont toujours été présentes avec moi ces dernières années, et le sont toujours. Et puis, bien sûr, de faire partie du Junior Team Mercedes est une très grande opportunité. Je bénéficie de toute l'équipe d'encadrement, tout le monde était très impliqué dans mes deux saisons de F1 Academy, y compris George Russell qui m'a délivré de nombreux conseils.

A. P. : Pouvez-vous déjà nous parler de vos projets pour 2026 ?

D. P. : Rien n'est encore signé ⁽²⁾. Mais le programme est de retourner en Endurance WEC. Et je serai aux 24 Heures du Mans. Mais je vais garder un pied en monoplace. J'ai eu la chance d'effectuer 102 tours dans le simulateur F1 de Mercedes, une expérience incroyable tellement, c'est réel ! On ressent vraiment les mêmes sensations. Je pense continuer en 2026 et, si tout se passe bien, j'aurai un test sur circuit, en essais privés, avec une “vraie” Formule 1...

A. P. : Vous n'allez pas suivre la filière classique, F3, F2 pour accéder à la F1 ?

D. P. : On n'est pas forcé de faire comme tout le monde ! La F3 et la F2 ne sont pas des passages obligés. Tu fais ce que tu veux et tu fais tes propres choix de carrière. On peut aussi obtenir des points de Super Licence, nécessaires à l'accès en F1, en Hypercar. Et mon projet à court terme [en 2027 ?, NDLR], c'est cette catégorie.



Moteur : monorotor, 1 carburateur double corps
Cylindrée : 497,5 cm³ équivalent à 995 cm³ sur un moteur conventionnel
Puissance : 49 ch DIN à 5 500 tr/mn
Vitesse maxi : 144 km/h
Production : 267 exemplaires (1969-1971)
Cote actuelle : de 16 000 à 24 000 €

Cette M35 singulière et expérimentale cache son jeu : de face, vous diriez une banale Ami 8. Mais ses entrailles sont totalement différentes. Et elle file à quasi 145 km/h, soit 21 km/h de plus que l'Ami conventionnelle !



IL Y A 57 ANS, CITROËN LANCE LE **COUPÉ M35**

Aussi étrange que bizarre...

A l'époque, vous pouviez faire confiance à Citroën pour se positionner à l'avant-garde et arrêter les choix les plus fous. Ce coupé M35 sur base d'Ami en est la preuve étourdissante

Ne rien faire comme les autres ? Bien sûr ! La marque qui a stupéfié le monde avec ses cascades d'innovations n'allait pas rester sur le bord de la route lorsque le rotatif, réputé moteur de l'avenir, pointait le bout de son piston ! Alors, Citroën, tout comme NSU, Mazda, Mercedes, Chevrolet, Ford, Honda, Yamaha, Kawasaki, Suzuki et Norton, a acheté le brevet. Et est passé à l'acte. D'abord avec ce modèle complètement déroutant.

Il s'agit ni plus ni moins d'un coupé sur base d'Ami 8. Mais plus de 90 % des pièces sont spécifiques ! La carrosserie a été confiée à Heuliez, qui n'a rien trouvé de plus économique que de dessiner un pan coupé à l'arrière, de la manière la plus primaire qui soit. Au final, vous avez une auto dont le faciès ressemble à une Ami 8 déjà archiconnue et dont la séduction se réduit à peu près à zéro. Une interprétation de coupé franche-



L'immense lunette arrière ne propose même pas de hayon. Pas plus que sur l'Ami 8, d'ailleurs. Citroën tellement avant-gardiste sur bien des points était hostile à cette cinquième porte pourtant si pratique !

ment ratée, et un engin technologiquement révolutionnaire mais qui, en l'état, devient quasi invendable. Et c'est d'ailleurs ce qui s'est passé...

Plus rien d'une Ami 8

A aucun moment, les (ir)responsables de Citroën n'ont envisagé de faire de cette voiture un modèle de grande série. L'idée, c'était de lancer un ballon d'essai, sorte de laboratoire roulant, pour mesurer auprès de la clientèle les charmes potentiels du moteur rotatif. Seuls 500 exemplaires étaient prévus ; dans les faits, une grosse moitié a été produite et vendue... à grand-peine.

Ce coupé quatre places n'offre quasiment pas d'habitabilité à l'arrière. Sa ligne désuète et déséquilibrée en rebute plus d'un. Tout comme sa présentation intérieure, malgré la greffe de deux sièges avant aux contours valorisants, qui annoncent ceux de la SM. Quel gaspillage ! Car la technique est ébouriffante : suspension hydropneumatique empruntée à la DS, freins musclés, ensemble moteur/boîte 100 % nouveau. Et ce fameux rotatif : un bloc qui étonne par sa tendance à se précipiter vers les hautes zones du compte-tours, accompagné d'une mélodie métallique aux accents sportifs. En revanche, il offre très peu de frein moteur.



Planche de bord d'Ami 8. Mais ont été greffés à la va-vite et dans un joyeux désordre un compte-tours, une montre et trois loupottes pour avertir d'une anomalie sur la température moteur, la pression d'huile et le liquide de frein.



C'est sous le capot que se tapit l'innovation majeure : un bloc rotatif. Son piston triangulaire tourne au lieu de se déplacer dans un va-et-vient. Séduisant sur le papier mais peu fiable et moins probant dans les faits.



PHOTOS: C. DUBUISSON

Si vous voulez rester poli, vous pouvez dire que cette silhouette ne ressemble à aucune autre. Ce qui est strictement vrai. La poupe tellement inclinée réduit drastiquement l'espace aux places arrière.

1969, cette année-là



WIKIMEDIA COMMONS

Dans un coin de nature paumé à 110 km de New York, le Festival de Woodstock d'inspiration hippie attire 450 000 spectateurs. Quatre jours avec les plus illustres groupes et solistes de musiques folk, rock, soul, blues : Santana, Janis Joplin, Joan Baez, Joe Cocker, Jimi Hendrix... Autre record de fréquentation : 400 000 spectateurs pour les célèbres 24 Heures du Mans.

Cette auto de 49 ch surprend par sa vitalité et la redoutable efficacité de son comportement : une diabolasse sur la route ! La M35 n'a été vendue qu'à des clients fidèles, qui acceptaient d'être les cobayes de cette nouvelle technologie et de rendre à Citroën des rapports réguliers sur l'usage de leur voiture. Dix ans plus tard, la marque a récupéré (presque) toutes les autos pour soigneusement les pilonner. Comme pour effacer ce rendez-vous raté avec le rotatif. Il subsiste quelque 60 exemplaires aujourd'hui, qui se revendent de plus en plus cher à des amateurs sans doute un peu cinglés mais que nous comprenons bien volontiers... ■



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

- **Nouveauté** : la future Peugeot 208, attendue pour 2027, se dévoile grâce à notre illustrateur.
- **Dossier essais** : ce sont les championnes des ventes, mais quelles sont leurs meilleures versions ?
- **Occasion** : 24 modèles qui arrivent en seconde main et s'annoncent d'ores et déjà comme des stars.

En kiosque le vendredi 23 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 Barriaud (5018)
Rédacteur-graphiste : Jean-Luc Sala-Martin (5367)

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

Illustrateurs
Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse
Agnès Lasbarrères (5109)

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

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 Champagne
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 : REWORLD MEDIA SA



Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

Les prix catalogue : ce sont les tarifs officiels fournis par les constructeurs. Dans la colonne suivante figure le montant du bonus ou du malus écologique, 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	6 126 €
114 g	190 €	157 g	6 637 €
115 g	210 €	158 g	7 248 €
116 g	230 €	159 g	7 959 €
117 g	240 €	160 g	8 770 €
118 g	260 €	161 g	9 681 €
119 g	280 €	162 g	10 692 €
120 g	310 €	163 g	11 803 €
121 g	330 €	164 g	13 014 €
122 g	360 €	165 g	14 325 €
123 g	400 €	166 g	15 736 €
124 g	450 €	167 g	17 247 €
125 g	540 €	168 g	18 858 €
126 g	650 €	169 g	20 569 €
127 g	740 €	170 g	22 380 €
128 g	818 €	171 g	24 291 €
129 g	898 €	172 g	26 302 €
130 g	983 €	173 g	28 413 €
131 g	1 074 €	174 g	30 624 €
132 g	1 172 €	175 g	32 935 €
133 g	1 276 €	176 g	35 346 €
134 g	1 386 €	177 g	37 857 €
135 g	1 504 €	178 g	40 468 €
136 g	1 629 €	179 g	43 179 €
137 g	1 761 €	180 g	45 990 €
138 g	1 901 €	181 g	48 901 €
139 g	2 049 €	182 g	51 912 €
140 g	2 205 €	183 g	55 023 €
141 g	2 370 €	184 g	58 134 €
142 g	2 544 €	185 g	61 245 €
143 g	2 726 €	186 g	64 356 €
144 g	2 918 €	187 g	67 467 €
145 g	3 119 €	188 g	70 578 €
146 g	3 331 €	189 g	73 689 €
147 g	3 552 €	190 g	76 800 €
149 g	4 026 €	191 g	79 911 €
150 g	4 279 €	192 g et +	80 000 €

Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
55 S line Quattro	72 450	0	4 % Elec
A5			
2.0 TFSI 150 Design	45 500	+7 076	0 % E
2.0 TFSI 150 S line	54 670	+7 076	5 % E
2.0 TFSI 204 S line	58 570	+7 076	5 % E
S5	79 750	+28 644	2 % E
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	62 150	+6 625	0 % PHEV
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	69 600	+6 625	0 % PHEV
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	74 150	+7 250	0 % PHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	63 800	+5 800	0 % D
2.0 TDI Hybride 204 S line	62 770	+5 800	5 % D
A5 Avant			
2.0 TFSI 150 Design	47 000	+8 093	0 % E
2.0 TFSI 150 S line	56 170	+8 093	8 % E
2.0 TFSI 204 S line	61 070	+8 380	8 % E
S5	81 250	+35 502	0 % E
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	63 650	+7 000	8 % PHEV
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	71 000	+7 000	8 % PHEV
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	76 650	+7 625	8 % PHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	55 100	+6 400	0 % D
2.0 TDI Hybride 204 S line	64 270	+6 400	8 % D
Q5 (nouveau)			
2.0 TFSI 204 Hybride Design	67 550	+9 319	0 % E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	67 950	+9 319	3 % E
S05	88 930	+69 584	0 % E
e-hybrid 299 Design	67 900	+8 750	0 % PHEV
e-hybrid 299 S line	74 770	+9 350	0 % PHEV
e-hybrid 367 S line	78 400	+9 350	0 % PHEV
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61 470	+8 900	0 % D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	71 870	+8 900	3 % D
Q5 Sportback (nouveau)			
2.0 TFSI 204 Hybride Design	69 750	+9 909	3 % E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	70 150	+9 909	5 % E
S05	101 130	+70 364	5 % E
e-hybrid 299 Design	70 100	+8 750	0 % PHEV
e-hybrid 299 S line	76 970	+9 350	0 % PHEV
e-hybrid 367 S line	80 600	+9 350	0 % PHEV
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	63 670	+15 065	5 % D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	74 070	+15 065	3 % D
Q6 e-tron (nouveau)			
251 Design	72 170	0	2 % Elec
251 S line	78 270	0	7 % Elec
Performance S line	81 500	0	7 % Elec
Quattro S line	87 550	0	7 % Elec
S06	99 870	0	2 % Elec
Q6 e-tron Sportback (nouveau)			
251 Design	74 570	0	9 % Elec
251 S line	78 670	0	7 % Elec
Performance S line	83 900	0	7 % Elec
Quattro S line	89 950	0	7 % Elec
S06	102 270	0	6 % Elec
A6 (nouvelle)			
2.0 TDI 204 Hybride S line	72 450	+8 443	0 % D
e-Hybrid 299 S line Quattro	79 000	+8 150	1 % PHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	81 400	+8 600	1 % PHEV
A6 Avant (nouvelle)			
2.0 TDI 204 Hybride S line	74 450	+9 224	3 % D
e-Hybrid 299 S line Quattro	81 000	+8 750	3 % PHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	83 400	+9 200	3 % PHEV
A6 e-tron Sportback (nouvelle)			
285 Design	68 420	0	6 % Elec
285 S line	73 510	0	7 % Elec
Performance S line	84 080	0	7 % Elec
Quattro S line	91 210	0	7 % Elec
S6	105 020	0	6 % Elec
A6 e-tron Avant (nouvelle)			
285 Design	67 920	0	6 % Elec
285 S line	74 810	0	9 % Elec
Performance S line	85 590	0	9 % Elec
Quattro S line	92 710	0	9 % Elec
S6	108 520	0	9 % Elec
e-Tron GT			
S03	119 000	0	nc Elec
S	137 650	0	11 % Elec
RS	161 000	0	0 % Elec
RS Performance	174 550	0	9 % Elec
Q7			
S07	133 130	+80 000	0 % E
TFSI e 394 S line	87 170	+15 800	6 % PHEV
TFSI e 394 Avus	110 320	+15 800	6 % PHEV
Compétition	105 480	+15 800	9 % PHEV
Q8			
S08	138 850	+80 000	6 % E
RS Performance	194 250	+80 000	6 % E
3.0 TFSI e 394 S line	108 450	+16 700	7 % PHEV
3.0 TFSI e 394 Avus	118 450	+16 700	7 % PHEV
Compétition	117 000	+16 700	10 % PHEV
A8			
S8	170 967	+13 500	8 % E
60 TFSI e Design	130 749	+13 550	15 % PHEV
50 TDI Hybride Design	118 185	+80 000	7 % D

BENTLEY			
Flying Spur	235 966	nc	nc E
Flying Spur Speed	294 057	nc	nc E
Continental GT	253 109	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	nc E
Bentayga S	263 513	nc	0 % E
Bentayga Hybrid	219 328	nc	nc PHEV
BMW			
Série 1 (nouvelle)			
116	36 050	+1 504	10 % E
116 M Sport Design	37 350	+1 504	8 % E
120 M Sport Design	41 350	+330	8 % E
120 M Sport	43 600	+330	11 % E
123 M Sport xDrive	48 500	+2 436	7 % E
M135 xDrive	58 350	+29 663	10 % E
120d	42 050	+850	10 % D
120d M Sport Design	43 050	+850	8 % D
X1			
sDrive20i xLine	40 850	+2 068	5 % E
sDrive20i M Sport	50 900	+2 068	9 % E
M35i xDrive	64 500	+35 355	0 % E
xDrive25e	58 350	+2 450	5 % PHEV
xDrive25e xLine	58 950	+2 450	5 % PHEV
xDrive30e xLine	61 950	+2 525	5 % PHEV
xDrive30e M Sport	63 000	+2 525	5 % PHEV
sDrive18d	47 050	+2 574	8 % D
sDrive18d xLine	50 550	+2 574	5 % D
sDrive20d xLine	52 050	+2 090	5 % D
sDrive20d M Sport	53 700	+2 090	9 % D
xDrive23d M Sport	57 950	+3 425	9 % D
iX1			
eDrive20	46 990	-3 500	11 % Elec
xDrive30	57 300	0	11 % Elec
xDrive30 xLine	59 900	0	16 % Elec
X2			
sDrive20i	48 250	+2 268	10 % E
M35i xDrive	66 500	+33 674	0 % E
sDrive18d	49 950	+3 026	10 % D
sDrive20d	52 050	+2 410	10 % D
sDrive20d M Sport	56 050	+2 410	3 % D
iX2			
eDrive20	46 990	-3 500	11 % Elec
xDrive30	59 300	0	11 % Elec
xDrive30 M Sport	63 300	0	16 % Elec
Série 2 Active Tourer			
220i	41 500	+1 768	5 % E
220i Luxury	43 950	+1 768	2 % E
225e xDrive	51 000	+2 000	17 % PHEV
225e xDrive Luxury	53 450	+2 000	17 % PHEV
218d	42 000	+1 850	5 % D
220d	44 100	+1 640	5 % D
220d Luxury	46 550	+1 640	2 % D
Série 2 Coupé			
220i	62 250	+3 769	4 % E

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
230i	55 850	+5 279	4%	E
M240i xDrive	68 250	+19 836	5%	E
M2	68 900	+80 000	0%	E
220d	55 150	+2 368	4%	D
Série 2 Gran Coupé (nouvelle)				
216	36 050	+1 276	5%	E
216 M Sport Design	40 850	+1 276	5%	E
220 M Sport Design	44 850	+530	5%	E
220 M Sport	47 000	+530	3%	E
223 M Sport xDrive	53 000	+2 572	3%	E
M235 xDrive	61 850	+23 880	5%	E
220d	46 150	+1 050	5%	D
220 M Sport Design	47 450	+1 050	5%	D
Série 3				
318i	50 350	+4 119	6%	E
318i M Sport	54 700	+4 119	9%	E
320i M Sport xDrive	59 200	+5 905	9%	E
M340i xDrive	74 200	+10 859	0%	E
M3 Competition M xDrive	122 100	+80 000	0%	E
330e	63 050	+700	15%	PHEV
330e M Sport	66 100	+700	15%	PHEV
318d	52 350	+1 748	6%	D
318d M Sport	56 700	+1 748	9%	D
320d M Sport xDrive	62 200	+3 061	9%	D
M340d xDrive	74 200	+10 137	0%	D
Série 3 Touring				
318i	51 050	+5 943	6%	E
318i M Sport	56 000	+5 943	13%	E
320i M Sport xDrive	58 000	+5 955	13%	E
M340i xDrive	75 500	+18 425	0%	E
M3 Competition M xDrive	124 300	+80 000	0%	E
M3 CS	165 800	+80 000	nc	E
330e	64 350	+1 250	19%	PHEV
330e M Sport	67 400	+1 250	19%	PHEV
318d	63 850	+2 686	6%	D
318d M Sport	58 000	+2 686	13%	D
320d M Sport xDrive	63 500	+4 370	13%	D
M340d xDrive	75 500	+14 581	0%	D
Série 4 Coupé (nouvelle)				
420i	55 850	+3 726	1%	E
M440i xDrive	77 700	+15 092	1%	E
M4 Competition M xDrive	123 100	+80 000	1%	E
M4 CS	162 050	+80 000	1%	E
420d xDrive	61 350	+4 179	1%	D
M440d xDrive	77 700	+14 395	1%	D
Série 4 Gran Coupé (nouvelle)				
420i	55 850	+6 229	4%	E
420i M Sport	60 250	+6 229	6%	E
M440i xDrive	77 700	+22 111	0%	E
420d xDrive	61 350	+6 249	4%	D
420d M Sport xDrive	65 750	+6 249	6%	D
430d M Sport xDrive	72 750	10 543	6%	D
Série 4 Cabriolet (nouvelle)				
420i	64 050	+7 793	6%	E
M440i xDrive	85 900	+21 014	2%	E
M4 Competition M xDrive	128 800	+80 000	2%	E
420d	67 050	+6 129	6%	D
M440d xDrive	85 900	+26 897	2%	D
i4 (nouvelle)				
eDrive35	57 850	0	0%	Elec
eDrive35 M Sport	61 050	0	0%	Elec
eDrive40 M Sport	68 350	0	0%	Elec
M60 xDrive	78 950	0	1%	Elec
X3 (nouveau)				
20 xDrive	65 350	+12 529	0%	E
20 xDrive M Sport	69 100	+12 529	1%	E
M50 xDrive M Sport	91 450	+42 585	1%	E
30e xDrive	73 350	+6 500	9%	PHEV
30e xDrive M Sport	76 400	+6 500	9%	PHEV
20e xDrive	66 350	+12 376	0%	D
20d xDrive M Sport	70 100	+12 376	1%	D
40d xDrive M Sport	79 100	+20 192	1%	D
iX3 (nouveau)				
50 xDrive	71 950	0	nc	Elec
50 xDrive M Sport	75 550	0	nc	Elec
Série 5				
520i	64 350	+3 358	4%	E
530e	73 150	+3 600	0%	PHEV
550e xDrive	85 150	+6 875	0%	PHEV
550e M Sport xDrive	88 250	+6 785	0%	PHEV
M5	161 900	+17 300	1%	PHEV
520d	66 650	+4 401	4%	D
540d xDrive	77 650	+10 443	4%	D
540d M Sport xDrive	82 000	+10 443	9%	D
Série 5 Touring				
520i	65 850	+4 886	9%	E
520i M Sport	70 200	+4 886	0%	E
530e	74 650	+4 800	5%	PHEV
530e M Sport	79 000	+4 800	5%	PHEV
550e M Sport xDrive	89 750	+8 300	5%	PHEV
M5	164 900	+18 500	nc	PHEV
520d	66 150	+6 405	9%	D
540d xDrive	79 150	+14 012	9%	D
540d M Sport xDrive	83 500	+14 012	0%	D
i5				
eDrive40	76 250	0	7%	Elec
M60 xDrive	109 900	0	16%	Elec
i5 Touring				
eDrive40	77 750	0	10%	Elec
M60 xDrive	112 300	0	6%	Elec
X5				
xDrive50e xLine	105 150	nc	12%	PHEV
xDrive30d xLine	91 550	+80 000	1%	D
iX (nouvel)				
xDrive45	88 600	0	nc	Elec
xDrive45 M Sport	94 200	0	3%	Elec
xDrive60 M Sport	112 000	0	3%	Elec
M70 xDrive	138 800	0	nc	Elec
XM				
50e	142 500	+22 850	9%	PHEV
Label	187 500	+26 590	nc	PHEV
Série 7				
750e xDrive	135 150	+15 650	9%	PHEV
M760e xDrive	160 800	+17 750	7%	PHEV
740d xDrive	123 000	+24 420	1%	D
i7				
eDrive50	130 350	0	13%	Elec
xDrive60	153 650	0	13%	Elec
xDrive60 M Sport	160 600	0	15%	Elec
BYD				
Dolphin Surf (nouvelle)				
Active	19 990	0	5%	Elec
Boost	23 990	0	5%	Elec
Comfort	25 990	0	5%	Elec
Atto 2				
DM-i Active	25 990	nc	nc	PHEV
DM-i Boost	29 990	nc	nc	PHEV
Electric Active	31 990	0	16%	Elec
Electric Boost	33 990	0	16%	Elec
Dolphin				
Comfort	33 990	0	4%	Elec
Atto 3				
Comfort	38 990	0	14%	Elec
Design	40 990	0	8%	Elec
Seal 6 (nouvelle)				
DM-i Boost	38 490	0	6%	PHEV
DM-i Comfort Lite	42 490	+650	6%	PHEV
Seal 6 Touring (nouvelle)				
DM-i Boost	39 990	+100	8%	PHEV
DM-i Comfort Lite	43 990	+1 050	8%	PHEV
Sealion 5 (nouveau)				
DM-i Comfort	30 990	nc	nc	PHEV
DM-i Design	33 990	nc	nc	PHEV
Seal				
Design	46 990	0	6%	Elec
Excellence AWD	49 990	0	4%	Elec
Seal U				
DM-i Boost	38 600	+2 600	6%	PHEV

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
E-Tense 156 Pallas	42300	-3500	10%	Elec
E-Tense 156 Edition France	43000	-3500	10%	Elec
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	46600	-3500	0%	Elec
E-Tense Jules Verne	49190	0	0%	Elec
DS 7				
Plug-In Hybride 225 Pallas	58810	+600	10%	PHEV
Plug-In Hybride 225 Edition France	59510	+600	10%	PHEV
Plug-In Hybride 300 Pallas AWD	65010	+1360	10%	PHEV
Plug-In Hybride 300 Edition France AWD	65710	+1360	10%	PHEV
Plug-In Hybride 300 Etoile AWD	70200	+1360	10%	PHEV
Plug-In Hybride 360 Performance AWD	78000	+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%	Elec
FWD 230 Etoile	66480	0	4%	Elec
FWD Long Range 245 Pallas	63300	0	4%	Elec
FWD Long Range 245 Etoile	70900	0	4%	Elec
AWD Long Range 350 Etoile	74600	0	4%	Elec
FERRARI				
Roma Spider	240524	+80 000	nc	E
12Cilindri	395000	+80 000	nc	E
12Cilindri Spider	427000	+80 000	nc	E
296 GTB	267740	nc	nc	PHEV
296 GTS	315380	nc	nc	PHEV
SF90 XX Stradale	770000	nc	nc	PHEV
SF90 Spider	486720	nc	nc	PHEV
Purosangue	390000	+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 Pop	19400	+240	nc	E
e 23,8 kWh Pop	26900	-4700	nc	Elec
e 23,8 kWh La Prima	33400	-4700	nc	Elec
e 42 kWh La Prima	36900	-4700	nc	Elec
Abarth	36800	-4700	27%	Elec
Abarth Pack	36900	-4700	13%	Elec
500 3+1				
1.0 Hybrid 65 Pop	20900	+260	nc	E
e 23,8 kWh Pop	30400	-4700	nc	Elec
e 42 kWh Pop	33900	-4700	nc	Elec
e 42 kWh La Prima	36400	-4700	15%	Elec
500 Cabriolet				
1.0 Hybrid 65 Pop	22400	+310	nc	E
e 23,8 kWh Pop	31800	-4700	nc	Elec
e 42 kWh Pop	36400	-4700	nc	Elec
e 42 kWh La Prima	39900	-4700	17%	Elec
Abarth Pack	42300	-4700	19%	Elec
Abarth Turismo	44300	-4700	8%	Elec
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
Electrique 113 (RED)	24900	-3200	8%	Elec
Electrique 113 La Prima	27900	-3500	8%	Elec
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	36900	-3500	nc	Elec
e Icone	37900	-3500	nc	Elec
Abarth Turismo	44900	-3500	12%	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	48900	0	7%	Elec
Tipo (nouvelle)				
1.6 Multijet 130	16900	+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 Hyb. 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%	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-4700	4%	Elec
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	32050	+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	36760	+1336	18%	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32050	+540	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35460	+650	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	36760	+1564	9%	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+1883	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	40090	+840	15%	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	+840	15%	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39490	+1140	7%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44490	+1140	10%	E85
Explorer				
Standard Range 170 Style	39990	-4700	9%	Elec
Extended Range 286 Select	46900	-4700	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	53900	0	9%	Elec
Capri (nouvelle)				
Standard Range 170 Style	42400	-4700	9%	Elec
Extended Range 286 Select	49400	0	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	56400	0	9%	Elec
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+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	52990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	14%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58990	0	14%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	14%	Elec
GT	81990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	nc	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	nc	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	nc	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	nc	8%	D
HONDA				
Jazz				
e:HEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar				
e:HEV Advance	31510	+50	nc	FHEV
HR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	35240	+360	nc	FHEV
e:HEV Advance	37990	+360	nc	FHEV
e:Ny1				
Advance	47700	0	28%	Elec

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
Civic (nouvelle)				
e:HEV Executive	36870	+50	nc	FHEV
e:HEV Sport	38170	+50	nc	FHEV
Prelude (nouvelle)				
2.0 i-MMD Advance	49 900	nc	nc	FHEV
ZR-V				
e:HEV Sport	45950	+2583	8%	FHEV
CR-V				
e:HEV Executive	49990	+3044	4%	FHEV
PHEV Advance Tech	58160	+2300	8%	FHEV
HYUNDAI				
i10				
1.0 63 Eco Intuitive	18600	+100	13%	E
1.0 63 Intuitive BVR	19500	+280	13%	E
1.0 63 Creative BVR	20550	+280	4%	E
1.2 79 N Line	20700	+540	15%	E
1.0 T-GDi 90 N Line	21450	+400	15%	E
Instar				
42 kWh (5 places)	25000	-3500	2%	Elec
42 kWh Intuitive (5 places)	26500	-3500	2%	Elec
49 kWh Intuitive (5 places)	28250	-3500	2%	Elec
49 kWh Creative (5 places)	29250	-3500	5%	Elec
Instar Cross (nouveau)				
49 kWh Creative	30450	-3500	nc	Elec
49 kWh Executive	31950	-3500	10%	Elec
i20				
1.2 79 Initia	20400	nc	7%	E
1.2 79 Intuitive	21700	nc	7%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	23000	nc	7%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	24500	nc	7%	E
Bayon				
1.0 T-GDi 100 Initia	23300	+400	5%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	25100	+400	4%	E
Kona				
1.6 Hybrid 138 Intuitive	34650	0	nc	FHEV
1.6 Hybrid 138 Creative	37000	0	nc	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	36850	-4700	9%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-4700	9%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-4700	9%	Elec
i30				
1.0 T-GDi 100 Creative	29500	+983	8%	E
1.5 T-GDi 140 Hybrid 48V N Line DCT	36950	+3119	11%	E
i30 SW				
1.0 T-GDi 100 Creative	30500	+983	14%	E
Ioniq 5				
170 Intuitive	44800	0	9%	Elec
229 Intuitive	48800	0	9%	Elec
229 Creative	62400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	62800	0	11%	Elec
N	78000	0	1%	Elec
Tucson				
Hybrid 215 Initia	37650	+1120	14%	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39750	+1120	15%	FHEV
Plug-in 253 Creative	47500	+1320	8%	PHEV
Plug-in 253 N Line Creative	48500	+1320	8%	PHEV
Ioniq 6				
229	62400	0	7%	Elec
325 HTrac	65400	0	7%	Elec
Nexo				
Executive	80800	0	0%	Hyd
Santa Fé				
Hybrid 215 Intuitive	50800	+8784	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	54700	+8784	0%	FHEV
Plug-in 253 Creative HTrac	63100	+7125	10%	PHEV
Plug-in 253 Executive	67100	+7125	10%	PHEV
Ioniq 9 (nouveau)				
218 Creative	69900	0	8%	Elec
307 Executive HTrac	81500	0	8%	Elec
Performance 428 Calligraphy HTrac	86900	0	8%	Elec
Staria (nouveau)				
Hybrid 215 Creative	67400	+39552	7%	FHEV
JEEP				
Jeep				
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	25550	+898	7%	E
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Longitude	27550	+125	9%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Altitude	29550	+125	9%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 Upland 4xe	33150	+360	9%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 The North Face 4xe	36150	+360	9%	FHEV
Electrique 156 Longitude	36500	-3100	20%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	32100	+540	12%	FHEV
4xe 240 North Star	44900	+1450	nc	PHEV
Compass (nouveau)				
Hybrid 145 First Edition	40990	+1946	4%	FHEV
100% électrique 213 First Edition	46490	-3100	3%	Elec
Wrangler Unlimited				
2.0 T 4xe 380 Sahara	81700	+14 090	6%	PHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	99500	+21 170	12%	PHEV
KIA				
Picanto				

	Prix en €	Bonus ^(*) ou malus	Remise possible	Energie
MINI (suite)				
Cooper E Essential	39 150	-3500	nc	Elec
Cooper E Classic	40 200	-3500	nc	Elec
Cooper SE Classic All4	46 200	-3500	nc	Elec
Cooper SE Favored All4	46 990	-3500	nc	Elec
MITSUBISHI				
Colt				
1.0 MPI-T 91 Intense	26 690	+240	16 %	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	31 690	0	16 %	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	32 000	0	16 %	FHEV
1.0 MPI-T GPL 101 Invite+	24 790	+75	nc	GPL
ASX				
1.8 MPI HEV 158 Invite+	31 090	0	20 %	FHEV
1.8 MPI HEV 158 Intense	36 290	0	20 %	FHEV
Grandis (nouveau)				
1.8 MPI HEV Invite+	36 890	0	8 %	FHEV
1.8 MPI HEV Intense	40 890	0	8 %	FHEV
Eclipse Cross (nouveau)				
Invite+	44 900	-4700	6 %	Elec
Outlander (nouveau)				
Invite	51 590	+4900	15 %	FHEV
Invite+	55 790	+4900	15 %	FHEV
NISSAN				
Micra (nouvelle)				
40 kWh 120 Evance	28 000	-3500	nc	Elec
40 kWh 120 Advance	30 000	-3500	nc	Elec
52 kWh 150 Evance	33 500	-3500	nc	Elec
52 kWh 150 Advance	36 000	-3500	nc	Elec
Juke				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25 400	+1074	19 %	E
Hybrid 143 Acenta	30 700	0	25 %	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta	33 200	0	25 %	FHEV
Leaf (nouveau)				
117 / 52 kWh Engage	35 300	-3500	nc	Elec
117 / 52 kWh Engage +	37 100	-3500	nc	Elec
217 / 75 kWh Engage +	42 100	-3500	nc	Elec
217 / 75 kWh Advance	45 100	-3500	nc	Elec
Qashqai				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	32 700	+2544	5 %	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	34 900	+2544	22 %	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Design Xtronic	38 000	+2205	22 %	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Design Xtronic	40 800	+2205	nc	E
Hybrid e-Power Gen3 190 Acenta	37 600	+370	10 %	FHEV
Hybrid e-Power Gen3 190 N-Connecta	39 800	+370	10 %	FHEV
Ariya				
63 kWh 218 Evance	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	62 800	0	11 %	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	66 800	0	11 %	Elec
Nismo	59 300	0	11 %	Elec
X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43 800	+2803	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 Tc 130 Acenta	29 160	+5 043	4 %	E
45 kWh Acenta	39 000	-3500	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	28 390	0	24 %	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 Ultimate	30 290	0	24 %	FHEV
Electric 136 Edition	32 000	-3500	19 %	Elec
Electric 136 GS	33 500	-3500	19 %	Elec
Electric 156 GS	35 000	-3500	19 %	Elec
Electric 156 Ultimate	37 390	-3500	nc	Elec
Frontera (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 110 Edition	26 500	+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	-3500	16 %	Elec
Electric 113 44 kWh GS	33 000	-3500	16 %	Elec
Electric 113 52 kWh GS	35 000	-3500	16 %	Elec
Mokka (nouveau)				
1.2 Turbo 130 Edition	26 600	+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	-3500	17 %	Elec
Electric 156 GS	38 900	-3500	17 %	Elec
GSE	46 500	-3500	9 %	Elec
Astra				
1.2 Turbo Hybrid 145 Elegance	37 550	0	nc	FHEV
Electric 156 Elegance	42 400	-3500	nc	Elec
Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo Hybrid 145 Elegance	38 700	+95	nc	FHEV
Electric 156 Elegance	43 640	-3500	nc	Elec
Grandland				
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	36 990	+2150	17 %	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	42 890	+2150	10 %	FHEV
1.6 Hybride Rechargeable 195 GS	47 990	+3065	7 %	FHEV
1.6 Hybride Rechargeable 195 Ultimate	50 140	+3065	7 %	FHEV
Electric 73 kWh 213 Edition	44 480	-3500	15 %	Elec
Electric 73 kWh 213 GS	47 480	0	15 %	Elec
Electric 73 kWh 325 Ultimate AWD	53 690	0	15 %	Elec
Combo Life				
Electric Elegance	36 850	-3500	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	28 500	0	13 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT Exclusive	30 000	0	13 %	FHEV
Electric 136 Style	28 100	-3500	14 %	Elec
Electric 136 Allure	36 200	-3500	14 %	Elec
Electric 136 GT	38 100	-3500	14 %	Elec
Electric 156 Allure	37 500	-3500	14 %	Elec
Electric 156 GT	39 400	-3500	14 %	Elec
Electric 156 GT Exclusive	41 300	-3500	14 %	Elec
2008				
1.2 100 Style	28 050	+818	9 %	E
1.2 100 Allure	29 450	+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	-3500	5 %	Elec
Electric 156 Allure	40 100	-3500	5 %	Elec
Electric 156 GT	41 800	-3500	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 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	46 200	0	8 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT Exclusive	46 800	0	8 %	FHEV
Electric 156 Style	42 000	-3500	8 %	Elec
Electric 156 Allure	44 000	-3500	8 %	Elec
Electric 156 GT	46 350	-3500	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
Plug-in Hybrid 195 Allure	43 400	0	8 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	46 200	0	8 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT Exclusive	47 800	0	8 %	FHEV
Electric 156 Style	42 800	-3500	8 %	Elec
Electric 156 Allure	44 000	-3500	8 %	Elec
Electric 156 GT	46 350	-3500	8 %	Elec
3008				
1.2 Hybrid 145 Allure	40 000	+780	17 %	FHEV

	Prix en €	Bonus(*) ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Hybrid 145 GT				
Plug-in Hybrid 195 Allure	44 500	+780	20 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	43 400	+1780	5 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT Exclusive	47 990	+1780	5 %	FHEV
Electric 210 Allure	50 400	+1780	5 %	FHEV
Electric 210 Allure	46 090	-3500	16 %	Elec
Electric 230 Grande Autonomie Allure	46 990	-3500	16 %	Elec
Electric 230 Grande Autonomie GT	61 300	0	8 %	Elec
Electric 230 Grande Aut. GT Exclusive	54 190	0	8 %	Elec
Electric 325 Dual Motor First Edition 4x4	53 190	0	8 %	Elec
408				
1.2 Hybrid 145 Allure	38 500	+210	10 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	42 600	+210	17 %	FHEV
Plug-in Hybrid 225 GT	47 250	+70	18 %	FHEV
Plug-in Hybrid 225 GT Exclusive	49 700	+70	18 %	FHEV
Electric 210 Allure	42 700	-3500	4 %	Elec
Electric 210 GT	45 250	-3500	4 %	Elec
5008				
1.2 Hybrid 145 Allure	41 700	+1900	7 %	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	46 500	+1900	15 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	45 100	+3395	6 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	48 990	+3395	6 %	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT Exclusive	52 490	+3395	6 %	FHEV
Electric 210 Allure	46 990	-3500	13 %	Elec
Electric 210 GT	61 490	0	13 %	Elec
Electric 230 Grande Autonomie Allure	61 290	0	13 %	Elec
Electric 230 Grande Autonomie GT	65 690	0	13 %	Elec
Electric 230 Grande Aut. GT Exclusive	58 690	0	13 %	Elec
Electric 325 GT Exclusive 4x4	67 690	0	13 %	Elec
e-Rifter				
Electric 136 Allure Taille M	38 050	-3500	20 %	Elec
Electric 136 GT Taille XL	43 530	-3500	5 %	Elec
POLESTAR				
2 (nouvelle)				
Standard Range Single Motor 70 kWh	46 800	0	nc	Elec
Long Range Single Motor 82 kWh	48 000	0	nc	Elec
LR Dual Mot. Perf. 82 kWh Plus Pack	63 300	0	8 %	Elec
4 (nouvelle)				
Long Range Single Motor 100 kWh	61 000	0	nc	Elec
LR DM 100 kWh Performance Plus Pk	79 300	0	nc	Elec
3 (nouveau)				
Long Range Single Motor 111 kWh	79 800	0	nc	Elec
LR Dual Motor 111 kWh Performance	91 800	0	nc	Elec
PORSCHE				
718 Boxster				
Spyder RS	162 500	+80 000	0 %	E
718 Cayman				
GT4 RS	162 500	+80 000	0 %	E
911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	140 000	+80 000	0 %	E
Carrera T	160 800	+80 000	0 %	E
Carrera S	168 200	+80 000	0 %	E
Carrera GTS	180 600	+80 000	0 %	E
Spirit 70	247 200	+80 000	0 %	E
Turbo S	275 400	+80 000	0 %	E
GT3	213 700	+80 000	0 %	E
911 Targa (nouvelle)				
4S	162 400	+80 000	0 %	E
4 GT3	203 100	+80 000	0 %	E
911 Cabriolet (nouvelle)				
Carrera	154 200	+80 000	0 %	E
Carrera T	168 000	+80 000	0 %	E
Carrera S	172 400	+80 000	0 %	E
Carrera GTS	194 800	+80 000	0 %	E
Turbo S	289 700	+80 000	0 %	E
Taycan				
Propulsion	106 500	0	0 %	Elec
4S	125 800	0	0 %	Elec
GT3	154 000	0	0 %	Elec
Turbo	161 600	0	0 %	Elec
Turbo S	216 700	0	0 %	Elec
Turbo GT	248 000	0	0 %	Elec
Taycan Sport Turismo				
Propulsion	107 500	0	0 %	Elec
4S	128 800	0	0 %	Elec
GT3	168 000	0	0 %	Elec
Turbo	162 300	0	0 %	Elec
Turbo S	217 700	0	0 %	Elec
Taycan Cross Turismo				
4	118 900	0	0 %	Elec
4S	131 600	0	0 %	Elec
Turbo	163 000	0	0 %	Elec
Turbo S	218 200	0	0 %	Elec
Panamera				
2.9	119 000	+80 000	0 %	E
GTS	174 300	+80 000	0 %	E
4 E-Hybrid	133 000	+11 150	1 %	FHEV
4S E-Hybrid	148 200	+11 900	1 %	FHEV
Turbo E-Hybrid	207 700	+15 050	1 %	FHEV
Turbo S E-Hybrid	240 000	+15 200	1 %	FHEV
Macan				
Propulsion	82 950	0	0 %	Elec
4	86 600	0	0 %	Elec
4S	93 091	0	0 %	Elec
GT3	107 500	0	nc	Elec
Turbo	119 700	0	2 %	Elec
Cayenne				
3.0	104 600	+80 000	0 %	E
S	124 800	+80 000	0 %	E
GTS	147 100	+80 000	0 %	E
E-Hybrid	118 200	+17 000	2 %	FHEV
SE-Hybrid	129 100	+16 550	2 %	FHEV
Turbo E-Hybrid	180 800	+21 400	2 %	FHEV
Cayenne Coupé				
3.0	108 700	+80 000	0 %	E
S	128 900	+80 000	0 %	E
GTS	160 600	+80 000	0 %	E
E-Hybrid	120 500	+17 900	1 %	FHEV
SE-Hybrid	133 100	+17 450	1 %	FHEV
Turbo E-Hybrid	184 400	+22 175	1 %	FHEV
Cayenne Electric (nouveau)				
base	107 600	0	nc	Elec
Turbo	167 200	0	nc	Elec
RENAULT				
Twingo E-Tech (nouvelle)				
Autonomie Urbaine 82 Evolution	19 090	-3500	nc	Elec
Autonomie Urbaine 82 Techno	21 090	-3500	nc	Elec
Clio 5				
1.0 Sce 65 Génération	16 900	+310	1 %	E
1.0 Tce 90 Evolution	21 700	+260	16 %	E
1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Techno	28 000	0	9 %	FHEV
1.0 Eco-G 100 Evolution	21 200	+50	16 %	GPL
1.5 Blue dCi 100 Evolution	23 400	+50	16 %	D
Clio 6 (nouvelle)				
1.2 Tce 115 Evolution	19 900	+190	nc	E
1.2 Tce 115 Techno	23 900	+190	nc	E
Full Hybrid E-Tech 160 Evolution	24 600	0	nc	FHEV
Full Hybrid E-Tech 160 Techno	27 600	0	nc	FHEV
Full Hybrid E-Tech 160 Esprit Alpine	29 300	0	nc	FHEV
5 E-Tech				
95 Autonomie Urbaine Five	24 990	-4700	0 %	Elec
120 Autonomie Urbaine Evolution	27 990	-4700	0 %	Elec
120 Autonomie Urbaine Techno	29 990	-4700	12 %	Elec
150 Autonomie Confort Techno	33 490	-4700	12 %	Elec
150 Autonomie Confort Iconic Cinq	35 490	-4700	13 %	Elec
150 Autonomie Confort Roland-Garros	36 490	-4700	0 %	Elec
Captur				
1.2 Tce 115 Evolution	26 900	+983	7 %	E
1.2 Tce 115 Techno	29 200	+983	7 %	E
1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Evolution	30 000	0	14 %	FHEV
1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Techno	32 300	0	14 %	FHEV
1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	34 700	0	14 %	FHEV
1.0 Eco-G 100 Evolution	26 400	+280	7 %	GPL
1.0 Eco-G 100 Techno	28 700	+280	7 %	GPL
4 E-Tech (nouvelle)				
120 Autonomie Urbaine Evolution	29 990	-4700	0 %	Elec



LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES



L'ÉQUIPE AUTO PLUS MARCHÉS DIRECTS

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

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

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS, Société de Courtage en Assurances, Siège social : Espace Blythe - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350844848. N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr) - Création : designa.fr - *Au 19/09/2023

Nouveau T-Roc

À partir de **229 €/mois***

LLD 37 mois, 30 000 km

1^{er} loyer de 4 000 €



**Certains ont des coachs,
d'autres ont un concessionnaire.**
Nouveau T-Roc.

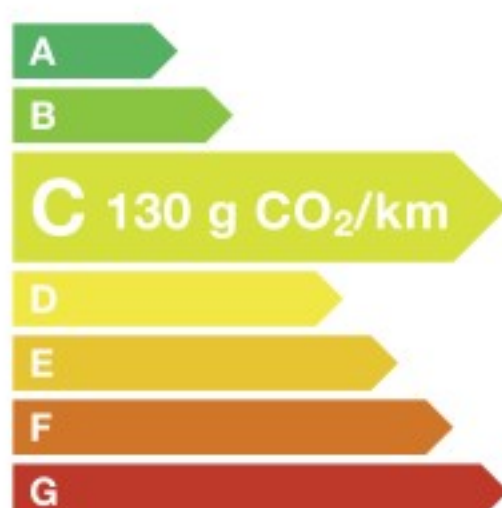


*** Nouveau T-Roc 1,5 eTSI hybrid 116ch DSG7 neuf en Location Longue Durée.**

Modèle présenté: Nouveau T-Roc R-Line avec options pack design 'Black', jantes 'Calgary' 20", couleur 'Jaune Canary' toit noir aux mêmes conditions que le Nouveau T-Roc 1,5 eTSI hybrid 116ch DSG7. 30 000 km max, paiement du 1^{er} loyer de **4 000 €** suivi de 36 loyers de **501 €**. Valable pour toute commande d'un Nouveau T-Roc R-Line **du 01/01/2026 au 31/01/2026 et immatriculation avant le 30/09/2026**, dans le réseau participant en France métropolitaine. Dans la limite des stocks disponibles. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, chez les distributeurs présentant ce financement et si acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Succursale France, RCS Pontoise 451 618 904 – Intermédiaires d'assurance européen: D-HNQM-UQ9MO-22 (www.oriass.fr). Conditions sur volkswagen.fr – Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 8 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle.

Cycles mixtes du Nouveau T-Roc R-Line (l/100km) WLTP: 5,7. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP: 130.
Valeurs au 01/09/2025, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer